

Evropská dopravní politika – kritika a geografické hodnocení

Daniel Seidenglanz

Geografický ústav
Přírodovědecká fakulta
Masarykova univerzita, Brno

1. EVROPSKÁ DOPRAVNÍ POLITIKA - ÚVOD

Hlavní cíle:

- trvale udržitelný rozvoj
- trvale udržitelný dopravní systém (rovnovážný rozvoj jednotlivých druhů dopravy)

Realizace (cca 60 opatření):

- zpoplatnění dopravy (silniční doprava)
 - revitalizace alternativních environmentálně šetrnějších druhů dopravy:
 - revitalizace železnic
 - podpora intermodality
 - transevropské dopravní sítě (TEN-T, železnice → 21 z 30 prioritních projektů)
-

2. EVROPSKÁ DOPRAVNÍ POLITIKA – KRITIKA A GEOGRAFICKÉ HODNOCENÍ

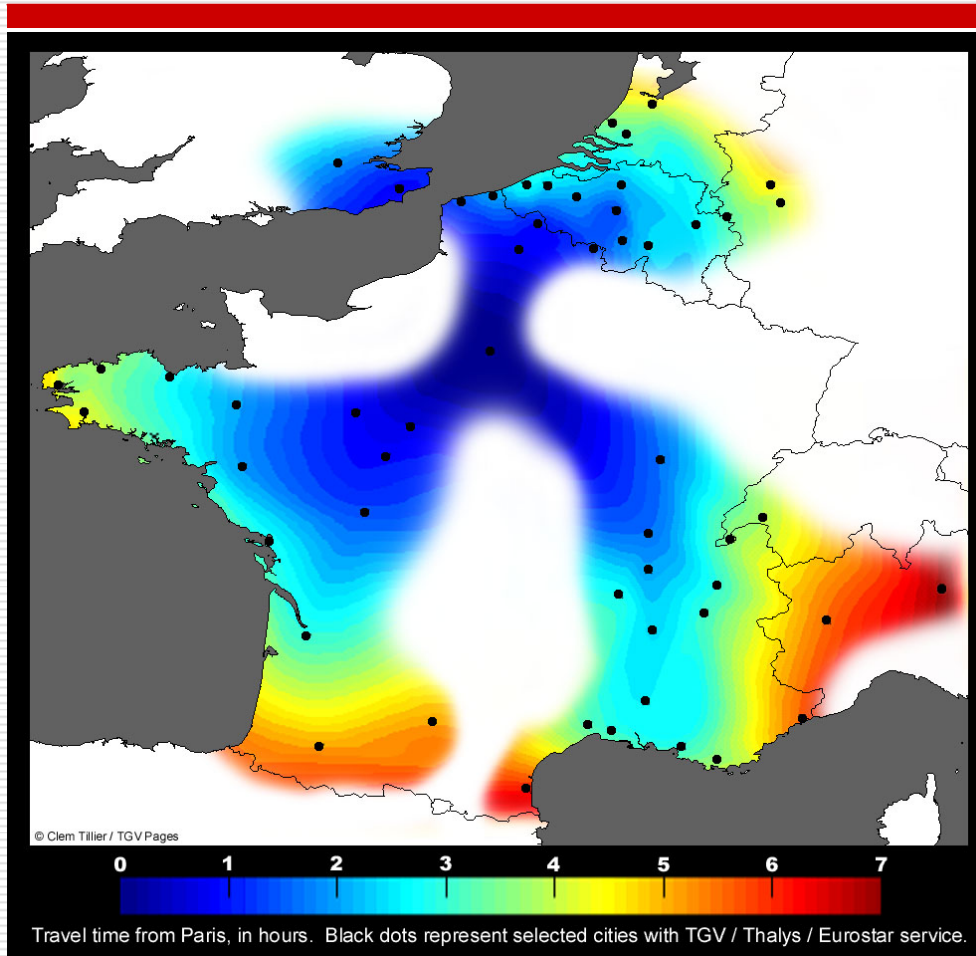
POLEMIKA S CELKOVÝM ZAMĚŘENÍM EDP

- J. Hibbs (2000):
 - intervence veřejné sféry nefungují (bezpečnost, monopol)
 - potřeba tržních sil v dopravě (racionální zpoplatnění)

 - A. Hallsworth, R. Tolley, C. Black (1998):
 - nezamýšlené důsledky → zhoršení výchozího stavu
 - náchylnost dopravy k důsledkům tohoto typu
 - řešením není úplné odmítnutí EDP → „holistické“ pojetí dopravní politiky, lidský faktor
-

- R. Vickerman (1998):
 - rozpor mezi prezentovanými a skutečnými cíli:
 - doprava (nástroj) → konkurenceschopnost a koheze (cíl)
 - výstavba TEN-T → růst mobility, a to i na periferiích EU → provázanost ekonomik → konvergence jádro × periferie
 - přílišné zjednodušení situace
 - zvětšení rozdílů mezi jádrem a periferií:
 - schopnost firem z jádra více využít poklesu dopravních nákladů
 - „efekt pumpy“ (dálnice, vysokorychlostní železnice)
 - deformace prostoru

 - P. Bruyelle, P. R. Thomas (1994):
 - Lille a region Nord-Pas-de-Calais × Paříž × Brusel
-



**Obr.: Deformace prostoru –
vliv TGV v okolí Paříže (2001)**
Pramen: převzato z <http://www.trainweb.org>

POLEMIKA S DÍLČÍMI CÍLI A OPATŘENÍMI EDP

□ TEN-T:

- metodika výběru projektů:
 - neprovázanost, nekoordinovanost
 - zisk evropských peněz
 - preference prestižních projektů
 - úpravy vedení, konfigurace, či technického řešení
-

SKUTEČNÉ PŘÍNOSY JIŽ REALIZOVANÝCH STAVEB

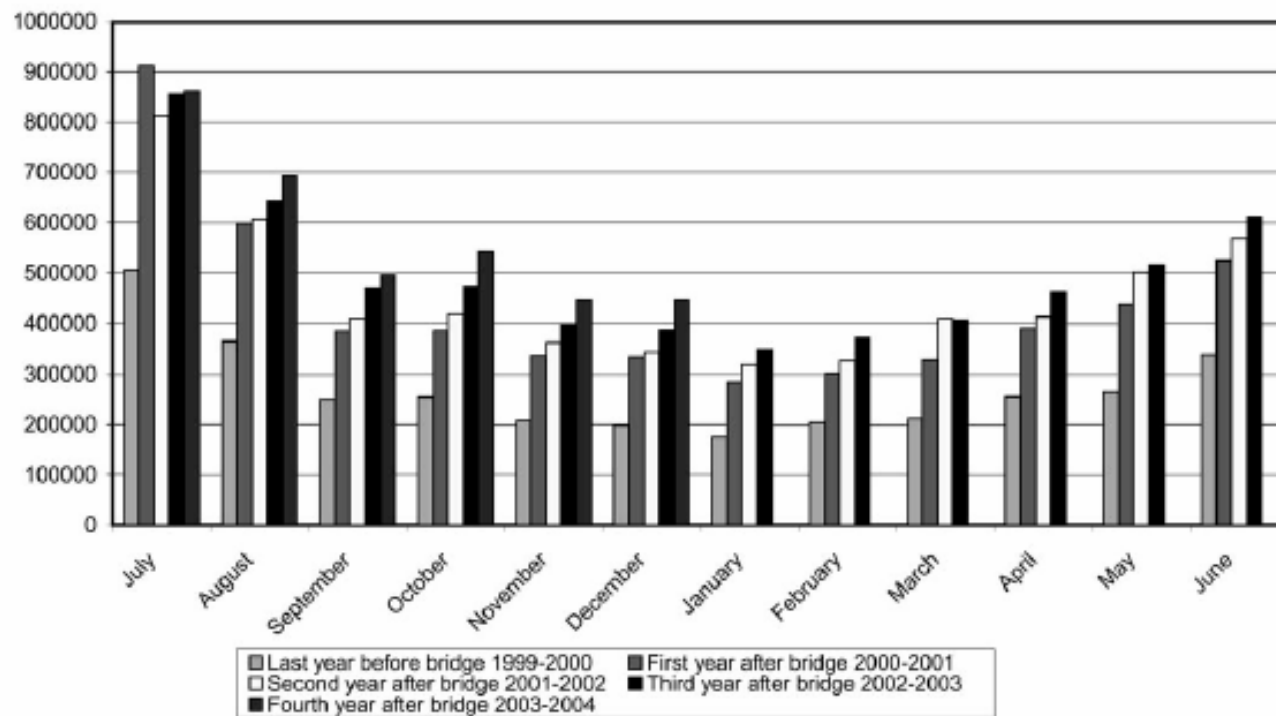
- Ch. Wichmann Matthiessen (2004)
 - dopady pevného spojení přes průliv Øresund:
 - vznik společného přeshraničního regionu (Kodaň – Malmö, bi-national city) → ekonomický růst, konkurenceschopnost, ...
 - zlepšení dostupnosti Skandinávie
 - provoz, migrace, dojíždka → opatrně optimistický závěr



Železniční doprava – institucionální postavení, hospodářská politika a ekonomická teorie

Telč, 9. listopadu 2006

Vehicles crossing Öresund on ferries and bridge



Tab.: Migrace přes průliv Øresund

Rok	Počet migrantů ve směru	
	z Dánska do Švédska	ze Švédska do Dánska
1998	513	706
1999	642	648
2000	1 165	665
2001	1 582	704
2002	2 216	811

Poznámky: do bilancí jsou zahrnuty pouze 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

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

Tab.: Dojíždka za prací přes průliv Øresund

Rok	Počet dojíždějících za prací ve směru	
	z Dánska do Švédska	ze Švédska do Dánska
1997	500	2 176
1998	550	2 424
1999	600	2 630
2000	622	3 195
2001	892	4 200
2002	1 155	5 500

Poznámky: do bilancí jsou zahrnuty pouze 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

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

-
- O. Heddebaut (2001):
 - společný přeshraniční region Dover – Calais
 - vliv tunelu pod průlivem La Manche
 - negativní závěr

 - kontroverznost projektu tunelu pod průlivem La Manche:
 - nenaplněná očekávání
 - zadluženost



Tab.: 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

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

- J. Gutiérrez (2001):
 - vliv vysokorychlostní trati Madrid – Barcelona – Francie na změny dostupnosti v EU → ukazatele:
 - vážené průměrné jízdny doby
 - ekonomický potenciál
 - denní akcesibilita
 - vliv nové trati:
 - lokální / regionální úroveň
→ konvergence
 - národní úroveň
→ divergence
 - mezinárodní úroveň
→ konvergence
 - celkově: částečné splnění cílů EDP

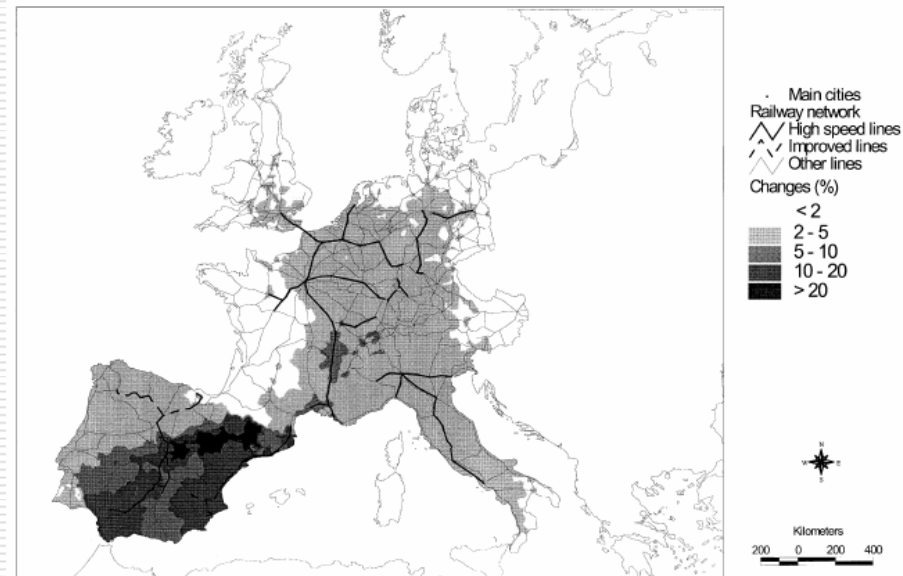


Fig. 3. Changes in accessibility: location indicator.

Železniční doprava – institucionální postavení, hospodářská politika a ekonomická teorie

Telč, 9. listopadu 2006

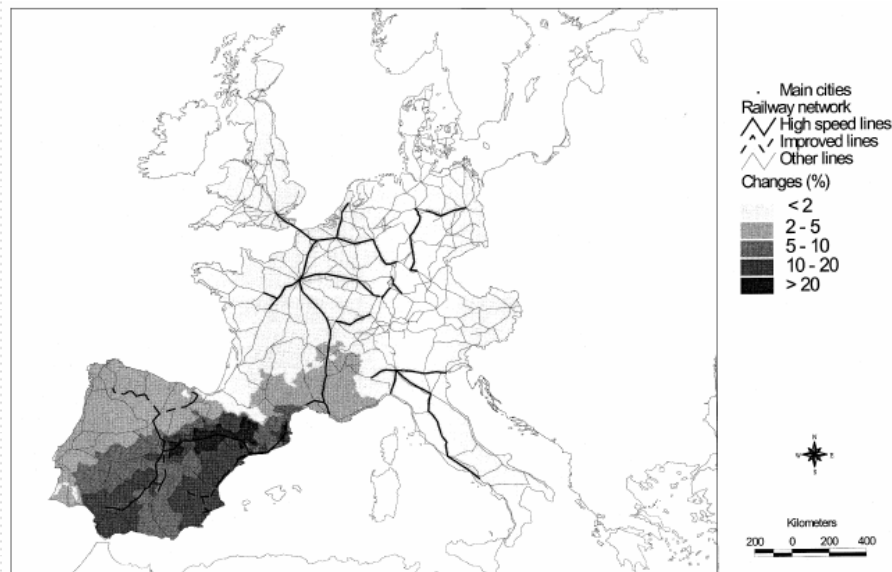


Fig. 4. Changes in accessibility: potential indicator.

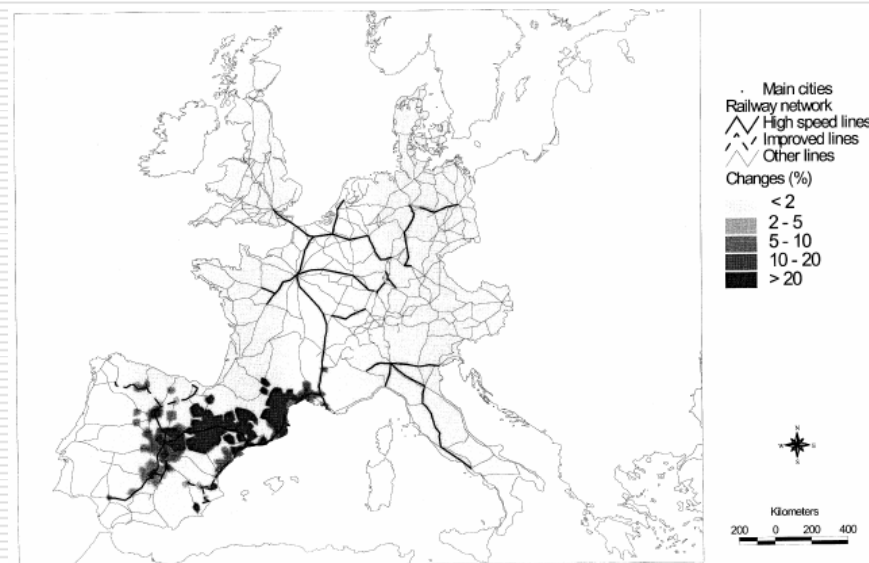


Fig. 5. Changes in accessibility: daily accessibility indicator.

POZITIVNÍ HODNOCENÍ VLIVU EDP

- M. R. Tight, P. Delle Site, O. Meyer-Rühle (2004):
 - identifikace a kvantifikace opatření (pokles poptávky po dopravě, ekonomický růst, environmentální kvalita)
 - nejslibnější opatření:
 - změna postojů k mobilitě a změna dopravního chování
 - sdílení aut
 - kontrolované parkovací zóny
 - zpoplatnění silniční dopravy ve městech
 - palivové články → pohon silničních vozidel
 - vysokorychlostní železnice
 - zpoplatnění silnic pro nákladní dopravu
 - optimistický závěr → řada těchto opatření je součástí EDP
 - nejistota → změna postojů
-

- J. Gren (2003):
 - doprava v periferii EU → vznik tzv. regionálních růstových center → expanze ekonomického růstu i do jejich zázemí:
 - příklady: Porto, Barcelona, Seville, Soluň, Cork, Rovaniemi, ...
 - stimulem byla EDP → úspěšný politický nástroj
 - geografické závěry:
 - narušení klasické polarity jádro × periferie
 - vznik nové hierarchické úrovně silných center druhého řádu
 - polycentrický rozvoj evropského sídelního systému (?)



3. ZÁVĚR

- existence řady hledisek využitelných ke kritice EDP
 - odmítnutí – glorifikace
 - významný dokument, který podobu evropského dopravního systému určitě nějakým způsobem ovlivní
-