

Vývoj regionálních disparit v regionech České republiky v oblasti dopravy

Bc. Monika Prucková

Diplomová práce
2011



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva
akademický rok: 2010/2011

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Monika PRUCKOVÁ**
Osobní číslo: **M09729**
Studijní program: **N 6202 Hospodářská politika a správa**
Studijní obor: **Veřejná správa a regionální rozvoj**

Téma práce: **Vývoj regionálních disparit v regionech České republiky**

Zásady pro vypracování:

Úvod

I. Teoretická část

- Definujte cíle a metody diplomové práce.
- Provedte rešerši odborné literatury v oblasti dopravy.
- Představte problematiku regionálních disparit v oblasti dopravy.

II. Praktická část

- Analyzujte současný stav rozvoje regionů v oblasti dopravy.
- Provedte SWOT analýzu regionů.
- Navrhněte opatření pro zlepšení ukazatelů v oblasti dopravy.

Závěr

Rozsah diplomové práce: cca 70
Rozsah příloh:
Forma zpracování diplomové práce: tištěná/elektronická

Seznam odborné literatury:

- [1] FOLTÝNOVÁ, H. *Doprava a společnost : ekonomické aspekty udržitelné dopravy*. 1. vyd. Praha: Karolinum, 2009. 212 s. ISBN 978-80-246-1610-0.
[2] WOKOUN, R., MATES, P., COGAN, R. *Management regionální politiky a reforma veřejné správy*. Praha : Linde, 2006. 351 s. ISBN 80-7201-608-3.
[3] WOKOUN, R. *Regionální rozvoj : Východiska regionálního rozvoje, regionální politika, teorie, strategie a programování*. Praha : Linde, 2008. 475 s. ISBN 978-80-7201-699-0.
[4] WOKOUN, R. *Úvod do regionálních věd a veřejné správy*. 3. vyd. Praha : IFEC, 2001. 264 s. ISBN 8086412083.

Vedoucí diplomové práce: RNDr. Oldřich Hájek, Ph.D.
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva
Datum zadání diplomové práce: 20. června 2011
Termín odevzdání diplomové práce: 15. srpna 2011

Ve Zlíně dne 20. června 2011


prof. Dr. Ing. Drahomíra Pavelková
děkanka




RNDr. Oldřich Hájek, Ph.D.
ředitel ústavu

PROHLÁŠENÍ AUTORA BAKALÁŘSKÉ/DIPLOMOVÉ PRÁCE

Beru na vědomí, že:

- odevzdáním bakalářské/diplomové práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, bez ohledu na výsledek obhajoby¹;
- bakalářská/diplomová práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému dostupná k nahlédnutí:
 - bez omezení;
 - pouze prezenčně v rámci Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně;
- na mou bakalářskou/diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, zejm. § 35 odst. 3²;
- podle § 60³ odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;

¹ zákon č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, § 47b Zveřejňování závěrečných prací:

- (1) Vysoká škola nevydělečně zveřejňuje disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce, u kterých proběhla obhajoba, včetně posudků oponentů a výsledku obhajoby prostřednictvím databáze kvalifikačních prací, kterou spravuje. Způsob zveřejnění stanoví vnitřní předpis vysoké školy.
- (2) Disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce odevzdané uchazečem k obhajobě musí být též nejméně pět pracovních dnů před konáním obhajoby zveřejněny k nahlížení veřejnosti v místě určeném vnitřním předpisem vysoké školy nebo není-li tak určeno, v místě pracoviště vysoké školy, kde se má konat obhajoba práce. Každý si může ze zveřejněné práce pořizovat na své náklady výpisy, opisy nebo rozmnoženiny.
- (3) Platí, že odevzdáním práce autor souhlasí se zveřejněním své práce podle tohoto zákona, bez ohledu na výsledek obhajoby.

² zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 35 odst. 3:

- (3) Do práva autorského také nezasahuje škola nebo školské či vzdělávací zařízení, užije-li nikoli za účelem přímého nebo nepřímého hospodářského nebo obchodního prospěchu k výuce nebo k vlastní potřebě dílo vytvořené žákem nebo studentem ke splnění školních nebo studijních povinností vyplývajících z jeho právního vztahu ke škole nebo školskému či vzdělávacímu zařízení (školní dílo).

³ zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 60 Školní dílo:

- (1) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení mají za obvyklých podmínek právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla (§ 35 odst. 3). Odpírá-li autor takového díla udělit svolení bez vážného důvodu, mohou se tyto osoby domáhat nahrazení chybějícího projevu jeho vůle u soudu. Ustanovení § 35 odst. 3 zůstává nedotčeno.

- podle § 60⁴ odst. 2 a 3 mohu užít své dílo – bakalářskou/diplomovou práci - nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen s předchozím písemným souhlasem Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše);
- pokud bylo k vypracování bakalářské/diplomové práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tj. k nekomerčnímu využití), nelze výsledky bakalářské/diplomové práce využít ke komerčním účelům.

Prohlašuji, že:

- jsem bakalářskou/diplomovou práci zpracoval/a samostatně a použité informační zdroje jsem citoval/a;
- odevzdaná verze bakalářské/diplomové práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

Ve Zlíně 15.8.2011

Monika Prucková

⁴ zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 60 Školní dílo:

(2) Nemá-li sjednáno jinak, může autor školního díla své dílo užít či poskytnout jinému licenci, není-li to v rozporu s oprávněnými zájmy školy nebo školského či vzdělávacího zařízení.

(3) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení jsou oprávněny požadovat, aby jim autor školního díla z výdělku jím dosaženého v souvislosti s užitím díla či poskytnutím licence podle odstavce 2 přiměřeně přispěl na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložily, a to podle okolností až do jejich skutečné výše; přitom se přihlédne k výši výdělku dosaženého školou nebo školským či vzdělávacím zařízením z užití školního díla podle odstavce 1.

ABSTRAKT

Tématem mé diplomové práce je Vývoj regionálních disparit v regionech České republiky v oblasti dopravy. Práce je rozdělena na část teoretickou a část praktickou. Teoretická část se zabývá vymezením pojmu regionální disparita. Dále jsou zde uvedeny faktory vzniku disparit, jejich informační hodnota, klasifikace, měřitelnost a hodnocení. Je zde představena i problematika regionálních disparit v oblasti dopravy.

Praktická část obsahuje krátkou úvodní charakteristiku každého kraje, dále se věnuje popisu jednotlivých typů dopravy, posléze se zabývá analýzou týkající se silniční a železniční sítě, dopravní nehodovosti a intenzitou dopravy. Po rozboru všech 14 krajů bude následovat analýza dopravy týkající se celé České republiky. Na základě srovnání výsledků bude následně u regionu s nejhorším výsledkem zpracována SWOT analýza, jejímž cílem bude ilustrovat možnosti, které by měly přispět pro zlepšení současného stavu. Závěr práce bude věnován projektům, které by měly přispět ke zlepšení stavu dopravní infrastruktury.

Klíčová slova: regionální disparity, dopravní infrastruktura, kraj, analýza.

ABSTRACT

The topic of my thesis is Development of regional disparities in regions of the Czech Republic in the field of transport. The work is dividend into two parts – theoretical and practical. The theoretical part deals with the definitiv of the term regional disparities. Here are mentioned factors of the emergence of regional disparities, their information value, classification, measurability and evaluation. Here is presented issue of regional disparities in transport.

The practical part contains short introductory description of each region. Devoted to the description of individual types of transport, analysis of the road and rail network, traffic accidents and traffic intensity. After analysis of all 14 counties will follow the traffic analysis of the Czech Republic. Based on a comparison of the results will be followed by region with the worst reset processed SWOT analysis. In the end of thesis is devoted to projects, that should contribute to the improvement of transport infrastructure.

Keywords: regional disparities, traffic infrastructure, region, analysis.

Chtěla bych poděkovat vedoucímu mé diplomové práce RNDr. Oldřichu Hájkovi, Ph.D. za odborné vedení, rady, připomínky a podněty, které mi poskytl během psaní diplomové práce.

Prohlašuji, že odevzdaná verze diplomové práce a verze elektronická, nahraná do IS/STAG, jsou totožné.

OBSAH

ÚVOD	11
I TEORETICKÁ ČÁST	12
1 CÍLE A METODY PRÁCE	13
1.1 LITERÁRNÍ REŠERŠE.....	13
1.2 METODA SROVNÁVACÍ	13
1.3 SWOT ANALÝZA.....	14
1.4 REGIONÁLNÍ ANALÝZA	14
2 REGIONÁLNÍ DISPARITY	16
2.1 DEFINICE REGIONÁLNÍCH DISPARIT	16
2.2 FAKTORY VZNIKU REGIONÁLNÍCH DISPARIT	17
2.3 INFORMAČNÍ HODNOTA DISPARIT.....	19
2.4 KLASIFIKACE REGIONÁLNÍCH DISPARIT	21
2.5 MĚŘITELNOST REGIONÁLNÍCH DISPARIT	22
2.6 HODNOCENÍ REGIONÁLNÍCH DISPARIT	23
2.7 REGIONÁLNÍ STRUKTURA ČR A POLITIKA DIVERSIFIKACE.....	25
3 PROBLEMATIKA REGIONÁLNÍCH DISPARIT V OBLASTI DOPRAVY	27
3.1 DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA	27
II PRAKTICKÁ ČÁST	30
4 REGIONÁLNÍ DISPARITY V OBLASTI DOPRAVY V REGIONECH ČESKÉ REPUBLIKY	31
4.1 HLAVNÍ MĚSTO PRAHA	31
4.1.1 Doprava v hl. m. Praze	32
4.1.2 Délka silnic, dálnic a železnic	35
4.1.3 Dopravní nehodovost	35
4.1.4 Intenzita dopravy v hl. m. Praze.....	36
4.2 STŘEDOČESKÝ KRAJ	37
4.2.1 Doprava ve Středočeském kraji.....	39
4.2.2 Délka silnic, dálnic a železnic	40
4.2.3 Dopravní nehodovost	42
4.2.4 Intenzita dopravy	43
4.3 KARLOVARSKÝ KRAJ	45
4.3.1 Doprava v Karlovarském kraji	46
4.3.2 Délka silnic, dálnic a železnic	47
4.3.3 Dopravní nehodovost	49
4.3.4 Intenzita dopravy v Karlovarském kraji	50

4.4	ÚSTECKÝ KRAJ	50
4.4.1	Doprava v Ústeckém kraji	52
4.4.2	Délka silnic, dálnic a železnic	54
4.4.3	Dopravní nehodovost	56
4.4.4	Intenzita dopravy v kraji.....	57
4.5	PLZEŇSKÝ KRAJ.....	58
4.5.1	Doprava v Plzeňském kraji	59
4.5.2	Délka silnic, dálnic a železnic	61
4.5.3	Nehodovost v kraji	62
4.5.4	Intenzita dopravy v kraji.....	63
4.6	JIHOČESKÝ KRAJ.....	64
4.6.1	Doprava v Jihočeském kraji	66
4.6.2	Délka silnic, dálnic a železnic	68
4.6.3	Nehodovost	69
4.6.4	Intenzita dopravy	70
4.7	KRAJ VYSOČINA.....	71
4.7.1	Doprava v kraji Vysočina.....	72
4.7.2	Délka silnic, dálnic a železnic	74
4.7.3	Nehodovost	75
4.7.4	Intenzita dopravy	77
4.8	PARDUBICKÝ KRAJ	78
4.8.1	Doprava v Pardubickém kraji.....	79
4.8.2	Délka silnic, dálnic a železnic	81
4.8.3	Nehodovost	82
4.8.4	Intenzita dopravy v kraji.....	83
4.9	KRÁLOVÉHRADECKÝ KRAJ	84
4.9.1	Doprava v Královéhradeckém kraji	86
4.9.2	Délka silnic, dálnic a železnic	88
4.9.3	Dopravní nehodovost	89
4.9.4	Intenzita dopravy	90
4.10	LIBERECKÝ KRAJ	90
4.10.1	Doprava v Libereckém kraji	92
4.10.2	Délka silnic, dálnic a železnic	93
4.10.3	Dopravní nehodovost	94
4.10.4	Intenzita dopravy	95
4.11	JIHMORAVSKÝ KRAJ	96
4.11.1	Doprava v Jihomoravském kraji	98
4.11.2	Délka silnic, dálnic a železnic	99
4.11.3	Dopravní nehodovost	101
4.11.4	Intenzita dopravy	102
4.12	OLOMOUCKÝ KRAJ	102
4.12.1	Doprava v Olomouckém kraji	104
4.12.2	Délka silnic, dálnic a železnic	105
4.12.3	Dopravní nehodovost	107
4.12.4	Intenzita dopravy	108

4.13	MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ.....	108
4.13.1	Doprava v Moravskoslezském kraji.....	110
4.13.2	Délka silnic, dálnic a železnic.....	111
4.13.3	Dopravní nehodovost.....	113
4.13.4	Intenzita dopravy.....	114
4.14	ZLÍNSKÝ KRAJ.....	114
4.14.1	Doprava ve Zlínském kraji.....	116
4.14.2	Délka silnic, dálnic a železnic.....	118
4.14.3	Dopravní nehodovost.....	119
4.14.4	Intenzita dopravy.....	120
5	DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA V ČESKÉ REPUBLICE.....	121
5.1	VEŘEJNÁ DOPRAVA.....	121
5.2	SILNIČNÍ DOPRAVA.....	121
5.3	ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY.....	121
5.4	LETECKÁ DOPRAVA.....	122
5.5	VODNÍ DOPRAVA.....	122
5.6	SWOT ANALÝZA DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY.....	126
6	PROBLÉMY, CÍLE A ROZVOJ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY ZLÍNSKOHO KRAJE.....	129
6.1	SWOT ANALÝZA.....	129
6.2	STRATEGICKÁ ANALÝZA DOPRAVY.....	130
6.3	CÍLE A ROZVOJE DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY ZLÍNSKÉHO KRAJE.....	132
6.4	FINANČNÍ NÁKLADY V DOPRAVNÍ INFRASTRUKTUŘE.....	138
6.5	PROJEKTY VYCHÁZEJÍCÍ Z NAVRHOVANÝCH CÍLŮ.....	139
	ZÁVĚR.....	148
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....	150
	SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK.....	157
	SEZNAM OBRÁZKŮ.....	159
	SEZNAM TABULEK.....	161
	SEZNAM GRAFŮ.....	164

ÚVOD

Jako téma pro vypracování diplomové práce jsem si zvolila Vývoj regionálních disparit v regionech České republiky v oblasti dopravy.

Disparity jsou stále častěji se vyskytujícím pojmem posledního desetiletí. Regionální disparita je rozdílnost nebo nerovnost znaků, jevů či procesů majících jednoznačné územní umístění, vyskytující se alespoň ve dvou entitách vymezeného území. Doprava je jedním z klíčových národohospodářských odvětví, které zajišťuje předpoklady pro celkový rozvoj ekonomiky. Dopravní infrastruktura je pro zemi s tak výhodnou geografickou polohou, jakou má Česká republika, klíčová. Hustota silniční a železniční sítě České republiky je dostačující, nutné je ale zvýšení její kvality. Dále je také potřebná modernizace dopravy a vozového parku a s ohledem na životní prostředí podpora využívání těch druhů dopravy, které jsou k němu šetrné.

Hlavním cílem mé práce bude analyzovat vývoj regionálních disparit v oblasti dopravy v regionech České republiky. Analýzu budu provádět na všech krajích České republiky, odpovídající územním statistickým jednotkám NUTS 3.

V teoretické části mé práce definuji pojem regionální disparita. Dále zde uvádím faktory vzniku disparit, jejich informační hodnotu, klasifikaci, měřitelnost a hodnocení. Je zde uvedena přímo i problematika regionálních disparit v oblasti dopravy.

V praktické části se budu po krátké úvodní charakteristice každého kraje nejdříve věnovat popisu jednotlivých typů dopravy, posléze se budu zabývat analýzou týkající se silniční a železniční sítě, dopravní nehodovosti a intenzity dopravy. Po rozboru všech 14 krajů bude následovat analýza dopravy týkající se celé České republiky. Na základě srovnání výsledků bude následně u regionu s nejhorším výsledkem zpracována SWOT analýza, jejímž cílem bude ilustrovat možnosti, které by měly přispět pro zlepšení současného stavu. Závěr práce bude věnován projektům, které by měly přispět ke zlepšení stavu dopravní infrastruktury.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 CÍLE A METODY PRÁCE

Doprava a dopravní infrastruktura je jedním z nejvýznamnějších sektorů, je důležitým faktorem regionálního rozvoje.

Hlavním cílem mé diplomové práce bude analyzovat současný stav rozvoje regionů v oblasti dopravy. Tento cíl budu realizovat provedením rešerše odborné literatury i elektronických zdrojů informací. Výsledkem bude popis současného stavu jednotlivých regionů v oblasti dopravy. Konkrétně se budu v práci zabývat délkou silnic, dálnic, železnic, dopravní nehodovostí a intenzitou dopravy v každém kraji České republiky.

Sekundárním cílem práce je navrhnout opatření pro zlepšení ukazatelů v oblasti dopravy. U regionu, který v celorepublikovém srovnávání dopadne nejhůře, bude následně zpracována SWOT analýza, jejímž cílem bude ilustrovat možnosti, které by měly přispět pro zlepšení současného stavu.

Ke splnění cílů práce budu používat literární rešerši, srovnávací metodu, regionální a SWOT analýzu.

1.1 Literární rešerše

Cílem literární rešerše je vytvoření kritického přehledu současných znalostí o konkrétním tématu. Literární rešerše je obvyklou součástí vědecky orientované literatury a často předchází tvorbě návrhů výzkumných projektů a výběru vhodné metodiky. Jejím základním cílem je přinést čtenáři aktuální přehled současné literatury o daném tématu a poskytuje podklady, z nichž je možné vyhodnotit oprávněnost navrženého budoucího výzkumu. [11]

1.2 Metoda srovnávací

Metoda srovnávací se používá v socioekonomické geografii a je jednou ze základních metod výzkumu spolu s pozorováním, rozhovorem, dotazníkem, statistickou metodou a historickou metodou. Porovnává srovnatelné ukazatele jako například HDP na obyvatele za rok, migrační saldo. Používá se nejen při terénním výzkumu, ale i jako statistické nebo kartografické srovnání. Jde o srovnávání několika objektů nebo jevů za účelem získání jejich společných nebo naopak odlišných znaků. [54]

1.3 SWOT analýza

SWOT analýza je komplexní metoda kvalitativního hodnocení, kdy rozčleníme faktory rozvoje do čtyř skupin na silné a slabé stránky, tj. vnitřní faktory, příležitosti a ohrožení, tj. vnější faktory, a to vždy z hlediska subjektu hodnocení.

Pro správné uplatnění SWOT analýzy je klíčový fakt, že příležitosti a hrozby jsou definovány jako parametry prostředí, které nejsou pod přímou kontrolou místní správy a mají významné dopady na socio-ekonomický rozvoj regionu. Silné a slabé stránky jsou faktory alespoň částečně kontrolované místní správou. Pojmy „externí“ a „interní“ se v případě koncepcí veřejné správy vztahují na okruh kompetencí subjektu (v případě dané analýzy kraje, resp. dalších subjektů působících v kraji), nikoli výhradně na měřítko geografického působení procesů.

SWOT analýza je nezbytnou součástí programových dokumentů, kdy na slabé a silné stránky navazuje formulování cílů a priorit. Každý region, město, obec má své vlastní slabé stránky, které vyplývají z jeho prostředí. U klíčových slabých stránek je důležité analyzovat jejich příčiny a pak pochopit příslušné disparity a zejména zda jsou trvalého či jenom dočasného rázu. [6,7,14]

1.4 Regionální analýza

Předmětem regionální analýzy je hodnocení prostorově vázaných (resp. územně definovaných) souborů dat o nejrůznějších sociálně ekonomických, ale i fyzicko-geografických jevech či procesech.

Z věcného hlediska lze regionální analýzu členit na čtyři základní velké tematické oblasti, a to:

- regionální analýzu přírodních a ekologických podmínek území,
- regionální analýzu obyvatelstva osídlení a sociálních podmínek,
- regionální analýzu ekonomických podmínek, dopravní a technické infrastruktury,
- analýzu regionálních vazeb a procesů.

Z hlediska způsobu pohledu rozlišujeme:

- analýzu interspektivní, kdy jde o analýzu především porovnávacího, komparativního charakteru, týkající se většího počtu územních jednotek,
- analýzu introspektivní, tzn., jde o analýzu především monografického, popisného charakteru, soustřeďující se vyčerpávajícím způsobem pouze na jedno území. [14]

2 REGIONÁLNÍ DISPARITY

2.1 Definice regionálních disparit

Pojem disparita je velmi frekventovaným pojmem. Definic existuje v odborné literatuře celá řada. Pro potřeby práce jsem vybrala několik hlavních:

Ministerstvo pro místní rozvoj České republiky vymezuje regionální disparity jako neodůvodněné regionální rozdíly v ekonomického, sociálního a ekologického rozvoje regionů. Disparitami, které je třeba řešit, jsou rozdíly vyvolané subjektivní lidskou činností, nikoliv rozdíly vzniklé z objektivních příčin.

Dle OECD vyjadřují regionální disparity míru, do které se intenzita určitého ekonomického jevu odlišuje mezi regiony v rámci dané země. Definice OECD má významné omezení v tom, že se zaměřuje pouze na ekonomické jevy a koncentruje se na regionální disparity pouze uvnitř území.

Regionálními disparitami se také, dle Karin Vorauer, rozumí odchylky od nějakého myšleného referenčního rozdělení znaků pokládaných za relevantní, v souvislosti s různými prostorovými úrovněmi měřítka (ohraničení regionu).

Významným příspěvkem k účelovému pojetí regionálních disparit je přístup Molleho. Ten uvádí, že základní klíčovou otázkou, z níž vycházejí politiky Evropské unie, je otázka koheze a nedostatek koheze je měřen velikostí disparit. Podle Molleho se soudržnost objevuje v případě, že disparity ve výši sociální a ekonomické úrovně mezi jednotlivými regiony a sociálními skupinami jsou politicky a sociálně přijatelné. Soudržnost se zlepšuje při snížení disparit, opak nastává tehdy, když disparity narůstají.

Disparita je často chápána ve smyslu nežádoucího jevu, tj. jako problém. Na druhou stranu však mohou být definovány i disparity pozitivní, tj. ve smyslu silných stránek regionu. Jedná se o komparativní výhody, na nichž může být založen rozvoj daného území.

[2,10,12]

2.2 Faktory vzniku regionálních disparit

Z analýzy teoretických prací lze odvodit, že vznik regionálních disparit a jejich důsledek - regionální nerovnováhu ve státě ovlivňuje několik faktorů. Nejúplněji rozpracovali faktory vzniku regionálních disparit Klaassen a Vanhove.

2.2.1 Primární faktory

1. Relativně nízká mobilita pracovní síly

Pracovníci nereagují okamžitě na rozdíly ve mzdách. Jejich reakce jsou pomalé a opoždějí se za poptávkou. Důsledkem toho jsou regionální deformace v příjmech. V podmínkách české ekonomiky hraje tento faktor významnou roli, neboť podmínky pro mobilitu pracovní síly jsou velice ztížené.

2. Relativně nízká mobilita kapitálu

V teoretických učebnicích je považován kapitál za velice mobilní. Ve skutečnosti existuje silná rigidita v reakcích kapitálu na rozdíly ve výrobních nákladech. V české ekonomice je tento fakt velice zvýrazněn tím, že dosud není dostatečně rozvinut trh kapitálu, takže mobilita kapitálu vyvolaná tržním mechanismem je v důsledku toho malá.

3. Geografické faktory

Geografickými faktory lze nejobecněji vysvětlit regionální disparity. Umístění regionu na periferii představuje tyto ekonomické nevýhody:

- nadprůměrné dopravní náklady vedoucí k vysokým cenám, nízkým ziskům nebo omezeným trhům,
- omezený přístup k dostatečně velkým městským centrům poskytujícím specifické služby,
- velká vzdálenost od tržních informací a kontaktu se zákazníkem,
- zpravidla nízká kvalita dopravních spojů.

Dalším geografickým faktorem je špatné přírodní vybavení, které mají některé regiony pro ekonomický rozvoj (horské oblasti, regiony se špatnou půdou). Naproti

tomu určité regiony jsou vybaveny přírodním bohatstvím (uhlí, voda, nafta a další), z kterého mohou těžit.

4. Ekonomická struktura regionů

Každý region má svou specifickou ekonomickou strukturu. Určité regiony ekonomicky orientované na útlumová odvětví mají vážné problémy se zaměstnaností. Díky jednostranné ekonomické struktuře a neschopnosti rychle se přizpůsobit změněným podmínkám v české ekonomice, ocitly se některé dříve prosperující regiony v depresi. Pokles poprávky po výrobcích těchto regionů byl příčinou toho, že tyto regiony se dostaly do problémů se zaměstnaností.

2.2.2 Sekundární faktory

Kromě primárních faktorů přispívají k nerovnoměrnému regionálnímu rozvoji různé sekundární faktory, které vyplývají z faktorů primárních. Patří k nim:

1. Vnější ekonomika

Takové parametry, jako jsou spojový a dopravní systém, kontakt s centrálními úřady, technická a finanční infrastruktura mají obrovský vliv na příliv nových firem do regionu a úzce souvisí s rozvojovými póly regionu.

2. Demografická situace

Jde o takové parametry, jako je rozdíl ve vzdělanosti venkovského obyvatelstva vůči městskému či rozdíly v přírůstcích obyvatelstva.

3. Faktory prostředí

Přitažlivost prostředí je důležitým místním faktorem. Devastované regiony je zapotřebí rekonstruovat, aby byly přitažlivé pro nová odvětví a zahraniční kapitál.

2.3 Informační hodnota disparit

Dominantní pro volbu přístupu k identifikaci a hodnocení disparit je, do jaké míry přinášejí uživateli informací nové poznání a v jakém směru může toto poznání být využito, tedy jaká je jejich informační hodnota.

Informace o zjištěných disparitách mohou mít pro příjemce informace hodnotu:

- poznávací,
- motivační,
- operační,
- rozhodovací.

2.3.1 Poznávací hodnota disparit

Poznávací hodnota disparit spočívá v tom, že informuje uživatele o širším kontextu relevantních znaků zkoumaných subjektů, zvyšuje stav poznání příjemce informací bez konkrétních požadavků na způsob jejich dalšího přímého využití.

Ve společenské praxi může jít například o srovnávání zemí a jejich seskupení, či rozdílnost ve vývoji různých částí světa, bez ambicí do tohoto vývoje přímo zasahovat apod.

2.3.2 Motivační hodnota disparit

Informace o vzniklých disparitách mohou vytvářet soubor pohnutek, který na bázi změn relevantních znaků zkoumaných subjektů podněcuje příjemce informací k určité činnosti, motivuje jej k jistému způsobu jednání, zpravidla v delším časovém horizontu.

Častými cíli zkoumání a hodnocení disparit ve smyslu jejich motivačních účinků mohou být:

- vyhledávání lokalit pro kvalitní život a bydlení,
- vyhledávání území pro umístění rozvojových investic,
- vyhledávání a rozvíjení turistických atrakcí.

Rovněž tato forma užití informací nemá za následek žádný řídicí zásah, zpravidla má za následek vyvolání určitého chování subjektu, vyvolání určitých činností, jejich účinky mají obvykle dlouhodobý charakter.

2.3.3 Operační hodnota disparit

Operační hodnotu disparit lze chápat tak, že změny relevantních znaků zkoumaných subjektů mají takový charakter, že vyvolají okamžité jednání, či reakci na vzniklou či měnící se situaci.

Jako příklady operační hodnoty regionálních disparit mohou sloužit:

- měnící se situace a vzájemná relace subjektů na finančních trzích,
- opakující se intervence vlády do soukromého sektoru,
- „skokový“ nárůst migrace obyvatelstva z nebo do určitého regionu,
- Nárůst jevů sociální patologie a rasových projevů.

Forma užití informací o vzniklých disparitách zde bude mít zpravidla za následek operativní řídicí zásah cílený ad hoc na vzniklou situaci, s očekáváním bezprostředně následujícího výsledku tohoto zásahu.

2.3.4 Rozhodovací hodnota disparit

Rozhodovací hodnota informací o disparitách spočívá v tom, že vyhodnocení změn relevantních znaků zkoumaných subjektů a anticipace jejich žádoucího vývoje v budoucím období vede příjemce informací k přijetí rozhodnutí.

Poskytnou informace pro rozhodování je druhým nejčastějším důvodem, proč jsou disparity analyzovány a vyhodnocovány. Zpravidla jde o východiska pro tvorbu strategií.

Při využívání zjištěných a vyhodnocených disparit zkoumaných subjektů je vždy třeba mít na zřeteli, že hranice mezi jednotlivými formami jejich využití je neostrá a že způsoby užití se mohou překrývat.

2.4 Klasifikace regionálních disparit

Klasifikace představuje hierarchicky uspořádané třídění určitých znaků sociálních, ekonomických nebo demografických jevů či procesů. Klasifikační třídění sleduje návaznost jevů či procesů od obecnějšího k podrobnějšímu.

Můžeme hovořit o ekonomických, sociálních a územních disparitách.

2.4.1 Ekonomické disparity

Ekonomické disparity jsou odrazem úrovně ekonomické soudržnosti, která není jednoznačně definována a často bývá vysvětlována podle kontextu, v jakém je použita. Podle Molla „ekonomická soudržnost existuje, když všechny segmenty (zejména regiony) jsou vloženy do celkové evropské ekonomiky takovým způsobem, aby mohly čelit mezinárodní konkurenci“. Ekonomická soudržnost se zvyšuje, resp. zlepšuje, pokud dochází k poklesu disparit mezi složkami konkurenceschopnosti; jinými slovy v případě, kdy nejslabší regiony jsou schopny dohánět ty vyspělejší. Za hlavní ukazatel ekonomické soudržnosti se pokládá hrubý domácí produkt, resp. HDP na obyvatele.

2.4.2 Sociální disparity

Otázky a problémy sociální soudržnosti se týkají vyvážené účasti různých skupin na společenském životě. Sociální soudržnost se často vztahuje k existenci harmonických vztahů mezi různými společenskými skupinami. Sociální soudržnost převládá, pokud disparity v řadě sociálních ukazatelů jsou politicky udržitelné. Zaměřuje se na dosažení cílů v nezaměstnanosti, úrovně vzdělání, sociálním vyloučení různých skupin, v demografických trendech v rámci EU apod.

2.4.3 Územní disparity

V souvislosti s územní soudržností se často pro vyjádření územních rozdílů kromě pojmu disparit používá pojem územní nerovnováha. Územní disparity jsou často odrazem silných nerovností ve vybavení území faktory konkurenceschopnosti, které postupně vedou asymetrické distribuci fyzického a lidského kapitálů. Existují rozdíly mezi periferií a centrem pokud jde o obyvatelstvo, bohatství, přístup ke službám obecného zájmu,

k dopravě, energii, telekomunikacím a informační společnosti nebo pokud jde o výzkum a kapacity pro inovace.

[9,10,12]

2.5 Měřitelnost regionálních disparit

Měřitelnost regionálních disparit vyjadřuje vlastnost regionálních disparit být předmětem měření a hodnocení jejich velikosti, tj. přístupy k získávání údajů charakterizujících disparit, k jejich hodnocení, srovnání apod.

Existuje řada potíží spojených s měřením regionálních disparit uvnitř zemí, např. když je potřebné zahrnout více než jeden typ regionálních problémů do každé analýzy. Identifikace indikátorů pro měření pocitovaných regionálních problémů není vždy snadná, data mohou být nedostupná ve správném časovém měřítku nebo na relevantním územním měřítku a výsledky mohou být obtížně interpretované.

Měření regionálních disparit může být prováděno na základě objektivních a subjektivních indikátorů. Objektivní indikátory mají představovat blahobyt, jako je příjem, zdraví, vzdělání, bydlení, počet osobních aut, telefonů nebo lékařů na jeden tisíc obyvatel. Subjektivní indikátory se tvoří na základě dotazování lidí ohledně toho, co si myslí o své situaci, to znamená, zda se cítí šťastní nebo jak by popsali stupeň spokojenosti se svým životem.

Shrneme-li dosavadní poznatky k měření regionálních disparit, můžeme tuto problematiku charakterizovat takto:

1. při měření disparit lze uplatňovat primární a sekundární indikátory,
2. výběr metod pro měření disparit je nutno přizpůsobit disparitě a cíli, který je sledován,
3. velice významným faktorem měření je objektivnost měření, která může zásadním způsobem vypovědět o tom, co může nebo nemůže být za disparitu považováno.

[9,15]

2.6 Hodnocení regionálních disparit

Současná regionální praxe hodnotí regionální disparity buďto pomocí metod založených na meziregionální komparaci, v jejichž rámci jsou zvolené regiony srovnávány na základě zkušeností a znalostí nebo pomocí statistických metod, jejichž praktické využití na úrovni jednotlivých institucí zabývajících se problematikou územních rozdílů je však velmi omezené. Mezi různou intenzitou využívané metody můžeme zařadit:

- **metodu meziregionální komparace** – pomocí této metody jsou na základě předchozí analýzy porovnávány jednotlivé regiony i procesy, které uvnitř těchto regionů probíhají, s cílem nalézt společné a odlišné rysy v jejich vývoji,
- **metody využívající Geografický informační systém** – v jejímž rámci jsou k hodnocení regionálních disparit využívány počítačové systémy orientované na zpracovávání geografických dat, jež jsou následně prezentována v podobě map,
- **míru variability** – při jejímž využití jsou regionální disparity nejčastěji hodnoceny pomocí směrodatné odchylky a variačního koeficientu,
- **vícerozměrné statistické metody** – což je soubor metod, mezi něž řadíme metodu hlavních komponent a faktorovou, shlukovou nebo diskriminační analýzu,
- **shlukovou analýzu** – což je poměrně rozsáhlá skupina metod, které jsou využívány k rozřídění určité množiny objektů do několika relativně homogenních celků, které jsou zpravidla označovány jako shluky či také clustery,
- **faktorovou analýzu** – jež je statistickou metodou, která analytikům umožňuje nalézt nepřímo pozorované příčiny variability jednotlivých indikátorů sloužících k deskripci regionálních disparit,
- **simplicistní model** – jehož cílem je přispět k obohacení metodologie, které se využívá při strategické situační analýze regionů,

- **metodu reálné konvergence** – což je metoda, s jejíž pomocí je nejprve zhodnocen vývoj jednotlivých indikátorů charakterizujících územní rozdíly a následně je určeno, zda se tyto rozdíly zmenšují nebo naopak zvětšují,
- **upravený teritoriální Giniho koeficient** – což je koeficient, který pro potřeby hodnocení regionálních disparit, navrhla OECD a jenž na rozdíl od klasického Giniho koeficientu pracuje s rozdíly v hrubém domácím produktu na obyvatele, které jsou zde považovány za ukazatel diferenciací příjmů mezi obyvateli jednotlivých regionů,
- **metodu umělých neuronových sítí** – která je založena na bezprostřední interpretaci analyzovaných dat pomocí Kohonenovy mapy, což jsou umělé neuronové sítě, které jsou vybaveny učícím algoritmem bez učitele.

Z podrobnější analýzy výpočetní náročnosti a vypovídací schopnosti dostupných matematických a statistických metod vyplynulo, že metodami vhodnými pro měření disparit je pět základních metod, mezi něž patří:

1. **Metoda založená na škálovacích technikách** – jejich prostřednictvím lze, mimo jiné, také porovnávat údaje založené jak na metrické, tak na nemetrické bázi
2. **Metoda semaforu** – specifickou podobou škálování je metoda semaforu, jež se svým pojetím poměrně výrazně přibližuje proceduře očíslování. Na rozdíl od této procedury však v tomto případě nejsou jednotlivým hodnotám indikátorů přiřazena konkrétní čísla, ale specifické symboly, které navíc odpovídají určité procentuální úrovni sledovaného indikátoru. Tyto symboly mají nejčastěji podobu tří kruhů v barvách světel semaforu, od čehož je také odvozen název této metody.
3. **Metoda průměrné odchylky** – vyjadřuje míru variability definovanou jako aritmetický průměr absolutních odchylek jednotlivých hodnot sledovaných ukazatelů od určité zvolené hodnoty. V rámci této techniky výpočtu souhrnného indikátoru vycházíme z principu absolutních odchylek, tj. odchylek, v jejichž případě nehraje žádnou roli znaménko.
4. **Bodová metoda** – podle M. K. Benneta, amerického autora této metody, je východiskem nalezení regionu, jenž v případě analyzovaného indikátoru dosahuje buďto maximální nebo naopak minimální hodnoty. Zatímco minimální

hodnota je brána v potaz v okamžiku, kdy je za progresivní označován pokles příslušného indikátoru, maximální hodnoty analytikové využívají v opačném případě, tj. v situaci, kdy je za progresi považován růst hodnoty příslušného indikátoru.

5. **Metoda normované proměnné** – bezrozměrná veličina, která má jak nulový, tak jednotkový průměr, z čehož vyplývá, že takto vypočtené veličiny lze bez problémů sčítat.
6. **Metoda vzdálenosti od fiktivního bodu** – tato technika je postavena na předpokladu, že příslušný analytický tým má zcela jednoznačnou představu o tom, jaká by měla být konkrétní hodnota sledovaných indikátorů, díky čemuž je schopen vytvořit podobu optimálního regionu. Tento region tak zahrnuje buďto maximální či minimální hodnoty jednotlivých indikátorů, u nichž bylo dosaženo v regionech zahrnutých do analýzy nebo týmem jednoznačně stanovené optimální hodnoty. Při využití této metody jsou příslušné indikátory nejprve vyjádřeny v normovaném tvaru a následně je vypočtena Euklidovská vzdálenost jednotlivých regionů od abstraktního optimálního regionu.
7. **Metoda souhrnného indexu** – je poměrné číslo, s jehož pomocí jsme schopni komparovat soubor jak extenzivních, tak intenzivních veličin, a to nejen z hlediska časového, ale také z hlediska místního a věcného. V okamžiku, kdy pomocí těchto indexů porovnáváme indikátory, jež lze zařadit mezi extenzivní veličiny, hovoříme o objemových souhrnných indexech, kdežto v případě, že jejich součástí jsou intenzivní veličiny, hovoříme o souhrnných indexech úroňových.

[12,15]

2.7 Regionální struktura ČR a politika diversifikace

2.7.1 Hlavní regionální disparity

Vývoj v jednotlivých regionech ČR se podle diferenciací jednotlivých faktorů ovlivňujících regionální rozvoj a v závislosti na různých výchozích podmínkách, poloze a stupni urbanizace projevoval rozdílnou dynamikou i rozdílnými změnami územních ekonomických struktur.

Z porovnání hlavních faktorů regionálního rozvoje je zřejmá tendence prohlubování meziregionálních disparit, které lze charakterizovat takto:

- dochází k poměrně významnému prohlubování rozdílů v ekonomické výkonnosti krajů v řadě ukazatelů rozhodujících pro životní úroveň obyvatelstva (HDP/obyvatele, průměrné mzdy, nezaměstnanost aj.),
- existují významné rozdíly mezi okresy v míře nezaměstnanosti a v příjmech na obyvatele,
- v krajích postižených nezbytností rozsáhlé restrukturalizace průmyslu je stále vysoká nezaměstnanost, nedaří se dostatečně rychle efektivně realizovat potřebné strukturální přeměny,
- prohlubuje se odlišnost venkovského prostředí komparativně nevýhodně vůči prostředí městskému, obce ve venkovských oblastech mají nepříznivé podmínky pro podnikání a dochází ke stárnutí venkovského obyvatelstva,
- zaostává ekonomická úroveň značné částí příhraničních okresů,
- přetrvává nedostatečné napojení severovýchodní Moravy a Slezska na transevropské komunikační tahy a hlavní město, což výrazně přispívá k nezájmu investorů, zejména zahraničních, o toto území,
- existují rozdíly mezi podílem vysokoškolsky vzdělaných lidí ve dvou největších městech (Praha a Brno) a ostatními krajskými městy.

2.7.2 Typologie v regionální struktuře

Při orientaci regionální politiky na konkrétní typy územních celků se vychází z typologie regionů provedené z hledisek:

- hospodářské výkonnosti regionů,
- dlouhodobého socioekonomického vývoje a míry koncentrace aktiv,
- geografické polohy.

3 PROBLEMATIKA REGIONÁLNÍCH DISPARIT V OBLASTI DOPRAVY

3.1 Dopravní infrastruktura

Kvalitní dopravní infrastruktura je limitujícím faktorem rozvoje národního hospodářství a tím i regionálního rozvoje, neboť umožňuje mobilitu výrobních faktorů. Je zřejmé, že s postupující globalizací její význam roste.

K faktorům, které ovlivňují její vývoj, patří rostoucí mobilita společnosti, růst významu individuální dopravy na úkor veřejné hromadné silniční i drážní dopravy, zejména v důsledku růst flexibility a mobility pracovní síly a nutnost zajištění dodávek zboží a podfinancování údržby a oprav komunikací. Indikátory dopravní infrastruktury jsou zaměřeny jednak na existenci dopravních sítí, jednak na úroveň dopravní obsluhy, čili funkční stránku dopravních systémů. Hustota dálnic a rychlostních komunikací vyjadřuje vybavenost území příslušným fyzickým prvkem komunikací vyššího dopravního významu a technických parametrů, hustota ostatních silnic vybavenost území příslušným fyzickým prvkem běžných pozemních komunikací. Délka silnic vyjadřuje nepřímo hledisko provozu na silnicích, čili dopravní zatížení. Připadá-li na 1 vozidlo v jednom kraji podstatně méně délky komunikací než v jiném kraji, lze usuzovat, že tyto komunikace jsou pravděpodobně více „obsazeny“, je na nich hustší provoz. K výstižnějšímu vyjádření provozu by bylo nutno znát průměrný „proběh“ vozidel (roční počet najetých kilometrů), ten se však nesleduje. Přesnější údaje poskytuje sčítání dopravy na silnicích, tyto výsledky však lze obtížně průměrovat za území kraje. Dopravní obsluha je spojena s možností pohybu obyvatel za prací, vzděláním, obchodním vybavením, kulturou a sportem. Dopravní dostupnost se všeobecně zvýšila masovým rozšířením vlastnictví osobního automobilu. Míru vybavení obyvatelstva dopravními prostředky pro individuální způsob dopravy vyjadřuje stupeň motorizace a pro vyjádření míry obsluhy územ veřejnou hromadnou dopravou se použijí údaje o dopravní obsluze veřejnou autobusovou dopravou, MHD. Významnou roli v rozvoji regionu sehrávají i integrované dopravní systémy, které propojují městskou hromadnou dopravu ve velkých městech s dopravou v jejich spádovém území. Atraktivitě železniční dopravy významně napomohla realizace I. a II. železničního koridoru, jež umožní zkrácení jízdních dob. Pro sledování úrovně železniční dopravy

je třeba sledovat nejen hustotou tratí, ale i dostupnost železniční dopravy ve struktuře osídlení, možnost využití železnice pro hospodářský rozvoj území, včetně možnosti využití železnice pro podnikání s vyšším dopravním obratem hromadných substrátů a možnost napojení na mezinárodní kontejnerovou přepravu. Základní informace je třeba sledovat i o letecké a vodní dopravě v regionu, tj. počet letišť a délku splavných toků.

Dopravní infrastruktura je popsána čtyřmi deskriptory:

- **pozemní komunikace** lze hodnotit hustotou dálnic a rychlostních komunikací a vyjadřuje tak vybavenost území příslušným fyzickým prvkem komunikací vyššího dopravního významu a technických parametrů. Doplnuje ji charakteristika hustoty ostatních silnic, tj. vybavenost území příslušným fyzickým prvkem běžných pozemních komunikací,
- **železniční doprava** znamenala v kontextu tržní ekonomiky pokles, hraje však významnou roli v přepravě zboží a stále ještě i v přepravě osob, zejména na delší vzdálenosti v mezinárodní přepravě,
- **letecká doprava** dnes představuje jeden z významných prvků dopravní infrastruktury regionu a její význam v regionu je dána především počtem letišť,
- **vodní doprava** má několik výhod. Je ekonomicky výhodná při zajišťování přepravy v zahraničním obchodě. Má nízkou energetickou náročnost a nemusí poškozovat životní prostředí. Na vodě je vhodné přepravovat velkorozměrné a těžké zásilky.

3.1.1 Dopravní obsluha

Dopravní obsluha je spojena s možností pohybu obyvatel za prací, vzděláním, obchodním vybavením, kulturou a sportem. Dopravní dostupnost se všeobecně zvýšila masovým rozšířením vlastnictví osobního automobilu, ale hromadná doprava má stále nezastupitelné místo.

Dopravní obsluha je popsána jedním deskriptorem:

- **Integrované dopravní systémy** – pro vyjádření míry obsluhy území veřejnou hromadnou dopravou se používají údaje o dopravní obsluze území veřejnou autobusovou dopravou, městskou hromadnou dopravou

a významnou roli v rozvoji regionu sehrávají integrované dopravní systémy, které propojují městskou hromadnou dopravu ve velkých městech s dopravou v jejich spádovém území.

Dopravní infrastruktura je indikátorem, jenž má za úkol popsat regionální disparity, jež mezi jednotlivými regiony vznikají v oblasti veřejné a neveřejné osobní a nákladní dopravy, jakožto jednoho z hlavních faktorů podmiňujících ekonomický a sociální rozvoj regionu. Konkrétně je pak tento indikátor tvořen ukazateli:

- hustota dálnic a silnic v kilometrech na 100 km,
- počet obyvatel cestujících veřejnou dopravou na 1 km,
- hustota železničních tratí v km na 1 km,
- počet veřejných letišť z celkového počtu letišť pro mezinárodní přepravu.

[1,13,14,15]

II. PRAKTICKÁ ČÁST

4 REGIONÁLNÍ DISPARITY V OBLASTI DOPRAVY V REGIONECH ČESKÉ REPUBLIKY

Analýzu regionálních disparit budu provádět na všech krajích České republiky, odpovídající územním statistickým jednotkám NUTS 3. Česká republika má celkem 14 krajů – hlavní město Praha, Středočeský kraj, Karlovarský kraj, Ústecký kraj, Plzeňský kraj, Jihočeský kraj, kraj Vysočina, Pardubický kraj, Královéhradecký kraj, Liberecký kraj, Jihomoravský kraj, Olomoucký kraj, Moravskoslezský kraj a Zlínský kraj.

Každý kraj České republiky má rozdílné předpoklady pro rozvoj dopravní infrastruktury. Jako hlavní aspekty pro analýzu disparit jsem vybrala délku silnic, dálnic a železnic, dopravní nehodovost a intenzitu dopravy v jednotlivých krajích.

4.1 Hlavní město Praha

Praha je kraj, jehož území je totožné s městem Praha. V současnosti se rozkládá na území 496 km² a má 1 290 211 obyvatel, což je 2 601,2 obyvatele na km² (rok 2011). Praha je v porovnání se zbytkem České republiky výrazně bohatším regionem a svojí ekonomickou silou a vyspělostí vyniká i vysoko nad evropské standardy. Z toho vyplývá i její úloha přirozeného centra politiky, mezinárodních vztahů, vzdělávání, kultury a ekonomiky. V rámci EU je hlavní město Praha považováno za jedno z nejatraktivnějších historických evropských velkoměst.

Praha se skládá z 10 městských obvodů. Pro výkon státní správy je Praha členěna na 22 správních obvodů, z hlediska samosprávného ji tvoří 57 autonomních městských částí s vlastními volenými orgány. Tyto městské části jsou ovšem zcela nehomogenní. Jsou zde městské části s vyhraněným charakterem městského centra, městské části s převážně obytným charakterem bytové zástavby dvacátých a třicátých let 20. století, městské části s převažujícím průmyslovým charakterem, sídlištní městské části se zástavbou panelového typu, městské části příměstského charakteru. Liší se stupněm urbanizace, hustotou zalidnění, kvalitou technické infrastruktury i sociálně ekonomickými podmínkami života obyvatel.

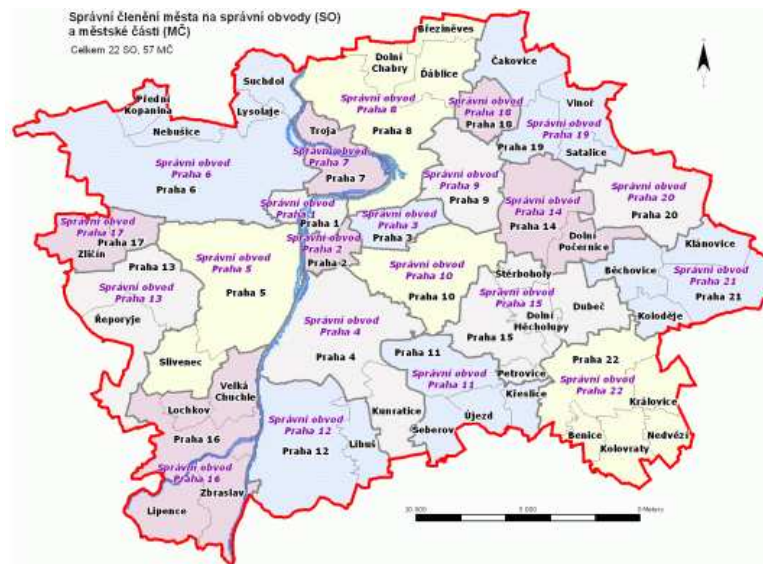


Obr. 1: Poloha hl. m. Prahy [40]

Hlavní město Praha patří k nejdůležitějším hospodářským centrům Česka. Vedle význačného filmového průmyslu a turistiky se zde nachází i mnoho závodů zpracovatelského průmyslu.

Hrubý domácí produkt ke konci roku 2009 činil 946 630 mil. Kč. V přepočtu HDP na jednoho obyvatele je to 761 596 Kč. Nezaměstnanost činila v roce 2010 4,07 %.

[16]



Obr. 2: Správní členění hl. m. Prahy [49]

4.1.1 Doprava v hlavním městě Praha

V návaznosti na význam, polohu a postavení je Praha hlavním dopravním uzlem v Česku a významnou křižovatkou ve střední Evropě. Má rozsáhlou dopravní infrastrukturu.

Pražský železniční uzel je centrem dálkové i příměstské osobní dopravy. Velká pražská nákladová nádraží jsou v útlumu. Osobní vodní doprava má v Praze převážně rekreační a turistický význam. Hlavním pražským letištěm je letiště Praha - Ruzyně.

Místní komunikace procházejí postupným rozvojem a modernizací po celou dobu vývoje města. Hlavními dálkovými silničními tahy jsou dálnice D1 (Brno, Ostrava), D5 (Plzeň), D8 (Ústí nad Labem) a D11 (Hradec Králové).

Postupně jsou budovány dva rychlostní okruhy kolem Prahy, které mají být dokončeny kolem roku 2015. Doprava v centru je regulována zejména systémem zón placeného stání, v okrajových částech jsou zřizována parkoviště P + R. Kolem roku 2000 se začala prosazovat koncepce ucelené městské sítě cyklistických tras, na mnoha místech jsou budovány stezky pro cyklisty. Veřejná doprava dotovaná městem je začleněna do systému Pražské integrované dopravy.

4.1.1.1 Veřejná doprava

Rychlý a finančně výhodný způsob cestování po Praze zaručuje obyvatelům a návštěvníkům metropole městská hromadná doprava, která je zajišťována Dopravním podnikem hl. m. Prahy. Pro každodenní přepravu osob je v Praze a přilehlém regionu využíváno téměř dvou tisíc vozidel metra, tramvají a autobusů.

Pražská integrovaná doprava (PID)

PID je moderní integrovaný dopravní systém hromadné dopravy osob, který se postupně boduje na území hl. m. Prahy a na území Středočeského kraje. Je budována s cílem zajistit kvalitní dopravní obslužnost území podmiňující konkurenceschopnost hromadné dopravy vůči dopravě individuální. Rozhodujícími kritérii atraktivity integrovaného systému jsou čas, cena, pohodlí, spolehlivost a bezpečnost. Zahrnuje metro, tramvaje, železnici, městské a příměstské autobusové linky, lanovku a přívozy. Tento systém je postupně integrován společnými přepravními a tarifními podmínkami a jednotným dopravním řešením včetně koordinace jízdních řádů. Páteř pražské integrované dopravy tvoří kolejová doprava. Autobusová doprava je organizována především jako návazná doprava k terminálům budovaným u stanic kolejové dopravy.

4.1.1.2 Automobilová doprava

Praha je centrálním bodem všech dálničních tras. Před rozdělením Československa byla vybudována naše první dálnice D1 spojující Prahu s Brnem a Bratislavou. Rozestavěná je dálnice D8 Praha – Drážďany – Berlín a v plánu jsou i další dálniční propojení. Vysoká intenzita automobilové dopavy v centrálních částech města je důsledkem absence objízdnych silničních tras kolem Prahy a zejména vnitřního města. Dosud se podařilo u plánovaných dvou okruhů vybudovat pouze dílčí segmenty.

4.1.1.3 Vlaková doprava

Praha je jedním z nejvýznamnějších uzlů železniční dopavy v ČR a to jak pro dálkovou dopravu, tak zejména pro dopravu příměstskou. Investice, které jsou v posledních letech do tohoto ekologického způsobu dopavy směřovány, mají významně zvýšit vliv tohoto druhu cestování v rámci městské a příměstské osobní dopavy. Důraz je kladen i na rozvoj železniční dopavy na evropské úrovni při současném útlumu dopavy na méně využívaných tratích. Je připravována přestavba klíčových tahů pro provoz expresních vlaků, který zajistí vysoký komfort cestování na dlouhých tratích, zvláště mezinárodních. Vlaky, které obsluhují příměstské oblasti, jsou pak integrovány do pražské integrované dopavy.

V Praze jsou čtyři významná nádraží – Wilsonovo, Holešovice, Masarykovo a Smíchov.

4.1.1.4 Letecká doprava

Letecká doprava osobní i nákladní je v Praze provozována zejména na letišti Praha–Ruzyně. Letiště Praha odbavuje ročně přes 12 milionů cestujících a jejich počet stále roste. Své služby zde nabízí více než 50 leteckých společností, které spojují Prahu s více než 120 destinacemi po celém světě.

Pro pražské letiště je velmi důležitý právě rozvoj dálkové dopavy, díky ní totiž přibývá cestujících, kteří českou metropolí využívají jako přestupní bod pro let do vzdálenějších destinací. V současné době se připravuje rozšíření letiště o novou paralelní dráhu, která umožní zvýšit kapacitu odletů a příletů.

4.1.2 Délka silnic, dálnic a železnic

Dopravní systém Prahy má díky dominantnímu postavení hlavního města významnou roli v rámci celé ČR. Jedná se o území s celkovou rozlohou 496 km² s rozvinutou osobní i nákladní automobilovou, železniční, leteckou i vodní dopravou.

Tab. 1: Délka silnic, dálnic, železnic a počet motorových vozidel v hl. m. Praze

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Délka silnic a dálnic (km)	66	72	72	72	72	72	72	72	73	73
v tom dálnice	10	11	11	11	11	11	11	11	11	11
silnice I. třídy	26	30	32	31	31	31	31	31	32	32
silnice II. třídy	31	31	30	30	30	30	30	30	30	30
silnice III. třídy	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Motorová vozidla (stav k 31. 12.)	697 306	717 364	735 331	757 168	779 386	815 504	846 914	887 094	921 818	925 533
z toho osobní automobily vč. dodávkových	534 034	546 861	554 714	568 980	580 446	599 603	610 799	624 778	633 688	635 092
nákladní automobily	43 469	47 679	53 481	57 817	64 525	76 251	90 446	108 003	124 368	122 993
silniční tahače	2 196	2 294	2 379	2 246	2 206	2 369	2 467	2 534	2 217	1 934
návěsy	2 156	2 168	2 299	1 989	2 061	2 178	3 456	4 013	4 407	4 256
autobusy	2 989	3 052	3 502	3 442	3 460	3 776	3 868	3 699	3 805	3 755
motocykly	50 153	51 941	54 392	55 912	57 616	61 145	64 283	68 502	72 037	73 659
Provozní délka železničních tratí (km)	-	-	-	241	240	246	245	243	246	248

Zdroj: [19]

Délka silnic a dálnic bez místních komunikací dlouhodobě osciluje kolem 72 km. Železniční systém tvořící tzv. pražský uzel, je tvořen sítí železničních tratí v celkové délce 248 km.

Železnice svojí osobní dopravou sice nemůžou konkurovat v přepravě osob uvnitř města zejména díky dlouhým časovým intervalům, u vzdálenějších městských oblastí jako Klánovice, Radotín a mimopražských lokalit mají vlaková spojení s centrem stále značný význam. Rozvoj této dopravy je navíc v současnosti preferován.

4.1.3 Dopravní nehodovost

Počet dopravních nehod v jednotlivých letech není srovnatelný, neboť v tomto období došlo ke změně podmínek, kdy jsou řidiči povinni nehodu hlásit Policii ČR. Vývoj nehodovosti je sledován především pomocí následků, tedy počtu usmrcených a raněných osob, které současně zohledňují závažnost dopravních nehod.

Rok	Celkem nehod		smrtelná zranění		Smrtelná a těžká zranění (KSI)		vážná zranění		lehká zranění	
	počet	%	počet	%	počet	%	počet	%	počet	%
1990	18 024	50	94	115	463	83	369	77	2 806	76
2002	35 888	100	82	100	559	100	477	100	3 679	100
2003	35 589	99	65	79	531	95	466	98	3 509	95
2004	29 598	82	56	68	484	87	428	90	3 313	90
2005	33 349	93	61	74	454	81	393	82	2 603	71
2006	34 689	97	56	68	413	74	357	75	2 047	56
2007	33 484	93	33	40	385	69	352	74	1 923	52
2008	30 251	84	38	46	372	67	334	70	1 941	53
2009	15 853	44	40	49	387	69	347	73	2 082	57

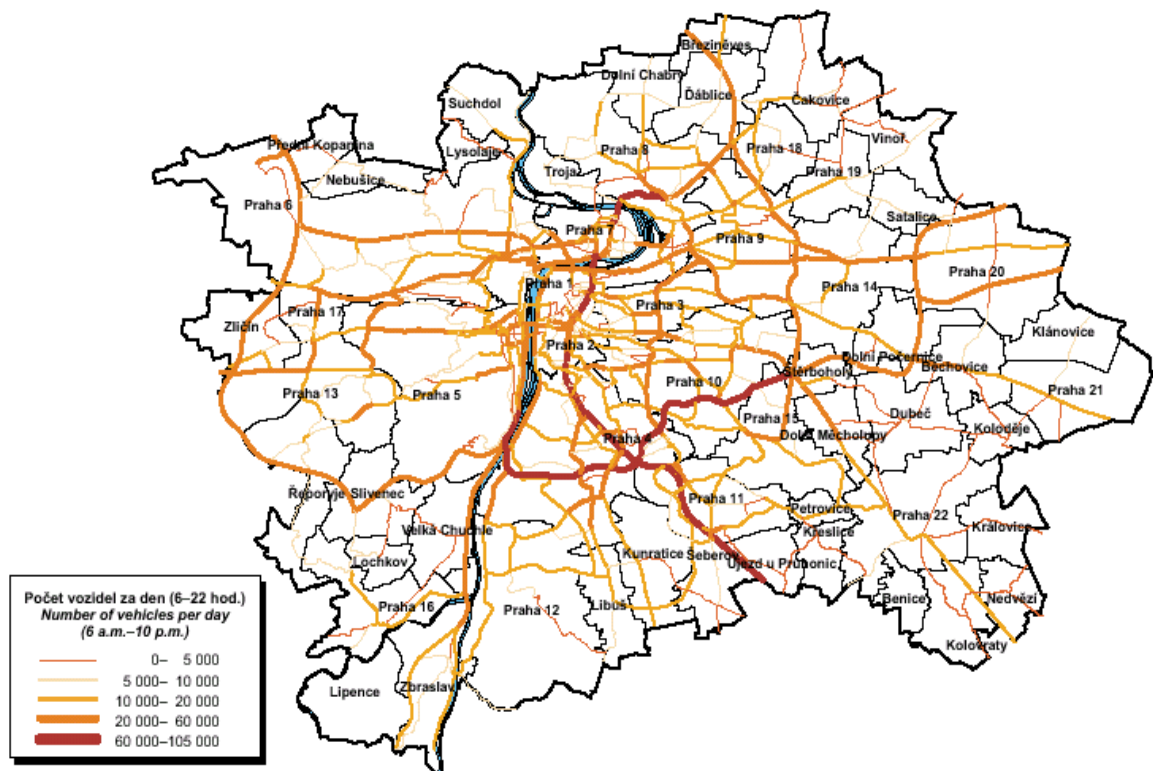
Obr. 3: Vývoj nehodovosti a následků v hl. m. Praha [34]

V roce 2004 byla vládou ČR schválena Národní strategie BESIP a z ní vyplývající cíl snížit počet usmrcených na komunikacích v roce 2010 na 50 % úrovně roku 2002. V případě Prahy to znamená méně jak 41 usmrcených. Daný cíl Praha splnila již v roce 2007 a i přes mírný nárůst počtu usmrcených v roce 2009 stále plní.

Podle výše uvedené tabulky klesl počet následků mezi roky 2002 a 2009 o 42 usmrcených, 130 těžce a 1 597 lehce zraněných osob. [34]

4.1.4 Intenzita dopravy v hl. m. Praze

V roce 2006 přibýlo v Praze celkem 11 285 registrovaných motorových vozidel. Z tohoto počtu bylo 3 435 osobních automobilů. Ke konci roku 2006 připadal v Praze jeden osobní automobil na 1,96 obyvatele.



Obr. 4: Intenzita dopravy v hl. m. Praha [55]

V automobilové dopravě České republiky zaujímá hlavní město Praha specifické postavení, projevující se v nadprůměrně vysokých intenzitách i dopravních výkonech ve srovnání s jinými českými městy nebo s dálnicemi a silnicemi v extravilánu.

4.2 Středočeský kraj

Středočeský kraj leží uprostřed Čech. Velikostí, počtem obcí i obyvatel patří mezi největší kraje České republiky. Jeho rozloha (11 015 km²) zabírá téměř 14 % území ČR a je přibližně 1,9 krát větší než je průměrná rozloha kraje v České republice. K 31. 12. 2010 měl Středočeský kraj 1 264 978 obyvatel. Území kraje se dělí na 12 okresů s 10 okresními městy.



Obr. 5: Poloha Středočeského kraje [51]

Míra nezaměstnanosti je dlouhodobě nižší proti republikovému průměru. Existují rozdíly v nezaměstnanosti uvnitř kraje, ovlivněné opět blízkostí Prahy. K 30. 4. 2011 byla míra nezaměstnanosti 7,05 %. Hrubý domácí produkt na obyvatele ve Středočeském kraji v roce 2009 vykazoval 91,8 % průměrné úrovně HDP na obyvatele České republiky.

Poloha Středočeského kraje významně ovlivňuje jeho ekonomickou charakteristiku. Je pro něj charakteristická rozvinutá zemědělská i průmyslová výroba. Stěžejním průmyslovým odvětvím jsou strojírenství, chemie a potravinářství. Několika významnějšími podniky je zastoupeno i sklářství, keramika a polygrafie. Ústup zaznamenaly dříve tradiční obory těžba uhlí, ocelářství a kožedělný průmysl. Ve srovnání s odvětvovou strukturou zaměstnanosti v Česku je v kraji nadprůměrně zastoupena průmyslová výroba a zemědělství, naopak podíl stavebnictví a služeb na celkové zaměstnanosti je nižší, oblast služeb však vykazuje v posledních letech progresivní růst.

[29,51]



Obr. 6: Správní členění Středočeského kraje [50]

4.2.1 Doprava ve Středočeském kraji

Úzká vazba s hlavním městem, hustá dopravní síť, činí polohu kraje mimořádně výhodnou. Středočeský kraj má kromě Prahy nejhustší, ale také nejpřetíženější dopravní síť v republice. Přes území kraje vedou do hlavního města historicky radiálně uspořádané hlavní železniční i silniční tranzitní sítě. Svě zastoupení v kraji má i vodní doprava.

4.2.1.1 Veřejná doprava

Středočeský kraj má vzhledem ke své poloze okolo hlavního města Prahy ideální podmínky pro rozvoj intenzivní příměstské dopravy. V uplynulém desetiletí byl postupně zaveden tzv. taktový jízdní řád na všech dvoukolejných tratích zaústěných do hlavního města Prahy s intervalem nejprve 60 minut, postupně v dopravních špičkách 30 minut a případně i méně.

V kraji až na jednu výjimku neexistuje obec bez autobusového či vlakového spojení. V odlehlých menších obcích je však toto spojení nedostatečné a nevyhovující, a pokud není řešeno individuální dopravou, bývá častou příčinou vysoké nezaměstnanosti.

Rovněž v hromadné přepravě osob je ve Středočeském kraji více používána autobusová doprava než železniční. Převahu autobusové dopravy před osobní železniční dopravou dokresluje i počet spojů. Autobusových spojů bylo v rámci kraje téměř 3x více než vlakových a jejich počet od roku 2000 vzrostl o 15 tisíc.

4.2.1.2 Automobilová doprava

Hlavní silniční tahy ve Středočeském kraji tvoří síť mezinárodních dálnic a rychlostních komunikací: dálnice D1 vedoucí z Prahy – Spořilova do Brna a dále na Slovensko, Rakousko, Maďarsko a Polsko, D5 směřující přes Beroun do Plzně a na dálniční přechod se SRN Rozvadov, dálnice D8 do Ústí nad Labem a SRN a dálnice D11 z Prahy – Horních Počernic do Hradce Králové, plánovaná až po hraniční přechod s Polskem – Královec. Z této komunikace je zatím v provozu 42 km dlouhý úsek do Libice n. Cidlinou, dalších 20 km na území kraje je rozestavěno. Rychlostní komunikaci jsou rovněž čtyři: R4 do Příbrami, R6 na Nové Strašecí a Karlovy Vary, R7 na Slaný a Louny a R10 přes Turnov a Harrachov do Polska. Všechny tyto komunikace spolu s dalšími 3 silnicemi I. třídy ústí na tzv. Pražský okruh, který má charakter pouze rychlostní komunikace, takže

ve špičkách vzniká vysoká koncentrace dopravy a příjezdové cesty se stávají neprůjezdnými.

Vzhledem k délce silnic má Středočeský kraj 5. nejméně zatíženou silniční síť ze všech krajů republiky. Současná silniční síť kraje tak sice dobře vyhovuje svou hustotou, nikoli však kapacitou především na hlavních tazích.

Ve Středočeském kraji je vysoká koncentrace hospodářské činnosti a poměrně velká hustota dopravní sítě, což spolu s velmi výhodnou polohou tvoří dobré podmínky pro vysoké výkony v nákladní dopravě. Přes Středočeský kraj i uvnitř kraje je realizován největší objem přepravy nákladů po silnice ze všech krajů republiky

4.2.1.3 Železniční doprava

Hlavní železniční tahy procházejí Středočeským krajem v koridorech, které navazují na strukturu mezinárodních koridorů a spojují republiky se sousedními zeměmi. V současnosti probíhá její modernizace a optimalizace. Nejpropracovanější je koridor vedoucí ze státních hranic s Německem přes Děčín do Prahy, dále přes Kolín, Českou Třebovou, Brno, na hraniční přechod Břeclav. Další tratě charakteru koridoru jsou z Prahy přes Benešov, České Budějovice na hraniční přechod Horní Dvořiště a z Prahy přes Beroun na Plzeň. Jediná významná mezinárodní trať ve Středočeském kraji, která nevede přes Prahu je z Děčína přes Mělník, Nymburk a Kolín, kde navazuje na I. koridor a pokračuje přes Brno do Břeclavi.

4.2.1.4 Vodní doprava

Středočeským krajem prochází téměř 8/4 Labsko – vltavské vodní cesty, která má napojení na evropskou síť vodních cest a spojení s evropskými přístavy. Je to jediná souvislá vodní cesta v ČR v celkové délce 303 km, v nákladní dopravě je však v současnosti málo využívána.

[29,51]

4.2.2 Délka silnic, dálnic a železnic

V roce 2009 bylo ve Středočeském kraji 194 km dálnic, což představovala necelou třetinu všech dálnic v České republice. Nepočítáme-li Prahu, je dálniční síť kraje

po Jihomoravském kraji nejhustší. Středočeský kraj má téměř 10 tisíc km silnic, což je nejvíce v republice. Nejvyšší je i hustota silniční sítě, která přesahuje republikový průměr. Jedná se však o poměrně zastaralou síť převážně nižších tříd.

Také délka železniční sítě je poměrně vysoká. V roce 2009 byla celková délka tratí 1 278 km.

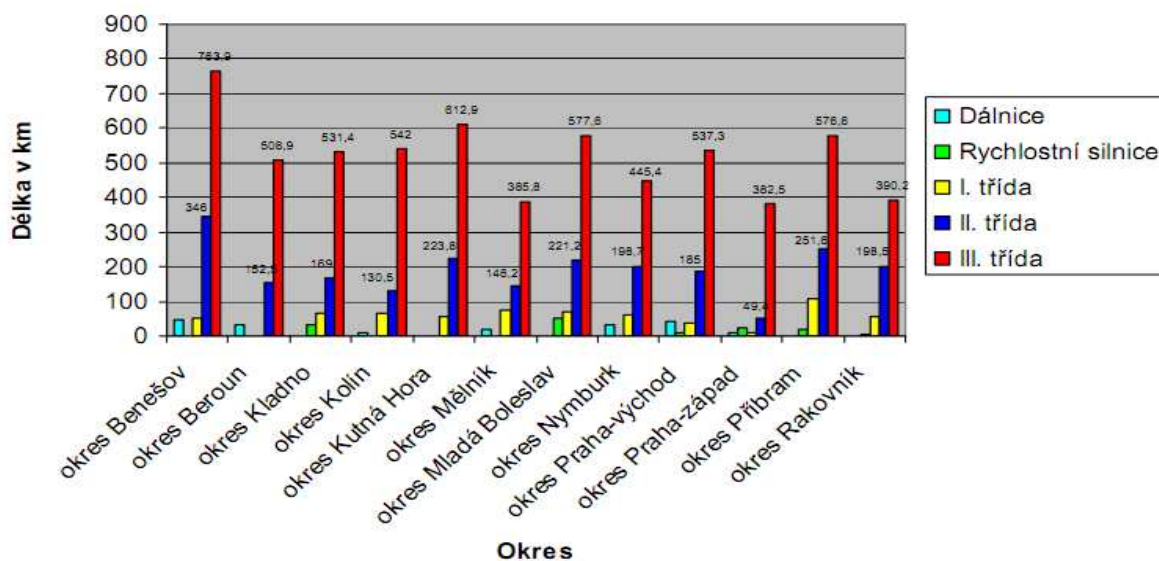
Tab. 2: Délka silnic, dálnic, železnic a počet motorových vozidel ve Středočeském kraji

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Délka silnic a dálnic (km)	9 565	9 566	9 564	9 564	9 574	9 574	9 597	9 602	9 613	9 617
v tom dálnice	167	172	172	172	174	174	192	195	194	194
silnice I. třídy	785	775	775	775	780	780	778	780	796	795
silnice II. třídy	2 364	2 371	2 369	2 369	2 369	2 369	2 367	2 368	2 368	2 372
silnice III. třídy	6 249	6 249	6 248	6 249	6 251	6 251	6 259	6 260	6 255	6 255
Motorová vozidla (stav k 31. 12.)	683 576	703 576	736 522	745 064	769 939	801 845	838 864	882 419	925 573	938 037
z toho osobní automobily vč. dodávkových	410 268	424 475	443 488	453 600	470 939	490 403	513 089	537 582	561 609	567 862
nákladní automobily	34 838	37 751	41 735	44 196	48 149	53 144	59 184	66 360	73 327	74 105
silniční tahače	3 237	3 674	3 916	3 925	3 698	3 537	3 202	2 939	2 761	2 394
návěsy	4 117	4 491	5 008	4 218	4 378	4 527	7 099	8 006	8 762	8 604
autobusy	2 179	2 163	2 608	2 519	2 528	2 527	2 533	2 602	2 535	2 348
motocykly	97 165	98 049	103 411	101 716	103 043	106 450	110 492	116 099	121 330	123 774
Provozní délka železničních tratí (km)	-	-	-	1 250	1 247	1 279	1 278	1 277	1 279	1 278

Zdroj: [29]

Zatímco délka silniční sítě se za sledované období příliš nezměnila, neustále roste počet všech druhů silničních dopravních prostředků. Podle počtu vozidel se nejvíce rozvíjela silniční nákladní doprava. Od roku 2000 vzrostl počet nákladních automobilů o 39 267, tedy o více než 1x tolik.

Graf 1: Délka dálnic, rychlostních silnic, silnic I., II. a III. třídy v km ve Středočeském kraji



Zdroj: [29]

Z grafu je patrné, že okresem Benešov prochází nejvíce kilometrů jak dálnic, tak i silnic II. a III. třídy. Rychlostní komunikace prochází jen šesti okresy. Nejdelší úsek silnice první třídy je v okrese Příbram.

Tab. 3: Délka dálnic, rychlostních komunikací, silnic I., II. a III. třídy podle okresů ve Středočeském kraji

Okres	Dálnice	Rychlostní komunikace	Silnice			Celkem
			I. třídy	II. třídy	III. třídy	
okres Benešov	48,2	0	52,3	346	763,9	1 210,40
okres Beroun	34,9	0	0	152,5	508,9	696,3
okres Kladno	0	33,2	66,5	169	531,4	800,1
okres Kolín	10,3	0	66,2	130,5	542	749
okres Kutná Hora	0	0	56,1	223,8	612,9	892,8
okres Mělník	16,7	0	73	146,2	385,8	621,8
okres Mladá Boleslav	0	51,5	69,9	221,2	577,6	920,2
okres Nymburk	33,8	0	59,8	198,7	445,4	737,6
okres Praha-východ	42	10,9	36,4	185	537,3	811,6
okres Praha-západ	8,3	22,7	11,6	49,4	382,5	574,7
okres Příbram	0	19,1	107,6	251,6	576,6	954,9
okres Rakovník	0	2,8	55,8	198,5	390,2	647,3
CELKEM	194,2	140,2	655,2	2 372,40	6 254,60	9 616,60

Zdroj: [29]

4.2.3 Dopravní nehodovost

Za období roku 2009 došlo na území Středočeského kraje k celkem 11 183 nehodám v silničním provozu, při kterých bylo 124 osob usmrceno, 556 osob těžce zraněno a 3 473 osob lehce zraněno.

Tab. 4: Dopravní nehodovost podle okresů ve Středočeském kraji

	Nehody celkem			Usmrcené osoby			Zraněné osoby					
							těžce	lehce	těžce	lehce	těžce	lehce
	2007	2008	2009	2007	2008	2009	2007	2007	2008	2008	2009	2009
Středočeský kraj	24 254	22 053	11 183	201	166	124	716	3 705	656	3 650	556	3 473
Benešov	2 333	2 130	1 213	22	21	13	54	444	65	408	55	464
Beroun	1 657	1 403	566	8	11	5	35	240	21	257	21	162
Kladno	2 524	2 188	1 249	25	21	16	107	403	91	363	83	355
Kolín	1 812	1 619	567	11	8	7	43	231	43	219	49	206
Kutná Hora	1 006	851	411	9	9	9	60	163	28	134	23	166
Mělník	1 709	1 564	789	28	14	10	62	254	60	250	51	151
Mladá Boleslav	2 664	2 408	1 250	28	22	9	79	353	83	305	69	329
Nymburk	1 620	1 577	793	12	11	12	26	345	28	371	28	316
Praha - východ	3 715	3 335	1 706	27	19	10	96	430	68	449	63	460
Praha - západ	2 388	2 425	1 226	7	8	10	68	288	67	353	45	323
Příbram	1 908	1 689	1 010	12	13	12	63	345	75	326	53	352
Rakovník	918	864	403	12	9	11	23	209	27	215	16	189

Zdroj: [29]

Relativní pokles počtu nehod ve Středočeském kraji je v rámci ČR 4. nejmenší. Pokles je realizován snížením všech druhů nehod a největší relativní pokles je u nehod s usmrcením. U jednotlivých okresů je okres s největším počtem nehod okres Kladno, nejméně nehod se v roce 2009 událo v okrese Rakovník.

Tab. 5: Dopravní nehodovost podle okresů ve Středočeském kraji

	Nehody způsobené pod vlivem alkoholu			Hmotná škoda v tis. Kč			Dopravní nehody na 1000 obyvatel		
	2007	2008	2009	2007	2008	2009	2007	2008	2009
Středočeský kraj	1 006	1 033	789	1 364 368	1 267 464	867 649	20,4	18,1	9,0
Benešov	76	76	65	156 567	139 734	105 594	25,3	22,9	12,9
Beroun	78	79	51	70 485	60 249	33 916	20,7	17,1	6,8
Kladno	137	426	90	145 477	123 072	95 417	16,4	14,0	7,9
Kolín	65	62	59	77 834	78 404	32 492	19,7	17,3	6,0
Kutná Hora	48	35	32	47 351	50 979	28 718	13,5	11,4	5,5
Mělník	78	66	55	118 286	113 840	68 426	17,7	15,8	7,8
Mladá Boleslav	150	110	83	113 599	105 639	83 235	22,3	19,7	10,1
Nymburk	83	105	55	94 612	107 425	76 674	18,5	17,6	8,7
Praha - východ	90	134	110	245 638	212 106	139 570	30,0	25,4	12,3
Praha - západ	75	108	84	157 270	148 076	101 530	23,2	22,2	10,7
Příbram	83	87	66	89 606	84 406	71 571	17,3	15,2	9,0
Rakovník	43	45	39	47 643	43 534	30 506	17,3	15,9	7,3

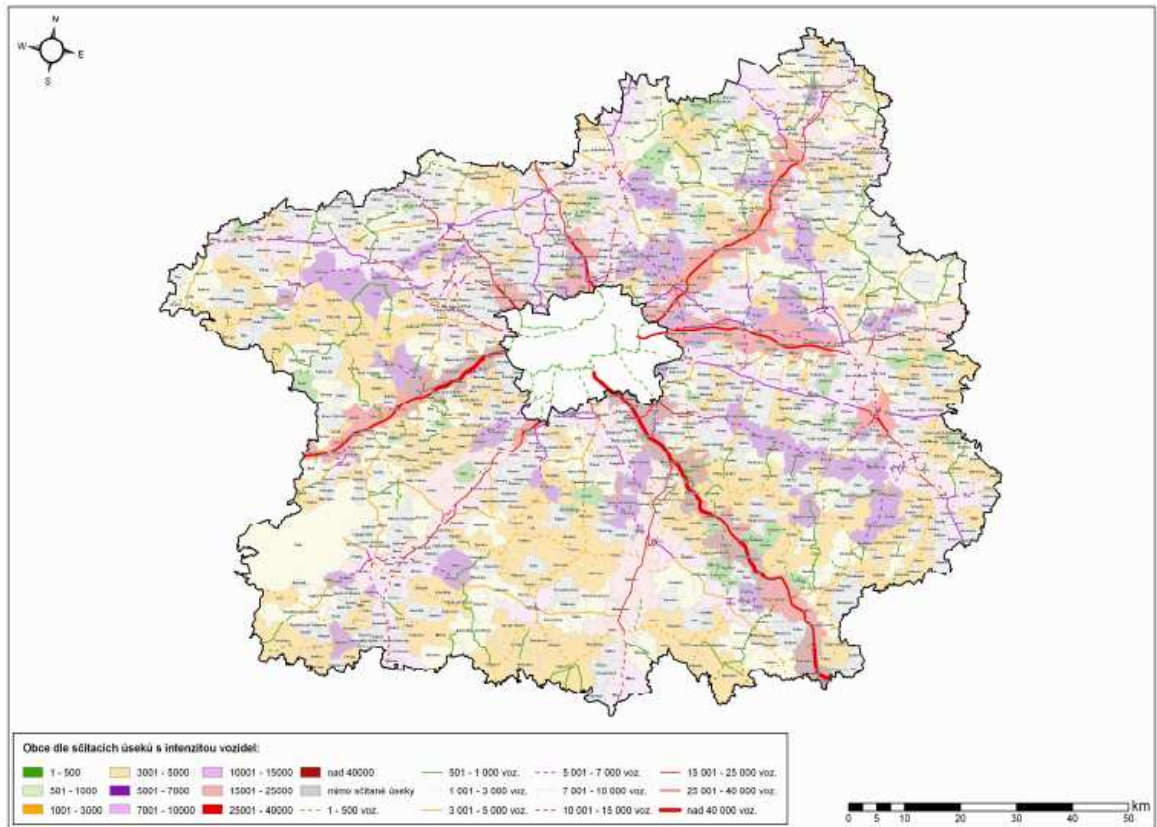
Zdroj: [29]

Pod vlivem alkoholu bylo v roce 2009 celkem způsobeno 798 nehod, což je oproti roku 2008 o 244 nehod méně. Nejvíce nehod pod vlivem alkoholu se stalo v okrese Praha–východ, nejméně v okrese Kutná Hora.

V roce 2009 byla způsobena hmotná škoda, podle odhadu dopravní policie na místě nehody, ve výši 867,7 mil. Kč.

4.2.4 Intenzita dopravy

Středočeský kraj patří společně s Prahou mezi území s nejvyšší intenzitou dopravy v České republice. Příčinou je spádové území Prahy, suburbanizace v pražském okolí a komerční a logistický centra v okolí hlavního města.



Obr. 7: Intenzita dopravy ve Středočeském kraji [55]

Největší intenzity dopravy jsou dosahována na hlavních dopravních tepnách spojujících Prahu se zbytkem ČR, na kterých se směrem k Praze intenzita dopravy zvyšuje. Jedná se o dálnici D1, D5, D8 a rychlostní silnice R4, R7 a R10.

[55]

Tab. 6: Intenzita dopravy ve Středočeském kraji

Kategorie	Sčítací úsek s intenzitou vozidel			Počet obcí, jejichž územím prochází sčítaný úsek komunikace dané intenzity
	1	až	500	
1	1	až	500	36
2	501	až	1000	82
3	1001	až	3000	243
4	3001	až	5000	115
5	5001	až	7000	85
6	7001	až	10000	74
7	10001	až	15000	81
8	15001	až	25000	75
9	25001	až	40000	64
10	nad 40000			30
9999	nesčítané úseky			261

Zdroj: [29]

Z tabulky je patrné, že nejvíce komunikací má intenzitu celkové dopravy v rozmezí 1 001 až 3 000 vozidel za 24 hodin. Výrazněji je dále zastoupena kategorie s intenzitou dopravy do 3 001 do 5 000 vozidel za 24 hodin. Jinak je rozdělení území dotřených obcí do jednotlivých kategorií poměrně vyrovnané

4.3 Karlovarský kraj

Karlovarský kraj se svou rozlohou 3 314 km² řadí k těm nejmenším, zaujímá pouze 4,2 % území České republiky. Leží na nejzápadě Čech. K 31. 12. 2010 zde žilo celkem 307 444 obyvatel, což je nejméně ze všech krajů. Hustota obyvatel je 92 na km². Míra nezaměstnanosti k 30. 4. 2011 činila 10,27 %.



Obr. 8: Poloha Karlovarského kraje [35]

V Karlovarském kraji je významně zastoupeno lázeňství a těžba. V kraji jsou významné stáčírny minerálních vod, které souvisí s bohatým výskytem pramenů. Na území kraje jsou sklářské podniky, chemický, keramický a energetický průmysl.

Administrativně se kraj dělí na 3 okresy. Rozlohou je největší okres Karlovy Vary, nejmenším okresem je Sokolov, třetím okresem je Cheb. Na území kraje se nachází 132 obcí, z toho 28 měst.



Obr. 9: Správní členění Karlovarského kraje [35]

4.3.1 Doprava v Karlovarském kraji

Dopravní systém Královéhradeckého kraje je značně různorodý. Zatímco v Polabské nížině je dopravní síť poměrně hustá, směrem k příhraničním pohořím se její hustota snižuje. Dopravní síť je charakterizovaná především paprskovitými tahy od krajského města Hradce Králové. Problémem kraje je nedostatečné dopravní napojení horských a rekreačních oblastí. Základním cílem kraje je zlepšení dopravního napojení regionu na ostatní území České republiky i směrem do zahraničí. Zkvalitnění a zkapacitnění komunikací a další dopravní infrastruktury by mělo vést k rozvoji podnikání a ke zlepšení životního prostředí v Královéhradeckém kraji.

4.3.1.1 Veřejná doprava

Veřejná autobusová doprava orientuje svoji pozornost spíše na dopravu mezi většími městy v regionu a na městskou hromadnou dopravu (Karlovy Vary, Cheb, Mariánské Lázně, Sokolov, Aš, Jáchymov), ale místa mimo jejich spojnice a místa s řidším osídlením jsou obsluhována pouze sporadicky. V těchto lokalitách jsou pak obyvatelé odkázáni většinou na vlastní dopravní prostředky. Tím dochází zčásti k migraci obyvatel do větších měst a také k nárůstu provozu na silnicích.

4.3.1.2 Automobilová doprava

Otevřením hranic mnohonásobně vzrostla zejména silniční doprava a to jak osobním vozů, tak zejména vozů nákladních s nepříznivými dopady na životní prostředí. I v důsledku toho dopravní infrastruktura neodpovídá potřebám rozvoje kraje.

V kraji je poměrně hustá síť silnic I., II. a III. třídy. Vzhledem k poloze kraje mají silnice I. třídy neregionální význam a jsou hlavními spoji do vnitrozemí i do Německa. Klíčovou komunikací pro kraj je rychlostní silnice R6, která po dokončení spojí kraj s Prahou.

4.3.1.3 Železniční doprava

Karlovarský kraj je pokryt relativně hustou sítí železničních tratí. Většina z nich byla vybudována na konci minulého století a od té doby nebyla podstatným způsobem modernizována, některé nádražní a provozní objekty jsou ve špatném stavebně technickém stavu. Na hlavních tazích jsou prováděny rekonstrukce některých úseků, část sítě byla elektrifikována. Některé tratě jsou součástí mezinárodní sítě. Železniční trať je součástí III. železničního koridoru. Provoz na tratích byl v posledních letech značně snížen. Na území Karlovarského kraje je toto omezení provozu citelné, neboť zde došlo k výraznému útlumu těžby hnědého uhlí, které tvořilo velkou část přepravované zátěže na českých drahách. Další odliv zátěže z kolejí byl způsoben jejich přesunem do silniční sítě.

4.3.1.4 Letecká doprava

V Karlových Varech je nejmenší mezinárodní letiště v ČR. Nachází se zde tři letiště: v Karlových Varech, v Chebu a v Mariánských Lázních. Karlovarské letiště má status letiště mezinárodního a jako na jediném se provozují pravidelné linky do Moskvy a Petrohradu. V posledních letech byly investovány značné prostředky do zlepšení podmínek cestujících a v navádění letadel. Letiště v Chebu a mariánských Lázních jsou využívány pro sportovní a rekreační létání. Zavedení pravidelného leteckého provozu by si vyžádalo značných investičních prostředků.

[39]

4.3.2 Délka silnic, dálnic a železnic

Celková délka silnic v roce 2009 činila 2 051 km, dálnice se na území kraje nenacházejí. Od roku 2000 se skladba silnic příliš nezměnila, převážnou část tvoří silnice III. třídy, silnice I. třídy se podílejí 11%. Provozní délka železničních tratí je 494 km.

Tab. 7: Délka silnic, dálnic, železnic a počet motorových vozidel v Karlovarském kraji

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Délka silnic a dálnic (km)	2 047	2 047	2 046	2 046	2 049	2 044	2 040	2 044	2 044	2 051
v tom dálnice	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
silnice I. třídy	222	222	222	222	227	226	221	226	226	227
silnice II. třídy	562	562	563	563	563	563	568	562	487	471
silnice III. třídy	1 263	1 263	1 261	1 261	1 259	1 255	1 251	1 256	1 331	1 353
Motorová vozidla (stav k 31. 12.)	138 544	141 888	146 786	149 562	153 861	159 882	167 710	175 912	182 256	180 782
z toho osobní automobily vč. dodávkových	94 926	97 697	100 792	103 952	106 900	111 308	116 630	121 850	125 542	123 818
nákladní automobily	7 584	8 047	8 695	8 983	9 780	10 656	11 879	13 032	14 047	13 774
silniční tahače	722	760	820	707	659	614	529	496	404	346
návěsy	801	844	948	717	778	766	1 220	1 428	1 494	1 486
autobusy	505	519	639	569	591	588	605	603	600	549
motocykly	14 171	14 107	14 509	14 407	14 591	14 995	15 592	16 410	17 131	17 304
Provozní délka železničních tratí (km)	-	-	-	493	493	493	493	493	493	494

Zdroj: [22]

Počet motorových vozidel od roku 2000 vzrostl o necelou třetinu z 138 544 na 180 782. Největší nárůst byl zaznamenán u osobních automobilů. V roce 2009 dosahoval jejich počet 123 818. Množství nákladních automobilů, silničních tahačů, návěsů i autobusů začal od roku 2002 mírně klesat.

Tab. 8: Délka dálnic, rychlostních komunikací, silnic I., II. a III. třídy podle okresů v Karlovarském kraji

Kraj, okresy	Délka silnic a dálnic	v tom				
		dálnice	silnice I. třídy	z toho rychlostní silnice	silnice II. třídy	silnice III. třídy
Karlovarský kraj	2 051	-	227	15	471	1 353
Cheb	698	-	78	12	152	468
Karlovy Vary	832	-	126	3	172	534
Sokolov	520	-	22	-	147	351

Zdroj: [22]

Na celkové délce silnic kraje se největší měrou podílí okres Karlovy Vary, nejméně pak okres Sokolov. Silnic I. třídy je v karlovarském okrese více než 50 %, v sokolovském méně než 10 %. Přes nízký podíl silnic na Sokolovsku je zde nejhustší síť silnic, nejméně hustá silniční síť je naopak v okrese Karlovy Vary.

4.3.3 Dopravní nehodovost

V roce 2009 se v kraji stalo 1 772 dopravních nehod, což je o 38 % méně než v předchozím roce. Mírně vzrostl počet těžce zraněných osob, ale zároveň poklesl počet lehce zraněných osob. Počet usmrcených osob vzrostl v roce 2008 oproti roku 2007 o 7 osob, v roce 2009 zůstal tento stav nezměněn.

Tab. 9: Dopravní nehodovost podle okresů v Karlovarském kraji

	Nehody celkem			Usmrcené osoby			Zraněné osoby					
							těžce	lehce	těžce	lehce	těžce	lehce
	2007	2008	2009	2007	2008	2009	2007	2007	2008	2008	2009	2009
Karlovarský kraj	5 680	4 658	1 772	27	34	34	117	719	98	706	114	691
Cheb	1 627	1 319	535	7	11	10	57	177	41	150	37	162
Karlovy Vary	2 492	1 977	807	15	13	15	37	294	40	318	44	337
Sokolov	1 561	1 362	430	5	10	9	23	248	17	238	33	192

Zdroj: [22]

K nejvíce nehodám došlo v okrese Karlovy Vary (807). Zde je také nejvyšší počet usmrcených osob. V okrese Cheb došlo k výraznému poklesu těžce zraněných osob. U zbylých dvou okresů měl ale tento stav naopak rostoucí tendenci.

Tab. 10: Dopravní nehodovost podle okresů v Karlovarském kraji

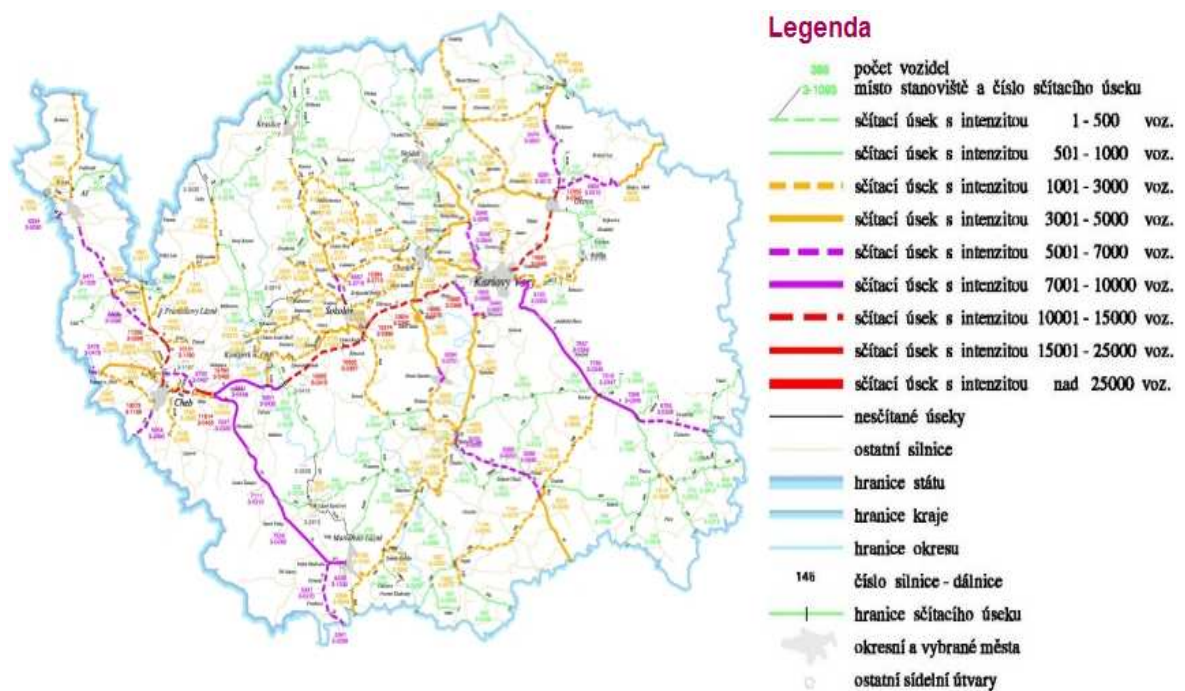
	Nehody způsobené pod vlivem alkoholu			Hmotná škoda v tis. Kč			Dopravní nehody na 1000 obyvatel		
	2007	2008	2009	2007	2008	2009	2007	2008	2009
Karlovarský kraj	283	269	207	218 708	200 402	116 332	18,6	15,1	5,8
Cheb	88	94	69	62 282	57 938	33 006	17,3	13,8	5,6
Karlovy Vary	107	94	80	102 000	93 551	54 434	21,1	16,5	6,7
Sokolov	88	81	58	54 426	48 913	28 892	16,8	14,6	4,6

Zdroj: [22]

Pod vlivem alkoholu se stalo nejvíce nehod v okrese Karlovy Vary, zde také vznikla nejvyšší hmotná škoda 54 434 tis. Kč. Z hlediska celého kraje došlo meziročně k poklesu nehod způsobených pod vlivem alkoholu o 62 nehod, tj. 23 %.

4.3.4 Intenzita dopravy v Karlovarském kraji

Odlehlost Karlovarského kraje a charakter přírodních podmínek způsobují nižší intenzitu dopravy v kraji. Nejvyšší intenzity dopravy byly zjištěny na silnici R6 procházející pánevní oblasti ve směru Cheb – Sokolov – Karlovy Vary a na hlavních spojnicích s Ústeckým krajem, Prahou a Plzeňským krajem. Horské oblasti kraje mají intenzity dopravy velmi malé. [55]



Obr. 10: Intenzita dopravy v Karlovarském kraji [55]

4.4 Ústecký kraj

Ústecký kraj leží na severozápadě České republiky. Rozloha kraje je 5 335 km², což představuje 6,8 % rozlohy České republiky. Zemědělská půda zaujímá více než 50 % území kraje, lesy se rozkládají na 30 % a vodní plochy na 2 % území. Míra nezaměstnanosti v kraji k 31. 5. 2011 byla 12,51 %.

Hospodářský význam kraje je historicky dán značným nerostným bohatstvím, zejména rozsáhlými ložisky hnědého uhlí, uloženými nízko pod povrchem. Z dalších důležitých

Průmyslová činnost z minulosti měla a dosud má nepříznivý dopad na kvalitu životního prostředí. Silně rozvinutá povrchová těžba značně poškodila přirozenou tvář krajiny, která se postupně obnovuje jen v nákladnou rekultivaci. Dobře známy jsou i problémy s emisí situací v kraji. V posledním desetiletí došlo k výraznému zlepšení, což lze dokumentovat snižujícím se množstvím emisí, ale i přesto je kraj vnímán jako oblast s nejpoškozenějším životním prostředím.

[16]

4.4.1 Doprava v Ústeckém kraji

Ústeckým krajem prochází důležité železniční a silniční dopravní tepny, proto má toto území významnou polohu zejména pro vazbu na Evropskou unii. Teplickým a litoměřickým okresem vede důležitá mezinárodní trasa E55 spojující jih a sever Evropy, která v obci Cínovec opouští naši republiku a směřuje dále do Drážďan.

Koncem roku 2006 byl uveden do provozu nový úsek dálnice D8 přes Krušné hory s napojením na německou dálnici A17. Dalším významný silniční tah je také spojnice ze Spolkové republiky Německo přes Chomutov a Louny do Prahy. Hlavním železničním tahem je mezinárodní trať z Německa přes Ústí nad Labem do Prahy. Řeka Labe je nejdůležitější vodní cestou v České republice a umožňuje lodní přepravu do Hamburku, přístavu v Severním moři.

Na území kraje se nalézají 14 silničních celních přechodů, 3 železniční, 1 říční a mnoho nově zbudovaných přechodů pro pěší a cyklisty.

4.4.1.1 Veřejná doprava

Veřejná doprava je v Ústeckém kraji zajišťována vlaky, autobusy, lokálně také rekreačními lodními linkami na Labi. V regionu chybí integrovaný dopravní systém, k němuž by bylo možné využít relativně hustou síť železnic s páteří podkrušnohorskou trasou. Potenciální růst spočívá také v pokračujícím rozvoji příhraničních vlakových a autobusových spojů.

Hustota železniční sítě i dopravní obslužnost vlaky je v rámci ČR výrazně nadprůměrná, zvláště v Mostecké pánvi a podél toku Labe. Hlavním železničním uzlem je Ústí nad Labem, odkud jezdí kromě regionálních spojů i přímé dálkové vlaky do různých míst v ČR i v zahraničí. Druhým nejvýznamnějším uzlem je Děčín. Jednotlivé

části Ústeckého kraje jsou vlakovými spoji dobře propojené, výjimkou je izolovaně ležící Šluknovský výběžek, který je po železnici napojen spíše na Liberecký a Středočeský kraj.

Autobusová doprava je organizována z relativně velkého počtu středisek. Některé lokální spoje vyjíždějí také z menších center. Tím je v rámci ČR zajištěna nadprůměrná dopravní obslužnost propojenost jednotlivých částí kraje autobusovou dopravou.

Městská hromadná doprava se nachází ve městech Děčín, Ústí nad Labem, Teplice–Dubí, Bílina, Duchov, Most – Litvínov – Meziboří, Chomutov–Jirkov, Kadaň, Klášterec nad Ohří, Žatec a Louny. Jedním z hlavních problémů kraje je absence integrovaného systému hromadné dopravy v podkrušnohorských městech s využitím železnic, regionální autobusové i městské dopravy.

4.4.1.2 Silniční doprava

Celková silniční síť v kraji měří téměř 4 200 km. Současná úroveň i kapacita stávajících dopravních sítí, objektů a zařízení není plně uspokojivá a vyhovující. Plošné rozmístění sítě je nepříznivé v okrese Most, komunikačně výrazně izolovaném ve spojení s Prahou i sousedním Saskem, v regionální úrovni v okrese Děčín a v okresech Ústí nad Labem a Litoměřice s omezeným silničním propojením obou břehů Labe. Silnice II. a III. třídy jsou většinou ve špatném technickém stavu, přičemž u řady silnic III. třídy převládá havarijný stav. U řady větších a středně velkých měst chybí silniční obchvaty.

Předpokladem pro rozvoj dopravy v Ústeckém kraji je dobudování dálniční a nadřazené silniční sítě, která by odpovídala dopravním sítím v zemích Evropské unie. Nejdůležitějšími připravovanými stavbami, které zkvalitní dopravní propojení Ústeckého kraje na okolní centra je především dostavba dálnice D8 a postupná přestavba silnic I/7 a I/6 na rychlostní silnice R7 a R6. Ústecký kraj také čelí problémům s vysokou intenzitou dopravy v některých městech. To by měla vyřešit výstavba obchvatů okolo sídel.

4.4.1.3 Železniční doprava

Páteřním mezinárodním tahem je celostátní železnice č. 090/815 – I. tranzitní železniční koridor, který je součástí IV. transevropského multimodálního koridoru. Koridor je dokončen v celé své délce.

Ostatní hlavní a nejzatíženější tratě jsou zpravidla dvoukolejné a elektrifikované, vedlejší tratě jsou jednokolejné s motorovým provozem, často v zanedbaném stavu a málo vytížené. Železniční síť a infrastruktura vyžadují zásadní přestavbu a modernizaci jednotlivých tratí, včetně koncepčního přehodnocení využitelnosti některých regionálních tratí tak, aby dráha mohla být začleněna jako plnohodnotný systém do celkové integrované přepravní struktury pro osobní i nákladní dopravu s působností překračující hranice.

4.4.1.4 Letecká doprava

Letecká doprava je v kraji v současné době omezena a má pouze okrajový význam. V kraji se nenachází žádné letiště mezinárodního významu, pouze síť veřejných vnitrostátních neveřejných letišť využívaných pro sportovní létání nebo hospodářskou činnost.

4.4.1.5 Vodní doprava

Ústeckým krajem protékají řeky Labe a Ohře, obě zařazené v koncepci dopravních sítí ČR jako dopravně využitelné vodní cesty. Labská vodní cesta, jež je součástí IV. transevropského multimodálního koridoru, je pro ČR a Ústecký kraj jedinou spojnici se sítí západoevropských vodních cest umožňující přístup do SRN, státu Beneluxu, severní Francie a do významných přímořských přístavů. Pro nákladní a rekreační osobní dopravu v kraji slouží říční přístavy Ústí nad Labem, Děčín, Hřensko a překladiště Ústí nad Labem a Děčín – Loubí. Výraznějším zvýšení objemu zvláště mezinárodní nákladní dopravy brání nedostatečné plavební podmínky ve středním úseku toku od Střekova přes Děčín po Magdeburg.

[53]

4.4.2 Délka silnic, dálnic a železnic

Celková délka silnic a dálnic v kraji činí 4 203 km, což představuje více než 78 kilometrů na každých 100 km² rozlohy a je tak o 8 km hustší než je celorepublikový průměr. Hustota silniční dopravní sítě je značně ovlivněna polohou a reliéfem daného území. Provozní délka železničních tratí se od roku 2003 zvýšila pouze o 3 kilometry na stávající počet 1 020 km.

Tab. 11: Délka silnic, dálnic, železnic a počet motorových vozidel v Ústeckém kraji

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Délka silnic a dálnic (km)	4 188	4 194	4 182	4 182	4 171	4 174	4 187	4 181	4 199	4 203
v tom dálnice	18	29	29	29	29	29	52	52	53	53
silnice I. třídy	502	488	487	487	490	490	492	491	491	494
silnice II. třídy	886	901	900	900	902	902	899	898	901	907
silnice III. třídy	2 782	2 774	2 764	2 765	2 750	2 752	2 743	2 740	2 754	2 750
Provozní délka železničních tratí (km)	-	-	-	1 017	1 019	1 020	1 019	1 023	1 020	1 020
Motorová vozidla (stav k 31. 12.)	405 186	413 061	422 697	433 639	445 959	462 731	486 094	511 273	531 295	529 217
z toho osobní automobily vč. dodávkových	255 216	261 241	267 779	277 718	287 136	299 173	314 873	330 841	342 766	339 721
nákladní automobily	20 765	21 816	23 502	24 489	26 473	28 846	32 585	36 617	39 585	39 322
silniční tahače	1 783	1 853	1 956	2 126	2 036	1 945	1 779	1 637	1 375	1 038
návěsy	2 083	2 180	2 324	2 084	2 065	2 056	3 217	3 496	3 585	3 299
autobusy	1 436	1 421	1 634	1 621	1 216	1 185	1 239	1 313	1 338	1 254
motocykly	58 280	58 856	59 315	59 344	59 745	61 040	62 773	65 189	67 497	68 268

Zdroj: [30]

Požadavek na zvyšování kvality silniční sítě klade mimo jiné rostoucí motorizace kraje. Počet evidovaných dopravních prostředků v kraji v roce 2009 představoval téměř 530 tisíc a proti roku vzrostl o více než 100 tisíc. Rozvoj individuální dopravy je patrný na rostoucím počtu osobních automobilů. Velký nárůst byl také u nákladních vozidel, což mimo jiné souvisí s rozvojem přepravy nákladů. Klesající tendenci můžeme spatřovat u autobusů a silničních tahačů.

Na severu u hranic, kde se části okresů rozkládají v horských oblastech je hustota silniční sítě nejnižší. Naproti tomu v litoměřickém a lounském okresu, které se nacházejí převážně v nížinné oblasti Poohří – Polabí, je jejich hustota vysoká. V ústeckém a teplickém okresu je hustota silnic velmi vysoká, což je způsobeno vysokou koncentrací obyvatel v aglomeraci Ústí nad Labem – Teplice a rozvinutou dopravní sítí v jejím zázemí.

Tab. 12: Délka dálnic, rychlostních komunikací, silnic I., II. a III. třídy podle okresů v Ústeckém kraji

Kraj, okresy	Délka silnic a dálnic	v tom				
		dálnice	silnice I. Třídy	z toho rychlostní silnice	silnice II. Třídy	silnice III. Třídy
Ústecký kraj	4 203	53	494	14	907	2 750
Děčín	617	-	71	-	147	399
Chomutov	627	-	68	-	137	421
Litoměřice	957	25	63	-	207	661
Louny	935	-	105	7	216	614
Most	273	-	63	-	56	154
Teplice	394	-	70	5	63	261
Ústí nad Labem	401	28	54	2	81	239

Zdroj: [30]

Ústecký kraj se podílem silnic vyšších tříd pohybuje nad celorepublikovým průměrem. Z okresního pohledu má nejvyšší podíl silnic I. třídy okres Louny, následovaný okresy Děčín a Teplice. Naproti tomu v okrese Ústí nad Labem se nachází pouze 14,9 % silnic vyšší třídy, včetně 28 km dálnice.

4.4.3 Dopravní nehodovost

Kvalita silniční sítě, množství a technický stav dopravních vozidel a v neposlední řadě způsobnost a chování řidičů významnou měrou ovlivňují nehodovost na silnicích.

V Ústeckém kraji došlo v letech 2007 až 2009 průměrně ročně k více než 11 tisícům nehod, při nichž bylo usmrceno průměrně ročně 78 osob a zraněno více než 2 200 osob.

Tab. 13: Dopravní nehodovost podle okresů v Ústeckém kraji

	Nehody celkem			Usmrcené osoby			Zraněné osoby					
	2007	2008	2009	2007	2008	2009	těžce	lehce	těžce	lehce	těžce	lehce
							2007	2007	2008	2008	2009	2009
Ústecký kraj	13 650	12 294	8 033	78	84	72	324	1 848	324	2 055	286	1 902
Děčín	2 127	1 840	966	11	15	12	60	296	52	277	48	234
Chomutov	1 929	1 767	1 064	12	9	8	40	226	35	245	35	244
Litoměřice	2 001	1 950	1 426	18	10	17	81	283	81	340	72	310
Louny	1 363	1 248	799	10	24	11	29	239	54	326	35	301
Most	1 305	1 151	826	3	8	5	29	254	17	234	19	197
Teplice	2 333	2 022	1 332	13	9	11	38	275	46	286	38	296
Ústí nad Labem	2 592	2 316	1 620	11	9	8	47	275	39	347	39	320

Zdroj: [30]

Nejvíce nehod (1 620) se událo v okrese Ústí nad Labem. Naopak okres Most vykázal výrazně nejnižší nehodovost. Rovněž zde bylo spolu s okresem Ústí nad Labem a Chomutov usmrceno nejméně osob. Nehůře ve statistikách nehodovosti dopadají v Ústeckém kraji okresy Louny a Litoměřice. Tyto okresy se průměrně podílí na celkovém počtu 15 usmrcenými osobami. Rovněž počty zraněných při dopravních byly na Litoměřicku nejvyšší.

Tab. 14: Dopravní nehodovost podle okresů v Ústeckém kraji

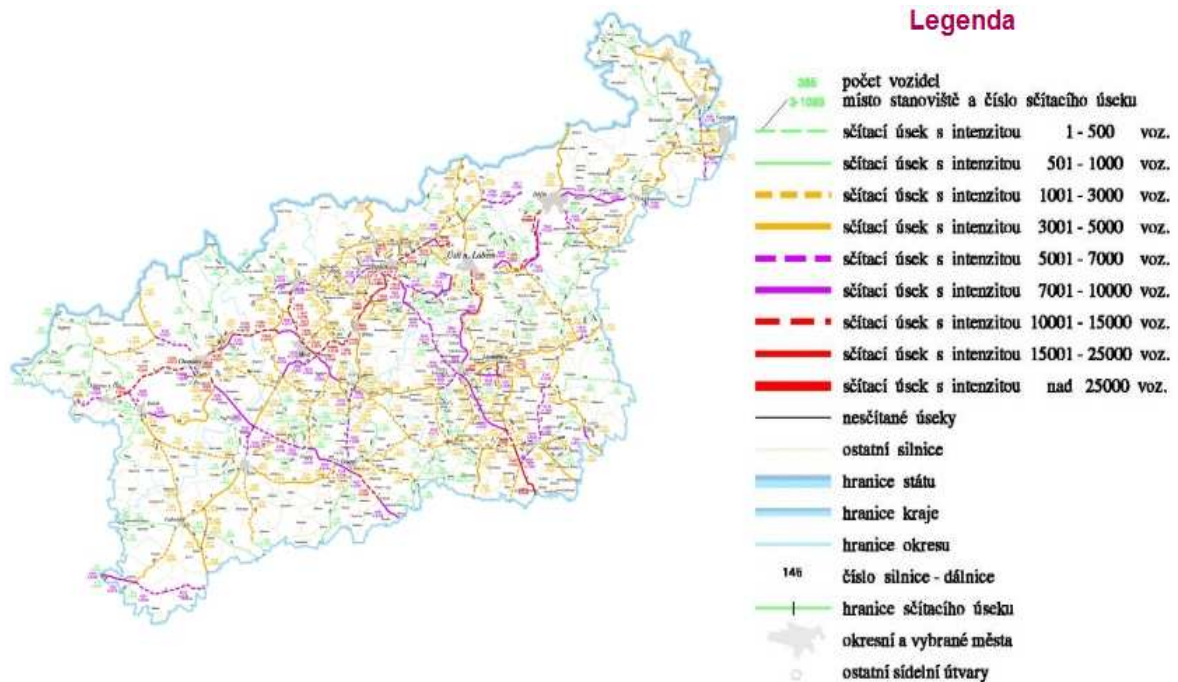
	Nehody způsobené pod vlivem alkoholu			Hmotná škoda v tis. Kč			Dopravní nehody na 1000 obyvatel		
	2007	2008	2009	2007	2008	2009	2007	2008	2009
Ústecký kraj	620	624	457	527 013	518 080	404 423	16,5	14,7	9,6
Děčín	123	110	71	85 099	71 078	41 586	15,8	13,6	7,1
Chomutov	98	99	84	61 391	67 054	52 555	15,4	14,0	8,4
Litoměřice	90	99	88	82 030	82 035	65 948	17,5	16,6	12,1
Louny	52	68	58	72 643	75 709	59 607	15,8	14,4	9,2
Most	51	39	30	53 617	52 290	45 605	11,2	9,8	7,0
Teplice	102	114	70	91 238	93 485	63 774	18,1	15,6	10,2
Ústí nad Labem	104	95	56	80 995	76 429	75 348	21,7	19,2	13,3

Zdroj: [30]

V přepočtu na 1000 obyvatel ovšem ještě hůře dopadá okres Ústí nad Labem. Na celkových průměrných ročních hmotných škodách (483 milionů Kč) vzniklých při silničních dopravních nehodách v letech 2007 – 2009 v Ústeckém kraji, se nejvíce podílely okresy Děčín, Litoměřice, Teplice a Ústí nad Labem, a naopak nejméně okresy Chomutov a Most.

4.4.4 Intenzita dopravy v kraji

Ústecký kraj patří mezi kraje se značně vytíženou dopravní sítí. Největší intenzity dopravy jsou dosahovány v Podkrušnohorské pánvi, v okolí Ústí nad Labem a na hlavní spojnici kraje s Prahou – dálnici D8. Hlavní dopravní toky nesměřují za státní hranice, ale probíhají v rámci kraje či mezi krajem a Prahou. Intenzita dopravy na komunikacích do Německa a dále ve Šlukovském výběžku je tak výrazně nižší. [55]

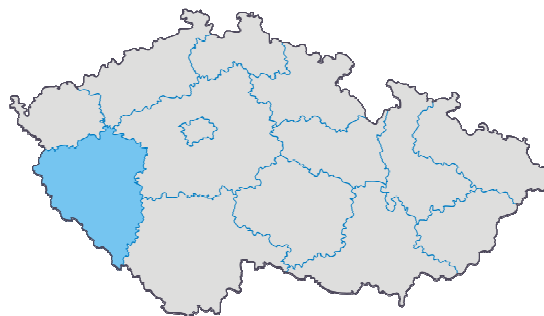


Obr. 13: Intenzita dopravy v Ústeckém kraji [55]

4.5 Plzeňský kraj

Plzeňský kraj leží na jihozápadě České republiky. Svou rozlohou 7 561 km² je třetím největším krajem v České republice, avšak počtem obyvatel se řadí na deváté místo v ČR. Sedm okresů kraje představuje územní celky výrazně se odlišující krajinným charakterem, počtem i skladbou obyvatelstva, ekonomickým potenciálem, velikostí i hustotou osídlení. Ke konci roku 2010 měl Ústecký kraj 572 045 obyvatel.

Plzeňský kraj byl rozdělen do 15 správních obvodů obcí s rozšířenou působností a do nich spadajících 35 správních obvodů obcí s pověřeným obecním úřadem.



Obr. 14: Poloha Plzeňského kraje [17]

Plzeňský kraj patří mezi průměrně ekonomicky rozvinuté kraje. V kraji působí řady významných firem z oblasti strojírenství, výroby alkoholických nápojů, keramické výroby, energetiky. V kraji působí také řady zemědělských firem a společností v oblasti obchodu a služeb. Mezi nejvýznamnější průmyslová odvětví zastoupená v Plzeňském kraji patří strojírenství, potravinářství, průmysl stavebních hmot a keramiky, výroba a distribuce energií, hutnictví. Kraj patří v rámci Česka k oblastem s dlouhodobě nižší mírou nezaměstnanosti, která se pohybuje okolo 6,6 %.



Obr. 15: Správní členění Plzeňského kraje [28]

Krajem prochází důležitá dálnice D5 z Prahy kolem Plzně do Bavorska. Další důležité silnice vedou do Strakonice, Karlových Varů, do Stříbra a Mostu. Město Plzeň je i důležitý železniční uzel. V Plzeňské aglomeraci funguje integrovaný dopravní systém, který je kombinací železniční, autobusové i městské hromadné dopravy.

[16]

4.5.1 Doprava v Plzeňském kraji

Poloha Plzeňského kraje na spojnici Prahy se SRN dává možnosti dobrého dopravního propojení z hlediska trhů východní a západní Evropy. Město Plzeň je významným dopravním uzlem a má relativně hustou a rovnoměrně uspořádanou radiální silniční a železniční síť. Dálniční spojení umožňuje připojení na evropskou dálniční síť a v neposlední řadě rozšiřuje dopravní dostupnost do lokalit vhodných pro budování investičních aktivit.

4.5.1.1 Veřejná doprava

Veřejná doprava Plzeňského kraje je zajišťována především dopravou autobusovou a železniční. Plzeň je důležitým přestupním uzlem v hromadné dopravě. Plzeňská městská hromadná doprava je od roku 2002 součástí tzv. Integrovaného dopravního systému Plzeňska (IDP). K veřejné dopravě jsou využívány tramvaje, autobusy a trolejbusy. Dopravní obslužnost ve zbývajícím území Plzeňského kraje, zejména v menších a okrajových sídlech je značně nedostatečná. Rozšíření IDS do těchto míst vyžaduje integraci železniční dopravy. Z tohoto důvodu je rozšíření IDP i do ostatních území jednou z hlavních priorit kraje.

4.5.1.2 Silniční doprava

Silniční síť je v Plzeňském kraji tvořena 5 015 km silnic, z toho 419 km pokrývají silnice I. třídy, 1 510 km silnice II. třídy a 3 091 km silnice III. třídy. Dálnice v Plzeňském kraji zaujímají délku 109 km. Nejvýznamnějším dopravním tahem je již dokončená trasa dálnice D5, která zajišťuje propojení kraje jak v rámci České republiky, tak i se zeměmi Evropské unie.

Problémem kraje zůstávají nedořešené obchvaty sídel na hlavních dopravních tazích. Také technická kvalita silniční sítě nevyhovuje současným potřebám. Špatný stav mají především silnice na venkově.

4.5.1.3 Železniční doprava

Síť železniční dopravy má obdobně jako silniční síť radiální uspořádání. Tvoří ji převážně jednokolejné tratě. Celková délka železničních tratí procházející Plzeňským krajem činí 709 km. Technický stav železničních tras je většinou nevyhovující, což vede jednak k omezování traťové rychlosti a jednak také zhoršuje využitelnost železnice jako páteře veřejné hromadné dopravy. Dopravní obslužnost zajišťována železnicí je nedostatečná zejména v okrajových částech kraje.

Hlavní železniční tratě Plzeňského kraje vyžadují elektrizaci a zdvojkolejnění, aby mohly být zařazeny do mezinárodního provozu.

4.5.1.4 Letecká doprava

Na území kraje je situováno celkem 8 letišť. Letiště jsou v současné době užívána pouze pro nepravidelné lety a sportovní činnost.

[48]

4.5.2 Délka silnic, dálnic a železnic

Silniční síť je v Plzeňském kraji tvořena 5 129 km silnic, z toho 420 km tvoří silnice I. třídy a 89,7 % třídy II. a III. Tento nadprůměrný podíl souvisí se strukturou osídlení v kraji. Ve srovnání s rokem 2000 délka silnic nepatrně vzrostla, stejně tak i délka komunikací II. a III. třídy (nárůst max. do 1 %). Krajem prochází 710 km železničních tratí, z toho je 237 km elektrizovaných. S ohledem na vývojový trend délky železničních tratí v Plzeňském kraji se dá říci, že provozní délka železnic stagnuje, od roku 2000 došlo k nárůstu pouze o 2 km.

Tab. 15: Délka silnic, dálnic, železnic a počet motorových vozidel v Plzeňském kraji

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Délka silnic a dálnic (km)	5 097	5 096	5 096	5 096	5 122	5 121	5 130	5 129	5 130	5 129
v tom dálnice	89	89	89	89	106	106	110	109	109	109
silnice I. třídy	408	407	407	407	411	411	419	419	420	420
silnice II. třídy	1 511	1 511	1 511	1 510	1 510	1 510	1 510	1 510	1 512	1 502
silnice III. třídy	3 089	3 089	3 089	3 090	3 095	3 093	3 091	3 091	3 088	3 098
Motorová vozidla (stav k 31. 12.)	349 725	356 527	367 552	366 605	375 393	387 584	402 664	421 493	436 685	437 368
z toho osobní automobily vč. dodávkových	209 313	214 740	221 973	223 894	230 238	238 273	247 373	258 062	266 776	265 947
nákladní automobily	16 266	17 375	18 478	19 288	20 770	22 892	25 289	28 302	30 607	30 334
silniční tahače	1 426	1 558	1 608	1 458	1 437	1 319	1 219	1 143	993	793
návěsy	1 912	2 021	2 138	1 627	1 654	1 709	2 921	3 272	3 391	3 457
autobusy	957	935	1 102	1 060	1 039	1 039	1 066	1 084	1 058	1 012
motocykly	52 158	51 733	52 490	50 595	50 639	51 528	52 874	55 041	56 833	57 051
Provozní délka železničních tratí (km)	-	-	-	708	709	710	710	709	708	710

Zdroj: [28]

V retrospektivním pohledu v počtu dopravních prostředků je situace podle jejich struktury poněkud odlišná. Zatímco počet osobních, nákladních vozidel a motocyklů rostl, počet silničních tahačů a autobusů klesá.

Tab. 16: Délka dálnic, rychlostních komunikací, silnic I., II. a III. třídy podle okresů v Plzeňském kraji

Kraj, okresy	Délka silnic a dálnic	v tom				
		dálnice	silnice I. třídy	z toho rychlostní silnice	silnice II. třídy	silnice III. třídy
Plzeňský kraj	5 129	109	420	-	1 502	3 098
Domažlice	754	-	67	-	202	484
Klatovy	1 131	-	102	-	355	673
Plzeň-město	250	12	65	-	56	117
Plzeň-jih	788	8	83	-	210	488
Plzeň-sever	892	19	80	-	266	528
Rokycany	486	26	1	-	139	321
Tachov	829	45	23	-	274	487

Zdroj: [28]

Dálnice D5 (v provozu 109 km) prochází pěti okresy Plzeňského kraje a představuje významnou dopravní strategickou spojnici. Největší podíl z celkové dokončené délky se nachází v okrese Tachov. Nejvyšší hustota silniční a dálniční sítě v přepočtu na velikost území byla zaznamenána v okrese Plzeň – město. Okresem Klatovy se táhne nejvíce silnic I. třídy (102 km), okresem Rokycany prochází pouze 1 kilometr.

4.5.3 Nehodovost v kraji

Na území Plzeňského kraje šetřila v roce 2009 Policie ČR 3 217 nehod na pozemních komunikacích. Přitom bylo usmrceno 61 osob, 178 osob bylo těžce zraněno a 1 749 osob zraněno lehce. Při těchto nehodách byla způsobena hmotná škoda ve výši 276,8 mil. Kč.

Tab. 17: Dopravní nehodovost podle okresů v Plzeňském kraji

	Nehody celkem			Usmrcené osoby			Zraněné osoby					
	2007	2008	2009	2007	2008	2009	těžce	lehce	těžce	lehce	těžce	lehce
							2007	2007	2008	2008	2009	2009
Plzeňský kraj	10 151	8 968	3 217	70	65	61	102	1 879	178	1 731	146	1 749
Domažlice	1 004	911	459	8	11	8	19	218	24	230	9	188
Klatovy	1 352	1 080	496	8	6	14	23	289	39	227	52	319
Plzeň - město	3 400	3 051	756	14	13	9	5	474	45	431	15	440
Plzeň - jih	1 220	1 060	370	8	10	8	4	259	3	261	3	224
Plzeň - sever	1 136	1 078	456	13	16	10	22	270	34	269	38	272
Rokycany	847	676	251	6	5	3	18	140	16	121	14	119
Tachov	1 192	1 112	429	13	4	9	11	229	17	192	15	187

Zdroj: [28]

Z okresů kraje se nejvíce dopravních nehod přihodilo v městě Plzni, z celkového počtu nehod je to přibližně třetina. V tomto roce zde bylo i nejvíce lehce zraněných osob. Naproti tomu nejvíce usmrcených osob je evidována v okrese Plzeň – sever.

Tab. 18: Dopravní nehodovost podle okresů v Plzeňském kraji

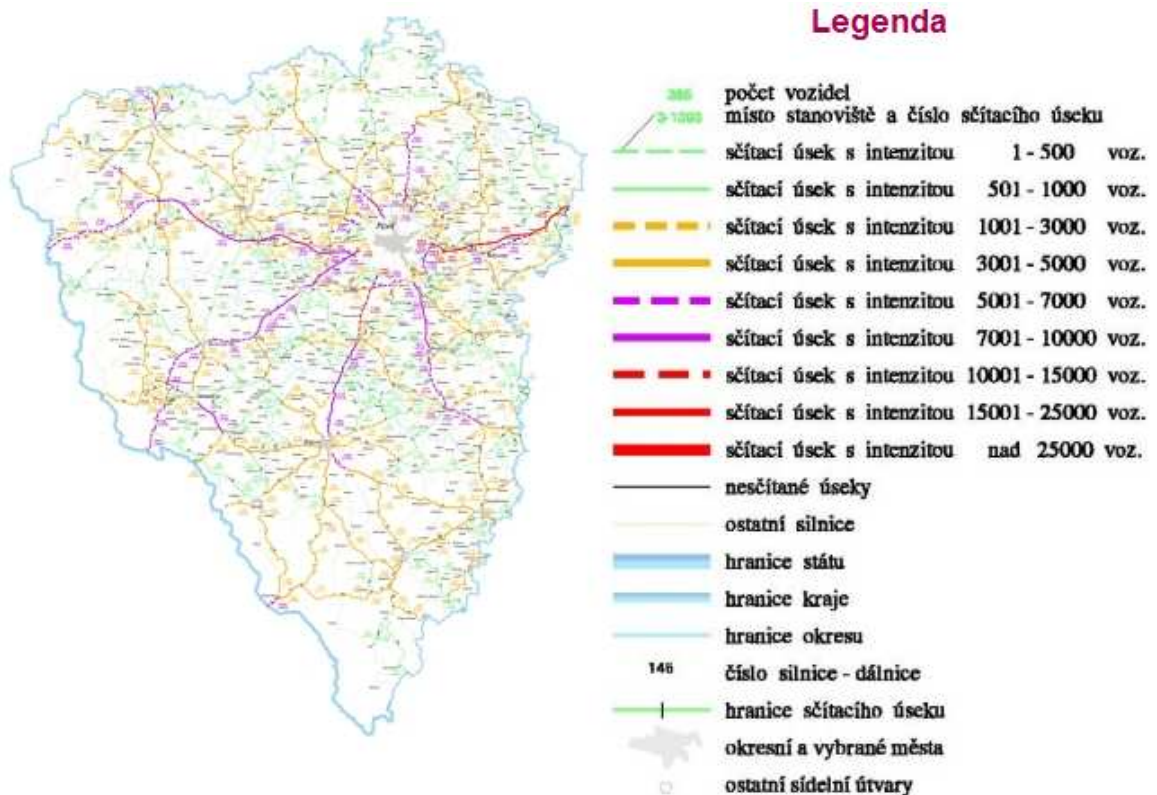
	Nehody způsobené pod vlivem alkoholu			Hmotná škoda v tis. Kč			Dopravní nehody na 1000 obyvatel		
	2007	2008	2009	2007	2008	2009	2007	2008	2009
Plzeňský kraj	438	458	343	489 032	453 593	276 884	18,2	15,8	5,6
Domažlice	49	67	33	36 196	40 730	33 188	16,9	15,2	7,6
Klatovy	77	55	56	62 751	57 510	47 539	15,4	12,2	5,6
Plzeň - město	112	140	103	132 657	121 243	46 304	18,9	16,6	4,1
Plzeň - jih	47	39	46	62 382	60 340	26 392	20,6	17,6	6,0
Plzeň - sever	51	62	49	52 145	54 586	37 879	15,7	14,7	6,1
Rokycany	30	30	18	67 827	45 178	35 661	18,2	14,4	5,3
Tachov	72	65	38	75 074	74 006	49 921	22,9	20,9	8,1

Zdroj: [28]

V okrese Plzeň – město je také výrazně nejvyšší počet nehod způsobených pod vlivem alkoholu. Oproti většině okresů je toto množství téměř o polovinu větší. Naproti tomu výše hmotné škody se u okresů výrazně neliší.

4.5.4 Intenzita dopravy v kraji

Kraj má hustou silniční síť, hlavní komunikace zejména v okolí krajského města jsou značně vytíženy. Významnou úlohu má doprava směřující do Plzně, ve východní části kraje dopravní toky směřující do Prahy a rovněž tranzitní doprava do Německa. Nejvyšší intenzity dopravy jsou dosahována na dálnici D5 v úseku Plzeň – Rokycany – Hořovice, směrem na západ do Německa je vytíženost dálnice nižší. [55]



Obr. 16: Intenzita dopravy v Plzeňském kraji [55]

V souvislosti se vstupem ČR do EU a do Schengenského prostoru se značně zvýšila tranzitní doprava, což se projevilo růstem zatížení hraničních přechodů a hlavních silničních tahů v Plzeňském kraji. Přitom silnice I. třídy mají výrazně radiální uspořádání s koncentrací dopravy ve městě Plzni.

4.6 Jihočeský kraj

Jihočeský kraj leží převážně na jihu Čech. Rozloha kraje 10 056 km² představuje 12,8 % rozlohy státu. V kraji žije 638 706 obyvatel, z čehož vyplývá nejnižší hustota osídlení v zemi. Jihočeský kraj patří mezi málo urbanizovaná území v rámci České republiky, v současnosti má celkem 623 obcí, z toho 52 se statutem města. Ve venkovských oblastech, v nichž došlo k omezení nebo ukončení ekonomických aktivit a jsou dopravně obtížně dostupné, dochází k postupnému vylidňování nebo změně funkce sídla. V Jihočeském kraji bylo ustaveno 17 správních obvodů obcí s rozšířenou působností a 37 správních obvodů obcí s pověřenými obecními úřady.



Obr. 17: Poloha Jihočeského kraje [17]

Území kraje mělo vždy spíše charakter rekreační než průmyslově vyspělé oblasti. Kraj není příliš bohatý na nerostné suroviny. Převažuje těžba štěrkopísků, stavebního kamene, cihlářských hlín. V živočišné výrobě se jedná především o chov skotu a prasat. Z odvětvového hlediska převažuje zpracovatelský průmysl, v jeho rámci pak výroba motorových vozidel, přívěsů, návěsů a výroba potravinářských výrobků.

Míra registrované nezaměstnanosti dosahovala koncem května 2011 6,85 %.



Obr. 18: Správní členění Jihočeského kraje [20]

V kraji je zaznamenávána stále se zvyšující intenzita dopravy, zejména silniční. V železniční dopravě sice přes jeho území nevedou hlavní železniční koridory, přesto je zde několik důležitých uzlů. Mezi zajímavost jižních Čech patří zbytky koněspřežní železnice, spojující město České Budějovice s hornorakouským Lincem. Nalezneme zde rovněž nejvyšše položenou železniční stanicí v ČR a také úzkokolejné dráhy směřované z Jindřichova Hradce do Obrataně a Nové Bystřice. Silniční síť zajišťuje dostatečnou

základní dopravní dostupnost sídel, území kraje však v současné době napojeno na republikovou dálniční síť.

[16]

4.6.1 Doprava v Jihočeském kraji

Doprava a její silniční a železniční síť je jeden z rozhodujících faktorů pro rozvoj regionů a obcí. Hlavní předností kraje je jeho výhodná poloha, neboť leží u hranic s Německem a Rakouskem. Ze severu na jih území Jihočeského kraje procházejí hlavní evropské dopravní trasy. Dopravní infrastruktura Jihočeského kraje je však v rámci České republiky spíše na podprůměrné úrovni. Současná silniční a železniční síť neumožňuje kvalitní a kapacitní napojení na evropskou dopravní síť a dopravní síť sousedních regionů Rakouska a Německa. Přesto vybavenost Jihočeského kraje dopravní infrastrukturou neustále zlepšuje. Základním předpokladem pro dobrou obslužnost a dostupnost kraje je existence husté silniční i železniční sítě na jeho území.

4.6.1.1 Veřejná doprava

V roce 2001 vznikl Českobudějovický integrovaný dopravní systém. IDS ČB pojímá území měst České Budějovice a Hluboká nad Vltavou. V Českobudějovickém integrovaném systému dochází k propojení autobusové a vlakové dopravy. V Jihočeském kraji je zaznamenávána stále se zvyšující intenzita silniční dopravy.

4.6.1.2 Silniční doprava

K důležitým rozvojovým investicím v oblasti silniční infrastruktury patří výstavba dálnice D3 a na ni navazující rychlostní komunikace R3, výstavba rychlostní komunikace R4, postupné zlepšování parametrů stávajících silnice I., II. a III. třídy, včetně přeložek, obchvatů měst a obcí a rozšíření nevyhovujících úseků apod. V rámci zajištění dobré dopravní obslužnosti kraje je preferována veřejná doprava před individuální automobilovou dopravou, rozvíjejí se integrované dopravní systému a rozšiřují se systému MHD.

Tah D3 propojí Prahu a oblast jižních Čech a napojí Tábořsko a Českobudějovicko na republikovou dálniční síť. Na jižním konci naváže na hraničním přechodu Dolní Dvořiště také na silniční síť Rakouska, a to díky připravované rakouské kapacitní

komunikaci S10, která povede do Unterweikersdorfu, kde začíná dálnice A7. Navržená trasa D3 leží na hlavním mezinárodním silničním tahu E55, vedoucí ze Skandinávie přes naše území do Řecka.

4.6.1.3 Železniční doprava

V železniční dopravě sice přes území Jihočeského kraje nevedou hlavní železniční koridory, přesto je zde několik důležitých železničních cest a uzlů. Nejvýznamnější železniční trasy jsou vedeny podobně jako silnice, to znamená ve směru sever – jih. Mezi nejvýznamnější patří železniční trať č. 220 a trať č. 226. Elektrifikace tratí v Jihočeském kraji je však velmi nízká. V Českých Budějovicích se nachází mezinárodní terminál ROLA.

V současné době investice směřují k oživení využívání železniční sítě zaměřené na výstavbu páteřní osy S-J Praha – Linec v odpovídajících parametrech evropských koridorů.

4.6.1.4 Letecká doprava

V Jihočeském kraji se nachází mezinárodní letiště Hosín, které slouží pouze pro letadla střední třídy a bývalá vojenská letiště v Českých Budějovicích a v Bechyni a dále také letiště pro sportovní létání ve Strunkovicích a Krašovicích.

Samospráva kraje a města České Budějovice usiluje o intenzivnější využití bývalého vojenského letiště v Plané a v Bechyni pro mezinárodní a vnitrostátní civilní provoz.

4.6.1.5 Vodní doprava

Rekreační plavba na dopravně významných vodních cestách je důležitým ekonomickým a volnočasovým fenoménem v Evropě. V Čechách je ideálním prostorem pro rozvoj rekreační plavby Horní Vltava v úseku od Třebenic do Českých Budějovic. Potenciál rekreační plavby a rodinné rekreace je zde výjimečně vysoký. Nákladní plavbu zde naopak nelze za současných podmínek, s výjimkou speciálních a lokálních přeprav, očekávat.

4.6.2 Délka silnic, dálnice a železnic

Silniční síť na území Jihočeského kraje zajišťuje dobrou dopravní dostupnost všech obydlených sídel a výrobních podniků. Její kvalita však neodpovídá zvyšujícím se nárokům na kapacitu osobní a nákladní přepravy. Nachází se zde sice 6 126 km silnic, ale pouze 15 km je dálnic a 661 km silnic I. třídy. Tento stav je částečně dán příhraniční polohou kraje s rozsáhlými horskými oblastmi Šumavy a Novohradských hor, kde převažují silnice III. třídy, kterých je v kraji více než 60 %.

Tab. 19: Délka silnic, dálnic, železnic a počet motorových vozidel v Jihočeském kraji

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Délka silnic a dálnic (km)	6 125	6 125	6 125	6 126	6 131	6 129	6 129	6 130	6 132	6 126
v tom dálnice	-	-	-	-	9	9	9	16	15	15
silnice I. třídy	668	667	667	667	664	662	662	661	661	661
silnice II. třídy	1 636	1 637	1 637	1 637	1 639	1 639	1 639	1 634	1 636	1 637
silnice III. třídy	3 821	3 821	3 821	3 822	3 819	3 819	3 819	3 820	3 819	3 813
Motorová vozidla (stav k 31. 12.)	397 065	404 857	410 844	419 051	428 969	443 601	461 176	481 235	499 051	501 008
z toho osobní automobily vč. dodávkových	227 639	233 184	236 642	244 067	250 435	259 671	269 903	280 469	289 625	289 035
nákladní automobily	19 002	20 432	22 113	23 418	25 371	27 811	30 755	34 100	36 661	36 461
silniční tahače	1 816	2 015	2 172	2 095	2 082	2 116	1 926	1 658	1 357	1 090
návěsy	2 273	2 455	2 756	2 308	2 445	2 516	3 961	4 559	4 857	4 853
autobusy	1 091	1 075	1 274	1 200	1 159	1 155	1 132	1 148	1 111	1 082
motocykly	58 194	57 710	57 082	56 571	56 564	60 500	62 226	64 783	67 108	67 650
Provozní délka železničních tratí (km)	.	.	.	954	953	953	952	952	981	981

Zdroj: [20]

Krajem prochází 10 silnic I. třídy o celkové délce 661 km. Silnice II. a III. třídy navzájem propojují jednotlivá města, mikroregiony a oblasti, přičemž dominantně se na nich uskutečňuje doprava regionálního charakteru. Na území kraje se nachází 1 637 km silnic II. třídy. Celková délka silnic III. třídy činí 3 813 km. Provozní délka železničních tratí je 981 km.

V kraji bylo ke konci roku 2009 registrováno 501 008 vozidel všech druhů. Z tohoto počtu je nejvíce osobních automobilů, a to 289 035.

Tab. 20: Délka dálnic, rychlostních komunikací, silnic I., II. a III. třídy podle okresů v Jihočeském kraji

Kraj, okresy	Délka silnic a dálnic (v km)	v tom				
		dálnice	silnice I. Třídy	z toho rychlostní silnice	silnice II. Třídy	silnice III. Třídy
Jihočeský kraj	6 126	15	661	-	1 637	3 813
České Budějovice	1 092	-	83	-	289	720
Český Krumlov	689	-	71	-	184	434
Jindřichův Hradec	1 181	-	140	-	349	692
Písek	721	-	120	-	153	448
Prachatice	685	-	65	-	229	392
Strakonice	806	-	97	-	167	543
Tábor	951	15	85	-	267	584

Zdroj: [20]

Dálnice o délce 15 kilometrů prochází pouze okresem Tábor. Nejdelsí úseky silnic I. tříd se nachází v okresech Jindřichův Hradec a Písek. Okresem České Budějovice a Jindřichův Hradec se táhne nejvíce silnic II. a III. tříd.

4.6.3 Nehodovost

V roce 2009 došlo v Jihočeském kraji k 3 206 dopravním nehodám, což představuje oproti roku 2008 pokles o 33 % (- 6 417 dopravních nehod). Z hlediska následků došlo ke snížení počtu těžce zraněných osob o 11 (celkem 237 osob) a u lehce zraněných osob došlo k navýšení o 58 (celkem 1 800 osob). Usmrčených osob v počtu 74 osob je oproti roku 2008 o 18 méně.

Tab. 21: Dopravní nehodovost podle okresů v Jihočeském kraji

	Nehody celkem			Usmrčené osoby			Zraněné osoby					
	2007	2008	2009	2007	2008	2009	těžce	lehce	těžce	lehce	těžce	lehce
							2007	2007	2008	2008	2009	2009
Jihočeský kraj	11 343	9 623	3 206	99	92	74	297	1 825	248	1 742	237	1 800
České Budějovice	3 978	3 449	1 098	24	27	20	74	700	78	602	77	673
Český Krumlov	931	841	375	9	6	11	38	169	21	196	23	204
Jindřichův Hradec	1 449	1 156	472	18	13	9	32	304	36	288	29	293
Písek	1 191	993	236	12	17	12	45	152	27	175	26	140
Prachatice	883	700	228	10	7	7	33	89	29	51	35	51
Strakonice	1 193	1 055	369	11	13	7	38	168	31	172	28	165
Tábor	1 718	1 429	428	15	9	8	37	243	26	258	19	274

Zdroj: [20]

Jednoznačně nejvíce nehod se přihodilo v okrese České Budějovice (1 098). A v závislosti na počtu nehod zde bylo také usmrceno a zraněno při dopravních nehodách nejvíce osob.

Tab. 22: Dopravní nehodovost podle okresů v Jihočeském kraji

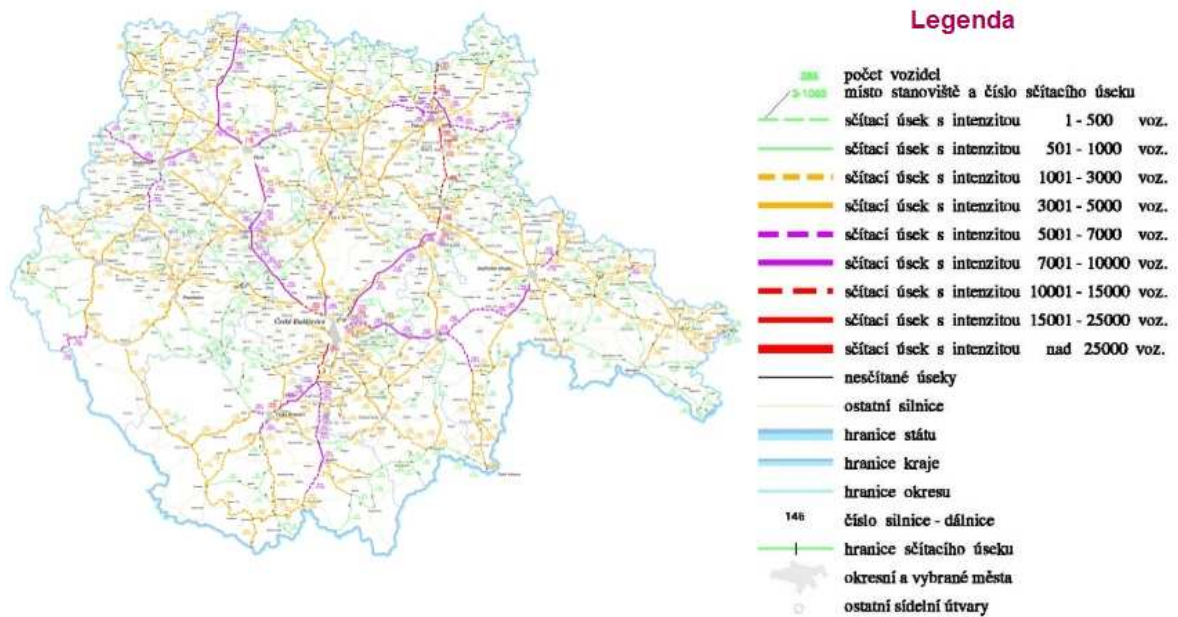
	Nehody způsobené pod vlivem alkoholu			Hmotná škoda v tis. Kč			Dopravní nehody na 1000 obyvatel		
	2007	2008	2009	2007	2008	2009	2007	2008	2009
Jihočeský kraj	552	492	425	537 670	469 352	263 344	18,0	15,2	5,0
České Budějovice	152	119	128	193 044	167 821	93 849	21,7	18,7	5,9
Český Krumlov	73	60	47	40 907	39 881	41 641	15,2	13,7	6,1
Jindřichův Hradec	88	95	67	68 480	64 311	34 943	15,6	12,5	5,1
Písek	61	55	41	65 846	51 811	19 704	16,9	14,1	3,3
Prachatice	48	45	36	46 685	36 346	20 181	17,2	13,6	4,4
Strakonice	60	60	51	52 656	50 065	28 691	17,0	14,9	5,2
Tábor	70	58	55	70 052	59 116	24 335	16,8	13,9	4,2

Zdroj: [20]

Alkohol se podílel na dopravních nehodách 13,3 %. Vzniklá hmotná škoda klesla o téměř 200 milionů. Nejvíce nehod způsobených pod vlivem alkoholu bylo v okrese České Budějovice (128). I způsobená hmotná škoda zde dosahovala nejvyšší částky.

4.6.4 Intenzita dopravy

Charakter dopravy v kraji je z velké části tranzitní, jelikož leží na hlavních dopravních tazích mezi Rakouskem a Prahou, dále se koncentruje v okolí velkých měst a turisticky významných lokalit. Nejvytíženější komunikací je silnice č. I/3 z Dolního Dvořiště na České Budějovice, Tábor a dále do Prahy. Další značně vytíženou komunikací a alternativním spojením s Prahou je silnice č. I/20 z Českých Budějovic na Písek. Z železniční dopravy je významný IV. železniční koridor.



Obr. 19: Intenzita dopravy v Jihočeském kraji [55]

4.7 Kraj Vysočina

Kraj Vysočina v rámci České republiky zaujímá centrální polohu. Rozlohou se řadí mezi regiony nadprůměrné velikosti. Území kraje se administrativně člení na 5 okresů, 15 správních obvodů obcí s rozšířenou působností a 26 obvodů pověřených obecních úřadů. Základní samosprávnou jednotkou jsou obce, kterých je v kraji 704. Statut města má v současnosti 34 obcí kraje, což je v rámci České republiky vzhledem k velikosti regionu mírně podprůměrné.

K 31. 12. 2010 žilo na Vysočině 514 569 obyvatel, což mezi kraji České republiky představuje třetí nejnižší lidnatost.



Obr. 20: Poloha kraje Vysočina [17]

Ekonomická výkonnost kraje zaostává za celorepublikovým průměrem. Jeho podíl na HDP České republiky se v posledních letech pohybuje kolem 4 %. Míra registrované nezaměstnanosti dosáhla koncem měsíce května 2011 8,27 %.

Tradičně významné postavení má v kraji zemědělství. Z průmyslové výroby mají v kraji význam zvláště odvětví strojírenské a kovodělné, textilní, dřevozpracující a potravinářské. Průmyslovými centry jsou zejména bývalá okresní města, vedle nich ale i další města s dobrou dopravní dostupností.

[16]



Obr. 21: Správní členění kraje Vysočina [31]

4.7.1 Doprava v kraji Vysočina

Silniční a železniční síť Vysočina má strategický význam z pohledu vnitrostátního i celoevropského. Území kraje je součástí středoevropské urbanizované osy (Berlín – Praha – Vídeň/Bratislava – Budapešť). Dálnice D1 tak slouží dopravě národní i evropské. Strategická poloha Vysočiny proto v posledních letech přilákala řadu zahraničních investorů, kteří sem soustřeďují nejen výrobní kapacity, ale rovněž výzkum a vývoj.

4.7.1.1 Veřejná doprava

Veřejná doprava je v kraji zajišťována různými dopravními systémy a dopravci, přesto je nutné na ni pohlížet jako na jednotný systém. Vzhledem k tomu, že objem přepravy

cestujících a úroveň jízdného nepokrývá náklady na provoz, je nutná účast rozpočtu kraje na zajištění dopravní obsluhy.

Městská hromadná doprava je zajišťována autobusovými a trolejbusovými linkami a je provozována zejména ve větších městech kraje. V kraji je postupně zaváděn integrovaný dopravní systém, zejména mezi města Jihlava a Havlíčkův Brod, který zahrnuje železniční tratě, autobusové linky městské i příměstské dopravy. V rámci kraje však IDS není zaveden.

4.7.1.2 Silniční doprava

Kraj Vysočina je charakteristický polycentrickou strukturou, přičemž mezi hlavními jádry osídlení nejsou velké rozdíly. To se projevuje v charakteru konfigurace silniční sítě, která je typická svým radiálním uspořádáním vůči těmto historickým sídlům.

Kraj Vysočina patří ke krajům s nadprůměrnou hustotou silniční sítě. Rovněž délka II. a III. třídy přepočtená na rozlohu území kraje je na Vysočině nadprůměrná.

Páteřní silniční síť kraje Vysočina tvoří základní a rozhodující komunikační spojení významných center osídlení regionu a zabezpečuje propojení mezi okresy a sousedními kraji. Tato síť tvoří prioritní osu dopravního spojení, spojuje všechny obce a kraje s přepočtem obyvatel nad 3 000 a zabezpečuje dopravní spojení téměř 63 % obyvatelstva kraje.

4.7.1.3 Železniční doprava

Železniční síť v kraji je konfigurována hvězdicovitě se dvěma centry – Jihlavou a Havlíčkovým Brodem. Celková délka tratí činí 650 km. Kraj Vysočina má velmi nízkou hustotu železniční sítě, nižší hustou železniční síť má pouze Zlínský kraj. Železnice protíná území kraje především tratěmi č. 230 a 250. Jedná se o tzv. druhý hlavní tah, který představuje významnou součást české železniční infrastruktury. Velmi důležitá je jeho tranzitní role jak v dálkové osobní tak i nákladní dopravě. V kraji však neleží žádné tratě, které jsou součástí mezinárodní koridorové sítě. Na území kraje Vysočina se nachází celkem 6 celostátních železničních tratí a několik tratí regionálních. Regionální doprava je zajišťována osobními vlaky, neregionální doprava rychlíky. Vozový park železniční dopravy je značně zastaralý. Hlavními centry železniční dopravy v kraji jsou Jihlava

a Havlíčkův Brod. Problémem železniční dopravy v kraji Vysočina je velké množství úrovnových křížení silnic a železničních tratí – přejezdů, které značně omezuje další rozvoj dopravy na území kraje.

4.7.1.4 Letecká doprava

Důležitým faktorem zvýšení a udržení hospodářského rozvoje území je v dnešní době také jeho dostupnost prostřednictvím letecké dopravy. Jako důležitá se v této souvislosti jeví poloha letišť. Na území kraje je v provozu 5 letišť se statutem veřejného letiště a 4 letiště pro sportovní létající zařízení a jedno vojenské letiště. Nejvýznamnějším letišťem v kraji je v současné době veřejné vnitrostátní letiště Jihlava – Henčov. Kromě letišť jsou v kraji zřízeny také čtyři neveřejné heliporty: v Havlíčkově Brodě, Jihlavě, Novém Městě na Moravě a v Pelhřimově. V kraji není dosud vybudováno letiště pro mezinárodní dopravu.

[41]

4.7.2 Délka silnic, dálnic a železnic

Kraj Vysočina je charakteristický polycentrickou strukturou, přičemž mezi hlavními jádry osídlení nejsou velké rozdíly. To se projevuje v charakteru konfigurace silniční sítě, která je typická svým radiálním uspořádáním vůči těmto historickým sídlům.

Tab. 23: Délka silnic, dálnic, železnic a počet motorových vozidel v kraji Vysočina

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Délka silnic a dálnic (km)	5 178	5 178	5 183	5 187	5 094	5 095	5 094	5 090	5 093	5 089
v tom dálnice	93	93	93	93	93	93	93	93	93	93
silnice I. třídy	355	418	421	422	421	422	420	421	425	419
silnice II. třídy	1 737	1 674	1 675	1 675	1 636	1 631	1 631	1 630	1 630	1 637
silnice III. třídy	2 992	2 993	2 994	2 996	2 944	2 949	2 949	2 946	2 946	2 941
Motorová vozidla (stav k 31. 12.)	310 873	316 292	322 987	324 903	331 348	337 270	349 110	363 578	376 715	379 506
z toho osobní automobily vč. dodávkových	164 729	169 369	173 936	177 679	182 782	187 071	194 280	202 344	209 757	211 052
nákladní automobily	12 505	13 544	14 694	15 052	16 257	17 885	19 687	22 102	24 070	24 046
silniční tahače	1 131	1 243	1 351	1 193	1 142	1 083	999	872	722	573
návěsy	1 902	2 031	2 250	1 824	1 862	1 882	2 761	3 038	3 200	3 225
autobusy	828	779	893	865	861	845	878	855	830	888
motocykly	56 513	55 328	55 228	53 515	52 754	52 449	53 462	55 294	56 674	56 686
Provozní délka železničních tratí (km)	-	-	-	703	703	650	651	650	622	622

Zdroj: [31]

Kraj Vysočina patří ke krajům s nadprůměrnou hustotou silniční sítě. Rovněž délka silnic II. a III. třídy přepočtená na rozlohu území kraje je na Vysočině nadprůměrná. Územím kraje Vysočina prochází 5 089 km silnic, z toho dálnice D1 protínají kraj Vysočina v délce 93 km. Dále je na území kraje 419 km silnic I. třídy a 4 578 silnic II. a III. třídy.

Celková provozní délka železničních tratí se od roku 2003 snížila o 81 km na 622 km.

Tab. 24: Délka dálnic, rychlostních komunikací, silnic I., II. a III. třídy podle okresů v kraji Vysočina

Kraj, okresy	Délka silnic a dálnic (v km)	v tom				
		dálnice	silnice I. Třídy	z toho rychlostní silnice	silnice II. Třídy	silnice III. Třídy
Vysočina	5 089	93	419	-	1 637	2 941
Havlíčkův Brod	1 066	12	109	-	242	703
Jihlava	806	22	64	-	333	387
Pelhřimov	983	20	69	-	291	603
Třebíč	1 089	-	71	-	338	681
Žďár nad Sázavou	1 145	39	106	-	432	568

Zdroj: [31]

Rozložení silniční sítě v kraji podle okresů je vcelku rovnoměrné a je v relaci s celkovou výměrou územních jednotek a strukturou osídlení. Délka silnic v jednotlivých okresech je následující: Žďár nad Sázavou 1 145 km, Třebíč 1 089, Havlíčkův Brod 1 066, Pelhřimov 983 a Jihlava 806 km.

4.7.3 Nehodovost

V roce 2009 se stalo v kraji Vysočina 1 843 nehod, při kterých bylo usmrceno 34 osob, těžce zraněno 189 osob a lehce zraněno 1 267 osob. Oproti roku 2008 jde o velký pokles (27,9 %). Počet způsobených dopravních nehod v kraji Vysočina v jednotlivých letech proti roku 2007 vykazuje každoročně nižší hodnotu. Jak už bylo výše zmíněno, nejvyšší pokles nehod nastal v roce 2009. Rovněž porovnání následků dopravních nehod vykazuje každoročně zlepšující se tendenci v počtu usmrcených v kraji.

Tab. 25: Dopravní nehodovost podle okresů v kraji Vysočina

	Nehody celkem			Usmrcené osoby			Zraněné osoby					
	2007	2008	2009	2007	2008	2009	těžce	lehce	těžce	lehce	těžce	lehce
							2007	2007	2008	2008	2009	2009
Vysočina	8 086	6 623	1 843	-	65	34	191	1 490	195	1 478	189	1 267
Havlíčkův Brod	1 671	1 463	420	-	8	7	33	276	29	324	36	259
Jihlava	1 961	1 536	308	-	14	8	40	411	38	336	32	267
Pelhřimov	1 289	1 071	324	-	16	4	50	233	55	215	40	180
Třebíč	1 176	955	324	-	11	6	17	189	24	241	26	263
Žďár nad Sázavou	1 989	1 598	467	-	16	9	51	381	49	362	55	298

Zdroj: [31]

U celkového počtu dopravních nehod nejsou mezi jednotlivými okresy velké rozdíly. K nejvíce nehodám došlo v okresech Havlíčkův Brod a Žďár nad Sázavou. Počet usmrcených osob poklesl oproti roku 2008 u všech okresů. Pouze u okresu Třebíč došlo zároveň ke zvýšení počtu těžce a lehce zraněných osob.

Tab. 26: Dopravní nehodovost podle okresů v kraji Vysočina

	Nehody způsobené pod vlivem alkoholu			Hmotná škoda v tis. Kč			Dopravní nehody na 1000 obyvatel		
	2007	2008	2009	2007	2008	2009	2007	2008	2009
Vysočina	341	331	225	424 321	391 739	183 798	15,8	12,9	3,6
Havlíčkův Brod	68	75	57	91 455	97 984	40 345	17,6	15,3	4,4
Jihlava	84	63	45	101 271	84 902	36 317	17,7	13,8	2,7
Pelhřimov	58	77	33	78 759	66 222	39 148	17,7	14,7	4,4
Třebíč	63	57	43	46 097	46 587	21 408	10,3	8,4	2,8
Žďár nad Sázavou	68	59	47	106 739	96 044	46 580	16,6	13,3	3,9

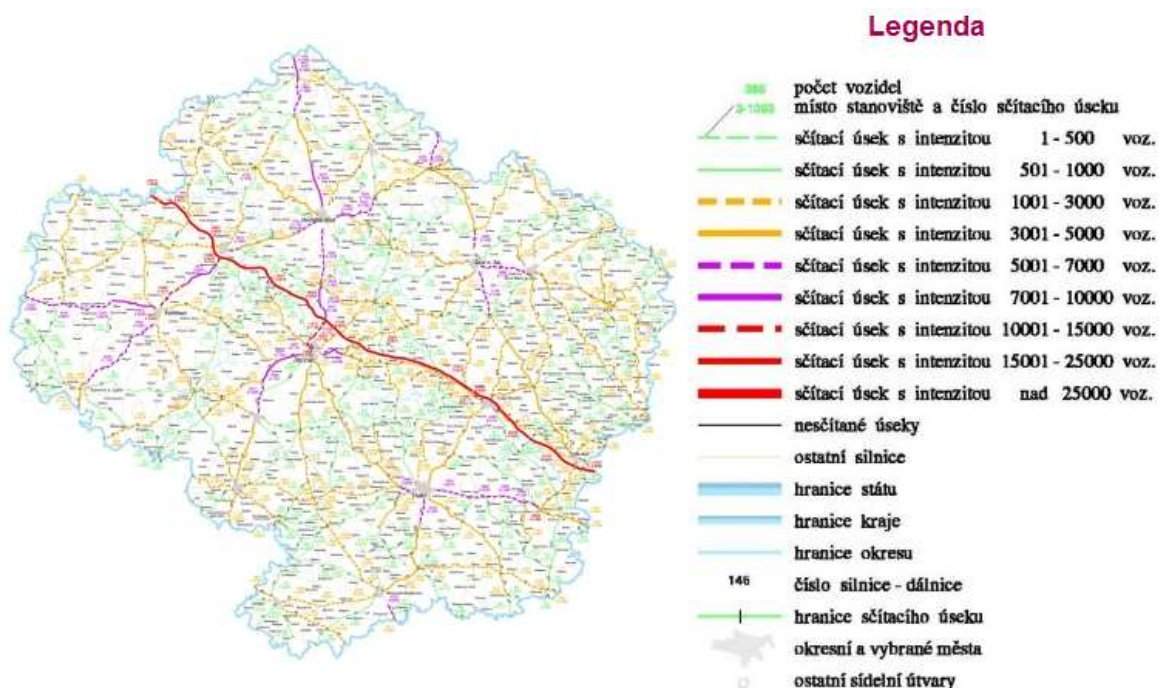
Zdroj: [31]

Nejvíce nehod způsobených pod vlivem alkoholu je evidováno v okrese Havlíčkův Brod (57), naopak nejméně v okrese Pelhřimov (33). Celkem se v kraji Vysočina událo 225 nehod způsobených pod vlivem alkoholu. Vzniklá hmotná škoda byla ve výši 183 mil. korun.

4.7.4 Intenzita dopravy

Kraj Vysočina se geograficky nachází v centrální části republiky a územím kraje prochází důležité silnice mezinárodního a národního významu s výrazným podílem tranzitní dopravy. K nevýznamnějším dopravním spojnicím v silniční dopravě patří dálnice D1, silnice I/38 a dále silnice I/34.

V individuální automobilové dopravě byl v posledních letech zaznamenán výrazný nárůst počtu osobních automobilů a jejich výkonů na úkor využívání veřejné linkové osobní dopravy. [41]

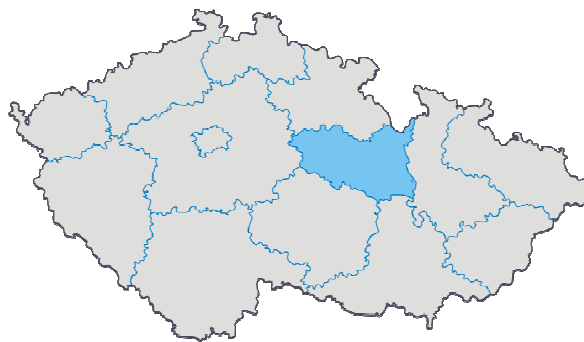


Obr. 22: Intenzita dopravy v kraji Vysočina [55]

Ze silnic I. třídy je dopravou nejvíce zatížen úsek silnice I/34 Pelhřimov – Humpolec, jde o napojení na dálnici D1 a úsek silnice I/38 Jihlava – Havlíčkův Brod. Nejslabší intenzita provozu na silnicích I. třídy byla zaznamenána na silnici I/23 mezi Telčí a Třebíčí. Ze silnic II. třídy projíždí nejvíce vozidel úseky silnic II/602 u Jihlavy a Velkého Meziříčí. Velmi vysoká provozní zátěž je dosahována rovněž na průjezdních komunikacích ve všech větších městech kraje.

4.8 Pardubický kraj

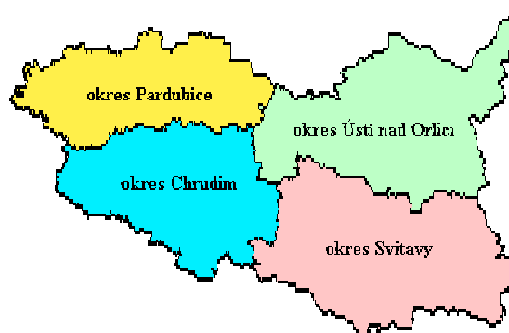
Pardubický kraj se nachází ve východní části Čech. Svou rozlohou 4 519 km² je kraj pátým nejmenším krajem ČR. Pardubický kraj zahrnuje území čtyř okresů, a to Chrudim, Pardubice, Svitavy a Ústí nad Orlicí. Je tvořen 451 obcemi, které jsou soustředěny do 26 obvodů obcí s pověřeným obecním úřadem a do 15 správních obvodů obcí s rozšířenou působností. Z celkového počtu obcí je 35 měst a 6 městysů. Sídlním městem kraje je statutární město Pardubice, desáté největší město České republiky. K 31. 3. 2011 v kraji žilo 517 026 obyvatel. Míra nezaměstnanosti k 31. 5. 2011 činila 7,71 %.



Obr. 23: Poloha Pardubického kraje [17]

Hospodářský charakter kraje je určován zejména sektorem sekundárním díky příchodu významných investic a sektorem terciárním. Hlavním hnacím odvětvím kraje jsou jednoznačně zpracovatelský průmysl, obchod a doprava a spoje. V oblasti průmyslu je nejsilnější strojírenství, dále pak průmysl textilní, oděvní, kožedělný, nejvyšší podíl na celostátní produkci má průmysl chemický. I přes existenci úrodného Polabí primární sektor v průběhu let neustále ztrácí na významu.

[16]



Obr. 24: Správní členění Pardubického kraje [27]

4.8.1 Doprava v Pardubickém kraji

Dopravní poloha Pardubického kraje skýtá nemalý rozvojový potenciál. Centrální části kraje prochází několik moderních železničních koridorů. V silniční infrastruktuře je ale třeba značných investic, bez nichž bude významně omezen další rozvoj jednotlivých území. V Pardubickém kraji chybí téměř úplně dálnice a navazující rychlostní komunikace.

Velký význam nejen pro hospodářství kraje je spatřován v jeho dopravním napojení, a to na všechny druhy dopravy – nové napojení na dálniční síť, zkvalitňování železničních koridorů, dokončení splavnosti Labe a rozvoj veřejného mezinárodního letiště Pardubice.

Příslibem pro další rozvoj Pardubického kraje je jeho výhodná poloha z hlediska dopravního spojení. Územím kraje prochází 541 km železničních tratí, přičemž k nejvýznamnějším železničním uzlům patří města Pardubice a Česká Třebová, která tvoří součást mezinárodní železniční magistrály Berlín – Praha – Brno – Vídeň. Na hlavní koridor jsou v Pardubicích napojeny celostátně významné trati ve směru na Liberec a přes Chrudim a Hlinsko na Havlíčkův Brod. Současná silniční síť zaujímá 3 597 km, z toho silnice I. třídy měří 458 km, silnice II. třídy 909 km a dálnice 8 km.

V letecké dopravě hraje rozhodující úlohu mezinárodní letiště v Pardubicích s vojenským a civilním provozem. K říční dopravě slouží v kraji pouze krátký splavný úsek řeky Labe do Chvaletic, splavnění Labe až do krajského města bylo zatím odloženo. K zajímavým turistickým sezónním atrakcím patří říční osobní doprava na trase Kunětické – Pardubice – Přelouč.

V roce 2010 si Pardubický kraj pro organizace veřejné dopravy najal královéhradeckou společnost OREDO a spustil projekt tzv. optimalizace dopravy. V jejím rámci OREDO prosazuje železniční dopravu jako páteř, zároveň však zrušení osobní dopravy na lokálních tratích a nahrazení autobusy.

4.8.1.1 Veřejná doprava

Na území Pardubického kraje je od roku 2002 rozvíjen integrovaný dopravní systém založený na propojení jednotlivých druhů dopravy a vytvoření optimální sítě spojů. Systém se rozběhl na území okresů Pardubice a Chrudim a do roku 2012 by měl být rozšířen na většině území kraje. Díky přirozené vazbě a spádovosti okrajových částí Pardubického

kraje jsou již nyní některé obce zapojeny do integrovaných dopravních systémů sousedních krajů.

4.8.1.2 Silniční doprava

Současná silniční síť zaujímá 3 581 km, z toho silnice I. třídy měří 454 km, silnice II. třídy 906 km a silnice III. třídy 2 222 km. Pardubický kraj má stále nedostatečné napojení na evropskou silniční síť a chybí zde i silniční spojení se sousedními kraji. Až do roku 2006 neměl kraj ani jeden kilometr dálnice. Koncem roku 2006 bylo zprovozněno prvních 8 km dálnice D11 na území kraje. Rychlostní silnice však stále chybí. Vzhledem k této situaci se Pardubický kraj řadí mezi území s nižší dopravní dostupností v ČR.

Nejvýznamnější tranzitní proud prochází územím kraje po silnici č. I/35 ve směru jihovýchod – severozápad přes Moravskou Třebovou, Svitavy, Litomyšl, Vysoké Mýto a Holiče míří ke Hradci Králové. Důležitá je tak silnice č. I/37, směřující od severu přes Pardubice a Chrudim ke Ždírci nad Doubravou.

4.8.1.3 Železniční doprava

Pardubický kraj má poměrně hustou síť železničních tratí, ale jejich kvalita je z hlediska technických parametrů různorodá. Délka tratí činí 541 km.

Územím kraje probíhá I. tranzitní železniční koridor a III. tranzitní železniční koridor. Role těchto dopravních železničních tepen je pro kraj velmi strategická, neboť posiluje význam kraje a jeho polohu, a stává se tak určitým potenciálem pro rozvoj s mezinárodním významem, a to v řadě odvětví.

Předpokladem rozvoje železniční dopravy v Pardubickém kraji je modernizace koridorových tratí, které výrazně zlepší dostupnost kraje po železnici nejen v rámci ČR, ale i Evropy.

4.8.1.4 Letecká doprava

Jádrem letecké dopravy v kraji je letiště Pardubice, které má státu veřejného mezinárodního letiště se smíšeným civilním a vojenským provozem. Letiště je využíváno zejména pro charakterové lety. K dalším vnitrostátním letišťům kraje, které mají převážně

sportovní a zájmový charakter, patří letiště ve Vysokém Mýtě, Chrudimi a v Moravské Třebové.

4.8.1.5 Vodní doprava

Vodní doprava v kraji je realizována na řece Labi, která je zahrnuta do transevropské sítě vodních cest kategorie E. Z dlouhodobého hlediska se počítá s vybudováním logistického uzlu Pardubice s přístavem na Labi. Podmínkou k tomu je vybudován plavebního stupně Přelouč.

[47]

4.8.2 Délka silnic, dálnic a železnic

Poloha Pardubického kraje v centrální části České republiky klade velké požadavky na jeho dopravní síť. Krom lokální dopravy jsou komunikace v kraji – jak silnice, tak i železnice – zatíženy rozsáhlým tranzitem osob a nákladu.

Z celkové délky 3 604 km silnic v Pardubickém kraji připadá 13 % na silnice vyšší kvality (dálnice a silnice I. třídy), 25 % na silnice II. třídy a 62 % na silnice III. třídy. V kraji je nadprůměrně hustá silniční síť silnic I. třídy. Horší situace je u dálnic, prvních 8 km bylo v kraji zprovozněno až v roce 2006, a to pouze s provizorním nájezdem a pouze pro osobní automobily.

Tab. 27: Délka silnic, dálnic, železnic a počet motorových vozidel v Pardubickém kraji

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Délka silnic a dálnic (km)	3 582	3 581	3 581	3 580	3 581	3 581	3 590	3 590	3 597	3 604
v tom dálnice	-	-	-	-	-	-	8	8	8	9
silnice I. třídy	445	445	445	445	445	445	454	454	458	462
silnice II. třídy	913	913	913	912	913	914	906	906	909	912
silnice III. třídy	2 224	2 223	2 223	2 223	2 222	2 222	2 222	2 222	2 221	2 221
Motorová vozidla (stav k 31. 12.)	293 418	298 960	306 894	312 012	319 788	329 906	342 499	357 572	369 325	369 865
z toho osobní automobily vč. dodávkových	163 613	167 812	172 696	178 141	183 939	190 550	198 491	207 445	214 486	214 220
nákladní automobily	12 653	13 659	14 836	15 688	16 998	18 641	20 483	22 882	24 527	24 406
silniční tahače	1 230	1 324	1 363	1 286	1 200	1 150	1 091	996	789	668
návěsy	1 617	1 663	1 776	1 525	1 466	1 490	2 279	2 564	2 681	2 637
autobusy	847	1 016	1 247	1 192	1 168	1 168	1 168	1 183	1 281	1 380
motocykly	55 612	55 039	55 605	54 798	54 501	55 450	56 519	58 104	59 335	59 200
Provozní délka železničních tratí (km)	-	-	-	545	545	545	541	541	541	542

Zdroj: [27]

Od roku 2000 se silniční síť v kraji prodloužila o 22 km, kromě 9 km dálnice přibylo i 17 km silnic I. třídy. Naproti tomu se zkrátila délka silnic II. třídy o 1 km a III. třídy o 3 km. Změny v délkách silnic I. třídy souvisejí s budovanými obchvaty měst a obcí.

Železniční síť se v posledních letech výrazně modernizuje především zásluhou výstavby I. a II. železničního koridoru. Elektrifikace trati Česká Třebová – Brno zkvalitnila železniční dopravu na východě kraje.

Počet motorových vozidel vzrostl za devět let o necelých 100 000. Největší nárůst je opět zaznamenán u osobních automobilů. U ostatních druhů vozidel začal jejich počet mírně klesat.

Tab. 28: Délka dálnic, rychlostních komunikací, silnic I., II. a III. třídy podle okresů v Pardubickém kraji

Kraj, okresy	Délka silnic a dálnic (v km)	v tom				
		dálnice	silnice I. Třídy	z toho rychlostní silnice	silnice II. Třídy	silnice III. Třídy
Pardubický kraj	3 604	9	462	3	912	2 221
Chrudim	999	-	88	-	247	665
Pardubice	790	9	130	3	138	513
Svitavy	920	-	118	-	258	544
Ústí nad Orlicí	895	-	127	-	269	499

Zdroj: [27]

Nejhustší silniční síť je v okrese Chrudim, přitom největší zastoupení silnic I. třídy je v okrese Pardubice, v tomto okrese se nachází také jediné 3 kilometry rychlostní silnice kraje. Devět kilometrů dálnice prochází pouze okresem Svítavy.

4.8.3 Nehodovost

V roce 2010 se na území Pardubického kraje událo 3 501 nehod na pozemních komunikacích, při kterých bylo 47 osob usmrceno, 193 osob těžce zraněno a 1 338 osob lehce zraněno. Výše odhadnuté hmotné škody při těchto nehodách dosahuje téměř 233,5 milionů Kč.

Tab. 29: Dopravní nehodovost podle okresů v Pardubickém kraji

	Nehody celkem			Usmrcené osoby			Zraněné osoby					
	2007	2008	2009	2007	2008	2009	těžce	lehce	těžce	lehce	těžce	lehce
							2007	2007	2008	2008	2009	2009
Pardubický kraj	7 747	6 814	3 501	64	55	47	205	1 492	222	1 466	193	1 338
Chrudim	1 566	1 374	699	16	15	10	29	347	53	307	39	314
Pardubice	3 300	2 900	1 487	18	10	19	61	528	45	534	46	508
Svitavy	1 254	980	558	13	17	7	46	288	24	285	37	254
Ústí nad Orlicí	1 627	1 560	757	17	13	11	69	329	100	340	71	262

Zdroj: [27]

V porovnání s rokem 2008 se počet dopravních nehod snížil téměř o polovinu. Okres s největší nehodovostí je Pardubický, událo se zde 42 % všech dopravních nehod v kraji. Zde také zemřelo následkem dopravních nehod nejvíce osob (19), zraněn zde byl také nejvyšší počet osob (554).

Tab. 30: Dopravní nehodovost podle okresů v Pardubickém kraji

	Nehody způsobené pod vlivem alkoholu			Hmotná škoda v tis. Kč			Dopravní nehody na 1000 obyvatel		
	2007	2008	2009	2007	2008	2009	2007	2008	2009
Pardubický kraj	381	416	318	373 469	340 396	233 381	15,2	13,3	6,8
Chrudim	79	109	75	62 870	61 324	37 202	15,1	13,2	6,7
Pardubice	106	102	91	173 418	141 377	108 732	20,3	17,5	8,9
Svitavy	78	72	53	69 060	61 419	47 657	12,0	9,3	5,3
Ústí nad Orlicí	118	133	99	68 121	76 276	39 790	11,8	11,2	5,4

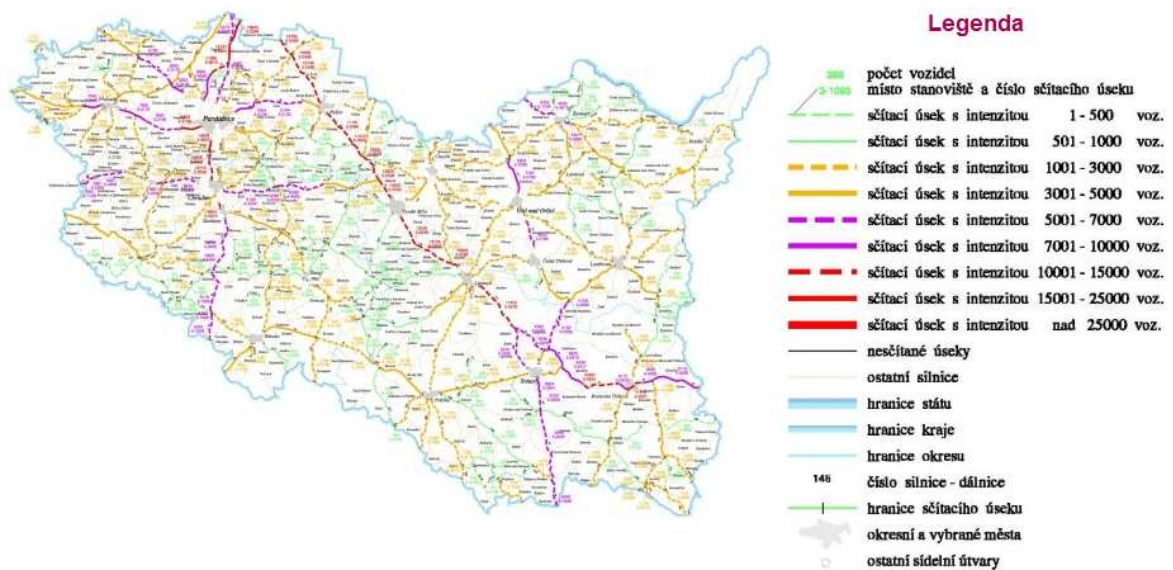
Zdroj: [27]

Nejvíce nehod způsobených pod vlivem alkoholu je evidováno v okresech Ústí nad Orlicí (99) a Pardubice (91). V okrese Pardubice byla nahlášená hmotná škoda v tis. Kč., oproti ostatním okresům, výrazně nejvyšší.

4.8.4 Intenzita dopravy v kraji

Krajem prochází druhá nejzatíženější komunikace mezi Čechami a Moravou, na které probíhá významná část dálkové dopravy mezi západem a východem republiky.

Tato komunikace sice vytváří v dotčených územích příznivé podmínky z pohledu lepší dopravní dostupnosti, negativně však ovlivňuje životní prostředí ve svém okolí. Ve větších sídlech intenzita dopravy narůstá v důsledku místních přepravních aktivit. Pozitivní vliv na snížení dopravní zátěže má budování obchvatů měst. Zatímco v Holicích se dopravní proudy zásluhou nového obchvatu města rozdělily a oddělila se část těžké dálkové dopravy, ve Vysokém Mýtě a v Litomyšli tato možnost není a těžká doprava prochází intravilánem města.



Obr. 25: Intenzita dopravy v Pardubickém kraji [55]

Nejzatíženější úseky komunikací jsou ve velkých městech a ve městech na silnici I/35, ve kterých ještě nejsou vybudovány obchvaty. Změny v dopravní situaci vedou k tomu, že se buď mění nejzatíženější úseky (Pardubice), nebo je zatížení na hranici průjezdnosti, řidiči pak ve větším rozsahu používají náhradní trasy a doprava se v nejzatíženějším úseku již téměř nezvyšuje. [55]

4.9 Královéhradecký kraj

Královéhradecký kraj leží v severovýchodní části Čech. Rozlohou 4 759 km² zaujímá kraj šest procent rozlohy České republiky a řadí se na 9. místo v pořadí krajů. Ke konci března 2011 měl kraj celkem 554 415 obyvatel.



Obr. 26: Poloha Královéhradeckého kraje [17]

Území kraje je po provedené reformě státní správy tvořeno pěti okresy. Bylo zde zřízeno 15 správních obvodů obcí s rozšířenou působností a 35 správních obvodů obcí s pověřeným úřadem. Pověřené obecní úřady spravují obce v území, které je skladebné do okresů i do správních obvodů obcí s rozšířenou působností. V kraji je celkem 448 obcí, z nich 48 mělo statut města a 10 statut městyse.



Obr. 27: Správní členění Královéhradeckého kraje [42]

Královéhradecký kraj lze charakterizovat jako zemědělsko-průmyslový s bohatě rozvinutým cestovním ruchem. Průmysl je soustředěn do velkých měst, intenzivní zemědělství do oblasti Polabí. Z hlediska odvětvové struktury průmyslu zaujímá v posledních letech významný podíl výroba dopravních prostředků a zařízení, elektrických optických přístrojů a zařízení, výroba základních kovů, hutních a kovárenských výrobků. Významnou pozici na trhu si drží také výroba potravinářských výrobků a nápojů, tabákových výrobků a výroba textilií, textilních a oděvních výrobků. V oboru zpracování

dřeva je v kraji kromě výroby dřevoobráběcích strojů i několik výrobců nábytku a interiérů malé a střední velikosti. Z hlediska výkonnosti a struktury oborů je možné ekonomiku kraje hodnotit jako středně rozvinutou s vysokým podílem výrob a služeb s nízkou přidanou hodnotou.

[16]

4.9.1 Doprava v Královéhradeckém kraji

Královéhradecký kraj patří mezi regiony s poměrně hustou dopravní sítí a s výhodnou polohou krajského města. Dopravní systém Královéhradeckého kraje je značně různorodý. V Polabské nížině je dopravní síť poměrně hustá, k příhraničním pohořím se její hustota postupně snižuje. Dopravní síť je charakterizovaná paprskovitými tahy od krajského města Hradce Králové, nechybí však ani tahy okružní, vedoucí k podhůřím Krkonoš a Orlických hor.

4.9.1.1 Veřejná doprava

V důsledku nárůstu individuální automobilové dopravy poklesly přepravní výkony veřejné hromadné dopravy. Byla zrušena nebo výrazně omezena řada spojů, což se z hlediska dostupnosti negativně projevilo zejména ve venkovských oblastech. V současné době se situace zlepšuje, ale stále přetrvává plošná nerovnoměrnost dopravní obslužnosti. Významné místo ve veřejné dopravě si trvale uchovává městská hromadná doprava, která je nejkvalitnější v aglomeraci Hradce Králové, kde funguje i pravidelná síť autobusových linek. Na významu nabývá v kraji i tzv. integrovaný dopravní systém, který propojuje různé druhy dopravy.

4.9.1.2 Silniční doprava

V Královéhradeckém kraji se nachází celkem více než 3 700 km silnic. Hlavní dopravní osu Královéhradeckého kraje tvoří dálnice D11 končící pro nákladní dopravu u Nového Města nad Cidlinou a pro osobní dopravu u obce Praskačka několik km před Hradcem Králové a na ni navazující silnice I. třídy I/11, která je součástí mezinárodního tahu E67 z Prahy do Hradce Králové a Polska.

Vzhledem k několikanásobnému nárůstu silniční dopravy je většina silniční sítě téměř trvale přetížena. K nejtíženějším silnicím v kraji patří silnice I/33 a I/11, které jsou

součástí evropského tahu E67, silnice I/16, jež zajišťuje dopravní napojení Krkonošské oblasti, a silnice I/37.

Problémem zůstává špatný stav a technická zanedbanost regionální silniční sítě odrážející se v nedostatečných parametrech, dopravních závadách včetně nedostatečné kapacity nebo kvality. Vzhledem k několikanásobnému nárůstu silniční dopravy je většina silniční sítě téměř trvale přetížena, což má negativní dopad na životní prostředí obyvatel.

4.9.1.3 Železniční doprava

Železniční síť Královéhradeckého kraje tvoří 661 km tratí se 199 stanicemi a zastávkami. Z celkové délky tratí má 10 km pronajat soukromý dopravce. Svoji hustotou 0,139 km/km² patří kraj v rámci ČR k nadprůměrným.

Železnice je vedena všemi významnějšími místy a sídly kraje a je tak přímo dostupná většině obyvatel. V kraji není žádná dvoukolejná trať, elektrifikováno je cca 15 % délky tratí.

Kromě dominantního Hradce Králové jsou důležitými železničními uzly v kraji Týniště nad Orlicí, Jaroměř, Stará Paka a Trutnov. Napojení kraje na I. železniční koridor je přibližně 20 km od Hradce Králové. Železniční síť v hlavních dopravních osách pokrývá rozhodující přepravní směry v kraji, a proto se neuvažuje do budoucna s jejím rozšiřováním, ale pouze s rekonstrukcí a modernizací regionálních či lokálních úseků, které neodpovídají daným parametrům. Zastaralý vozový park a dlouhé jízdní doby výrazně snižují konkurenceschopnost železniční dopravy ve srovnání se silniční přepravou.

4.9.1.4 Letecká doprava

Letecká doprava má pro území kraje pouze doplňkovou funkci. Na území kraje se nachází osm veřejných vnitrostátních letišť. Potenciál pro další rozvoj má neveřejné mezinárodní letiště v Hradci Králové. Významným rozvojovým faktorem je blízkost veřejného mezinárodního letiště v Pardubicích i snadná dostupnost dalšího letiště tohoto typu Prahy – Ruzyně. Dále jsou v kraji provozovány 3 heliporty pro leteckou záchrannou službu – v Hradci Králové, Trutnově a Náchodě.

4.9.2 Délka silnic, dálnic a železnic

Silniční síť byla v roce 2009 v Královéhradeckém kraji tvořena 3 773 km silnic I. až III. tříd včetně 17 km dálnic. Téměř ze dvou třetin jsou to silnice III. třídy, čtvrtinu tvoří silnice II. třídy a přes deset procent zbývá na I. třídu a dálnice. Železniční síť kraje se vyznačuje velkým množstvím regionálních tratí v celkové provozní délce 715 km.

Tab. 31: Délka silnic, dálnic, železnic a počet motorových vozidel v Královéhradeckém kraji

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Délka silnic a dálnic (km)	3 755	3 755	3 753	3 751	3 754	3 755	3 773	3 770	3 766	3 773
v tom dálnice	-	-	-	-	-	-	16	16	16	17
silnice I. třídy	429	429	428	428	430	431	437	437	437	443
silnice II. třídy	865	865	901	901	901	901	895	894	894	893
silnice III. třídy	2 461	2 461	2 424	2 423	2 422	2 423	2 425	2 423	2 418	2 420
Motorová vozidla (stav k 31. 12.)	333 759	337 599	343 096	348 626	357 399	368 761	381 677	398 067	412 244	412 534
z toho osobní automobily vč. dodávkových	190 793	195 654	199 087	204 548	210 608	217 732	225 840	235 186	242 488	241 661
nákladní automobily	14 668	15 814	17 065	17 839	19 297	21 098	22 814	25 473	27 601	27 513
silniční tahače	1 296	1 412	1 389	1 345	1 262	1 200	1 165	1 071	916	802
návěsy	1 762	1 877	1 871	1 612	1 660	1 646	2 457	2 734	3 020	3 062
autobusy	909	859	1 004	931	921	898	888	883	885	865
motocykly	58 106	55 507	55 712	55 047	55 077	56 648	57 973	59 954	61 440	61 474
Provozní délka železničních tratí (km)	-	-	-	715	715	714	715	715	714	715

Zdroj: [23]

Počet evidovaných vozidel dosáhl v Královéhradeckém kraji ke konci roku 2009 počtu téměř 415 tisíc, což představuje oproti roku 2000 zvýšení o více než 70 tisíc vozidel navíc. Z hlediska druhu vozidla mají automobily, návěsy a motocykly stále rostoucí tendenci.

Tab. 32: Délka dálnic, rychlostních komunikací, silnic I., II. a III. třídy podle okresů v Královéhradeckém kraji

Kraj, okresy	Délka silnic a dálnic (v km)	v tom				
		dálnice	silnice I. Třídy	z toho rychlostní silnice	silnice II. Třídy	silnice III. Třídy
Královéhradecký kraj	3 773	17	443	-	893	2 420
Hradec Králové	811	17	98	-	154	543
Jičín	887	-	91	-	153	643
Náchod	636	-	65	-	152	419
Rychnov nad Kněžnou	782	-	75	-	254	453
Trutnov	658	-	114	-	180	364

Zdroj: [23]

Ke konci roku 2009 bylo nejvíce km silnic v okrese Jičín (23,5 %), dále v okrese Hradec Králové (21,5 %) a Rychnov nad Kněžnou (21 %), nejméně v okrese Náchod (16 %) a zbývající Trutnov se podílel 18 %.

4.9.3 Dopravní nehodovost

V roce 2009 došlo na území Královéhradeckého kraje k 3 692 nehodám na pozemních komunikacích, při kterých bylo 53 osob usmrceno, 236 osob těžce zraněno a 1 215 osob lehce zraněno.

Tab. 33: Dopravní nehodovost podle okresů v Královéhradeckém kraji

	Nehody celkem			Usmrcené osoby			Zraněné osoby					
	2007	2008	2009	2007	2008	2009	těžce	lehce	těžce	lehce	těžce	lehce
							2007	2007	2008	2008	2009	2009
Královéhradecký kraj	8 696	7 382	3 692	48	57	53	273	1 330	221	1 273	236	1 215
Hradec Králové	3 165	2 674	1 315	20	23	18	65	379	63	396	75	385
Jičín	1 346	1 171	505	6	6	9	45	185	52	187	27	178
Náchod	1 475	1 168	704	4	10	10	55	295	47	223	47	208
Rychnov nad Kněžnou	816	743	402	5	6	13	37	145	25	167	35	186
Trutnov	1 894	1 626	766	13	12	3	71	326	34	300	52	258

Zdroj: [23]

K nejvíce nehodám došlo v okrese Hradec Králové, k nejméně pak v okrese Rychnov nad Kněžnou. Počet usmrcených nehod byl nejvyšší v okrese Hradec Králové, dále pak v okrese Rychnov nad Kněžnou a Náchod. Nejvíce zraněných osob je evidováno v okresech Hradec Králové a Trutnov.

Tab. 34: Dopravní nehodovost podle okresů v Královéhradeckém kraji

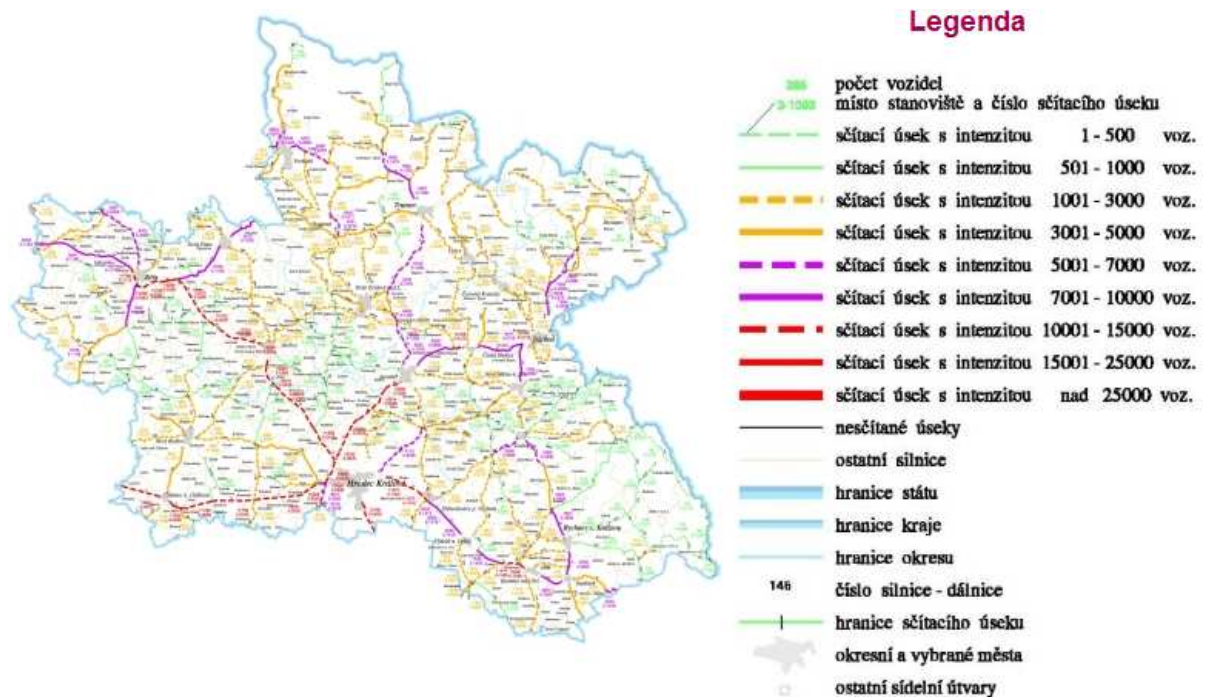
	Nehody způsobené pod vlivem alkoholu			Hmotná škoda v tis. Kč			Dopravní nehody na 1000 obyvatel		
	2007	2008	2009	2007	2008	2009	2007	2008	2009
Královéhradecký kraj	418	351	286	489 032	340 441	228 685	18,2	13,3	6,7
Hradec Králové	76	79	72	36 196	131 422	101 717	16,9	16,5	8,1
Jičín	79	64	53	62 751	65 781	36 929	15,4	14,8	6,4
Náchod	79	63	66	132 657	39 540	28 110	18,9	10,4	6,3
Rychnov nad Kněžnou	67	60	35	62 382	35 869	23 588	20,6	9,4	5,1
Trutnov	117	85	60	52 145	67 830	38 341	15,7	13,5	6,4

Zdroj: [23]

V Královéhradeckém kraji se událo celkem 286 nehod způsobených pod vlivem alkoholu. Výše odhadnuté hmotné škody při dopravních nehodách přesahovala 228 mil. Kč, nejvyšší podíl na této částce měl opět okres Hradec Králové.

4.9.4 Intenzita dopravy

Dopravní síť je charakterizována tahy směřujícími paprskovitě do krajského města Hradce Králové, nechybí však ani tahy okružní, vedoucí k podhůřím Krkonoš a Orlických hor. Krajem prochází hlavní silniční tah mezi Prahou a Ostravou (dálnice D11). K nejzatíženějším silnicím v kraji patří silnice I/33 a I/11 směřující od Hradce Králové na Moravu, silnice I/16, jež zajišťuje dopravní napojení Krkonošské oblasti, a silnice I/37.



Obr. 28: Intenzita dopravy v Královéhradeckém kraji [55]

4.10 Liberecký kraj

Kraj se rozprostírá na severu České republiky. Tvoří jen 4 % území ČR. S výjimkou hlavního města Prahy je kraj se svými 3 163 km² nejmenším v republice. K 31. 3. 2011 měl

Liberecký kraj 439 894 obyvatel a podle tohoto ukazatele je tak druhý nejmenší. Míra registrované nezaměstnanosti ke konci května 2011 činila 9,31 %.



Obr. 29: Poloha Libereckého kraje [17]

Na území Libereckého kraje se nachází 10 správních obvodů obcí s rozšířenou působností a v rámci nich 21 územních obvodů pověřených obcí. Administrativně se kraj dělí na 4 okresy a 215 obcí.

Liberecký kraj má převážně průmyslový charakter. Je zde rozvinutý průmysl skla a bižuterie, výroba a zpracování plastů, strojírenství a odvětví zpracovatelského průmyslu s úzkou vazbou na výrobu automobilů. Tradiční textilní průmysl ztratil v důsledku útlumu v posledních letech svoje dominantní postavení.



Obr. 30: Správní členění Libereckého kraje [24]

Liberecký kraj je oblastí s velmi hustou železniční sítí, a ačkoli byla řada tratí zrušena, stále patří mezi regiony s nejhustší železniční sítí v Evropě. Silniční doprava je zastoupena rychlostní komunikací R35 Liberec – Turnov, evropskou trasou E65, dále silnicemi první třídy I13, I9 a I14. Na území kraje se nachází také několik menších letišť, z nichž

nejvýznamnější jsou v Liberci, Hodkovicích nad Mohelkou, České Lípě – Ladech. Zajímavostí je někdejší vojenské letiště v Hradčanech u Mimoně. Od roku 2009 je v kraji zaveden dopravní systém IDOL.

[16]

4.10.1 Doprava v Libereckém kraji

Liberecký kraj má hustou silniční i železniční síť. Hlavní cíle rozvoje dopravní infrastruktury v Libereckém kraji jsou zaměřeny na modernizaci železnice a na zkvalitnění systému silnic I. a II. třídy.

4.10.1.1 Veřejná doprava

Městská hromadná doprava je v Libereckém kraji provozována prostřednictvím autobusových a tramvajových linek. Jako v jiných krajích se i v Libereckém kraji usiluje o zvýšení atraktivity veřejné dopravy. V roce 2003 byla zavedena v Libereckém kraji první část integrovaného systému pod názvem JARIS (Jablonecký regionální integrovaný systém), který zahrnuje území okolo města Jablonec nad Nisou. JARIS zahrnuje městskou hromadnou dopravu, některé autobusové linky, osobní a spěšné vlaky. V současnosti probíhá zavádění integrovaného dopravního systému i do dalších hlavních center Libereckého kraje.

4.10.1.2 Silniční doprava

Na území Libereckého kraje se nachází necelých 2 500 km silnic, z toho rychlostní silnice měří 18 km, silnice I. třídy mají délku 329 km a krajské silnice II. a III. třídy cca 2 100 km. Rozložení silniční sítě v kraji podle území bývalých okresů je vcelku rovnoměrné a je v korelaci s celkovou výměrou územních jednotek a strukturou osídlení. V horských oblastech a v méně zalidněných oblastech je hustota silniční sítě významně nižší.

Stávající úroveň silniční sítě v Libereckém kraji je nevyhovující, nevyhovuje především nárokům dálkové dopravy. Liberecký kraj sice disponuje kvalitním silničním spojením s hlavním městem Prahou, ale problémem je především nedostačující napojení na národní a mezinárodní dopravní koridory. Nedostatkem jsou také chybějící obchvaty, které jsou příčinou kumulace dopravy ve větších sídlech.

4.10.1.3 Železniční doprava

V Libereckém kraji neleží žádné tratě, které jsou zařazeny do mezinárodní koridorové sítě. V horské oblasti železniční tratě obecně vykazují mnoho oblouků a netvoří přímou spojovací trasu mezi městy a obcemi. Zejména kopcovitý charakter krajiny snižuje rychlost vlaků. Také velké množství přejezdů velmi omezuje další rozvoj tohoto druhu dopravy na území kraje.

Regionální doprava je zajišťována osobními vlaky, nadregionální doprava je zajišťována rychlíky a spěšnými vlaky. V osobní dopravě chybí rychlé napojení Libereckého kraje na mezinárodní koridorovou síť do Hradce Králové, Prahy a Ústí nad Labem. Dopravní obslužnost obcí je zajišťována velkým množstvím železničních zastávek.

4.10.1.4 Letecká doprava

Na území Libereckého kraje jsou v provozu tři letiště s travnatou vzletovou přistávací dráhou pro letadla do maximální celkové hmotnosti 5 700 kg, z toho dvě veřejná, jedno neveřejné, pět letišť pro sportovní létající zařízení. Nejvýznamnějším letišťem v kraji je letiště Liberec.

4.10.1.5 Vodní doprava

V Libereckém kraji je jedinou dopravou tohoto druhu plavba lodí po Máchově jezeře, která má charakter rekreační osobní lodní dopravy.

[43]

4.10.2 Délka silnic, dálnic a železnic

Území Libereckého kraje leží ve výseči mezi dvěma plánovanými a částečně již realizovanými dálničními tahy D8 Praha – Ústí nad Labem – Dresden a D11 Praha – Hradec Králové – Lubawka – Legnica. K nejbližším dopravním uzlům multimodálních koridorů a evropské sítě železničních koridorů patří Praha, Děčín a Pardubice.

K 31. 12. 2009 bylo v Libereckém kraji 2 427 km silnic, z toho 332 km silnic I. třídy, 487 km silnic II. třídy a 1 608 km silnic III. třídy. Dálnice se na území kraje nevyskytují. Délka železničních tratí je 553 kilometrů.

Tab. 35: Délka silnic, dálnic, železnic a počet motorových vozidel v Libereckém kraji

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Délka silnic a dálnic (km)	2 430	2 437	2 437	2 437	2 437	2 436	2 430	2 429	2 428	2 427
v tom dálnice	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
silnice I. třídy	332	329	329	329	329	329	328	328	333	332
silnice II. třídy	487	487	487	487	487	487	487	487	487	487
silnice III. třídy	1 611	1 621	1 621	1 622	1 621	1 620	1 615	1 614	1 608	1 608
Motorová vozidla (stav k 31. 12.)	218 973	224 356	234 802	233 782	240 137	249 665	261 112	274 280	285 257	285 918
z toho osobní automobily vč. dodávkových	141 443	145 126	151 432	151 734	156 243	162 288	169 392	177 175	183 496	182 486
nákladní automobily	11 148	12 042	13 206	13 661	14 724	16 253	17 792	19 565	20 889	20 715
silniční tahače	753	808	828	794	782	772	724	672	570	460
návěsy	944	1 015	1 087	919	929	903	1 373	1 470	1 525	1 452
autobusy	794	810	955	972	914	910	898	941	849	851
motocykly	25 944	26 205	27 489	26 958	27 201	30 081	31 385	33 130	34 887	35 672
Provozní délka železničních tratí (km)	-	-	-	553	553	553	553	553	553	553

Zdroj: [24]

Konci roku 2009 byl celkový počet motorových vozidel 285 918. Více jak poloviční podíl má na tomto čísle množství osobních automobilů (182 486).

Tab. 36: Délka dálnic, rychlostních komunikací, silnic I., II. a III. třídy podle okresů v Libereckém kraji

Kraj, okresy	Délka silnic a dálnic (v km)	v tom				
		dálnice	silnice I. třídy	z toho rychlostní silnice	silnice II. třídy	silnice III. třídy
Liberecký kraj	2 427	-	332	22	487	1 608
Česká Lípa	651	-	97	-	142	413
Jablonec n. N.	445	-	64	-	40	341
Liberec	709	-	111	20	117	481
Semily	622	-	61	2	188	373

Zdroj: [24]

Nejdelší úseky silnic I. třídy jsou v okresech Liberec (111 km) a Česká Lípa (97 km). Rychlostní komunikace prochází okresy Liberec (20 km) a Semily (2 km). Nejvíce kilometrů silnic II. a III. tříd se nachází v okrese Liberec.

4.10.3 Dopravní nehodovost

V roce 2009 bylo v Libereckém kraji evidováno 4 366 dopravních nehod, při kterých bylo zraněno 1 273 osob a usmrceno celkem 25 lidí.

Tab. 37: Dopravní nehodovost podle okresů v Libereckém kraji

	Nehody celkem			Usmrcené osoby			Zraněné osoby					
	2007	2008	2009	2007	2008	2009	těžce	lehce	těžce	lehce	těžce	lehce
							2007	2007	2008	2008	2009	2009
Liberecký kraj	7 993	7 088	4 366	46	37	25	159	1 123	182	1 109	145	1 128
Česká Lípa	1 922	1 737	1 276	21	15	9	44	359	41	378	27	359
Jablonec nad Nisou	1 593	1 309	753	8	5	6	40	246	53	213	24	207
Liberec	3 329	2 962	1 751	9	14	7	45	318	53	327	53	318
Semily	1 149	1 080	586	8	3	3	30	200	35	191	41	244

Zdroj: [24]

Nejvíce usmrcených osob bylo v okrese Česká Lípa (9). K nárůstu usmrcených osob při dopravních nehodách oproti roku 2008 došlo pouze v okrese Jablonec nad Nisou, ve zbylých okresech došlo k poklesu počtu usmrcených osob při dopravních nehodách. Celkově došlo k poklesu o 12 usmrcených osob v Libereckém kraji.

Tab. 38: Dopravní nehodovost podle okresů v Libereckém kraji

	Nehody způsobené pod vlivem alkoholu			Hmotná škoda v tis. Kč			Dopravní nehody na 1000 obyvatel		
	2007	2008	2009	2007	2008	2009	2007	2008	2009
Liberecký kraj	413	396	285	350 223	336 805	242 933	18,5	16,3	10,0
Česká Lípa	103	101	88	95 403	90 559	75 505	18,7	16,8	12,3
Jablonec nad Nisou	113	100	58	62 238	60 149	41 483	17,9	14,6	8,3
Liberec	113	117	79	147 786	146 168	99 119	20,1	17,7	10,3
Semily	84	78	60	44 796	39 929	26 826	15,4	14,5	7,8

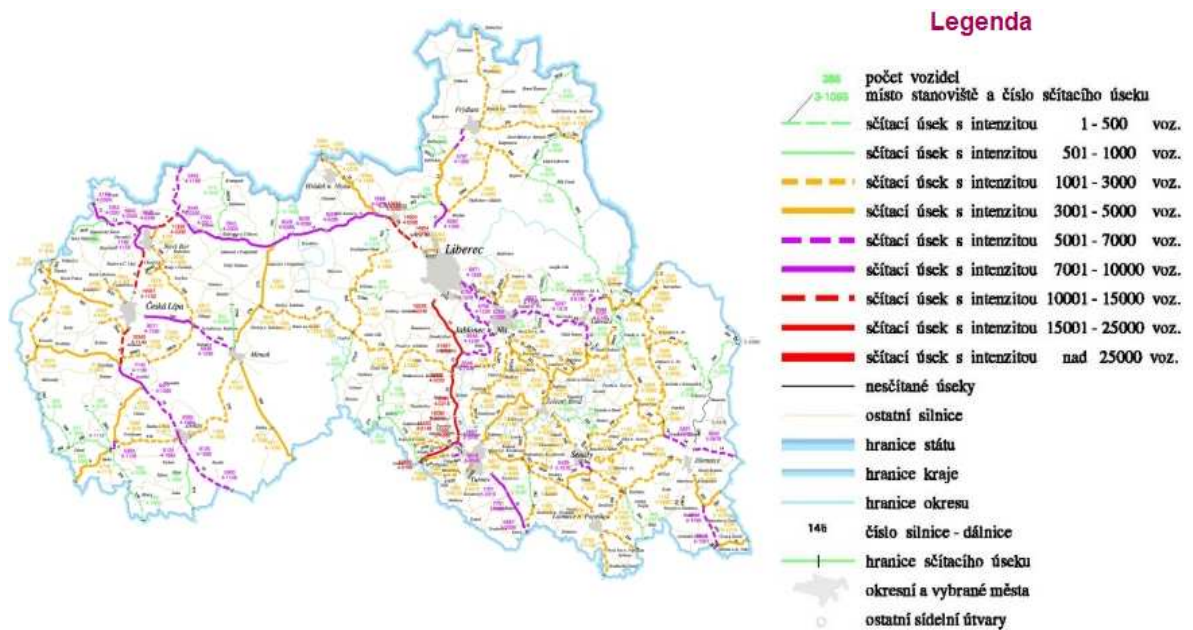
Zdroj: [24]

Množství nehod způsobených pod vlivem alkoholu oproti roku 2008 pokles o 111 na 285. K těmto nehodám docházelo nejčastěji v okresech Česká Lípa (88) a Liberec (79). Celková hmotná škoda byla v roce 2009 odhadnuta na 242 933 tis. Kč.

4.10.4 Intenzita dopravy

Hlavní silniční tahy v kraji jsou značně vytíženy a jejich využívání v posledních letech dále stoupá. Příčinou je ekonomický růst regionu, rozvinutý cestovních ruch a dobrá dopravní dostupnost do Prahy. Hlavním dopravním uzlem je Liberec, dalšími významnými dopravními uzly jsou Jablonec nad Nisou, Česká Lípa, Turnov a Železný Brod. Nejvyšší intenzity dopravy je dosahováno na průtahu městem Liberec na silnici I/35, na spojení

Liberce s Prahou rychlostní silnicí R35 – R10 a dále na propojení s krajem Ústeckým (silnice I/13).



Obr. 31: Intenzita dopravy v Libereckém kraji [55]

4.11 Jihomoravský kraj

Jihomoravský kraj zaujímá jižní a část střední Moravy. Rozlohou 719 454 hektarů se kraj řadí na čtvrté místo v republice. Počet obyvatel ovlivnila především migrace. V roce 2009 činil celkový přírůstek 4 562 osob a ke konci března 2011 zde žilo celkem 1 155 338 obyvatel. Nezaměstnanosti byla koncem roku 2010 přes 9 %.

Území kraje je vymezeno územími okresů Blansko, Brno – město, Brno – venkov, Břeclav, Hodonín, Vyškov a Znojmo. V kraji je 673 obcí, z toho 21 obcí s rozšířenou působností, 48 obcí má status města, 34 správních obvodů obcí s pověřeným obecním úřadem. Dále zde existuje jeden vojenský újezd.



Obr. 32: Poloha Jihomoravského kraje [17]

Jihomoravský kraj patří k regionům s významným ekonomickým potenciálem. Vzhledem k průmyslové tradici Brna a jeho okolí má stále dominantní postavení v ekonomice kraje zpracovatelský průmysl. Významnou roli zde má strojírenský průmysl. Více než stoletou tradici má v kraji i elektrotechnický průmysl. Potravinářský průmysl je rozmístěn hlavně na jihu a východě. Jedná se hlavně o zpracování masa, konzervárny ovoce a zeleniny a cukrovary. V kraji se nachází čtyři velké pivovary a mnoho velkovýrobců vína.

Město s významným regionálním postavením, situované na křižovatce dálnic ve směru Praha, Vídeň, Bratislava a Olomouc, je střediskem tradičních mezinárodních výstav a veletrhů, které podtrhují jeho status rušného mezinárodního obchodního centra. Druhé největší město republiky má také značný neregionální význam. Je jednak sídlem řady institucí celostátního významu, především soudnictví, ale i významným centrem kultury a vysokého školství.

[16]



Obr. 33: Správní členění Jihomoravského kraje [21]

4.11.1 Doprava v Jihomoravském kraji

Jihomoravský kraj patří z hlediska polohy v dopravních sítích k nejlépe položeným krajům České republiky. Město Brno je v souladu se svým sídelním významem druhým nejvýznamnějším dopravním uzlem ČR. Historicky zakotvený význam města a blízkost města k moravským úvalům a k Moravské bráně vedl k postupnému rozvoji radiální sítě dálkových dopravních tras.

Z hlediska dopravy má Jihomoravský kraj důležitou tranzitní funkci. Kostru dopravního systému tvoří dálnice D1, D2 a rychlostní komunikace R43 a R52. Významný dopravní uzel v případě silniční, dálniční železniční dopravy a integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje představuje město Brno. Civilní letiště v Brně – Tuřanech je však celoročně schopno přijímat všechny typy letadel. Krajem prochází dva hlavní železniční koridory propojující země EU a město Brno je členem sdružení evropských měst se zájmem o vybudování rychlé železnice. Zvyšující se intenzita zejména silniční dopravy lze doložit počtem evidovaných více jak 460 tisíc osobních a téměř 68 tisíc nákladních automobilů v roce 2008 v kraji. Husté silniční dopravě slouží dálnice a silnice v úhrnné délce 4,5 tisíc km.

4.11.1.1 Veřejná doprava

Městská hromadná doprava v Jihomoravském kraji je součástí integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje. Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje vznikl v roce 2004. V současnosti zaujímá IDS JMK asi třetinu území Jihomoravského kraje. V rámci IDS JMK mohou cestující cestovat autobusem, trolejbusem, tramvají nebo vlakem.

4.11.1.2 Silniční doprava

Kraj disponuje hustou sítí silničních komunikací, srovnatelnou s vyspělými regiony západní Evropy. Disponuje hustou sítí silničních komunikací a má velmi kvalitní silniční spojení jak s hlavním městem Prahou a dalšími krajskými centry České republiky, tak i s Rakouskem a se Slovenskem. Silniční síť v Jihomoravském kraji je nadměrně orientována na Brno a jen na území okresů Břeclav a Hodonín existuje i dobrá propojenost v tangenciálnímu směru.

Silniční komunikace v Jihomoravském kraji se vyznačují velkým provozním zatížením. Zdaleka nejzatíženější trasou je dálnice D1, po níž v bezprostředním zázemí Brna projíždí více než 50 tisíc aut denně. Velkým problémem kraje je také nedostatečná síť rychlostních komunikací, špatný technický stav silnic a zhoršené životní prostředí ve velkých městech v důsledku dopravy. Bude nutná jejich rekonstrukce, modernizace a opravy.

Z pohledu dopravní infrastruktury Jihomoravského kraje je důležité dobudování rychlostních silnic R52 a R43, zkapacitnění dálnice D1 v okolí Brna a dostavba velkého městského okruhu v Brně.

4.11.1.3 Železniční doprava

Jihomoravský kraj disponuje kvalitní železniční dopravou, neboť krajem prochází dva významné tranzitní koridory propojující město Brno se zeměmi Evropské unie. Mezi nejvíce vytížené železniční tratě můžeme zařadit tratě dvou národních koridorů a celostátní rychlíkovou trať č. 250. Stavební délka železničních tratí je 790 km, z čehož připadá 73 % na celostátní tratě a zbytek tvoří tratě regionální. Všechny hlavní železniční trasy jsou dvoukolejné a elektrifikovány.

4.11.1.4 Letecká doprava

Z hlediska letecké dopravy je kraj vybaven letištěm Brno – Tuřany s pravidelnou i nepravidelnou osobní i nákladní dopravou. Svými technickými parametry a vybavením splňuje mezinárodní standardy pro celoroční provoz všech typů letadel i za ztížených povětrnostních podmínek.

[46]

4.11.2 Délka silnic, dálnic a železnic

Celková délka silnic a dálnic v Jihomoravském kraji dosahuje téměř 4,5 tis. km (4 494 km), z toho nejvyšší podíl tvoří silnice III. třídy (54 %). Stavební délka železničních tratí je 783 km, z čehož připadá 73 % na celostátní tratě a zbytek (27 %) tvoří tratě regionální.

Tab. 39: Délka silnic, dálnic, železnic a počet motorových vozidel v Jihomoravském kraji

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Délka silnic a dálnic (km)	4 398	4 404	4 402	4 403	4 493	4 505	4 500	4 499	4 493	4 494
v tom dálnice	124	124	124	124	124	135	135	135	134	134
silnice I. třídy	429	447	447	448	449	448	448	448	446	447
silnice II. třídy	1 463	1 447	1 446	1 446	1 479	1 481	1 481	1 478	1 475	1 474
silnice III. třídy	2 382	2 386	2 385	2 385	2 441	2 442	2 437	2 438	2 437	2 439
Motorová vozidla (stav k 31. 12.)	561 514	575 788	589 647	599 358	615 424	648 901	676 566	711 905	740 594	746 767
z toho osobní automobily vč. dodávkových	352 493	362 125	370 600	380 466	391 152	408 116	423 312	441 279	456 305	460 449
nákladní automobily	29 659	32 233	34 902	36 793	40 683	45 818	52 579	61 198	67 606	67 461
silniční tahače	2 410	2 726	2 811	2 793	2 721	2 635	2 470	2 277	1 942	1 534
návěsy	2 843	3 123	3 355	2 736	2 831	2 849	4 514	5 092	5 333	4 908
autobusy	1 915	1 933	2 146	2 087	1 999	1 977	2 011	2 007	2 028	2 005
motocykly	81 612	82 279	83 409	82 721	83 110	92 094	95 079	99 639	103 568	104 716
Provozní délka železničních tratí (km)	-	-	-	793	793	810	809	800	799	783

Zdroj: [21]

Proti roku 2000 přibýlo 96 km silnic. Silnic I. třídy přibýlo 18 km, délka dálnice vzrostla o 10 km.

V kraji bylo ke konci roku 2009 evidováno téměř 750 tisíc dopravních prostředků. Od roku 2000 se jejich počet v kraji zvýšil o 25 %. Největší část z dopravních prostředků tvoří osobní automobily (62 % z celku).

Tab. 40: Délka dálnic, rychlostních komunikací, silnic I., II. a III. třídy podle okresů v Jihomoravském kraji

Kraj, okresy	Délka silnic a dálnic (v km)	v tom				
		dálnice	silnice I. třídy	z toho rychlostní silnice	silnice II. třídy	silnice III. třídy
Jihomoravský kraj	4 494	134	447	28	1 474	2 439
Blansko	611	-	51	-	199	361
Brno-město	176	18	39	-	55	63
Brno-venkov	1 095	41	65	20	370	619
Břeclav	579	45	52	-	199	284
Hodonín	552	-	115	-	159	278
Vyškov	494	31	60	9	112	292
Znojmo	987	-	65	-	381	542

Zdroj: [21]

Dálnice prochází čtyřmi okresy (Brno – město, Brno – venkov, Břeclav a Vyškov) a představuje téměř čtvrtinu z celkové délky dálnic v České republice. Dopravní síť je nejdelší v okrese Brno – venkov, na druhé straně v okrese Brno – město je to jen 176 km.

4.11.3 Dopravní nehodovost

V roce 2009 Policie ČR na území Jihomoravského kraje šetřila 3 642 nehod, při kterých bylo usmrceno 81 osob, 301 osob bylo těžce zraněno a 2 307 osob zraněno lehce.

Tab. 41: Dopravní nehodovost podle okresů v Jihomoravském kraji

	Nehody celkem			Usmrcené osoby			Zraněné osoby					
	2007	2008	2009	2007	2008	2009	těžce	lehce	těžce	lehce	těžce	lehce
							2007	2007	2008	2008	2009	2009
Jihomoravský kraj	16 022	14 174	3 642	-	99	81	325	2 681	340	2 443	301	2 307
Blansko	1 219	1 026	336	-	13	12	37	272	31	233	30	233
Brno - město	6 734	6 268	1 090	-	21	8	68	695	89	691	83	704
Brno - venkov	2 866	2 476	857	-	19	20	35	530	45	473	52	507
Břeclav	1 388	1 220	342	-	14	11	38	305	31	255	38	215
Hodonín	1 232	1 210	449	-	11	15	47	360	61	326	42	288
Vyškov	1 339	1 088	315	-	13	8	53	240	43	223	31	162
Znojmo	1 244	886	253	-	8	7	47	279	40	242	25	198

Zdroj: [21]

Oproti roku 2009 se z hlediska nehodovosti jedná o pokles o téměř 26 %. K nejvíce nehodám došlo v okrese Brno–město (29,9 %). Nejméně nehod bylo způsobeno v okrese Znojmo (6,9 %). Při dopravních nehodách bylo usmrceno nejvíce osob v okrese Brno-venkov (20). Nejvyšší počet zraněných osob byl evidován v okresech Brno–město (787) a Brno-venkov (559).

Tab. 42: Dopravní nehodovost podle okresů v Jihomoravském kraji

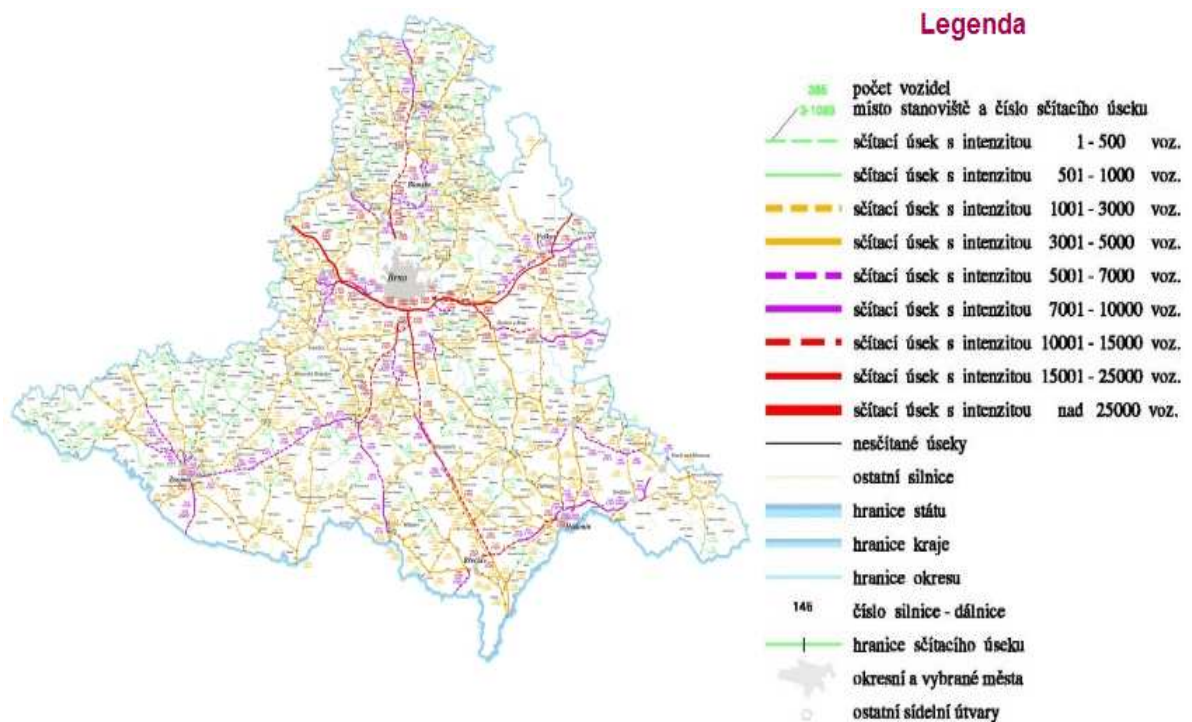
	Nehody způsobené pod vlivem alkoholu			Hmotná škoda v tis. Kč			Dopravní nehody na 1000 obyvatel		
	2007	2008	2009	2007	2008	2009	2007	2008	2009
Jihomoravský kraj	654	580	470	754 850	709 048	314 969	14,1	12,4	3,2
Blansko	65	66	53	54 556	49 673	26 413	11,6	9,7	3,2
Brno - město	162	160	129	278 513	267 696	84 700	18,4	17,0	2,9
Brno - venkov	93	83	90	149 607	137 525	67 980	14,8	12,6	4,3
Břeclav	96	65	54	87 487	83 774	47 361	12,3	10,8	3,0
Hodonín	112	94	53	52 288	64 679	37 961	7,8	7,7	2,9
Vyškov	52	53	41	71 607	60 741	30 942	15,3	12,4	3,6
Znojmo	74	59	50	60 792	44 960	19 612	11,0	7,8	2,2

Zdroj: [21]

Nejvíce nehod způsobených pod vlivem alkoholu se událo v okrese Brno–město (129). Vzniklá hmotná škody činila necelých 315 mil. Kč.

4.11.4 Intenzita dopravy

Kraj se nachází na hlavní vnitrostátní silniční trase Praha – Brno – Ostrava s odbočkami jižním směrem na Vídeň a Bratislavu a severním na Svitavy a Hradec Králové. Jednoznačně nejzatíženější komunikací je dálnice D1, která na území kraje vstupuje v západní části směrem od Prahy a území kraje opouští na východě směrem na Kroměříž. Dále patří mezi velmi zatížené úseky všechny rychlostní silnice a silnice I. třídy, které v kraji dohromady s dálnicemi mají podíl 13 %. S výjimkou R46 se nejvytíženější úseky nacházejí na území města Brna a v nejbližším okolí.



Obr. 34: Intenzita dopravy v Jihomoravském kraji [55]

4.12 Olomoucký kraj

Olomoucký kraj leží ve střední a severozápadní části Moravy, a také na severozápadě Českého Slezska. Celková výměra kraje dosáhla 5 266,58 km², tj. 6,7 % z celkové rozlohy České republiky. Ke konci března 2011 měl Olomoucký kraj celkem 641 497 obyvatel. Počtem obyvatel na 1 km² se kraj přibližuje průměrné hustotě zalidnění za celou ČR.



Obr. 35: Poloha Olomouckého kraje [17]

Olomoucký kraj se rozkládá ve střední části Moravy a zasahuje i do její severní části. Člení se na pět okresů. Na území Olomouckého kraje bylo stanoveno 13 správních obvodů obcí s rozšířenou působností a 20 správních obvodů obcí s pověřeným obecním úřadem. Je zde celkem 398 obcí, z nichž má 30 obcí přiznaný statut města.

Z ekonomického hlediska je Olomoucký kraj oblastí průmyslovou s rozvinutými službami. Ekonomika hanáckých okresů je více stabilní a dostatečně rozmanitá, okres Jeseník a severní část okresu Šumperk však bohužel díky své poloze, dopravní dostupnosti i narušení sociálního a hospodářského života po druhé světové válce patří k ekonomicky slabším regionům.



Obr. 36: Správní členění Olomouckého kraje [17]

V Olomouckém kraji působí řada tradičních průmyslových podniků. Na zemědělskou výrobu navazuje množství potravinářských podniků, z dalších odvětví průmyslu je rozvinutý textilní a oděvní průmysl, výroba strojů a zařízení, průmysl optiky a optických zařízení a mnoho dalších.

[16]

4.12.1 Doprava v Olomouckém kraji

Olomoucký kraj je vzhledem ke své výhodné poloze v rámci Moravy dopravně významným krajem. Dopravní dostupnost kraje zajišťuje 601 km železničních tratí a 3 582 km silnic, z nichž je pouze 12,3 % silnic I. třídy. Olomouc a nedaleký Přerov jsou významnými železničními uzly, hustá železniční síť je vedena rovnoměrně celým územím kraje. Silniční síť je hustější v jižní rovinaté části kraje. V blízkosti Olomouce se nachází letiště pro malá dopravní letadla, které získalo statut mezinárodního letiště. V Olomouci se nachází také jedna z nejstarších tramvajových sítí s historicky první výhybkou na území České republiky. V kraji funguje Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje (IDSOK).

4.12.1.1 Veřejná doprava

Velkým problémem celého kraje je zabezpečení obsluhy venkovských oblastí pravidelnou autobusovou dopravou. Zajištění potřebných prostředků pro financování hromadné dopravy se stává jednou ze základních podmínek udržení životaschopnosti a perspektiv dalšího rozvoje celého kraje.

Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje funguje od roku 2002. K dopravě v rozsahu IDSOK mohou být využita vozidla MHD, autobusové spoje nebo vlak.

4.12.1.2 Silniční doprava

Silniční síť kraje je tvořena silnicemi I., II. a III. třídy, rychlostními silnicemi a dálnicí v celkové délce 3 563 km. Přestože jsou v kraji zastoupeny všechny druhy komunikací, objevují se v rámci jednotlivých okresů značné disproporce v délkách i v zastoupení jednotlivými typy.

Dálnice a silnice první třídy představují zhruba 12 % z celkové délky silniční sítě kraje. Největší podíl mají silnice III. třídy, jejichž celková délka činí 2 206 km. Nej hustější silniční síť připadá na okres Prostějov, opačně je na tom okres Jeseník.

4.12.1.3 Železniční doprava

Pro Olomoucký kraj je charakteristická vysoká hustota železniční sítě, která je rovnoměrně rozložena po celém území kraje. Dopravní dostupnost kraje zajišťuje 600 km železničních tratí. Kromě Olomouce je významným železničním uzlem také nedaleký Přerov. Nejdůležitější železniční tratí Olomouckého kraje je trať č. 270. Na tuto trať úzce navazují dvě tratě: trať č. 280 a trať č. 330, které jsou začleněny do II. tranzitního železničního koridoru. Za velký nedostatek železniční dopravy je považována nízká propustnost hranic s Polskou republikou.

4.12.1.4 Letecká doprava

V Olomouckém kraji se nachází mezinárodní letiště, které je určeno pouze pro malá dopravní letadla. Veřejná civilní letecká doprava zde není provozována. Další významné letiště se nachází v Přerově. Existuje tu ještě pět dalších, převážně sportovních letišť.

Jako perspektivní se jeví možnost využití letiště Přerov i pro veřejné účely. Vzhledem k velice výhodné poloze by zde měl být také vybudován dopravně logistický terminál pro oživení ekonomických aktivit celé střední Moravy.

[46]

4.12.2 Délka silnic, dálnic a železnic

Silniční síť kraje je tvořena silnicemi I., II. a III. třídy, rychlostními silnicemi a dálnicemi v celkové délce 3 582 kilometrů, což je proti roku 2000 nárůst o 121 km. Největší podíl (60 %) na celkovém počtu silniční sítě mají silnice III. třídy. Celková délka železničních tratí je 601 km.

Tab. 43: Délka silnic, dálnic, železnic a počet motorových vozidel v Olomouckém kraji

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Délka silnic a dálnic (km)	3 461	3 462	3 461	3 481	3 556	3 563	3 568	3 568	3 573	3 582
v tom dálnice	-	-	-	-	-	8	8	8	22	33
silnice I. třídy	401	401	401	417	427	427	432	438	441	441
silnice II. třídy	898	898	898	898	921	923	923	924	924	923
silnice III. třídy	2 162	2 163	2 162	2 165	2 208	2 206	2 205	2 199	2 186	2 185
Motorová vozidla (stav k 31. 12.)	292 674	300 479	306 406	312 888	322 015	336 516	350 343	368 296	384 352	387 297
z toho osobní automobily vč. dodávkových	174 674	178 680	182 490	188 712	195 284	205 059	213 637	224 348	233 424	234 715
nákladní automobily	14 504	15 511	16 580	17 042	18 496	20 337	22 633	25 544	28 122	28 191
silniční tahače	1 237	1 408	1 558	1 581	1 581	1 538	1 443	1 335	1 137	957
návěsy	1 637	1 747	1 922	1 784	1 844	1 915	2 771	3 084	3 191	3 195
autobusy	545	558	760	687	672	668	684	689	679	666
motocykly	47 033	48 485	48 756	48 390	48 530	50 225	51 646	53 624	55 666	56 015
Provozní délka železničních tratí (km)	-	-	-	613	613	613	600	600	600	601

Zdroj: [26]

V letech 2000 – 2009 neustále vzrůstal v kraji počet registrovaných motorových silničních vozidel. V roce 2009 bylo v evidenci Centrálního registru vozidel 387 297 silničních vozidel všech druhů a kategorií, což je o 94 623 silničních vozidel více oproti roku 2000.

Tab. 44: Délka dálnic, rychlostních komunikací, silnic I., II. a III. třídy podle okresů v Olomouckém kraji

Kraj, okresy	Délka silnic a dálnic	v tom				
		dálnice	silnice I. třídy	z toho rychlostní silnice	silnice II. třídy	silnice III. třídy
Olomoucký kraj	3 582	33	441	91	923	2 185
Jeseník	292	-	66	-	124	101
Olomouc	1 073	-	122	50	286	665
Prostějov	675	8	33	25	166	468
Přerov	707	26	97	10	165	419
Šumperk	836	-	121	5	183	531

Zdroj: [26]

Dálnice a silnice I. třídy představují zhruba 13% z celkové délky silniční sítě kraje. Největší podíl mají silnice III. třídy, jejichž celková délka činí 1 285 km. Délka dálnice D1 v kraji na konci roku 2009 měřila 33 km. Lépe je na tom s rychlostními komunikacemi, které zasahují do všech okresů mimo Jeseník. Jedná se o rychlostní silnice R35 a R46 s délkou 91 km.

4.12.3 Dopravní nehodovost

V Olomouckém kraji bylo v roce 2009 šetřeno Policií ČR 4 407 nehod na pozemních komunikacích, při kterých bylo 51 osob usmrceno, 241 osob těžce zraněno a 1 412 lehce zraněných osob.

Tab. 45: Dopravní nehodovost podle okresů v Olomouckém kraji

	Nehody celkem			Usmrcené osoby			Zraněné osoby					
	2007	2008	2009	2007	2008	2009	těžce	lehce	těžce	lehce	těžce	lehce
							2007	2007	2008	2008	2009	2009
Olomoucký kraj	9 545	8 386	4 407	89	59	51	315	1 553	243	1 420	241	1 412
Jeseník	450	419	319	6	3	2	20	79	11	86	15	78
Olomouc	4 413	3 775	1 912	33	17	19	111	643	86	610	81	557
Prostějov	1 285	1 173	665	5	13	8	32	222	42	183	50	239
Přerov	1 957	1 721	787	24	18	12	120	282	82	241	54	222
Šumperk	1 440	1 298	724	21	8	10	32	327	22	300	41	316

Zdroj: [26]

K nejvíce nehodám došlo v okrese Olomouc. V tomto okrese bylo také při nehodách usmrceno nejvíce osob (19). Velmi příznivá čísla týkající se usmrcených osob jsou zaznamenána v okrese Jeseník. Na Olomoucku bylo také zraněno nejvíce osob (638).

Tab. 46: Dopravní nehodovost podle okresů v Olomouckém kraji

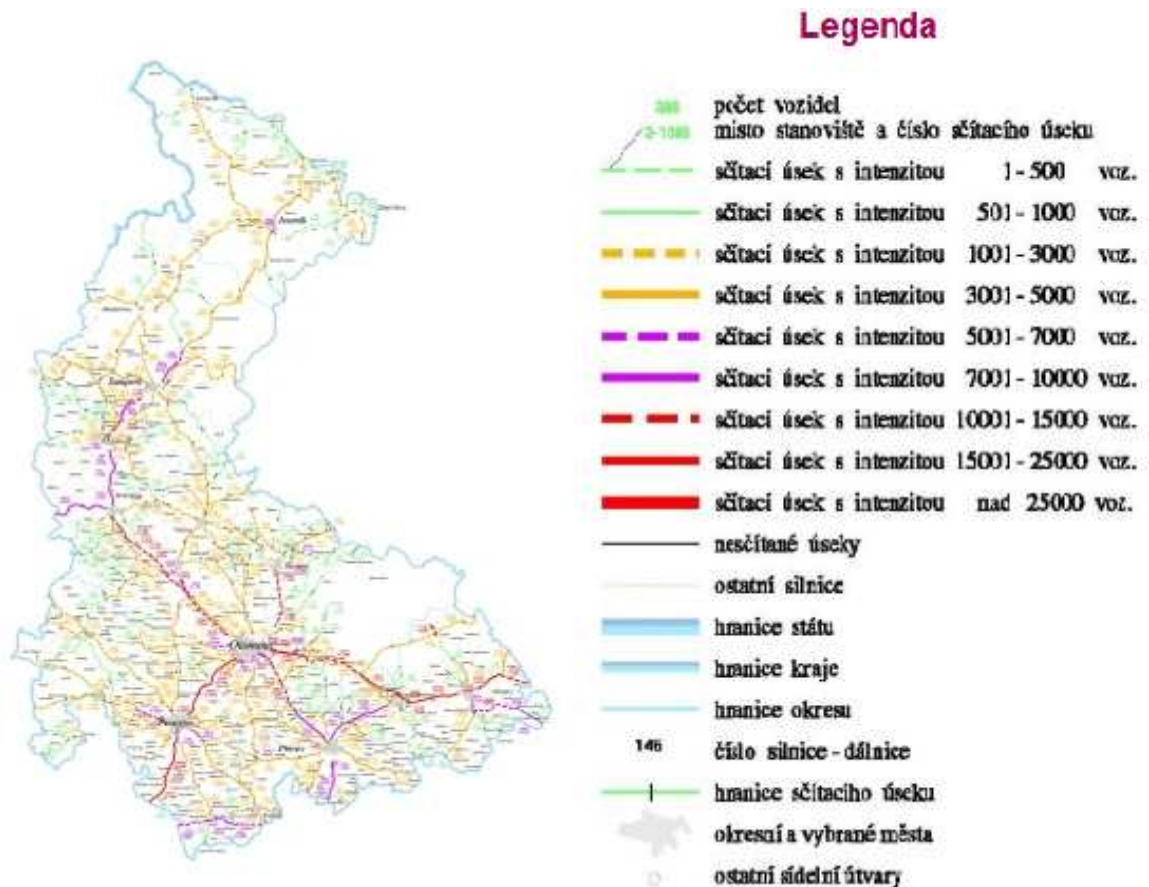
	Nehody způsobené pod vlivem alkoholu			Hmotná škoda v tis. Kč			Dopravní nehody na 1000 obyvatel		
	2007	2008	2009	2007	2008	2009	2007	2008	2009
Olomoucký kraj	431	470	401	412 750	353 807	227 529	14,9	13,1	6,9
Jeseník	24	42	26	22 865	22 912	16 291	10,8	10,1	7,7
Olomouc	184	185	160	185 749	168 828	100 326	19,2	16,4	8,3
Prostějov	76	61	58	56 537	52 144	34 639	11,7	10,7	6,0
Přerov	65	82	76	101 466	69 212	45 779	14,5	12,7	5,9
Šumperk	82	100	81	46 133	40 711	30 494	11,6	10,4	5,8

Zdroj: [26]

Pod vlivem alkoholu bylo nejvíce nehod způsobeno v okrese Olomouc. Z celkového počtu 401 nehod to bylo 160. Způsobená hmotná škoda byla ve výši 227 529 tis. Kč.

4.12.4 Intenzita dopravy

Kraj se vyznačuje v rámci ČR nižší dopravní zátěží, což se však promítá do malé ekonomické výkonnosti jeho severní části. Jižní částí kraje prochází důležité tranzitní propojení z Brna na Prostějov, Olomouc, Hranice na Moravě a dále do Ostravy. Druhou významnou komunikací kraje je propojení s Královéhradeckým a Pardubickým krajem silnicí R35.



Obr. 37: Intenzita dopravy v Olomouckém kraji [55]

4.13 Moravskoslezský kraj

Moravskoslezský kraj je jedním ze 14 vyšších územních samosprávných celků v Česku. Z větší části leží v Českém Slezsku, zbývající část zabírá sever Moravy. Území kraje je vymezeno územími šesti okresů. V kraji je 299 obcí, z toho 22 obcí s rozšířenou působností. Kraj má třetí nejvyšší počet obyvatel (1 242 119 k 31. 3. 2011) ze všech českých krajů a po Praze nejvyšší hustotu zalidnění, vysoce převyšující republikový průměr.



Obr. 38: Poloha Moravskoslezského kraje [17]

Díky ložiskům černého uhlí v ostravsko-karvinské pánvi a na ně vázaným hutním a dalším průmyslem patřila tato část kraje už za Rakousko-Uherska k nejdůležitějším průmyslovým oblastem. V souvislosti se současným útlumem těžkého průmyslu zde ovšem značně roste nezaměstnanost.

Území nynějšího kraje se po zániku Československa ocitlo v poloze severovýchodního pohraničí, na hranicích s Polskem a Slovenskem, nejvíce vzdáleného od přímých kontaktů s metropolí státu a s hospodářskými podněty z vyspělých zemí EU. Velkým nedostatkem kraje z hlediska dopravní infrastruktury je absence přímého napojení na dálniční síť, která není dosud do kraje přivedena. Silniční komunikační systém se v současnosti opírá o hlavní mezinárodní silnice I/11 a I/48, které procházejí východní částí kraje. V současnosti probíhá jejich modernizace, a to především na silnici I/48, která je upravována na rychlostní komunikaci R48.

[16]



Obr. 39: Správní členění Moravskoslezského kraje [25]

4.13.1 Doprava v Moravskoslezském kraji

Moravskoslezský kraj protínají dva železniční tahy evropského významu, elektrifikované tratě č. 270 a č. 320, které jsou součástí druhého a třetího tranzitního železničního koridoru. Modernizace druhého železničního koridoru byla dokončena v roce 2005, modernizace části III. koridoru vedené po území Moravskoslezského kraje začala v roce 2007. Silniční a železniční veřejná osobní doprava je postupně integrována v rámci Ostravského dopravního integrovaného systému. Dosažitelnost regionu letecky je zabezpečována prostřednictvím mezinárodního letiště v Mošnově, druhého největšího letiště v Česku, jehož délka přistávací dráhy 3 600 metrů umožňuje přistávání všech kategorií letadel bez omezení.

4.13.1.1 Veřejná doprava

Moravskoslezský kraj má poměrně vysokou síť autobusové dopravy. Poptávka po hromadné dopravě je ve srovnání s ostatními kraji poměrně vysoká. Síť městské hromadné dopravy je zavedena ve všech městech kraje, přitom nejvyšší úroveň MHD má krajské město Ostrava.

ODIS je integrovaný dopravní systém zahrnující všechny železniční tratě obsluhované společností České dráhy a. s., linky MHD v Ostravě, Opavě, Krnově a Havířově a vybrané linky příměstské autobusové dopravy. Hlavním charakteristickým znakem je jednotný přestupní tarifní systém, umožňující cestu na jeden jízdní doklad s potřebnými přestupy a to bez ohledu na zvolený dopravní prostředek.

4.13.1.2 Silniční doprava

V Moravskoslezském kraji je motoristům k dispozici hustá síť regionálních silnic i rychlé dokončované dálnice a rychlostní silnice, které během dvou let napojí kraj na evropskou síť dálnice a rychlostních silnic.

Územím kraje prochází důležité mezinárodní silnice E75 Budapešť – Gdaňsk a E462 Vídeň – Krakov, ty jsou vedeny částečně po národních silnicích I/11 a I/48. Tyto silnice v současné době slouží pro většinu neregionálního a mezinárodního tranzitu.

Celým Moravskoslezským krajem jsou vedeny silnice I. třídy, které propojují většinu významných měst. Významné silnice I. třídy jsou čtyřpruhové, částečně i směrově dělené

silnice s mimoúrovňovými kříženími. Takto je zajištěno silniční propojení krajského města Ostravy až do Frýdlantu nad Ostravicí, Havířova a Karviné, aktuálně je v plánu výstavba čtyřpruhové silnice první třídy I/11 z Ostravy do Opavy. Ostatní silnice I. třídy jsou dvoupruhové. Důležitým základem silniční sítě jsou silnice II. a III. třídy. Těmi jsou zpřístupněny všechny lokality a přináší základní podmínky pro život a podnikání každého města nebo obce. Jejich majitel Moravskoslezský kraj má ambici vytvořit vlastní silniční síť kvalitní funkční doplněk k dálnicím a silnicím I. třídy. Z celkové délky 2 709 km silnic II. a III. tříd jsou vybrány tahy krajského významu, které jsou přednostně obnovovány tak, aby byla zajištěna standardní dopravní dostupnost od všech regionů kraje.

4.13.1.3 Železniční doprava

Moravskoslezským krajem prochází II. železniční koridor, který spojuje Břeclav s Bohumínem a III. železniční koridor, který propojuje Mosty u Jablunkova a Cheb. Kromě těchto páteřních tratí se nadále modernizuje velká část železniční sítě. V současné době se pracuje na elektrifikaci úseku Ostrava – Frýdek Místek – Český Těšín. Ostrava má v současné době přímé železniční spojení s Prahou, Vídní, Bratislavou, Varšavou, Budapeští a Moskvou.

4.13.1.4 Letecká doprava

Na území Moravskoslezského kraje se nachází druhé největší letiště v České republice Ostrava – Mošnov. Letiště umožňuje přistávání všech kategorií letadel bez omezení. Letiště v Ostravě je významným faktorem podporujících příchod zahraničních investorů do kraje, což významně přispěje k jeho rozvoji. Dále se v kraji vyskytují 3 národní letiště nacházející se v Zábřehu, Krnově a Frýdlantu nad Ostravicí.

[45]

4.13.2 Délka silnic, dálnic a železnic

V Moravskoslezském kraji je celkem 3 428 km dálnic, silnic I., II. a III. třídy. Silnice I. třídy včetně dálnic v kraji představují 21,5 % z celkové délky silnic. Od roku 2000 vzrostla provozní délka železničních tratí o 33 km na nynějších 674 km.

Tab. 47: Délka silnic, dálnic, železnic a počet motorových vozidel v Olomouckém kraji

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Délka silnic a dálnic (km)	3 411	3 403	3 410	3 410	3 344	3 344	3 352	3 375	3 394	3 428
v tom dálnice	-	-	-	-	-	-	-	15	28	54
silnice I. třídy	707	707	714	714	713	713	707	716	704	684
silnice II. třídy	766	766	766	766	744	744	750	749	766	803
silnice III. třídy	1 938	1 930	1 930	1 930	1 886	1 887	1 895	1 895	1 897	1 888
Motorová vozidla (stav k 31. 12.)	495 399	514 575	535 053	538 578	561 463	582 719	606 923	639 196	667 961	674 286
z toho osobní automobily vč. dodávkových	345 270	354 643	367 141	370 320	381 316	394 800	409 461	428 663	445 431	448 672
nákladní automobily	24 307	25 353	27 851	28 613	31 052	34 596	38 964	44 635	49 613	49 287
silniční tahače	2 185	2 397	2 499	2 519	2 458	2 367	2 251	2 065	1 668	1 372
návěsy	2 872	2 992	3 154	2 814	3 039	3 102	4 427	4 915	5 353	5 325
autobusy	2 326	2 345	2 554	2 488	2 447	2 430	2 407	2 415	2 411	2 361
motocykly	41 303	49 016	52 212	51 452	53 056	59 886	65 834	70 088	73 389	75 346
Provozní délka železničních tratí (km)	-	-	-	641	670	671	673	673	673	674

Zdroj: [25]

Největší a zároveň nejrychleji rostoucí skupinou dopravních prostředků jsou osobní automobily. Od roku 2000 vzrostl celkový počet motorových vozidel o téměř 180 tisíc na 674 286. Z toho 66,5 % tvoří osobní automobily. Druhou největší skupinu tvoří motocykly a dále pak nákladní automobily. Autobusy a silniční tahače vykazují v posledních letech spíše klesající tendenci.

Tab. 48: Délka dálnic, rychlostních komunikací, silnic I., II. a III. třídy podle okresů v Moravskoslezském kraji

Kraj, okresy	Délka silnic a dálnic (v km)	v tom				
		dálnice	silnice I. třídy	z toho rychlostní silnice	silnice II. třídy	silnice III. třídy
Moravskoslezský kraj	3 428	54	684	32	803	1 888
Bruntál	843	-	144	-	278	421
Frýdek-Místek	539	-	123	24	106	310
Karviná	297	5	83	5	63	145
Nový Jičín	643	29	131	-	87	396
Opava	789	-	142	-	173	473
Ostrava-město	317	20	60	3	95	142

Zdroj: [25]

Největší hustota silnic je pochopitelně v samotné Ostravě, v okrese Bruntál a Frýdek – Místek, tj. v okresech s rozsáhlejšími horskými oblastmi Jeseníku a Beskyd, je hustota silniční sítě podstatně nižší. Přitom nejvyšší podíl silnic I. třídy je v okrese Bruntál a Opava. Naopak nejmenší podíl silnic I. třídy je v okrese Bruntál.

4.13.3 Dopravní nehodovost

Za rok 2009 došlo v Moravskoslezském kraji k více jak 8 500 dopravních nehod. Bylo usmrceno 93 osob a dalších 2 620 osob zraněno. Absolutně největší počet nehod byl zaznamenán v okrese Ostrava-město. V přepočtu nehod na 1 000 obyvatel je na tom nejlépe okres Karviná, kde bylo zaznamenáno 5,4 nehod na 1 000 obyvatel.

Tab. 49: Dopravní nehodovost podle okresů v Moravskoslezském kraji

	Nehody celkem			Usmrcené osoby			Zraněné osoby					
	2007	2008	2009	2007	2008	2009	těžce	lehce	těžce	lehce	těžce	lehce
							2007	2007	2008	2008	2009	2009
Moravskoslezský kraj	18 604	16 466	8 572	108	96	93	370	2 517	337	2 582	316	2 304
Bruntál	1 312	1 025	645	8	4	9	32	306	34	261	28	249
Frýdek - Místek	3 221	2 907	1 406	25	26	23	84	430	99	451	79	408
Karviná	3 168	2 933	1 468	25	16	8	93	433	85	480	82	381
Nový Jičín	2 411	2 118	919	15	29	21	49	298	49	347	41	267
Opava	2 367	2 121	1 095	17	13	15	62	501	41	518	48	432
Ostrava - město	6 125	5 362	3 039	18	8	17	50	549	29	525	38	567

Zdroj: [25]

Přestože se množství nehod mezi roky 2008 a 2009 snížilo o 48 %, počet usmrcených osob oproti tomu poklesl jen o 3 osoby. V okrese Bruntál, Opava a Ostrava – město dokonce došlo k nárůstu usmrcených sob.

Tab. 50: Dopravní nehodovost podle okresů v Moravskoslezském kraji

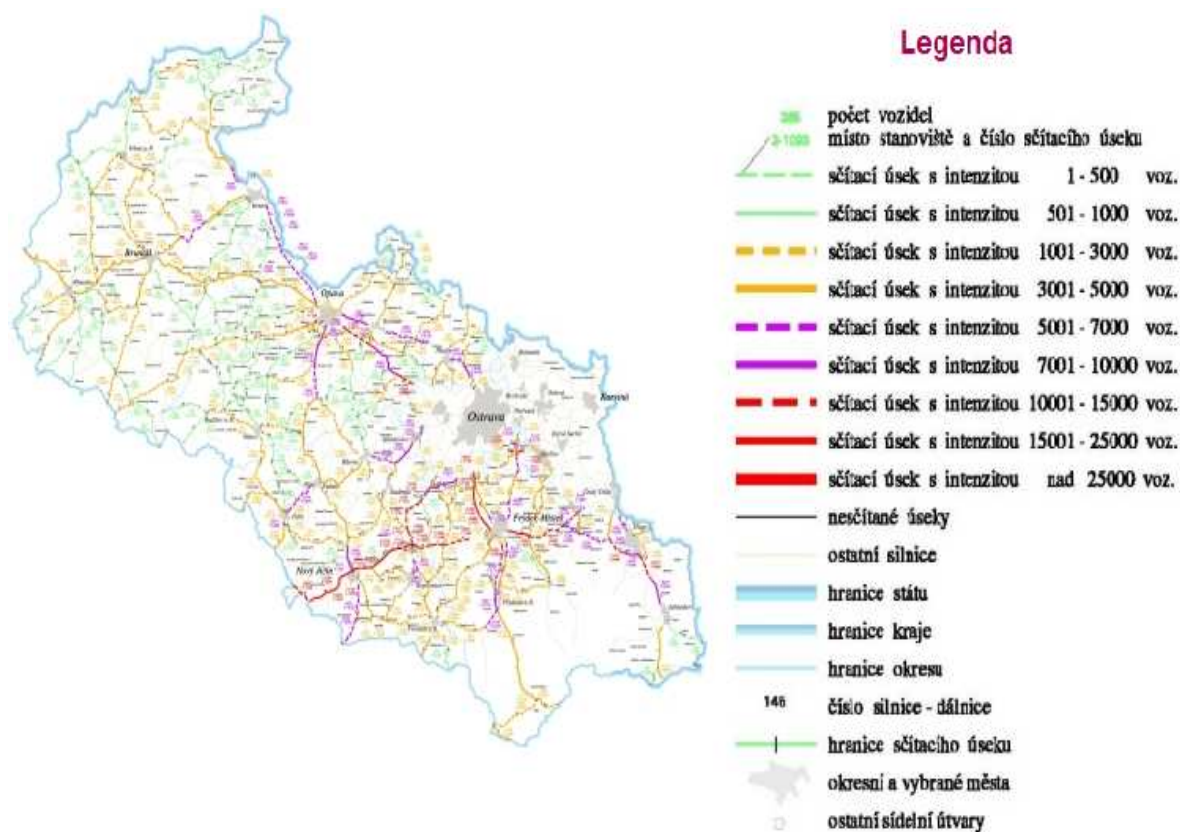
	Nehody způsobené pod vlivem alkoholu			Hmotná škoda v tis. Kč			Dopravní nehody na 1000 obyvatel		
	2007	2008	2009	2007	2008	2009	2007	2008	2009
Moravskoslezský kraj	818	796	630	723 938	665 408	449 494	14,9	13,2	6,9
Bruntál	78	67	58	63 105	40 986	38 039	13,4	10,5	6,6
Frýdek - Místek	184	175	137	128 316	121 414	80 466	15,3	13,8	6,7
Karviná	160	154	115	101 671	101 768	61 694	11,5	10,7	5,4
Nový Jičín	130	117	99	95 047	110 981	61 058	15,9	13,9	6,0
Opava	101	107	81	88 996	80 163	55 732	13,4	12,0	6,2
Ostrava - město	165	176	140	246 803	210 095	152 506	18,2	15,9	9,0

Zdroj: [25]

Pod vlivem alkoholu bylo způsobeno 630 dopravních nehod. Při nehodách vznikla hmotná škoda ve výši 449 mil. Kč. Největší podíl ze všech okresů na něm má Ostrava – město.

4.13.4 Intenzita dopravy

Hustě zalidněný průmyslový kraj je dobře napojen na železniční a silniční síť, a to železničním koridorem z Prahy přes Olomouc na Ostravu a dálnici D1/D47. Nejvyšší intenzity silniční dopravy jsou soustředěny do centra ostravské průmyslové pánve a na napojení Ostravy na zbytek státu, zejména jižním směrem na Nový Jičín a Lipník nad Bečvou.



Obr. 40: Intenzita dopravy v Moravskoslezském kraji [55]

4.14 Zlínský kraj

Zlínský kraj se nachází na východě republiky. Svou rozlohou 3 964 km² je čtvrtým nejmenším krajem v republice. Má 304 obcí, z toho 29 je se statutem města. Ke konci března 2011 zde žilo 590 067 obyvatel. Hustota zalidnění výrazně převyšuje republikový průměr. Registrovaná míra nezaměstnanosti byla 9,93 % (březen 2011).



Obr. 41: Poloha Zlínského kraje [17]

Zlínský kraj je tvořen čtyřmi okresy: Kroměříž, Uherské Hradiště, Vsetín a Zlín. Správní rozdělení kraje člení Zlínský kraj na správní obvody obcí s rozšířenou působností. Zlínský kraj má 13 správních obvodů.



Obr. 42: Správní členění Zlínského kraje [32]

Ekonomika v kraji byla a je založena především na zhodnocování vstupních surovin a polotovarů. Export v kraji je negativně poznamenán polohou kraje v rámci ČR. Průmyslový potenciál Zlínského kraje tvoří podniky zpracovatelského průmyslu. Zejména jde o podniky průmyslu kovodělného, dřevozpracujícího, elektrotechnického a textilního. Jejich charakteristickou stránkou je však nízká úroveň modernizace výroby ve srovnání s ČR.

Nejvíce lidí je zaměstnáno v průmyslu, stavebnictví, dopravě, v oblasti obchodu, pohostinství a v obchodu s nemovitostmi. Podíl zaměstnaných v zemědělství je velmi nízký.

4.14.1 Doprava ve Zlínském kraji

Ekonomický vývoj regionů je úzce spjat s rozvojem dopravní sítě. Vybavení kraje dopravní infrastrukturou a dopravní dostupnost v kraji je do veliké míry negativně ovlivněna jeho periferní polohou, hornatým reliéfem krajiny a do jisté míry také nedostatkem financí. Výhodou kraje v oblasti dopravy je, že jím prochází VI. multimodální dopravní koridor. Zlínský kraj je také významnou dopravní lokalitou zahrnující různé typy dopravy, a to jak z pohledu vnitrostátní dopravy, tak i z pohledu mezinárodního dopravního spojení.

4.14.1.1 Veřejná doprava

Městská hromadná doprava v současnosti představuje rozhodující součást dopravního systému Zlínského kraje. Integrovaný dopravní systém ve Zlínském kraji se zatím nepodařilo plně zavést. Částečnou integraci mezi železniční a městskou hromadnou dopravou představuje dopravní systém provozovaný mezi městy Otrokovice, Zlín a Napajedla. Integrovaný dopravní systém Zlín – Otrokovice je jedním z nejstarších IDS v České republice. Vznikl již v roce 1992. K plné integraci Českých drah došlo v roce 1998. V rámci zlínského IDS můžete cestovat městskou hromadnou dopravou města Zlína a Otrokovic nebo železniční dopravou na trati Otrokovice – Zlín – Vizovice a některými autobusovými spoji.

4.14.1.2 Silniční doprava

Hustota silniční sítě Zlínského kraje odpovídá potřebám dopravního napojení všech měst a obcí na silniční síť a jejich dopravní obsluhy. Kopcovitý charakter některých oblastí kraje předurčuje převažující údolní zástavbu v území a tím i nižší hustotu silniční sítě. Silniční síť je ze všech krajů České republiky druhá nejkratší.

Výrazným handicapem a deficitem Zlínského kraje je neexistence sítě silnic vyšší kvality s návazností na ostatní regiony a jejich nadřazenou silniční síť a na dálniční síť České republiky a Evropy. Jedinou nerozdělenou čtyřpruhovou silnicí vedenou v extravilínu je II/491 v úseku Lípa – Slušovice.

Rozvojový potenciál kraje i nadále leží v posílení kapacity silniční sítě, především v rychlém rozvoji sítě dálnic a rychlostních komunikací, což by umožnilo napojení Zlínského kraje na Slovensko. Výstavba dálnice D1 v kraji zajistí jeho spojení s Brnem,

s hlavním městem Prahou, ale i s ostatními kraji České republiky a zprostředkovaně i se západní Evropou.

4.14.1.3 Železniční doprava

Železniční doprava tvoří významnou součást dopravního systému kraje. Její úroveň je dána zejména dostupností, rychlostí a bezpečností, jež výrazně ovlivňuje rozvoj celého území. Na území Zlínského kraje je evidována celkem 358 km tratí a nachází se zde 199 železničních stanic a zastávek. Železniční tratě na území Zlínského kraje jsou dlouhodobě stabilizované, základní kostru tvoří pátevní tratě číslo 330 Přerov – Břeclav a 280 Hranice na Moravě – Střelná, které jsou součástí významných dopravních koridorů. Tyto hlavní železniční tahy jsou vzájemně propojeny v severní části kraje tratí 303 Kojetín – Valašské Meziříčí s pokračováním západním směrem na Brno a severovýchodním směrem na Ostravu. V jižní části kraje tvoří propojení hlavních železničních tahů trať 341 Staré Město – Vlárský průmysk s odpojením tratě 340 Uherské Hradiště – Brno. Uvedená základní síť je doplněna místními železničními tratěmi. Obecně lze konstatovat nízkou kvalitu celkových dopravních služeb, především se to vztahuje na komfort cestování a cestovní rychlost.

4.14.1.4 Letecká doprava

Ve Zlínském kraji se nachází čtyři civilní letiště: letiště Kunovice, Holešov, Otrokovice a Kroměříž. V současnosti má však letecká doprava v kraji malý význam. Jediným mezinárodním letištem, které se v kraji nachází, je neveřejné mezinárodní letiště Kunovice.

4.14.1.5 Vodní doprava

Vodní doprava ve Zlínském kraji je realizována po řece Moravě. V současné době je k turistickým účelům využíván vnitrozemský průplav Otrokovice – Rohatec. Některé úseky vodních toků Moravy a Bečvy umožňují využívání lodní dopravy také v souvislosti s nákladní dopravou pro účely průmyslových aktivit.

Rozvoji Baťova kanálu brání především nedostatečná infrastruktura. Zlínským kraje prochází také výhledová trasa plavebního kanálu Dunaj – Odra – Labe, který by také částečně využíval Baťův kanál.

4.14.2 Délka silnic, dálnic a železnic

Silniční síť je ve Zlínském kraji tvořena 2 122 km silnic, z toho 350 km tvoří silnice I. třídy a více jak dvě třetiny tvoří silnice II. a III. třídy. Pouze 8 km tvoří dálnice. Ve srovnání s rokem 2000 délka silnic nepatrně vzrostla, stejně tak i délka komunikací II. a III. třídy (nárůst max. do 1 %). Krajem prochází 358 km železničních tratí.

Tab. 51: Délka silnic, dálnic, železnic a počet motorových vozidel ve Zlínském kraji

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Délka silnic a dálnic (km)	2 106	2 110	2 110	2 111	2 121	2 116	2 121	2 116	2 121	2 122
v tom dálnice	-	-	-	-	-	-	-	-	7	8
silnice I. třídy	321	324	326	327	337	337	341	341	339	342
silnice II. třídy	569	575	574	574	574	574	574	574	574	574
silnice III. třídy	1 215	1 210	1 210	1 210	1 210	1 205	1 206	1 201	1 200	1 199
Motorová vozidla (stav k 31. 12.)	269 464	274 829	282 206	288 013	296 225	306 716	318 741	334 012	348 019	351 205
z toho osobní automobily vč. dodávkových	167 142	171 670	176 604	182 201	188 129	194 661	201 530	210 059	217 977	220 322
nákladní automobily	14 152	15 167	16 633	17 215	18 862	20 873	23 192	26 103	28 575	28 424
silniční tahače	1 254	1 362	1 448	1 584	1 505	1 415	1 357	1 220	963	774
návěsy	1 558	1 666	1 839	1 497	1 561	1 548	2 518	2 809	2 824	2 656
autobusy	932	916	1 025	994	973	968	954	994	965	927
motocykly	41 085	40 592	40 634	40 208	40 132	41 065	42 128	43 860	45 669	46 360
Provozní délka železničních tratí (km)	-	-	-	358	358	358	358	358	358	358

Zdroj: [32]

V kraji bylo ke konci roku 2009 registrováno 351 205 vozidel všech druhů. Z tohoto počtu je nejvíce osobních automobilů, a to 220 322.

Tab. 52: Délka dálnic, rychlostních komunikací, silnic I., II. a III. třídy podle okresů ve Zlínském kraji

Kraj, okresy	Délka silnic a dálnic (v km)	v tom				
		dálnice	silnice I. třídy	z toho rychlostní silnice	silnice II. třídy	silnice III. třídy
Zlínský kraj	2 122	8	342	3	574	1 199
Kroměříž	541	8	30	-	189	315
Uherské Hradiště	525	-	118	-	141	265
Vsetín	507	-	114	-	84	310
Zlín	549	-	80	3	160	309

Zdroj: [32]

Kroměříž je jediným okresem Zlínského kraje, kterým prochází 8 km dálnic. Tento okres společně se Zlínskem má v kraji nejdelší síť silnic (549 km). Silnice I. třídy se nejčastěji

vyskytují v okrese Uherské Hradiště a Vsetín. Silnic II. třídy je nejvíce na Kroměřížsku a u silnic III. tříd je stav v okresech Zlínského kraje poměrně vyrovnaný.

4.14.3 Dopravní nehodovost

Ve Zlínském kraji došlo v roce 2009 k 1 798 nehodám, oproti roku 2008 jde o pokles 3 798 nehod. Přes tento velký pokles bylo usmrcených osob jen o 2 osoby menší. K nejvíce dopravním nehodám došlo v okrese Uherské Hradiště, nejméně dopravních nehod se stalo v okrese Kroměříž.

Tab. 53: Dopravní nehodovost podle okresů ve Zlínském kraji

	Nehody celkem			Usmrcené osoby			Zraněné osoby							
	2007	2008	2009	2007	2008	2009	těžce		lehce		těžce		lehce	
							2007	2008	2007	2008	2007	2008	2009	2009
Zlínský kraj	7 481	5 596	1 798	57	45	43	214	1 297	231	1 180	229	1 109		
Kroměříž	1 160	1 058	374	15	9	12	66	268	66	251	53	230		
Uherské Hradiště	1 835	1 528	529	14	17	16	42	300	40	284	57	277		
Vsetín	1 762	1 554	399	18	9	12	33	306	53	282	48	225		
Zlín	2 724	1 456	496	10	10	3	73	423	72	363	71	377		

Zdroj: [32]

Nárůst usmrcených osob můžeme sledovat v okrese Kroměříž a Vsetín. K nejméně smrtelným nehodám došlo na Zlínsku. I počty zraněných osob od roku 2007 neustále klesají.

Tab. 54: Dopravní nehodovost podle okresů ve Zlínském kraji

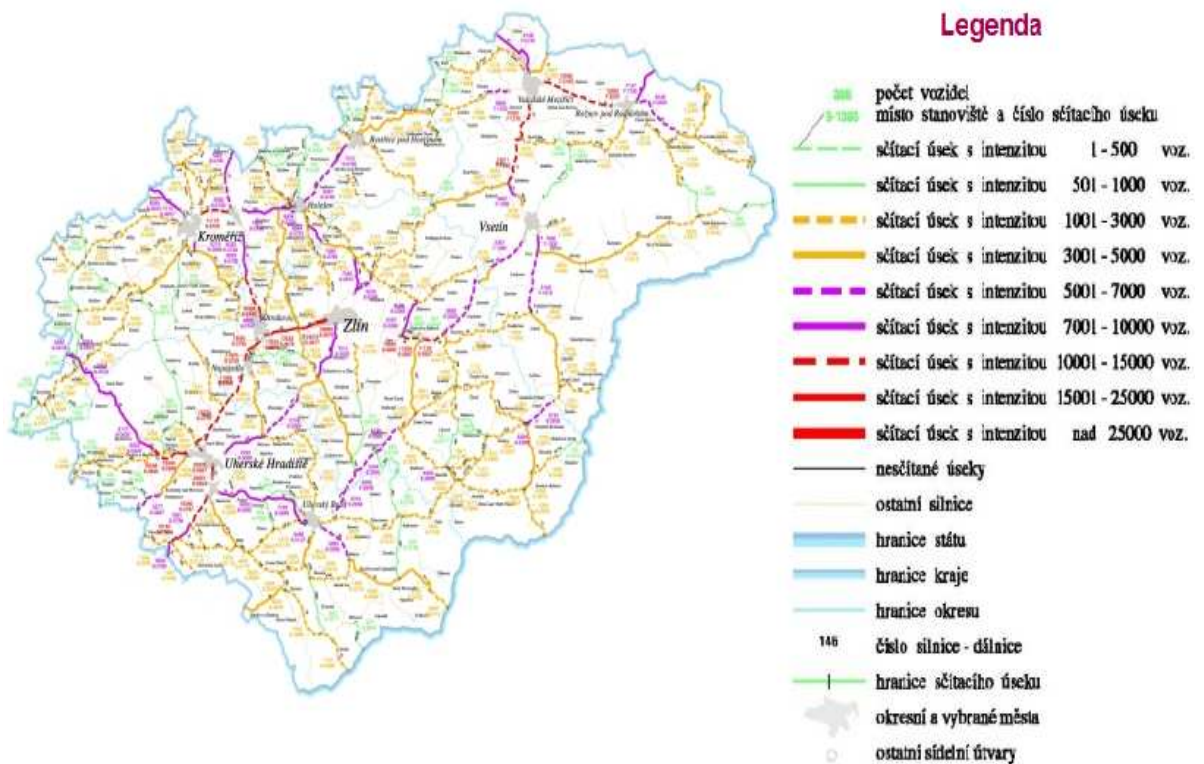
	Nehody způsobené pod vlivem alkoholu			Hmotná škoda v tis. Kč			Dopravní nehody na 1000 obyvatel		
	2007	2008	2009	2007	2008	2009	2007	2008	2009
Zlínský kraj	387	375	312	330 352	256 939	114 178	12,7	9,5	3,0
Kroměříž	92	94	79	67 581	59 628	29 078	10,8	9,8	3,5
Uherské Hradiště	79	94	60	82 363	69 375	33 356	12,8	10,6	3,7
Vsetín	91	90	80	72 431	60 605	22 088	12,1	10,7	2,7
Zlín	125	97	93	107 977	67 332	29 656	14,1	7,5	2,6

Zdroj: [32]

Nejvíce nehod způsobených pod vlivem alkoholu je evidováno v okrese Zlín (93). Hmotná škoda podle odhadu dopravní policie na místě nehody činí 114 mil. Kč.

4.14.4 Intenzita dopravy

Z moravských krajů je Zlínský kraj nejméně zasažen silniční dopravou. Přes jeho území vedou tranzitní trasy na Slovensko, které jsou však pouze alternativní pro dálniční dopravu přes Brno na Bratislavu nebo přes Moravský kraj. Největší intenzity dopravy jsou dosahovány na silnici I/55 na trase Hodonín – Uherské Hradiště – Kroměříž a na silnici I/50 z Brna do Uherského hradiště.



Obr. 43: Intenzita dopravy ve Zlínském kraji [55]

5 DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA V ČESKÉ REPUBLICE

Česká republika má jednu z nejhustších dopravních sítí v Evropě, zejména železniční a silniční. Kromě toho disponuje značným počtem letišť a po labsko – vltavské vodní cestě má přímé spojení se Severním mořem. Z hlediska hustoty je dopravní infrastruktura srovnatelná se státy EU, avšak v kvalitativních parametrech výrazně zaostává. Technický stav dopravní infrastruktury je zanedbaný a omezená je i návaznost na evropské dopravní cesty, což je jedna z hlavních příčin nedostatečného ekonomického rozvoje periferních oblastí republiky.

Pro Českou republiku je příležitostí její výhodná geografická poloha v centru Evropy, na křižovatce transevropských dopravních koridorů. [4]

5.1 Veřejná doprava

Podíl veřejné dopravy k individuální automobilové dopravě se změnil z hodnoty 80:20 v 90. letech na současný podíl 50:50. Tato situace značnou měrou přispívá k zhoršování stavu životního prostředí a to především v oblastech s vysokou urbanizací.

V některých krajích jsou realizovány integrované dopravní systémy, spojující více druhů dopravy, nejčastěji pak dopravu silniční, železniční a MHD. Pokrývají území se silnou ekonomickou vazbou obyvatel na regionální centrum. Využívají moderní odbavovací systémy, většinou na bezkontaktním principu.

5.2 Silniční doprava

Silnou stránkou silniční dopravy v ČR je dálniční propojení ve směru západ – východ (Rozvadov – Plzeň – Praha – Brno – Lanžhot) a převážně vyhovující síť silnic I. třídy. Regionální silniční síť je sice dostatečně hustá, má však špatnou kvalitu vozovek a objektů. Většinou nesplňuje normované parametry a vykazuje značné množství dopravních závad.

5.3 Železniční dopravy

Česká republika má vysokou hustotu železniční sítě. K největším problémům patří zanedbaný technický stav a zastaralé sdělovací a zabezpečovací zařízení na nekoridorových tratích. Tyto faktory mají za následek nízkou přepravní rychlost.

V České republice dochází postupně k modernizaci hlavních železničních tratí – tranzitních koridorů. Tyto koridory jsou zařazeny do evropských sítí. Dokončuje se modernizace koridorů ve směru sever – jih, severozápad – jihovýchod.

Slabou stránkou železniční dopravy je také nižší traťová rychlost na modernizovaných tratích v porovnání se státy EU. Kvalitu železničního systému ČR negativně ovlivňuje zanedbaný technický stav některých železničních uzlů, kde dochází k časovým ztrátám, a tím ke snižování kvality dopravních procesů. Slabou stránkou je i kvalita příměstské železniční dopravy.

5.4 Letecká doprava

Letecká doprava vykazuje v České republice nejrychlejší nárůst. Je zde v provozu 85 civilních letišť, z nichž 12 slouží veřejnému mezinárodnímu provozu. Letiště Praha-Ruzyně má ovšem dominantní postavení, neboť zajišťuje přes 94 % výkonů v osobní a 84 % výkonů v nákladní dopravě. Mezi další letiště s mezinárodním významem patří Brno, Ostrava, Karlovy Vary a Pardubice. Jejich kapacita je však využívána pouze v omezené míře. Většímu využití brání především zastaralé technické vybavení a malá kapacita odbavovacích prostor těchto letišť.

5.5 Vodní doprava

Vnitrozemská vodní doprava zajišťuje velmi malý podíl na přepravním výkonu. Vzhledem k přepravním vzdálenostem má v ČR perspektivu zejména mezinárodní doprava po labské vodní cestě, kde vodní doprava působí jako cenový regulátor. Ta je však na území ČR omezena úsekem s omezenou splavností mezi Ústím nad Labem a státní hranicí. Samotný provoz vodní dopravy má v porovnání s provozováním ostatních druhů dopravy relativně malé vlivy na životní prostředí při vysoké bezpečnosti provozu. Proto je vhodné podporovat rozvoj a vyvážené využití této vodní cesty, vyřešením problémů splavnosti Labe mezi Pardubicemi a státní hranicí při respektování požadavků ochrany přírody a krajiny. Rovněž je vhodné zlepšovat podmínky pro rozvoj rekreační plavby s ohledem na ostatní funkce vodních toků a nádraží.

5.5.1 Délka silnic, dálnic a železnic

Délka silniční dopravní sítě činí 55 719 km, 729 km tvoří dálnice, 370 km rychlostní komunikace, 6 199 km silnice I. třídy, 14 632 km silnic II. třídy, 34 169 km silnice III. třídy. Česká republika má se svými 9 578 km jednu z nejhustějších železničních sítí v Evropě.

Zatímco hustota silnic v ČR je vyhovující, zcela nedostatečná je ve srovnání s ostatními státy EU hustota dálnic a rychlostních silnic. Zvlášť neuspokojivé je tempo výstavby těchto kapacitních komunikací, které výrazně zaostává za potřebami stále se rozvíjející silniční dopravy.

Tab. 55: Délka dálnic, rychlostních komunikací, silnic I., II. a III. a železničních tratí podle krajů České republiky

ČR, kraje	Provozní délka železničních tratí (v km)	Délka silnic a dálnic (v km)	v tom				
			dálnice	silnice I. třídy	z toho rychlostní silnice	silnice II. třídy	silnice III. třídy
Česká republika	9 578	55 719	729	6 199	370	14 623	34 169
Hl. m. Praha	248	73	11	32	22	30	-
Středočeský	1 278	9 617	194	795	140	2 372	6 255
Jihočeský	981	6 126	15	661	-	1 637	3 813
Plzeňský	710	5 129	109	420	-	1 502	3 098
Karlovarský	494	2 051	-	227	15	471	1 353
Ústecký	1 020	4 203	53	494	14	907	2 750
Liberecký	553	2 427	-	332	22	487	1 608
Královéhradecký	715	3 773	17	443	-	893	2 420
Pardubický	542	3 604	9	462	3	912	2 221
Vysočina	622	5 089	93	419	-	1 637	2 941
Jihomoravský	783	4 494	134	447	28	1 474	2 439
Olomoucký	601	3 582	33	441	91	923	2 185
Zlínský	358	2 122	8	342	3	574	1 199
Moravskoslezský	674	3 428	54	684	32	803	1 888

Zdroj: [18]

Komparativní tabulka dopravních výkonů potvrzuje ne zcela žádoucí trend, ještě citelnější vnímaný především v západoevropských zemích, týkající se dominantního postavení silniční dopravy vůči dopravě železniční. Tato dominance i s ohledem na přirozené podmínky a předpoklady je však v případě Zlínského kraje jedna z největších v České republice.

Nejdelší provozní délka železničních tratí se nachází v kraji Středočeském (1 278 km) a Ústeckém (1 020 km). Naopak nejkratší síť železničních tratí leží v kraji Zlínském a v hl. m. Praha. Ve zbývajících krajích nejsou příliš výrazné rozdíly, co se týče délky železničních tratí.

Když pomíneme hl. m. Prahu, nejkratší síť silnic a dálnic se nalézá v krajích Karlovarský, Zlínský a Liberecký. Jednoznačně nejdelší síť má Středočeský kraj. Ve dvou krajích se nevyskytují dálnice. Zlínský a Pardubický kraj nemá ani 10 km dálnic. Dálnice nad 100 km se vyskytují v Plzeňském, Jihomoravském a Středočeském kraji. Ve Středočeském kraji se také nachází nejvíce silnic III. třídy, Praha nemá ani 1 km, ve zbytku krajů je rozložení silnic III. třídy víceméně rovnoměrné.

Tab. 56: Počet motorových vozidel podle krajů České republiky

ČR, kraje	Osobní automobily včetně dodávkových	Nákladní automobily	Silniční tahače	Návěsy	Autobusy	Motocykly
Česká republika	4 435 052	587 032	14 735	52 415	19 943	903 175
Hl. m. Praha	635 092	122 993	1 934	4 256	3 755	73 659
Středočeský	567 862	74 105	2 394	8 604	2 348	123 774
Jihočeský	289 035	36 461	1 090	4 853	1 082	67 650
Plzeňský	265 947	30 334	793	3 457	1 012	57 051
Karlovarský	123 818	13 774	346	1 486	549	17 304
Ústecký	339 721	39 322	1 038	3 299	1 254	68 268
Liberecký	182 486	20 715	460	1 452	851	35 672
Královéhradecký	241 661	27 513	802	3 062	865	61 474
Pardubický	214 220	24 406	668	2 637	1 380	59 200
Vysočina	211 052	24 046	573	3 225	888	56 686
Jihomoravský	460 449	67 461	1 534	4 908	2 005	104 716
Olomoucký	234 715	28 191	957	3 195	666	56 015
Zlínský	220 322	28 424	774	2 656	927	46 360
Moravskoslezský	448 672	49 287	1 372	5 325	2 361	75 346

Zdroj: [18]

Mimo silniční a dálniční síť je silniční doprava značně ovlivňována počtem a druhy motorových vozidel, kterými se přepravují osoby či náklady na území kraje. Rozdíly ve složení silničního dopravního parku mezi jednotlivými krajími nejsou příliš výrazné.

5.5.2 Dopravní nehodovost

V roce 2009 došlo v České republice celkem k 74 815 dopravním nehodám. Přičemž 5 725 nehod bylo způsobeno pod vlivem alkoholu. Při těchto nehodách bylo 832 osob usmrceno, 3 536 těžce zraněno a 23 777 zraněno lehce.

Nejvíce dopravních nehod se stalo v hl. m. Praze, za Prahou je s 11 183 nehodami Středočeský kraj a třetí kraj s největší nehodovostí je kraj Moravskoslezský. Co se týče počtu usmrcených osob, opět je to Středočeský kraj.

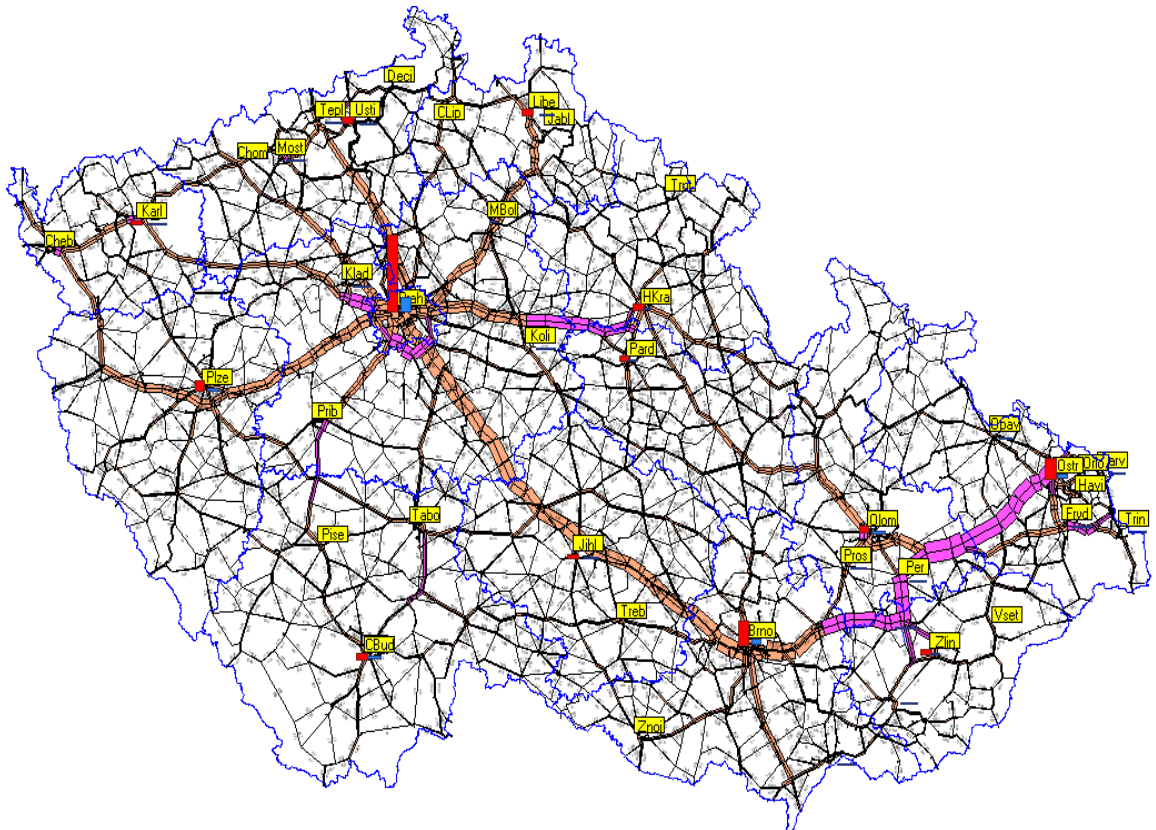
Tab. 57: Dopravní nehodovost podle krajů České republiky

ČR, kraje	Dopravní nehody celkem	Nehody způsobené pod vlivem alkoholu	Usmrcené osoby	Zraněné osoby	
				těžce	lehce
Česká republika	74 815	5 725	832	3 536	23 777
Hl. m. Praha	15 583	577	40	347	2 082
Středočeský	11 183	789	124	556	3 473
Jihočeský	3 206	425	74	237	1 800
Plzeňský	3 217	343	61	146	1 749
Karlovarský	1 772	207	34	114	691
Ústecký	8 033	457	72	286	1 902
Liberecký	4 366	285	25	145	1 128
Královéhradecký	3 692	286	53	236	1 215
Pardubický	3 501	318	47	193	1 338
Vysočina	1 843	225	34	189	1 267
Jihomoravský	3 642	470	81	301	2 307
Olomoucký	4 407	401	51	241	1 412
Zlínský	1 798	312	43	229	1 109
Moravskoslezský	8 572	630	93	316	2 304

Zdroj: [18]

5.5.3 Intenzita dopravy

Údaje o intenzitě dopravy se využívají při koncepcích rozvoje komunikační sítě, návrhu komunikací, při úvahách o rozdělení finančních prostředků na opravy a rekonstrukce, kapacitních výpočtech, výpočtech negativních vlivů dopravy na životní prostředí apod.



Obr. 44: Intenzita dopravy České republiky [55]

V roce 2009 měla největší zatížení z našich dálnic D1 Praha – Brno. Absolutní rekord ovšem stále drží Městský okruh v Praze, konkrétně některé části tzv. Jižní spojky. Naopak nejméně vytíženým úsekem v dálniční síti je krátce otevřená D1 v Ostravě.

Poklesl průjezd dálnicí D1 v úseku okolo Brna. Vzrostla intenzita provozu na nejméně vytížených úsecích při výjezdu z Prahy na dálnicích D5 a D11.

5.6 SWOT analýza dopravní infrastruktury

Silné stránky

- Hustá silniční síť
- Dálniční propojení západ – východ
- Koncepce rozvoje dálnic a R silnic

- Uspořádání silnic I. třídy
- Hustá železniční síť
- Modernizace železničních koridorů
- Návaznost na železniční síť okolních států
- Nízká nehodovost na železnicích
- Environmentálně šetrná železniční doprava
- Energeticky nízko náročná železniční doprava
- Napojení na evropskou síť vodních cest
- Dostatečná síť přístavů
- Růst výkonů letecké dopravy

Slabé stránky

- Malá hustota dálnic a R silnic
- Nepřipojení některých krajů a okresů k dálnicím nebo R silnicím
- Kapacitní problémy na silnicích I. třídy
- Nízká kvalita silnic II. a III. třídy
- Absence silničních obchvatů
- Vysoká nehodovost
- Pokles přepravních výkonů
- Nízká traťová rychlost
- Nevyhovující technický stav železnic

Příležitosti

- Zvýšení bezpečnosti provozu
- Transevropské železniční koridory

- Volná kapacita železničních tratí
- Kvalita dálkové železniční dopravy
- Využití všech mezinárodních letišť
- Napojení letišť na ostatní druhy doprav
- Zvýšení kapacity regionálních letišť

Ohrožení

- Neúnosný růst silniční dopravy
- Další útlum železnice ve prospěch silnic
- Nedostatečná obnova a modernizace tratí
- Ztráta pozice v mezinárodní přepravě

6 PROBLÉMY, CÍLE A ROZVOJ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY ZLÍNSKOHO KRAJE

Z celorepublikového srovnání je patrné, že Zlínský kraj má, vedle hlavního města Prahy, druhou nejkratší síť silnic a dálnic. Stejně tak je na tom i s provozní délkou železničních tratí. Počet dopravních nehod je sice spíše podprůměrný, ale vzhledem k délce silnic a dálnic a také rozloze kraje není toto číslo zanedbatelné. Hlavně úmrtnost je v poměru k nehodám vysoká. Navíc každá sedmnáctá dopravní nehoda byla způsobena pod vlivem alkoholu.

Z těchto důvodů jsem se rozhodla právě na Zlínském kraji znázornit, s ohledem na provedenou SWOT analýzu tohoto kraje, strategii rozvoje pro rozvoj dopravní infrastruktury.

6.1 SWOT analýza

Silné stránky

- Hustá dopravní síť a relativně významná dopravní lokalita spojující východ a západ EU
- Poměrně rychlé tempo výstavby dálniční sítě a rychlostních komunikací v posledním období, vedoucí k budoucímu napojení regionu na celostátní a mezinárodní dálniční síť

Slabé stránky

- Nedostatečné kvalitativní parametry stávající dopravní infrastruktury
- Vysoký podíl průjezdních úseků zastaveným územím obcí na většině hlavních tahů
- Nedostatečná úroveň a míra integrace informačních systémů, dopravní obslužnosti a veřejné dopravní služby

Příležitosti

- Úplné napojení regionu na dálniční síť České republiky a Slovenska
- Intenzivnější využívání letiště Bochoř a mezinárodního letiště v Kunovicích po jeho modernizaci

- Potenciál využívání vodní dopravy po Moravě a Bečvě

Ohrožení

- Stále zaostávající technická a občanská infrastruktura venkovských oblastí
- Nedostavění dálnic a rychlostních komunikací
- Neprojozenost systému veřejné dopravy, rušení jejích spojů
- Mezinárodní letiště v Kunovicích neprojde modernizací a vojenské letiště Bochoř se nezaměří na civilní dopravu, což dále zhorší dostupnost a atraktivitu regionu

6.2 Strategická analýza dopravy

Region Zlínského kraje představuje relativně významnou dopravní lokalitu, opírající se o rozmanité typy dopravy. Význam regionu spočívá jak z hlediska vnitrostátní dopravy, tak i z pohledu mezinárodního dopravního spojení. Územím regionu vede 3,6 % délky celostátních železničních tratí a více než 2 100 km silnic. Region disponuje minimálním rozsahem dálnic a rychlostních komunikací. Potenciál existuje v rámci vnitrostátního propojení jihu a západu Moravy s jejím severem a východem, v rámci mezinárodního propojením především ve směru na Slovensko.

Stimulem pro ekonomický rozvoj a potenciální výhodu Zlínského kraje může být skutečnost, že leží v prostoru, kterým prochází větev B transevropského multimodálního dopravního koridoru č. VI. v trase Katovice – Ostrava – Přerov – Břeclav/Brno. Silniční trasa koridoru vede ze severu po dálnici D1 směrem na Brno, železniční trasa je vedena po trati 330 do Břeclavi a vodní trasu tvoří výhledová vodní cesta kanálu Dunaj – Odra – Labe.

Hustota silniční sítě ve Zlínském kraji odpovídá potřebám dopravních napojení a dopravní obsluhy. Nevýhodou je absence vybudované komunikace vyšší kvality s návazností na ostatní kraje a jejich nadřazenou síť či vysoký podíl průjezdních úseků zastaveným územím obcí na většině hlavních tahů, který snižuje rychlost přemístování i kvalitu života v těchto obcích.

Celková délka železničních tratí v kraji činí 358 km, z toho celostátní dráhy činí 276 km a regionální 83 km. Železniční tratě na území kraje jsou dlouhodobě stabilizované,

základní kostru tvoří páteční tratě číslo 330 Přerov – Břeclav a 280 Hranice na Moravě – Střelná, které jsou součástí významných dopravních koridorů.

Kraj disponuje letištěm schopným mezinárodního provozu, které se nachází v Kunovicích. Letiště disponuje betonovou vzletovou a přistávací dráhou dlouhou 2 000 metrů.

Městská hromadná doprava je zajišťována trolejbusy a autobusy. Důležitým krokem je vytvoření efektivně fungujícího systému, jež v sobě integruje na vyšší kvalitativní úroveň všechny stávající formy poskytování veřejných dopravních služeb a ústí do poskytnutí kvalitativní a dostupné služby. Částečná integrace veřejných dopravních služeb (propojení železnice a městské hromadné dopravy) existuje v centrální části Zlínského kraje. Cílovým stavem této integrace je dosažení tarifně jednotné a nelimitované možnosti využívání optimalizovaného systému veřejné dopravy.

Charakteristickým rysem současných dopravních problémů, jež je společný jak pro Zlínský kraj, tak pro celou Českou republiku, je zcela zastaralý, nepřehledný, nesouvislý až chaoticky působící dopravní orientační informační systém. V rámci požadovaného rozvoje a zkvalitnění dopravní infrastruktury a dopravní obslužnosti je integrální součástí tohoto požadavku jeho radikální změna ve prospěch motorizovaného obyvatele a návštěvníka regionu.

Kvalitní technická infrastruktura je předpokladem pro úspěšný ekonomický rozvoj kraje, hraje důležitou roli při posuzování kvality života v něm a v neposlední řadě má též výrazný vliv na životní prostředí.

Potenciál rozvoje dopravní infrastruktury Zlínského kraje spočívá především v odstranění technické zaostalosti stávající infrastruktury, spočívající v jejich základní rekonstrukci, odstranění možných kolizních míst, výstavbě přeložek a obchvatů měst a obcí, respektování prvků životního prostředí a bezpečnosti silničního provozu. Rozvojový potenciál dále leží v posílení kvalitativních charakteristik dopravní infrastruktury, především pak v rychlém rozvoji sítě dálnic a rychlostních komunikací. Velkou výzvou je především napojení krajského města Zlína jak na systém dálnic a rychlostních komunikací v České republice, tak i jeho propojení se silničním a dálničním systémem na Slovensku.

Pro region Zlínského kraje se dále nabízí využívání lodní dopravy, díky dvěma významným vodním tokům – Moravě a Bečvě.

V oblasti veřejných dopravních služeb je klíčovou výzvou zajištění rozvoje veřejné dopravy, včetně dopravy městské formou spolupráce a integrace jejích jednotlivých druhů, a zabránit tak dalšímu zatěžování městských center individuální automobilovou dopravou.

[58,59]

6.3 Cíle a rozvoje dopravní infrastruktury Zlínského kraje

V této části vymezují dva strategické cíle, úkoly a příklady možných opatření týkající se především silniční, železniční a částečně také letecké dopravy. V projektech vycházím ze strategických dokumentů kraje.

6.3.1 Cíl 1. Zlínský kraj se stane významnou dopravní meziregionální destinací

Cílem je, aby se Zlínský kraj stal významnou dopravní meziregionální destinací, ke které ho předurčuje poloha na spojnici mezi východem a západem Evropy. Realizace cíle bude dosaženo prostřednictvím pěti úkolů. První z nich požaduje napojení silniční sítě regionu na dálniční systém v České republice i na dálnice sousedního Slovenska. Klíčovou roli v dopravní obslužnosti kraje však stále hrají silnice nedálničního typu. A právě zvýšení plynulosti a bezpečnosti provozu na nich je druhým úkolem tohoto cíle. Třetí úkol reaguje na nezastupitelnou úlohu železniční dopravy v moderní společnosti a zaměřuje se na modernizaci železniční sítě. Meziregionální dopravní destinaci si nelze představit bez funkčního mezinárodního letiště, jehož vybudování a rozvoj si klade čtvrtý úkol. V neposlední řadě je úkolem pro naplnění tohoto cíle i rozvoj a posílení významu kombinované dopravy na území kraje.

Úkol 1.1. Napojit silniční sítě regionu na dálniční systém ČR a SR

Příklady možných opatření:

1.1a. Dokončení dálnice D1

Spočívá v plnohodnotném napojení Kroměříže na dálnici D1 a prodloužení dálnice přes Hulín, Přerov až na Lipník nad Bečvou. Na území Zlínského kraje ale bude postaven pouze úsek Kroměříž východ – Říkovice.

1.1b. Vybudování rychlostní komunikace R49

Jedná se o vybudování nové rychlostní komunikace R49 vedené v trase Hulín – Holešov – Fryšták – Slušovice – Vizovice – Střelná státní hranice.

1.1c. Vybudování rychlostní komunikace R55

Jedná se o vybudování nové rychlostní komunikace R55 z Hulína přes Otrokovice, Staré Město, Hodonín do Břeclavi s požadavkem na přímou obsluhu přilehlého území a tranzitní dopravy pro spojení vzdálenějších cílů v ose S/J. Na území Zlínského kraje se nachází pouze úsek Hulín – Moravský Písek.

1.1d. Zkapacitnění dalších významných silničních tahů

Smyslem je zvýšení dopravní propustnosti zkapacitněním silnic I. třídy (I/35, I/49, I/50, I/55, I/57)

Úkol 1.2. Zvýšit plynulost a bezpečnost nedálniční silniční dopravy

Příklady možných opatření:

1.2a. Dobudování obchvatů zastavěných území obcí

Jedná se o investiční projekty s cílem eliminovat negativní dopad tranzitní dopravy středem obcí, nové obchvaty budou vybaveny v případě potřeby protihlukovými opatřeními.

1.2b. Rekonstrukce silnic II. a III. třídy

Jde o přípravu a realizaci investičních projektů typu odstranění havarijního stavu povrchů vozovek, úprav šířkových poměrů silnic této třídy, narovnání úseků, rekonstrukce nebo nová realizace stavby mostů v nevyhovujícím stavu, apod.

1.2c. Rozvoj sítě místních a účelových komunikací

Spočívá v přípravě a realizaci investičních projektů rekonstrukce a modernizace úseků místních a účelových komunikací, odstraňování nebezpečných míst na těchto komunikacích či ve zlepšení napojení rozvojových průmyslových areálů a objektů na regionální síť silnic II. a III. třídy prostřednictvím výstavby nebo rekonstrukce místních komunikací.

Úkol 1.3. Modernizovat železniční infrastrukturu

Příklady možných opatření:

1.3a. Modernizace a elektrifikace páteřních tratí

Prioritou tohoto opatření je elektrifikace, modernizace a rekonstrukce páteřních železničních tratí Zlínského kraje, především trať č. 280 Valašské Meziříčí – Vsetín – Horní Lideč – státní hranice, trať č. 331 Otrokovice – Zlín - Vizovice a trať č. 303 Kojetín – Valašské Meziříčí. Celková modernizace tratí povede ke zvýšení traťové rychlosti a zkrácení jízdní doby vlaků.

1.3b Rekonstrukce další železniční infrastruktury

V rámci tohoto navrhovaného opatření se počítá s rekonstrukcí vybraných mostů, tunelů, železničních přejezdů, železničních zastávek, apod.

Úkol 1.4. Budovat a rozvíjet veřejná mezinárodní letiště

Primárně se jedná o vojenské letiště v Bochoři, eventuálně po vyřešení vlastnických vztahů i rozvoj letiště v Kunovicích. Smyslem je zajistit kvalitní letecké spojení mezi Zlínským krajem a velkými evropskými tranzitními dopravními letišti, zejména Vídní, Prahou a Frankfurtem.

Příklady možných opatření:

1.4a Přestavba či modernizace letiště

Podstatou je přestavba dosud pouze vojenského letiště v Bochoři, které slouží jako vrtulníková základna, na smíšené letiště využitelné i pro civilní leteckou dopravu. V oblasti civilní letecké dopravy letiště profitovalo jako letiště pro osobní a nákladní přepravu. Alternativně se jedná o modernizaci letiště v Kunovicích. Jedná se o výstavbu nového civilního terminálu a odbavovací haly, opravy hangárů a letištní plochy, úpravy navigačního systému, vybudování vhodných stravovacích kapacit a ostatních služeb pro cestující. Záměr by se měl opírat o zpracování podnikatelského plánu využití rekonstruovaných letišť a jejich infrastruktury.

1.4b. Propagace letiště

Jedná se o významný prvek pro přilákání návštěvníků kraje ze vzdálenějších oblastí. Spočívá v realizaci informačních kampaní, výrobě letáků, brožurek, širším zapojení centrály cestovního ruchu Východní Morava, apod.

Úkol 1.5. Podporovat kombinovanou dopravu

Příklady možných opatření:

1.5a Rozvoj potřebné infrastruktury pro kombinovanou dopravu

Obsahem je podpora budování logistických center v místě křížení významných dopravních koridorů železniční a silniční dopravy, eventuelně vodní a letecké dopravy. Jako nejvhodnější se jeví výstavba logistických center v Otrokovicích a Valašském Meziříčí, eventuelně v bezprostřední blízkosti strategické průmyslové zóny Holešov.

1.5b. Finanční pobídky dopravcům

Podstatou je zavedení finančních asistenčních nástrojů motivujících dopravce využívat kombinované dopravy, zejména větší využívání ekologicky šetrnější dopravy.

6.3.2 Cíl 2. Rozvíjet systém veřejné dopravy a podporovat ekologické aspekty dopravy

Smyslem cíle je zajistit rozvoj veřejné dopravy ve Zlínském kraji včetně dopravy městské formou spolupráce a integrace jejich jednotlivých druhů a zabránit tak dalšímu zatěžování městských center individuální automobilovou dopravou, umožnit obyvatelům venkovských regionů dojíždění do hospodářských center a zpřístupnit periferní turistické oblasti. Prvním úkolem k realizaci tohoto cíle je snaha o další rozvoj integrovaného dopravního systému, jak po stránce kvalitativní, tak i kvantitativní. Zvýšení efektivity poskytované veřejné dopravní služby je druhým úkolem vedoucím k dosažení tohoto cíle. Třetí úkol se zaměřuje na zavádění moderních technologií do veřejné dopravy Zlínského kraje. V pořadí poslední

čtvrtý úkol požaduje podporu těch forem veřejné dopravy, které jsou obzvláště přátelské vůči životnímu prostředí.

Úkol 2.1. Dále rozvíjet integrovaný dopravní systém

Smyslem je sloučit funkce dopravních služeb tak, aby cestujícím umožnily kombinaci dopravy, jednodušší úhrady, apod.

Příklady možných opatření:

2.1a. Zavádění integrovaných systémů veřejné dopravy ve vybraných aglomeracích

Podstatou navrhovaného opatření je další zavádění integrovaných systémů veřejné dopravy ve vybraných aglomeracích Zlínského kraje, které v sobě slučují jednotlivé způsoby veřejné dopravy tak, aby cestujícím umožnily kombinaci dopravy, jednodušší úhrady, apod.

2.1b. Zlepšování stávající infrastruktury integrovaného dopravního systému

Smyslem je výstavba přestupních terminálů integrované veřejné dopravy, rekonstrukce nevyhovujících a výstavba nových zastávek veřejné dopravy, bezbariérové úpravy zastávek a souvisejícího vybavení a přístupových cest, apod.

Úkol 2.2. Zefektivnit veřejné dopravní služby

Příklady možných opatření:

2.2a. Realizace příměstské dopravy ve velkých regionálních celcích

Realizace příměstské dopravy v tomto kraji prostřednictvím železniční, trolejbusové či tramvajové dopravy.

2.2b. Zavádění specifického vozového parku pro různé účely

Jedná se o investiční projekty pořízení školních autobusů, autobusů s odpovídající kapacitou v závislosti na momentální poptávce, nízkopodlažní vozy, apod.

Úkol 2.3. Zavádět moderní technologie ve veřejné dopravě

Příklady možných opatření:

2.3a. Modernizace informačních a platebních systémů

Spočívá v zavádění internetového vyhledávače spojení, úhrady jízdného přes internet či mobilní telefon, úhrady jízdného čipovou platební kartou, instalace informačních tabulí o poloze a času dojezdu dopravních spojů, apod.

2.3b. Rozvoj inteligentních řídicích systémů veřejné dopravy

Jedná se o nasazování systémů, které umožňují přednost dopravních prostředků hromadné dopravy na křižovatkách, ve vhodných aglomeracích, centrální systémy řízení veřejné dopravy, apod.

Úkol 2.4. Podporovat ekologicky šetrnou dopravu

Příklady možných opatření:

2.4a. Dostavba sítě cyklostezek

Podstatou je zřizování nových bezpečných cyklistických komunikací, zvyšování kapacit a bezpečnosti stávajících cyklostezek a jejich lepší značení. Síť cyklostezek se budou napojovat na infrastrukturu veřejné dopravy, kde bude vyřešena návaznost těchto typů dopravy. Páteřními cyklistickými komunikacemi se stanou cyklostezka podél Bařova kanálu, cyklostezka regionu Slovácka, cyklostezka regionu Zlínska, Hornovsacká dráha a cyklostezka Beskydsko.

2.4b. Omezení negativních dopadů dopravy

Jedná se o opatření k eliminaci negativních dopadů dopravy na životní prostředí a zdraví obyvatel typu výstavby ekoduktů, biokoridorů, protihlukové bariéry, apod.

2.4c. Zavádění ekologicky příznivých vozidel

Jde o investiční projekty pořizování nových trolejbusů, nových jednotek pro elektrizované železniční tratě a ostatní dopravní prostředky. Obsahuje i podporu zavádění vozidel s alternativním pohonem – zemní plyn, elektřina, apod.

2.4d. Intenzivnější využívání vodní dopravy

Spočívá ve vytvoření efektivní přístavní a servisní infrastruktury, vytvoření podmínek pro širší rekreační využívání vodních cest a celkové rozšíření atrakční oblasti vodní cesty, v rozvoji vodní cesty Morava včetně průplavu Otrokovice – Rohatec (tzv. Bařův kanál) pro účely rekreační plavby, v modernizaci a výstavbě přístavů na vnitrozemských vodních cestách. Dlouhodobou rozvojovou možností je vybudování plavebního kanálů spojujícího tok řeky Moravy s tokem Labe a Odry, resp. Umožňujícího její splavnost do Dunaje a využitelnost i pro účely nákladní dopravy.

6.4 Finanční náklady v dopravní infrastruktuře

Na financování realizace opatření, úkolů a cílů Strategie rozvoje Zlínského kraje se bude podílet více subjektů:

1. **Zdroje Evropské unie** – na prvním místě se jedná o finanční nástroje regionální politiky EU, částečně též komunitární programy EU.
2. **Stát** – jedná se o státní rozpočet České republiky, mimorozpočtové fondy a organizace založené a řízené státem.
3. **Zlínský kraj** – jedná se o rozpočet kraje, rozpočtové fondy kraje a o organizace založené a řízené obcemi Zlínského kraje.
4. **Obce ve Zlínském kraji** – jedná se o rozpočet obcí, rozpočtové fondy obcí a o organizace založené a řízené obcemi Zlínského kraje.
5. **Soukromý sektor** – patří sem soukromé podniky a společnosti působící ve Zlínském kraji, nestátní neziskový sektor a zdroje fyzických osob ve Zlínském kraji.

Celkové finanční náklady na realizaci navrhovaných aktivit jsou odhadovány na 94 miliard korun, neboli v průměru necelých 7,5 miliardy korun ročně.

Tab. 58: Finanční náklady na realizaci projektů zkvalitnění infrastruktury (v mil. Kč) [59]

		celkem	roční $\bar{\phi}$	podíl
Cíl 1.	Zlínský kraj se stane významnou dopravní meziregionální destinací	87436,8	6725,9	93,2%
Cíl 2.	Rozvíjet funkční systém veřejné dopravy a podporovat ekologické aspekty dopravy	6334,0	487,2	6,8%
	Celkem	93770,8	7213,1	100,0%

Nejvíce prostředků bude investováno na dobudování dopravní infrastruktury v rámci cíle „Zlínský kraj se stane významnou dopravní meziregionální destinací“. Finančně nejnákladnější zde bude napojení silniční sítě regionu Zlínského kraje na dálniční síť České republiky a Slovenské republiky prostřednictvím dobudování D1, R49, R55 a zkapacitněním silnic I. třídy I/35 a I/57. Budování a modernizace železniční infrastruktury zde budou druhou nejvíce investičně náročnou položkou.

Na druhý cíl „Rozvíjet funkční systém veřejné dopravy a podporovat ekologické aspekty dopravy“ bude vynaloženo 6 334 milionů korun. Největší podíl na financování tohoto úkolu připadá na zefektivnění veřejné dopravní služby formou rozšíření příměstské dopravy a zavádění specifického vozového parku v závislosti na potřebách, eventuálně zavádění ekologicky příznivých vozidel.

[58,59]

6.5 Projekty vycházející z navrhovaných cílů

V této kapitole uvedu několik projektů, které vychází z navrhovaných cílů.

6.5.1 Projekt č. 1: Rychlostní silnice R55, úsek Skalka – Hulín

Tento projekt navazuje na cíl 1, úkol 1.1c Napojit silniční sítě regionu na dálniční systém ČR a SR.

Dopravní význam stavby:

Stávající silnice I/55 je důležitým dopravním spojením vedeným ve směru Olomouc, Přerov, Hulín, Tlumačov, Otrokovice, Napajedla, Uherské Hradiště, Hodonín a Břeclav.

V některých úsecích přesáhlo dopravní zatížení již dávno únosnou mez. Ve jmenovaných sídlech je současná doprava vedena středem města nebo obce, což má negativní vliv na život a zdraví obyvatel ve zmiňovaných městech a obcích. Realizací stavby rychlostní silnice R55 v úseku Skalka-Hulín dojde k dopravním uvolněním současné silnice I/55 a tím ke zmírnění negativních vlivů dopravy na život v uvedených obcích.

Po vybudování stavby rychlostní silnice R55 dojde k propojení s dálnicí D1 a tím i rychlostní silnicí R35. Zlepší se tím spojení mezi moravskými kraji, urychlí se osobní a nákladní mezi Českou republikou a Polskem a umožní napojení průmyslových zón na vyšší komunikační síť.

Umístění a popis stavby:

Rychlostní silnice R55 navazuje na severovýchodní obchvat Otrokovic. Konec stavby rychlostní silnice tvoří rozhraní se stavbou D1 Kroměříž – Říkovice.

Stavba je navržena v kategorii R 24,5/120 v celkové délce 10,8 km, třída dopravního zatížení I, s asfaltobetonovým krytem. Trasa je vedena volným zastavěným územím převážně po zemědělských pozemcích, s minimálním zásahem do lesních porostů. V trase není situována žádná mimoúrovňová křižovatka. Stavba zahrnuje také 10 přeložek účelových komunikací a polních cest, 11 mostních objektů, 4 zárubní zdi, vybudování systému odvodnění, dopravního značení, přeložky inženýrských sítí, stavbu protihlukové clony a realizaci vegetačních úprav.

Zahájení stavby:	07/2008
Uvedení stavby do provozu:	12/2011
Předpokládaná cena stavby:	3 500 000 000 Kč



Obr. 45: Rychlostní silnice R55, úsek Skalka – Hulín [61]

6.5.2 Projekt č. 2: Silnice I/49 Vizovice – Lhotsko

Tento projekt navazuje na cíl 1, úkol 1.1d Zkapacitnění dalších významných silničních tahů.

Dopravní význam stavby:

Navržená přeložka silnice I/49 řeší vyloučení dopravně nevhodného úseku stávající silnice I/49 v rozsahu od výjezdu z Vizovic, dále vedoucího přes obec Lhotsko po napojení na zrekonstruovaný úsek silnice I/49 před obcí Bratřejov. Zmíněný úsek je problematický z důvodu nevhodného směrového vedení trasy s malými poloměry směrových oblouků, a to zejména v obci Lhotsko. Nevyhovující je i výškové vedení trasy představující malé poloměry výškových oblouků a velké podélné spády. Trasa je nepřehledná a neumožňuje také vlivem malé šířky vozovky v celém úseku bezpečné předjíždění. Za nepříznivých

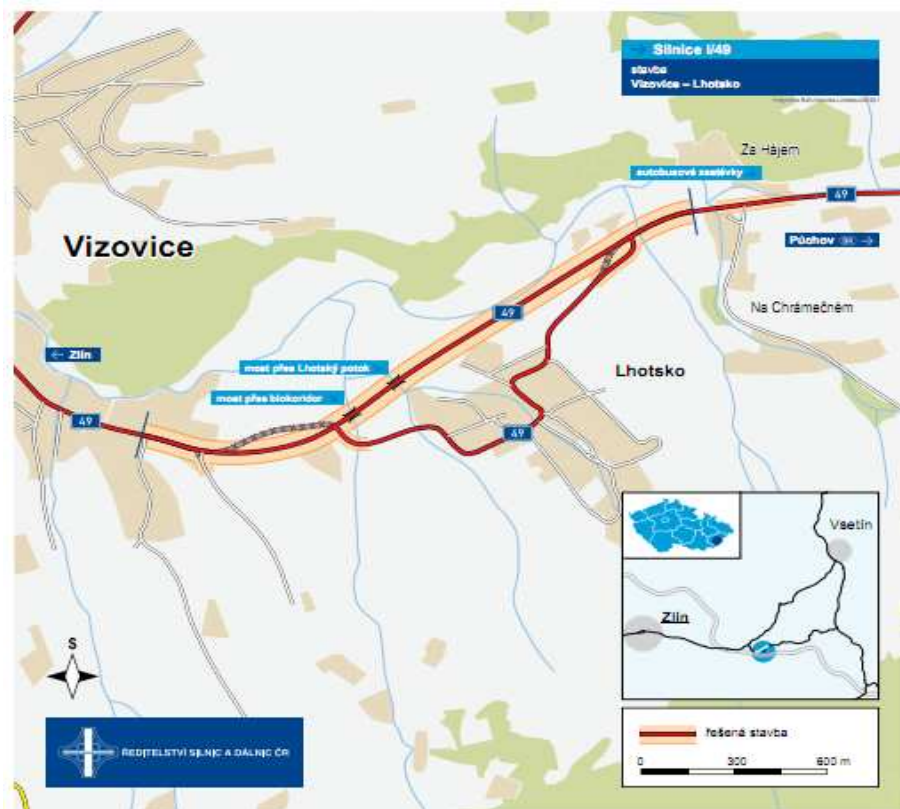
klimatických podmínek, zejména v zimním období, se situace značně zhoršuje. Ostré zatáčkou jsou příčinou komunikace značně omezujícím prvkem plynulosti dopravy, zejména pak dopravy kamionové. Odklonění tranzitní dopravy mimo obec Lhotsko bude mít významný kladný dopad na životní prostředí obyvatel obce právě z hlediska výrazného snížení emisí, hlukové a dopravní zátěže. Do obce bude nadále zajíždět pouze autobusová linka, dopravní obsluha, zásobování a místní osobní doprava.

Umístění a popis stavby:

Navržená trasa přeložky silnice I/49 je vedena okrajovou částí města Vizovice. V trase jsou navrženy tři úrovnňové stykové křižovatky tvaru „T“ a dva mosty. Celková délka je 2 020 metrů.

Zahájení stavby:	12/2009
Uvedení stavby do provozu:	06/2012
Předpokládaná cena stavby:	184 241 341 Kč

[61]



Obr. 46: Silnice I/49 Vizovice – Lhotsko [61]

6.5.3 Projekt č. 3: Rychlostní silnice R55 Otrokovice, obchvat JV

Tento projekt navazuje na cíl 1, úkol 1.1c Napojit silniční síť regionu na dálniční systém ČR a SR.

Dopravní význam stavby:

Projekt rychlostní silnice R55 Otrokovice obchvat JV navazuje na již realizovaný severovýchodní obchvat a tvoří tak část silničního obchvatu Otrokovice, který s definitivní platností vyloučí veškerou tranzitní dopravu z intravilánu města. Stávající dopravní zátěž R/55 dlouhodobě patří k největší na české komunikační síti. Realizací této stavby bude dosaženo vyloučení tranzitní dopravy z průjezdního úseku města Otrokovice, což povede k podstatnému omezení exhalací a hluku z dopravy a tedy k podstatnému zlepšení životního prostředí v Otrokovicích.

Stavba je součástí připravovaného tahu rychlostní silnice R55, která svým severním směrem povede na Hulín – zde bude tvořit významnou dálniční křižovatku s D1 a R49 – a jižním směrem povede na Uherské Hradiště a dálnici D2 u Břeclavi. Po úplné realizaci umožní komfortní dopravní spojení Olomouce a Břeclavi.

Umístění a popis stavby:

Stavba je umístěna v katastrálních územích obcí Napajedla, Pohořelice u Napajedel a Kvítkovice u Otrokovic. Na severu se obchvat JV připojí na realizovanou stavbu R55, dále trasa pokračuje jižně od obce Kvítkovice a končí severně od města Napajedel, před řekou Moravou. Hlavní trasa rychlostní silnice R55 JV obchvatu Otrokovic začíná přibližně 150 metrů za budoucím novým mostem přes řeku Moravu. V trase rychlostní silnice R55 jsou řešeny tři mimoúrovňová křížení. Celková délka úpravy je 3 140 metrů. V rámci stavby budou prováděny úpravy a přeložky místních a účelových komunikací, kanalizace, odvodňovací příkop, protihlukové stěny, přeložky vodovodů, plynovodů, vedení a kabelů, objekty telematiky, oplocení, vegetační úpravy, rekultivace a opravy objízdných tras.

Zahájení stavby: 02/2010

Uvedení stavby do provozu: 09/2012

Předpokládaná cena stavby: 590 000 000 Kč



Obr. 47: Rychlostní silnice R55 Otrokovice, obchvat JV [61]

6.5.4 Projekt č. 4: KORIS – podpora veřejné dopravy v regionu

Tento projekt navazuje na cíl 2: Rozvoj systému veřejné dopravy a podpora ekologických aspektů dopravy.

Význam:

Stávající systém řízení dopravy v regionu není v současné době zcela účinně dozorován, informační systémy jsou zastaralé, neexistuje možnost účinné kontroly dopravců, ani kontrola návaznosti spojů na jednotlivých zastávkách a informovanost cestujících. Aktivita vedoucí ke zkvalitnění IDS v regionu, tedy větší využitelnost prostředků hromadné dopravy na základě zvýšení úrovně přepravních služeb a informovanosti veřejnosti o navazujících spojích, bude jasně definovat krajem preferovaný integrovaný projekt KORIS. Jedním z jeho velmi důležitých pozitivních dopadů bude jednoznačné

zmírnění zátěže území osobní automobilovou dopravou. Mezi aktivity projektu bude patřit vybudování centrálního dispečinku a zavedení informačního systému pro cestující, umístěného ve vozidlech a na zastávkách. Systémem KORIS bude pokryto území Zlínského kraje včetně MHD v Kroměříži, Valašském Meziříčí, Vsetíně a Uherském Hradišti. Projekt KORIS představuje finanční náklady ve výši 116 milionů korun.

[57]

6.5.5 Projekt č. 5: Silnice II/497 Šarovy – Březolupy

Tento projekt navazuje na cíl 1, úkol 1.2 Zvýšit plynulost a bezpečnost nedálniční silniční dopravy.

Význam:

Předmětem projektu je rekonstrukce silnice II/497 mezi obcemi Šarovy a Březolupy. V rámci stavby bude výškově upravena niveleta vozovky a zároveň dojde k rozšíření předmětné komunikace na kategorii S9,5/70. Na části úseku bude komunikace směrově narovnána. Celková délka rekonstrukce je 1,790 km.

Silnice II/497 má stěžejní význam pro dopravní obsluhu obcí na trase a zároveň tvoří spojnici mezi dvěma nejvýznamnějšími centry v okolí – Uherským Hradištěm a Zlínem. Silnice je vedena jako tah krajského významu. Realizací staveb na této komunikaci dojde ke zkvalitnění spojení důležitých center Zlínského kraje. Projekt výrazně zkvalitní jízdu po této komunikaci a sníží její dopady na životní prostředí.

Projekt představuje finanční náklady ve výši 128,5 milionů korun.

[60]

6.5.6 Projekt č. 6: Rozvoj železniční dopravy Zlínského kraje

Tento projekt navazuje na cíl 1, úkol 1.3 Modernizovat železniční infrastrukturu.

Přehled rozvojových záměrů:

Trat' 280

Páteřní elektrifikovaná celostátní železniční trať mezinárodního významu, která se odpojuje od II. národního koridoru ve směru na Valašské Meziříčí – Vsetín – Horní Lideč/Lúky pod Makytou s pokračováním na území Slovenské republiky. Železniční trať

je navržena k modernizaci v období do roku 2015. Modernizace tratě přináší významná zlepšení především ve zvýšení traťové rychlosti, zvýšení propustnosti a zabezpečení dopravní cesty, což se projeví v následujících rozhodujících přínosech a efektech:

- zrychlení provozu, tzn. zlepšení přepravních podmínek pro osobní a kombinovanou dopravu,
- zlepšení dopravních podmínek pro provoz lehkých kolejových vozidel.

Trat' 281

Významná regionální železniční trať zabezpečuje dopravní spojení Rožnova pod Radhoštěm a jeho zájmového území a Valašského Meziříčí s napojením na trať 280. Navrhované rozvojové záměry představují v rámci modernizace provedení elektrizace celé tratě. Ve svém důsledku se jedná o významná zlepšení především ve zvýšení traťové rychlosti, zvýšení propustnosti a zabezpečení dopravní cesty.

Trat' 303

Celostátní železniční trať, která tvoří severní příčku mezi páteřními tratěmi 280 a 330 a současně zabezpečuje dopravní obsluhu a vzájemné spojení významných měst jako např. Kroměříž, Hulín, Bystřice pod Hostýnem a Valašské Meziříčí. Trať umožňuje další pokračování ve směru na Brno, resp. na Ostravu v trati 323. Významným prvkem tratě je dopravní spojení Kroměříž – Hulín. Navrhované rozvojové záměry představují v rámci modernizace zdvoukolejnění tratě v úseku Kroměříž – Hulín. Vhodná by byla modernizace dalších úseků s pokračováním této modernizace v trati 323.

Trat' 331

Významná celostátní železniční trať obsluhující území Vizovic, Zádveřic a území podél řeky Dřevnice, s dominantní funkcí v dopravní obsluze krajského města Zlína a ve spojení měst Zlín – Otrokovice. Výhledově propojuje železniční trať 330, která je součástí II. národního koridoru se železniční tratí 280 a tím umožňuje přímé železniční spojení Valašska s centrální oblastí Zlína. Navrhované rozvojové záměry představují v rámci modernizace zdvoukolejnění tratě v úseku Otrokovice – Zlín střed a elektrizaci tratě v úseku Otrokovice – Zlín střed – Vizovice. Navržena je rovněž výstavba nové jednokolejné tratě, včetně její elektrizace, mezi Vizovicemi a Valašskou Polankou.

Modernizace tratě se projeví především ve zkapacitnění tratě, zrychlení a zlepšení podmínek pro nákladní a zejména pro osobní dopravu.

[56]



Obr. 48: Výhledově možná základní sestava páteřní regionální železniční dopravy [56]

ZÁVĚR

Hlavním cílem mé práce bylo analyzovat vývoj regionálních disparit v oblasti dopravy v regionech České republiky. Ke splnění tohoto cíle jsem provedla rešerši odborné literatury týkající se obecně regionálních disparit. Dále jsem vykonala krátkou charakteristiku regionů. Po ní už jsem se věnovala přímo oboru dopravy. Popsala jsem současný stav jednotlivých druhů dopravy a následovala analýza, pro kterou jsem si za hlavní aspekty zkoumání vybrala délku silnic, dálnic a železnic, dopravní nehodovost a intenzitu dopravy. Závěrem tohoto rozboru jsem charakterizovala dopravní infrastrukturu České republiky.

Prostřednictvím komparace regionálních disparit v oblasti dopravy provedené mezi všemi kraji České republiky jsem zjistila, že nejvíce zdokonalit dopravní infrastrukturu by potřeboval Zlínský kraj. Ten má v celorepublikovém srovnání druhou nejkratší síť silnic a dálnic i železničních tratí. Je nutné také odstranit technické zaostalosti stávající infrastruktury, spočívající v jejich rekonstrukci a modernizaci. Na základě zjištěných skutečností jsem následně vymezila dva strategické cíle týkající se možností zdokonalení především silniční, železniční a částečně také letecké dopravy. V této části práce jsem vycházela ze strategických dokumentů Zlínského kraje.

Regionální rozvoj každého kraje je úzce spjatý s kvalitou jeho dopravní infrastruktury. Proto by mělo být i prioritou Zlínského kraje co nejdříve napravit nedostatky týkající se této oblasti. Přispět by k tomu mělo dokončení dálnice D1, vybudování rychlostní komunikace R49 vedené v trase Hulín – Holešov – Slušovice – Vizovice – Střelná státní hranice, zkapacitnění silnic I. třídy (I/35, I/50, I/55, I/57), dobudování obchvatů, rekonstrukce silnic II. a III. třídy. Důležitá je také modernizace železniční infrastruktury, zejména páteřních železničních tratí č. 280, č. 303 a č. 331, která povede ke zvýšení traťové rychlosti a zkrácení jízdní doby vlaků. Ve větších městech je nutné rozvíjet systém veřejné dopravy a podporovat ekologické aspekty dopravy s cílem zabránění dalšího zatěžování městských center individuální automobilovou dopravou, umožnění obyvatelům venkovských regionů dojíždění do hospodářských center a zpřístupnění periferní turistické oblasti.

Na realizaci těchto cílů jsou odhadovány celkové finanční náklady ve výši 94 miliard korun. Doba realizace je odhadována na 13 let. V průměru je to tedy necelých 7,5 miliard

korun ročně. Nejvíce prostředků bude investováno na dobudování dopravní infrastruktury v rámci cíle „Zlínský kraj se stane významnou dopravní meziregionální destinací. Finančně nejnákladnější zde bude napojení silniční sítě Zlínského kraje na dálniční síť České republiky a Slovenské republiky prostřednictvím dobudování D1, R49, R55 a zkapacitnění silnic I. třídy I/35 a I/57.

Dosažený stav dopravní infrastruktury bude výsledkem naplnění přímých kompetencí regionálních autorit a využití nepřímého vlivu nástrojů politiky soudržnosti EU, především v oblasti rozvoje sítě dálnic a rychlostních komunikací.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

Monografické publikace:

- [1] FOLTÝNOVÁ, H. *Doprava a společnost: ekonomické aspekty udržitelné dopravy*. 1. vyd. Praha: Karolinum, 2009. 212 s. ISBN 978-80-246-1610-0.
- [2] SKOKAN, K. *Disparity a regionální rozvoj v zemích střední Evropy*. In.: *Sborník z Mezinárodního vědeckého semináře Regionální disparity: jejich pojetí, klasifikace a měření*. 1. vyd. Ostrava: VŠB-TU Ostrava, Ekonomická fakulta, 2008. 11 s. ISBN 978-80-248-1890-0.
- [3] STARZYCZNÁ, H. *Prostorová ekonomika*. 1. vyd. Karviná: Slezská univerzita Opava, 2007. 197 s. ISBN 978-80-7248-439-3.
- [4] WOKOUN, R. *Česká regionální politika v období vstupu do Evropské unie*. 1. vyd. Praha, 2003. 326 s. ISBN 80-245-0517-7.
- [5] WOKOUN, R. *Regionální rozvoj: (Východiska regionálního rozvoje, regionální politika, teorie, strategie a programování)*. Praha: Linde, 2008. 475 s. ISBN 978-80-7201-699-0.
- [6] WOKOUN, R. *Regionální rozvoj a jeho management v České republice*. 1. vyd. Praha: Oeconomica, 2007. 244 s. ISBN 978-80-245-1301-0.
- [7] WOKOUN, R. *Úvod do regionálních věd a veřejné správy*. 3. vyd. Praha: IFEC, 2001. 264 s. ISBN 8086412083.
- [8] WOKOUN, R., MATES, P., COGAN, R. *Management regionální politiky a reforma veřejné správy*. Praha: Linde, 2006. 351 s. ISBN 80-7201-608-3.

Elektronické dokumenty:

- [9] HUČKA, M. a kol. *Teorie, metodologie a klasifikace regionálních disparit: Výzkumná studie DÚ 02*. [online]. 2009, [cit. 2011-04-30]. Dostupné z WWW: <http://disparity.vsb.cz/vysledky/07_studie_du2.pdf>.
- [10] HUČKA, M. a kol. *Vznik regionálních disparit, jejich pojetí, charakteristika a klasifikace: Výzkumná studie DÚ 02*. [online]. 2008, [cit. 2011-05-09]. Dostupné z WWW: <http://disparity.vsb.cz/vysledky/03_studie_du2.pdf>.

- [11] JERSÁKOVÁ, J. *Literární rešerše*. [online]. [cit. 2011-05-03]. Dostupné z WWW: <http://kbe.prf.jcu.cz/files/studenti/Literarni_reserse.pdf>.
- [12] KUTSCHERAUER, A. a kol. *Identifikace, klasifikace a hodnocení regionálních disparit: Redakčně upravená roční zpráva 2007*. [online]. 2008, [cit. 2011-05-03]. Dostupné z WWW: <http://disparity.vsb.cz/vysledky/01_rocni_zprava_2007.pdf>.
- [13] SKOKAN, K. *Komparace regionálních disparit ve vybraných zemích střední Evropy: Případová studie PS 01*. [online]. 2009, [cit. 2011-05-23]. Dostupné z WWW: <http://disparity.vsb.cz/vysledky/13_PS1_Komparace%20disparit_V4.pdf>.
- [14] ŠEJNA, P. *Rozvoj dopravních sítí v České republice do roku 2010 s výhledem do roku 2015: Případová studie*. [online]. 2006, [cit. 2011-06-15]. Dostupné z WWW: <<http://www.sbp.cz/dokumenty/DopS/Studie/RozvojDS.pdf>>.
- [15] TULEJA, P. *Aplikace vybraných metod sledování a hodnocení regionálních disparit: Případová studie PS 02*. [online]. 2009, [cit. 2011-05-23]. Dostupné z WWW: <http://disparity.vsb.cz/vysledky/14_PS2_Aplikace_vybranych_metod.pdf>.

Internetové zdroje

- [16] *BusinessInfo.cz*. Regionální informace. [online]. 2011, [cit. 2011-05-26]. Dostupné z WWW: <<http://www.businessinfo.cz/cz/rubrika/regionalni-informace/1000437/>>.
- [17] *Česká republika*. Kraje ČR. [online]. [cit. 2011-05-29]. Dostupné z WWW: <<http://www.ceskarepublika.estranky.cz/clanky/kraje-cr.html>>.
- [18] *Český statistický úřad*. Doprava. [online]. 2011, [cit. 2011-06-10]. Dostupné z WWW: <http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/doprava_a_spoje>.
- [19] *Český statistický úřad*. Hl. m. Praha – doprava. [online]. 2011, [cit. 2011-06-01]. Dostupné z WWW: <<http://www.praha.czso.cz/x/krajedata.nsf/oblast2/doprava-xa>>.

- [20] *Český statistický úřad*. Jihočeský kraj – doprava. [online]. 2011, [cit. 2011-06-07].
Dostupné z WWW:
<<http://www.cbudejovice.czso.cz/x/krajedata.nsf/oblast2/doprava-xc>>.
- [21] *Český statistický úřad*. Jihomoravský kraj – doprava. [online]. 2011, [cit. 2011-06-10].
Dostupné z WWW:
<<http://www.brno.czso.cz/x/krajedata.nsf/oblast2/doprava-xb>>.
- [22] *Český statistický úřad*. Karlovarský kraj – doprava. [online]. 2011, [cit. 2011-06-03].
Dostupné z WWW:
<<http://www.kvary.czso.cz/x/krajedata.nsf/oblast2/doprava-xk>>.
- [23] *Český statistický úřad*. Královéhradecký kraj – doprava. [online]. 2001, [cit. 2011-06-07].
Dostupné z WWW:
<http://www.hrdeckralove.czso.cz/x/krajedata.nsf/oblast2/doprava-xh>
- [24] *Český statistický úřad*. Liberecký kraj – doprava. [online]. 2011, [cit. 2011-06-03].
Dostupné z WWW:
<<http://www.liberec.czso.cz/x/krajedata.nsf/oblast2/doprava-xl>>.
- [25] *Český statistický úřad*. Moravskoslezský kraj – doprava. [online]. 2011, [cit. 2011-06-10].
Dostupné z WWW:
<<http://www.ostrava.czso.cz/x/krajedata.nsf/oblast2/doprava-xt>>.
- [26] *Český statistický úřad*. Olomoucký kraj – doprava. [online]. 2011, [cit. 2011-06-10].
Dostupné z WWW:
<<http://www.olomouc.czso.cz/x/krajedata.nsf/oblast2/doprava-xm>>.
- [27] *Český statistický úřad*. Pardubický kraj – doprava. [online]. 2011, [cit. 2011-06-05].
Dostupné z WWW:
<<http://www.pardubice.czso.cz/x/krajedata.nsf/oblast2/doprava-xe>>.
- [28] *Český statistický úřad*. Plzeňský kraj – doprava. [online]. 2011, [cit. 2011-06-03].
Dostupné z WWW:
<<http://www.plzen.czso.cz/x/krajedata.nsf/oblast2/doprava-xp>>.
- [29] *Český statistický úřad*. Středočeský kraj – doprava. [online]. 2011, [cit. 2011-06-01].
Dostupné z WWW:
<<http://www.stredocesky.czso.cz/x/krajedata.nsf/oblast2/doprava-xs>>.

- [30] *Český statistický úřad*. Ústecký kraj – doprava. [online]. 2011, [cit. 2011-06-03]. Dostupné z WWW: <<http://www.ustinadlabem.czso.cz/x/krajedata.nsf/oblast2/doprava-xu>>.
- [31] *Český statistický úřad*. Vysočina – doprava. [online]. 2011, [cit. 2011-06-05]. Dostupné z WWW: <<http://www.jihlava.czso.cz/x/krajedata.nsf/oblast2/doprava-xj>>.
- [32] *Český statistický úřad*. Zlínský kraj – doprava. [online]. 2011, [cit. 2011-06-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.zlin.czso.cz/x/krajedata.nsf/oblast2/doprava-xz>>.
- [33] *Hlavní město Praha*. Doprava. [online]. 2011, [cit. 2011-06-15]. Dostupné z WWW: <http://www.praha.eu/jnp/cz/home/doprava_v_praze/index.html>.
- [34] *Hlavní město Praha*. Vývoj dopravní nehodovosti na území hlavního města Prahy. [online]. 2011, [cit. 2011-06-15]. Dostupné z WWW: <http://www.praha.eu/jnp/cz/home/zivot_v_praze/stazeni_koupe/index.html>.
- [35] *Informační server pro západ Čech*. Z regionu. [online]. [cit. 2011-06-10]. Dostupné z WWW: <http://www.zapad.cz/index.php?option=com_content&task=view&id=7356&Itemid=73>.
- [36] *Jihočeský kraj*. Koncepce optimalizace dopravní sítě na území Jihočeského kraje. [online]. 2011, [cit. 2011-06-15]. Dostupné z WWW: <http://www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par%5Bid_v%5D=1610&par%5Blang%5D=>>.
- [37] *Jihomoravský kraj*. Strategie rozvoje Jihomoravského kraje. [online]. 2011, [cit. 2011-06-20]. Dostupné z WWW: <<http://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=16119&TypeID=2>>.
- [38] *Jihomoravský kraj*. Program rozvoje Jihomoravského kraje 2010-2013. [online]. 2010, [cit. 2011-06-20]. Dostupné z WWW: <<http://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=118768&TypeID=2>>.
- [39] *Karlovarský kraj*. Program rozvoje Karlovarského kraje 2007-2013. [online]. 2010, [cit. 2011-06-15]. Dostupné z WWW: <<http://www.kr->

- karlovarsky.cz/kraj_cz/karlov_kraj/dokumenty/koncepce/seznam/PRKK2007_2013.htm>.
- [40] *Kraj Praha*. [online]. [cit. 2011-07-05]. Dostupný z WWW: <<http://www.krajpraha.wbs.cz/>>.
- [41] *Kraj Vysočina*. Profil kraje Vysočina. [online]. 2010, [cit. 2011-06-25]. Dostupné z WWW: <<http://analytika.kr-vysocina.cz/>>.
- [42] *Královéhradecký kraj*. Program rozvoje Královéhradeckého kraje 2011-2013. [online]. 2010, [citace 2011-06-15]. Dostupné z WWW: <<http://www.kr-kralovehradecky.cz/scripts/detail.php?pgid=497>>.
- [43] *Liberecký kraj*. Strategie rozvoje Libereckého kraje 2006-2020. [online]. 2007, [cit. 2011-06-15]. Dostupné z WWW: <<http://regionalni-rozvoj.kraj-lbc.cz/page1885>>.
- [44] *Metodická podpora regionálního rozvoje*. Přístupy a metody. [online]. [cit. 2011-05-05]. Dostupné z WWW: <<http://www.regionalnirozvoj.cz/index.php/regionalni-analyza.html>>.
- [45] *Moravskoslezský kraj*. Doprava. [online]. 2011, [cit. 2011-06-25]. Dostupné z WWW: <<http://o-kraji.kr-moravskoslezsky.cz/doprava.html>>.
- [46] *Olomoucký kraj*. Program rozvoje územního obvodu Olomouckého kraje. [online]. 2011, [cit. 2011-06-25]. Dostupné z WWW: <<http://www.kr-olomoucky.cz/program-rozvoje-uzemniho-obvodu-olomouckeho-kraje-cl-537.html>>.
- [47] *Pardubický kraj*. Program rozvoje Pardubického kraje. [online]. 2011, [cit. 2011-06-20]. Dostupné z WWW: <<http://www.pardubickykraj.cz/document.asp?thema=2987>>.
- [48] *Plzeňský kraj*. Program rozvoje Plzeňského kraje. [online]. 2008, [cit. 2011-06-15]. Dostupné z WWW: <<http://www.kr-plzensky.cz/article.asp?sec=701>>.
- [49] *Portál hl. m. Praha*. Městské části. [online]. [cit. 2011-07-05]. Dostupné z WWW: <http://www.praha.eu/jnp/cz/stary_web/obcan/urady/mestske_casti/index.html>.

- [50] *Portál Středočeského kraje*. Správní členění Středočeského kraje. [online]. [cit. 2011-07-05]. Dostupné z WWW: <<http://www.kr-stredocesky.cz/PORTAL/STREDOCESKY-KRAJ/>>.
- [51] *Středočeský kraj*. Program rozvoje územního obvodu Středočeského kraje. [online]. 2009, [cit. 2011-06-15]. Dostupné z WWW: <<http://www.kr-stredocesky.cz/portal/odbory/regionalni-rozvoj/program-rozvoje-kraje/>>.
- [52] *Ústecký kraj*. Mapa správního členění Ústeckého kraje. [online]. [cit. 2011-06-05]. Dostupné z WWW: <<http://www.kr-ustecky.cz/files/rozpocet/rozp2003/index.htm?p1=95506>>.
- [53] *Ústecký kraj*. Program rozvoje Ústeckého kraje. [online]. 2010, [cit. 2011-06-20]. Dostupné z WWW: <http://www.kr-ustecky.cz/vismo/zobraz_dok.asp?id_org=450018&id_ktg=98280&p1=176027>.
- [54] *Úvod do socioekonomické geografie*. Metoda srovnávací. [online]. [cit. 2011-05-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.gis.zcu.cz/studium/dbg2/Materialy/html/ch01.html#d0e60>>.
- [55] *Ředitelství silnic a dálnic ČR*. Výsledky celostátního sčítání dopravy na silniční a dálniční síti ČR. [online]. [cit. 2011-06-05]. Dostupné z WWW: <<http://www.scitani2005.rsd.cz/start.htm>>.
- [56] *Zlínský kraj*. Generel dopravy Zlínského kraje. [online]. [cit. 2011-08-05]. Dostupné z WWW: <<http://www.kr-zlinsky.cz/docDetail.aspx?nid=3325&docid=28640&doctype=ART&did=3329>>.
- [57] *Zlínský kraj*. Informační portál. [online]. [cit. 2011-08-05]. Dostupné z WWW: <<http://www.kr-zlinsky.cz/docDetail.aspx?docid=133290&nid=10143&doctype=I02>>.
- [58] *Zlínský kraj*. Program rozvoje územního obvodu Zlínského kraje 2010-2012. [online]. 2010, [cit. 2011-06-25]. Dostupné z WWW: <<http://www.kr-zlinsky.cz/docDetail.aspx?docid=135240&nid=9841&doctype=ART>>.
- [59] *Zlínský kraj*. Strategie rozvoje Zlínského kraje 2009-2020. [online]. 2009, [cit. 2011-06-25]. Dostupné z WWW: <<http://www.kr-zlinsky.cz/docDetail.aspx?docid=82335&nid=8668&doctype=ART>>.

- [60] *Zlínský kraj – projekt rozvoje dopravy*. Regionální informační servis. [online]. [cit. 2011-08-05]. Dostupné z WWW: <<http://www.risy.cz/cs/vyhledavace/projekty-eu/detail?id=70846>>.
- [61] *Zlínský kraj – projekt rozvoje dopravy*. Ředitelství silnic a dálnic ČR. [online]. [cit. 2011-08-05]. Dostupné z WWW: <<http://www.rsd.cz/Stavime-provas/Fondy-EU>>.

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

apod.	a podobně
aj.	a jiné
BESIP	bezpečnost silničního provozu
č.	číslo
ČR	Česká republika
ČSÚ	Český statistický úřad
EU	Evropská unie
HDP	hrubý domácí produkt
hl. m.	hlavní město
IDP	Integrovaný systém Plzeňska
IDS	integrováný dopravní systém
IDS ČB	Integrovaný dopravní systém Českých Budějovic
IDS JMK	Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje
IDSOK	Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje
JARIS	Jablonecký regionální integrováný systém
Kč	korun českých
kg	kilogram
km	kilometr
max.	maximálně
MHD	městská hromadná doprava
mil.	milion
n.	nad
NUTS	Nomenklatura územních statistických jednotek
obr.	obrázek

ODIS	Integrovaný dopravní systém Ostravy
OECD	Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj
PID	Pražský dopravní integrovaný systém
S/J	sever/jih
SR	Slovenská republika
SRN	Spolková republika Německo
tab.	tabulka
tj.	to je
tzv.	tak zvaně
%	procento
/	lomeno
x	krát

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obr. 1: Poloha hl. m. Prahy	32
Obr. 2: Správní členění hl. m. Prahy	32
Obr. 3: Vývoj nehodovosti a následků v hl. m. Praha	36
Obr. 4: Intenzita dopravy v hl. m. Praha	37
Obr. 5: Poloha Středočeského kraje	38
Obr. 6: Správní členění Středočeského kraje	38
Obr. 7: Intenzita dopravy ve Středočeském kraji	44
Obr. 8: Poloha Karlovarského kraje	45
Obr. 9: Správní členění Karlovarského kraje	46
Obr. 10: Intenzita dopravy v Karlovarském kraji	50
Obr. 11: Poloha Ústeckého kraje	51
Obr. 12: Správní členění Ústeckého kraje	51
Obr. 13: Intenzita dopravy v Ústeckém kraji	58
Obr. 14: Poloha Plzeňského kraje	58
Obr. 15: Správní členění Plzeňského kraje	59
Obr. 16: Intenzita dopravy v Plzeňském kraji	64
Obr. 17: Poloha Jihočeského kraje	65
Obr. 18: Správní členění Jihočeského kraje	65
Obr. 19: Intenzita dopravy v Jihočeském kraji	71
Obr. 20: Poloha kraje Vysočina	71
Obr. 21: Správní členění kraje Vysočina	72
Obr. 22: Intenzita dopravy v kraji Vysočina	77
Obr. 23: Poloha Pardubického kraje	78
Obr. 24: Správní členění Pardubického kraje	78

Obr. 25: Intenzita dopravy v Pardubickém kraji	84
Obr. 26: Poloha Královéhradeckého kraje	85
Obr. 27: Správní členění Královéhradeckého kraje	85
Obr. 28: Intenzita dopravy v Královéhradeckém kraji	90
Obr. 29: Poloha Libereckého kraje	91
Obr. 30: Správní členění Libereckého kraje	91
Obr. 31: Intenzita dopravy v Libereckém kraji	96
Obr. 32: Poloha Jihomoravského kraje	97
Obr. 33: Správní členění Jihomoravského kraje	97
Obr. 34: Intenzita dopravy v Jihomoravském	102
Obr. 35: Poloha Olomouckého kraje	103
Obr. 36: Správní členění Olomouckého kraje	103
Obr. 37: Intenzita dopravy v Olomouckém kraji	108
Obr. 38: Poloha Moravskoslezského kraje	109
Obr. 39: Správní členění Moravskoslezského kraje	109
Obr. 40: Intenzita dopravy v Moravskoslezském kraji	114
Obr. 41: Poloha Zlínského kraje	115
Obr. 42: Správní členění Zlínského kraje	115
Obr. 43: Intenzita dopravy ve Zlínském kraji	120
Obr. 44: Intenzita dopravy České republiky	126
Obr. 45: Rychlostní silnice R55, úsek Skalka – Hulín	141
Obr. 46: Silnice I/49 Vizovice – Lhotsko	142
Obr. 47: Rychlostní silnice R55 Otrokovice, obchvat JV	144
Obr. 48: Výhledově možná základní sestava páteří regionální železniční dopravy	147

SEZNAM TABULEK

Tab. 1: Délka silnic, dálnic, železnic a počet motorových vozidel v hl. m. Praze	35
Tab. 2: Délka silnic, dálnic, železnic a počet motorových vozidel ve Středočeském kraji	41
Tab. 3: Délka dálnic, rychlostních komunikací, silnic I., II. a III. třídy podle okresů ve Středočeském kraji	42
Tab. 4: Dopravní nehodovost podle okresů ve Středočeském kraji	42
Tab. 5: Dopravní nehodovost podle okresů ve Středočeském kraji	43
Tab. 6: Intenzita dopravy ve Středočeském kraji	44
Tab. 7: Délka silnic, dálnic a železnic v Karlovarském kraji	48
Tab. 8: Délka dálnic, rychlostních komunikací, silnic I., II. a III. třídy podle okresů v Karlovarském kraji	48
Tab. 9: Dopravní nehodovost podle okresů v Karlovarském kraji	49
Tab. 10: Dopravní nehodovost podle okresů v Karlovarském kraji	49
Tab. 11: Délka silnic, dálnic, železnic a počet motorových vozidel v Ústeckém kraji	55
Tab. 12: Délka dálnic, rychlostních komunikací, silnic I., II. a III. třídy podle okresů v Ústeckém kraji	55
Tab. 13: Dopravní nehodovost podle okresů v Ústeckém kraji	56
Tab. 14: Dopravní nehodovost podle okresů v Ústeckém kraji	57
Tab. 15: Délka silnic, dálnic, železnic a počet motorových vozidel v Plzeňském kraji	61
Tab. 16: Délka dálnic, rychlostních komunikací, silnic I., II. a III. třídy podle okresů v Plzeňském kraji	62
Tab. 17: Dopravní nehodovost podle okresů v Plzeňském kraji	62
Tab. 18: Dopravní nehodovost podle okresů v Plzeňském kraji	63
Tab. 19: Délka silnic, dálnic, železnic a počet motorových vozidel v Jihočeském kraji ...	68
Tab. 20: Délka dálnic, rychlostních komunikací, silnic I., II. a III. třídy podle okresů v Jihočeském kraji	69

Tab. 21: Dopravní nehodovost podle okresů v Jihočeském kraji	69
Tab. 22: Dopravní nehodovost podle okresů v Jihočeském kraji	70
Tab. 23: Délka silnic, dálnic, železnic a počet motorových vozidel v kraji Vysočina	74
Tab. 24: Délka dálnic, rychlostních komunikací, silnic I., II. a III. třídy podle okresů v kraji Vysočina	75
Tab. 25: Dopravní nehodovost podle okresů v kraji Vysočina	76
Tab. 26: Dopravní nehodovost podle okresů v kraji Vysočina	76
Tab. 27: Délka silnic, dálnic, železnic a počet motorových vozidel v Pardubickém kraji .	81
Tab. 28: Délka dálnic, rychlostních komunikací, silnic I., II. a III. třídy podle okresů v Pardubickém kraji	82
Tab. 29: Dopravní nehodovost podle okresů v Pardubickém kraji	83
Tab. 30: Dopravní nehodovost podle okresů v Pardubickém kraji	83
Tab. 31: Délka silnic, dálnic, železnic a počet motorových vozidel v Královéhradeckém kraji	88
Tab. 32: Délka dálnic, rychlostních komunikací, silnic I., II. a III. třídy podle okresů v Královéhradeckém kraji	88
Tab. 33: Dopravní nehodovost podle okresů v Královéhradeckém kraji	89
Tab. 34: Dopravní nehodovost podle okresů v Královéhradeckém kraji	89
Tab. 35: Délka silnic, dálnic, železnic a počet motorových vozidel v Libereckém kraji ...	94
Tab. 36: Délka dálnic, rychlostních komunikací, silnic I., II. a III. třídy podle okresů v Libereckém kraji	94
Tab. 37: Dopravní nehodovost podle okresů v Libereckém kraji	95
Tab. 38: Dopravní nehodovost podle okresů v Libereckém kraji	95
Tab. 39: Délka silnic, dálnic, železnic a počet motorových vozidel v Jihomoravském kraji	100
Tab. 40: Délka dálnic, rychlostních komunikací, silnic I., II. a III. třídy podle okresů v Jihomoravském kraji	100

Tab. 41: Dopravní nehodovost podle okresů v Jihomoravském kraji	101
Tab. 42: Dopravní nehodovost podle okresů v Jihomoravském kraji	101
Tab. 43: Délka silnic, dálnic, železnic a počet motorových vozidel v Olomouckém kraji	106
Tab. 44: Délka dálnic, rychlostních komunikací, silnic I., II. a III. třídy podle okresů v Olomouckém kraji	106
Tab. 45: Dopravní nehodovost podle okresů v Olomouckém kraji	107
Tab. 46: Dopravní nehodovost podle okresů v Olomouckém kraji	107
Tab. 47: Délka silnic, dálnic, železnic a počet motorových vozidel v Olomouckém kraji	112
Tab. 48: Délka dálnic, rychlostních komunikací, silnic I., II. a III. třídy podle okresů v Moravskoslezském kraji	112
Tab. 49: Dopravní nehodovost podle okresů v Moravskoslezském kraji	113
Tab. 50: Dopravní nehodovost podle okresů v Moravskoslezském kraji	113
Tab. 51: Délka silnic, dálnic, železnic a počet motorových vozidel ve Zlínském kraji ..	118
Tab. 52: Délka dálnic, rychlostních komunikací, silnic I., II. a III. třídy podle okresů ve Zlínském kraji	118
Tab. 53: Dopravní nehodovost podle okresů ve Zlínském kraji	119
Tab. 54: Dopravní nehodovost podle okresů ve Zlínském kraji	119
Tab. 55: Délka dálnic, rychlostních komunikací, silnic I., II. a III. třídy a železničních tratí podle krajů České republiky	123
Tab. 56: Počet motorových vozidel podle krajů České republiky	124
Tab. 57: Dopravní nehodovost podle krajů České republiky	125
Tab. 58: Finanční náklady na realizaci projektů zkvalitnění infrastruktury	139

SEZNAM GRAFŮ

Graf 1: Délka dálnic, rychlostních komunikací, silnic I., II. a III. třídy v km ve Středočeském kraji	41
--	----

