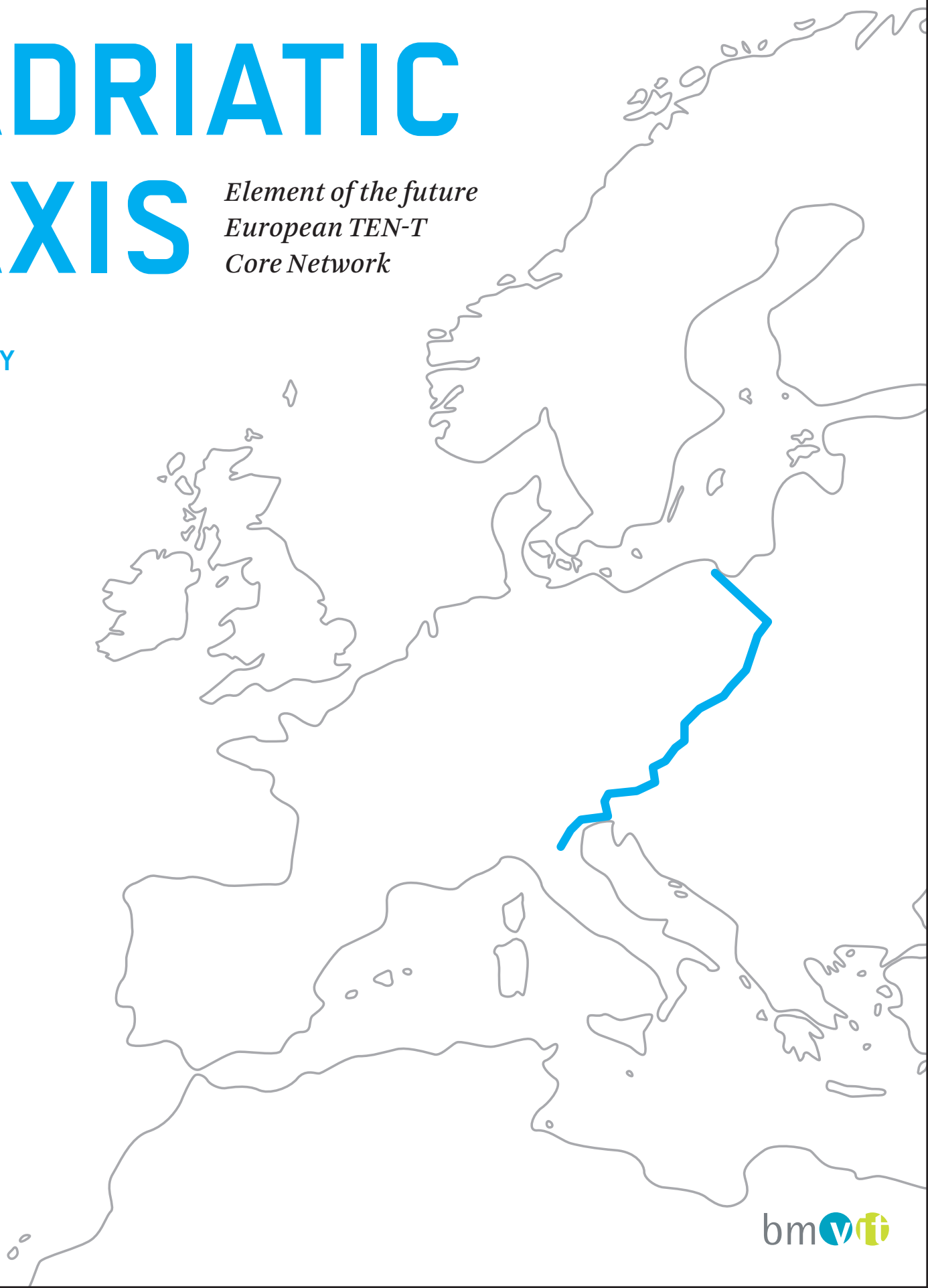




THE BALTIC ADRIATIC AXIS

*Element of the future
European TEN-T
Core Network*

ČESKY



TRANSEUROPSKÉ DOPRAVNÍ SÍŤ

Na základě Maastrichtské dohody z roku 1992 Evropská unie (EU) v roce 1996 vydala Pokyny pro **transevropské dopravní síť (Trans-European Transport Networks – TEN-T)** s cílem posílit vnitřní trh. Dokument obsahoval hustou komplexní síť na základě návrhů 15 členských států a seznam 14 prioritních projektů.

V průběhu zásadní revize dokumentu v roce 2004, která vzala v úvahu rozšíření EU v letech 2004 a 2007, se počet prioritních projektů zvýšil na 30 (viz Obr. M-1).

Evropská komise v současnosti pracuje na důkladné revizi politiky TEN-T: při zachování **komplexní sítě** silnic, železnic, vnitrostátních vodních cest, přístavů a letišť pouze s minimálními úpravami se zaměří na vymezení **páteřní sítě** strategicky nejdůležitějších spojů v rámci EU i s jejími sousedy.

Vůbec poprvé se při **plánování sítě TEN-T** bude postupovat shora dolů („top-down“), s jasnou a transparentní metodikou na geografických základech, v souladu s cíli Strategie Evropa 2020 a s vyváženým zaměřením mimo jiné na následující **cíle**:

- posilování vnitřního trhu a územní, ekonomické a sociální soudržnosti,
- posilování globální konkurenceschopnosti EU,
- podpora udržitelné mobility cestujících a zboží

s přihlédnutím k ekologickým aspektům a k cíli dekarbonizace odvětví.

Tento systém přitom zajišťuje územní, ekonomickou a sociální soudržnost unie, sociální blahobyt a bezpečnost evropských občanů a přihlíží i k ekologickým aspektům, jako jsou klimatické změny, znečištění a chráněné oblasti.

Pro zajištění maximální kontinuity mezi minulostí a budoucností bude tato páteřní síť navazovat na současných 30 prioritních projektů.

NOVÉ GLOBÁLNÍ VÝZVY

V posledních letech došlo k ekonomickému poklesu, který ovlivnil téměř všechna odvětví ekonomiky a dopravu především. I přes současné náznaky zotavení existují pádné důkazy o tom, že tento jev je závažnější než jen dočasná krize a že by mohl vést k hlubším **změnám ve světové ekonomice**. Fosilní energie se stává stále vzácnější, což vede ke zvyšování cen paliv.



Obr. M-1
Transevropské dopravní síť

Lze očekávat, že železnice, které jsou relativně **vysoce energeticky efektivní**, budou v budoucnu hrát významnější úlohu. Integrace města či regionu do dobře rozvinuté železniční sítě bude pravděpodobně nabývat na významu, byť i jen jako faktor kvality dané lokality.

Současný vývoj ekonomiky dále vykazuje postupný **přesun centra globální ekonomiky do východní a jihovýchodní Asie**. Tento jev lze pozorovat již dlouhodobě a je zřejmé, že tato tendence zesiluje. Za dané situace se obchodování s asijskými zeměmi bude rozšiřovat v absolutním i relativním vyjádření. Značná část toků zboží přepravovaného po moři musí proplout Suezským průplavem a Středozemním mořem a narůstající část by mohla využívat i železniční spojení Ruskem.

Středomořské přístavy mají výhodnou polohu. Vzhledem k zajištění Gibraltarskou úžinou jsou k Asii o více než 2000 km blíže než přístavy v Severním moři. Přepravní doba je potenciálně kratší o pět dnů, k tomu

se navíc přidává odpovídající úspora paliva, emisí CO₂ a nákladů. Bude záviset na logistické výkonnosti středomořských přístavů, ale i na jejich spojení se zázemím, nakolik budou schopny využít tohoto vývojového trendu.

V návaznosti na politické změny ve střední a východní Evropě po pádu železné opony a zejména po nedávném rozšíření EU se proces dotahování ekonomik v těchto oblastech – „příklon evropské ekonomiky k východu“ (Paolo Costa) dá nejen očekávat – je také politickým cílem.

OSA BALT-JADRAN

Dne 12. října 2006 na základě iniciativy rakouského Spolkového ministerstva dopravy, inovace a technologií (BMVIT) podepsaly Polsko, Česká republika, Slovensko, Rakousko a Itálie smlouvu o **smlouvě budoucí** ohledně rozšíření železniční sítě TEN-T PP23 a silniční sítě TEN-T PP25 v rozsahu Gdaňsk – Varšava – Katowice – Ostrava – Brno – Vídeň s odbočkou Katowice – Žilina – Bratislava a dále směr Vídeň – Štýrský Hradec – Klagenfurt – Villach – Udine – Terst/Benátky – Boloňa v rámci další revize sítě TEN-T, čímž by vznikl Baltsko-jaderský koridor.

K nejaktuálnějším událostem v této záležitosti patří vytvoření „**Aliance 14 regionů**“ podél baltsko-jaderské osy. 6. října 2009 pak zástupci těchto regionů v Bruselu podepsali Deklaraci o rozšíření sítě TEN-T PP23.

Tento příspěvek dokazuje, že Osa Balt-Jadran („BAA“), železniční součást tohoto koridoru, tj. síť TEN-T PP23 s rozšířením do Itálie, je potřebná jakožto ekonomická páteř střední Evropy. Využívá již existujících tratí a hlavních projektů v různých fázích realizace a její trasování podle smlouvy o smlouvě budoucí z 12. října 2006 by nejlépe odpovídalo cílům politiky TEN-T a zapadalo by do rámce budoucí páteřní sítě vzhledem k metodickým kritériím revize politiky TEN-T:

→ BAA vychází vstříc výzvam globálních trendů, jako je očekávaný přesun globálních toků zboží do středomořských přístavů a ekonomické vzáhlání zemí střední a východní Evropy.

→ Spojením původních a nových členských států EU napříč někdejší železnou oponou zlepšuje dostupnost, zvyšuje soudržnost a posiluje hospodářský rozvoj stredoevropských zemí a regionů, protože jim poskytuje přístup k baltským a středomořským přístavům i navazujícím mořským dálnicím.

→ Dále spojuje hlavní města členských států (Varšavu, Bratislavu, Vídeň a – po logických odbočkách v rámci sítě – také Tallinn, Rigu, Vilnius a

Řím), další významná města, průmyslové aglomerace a vstupní přístavy na severu a na jihu, sleduje a zlepšuje současné i budoucí toky dopravy v tradičním koridoru přímé dopravy při podpoře integrace sítí.

→ V neposlední řadě baltsko-jaderská osa přispěje k udržitelnému rozvoji: k dekarbonizaci dopravy a omezení dopravních nehod díky výslednému modálnímu posunu na železnici.



Obr. M-2
BAA a její napojení na ostatní osy a přístavy

BAA: SPOJENÍ SPRÁVNÝCH UZLŮ NA SPRÁVNÉ OSE

BAA je jedinou osou v této části EU, která spojuje – zejména po dokončení projektů v Rakousku – přínosy moderního, rychlého a pro cestující přitažlivého systému s nákladní dopravou. V některých úsecích, např. mezi Varšavou a Katovicemi, je díky předchozím investicím již nyní rychlejší než silniční doprava.

BAA propojuje ty správné uzly:

→ **Trasování:** BAA rozšiřuje TEN-T PP23 směrem na jihozápad a představuje krátkou, přímou osu, která v podstatě sleduje stávající dopravní tahy mezi Polskem, Českou republikou, Slovenskem, Rakouskem a Itálií nejpřímějším směrem po stávající či v současné době realizované infrastruktuře, dobře napojené na další významné osy sítě TEN-T a příslušné intermodální uzly.

→ **Intermodalita a interkonektivita:** Na této ose se nachází několik uzlů a vstupních bran s vysokým ekonomickým potenciálem, které zlepšují intermodalitu a interkonektivitu v severojižním směru. BAA propojuje přístavy severu a jihu, mořské dálnice, vnitrostátní vodní cesty a posiluje síťové efekty díky řadě dalších dopravních koridorů. Je napojena na soustavu širokorozchodných železnic. V Itálii přispívá k propojení s vysokorychlostní sítí ve východozápadním směru na Milán a Turín a do Francie i k Severojižní ose TEN-T PP1.

→ **Udržitelnost a efektivita:** Modernizace stávající železniční osy, zejména jejího rakouského úseku, zkrátí a ztraktivní cestování i přepravní doby alepší přístup do vnitrozemských oblastí na obou stranách někdejší železné opony. Tím se nejen zvýší ekonomická výkonnost, ale dojde i k významnému posunu směrem k využívání železnic, podpoře efektivní komodální dopravy a dekarbonizaci odvětví. Z dlouhodobého hlediska také přispěje ke snížení závislosti na fosilních palivech.

Společně s dalšími stanovenými projekty je železnice dopravním prostředkem, který nejvíce určuje růst, a měla by tudíž být rozšiřována. Železniční trat' v baltsko-jaderské ose tak plní důležitou funkci z hlediska multimodality a posiluje efektivní a udržitelnou komodální dopravu. Veškerá další potenciální zlepšení nad rámec navrhovaných opatření lze realizovat za předpokládaných nízkých investic díky příznivým topografickým podmínkám



BAA: „EVROPSKÁ PŘIDANÁ HODNOTA“

BAA zvyšuje stávající úroveň dnešní infrastruktury cestou zvyšování kvality a eliminací „úzkých hrdel“, zejména v Rakousku, s cílem zkrátit jízdní doby pro cestující i zboží mezi přístavy dvou moří a mezi regiony dříve oddělenými železnou oponou. Jedinečným způsobem tak naplňuje cíle EU z hlediska uzlů a tratí tvořících budoucí součást Páteřní sítě TEN-T:

→ **Spojuje regiony v rámci EU** s vysokým ekonomickým potenciálem: cca 40 milionů obyvatel Gdyně a Gdaňsku (region Pomoří), polskou Varšavu, oblast Horního Slezska a Moravy, evropskou metropolitní oblast Vídně a Bratislavy a průmyslové aglomerace Štýrska (Štýrský Hradec), Korutan (Klagenfurt) a severní Itálie.

BAA spojuje „staré“ a „nové“ členské země EU, čímž mimo jiné přispívá k prostorové integraci a územní, hospodářské a sociální soudržnosti napříč někdejšími hranicemi.

→ BAA poskytuje regionům EU ve střední a východní Evropě s vysokým ekonomickým potenciálem **přístup na světové trhy** a tím realizuje jejich potenciál: propojuje stávající i potenciální dálkové a přeshraniční dopravní toky se sousedními zeměmi (zejména Skandinávií a Středomořím) i s dopravou do a z Ruska a Asie v budoucnosti.

V rámci „**příklonu evropské ekonomiky k východu**“ BAA otevírá potenciál tradičně průmyslových oblastí Horního Slezska a severní Moravy. Tento potenciál se díky lokálnímu know-how a řadě výzkumných ústavů a vysokých škol neustále zvětšuje.

Zlepšování dostupnosti pomocí slibných dopravních tepen pro budoucnost je základním předpokladem navyšování tohoto potenciálu dostatečně kvalifikovaných lidských zdrojů.

→ **Ekologické problémy/udržitelný rozvoj:** snížení emisí plynů s klimatickými dopady v důsledku budoucích vlastností této osy (modální posun). Kdekoli to bude možné, budou pro modernizaci infrastruktury na vysoce výkonnou severojižní osu využity stávající tratě, z nichž budou odstraněna provozně nejkritičtější místa („úzká hrdla“).

BAA, baltsko-jaderská železniční osa, vyhovuje požadavkům na zařazení do budoucí Páteřní evropské sítě.

