



Vyjádřené názory a stanoviska jsou názory a stanovisky autorů a nemusí nutně odrážet názory a stanoviska Evropské unie. Evropská unie ani orgán poskytující podporu za ně nenesou odpovědnost.

HOSPODÁŘSKÉ NOVINY

SPECIÁLNÍ PŘÍLOHA

PROMĚNY DOPRAVY

Česko nemá být tepnou pro kamiony

Evropská unie chce převést co nejvíce nákladní dopravy ze silnic na železnici, případně na vodu.

V Amsterdamu mají zelenou cyklisté a chodci

„S elektrokoloběžkami se to trochu zvrhlo, jsou zakázané,“ říká architekt Petr Kropp, který žije v Nizozemsku 30 let.





► Proměna dopravy

Aneta Zachová, Ondřej Plevák
autori@economia.cz



Silniční dopravu zatíží emisní povolenky, zachrání ji jen modernizace

Kdo znečišťuje planetu emisemi skleníkových plynů, ten za to také musí platit. Právě takový princip se v Evropě vztahuje na většinu těžkého průmyslu. Za každou tunu vypuštěných emisí si musí společnost na trhu koupit emisní povolenku, jejíž cena se v posledních týdnech pohybovala mezi 80 a 90 eur.

Nově bude podobný systém fungovat i pro sektor silniční dopravy. Na jeho vytvoření se dohodly evropské instituce po několika měsících náročných jednání. Systém obchodování s emisními povolenkami pro silniční dopravu a také pro budovy – označovaný jako ETS II – vstoupí v platnost na začátku roku 2027.

Za nákup povolenek nebudou odpovědní ani řidiči, ani majitelé vozů či dopravci, ale distributoři paliv. Politici i experti varovali už dříve, že distributoři zřejmě promítnou náklady spojené s nákupem povolenek do cen pohonných hmot pro spotřebitele. Nová legislativa proto obsahuje záruky, které mají zajistit, že nebudou extrémně drahé. Cena povolenky pro silniční dopravu by například nikdy neměla překročit 45 eur za tunu.

Podle předsedy výboru pro životní prostředí Evropského parlamentu Pascala Canfina to znamená, že pro průměrné řidiče se zvedne cena pohonných hmot maximálně o 2 koruny za litr. „Ve skutečnosti bude tato cena mnohem nižší a v některých případech nebude činit nic,“ řekl pro Euractiv europoslanec z řad francouzských liberálů. Souhlasí s ním i německý europoslanec a křesťanský demokrat Peter Liese. Podle něj přinese tato povinnost ve většině zemí jen „velmi omezený dopad“ na cenu benzínu a nafty. Obavy z negativních účinků nemá ani české ministerstvo životního prostředí, které o novém systému emisních povolenek vyjednávalo v Bruselu.

Povolenkami to nekončí

Zmíněné poplatky se budou vztahovat na silniční dopravu zejména proto, že doprava zůstává jedním z mála sektorů, kde se nedaří snižovat emise. Proto se na dopravní odvětví nyní Evropa soustředí. Kromě platební povinnosti se chystají i další změny. Příkladem může být zákaz prodeje vozidel, která vypouštějí emise, plánovaný na rok 2035. Legislativa už je potvrzena všemi členskými zeměmi i Evropským parlamentem, nyní je tedy načase se na změny připravit a investovat do nových čistých technologií.

Na dveře klepe také nová emisní norma pro vozidla – Euro 7. Ta omezí výrobu osobních aut od roku 2025. Evropská komise již přišla s návrhem, ke kterému se nyní vyjadřují europoslanci i jednotlivé členské státy. I ona bude představovat pro výrobce nemalou zátěž.

Ať už jde o emisní povolenky, zákaz prodeje vozů s emisemi nebo zpřísnění norem, cíl veškeré nové evropské legislativy je zřejmý. Evropa zkrátka ustupuje od fosilních paliv, tedy nafty a benzínu, které způsobují nejen

emise skleníkových plynů, ale i vážné znečištění ovzduší.

„V Evropě neustále roste objem automobilové dopravy, což představuje značnou zátěž pro zdraví lidí,“ upozorňuje Jan Dusík, vedoucí sekce ochrany klimatu na ministerstvu životního prostředí. Říká také, že Česko dostane na proměnu dopravy velký objem finančních prostředků. Ty by měly lidem i firmám umožnit zbit se

emisně náročných vozů a zakoupit si elektromobil nebo využívat jiné alternativní prostředky.

Kdo bude mít nárok na dotace

V současné době se pod Operačním programem Technologie a aplikace pro konkurenceschopnost připravují dotace pro malé, střední i velké firmy na nákup elektrických vozidel, stejně jako dobijecek pro vlastní potřebu. Kvůli zmatkům v nastavování pravidel však zatím není jasné, kdy se podnikatelé dočkají. K dispozici zde přitom měla být skoro miliarda korun.

Možnost získat unijní peníze mají ale i běžní lidé, a to konkrétně na nabíječky pro elektromobily do rodinných či bytových domů. V rámci programu Nová zelená úsporám, který je financován z českého Národního plánu obnovy, můžou při nákupu ušetřit až 60 000 korun. Do budoucna by vláda podle vicepremiéra Mariana Jurečky (KDU-ČSL), který dočasně řídí resort životního prostředí, chtěla pro domácnosti zajistit evropské dotace přímo na nákup elektromobilů, a to z nového Sociálního fondu pro klimatická opatření. Není ale jasné, jestli se to podaří.

Z auta do autobusu

Finance z evropských fondů podpoří ale i rozvoj hromadné dopravy, která by měla

žádat o dotace na vodíkové plnicí stanice, elektromobilita by měla následovat.

~
Možnost získat unijní peníze mají i běžní lidé, a to konkrétně na nabíječky pro elektromobily do bytových domů.

Mozaiku opět doplňuje Národní plán obnovy. V červnu loňského roku se spustil dotační program Elektromobilita ve veřejném sektoru s balíkem 600 milionů korun. Za zmínku stojí fakt, že na tyto peníze vedle krajů, obcí či státních organizací mají nárok i školy nebo neziskovky.



K dispozici je téměř miliarda korun Operační program Technologie a aplikace pro konkurenceschopnost připravuje dotace pro malé, střední i velké firmy na nákup elektrických vozidel, stejně jako dobijecek pro vlastní potřebu. **Foto: Shutterstock**

~
V Evropě neustále roste objem automobilové dopravy, což představuje značnou zátěž pro zdraví lidí.

být pro lidi dostatečně lákavou alternativou. Integrovaný regionální program v letech 2021–2027 nabízí obcím, městům nebo krajům peníze mimo jiné na nákup nízkemisních a bezemisních vozidel pro veřejnou dopravu. K tomu budou mít i zdroje na výstavbu dobijecek. K dispozici je tady okolo 20 miliard korun, řada dotačních výzev už běží. Města tak mohou očistit svůj zastaralý vozový park.

Veřejná doprava zároveň těží z Operačního programu Doprava, který se dlouhodobě zaměřuje hlavně na silnice a železnice. Z celkových asi 26 miliard korun půjde část financí na infrastrukturu pro elektromobilitu a jiná alternativní paliva, a to konkrétně ve městech nad 40 000 obyvatel. V současné době se dá

U sociálních služeb dokonce platí, že se proplatí 100 procent nákladů na nový elektromobil.

Další peníze na čistou mobilitu mají přijít z Modernizačního fondu. Program TRANSGov podpoří veřejnou dopravu, zatímco program TRANSCom je věnován podnikatelům. Jejich osud ale v současné chvíli není jasný, na dotační výzvy se čeká.

Peněz na proměnu dopravy tak bude mít Česko více než dost. Stejně tak to ale bude i s povinnostmi. Jak upozorňuje Dusík, cíle na evropské úrovni jsou jasně dané a nyní se musí Česko zaměřit na to, aby využilo peníze efektivně a svou dopravu emisí skutečně zbavilo. Pokud tak neučiní a zůstane nadále závislé na fosilních palivech, mohlo by se to státu i jeho občanům razantně prodražit.



• Rozhovor

Anežka Hesová
anezka.hesova@economia.cz



Jak dostat zaměstnance na kolo? V Nizozemsku s tím pomohl motivační příspěvek

Přes třicet let žije v Amsterdamu, který je často považován za vzor evropských měst v podpoře cyklistiky a alternativní dopravy. „Vlastní auto nemám,“ přiznává Petr Kropp, který byl hlavním městským architektem Karlových Varů a nyní působí na stejné pozici v Košicích. Proměnu dopravy musí podle něj systematicky podporovat město. „Ani v Amsterdamu to nešlo samo,“ říká architekt o nizozemské metropoli. „Jestli je dnes toto město považováno za cyklistický ráj, stojí za tím dlouhodobě koordinované úsilí a efektivní komunikace.“

Je pro vás kolo spíše sport, nebo dopravní prostředek?

Rozhodně dopravní prostředek. To jsem se naučil v Amsterdamu a začal jsem to provozovat i v Karlových Varech, kde jsme pro naši kancelář pořídili místo služebního auta dvě městská kola. A o to samé se snažím i nyní v Košicích. Sám už pátým rokem nemám vlastní auto a jezdím spíše vlakem, což mě ovšem neomlouvá z toho, že moje uhlíková stopa je extrémní, protože občas také musím létat letadlem.

Amsterdam je všeobecně považován za jakousi Mekku městské cyklistiky. Má k tomu nějaké podmínky, které ostatním městům chybí?

Když to porovnám s českými městy, většina z nich nemá zkrátka vybudovanou infrastrukturu, která je v Amsterdamu součástí města už od dávné minulosti. Celá ta cyklistická tradice tu má kořeny už někdy v počátku 20. století, kdy kolo bylo nejdostupnějším dopravním prostředkem pro všechny vrstvy obyvatel. V Nizozemsku jsou k tomu navíc dobré předpoklady díky tomu, že je to rovinatý terén. Samozřejmě i tahle země pak zažila obrovský rozmach automobilismu, ale kolo bylo zkrátka ekonomicky výhodné a energeticky nenáročné, takže se tady udrželo.

Děti tu byly odjakživa zvyklé jezdit do školy na kole, bylo to zcela normální i v šedesátých letech. Cyklistika byla součástí dopravní infrastruktury a byly tu pro ni připravené podmínky. Před každou školou jsou dnes velká parkoviště, kde můžete kolo odstavit, v obytných čtvrtích jsou parkovací sklepy pro kola. A to mluvím i o starých čtvrtích, které byly vybudovány třeba ve třicátých letech. Přitom Amsterdam zrovna nemá ideální podmínky pro podzemní stavby, ale ty sklepy pro kola se zkrátka budovaly.

Proč se totéž nedělo v Česku?

Myslím si, že to má co do činění se zmíněným rozmachem automobilismu. Z dětství si pamatuji, že i v Česku hrálo v minulosti kolo větší roli, a bylo to ze stejných důvodů jako v Nizozemsku: byl to dobře přístupný a energeticky nenáročný dopravní prostředek. V Chebu byla Eska, která exportovala kola do celého světa, bylo to v našem regionu hodně rozšířené. Pak ale přišla v padesátých a šedesátých

letech do módy motorová doprava, která se stala atraktivnější alternativou. Auto přináší jistý společenský status a komfort. Najednou si každý chtěl dokázat, že může jezdit autem, že si to může dovolit. V naší rodině měli kolo všichni, ale nepamatuji si, že by třeba rodiče jezdili na kole do práce. Takže si myslím, že společenský status kola byl potlačen nějakou potřebou ukázat se, že na to auto mám. Tahle mentalita přetrvává dodnes.

V Praze je znát velká rivalita mezi zastánci automobilové a cyklistické dopravy. Vnímáte podobnou situaci i v jiných evropských městech?

Vnímám. Nakonec i tady v Amsterdamu není všechno jen o cyklistice, jsou tu i zastánci motorové dopravy. Důležité ale je, že samospráva má jasný směr, kterým chce dopravu posouvat a cíleně ji vyvažovat. Já nemám nic proti autům. Mobilitu jako takovou potřebujeme, to je jasné. Jde ale o to, umět dopravu vybalancovat

a využívat více možností. Pro každou příležitost je lepší jiný dopravní prostředek.

Takže za současné situace to znamená cíleně podporovat cyklistiku na úkor jiných způsobů dopravy?

Když někam potřebujete dojet jen pár kilometrů, je kolo podstatně výhodnější než auto. Nejen ekologicky a časově, ale i prostorově. Když se na to podívám z pohledu urbanisty, je prostě jasné, že auto zabírá strašně moc místa. A to je třeba vyvážit. My jsme si odvykli chodit pěšky. Změnili jsme způsob života. Ale pokud chceme naše města zase polidštit, tak nám nic jiného nezbyde než se k těmto alternativám vrátit a dát jim stejnou důležitost jako automobilům. A pokud jde o ta auta, můžeme je využívat jiným způsobem. Já třeba díky tomu, že nemám svůj vlastní osobní vůz, používám častěji sdílená nebo vypůjčená auta.

Jaký vliv máte na proměnu dopravy jako hlavní městský architekt?

Městský architekt by měl v první řadě vytvářet podmínky k budování potřebné infrastruktury. Teď mám v Košicích ve svém týmu dokonce tzv. cyklokoordinátora, který na to dohlíží. Je třeba hledat možnosti pro cyklo dopravu nebo pro pomalou dopravu obecně, která zahrnuje i tu pěší. Týká se to nejen českých a slovenských měst, ten problém je v celé západní Evropě. Automobilová doprava tu od čtyřicátých let minulého století dominovala takovým způsobem, že to už není udržitelné. Přes naše města jsme si vybudovali obrovské autostrády, které umožňují jet autem skrz město víc než padesátikilometrovou rychlostí. Dnes to musíme obrátit a stanovit si, že určité lokality budou podstatně pomalejší.



Zpomalí dopravu. Do roku 2024 chce Amsterdam snížit maximální povolenou rychlost na většině komunikací v centru na 30 km/h. Přednost mají mít cyklisté a chodci, souhlasí architekt Petr Kropp.

Myslíte si, že je úkolem města motivovat své obyvatele k určité formě dopravy, například regulací cen jízdného nebo parkování?

Město to musí dělat. Ale musí to také dobře komunikovat. Nemůžete lidem nařídít, aby od zítřka všichni jezdili na kole. Musíte jim začít systematicky a konsekvenčně vysvětlovat, proč je to důležité a jaké to má výhody. A hlavně k tomu musíte vybudovat infrastrukturu. To je třeba problém v Česku, že se o tom jen hovoří, ale nevytváří se bezpečná infrastruktura: cyklostezky, stojany, parkoviště pro kola a tak dále. Těch nástrojů je přitom celá řada. V Nizozemsku například zaměstnavatelé dostávali od státu motivační příspěvky na to, aby si mohli jejich zaměstnanci pořídit kola. Nebo jim město poskytovalo zdarma pozemky na cykloparkoviště.

Co když se tomu ale většina obyvatel brání, protože by dali přednost dalšímu pruhu pro auta nebo parkovacím místům?

Ten konflikt tady je a bude. Ale ti motoristé nakonec narazí na stejný problém. Ono už se to děje: ráno všichni nasednou do auta a chtějí své děti odvézt do školy, jenže se tam nedostanou, protože všechny ulice kolem škol jsou ucpané. V tom momentu musíme začít přemýšlet, jestli by nebylo výhodnější používat třeba městskou hromadnou dopravu. Ale také to znamená zapracovat na tom, aby se městská hromadná doprava přiblížila komfortu auta, aby například autobus přijel bez velkého čekání a dovezl vás tam, kam potřebujete.

Společenský status kola byl potlačen potřebou ukázat se, že na auto mám. Tahle mentalita přetrvává dodnes.

Jak velkou roli v tom hraje ekologická motivace?

Tady v Nizozemsku je to určitě jeden z důležitých aspektů. Amsterdam – přestože se to nezdá – má dlouhodobě dost vysokou emisní zátěž a bojuje s tzv. popílkem a prachem, který vzniká právě z dopravy. Proto se vláda i město zavázaly ke snížení emisí, nejen tedy kvůli požadavkům Green Dealu, ale i kvůli místním hygienickým předpisům. Dalším velkým problémem je hluk, takže město investovalo obrovské peníze do vybudování a údržby protihlukových stěn. Určitě bych řekl, že ten environmentální aspekt je jedním z motorů tohoto trendu. V Česku a na Slovensku se o tom hodně mluví, ale bohužel chybí systematickost, která je k té proměně nezbytná.

Co říkáte na boom sdílených kol a koloběžek?

S těmi elektrokoloběžkami se to trochu zvrhlo, v Amsterdamu jsou zakázané. Funguje tu ale dobře systém sdílených kol, který zaštiťují železnice. U každé stanice si můžete půjčit kolo, což je velmi výhodné, když přejíždíte vlakem z jednoho města do druhého. Problém těch sdílených koloběžek je myslím v tom, že si je půjčíte a pak je někde necháte, kde překáží. Navíc pro ně není jasně vymezená infrastruktura, kde smí a nesmí jezdit, takže to posiluje konflikt mezi koloběžkáři a ostatními účastníky dopravy. Myslím, že by si samospráva měla jasně určit, co na svém území chce a nechce podporovat. V Amsterdamu jsou tedy sdílené koloběžky zakázané, stejně jako vozítka segway.



• Debata HN

Zuzana Keményová
zuzana.kemenyova@economia.cz



Ekodoprava v Praze: startují první trolejbusy, chystají se i na letiště

Ani cyklostezky, ani nové cyklověže či stezky pro pěší. To hlavní, na co jdou evropské peníze pro podporu udržitelné dopravy v Praze, jsou tramvajové tratě a rozvoj železnice. Stejně tak dotace míří například na telematické systémy, které řídí pražskou dopravu. V minulém dotačním období si jen v Operačním programu Doprava sahla Praha na 1,34 miliardy korun a v tom, který startuje nyní, je připraveno na udržitelnou dopravu řádově ještě víc, celkem osm miliard.

„Gros bude opět v tramvajových tratích,“ řekl Marek Pastucha, ředitel odboru fondů EU na ministerstvu dopravy v diskusi Hospodářských novin. Jejím hlavním tématem byla ekologická doprava v metropoli a to, jak se pro její rozvoj využívají peníze z Bruselu.

Pastucha přiznal, že Praha v minulém období nevyčerpala všechny peníze, které mohla. Na úplném počátku bylo pro metropoli vyčleněno až pět miliard korun. „Těch pět miliard bylo určeno hlavně na metro D. Pak se to kolegové snažili přemístit na rozvoj tramvajové dopravy, která teď zažívá boom. Dokončili jsme dva rozsáhlé projekty – smyčku na Zahradním Městě a prodloužení tratě Barrandov–Holyně. Teď stavíme Modřany–Libuš a Divoká Šárka–Dědina,“ vyjmenoval v diskusi Adam Scheinherr, náměstek primátora hlavního města Prahy pro oblast dopravy.

Důvod, proč se za evropské peníze nemůže v metropoli více rozvíjet cyklodoprava, je ten, že hlavní město patří mezi rozvinuté, bohaté regiony, které mají čerpání dotací v určitých ohledech ztíženo. Podle Scheinherra v předchozích letech ve vedení Prahy celkově nepanovala snaha budovat větší projekty pro cyklisty.

„Rozpočet města na cyklistickou infrastrukturu činil třeba jen deset nebo dvacet milionů korun ročně. My jsme to zdesetinásobili a cyklostezky se staví za městské peníze. Neslouží ale jen cyklistům, nýbrž také pěším, maminkám s kočárky a podobně. V tomhle ohledu jsme měli dost manko,“ poznamenal Scheinherr.

Cyklisté se v Praze bojí jezdit, kopce nevdají

Zuzana Poláková, specialistka udržitelného urbanismu z iniciativy AutoMat, v diskusi zmínila, že Praha se snaží do jisté míry jít proti tomu, co dělá stát. „Když se připravoval Národní plán obnovy a státy po celém světě se stavěly pozitivně k tomu, že se bude investovat do výstavby cyklostezek a nákupů elektrokol, v Česku se tohle nestalo,“ připomněla Poláková. Z Národního plánu obnovy se do přepravy na kolech dostalo pro celé Česko šest set milionů korun. „To je vůči třeba Slovensku, kde na cyklistiku šly více než dvě miliardy, trochu málo. Praha už tak nemá z čeho čerpat,“ poznamenala Poláková. Dodala, že její iniciativa nemá nic proti podpoře železnice a chytrých systémů řízení dopravy, ale cyklistická složka metropoli chybí.

Jan Střecha z firmy Rekola, která se zaměřuje na sdílení kol, doplnil, že Praha již schválila plán pro rozšíření cyklostezek, který ale nemůže být financován z evropských peněz. Rozhodně podle něj také není pravda, že by cyklistika byla jen záležitostí hezkého počasí.

„V Rekolech máme přes zimu jednu třetinu množství jízd, které se odehrají v těch nejhezčích květnových a červnových měsících, což je pořád vysoké číslo,“ podotkl Střecha. Zmínil, že dle studie agentury Median z loňského března 59 procent Pražanů chce jezdit na kole častěji. „Ale dvacet procent z nich uvádí jako největší překážku to, že se v provozu bojí jez-

dit. Jen deset procent uvádí jako důvod, že Praha je kopcovitá,“ zmínil Střecha. Problém je podle něj i fakt, že cyklostezky na sebe moc nenavazují.

„Hezky se dopravíte kolem vody, ale zjet někam dál je problematické,“ dodal Střecha. Zájem o sdílená Rekola stoupá, každý rok přibývá přes 50 tisíc uživatelů.

Na letiště pojedou velkokapacitní trolejbusy

V novém programovém období, které nyní v Operačním programu Doprava začíná, by se podle slov Adama Scheinherra chtěla Praha opět zaměřit na rozvoj tramvají.

„Je to například tramvajová trať po Dvořeckém mostě, rekonstrukce a návrat tramvajové trati na Václavské náměstí a mnoho dalších tramvajových projektů, kterými se snažíme dohnat to, že posledních třicet let se tramvajová síť v Praze příliš nerozvíjela,“ podotkl Scheinherr. Problém podle něj je, že v minulých volebních obdobích se veškerá pozornost koncentrovala na výstavbu tunelu Blanka, ale příprava dalších projektů vázla.

Kromě tramvají by se v novém programovém období měly evropské peníze investovat do trolejbusové dopravy, což je pro Prahu novinka. Na pražské trolejbusy by měly jít peníze z Národního plánu obnovy. Zajištěno by mělo být financování jak trakčního vedení a dobíjecích stanic, tak nákup samotných trolejbusů.

ších úsecích pojedou na pohon z baterie. „Je to způsob, jak učinit dopravu v Praze čistší. Trolejbusy podporujeme,“ souhlasila Zuzana Poláková.

Elektromobily ano, ale zácpy nevyřeší

Dalším tématem, které diskutující v kontextu udržitelné dopravy řešili, byly dobíječky pro elektromobily. Adam Scheinherr naznačil, že zvýhodnění elektromobilů parkováním zdarma je již na svých limitech a tato výsada se bude muset postupně omezovat. Nyní se však připravují projekty veřejných elektrodobíječek, které se vybudují samostatně, ale například i u sloupů veřejného osvětlení. „V letošním roce už budeme potkávat první elektrodobíječky v ulicích Prahy. Zatím spíše v centrálních částech města,“ prozradil Scheinherr.

Marek Pastucha doplnil, že v předchozím dotačním období byly pro celé Česko na elektrodobíječky k dispozici dvě miliardy korun. „I do budoucna počítáme s tím, že tyto projekty budou z evropských peněz financovány. A v následujícím dotačním období bude k dispozici ještě vyšší částka,“ naznačil Pastucha.

Zuzana Poláková ovšem poznamenala, že je velkou otázkou, zda se elektromobily dají považovat za udržitelný druh dopravy, protože neřeší problém se zácpami. „Ty peníze by se daly využít jiným způsobem. Lidé by neměli všude jezdit autem,“ shrnula Poláková.

Jan Střecha
marketingový
manažer, Rekola

Marek Pastucha
ředitel odboru fondů EU,
ministerstvo dopravy

**Zuzana
Poláková**
AutoMat

Adam Scheinherr
náměstek primátora hl.
m. Prahy pro dopravu



~
Když se v ostatních státech začalo masivně investovat do cyklostezek a nákupu elektrokol, Česko zaspalo.

„Od listopadu máme zkolaudovanou první trolejbusovou trať, a to z Palmovky do Čakovic a Miškovic, je to asi čtrnáct kilometrů. Tento typ hromadné dopravy se do Prahy vrací po padesáti letech,“ řekl náměstek Scheinherr. Další trolejbusová trať už se staví, a to z Nádraží Veveslavín na Letiště Václava Havla, jedná se o známou letištní linku 119.

„Budou tam jezdit první velkokapacitní trolejbusy v Česku. Mají dva klouby, celkem tři články. Jsou to v podstatě takové tramvaje na pneumatikách,“ popsal Scheinherr. Dodal, že trolejbusy budou obsahovat baterie. Trolej tedy bude zapotřebí jen v těch úsecích, které jsou náročné na provoz, vedou do kopce a tak dále. Tam se vozidla dobíjí a v jednodu-

Hlavní město a dotace z EU

- Praha už z Operačního programu Doprava získala 1,34 miliardy korun, reálně už na projekty šlo 700 milionů.
- Na trolejbusy a tramvaje míří z Národního plánu obnovy 1,7 miliardy korun. Z toho 1,4 miliardy půjde na tramvaje a zbytek na trolejbusy.
- První novodobá trolejbusová trať v Praze vznikla elektrifikací autobusové linky 140 Palmovka–Miškovice. Nyní se připravuje trolejbusová linka č. 119 na Letiště Václava Havla. Trolejbusy se vrací do Prahy po padesáti letech.



► Nákladní doprava

Zuzana Keményová
zuzana.kemenyova@economia.cz



Česko je tepnou pro kamiony, EU chce poslat víc zboží přes železnici

Po českých dálnicích jezdí stále více nákladních aut. Pro srovnání: na mýtném systému, který zaznamenává vozidla nad 3,5 tuny, tedy nákladní auta a kamiony, se v roce 2021 vybralo rekordních 14 miliard korun, což je nejvíce v historii. Z toho zhruba polovinu zaplatili zahraniční dopravci. Pro porovnání – například v roce 2007 to bylo 5,6 miliardy. Částečně se to děje úpravou mýtných sazeb a rozšířením zpoplatněné sítě, ale do velké míry jednoduše tím, že nákladní doprava ve střední Evropě sílí. Měřeno na přepravní výkon, zatímco ještě v roce 2015 přepravili dopravci po českých silnicích a dálnicích 439 milionů tun nákladu, v roce 2021 už to bylo více než 500 milionů tun, jak vypovídá Ročenka dopravy. A ta navíc nezapočítává přepravní výkon zahraničních dopravců.

„Z posledního celostátního sčítání dopravy, které zajišťuje Ředitelství silnic a dálnic ČR v pravidelných pětiletých intervalech, vyplývá, že u těžkých nákladních vozidel došlo k nárůstu o 16 procent v porovnání s rokem 2016,“ říká Pavel Havránek z Centra dopravního výzkumu.

Výkon má do roku 2030 vzrůst o polovinu

Přítom politici, stejně jako dopravní koncepce státu, mluví o opačných cílech: nákladní dopravu po silnici utlumovat a přesouvat ji na železnici, protože vlaky nevytvářejí přímé emise a nezpůsobují dopravní zácpy a nehody tak jako kamiony.

A také EU volá po posílení železnice. Evropská komise v roce 2021 zveřejnila strategii s názvem Sustainable and Smart Mobility Strategy – Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu. Podle ní by do roku 2030 měl výkon železniční nákladní dopravy vzrůst o 50 procent a výkon vysokorychlostní železniční dopravy se má zdvojnásobit. V roce 2021 ale vlaky přepravily jen kolem dvaceti procent toho co nákladní auta a kamiony.

„Trend přesunu nákladní dopravy ze silnice na železnici se v poslední době zpomalil. Jeden ze základních omezujících faktorů je kapacita železniční infrastruktury na hlavních evropských tratích, Česko nevyjímaje. Od roku 2019 probíhá navíc intenzivní výluková činnost, která kapacitní problémy ještě více eskaluje,“ říká Jan Perůtka, vedoucí oblasti železniční dopravy Centra dopravního výzkumu.

Letos se navíc podle jeho slov přidává i další překážka a to je výrazné zvýšení cen elektřiny. „Jde o více než dvojnásobek oproti roku 2021. Nafta, která se využívá pro nákladní dopravu, podražila méně, a to i díky snížení spotřební daně,“ vysvětluje Perůtka.

Dopravě po silnici pomohl i fakt, že se z velké míry zrušila silniční daň a pro těžká vozidla šly sazby na minimální úroveň.

Komplikace i zásadní nástroj státu

Není tedy divu, že při všech těchto pobídkách se právě pruhy na dálnicích stávají de facto

~
Pokud se kamion přeloží na elektrizovanou železnici, spotřebuje se jen 17 procent energie ve srovnání s dieselem.

koridory pro řetězení kamionů a železnice je stále méně konkurenceschopná.

Dopravovat zboží pomocí nafty a spalovacích motorů místo po elektrifikovaných tratích má ale svá úskalí. Jedním z nich jsou například přímé emise, kterých nákladní auta vyprodukovala v roce 2020 více než šest tisíc tun, jak uvádí Centrum dopravního výzkumu.

„Snaha o posílení role železnice na přepravním trhu se v posledních letech zásadně změnila, neboť je z hlediska produkce emisí skleníkových plynů daleko příznivější než silniční doprava. Proto se stal převod ze silniční na železniční dopravu jedním ze zásadních nástrojů souvisejících se strategií Evropské unie,“ ko-

mentoval pro HN mluvčí ministerstva dopravy František Jemelka.

Základní strategie státu spočívá v tom, že Česko má nabídnout takový produkt, který bude motivovat k volbě železnice jako dopravního prostředku.

Jedním z problémů železnice ale je, že má stále převážně mezinárodní charakter. Takže je ovlivněna rozdíly v předpisech v různých zemích nebo v parametrech tratí a nádraží, což zpětně ovlivňuje její efektivitu. „Vytvoření jednotného železničního prostoru je proto jedním ze základních cílů evropské legislativy v oblasti železnic,“ dodává Jemelka. A dílčí projekty, které mají dostat víc zboží na železnici, už jsou v běhu. Stát například masivně investuje do jednotlivých regionálních tratí nebo se snaží sjednocovat národní předpisy s evropskou legislativou.

„Stejně tak jde o přímou podporu ve formě dotací na zvyšování interoperability, tedy vybavování vozidel palubními jednotkami jednotného zabezpečovacího zařízení ETCS. Investice jdou také do terminálů kombinované dopravy, například v Lovosicích či Mělníku, a do soukromých vleček,“ vyjmenovává Jemelka.

Přes tři miliardy jde na železnici z EU

K rozvoji železnice má navíc Česko i štedrou dotační podporu z EU. Například v novém programovém období (2021–2027) Operačního programu Doprava a dalších evropských zdrojů má na železnici jít asi 87 miliard korun, což je oproti minulému období výrazný nárůst. Jedním z nejvýznamnějších projektů, které se mají realizovat v budoucnu, je například rekonstrukce smíchovského nádraží v Praze nebo Masarykova nádraží. Stejně tak je to modernizace železničního uzlu Česká Třebová.

„Důvody, proč se na evropské i české úrovni usiluje o převod silniční nákladní dopravy na železniční a případně vodní dopravu, spočívají v mnohem větší energetické účinnosti a tím v podstatně menších vlivech na globální klimatickou změnu. Dalšími důvody jsou větší bezpečnost provozu a nižší vlivy na další složky životního prostředí,“ zmiňuje Jemelka. Dodává, že pokud se například kamion pře-

loží na elektrizovanou železniční dopravu, spotřebuje se při jeho přepravě pouze 17 procent energie ve srovnání s přepravou po silnici s dieslovým pohonem.

Expert: Dejme vlakům pevná časová okna

Podle Michala Drábka, experta na management dopravy z Fakulty dopravní pražského ČVUT, železnice trpí hlavně velkou byrokracií. K ní přispívá i systém rozdělení na provozovatele dráhy a dopravce.

Drábek také upozorňuje, že jízdu většiny nákladních vlaků nelze plánovat s téměř ročním předstihem, aby mohla přesně zapadnout do jízdního řádu.

„Neboť dopravci netuší, zda, v jakém rozsahu, odkud a kam si u nich zákazníci objednájí přepravu. Proto je žádoucí zavést koncept nabídkových, katalogových tras, tedy předem naplánovaných, operativně obsazovaných časových oken pro nákladní vlaky,“ navrhuje Drábek. V současnosti se totiž přiděluje kapacita v nepraktickém ad hoc režimu, kdy se dopravce musí spokojit se zbylými časovými okny a jeho vlak má v provozu nejnižší prioritu.

V Německu testují trolejové kamiony

S inovativním řešením přišli v roce 2016 v Německu, kde začali na třech dálničních úsecích testovat zavedení trolejových, elektrifikovaných kamionů na dálnicích. Jsou to kamiony, které jezdí jako trolejbusy, tedy energii čerpají z elektrické sítě vedené nad dálnicí. Tyto elektrifikované trasy by měly být podle studií německých dopravních výzkumných institucí v roce 2030 ekonomicky výhodnější, než pokud by se kamiony měly upravovat na syntetická paliva z obnovitelných zdrojů. Michal Drábek však toto řešení považuje spíše za slepou uličku.

„Elektrické zařízení na vozidle – sběrač a řídicí systém – to vše je dražší než u desítkami let osvědčeného diesellového pohonu. A nakonec dvě troleje a jejich upevnění, to je slušná hromádka oceli, jejíž výroba je energeticky, a tedy emisně náročná. Elektrifikujeme raději železniční tratě,“ doporučuje Drábek.



Elektrifikace na dálnicích. Kamiony jezdí jako trolejbusy, energii čerpají z elektrické sítě vedené nad dálnicí. V Německu je testují, u nás je považujeme za slepou uličku. Foto: Scania



Budování cyklotras

Kateřina Zichová
autori@economia.cz



Cyklostezky za evropské peníze odnikud nikam? Mýtus, Česko buduje síť

Češi si během pandemie zvykli na kola, využívají je nejen ve volném čase k rekreaci, ale také jako dopravní prostředek ve městech. Tuzemsko cyklistům sice nabízí desetitisíce kilometrů tras, chybí jim ale propojení a větší bezpečnost. Pomoci v tom mají fondy EU.

V Praze se počet cyklistů od roku 2019 zvýšil až o 73 procent. Nejde ale pouze o občany, kteří se chtějí někam dopravit nebo si zlepšit fyzickou kondici. „V řadě měst byli často k vidění kurýři na běžných kolech i na cargo kolech. To se týkalo především dodávek jídla, kouzlo cyklologistiky ale objevily i doručovací společnosti,“ popisuje aktuální trendy Jitka Vrtalová z Partnerství pro městskou mobilitu.

Ačkoliv pandemie covidu-19 a s ní spojená restriktivní opatření popostrčily lidi do sedel jízdních kol, po éře lockdownů se na silnice vrátily také původní počty automobilů. Další rozvoj cykloprojevy je tak nyní podle Vrtalové závislý na více faktorech. Klíčové bude například to, zda se podaří zachovat podmínky pro šetrné a komplexní řešení dopravy.

S návratem automobilů a často chybějícím prostorem vyhrazeným pouze pro cyklisty se do popředí dostala také otázka bezpečnosti lidí, kteří se ve městech pohybují na kolech. Města navíc s ohledem na životní prostředí usilují o to, aby více lidí využívalo – kromě veřejné dopravy a chůze – právě kolo.

„Například Praha se zavázala navýšit podíl veřejné, cyklistické a pěší dopravy ze stávajících celkových 69 procent na plánovaných 81 procent,“ uvádí Vrtalová. Podle Konceptu městské a aktivní mobility na léta 2021 až 2030 by pak Praha mohla v závislosti na sezoně dosáhnout až sedmi procentního podílu cyklistické dopravy na celkové dopravě v metropoli. Pro menší města pak koncept odhaduje daleko větší podíl – například ve městech do 75 tisíc obyvatel je to 10 až 20 procent.

Ostrava se inspirovává v Kodani

Česko sice nabízí asi 40 tisíc kilometrů cyklotras, jen 12 procent z nich je ale v tzv. režimu chráněných cest. Kilometry bezpečných oddělených tras, pro které se vžil název cyklostezky, je tak třeba dobudovat.

Našlápnuto má například Ostrava. Ta se podle Vrtalové inspirovala dánskou Kodaní a chystá oddělené cyklostezky všude tam, kde se automobily mohou pohybovat rychlostí 50 kilometrů za hodinu.

„Ostrava chce navíc využít ‚kodaňský‘ systém výškového oddělení prostoru pro kola a chodce. Na nově postavených úsecích bude cyklostezku od chodníku oddělovat zkosený obrubník,“ popisuje Vrtalová.

Zároveň má Česko co dohánět v propojení tras. „Legenda“, že cyklostezky často spolknou jinde nevyužití evropské dotace a vedou

odnikud nikam, však podle Vrtalové nedává smysl. Na propojení tras se pracuje, chce to ale čas. „Je třeba si uvědomit, jakým způsobem vznikají jakékoli sítě. Mýtem je, že vznikají v ucelené bezchybné podobě a najednou,“ vysvětluje Vrtalová z Partnerství pro městskou mobilitu.

„Cyklostezky jsou navíc jako komunikace IV. třídy na bedrech obcí, které často řeší celou řadu naléhavých otázek. Postavit cyklostezku není jednoduché a osobně neznám jediný případ, kdy by to udělala bez důklad-

ného zvážení všech okolností, pouze kvůli dotacím,“ dodává.

Mýtus je to i podle ministerstva pro místní rozvoj, které financovalo nemalou část českých projektů z evropských peněz v integrovaném regionálním operačním programu (IROP).

„V IROP spravovaném ministerstvem pro místní rozvoj platí v oblasti podpory cykloprojevy celá řada specifických kritérií přijatelnosti. Požadujeme například, aby realizovaná vyhrazená komunikace pro cyklisty sloužila k dopravě do zaměstnání, škol a za službami nebo aby byl návrh cyklostezky v souladu s platnou dopravní strategií obce či regionu,“ argumentuje resort.

Další miliardy, další kilometry

I na další kilometry cyklotras a stezek přispějí evropské zdroje. Zatím největší obnos věnovaný na cykloprojekty čeká na Česko ve strukturálních fondech EU. Ty zemím poskytnou zdroje na to, aby investovaly do svých regionů, a ty zaostalejší tak mohly dohnat ty prosperující, a to nejenom na české, ale i na evropské úrovni. I z toho důvodu jsou pravidla nastavena tak, že v tomto případě si na peníze nesáhne Praha. S prostředky na cykloprojekty se ale pro hlavní město počítá například z národního plánu obnovy a dalších zdrojů.

Současné období oproti tomu minulému není jen bohatší, také se více zaměřuje na cyklistickou infrastrukturu ve městech. „Evropská komise akcentuje zaměření na městskou mobilitu, není ale pravda, že celé 4,7 miliardy korun budou podporovat jen městské projekty. Ministerstvu se totiž podařilo prosadit možnost, že cyklostezka bude dílčím úsekem přímého propojení města a jeho zázemí, může tak být realizována i na venkově,“ vysvětluje Hešíková.

Řada výzev, které ministerstvo pro žadatele o dotace vyhlašuje, už běží. V procesu jsou tak projekty zaměřené na infrastrukturu pro cyklistickou dopravu. „Zrekonstruujeme a postavíme nové cyklostezky, které mohou sloužit nejen k rekreačním účelům, ale také k bezemisnímu dojíždění do zaměstnání, škol nebo

~
Nejde jenom o budování cyklostezek. V plánu jsou i parkovací místa pro kola a odpočívadla u tras.



Prostor vyhrazený pouze pro cyklisty často chybí Praha se zavázala zvýšit podíl veřejné, cyklistické a pěší dopravy ze stávajících 69 procent na plánovaných 81 procent.
Foto: Shutterstock

~
Klíčové bude zachování podmínek pro šetrné a komplexní řešení dopravy.

V současném dotačním období, které je vymezeno na roky 2021 až 2027, Česko vydá na cykloprojekty 4,7 miliardy korun z Evropského fondu regionálního rozvoje (EFRR). To je zhruba o dvě miliardy více než v minulém období v letech 2014 až 2020.

„V předchozím programovém období byly prostřednictvím IROP podpořeny přibližně tři stovky cykloprojektů za 2,75 miliardy korun z EFRR, díky kterým dosud vzniklo 310 kilometrů cyklostezek a několik desítek kilometrů je ještě v realizaci,“ upřesňuje mluvčí ministerstva pro místní rozvoj Veronika Hešíková.

za službami. Propojíme hlavní trasy cyklistické dopravy v Česku,“ říká k výzvam ministr pro místní rozvoj Ivan Bartoš (Piráti).

Jak ale doplnilo ministerstvo, nejedná se o prostředky určené pouze na budování nebo rekonstrukci cyklostezek. V plánu je i výstavba parkovacích míst pro kola nebo odpočívadel u tras.

Podle Vrtalové je Česko na dobré cestě. „Oproti jiným evropským zemím máme jednu velkou výhodu. Česko je podle čerstvé studie Evropské cyklistické federace jednou ze 14 zemí s vypracovanou národní strategií a máme také definovanou národní páteří síť,“ zdůrazňuje.