

EVROPSKÁ DOPRAVNÍ POLITIKA – KRITIKA A GEOGRAFICKÉ HODNOCENÍ¹

Daniel Seidenglanz

Evropská dopravní politika – úvod

Hlavním cílem společné evropské dopravní politiky v aktuální verzi je dosažení tzv. udržitelného rozvoje.² K tomu vede cesta prostřednictvím rovnovážného rozvoje jednotlivých druhů dopravy.³ Výsledkem by měl být vznik efektivních dopravních systémů, které (podle European Commission (2006)):

- nabízejí vysokou úroveň mobility jednotlivcům i podnikům a firmám v prostoru celé Evropské unie (dále EU);
- garantují environmentální kvality, zajišťují úsporné a efektivní nakládání s energiemi, zaručují minimální pracovní normy v odvětví dopravy a zároveň chrání práva klientů a obyvatel v celé EU;
- přispívají k hledání a nalézání inovativních dopravních řešení;
- přispívají k růstu významu EU na mezinárodním poli, a pomáhají tak dosažení trvalé udržitelnosti dopravy v globálním měřítku.

Těchto cílů nemůže být podle EU dosaženo okamžitě, a to zejména ne v době, kdy se v evropském prostředí již po relativně dlouhou dobu úroveň individuální i nákladní mobility opírá především o silniční dopravu. K dosažení žádoucího stavu je proto nutné realizovat řadu opatření sledujících zejména revitalizaci alternativních environmentálně šetrnějších druhů dopravy, investice do tzv. transevropských dopravních sítí (dále TEN-T) a též zpoplatnění dopravy. Evropská dopravní politika tedy představuje politický nástroj, jehož cílem kromě jiného je zvýšení konkurenceschopnosti evropských železnic.

Evropskou dopravní politiku jako celek (východiska, cíle) i její jednotlivá opatření je možné kriticky nahlížet z několika hledisek. Jejich naznačení a stručná charakteristika s důrazem především na možné prostorové důsledky je cílem tohoto příspěvku. Jeho ambicí však vzhledem k omezenosti rozsahu není podání systematického a vyčerpávajícího výkladu k této problematice, spíše jde o náznak existence odlišných odborných pohledů.

Evropská dopravní politika – kritika a geografické hodnocení

Polemika s celkovým zaměřením, východiska a cíle evropské dopravní politiky

Patrně nejzávažnější kritiku evropské dopravní politiky představuje pohled, který polemizuje vůbec s její existencí. Podle některých autorů jsou zásahy státu anebo jiných nadstátních

¹ Text vznikl jako součást řešení výzkumného úkolu za podpory grantu GAČR č. 402/04/2128.

² Základy současné společné Evropské dopravní politiky byly položeny v roce 1992 (dokument „White Paper on the Future Development of the Common Transport Policy“), první výrazná modifikace přišla v roce 2001 (dokument „White Paper – European Transport Policy for 2010: Time to Decide“), v polovině roku 2006 potom následovalo dílčí střednědobé hodnocení její účinnosti, které vyústilo v určitá doporučení a mírné změny (dokument „Keep Europe moving — Sustainable mobility for our continent“).

³ Na zasedání Evropské rady v Göteborgu v roce 2001 bylo dokonce konstatováno, že dosažení rovnováhy mezi druhy dopravy je klíčovým prvkem strategie udržitelného rozvoje.

institucí vedené snahou regulovat dopravní systém ze zásady špatné, protože veřejná sféra už v historii mnohokrát prokázala, že její intervence v realitě nefungují. V zásadě takové stanovisko formuluje J. Hibbs (2000), když tvrdí, že s dopravou obecně se musí zacházet jako s jakýmkoliv jiným odvětvím, takže i v jeho rámci se musí v zájmu efektivity uplatňovat především tržní síly. Pravomoci veřejné sféry musí být omezeny pouze na stanovení a kontrolu dodržování bezpečnostních opatření a na kontrolu toho, zda nedochází k narušení tržní konkurence v důsledku monopolního chování některých subjektů. Klíčovým nástrojem, který jediný má podle tohoto autora schopnost změnit uspořádání dopravního trhu ve smyslu zvýšení významu železnic a poklesu významu silniční dopravy, je racionální zpoplatnění přístupu na příslušnou infrastrukturu. Jedině takto – tedy podporou racionálního ekonomického rozhodování na základě předem definované ceny – lze dosáhnout požadované změny. Jinými slovy lze konstatovat, že namísto shora řízené regulace trhu J. Hibbs (2000) akcentuje nutnost zdola vedené samoregulace.

Vůči zásahům veřejné sféry do podoby dopravního trhu jsou kritičtí také A. Hallsworth, R. Tolley a C. Black (1998), byť jejich názory jsou patrně méně vyostřené. Tito autoři jsou kritičtí zejména vůči tzv. nezamýšleným důsledkům, které mohou i v případě dobře myšlených záměrů paradoxně ve svém důsledku vést ke zhoršení výchozí situace. V této souvislosti ve svém článku také poukazují na častou rozdílnost krátkodobých a dlouhodobých cílů, přičemž zdůrazňují, že politická rozhodování jsou často motivována právě pouze cíli krátkodobými. Podle A. Hallswortha, R. Tolleyho a C. Blacka (1998) je právě doprava typickým příkladem sektoru, v němž jsou pokusy o politické regulace ke vzniku nezamýšlených důsledků velmi náchylné. Jako typické příklady zmiňují především následující vztahy:

- výstavba nových silnic, která má snížit kongesci na existujících trasách, nicméně pravděpodobnějším důsledkem je budoucí nárůst provozu, protože lépe vybavená trasa kromě původní dopravy „přiláká“ i další novou doplňkovou dopravu – důsledkem tedy není pokles kongescí, ale naopak jejich nárůst;
- zklidnění vybraných ulic ve městech pro individuální automobilovou dopravu prostřednictvím příčných prahů a jiných podobných zařízení. To, kromě jiného, může vést k přesunu části dopravy do jiných takto nevybavených ulic, či ke zpomalení rychlosti jízdy, a tudíž ke zvýšení množství generovaného znečištění, anebo dokonce k preferenci obslužných a jiných zařízení (maloobchod, práce apod.) lokalizovaných mimo střed města, a tudíž dobře dostupných osobním autem. V tomto případě je důsledkem přesný opak než byl úmysl, totiž růst množství a prodloužení cest podnikaných osobním autem;
- v tomto smyslu je pozoruhodná např. také práce P. Delhomme (1996), která hovoří o kontraproduktivnosti značení nebezpečných míst na silnicích ve Francii (znázornění rychlé jízdy jako nebezpečného způsobu řízení, může některé řidiče právě k takovému způsobu řízení motivovat).

Podle autorů (A. Hallsworth, R. Tolley a C. Black (1998)) však není řešením celkové odmítnutí regulací ze strany veřejné sféry (jejich slovy realizace „ne-politiky“), protože svobodný trh v žádném případě nemůže vyřešit vše⁴⁾ a navíc některé regulace mohou být velmi přínosné. Řešením podle autorů je širší „holistické“ pojetí dopravní politiky včetně zvážení krátkodobých i dlouhodobých cílů a dopadů do jiných nedopravních sfér života jednotlivců i společnosti;

⁴⁾ Jako klasický příklad selhání mechanismu volného trhu a zároveň rozdílnosti krátkodobých a dlouhodobých cílů bývá v literatuře uváděn příběh „Tragedy of the Commons“ (G. Hardin (1968)).

zároveň je nutné i zapracování lidského faktoru ve smyslu předpokládaných reakcí, převládajícího mínění apod.

Po uvedení předchozích názorů polemizujících do značné míry vůbec s nutností vzniku evropské dopravní politiky je možné v dalším textu prezentovat názor, který kritizuje její zaměření z hlediska rozporu mezi skutečnými a prezentovanými cíly. Tento úhel pohledu výstižně formuluje např. R. Vickerman (1998). Ten uvádí, že hlavním cílem evropské dopravní politiky není samotná doprava, nýbrž dosažení ekonomických a politických cílů (především konkurenceschopnost a koheze/soudržnost EU), přičemž doprava je degradována do role nástroje k jejich dosažení (udržitelná úroveň mobility umožňující fungování vnitřního trhu). Přitom je si podle R. Vickermana (1998) nutné uvědomit, že podřízenost dopravní politiky nedopravním cílům může vést ke vzniku nežádoucích modifikací v sektoru dopravy – autor tak v podstatě konkretizuje obecně formulované obavy A. Hallswortha, R. Tolleyho a C. Blacka (1998).

Protože základem konkurenceschopnosti a koheze/soudržnosti EU je podle R. Vickermana (1998) kvalitní dopravní infrastruktura, je podle něho v evropské dopravní politice kladen tak velký důraz na výstavbu TEN-T. Pojem konkurenceschopnosti je totiž v evropské dopravní politice úzce spojen s potenciální redukcí nákladů podnikání, a to v důsledku zefektivnění dopravy, tedy jinými slovy v důsledku výstavby nové dopravní infrastruktury zacílené na efektivnější propojení národních ekonomik. Omezení dopravních nákladů následně – podle názoru EU – sníží i rozdíly v hospodářské úrovni, protože i periferně položené regiony se budou moci bez problémů zapojit do nově vytvářených prostorových vztahů, takže bude možné hovořit o ekonomické konvergenci mezi nimi a jádrem EU (vzestup stupně koheze/soudržnosti).

R. Vickerman (1998) však varuje před naznačenými závěry, protože je považuje za příliš zjednodušující. Výstavba TEN-T podle něho samozřejmě do určité míry zvýší ekonomickou úroveň periferních regionů EU, čistě z toho důvodu, že se opravdu zlepší jejich dostupnost. Navíc se v periferních oblastech EU podle zmíněného autora projeví částečně také vliv nárůstu množství investic směřujících do výstavby dopravní infrastruktury, v důsledku čehož podle něj v krátkém časovém horizontu následuje typické keynesiánské oživení ekonomiky. Jasná souvislost mezi výdaji do dopravní infrastruktury a hospodářskou výkonností však podle R. Vickermana (1998) neexistuje. Podobný názor sdílí např. i E. Gramlich (1994). R. Vickerman (1998) však jde ve svém zpochybnění základních cílů evropské dopravní politiky ještě dále, protože tvrdí, že výstavba TEN-T může být dokonce kontraproduktivní, neboť může – na rozdíl od plánů EU – rozdíly mezi jádrovými a periferními regiony posílit. Jejich výstavbou se totiž zlepší dostupnost nejen oblastí periferních, ale zároveň – a to především – regionů jádrových. Zlepšená relativní i absolutní dostupnost takových metropolitních a městských regionů nacházejících se v centrálních oblastech EU (někdy souhrnně označovaných jako tzv. „modrý banán“, např. K. Button (1998)) může totiž stimulovat spíše jejich rozvoj, a to – v čemž spočívá největší problém – na úkor regionů periferních a regionů ležících mezi výše zmíněnými jádrovými regiony. Tuto obavu vyjadřují rovněž např. R. W. Vickerman (1996) nebo K. Spiekermann a M. Wegener (1996). Firmy z jádrových regionů totiž podle těchto autorů pravděpodobně dokáží zlepšené dopravní dostupnosti, a tudíž redukovaných dopravních nákladů, využít lépe než firmy z periferních regionů. Uvedený předpoklad se opírá o snazší využití tzv. úspor z rozsahu a též tzv. aglomeračních výhod, což jsou přístupy podmíněné nejen kvalitní infrastrukturou na úrovni meziregionální, ale také sítí vazeb a kontaktů přímo v daném

regionu, právě v metropolitních regionech. Výsledkem výše naznačeného působení může tedy dokonce být pokles koheze uvnitř EU, protože může dojít ke vzestupu rozdílů mezi jádrovými a periferními regiony.

Odčerpání potenciálu z periferních a mezilehlých regionů tímto způsobem bývá někdy označováno termínem „efekt pumpy“. Efektem pumpy se označuje situace, kdy jádrový region je schopen „čerpat“ a využívat potenciál okolních regionů. Potenciálem se míní jak využití lidských zdrojů (díky rychlé a efektivní dojížděce), tak i ostatních ekonomických zdrojů. Do tohoto principu jsou vtaženy buď regiony nacházející se v bezprostředním zázemí jádra anebo regiony spojené s ním kvalitní a rychlou dopravní infrastrukturou (nejčastěji dálnice a vysokorychlostní železnice). Důsledkem toho je vždy určitá deformace prostoru, která spočívá v relativním přiblížení určitých na danou infrastrukturu napojených a v relativním oddálení určitých na danou infrastrukturu nenapojených míst – dochází tedy k selektivní časoprostorové konvergenci a divergenci.

Určitou obavu z takového vývoje v souvislosti s výstavbou vysokorychlostní železnice a dálnice spojující sever Francie (konkrétně město Lille a jeho region Nord-Pas-de-Calais) s Paříží na jedné straně a s Bruselem na druhé straně vyjadřují ve svém článku P. Bruyelle a P. R. Thomas (1994). Tito autoři sice na jedné straně vidí ve výstavbě zmíněné infrastruktury pro Lille a příslušný region stíženou problémy ekonomické restrukturalizace určitou naději, protože uvažují nad tím, že by Lille mohlo – díky své výrazně zlepšené dostupnosti – z Paříže přitáhnout určité decentralizované funkce z tohoto přeplněného regionu⁵⁾, nicméně uvědomují si i s tím spojená rizika. Města ležící severně od Paříže včetně Lille se totiž mohou stát silně závislými na Paříži, např. prostřednictvím rostoucí dojížděky za prací. Namísto vytvoření samostatného rozvojového pólu tak Lille do určité míry hrozí pokles na úroveň pouhého satelitu hlavní francouzské metropolitní oblasti. Autoři zároveň uvádějí, že do okamžiku publikace článku (tj. do roku 1994) k žádnému přesunu progresivního terciéru z Paříže do Lille v podstatě nedošlo – jako hlavní důvod uvádějí, že decentralizace funkcí je v rozporu se zájmy Paříže, protože i tento region musí zvyšovat svůj kredit v rámci širšího evropského kontextu. Za jisté řešení proto považují posilování vazeb s Bruselem, jehož časová odlehlost se po výstavbě vysokorychlostní trati rovněž významně zmenšila, a to na pouhých 30 minut. Města Lille a Brusel by se tak mohla stát bipolárním terciárním centrem⁶⁾

Polemika s dílčími cíli a konkrétními opatřeními evropské dopravní politiky

V rámci této pasáže bude věnována pozornost názorům, které nezpochybují společnou evropskou dopravní politiku jako celek, ale polemizují spíše s jejími jednotlivými dílčími cíli anebo konkrétními opatřeními.

Vzhledem k tomu, že nejkonkrétněji uchopitelný prvek evropské dopravní politiky představují TEN-T, vyjadřuje řada autorů připomínky právě k tomuto tématu. Připomínky se často týkají metodiky výběru projektů – v této souvislosti bývá kritizováno stanovení TEN-T „odzdola“, tzn. na základě národních infrastrukturních plánů. Z toho může, např. podle K. Buttona (1998),

⁵⁾ Lille se ze všech francouzských velkoměst nachází nejbliže k Paříži, po výstavbě trati TGV se jeho časová odlehlost zmenšila na pouhých 60 minut. Navíc zde byly v roce 1990 pouze čtvrtinové ceny nájmu kancelářských prostor a město leží podstatně blíže než Paříž k tzv. „modrému banánu“, tj. k hlavní ekonomické páteři Evropské unie.

⁶⁾ Ve prospěch možného posílení vztahů mezi Bruselem a Lille hovoří podle P. Bruyelleho a P. R. Thomase (1994) i specifická situace Bruselu, jakožto frankofonního města obklopeného vlámským zázemím – Lille je tak nejbližším velkým frankofonním městem.

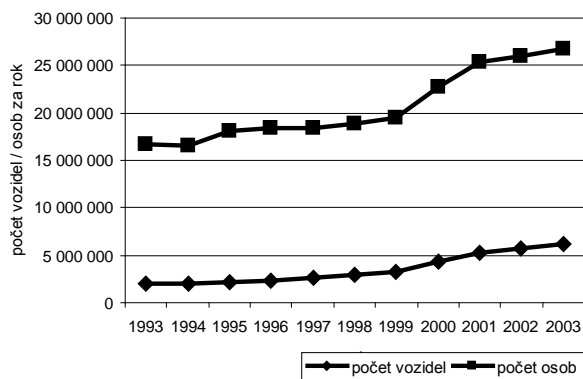
vyplývat jistá neprovázanost a nekoordinovanost vybraných projektů, a tudíž možná i jejich neschopnost přispět k žádoucí integraci různých druhů dopravy, případně se hovoří o snahách národních vlád prosadit mezi sítě TEN-T co nejvíce vlastních projektů, což mohlo být motivováno vidinou relativně snadného zisku finančních prostředků ze zdrojů EU (viz např. názor R. Vickermana (1998)). Podobně lze spekulovat i o preferenci velkých „prestižních“ projektů (např. tunel pod kanálem La Manche, pevné spojení přes průliv Øresund apod.), jejichž realizace na sebe může přitáhnout pozornost médií a veřejnosti, a to na úkor projektů méně viditelných, avšak podobně důležitých (též R. Vickerman (1998)).

Velká část článků věnovaných problematice TEN-T se také zabývá možností určité úpravy vedení, konfigurace či technického řešení stávajících tras. Jako typického zástupce tohoto typu prací lze uvést např. články G. A. Giannopoulou (2004), Č. Ivakoviče, I. Legace a I. Mavrina (1999) či Z. Taylora (2004).

Další typ příspěvků, které můžeme zařadit do této kategorie kritických názorů, představují podle našeho názoru texty, které se pokoušejí kriticky hodnotit skutečné přínosy již realizovaných staveb. Na jejich základě lze totiž také mimo jiné analyzovat, zda se cílů prezentovaných v evropské dopravní politice skutečně daří dosáhnout.

Z geografického hlediska je velmi zajímavý článek Ch. Wichmanna Matthiessena (2004) věnovaný dopadům vzniku pevného spojení přes průliv Øresund na funkční integraci dvou dříve oddělených dánských a švédských regionů. Autor publikovaným článkem přispívá zejména do diskuse k tématu, zda takový nový infrastrukturní prvek může vést k vytvoření společného přeshraničního regionu a zda lze v případě měst Kodaň a Malmö používat koncept „bi-national cities“.

Výstavba pevného spojení přes průliv byla motivována jednak ekonomickými/rozvojovými a jednak dopravními cíli: cílem bylo jednak překonání existujících ekonomických, administrativních, institucionálních, technických, kulturních a jiných bariér, v důsledku čehož se dva dosud oddělené městské regiony (Kodaň a aglomerace Malmö a Lundu) měly integrovat do jednoho urbánního systému; to mělo podle předpokladů v této nové jihoskandinávské konurbaci posílit její produktivitu, ekonomický růst a celkově jí poskytnout novou dynamiku, a zlepšit tak její konkurenceschopnost vůči ostatním městským centrům v EU; cílem bylo rovněž zlepšení dostupnosti Skandinávie, kterou lze ve vztahu k centrálním oblastem EU chápat jako periferii, konkrétněji byl tento cíl definován jako přesměrování a koncentrace dopravních proudů z kontinentální Evropy do Skandinávie a naopak právě na nově vzniklé pevné spojení.

Graf č. 1 **Doprava přes průliv Øresund využívající trajekty a pevné spojení**

Poznámka: pevné spojení přes průliv Øresund bylo zprovozněno v roce 2000

Zdroj: Ch. Wichmann Matthiessen (2004, s. 36)

Tabulka č. 1 **Migrace a dojíždka přes průliv Øresund**

Rok	Počet migrantů ve směru		Počet dojíždějících za práci ve směru	
	z Dánska do Švédska	ze Švédska do Dánska	z Dánska do Švédska	ze Švédska do Dánska
1997	.	.	500	2 176
1998	513	706	550	2 424
1999	642	648	600	2 630
2000	1 165	665	622	3 195
2001	1 582	704	892	4 200
2002	2 216	811	1 155	5 500

Poznámky: - do bilancí jsou zahrnuty jen regiony Sealand, Lolland, Falster, Bornholm a Scania.

- nižší náklady na bydlení ve Švédsku, vyšší platy v Dánsku.

- pevné spojení přes průliv Øresund bylo zprovozněno v roce 2000.

Zdroj: Ch. Wichmann Matthiessen (2004, p. 36)

Ch. Wichmann Matthiessen (2004) na základě analýzy proudů vozidel a osob směřujících přes průliv Øresund a na základě hodnocení migrace a dojíždky mezi dánskou a švédskou stranou průlivu (blíže viz graf č. 1 a tabulka č. 1) došel k závěru, že tyto zamýšlené cíle se začínají naplňovat, byť tempo integrace je mnohem pomalejší než se původně očekávalo⁷⁾. Vzhledem k tomu, že nastartovaná fundamentální proměna geografických vztahů uvnitř nově spojeného regionu pokračuje, lze tvrdit, že očekávání spojovaná s tímto projektem nebyla úplně nerealistická. Článek tak celkově na příkladu tohoto konkrétního projektu vyznívá jako opatrné přiznání úspěšnosti evropské dopravní politiky.

Stejnou problematikou – formováním společného přeshraničního regionu – se v případě anglického Doveru a francouzského Calais zabývá O. Heddebaut (2001). Dochází přitom k závěru, že navzdory klasickým očekáváním tunel pod průlivem La Manche města Dover

⁷⁾ Kromě výstavby pevného spojení přes průliv Øresund hrají podle Ch. Wichmanna Matthiessena (2004) důležitou úlohu také další kroky EU, autor zmiňuje především eliminaci obchodních bariér.

a Calais nepřibližuje. V tomto případě tedy koncept „bi-national cities“ uplatnit nelze. Jde o to, že ve skutečnosti výstavba tunelu spojení daných měst nezlepšuje, neboť:

- odbavovací terminály jsou umístěny relativně daleko jak od Doveru (ve městě Folkestone), tak i od Calais (spíše u města Coquelles);
- patrně důležitější však je skutečnost, že podle autorky lze mezi těmito terminály cestovat pouze s osobním anebo nákladním autem, neboť samotná osobní přeprava zde není povolena; vysokorychlostní osobní vlaky zastavují pouze na francouzské straně (stanice se zde jmenuje Calais-Fréthun) a v Anglii až dále od pobřeží, v podstatě na půli cesty do Londýna ve městě Ashford; nedostupnost této dopravy pro cesty mezi francouzským a anglickým pobřežím navíc komplikuje neexistence speciálního jízdného pro krátké cesty tohoto typu.

Tunel pod průlivem La Manche sám o sobě patří mezi projekty, jejichž výstavba bývá často kritizována z hlediska nenaplněných očekávání ohledně velikosti přepravních proudů. Dá se říci, že ambiciózní cíle stanovené při jeho výstavbě (viz např. A. C. McKinnon (1994)) se doposud nenaplnily. Příčinou může být prodražení tunelu v době výstavby a současná ostrá cenová konkurence trajektové dopravy přes průliv La Manche. Konkrétní údaje o množství dopravy, které využívá tuto stavbu, obsahuje tabulka č. 2.

Tabulka č. 2 Vývoj dopravy v tunelu pod průlivem La Manche

Rok	Kyvadlové vlaky - počet přepravených			Tranzitní vlaky - počet přepravených	
	osobních aut	nákladních aut	osob v těchto autech	osob	nákladů
	v tis.	v tis.	v tis.	v tis.	v tis. tun
1995	1 246	391	4 161	2 920	1 411
1996	2 135	519	7 933	4 866	2 361
1997	2 383	268	8 609	6 004	2 925
1998	3 448	705	12 189	6 307	3 141
1999	3 342	839	10 831	6 593	2 865
2000	2 864	1 133	9 280	7 130	2 947
2001	2 605	1 198	9 366	6 947	2 447
2002	2 408	1 231	8 649	6 603	1 464
2003	2 361	1 285	8 384	6 315	1 744

Zdroj: Energy & Transport in Figures 2004, European Commission, Directorate-General for Energy and Transport in co-operation with Eurostat, 2005

Další zajímavý příspěvek do diskuse ohledně dopadů výstavby nové dopravní infrastruktury přináší článek J. Gutiérreza (2001). Autor v něm analyzuje možné důsledky jedné z prioritních staveb TEN-T, totiž vysokorychlostní železnice Madrid – Barcelona – Francie. Autor posuzuje předpokládaný vliv této nové dopravní infrastruktury na změnu dostupnosti míst⁸⁾ v celé EU-15 (bez Irska, Švédska, Finska a Řecka, do řešeného území je však vzhledem ke geografické ucelenosti přidáno Švýcarsko)⁹⁾, a to prostřednictvím tří indikátorů:

⁸⁾ Ve studovaném území byly vybrány jen aglomerace s počtem obyvatel přes 300 tis., celkem tak bylo vybráno 88 městských regionů, z toho 13 ve Španělsku.

⁹⁾ J. Gutiérrez (2001) zvolil takto rozsáhlé území záměrně, neboť po propojení španělské a francouzské

- vážené průměrné jízdní doby: mezi každou dvojicí dopravních uzlů v celém řešeném území je stanovena nejkratší jízdní doba, která je vážena velikostí (masou) dané aglomerace (zde velikost hrubého domácího produktu), z těchto ukazatelů je následně vypočítána „průměrná časová odlehlost“ každého dopravního uzlu od všech ostatních v síti; tato míra tedy jinými slovy vyjadřuje relativní polohu každého místa a míru změny této polohy vyvolanou novým dopravním spojením;
- ekonomický potenciál: tento ukazatel lze volně interpretovat jako velikost ekonomické aktivity, k níž má určitý bod/region přístup; velikost příspěvku jiného bodu k ekonomickému potenciálu posuzovaného místa je přímo úměrná jeho velikosti (mase) a nepřímo úměrná jeho vzdálenosti;
- denní akcesibilita: tento indikátor je definován jako počet obyvatel, pro něž je dané místo dosažitelné jízdní dobou určité délky, autor vzhledem ke konkurenceschopnosti vysokorychlostní železnice s leteckou dopravou a vzhledem k možnosti návratu tentýž den používá hodnotu čtyři hodiny.

Tabulka č. 3 **Vážené průměrné jízdní doby (v min.) pro vybraná města v situaci bez nové HST^{*)} a v situaci s ní (uvedena jsou pouze města s rozdílem 5,0 % a více)**

Město	Vážená průměrná jízdní doba		Rozdíl		Město	Vážená průměrná jízdní doba		Rozdíl	
	bez HST	s HST	abs.	v %		bez HST	s HST	abs.	v %
Alicante	805,6	696,5	109,1	13,5	Madrid	742,3	640,8	101,5	13,7
Barcelona	613,6	504,4	109,2	17,8	Malaga	1 031,3	883,1	148,2	14,4
Cordoba	897,2	749,0	148,2	16,5	Marseilles	398,3	377,3	21,0	5,3
Geneva	380,6	359,7	20,9	5,5	Murcia	832,1	722,9	109,2	13,1
Granada	1 020,8	951,3	69,5	6,8	Seville	941,8	793,6	148,2	15,7
Grenoble	413,7	392,7	21,0	5,1	Valencia	741,5	631,6	109,9	14,8
Lyon	337,1	316,3	20,8	6,2	Zaragoza	729,2	568,5	160,7	22,0

^{*)}HST - vysokorychlostní trať.

Zdroj: J. Gutiérrez (2001, p. 238)

Tabulka č. 4 **Ekonomický potenciál (v mil. ECU, rok 1995) pro vybraná města v situaci bez HST^{*)} a v situaci s ní (uvedena jsou pouze města s rozdílem 5,0 % a více)**

Město	Ekonomický potenciál		Rozdíl		Město	Ekonomický potenciál		Rozdíl	
	bez HST	s HST	abs.	v %		bez HST	s HST	abs.	v %
Alicante	3 892,2	4 304,3	412,1	10,6	Malaga	2 918,3	3 278,4	360,1	12,3
Barcelona	6 388,0	7 472,1	1 084,1	17,0	Murcia	3 628,7	4 010,0	381,3	10,5
Cordoba	3 529,5	4 049,7	520,2	14,7	Seville	3 480,4	3 935,2	454,8	13,1
Granada	2 727,7	2 880,3	152,6	5,6	Valencia	4 635,2	5 161,7	526,5	11,4
Madrid	7 149,3	7 752,5	603,2	8,4	Zaragoza	4 156,8	5 731,6	1 574,8	37,9

^{*)}HST - vysokorychlostní trať.

Zdroj: J. Gutiérrez (2001, p. 239)

sítě vysokorychlostní železnice (systémy AVE a TGV) se zkrátí jízdní doby z Madridu a Barcelony zhruba na úroveň deseti hodin i v případě měst jako např. Londýn, Amsterdam nebo Brusel. Tyto jízdní doby sice nejsou vhodné pro denní vlaky, ale jsou přijatelnou alternativou pro přímou noční dopravu.

Tabulka č. 5 **Denní akcesibilita (v tis. obyvatel, limit 4 hod.) pro vybraná města v situaci bez HST^{*)} a v situaci s ní (uvedena jsou pouze města s kladným procentním rozdílem)**

Město	Denní akcesibilita		Rozdíl		Město	Denní akcesibilita		Rozdíl	
	bez HST	s HST	abs.	v %		bez HST	s HST	abs.	v %
Barcelona	5 597	13 375	7 778	139,0	Seville	7 093	8 038	945	13,3
Cordoba	7 442	8 038	596	8,0	Toulouse	5 022	8 286	3 264	65,0
Madrid	9 945	13 209	3 264	32,8	Valencia	10 402	10 998	596	5,7
Marseille	16 992	20 256	3 264	19,2	Valladolid	8 488	12 814	4 326	51,0
Murcia	6 789	10 053	3 264	48,1	Zaragoza	9 690	12 451	2 761	28,5

^{*)}HST - vysokorychlostní trať.

Zdroj: J. Gutiérrez (2001, p. 240)

Na základě hodnot vypočítaných indikátorů (viz údaje v tabulkách č. 3, 4 a 5) J. Gutiérrez (2001) konstatuje, že výstavba vysokorychlostní tratě z Madridu přes Barcelonu na francouzskou hranici ovlivní akcesibilitu nejvíce u měst na Pyrenejském poloostrově, a to logicky především v místech, kudy prochází – největší zlepšení relativní polohy tedy lze očekávat v severovýchodní části Španělska (především města Madrid, Zaragoza a Barcelona). Změny však budou relativně velké i v případě ostatních oblastí Španělska a také v jihovýchodní a jižní Francii, vliv se částečně projeví např. i ve Švýcarsku. Zbytek řešeného území bude ovlivněn málo, ale to vzhledem k asymetrické poloze nové vysokorychlostní dráhy není příliš překvapivé.

Základní otázka, na níž J. Gutiérrez (2001) svým výzkumem hledal odpověď je zda nová trať redukuje anebo naopak posílí nerovnoměrnost rozložení dostupnosti v řešeném prostoru a zda v důsledku toho dojde k poklesu anebo vzestupu stupně koheze/soudržnosti v evropském prostoru (jinými slovy: zda její realizace přispěje ke splnění základního cíle evropské dopravní politiky). V odpovědi na tuto otázku autor říká, že je nutné rozlišit úroveň lokální, národní a mezinárodní:

- na lokální úrovni vztahující se k malým a středně velkým městům ležícím v zázemí koridoru autor očekává zlepšení dostupnosti, od čehož si slibuje impuls k posílení tempa ekonomického růstu, a tudíž posílení procesu konvergence;
- na národní úrovni její výstavba nerovnoměrnost zvýší, protože nejvýrazněji selepší dostupnost těch měst, která již dnes jsou v rámci Španělska dostupná nadstandardně dobře, důsledkem toho bude divergence v úrovni regionů;
- na mezinárodní úrovni pak dojde k poklesu perifernosti a odlehlosti Španělska v rámci EU, protože selepší komunikace mezi ním a centrálními oblastmi EU; tím se podle autora sníží i regionální rozdíly v rámci tohoto uskupení.

Celkově tak z pohledu evropské dopravní politiky lze konstatovat, že výstavba této trati splní očekávané cíle pouze částečně, protože sice zvýší mezinárodní konkurenceschopnost Španělska jako celku jeho lepším propojením se zbytkem EU (a tím přispěje ke zvýšení stupně koheze/soudržnosti EU), avšak na národní úrovni bude faktorem silně divergenčním.

Pozitivní hodnocení evropské dopravní politiky

Z pohledu hodnocení schopnosti nástrojů definovaných v evropské dopravní politice dospět k trvalé udržitelnosti dopravního systému obsahuje velmi cenné informace článek M. R. Tigha,

P. Delle Siteho a O. Meyer-Rühleho (2004). Jejich výzkum byl zaměřen na identifikaci takových opatření omezujících poptávku po dopravě, která by zároveň garantovala ekonomický růst a environmentální kvalitu. Cílem výzkumu byla i kvantifikace vlivu identifikovaných opatření – pro každé definované opatření se autoři pokusili vyčíslit jeho vliv na intenzitu dopravy, celkové environmentální zatížení, množství emisí CO₂ a také možné neočekávané důsledky.

M. R. Tight, P. Delle Site a O. Meyer-Rühle (2004) rozlišují celkem čtyři kategorie možných opatření – opatření cílená na:

- zpomalení růstu poptávky po dopravě;
- změnu zastoupení jednotlivých druhů dopravy na dopravním trhu;
- zvýšení efektivity dopravního systému;
- technologická zlepšení vozidel a paliv.

V rámci těchto obecně definovaných kategorií se jim na základě rozsáhlého rozboru podařilo identifikovat celkem sedm opatření, jejichž realizace podle nich slibuje nejvýznamnější změny:

- komplexní opatření zacílené na změnu postojů k mobilitě a dopravního chování;
- sdílení aut (car sharing) jako součást kombinované mobility;
- kontrolované parkovací zóny;
- zpoplatnění silniční dopravy ve městech;
- vývoj palivových článků jako potenciální pohon silničních vozidel;
- výstavba systému vysokorychlostní železnice;
- zpoplatnění silnic pro nákladní dopravu.

Vzhledem k tomu, že tato opatření jsou z velké části součástí společné evropské dopravní politiky (výstavba systému vysokorychlostní železnice, zpoplatnění silniční dopravy a podpora výzkumu a vývoje dopravních technologií dokonce patří mezi její největší priority), můžeme konstatovat, že M. R. Tight, P. Delle Site a O. Meyer-Rühle (2004) hodnotí šance tohoto dokumentu na podporu rozvoje trvale udržitelné dopravy jako relativně velké. Současně s tím však autoři v závěru článku zdůrazňují, že některá opatření bude velmi těžké implementovat – jako příklad uvádí zejména klíčovou změnu mobilitních postojů – takže další vývoj podle nich i nadále zůstává nejistý.

Na závěr této kapitoly můžeme uvést ještě jeden názor, který představuje velmi pozitivní hodnocení vlivu evropské dopravní politiky – z tohoto důvodu můžeme příspěvek J. Grena (2003) s jistou nadsázkou považovat za opak názorů J. Hibbse (2000) či R. Vickermana (1998). J. Gren (2003) tvrdí, že díky investicím z fondů EU se výrazně zlepšil stav dopravní infrastruktury v periferních regionech, což zvýšilo jejich konkurenceschopnost, a tudíž vedlo k rozmachu obchodních vztahů mezi jádrem a periferií EU a současně i mezi periferiemi EU navzájem. V důsledku toho se podle J. Grena (2003) v periferních oblastech vytvořila nová tzv. regionální růstová centra, z nichž – díky silným vazbám s okolím – expanduje jejich ekonomický růst i do jejich zázemí. Takový vývoj se podle autora odehrál ve všech periferiích „staré“ EU (tj. EU-15, jako příklady autor uvádí města Porto, Barcelona, Seville, Soluň, Cork, Rovaniemi, Gävle apod.), a tudíž optimisticky očekává podobnou rozvojovou trajektorii i v deseti nových členských státech EU ve střední a východní Evropě. Vzhledem k tomu,

že tento vývoj byl nastartován investicemi do dopravní infrastruktury, považuje J. Gren (2003) evropskou dopravní politiku za úspěšný politický stimul.

Z geografického hlediska je zajímavé ještě to, že J. Gren (2003) zdůrazňuje skutečnost, že díky rozvoji regionálních růstových center dochází k narušení klasické polarity mezi jádrem a periferií. Mezi těmito extrémy se totiž formuje nová řádovostní úroveň silných center druhého řádu, která mají spolu se svým zázemím schopnost konkurovat jádrovým regionům. Regionální růstová centra tak lze do jisté míry považovat za možný předvoj budoucího polycentrického rozvoje evropského sídelního systému (o polycentrickém sídelním systému a jeho potenciálu pro politiku soudržnosti v EU podrobněji hovoří např. A. Faludi (2005)). Jako příklady potenciálních systémů tohoto typu, které podle J. Grena (2003) mohou mít schopnost konkurovat tzv. „modrému banánu“, uvádí autor následující skupiny měst:

- trojúhelník Lyon – Barcelona – Nice;
- Bratislava – Vídeň;
- Praha – Mnichov;
- prostor Øresundu s nově se formující jihoskandinávskou konurbací měst Kodaň, Malmö, Lund.

Závěr

Názory na evropskou dopravní politiku a její schopnost dosáhnout proklamovaných cílů se různí – s jistou nadsázkou lze konstatovat, že se pohybují někde na škále od naprostého odmítání až po glorifikaci. Kritika společné evropské dopravní politiky může být vedena z různých směrů, odmítána může být jak vůbec její existence (např. preference tržních sil před regulacemi veřejné sféry) či její celkové zaměření (např. využití dopravy jakožto nástroje k dosažení jiných nedopravních cílů), předmětem kritiky mohou být jednotlivá konkrétní opatření či dílčí cíle (např. způsob výběru prioritních projektů TEN-T), polemika může být vedena s jejími žádoucími i nežádoucími důsledky a dopady (např. spor o to, zda bude výsledkem realizace konkrétních opatření regionální konvergence anebo divergence). Ambicí článku není podání systematického výkladu k této problematice, jeho pozornost se koncentruje především na prostorové dopady evropské dopravní politiky. Přestože však je – jak je vidět – možné kritizovat mnohé aspekty evropské dopravní politiky, představuje významný dokument, který budoucí podobu evropského dopravního trhu pravděpodobně významně ovlivní.

Literatura:

- [1] BRUYELLE, P., THOMAS, P., R. 1994. The impact of the Channel Tunnel on Nord-Pas-de-Calais. In *Applied Geography*, 14, pp. 87-104.
- [2] BUTTON, K. 1998. The good, the bad and the forgettable – or lessons the US can learn from European transport policy. In *Journal of Transport Geography*, Vol. 6, No. 4, pp. 285-294.
- [3] DELHOMME, P. 1996. The consequences of driver's evaluation of their driving abilities and their feeling of control over driver behaviour. In *Proceedings, ROADS SAFE '96 ALBRISO*, London, pp. 107-118.
- [4] EUROPEAN COMMISSION. 2001. *White Paper – European Transport Policy for 2010: Time to Decide*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities.

- [5] EUROPEAN COMMISSION. 2006. *Keep Europe moving — Sustainable mobility for our continent*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, pp. 39.
- [6] FALUDI, A. 2005. Polycentric territorial cohesion policy. In *The Town Planning Review*, 76 (1), pp. 107-118.
- [7] GIANNOPOULOS, G., A. 2004. Towards a Common Surface Transport Policy for South East Europe. In *Transition Studies Review* (2004) 11 (3), pp. 247-264.
- [8] GRAMLICH, E. 1994. Infrastructure investment: a review essay. In *Journal of Economic Literature*, 32, pp. 1176-96.
- [9] GREN, J. 2003. Reaching the Peripheral Regional Growth Centres. Centre-periphery convergence through the Structural Funds' transport infrastructure actions and the evolution of the centre-periphery paradigm. In *European Journal of Spatial Development*, Jan 2003, no. 3, pp. 1-22.
- [10] GUTIÉRREZ, J. 2001. Location, economic potential and daily accessibility: an analysis of the accessibility impact of the high-speed line Madrid – Barcelona – French border. In *Journal of Transport Geography* 9 (2001), p. 229-242.
- [11] HALLSWORTH, A., TOLLEY, R., BLACK, C. 1998. Transport policy-making: the curse of the uncomfortable consequence. In *Journal of Transport Geography*, Vol. 6, No. 2, pp. 159-166.
- [12] HARDIN, G. 1968. The tragedy of the Commons. In *Science* 162 (13), pp. 1243-1248. (citováno v: Hallsworth, A., Tolley, R., Black, C. 1998. Transport policy-making: the curse of the uncomfortable consequence. In *Journal of Transport Geography*, Vol. 6, No. 2, pp. 159-166.)
- [13] HEDDEBAUT, O. 2001. The binational cities of Dover and Calais and their region. In *GeoJournal* 54, pp. 61-71.
- [14] HIBBS, J. 2000. *Transport Policy: The Myth of Integrated Planning*. London: Institute of Economic Affairs, pp. 112.
- [15] IVAKOVIĆ, Č., LEGAC, I., MAVRIN, I. 1999. Traffic Linking of the Baltic and the Central European Countries with the Adriatic. In *Promet – Traffic – Traffico*, Vol. 11, 1999, No. 2-3, 147-156.
- [16] MCKINNON, A., C. 1994. Channel Tunnel freight services between Scotland and continental Europe: an examination of the opportunities and constraints. In *Applied Geography* (1994), 14, pp. 68-86.
- [17] SPIEKERMANN, K., WEGENER, M. 1996. Trans-European Networks and unequal accessibility in Europe. *EUREG*, 4/96, 35-42.
- [18] TAYLOR, Z. 2004. Recent Changes in Polish Transport Policy. In *Transport Reviews*, Vol. 24, No. 1, pp. 19-32.
- [19] TIGHT, M., R., DELLE SITE, P., MEYER-RÜHLE, O. 2004. Decoupling Transport from Economic Growth: Towards Transport Sustainability in Europe. In *EJTIR*, 4, no. 4, pp. 381-404.
- [20] VICKERMAN, R. 1998. Transport, communications and European integration. In D. Pinder (ed.) *The new Europe: economy, society, and environment*. Chichester: John Wiley & Sons Ltd., 223-238.
- [21] VICKERMAN, R. W. 1996. *Restructuring of transport networks*. *EUREG*, 9/96, 16-26.
- [22] WICHMANN MATTHIESSEN, CH. 2004. The Öresund Area: Pre- and post-bridge cross-border functional integration: the bi-national regional question. In *GeoJournal* 61, pp. 31-39.

Summary

There are different views of European transport policy and its capability to achieve the stated aims – with a certain exaggeration we can say that the view range from a complete refusal to glorification. The criticism of the common European transport policy can be lead from various aspects, we can refuse both its existence (e.g. preference of market forces to regulation of public sphere) or its overall focus (e.g. the use of transport as a tool to achieve other non-transportation aims), the criticism can focus on the individual measures or partial aims (e.g. the way of choosing priority TEN-T projects), we can discuss its desirable as well as undesirable consequences (e.g. argument about whether the implementation of concrete measures will result in regional convergence or divergence). The paper's ambition is not to provide an exhaustive account of this issues, it focuses on spatial consequences of the European transport policy. Although many aspects of the European transport policy can be criticised, it constitutes an important document which is likely to influence the European transport market to a considerable degree.