

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera

Vliv rozložení dopravních uzlů a sítí na rozvoj území

Martin Ruman

Bakalářská práce  
2010

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera  
Akademický rok: 2009/2010

## **ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE**

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Martin RUMAN**  
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**  
Studijní obor: **Technologie a řízení dopravy-Technologie a řízení dopravních systémů**  
Název tématu: **Vliv rozložení dopravních uzlů a sítí na rozvoj území**  
Zadávací katedra: **Katedra technologie a řízení dopravy**

### **Z á s a d y   p r o   v y p r a c o v á n í :**

Úvod

1. Definice dopravních pojmů

2. Dopravní infrastruktura a průmyslové zóny v ČR

3. Trendy územního rozvoje, vč. aplikace na vybrané území

Závěr

Rozsah grafických prací: 2-3  
Rozsah pracovní zprávy: 30-40  
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná

Seznam odborné literatury:

Studijní materiály z předmětu Hospodářská a dopravní geografie  
Kočárková D., Základy dopravního inženýrství, Praha ČVUT, 2004, ISBN  
80-01-03022-9

Vedoucí bakalářské práce: Ing. Hana Císařová  
Katedra technologie a řízení dopravy

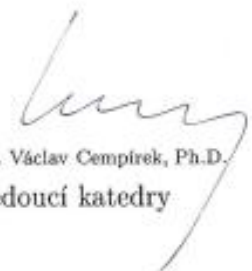
Datum zadání bakalářské práce: 1. února 2010

Termín odevzdání bakalářské práce: 31. května 2010



prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.  
děkan

L.S.



prof. Ing. Václav Cempírek, Ph.D.  
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 1. února 2010

## **Prohlášení autora**

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladu, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 31. 5. 2010

Martin Ruman

## **ANOTACE**

Tato práce se zabývá možnostmi územního rozvoje České republiky. Ve své první části práce pojednává o dopravních systémech. Ve druhé pasáži popisuje stav dopravní infrastruktury a rozložení průmyslových zón a jejich efekt na oblast. Třetí část pojednává o trendech územního rozvoje a obsahuje návrhy, které by mohly přispět k rozvoji území.

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

dopravní infrastruktura, územní rozvoj, průmyslová zóna, Česká republika

## **TITLE**

The Influence of Distribution Junctions and Transport Networks over the Territory's Expansion

## **ANNOTATION**

This work deals with the possibilities of regional development of the Czech Republic. In its first section it deals with the transport systems. The second passage describes the state of transport infrastructure and distribution of industrial zones and their effect on the area. The third part deals with trends in regional development and contains suggestions which could contribute to the development of the territory.

## **KEYWORDS**

transport infrastructure, regional development, industrial zone, Czech Republic

## **Poděkování**

Rád bych poděkoval svoji rodině za psychickou a materiální podporu. Hlavně bych však chtěl poděkovat vedoucí své práce Ing. Haně Císařové za její trpělivost a ochotu.

# OBSAH

ÚVOD .....	9
1 Definice dopravních pojmů .....	10
1.1 Dopravní systém.....	11
1.1.1 Faktory vývoje dopravních systémů.....	11
1.1.2 Základní dopravní systémy .....	11
1.1.3 Geografické faktory ovlivňující dopravu.....	13
1.1.4 Vývoj dopravních sítí .....	13
2 Dopravní infrastruktura a průmyslové zóny ČR.....	15
2.1 Železniční infrastruktura v ČR.....	16
2.1.1 Historie .....	16
2.1.2 Kategorie železničních drah.....	17
2.1.3 Vlastník dopravní infrastruktury .....	17
2.1.4 Rozchod .....	17
2.1.5 Trakce .....	17
2.1.6 Významné dopravní tahy .....	18
2.2 Silniční infrastruktura.....	18
2.2.1 Síť pozemních komunikací .....	19
2.2.2 Vlastnictví pozemních komunikací .....	19
2.3 Letecká infrastruktura.....	20
2.4 Vodní síť .....	21
2.4.1 Labsko–vltavská vodní cesta .....	21
2.4.2 Baťův kanál.....	21
2.5 Průmyslové zóny v ČR.....	21
2.5.1 Přínos průmyslových zón.....	21
2.5.2 Napojení průmyslových zón na dopravní infrastrukturu .....	22
2.5.3 Vývoj státem podporovaných průmyslových zón v ČR.....	22
2.5.4 Vliv průmyslových zón na počet obyvatel .....	24
3 Trendy územního rozvoje, vč. aplikace na vybrané území .....	26
3.1 Územní rozvoj.....	26
3.2 Územní rozvoj v ČR.....	27
3.3 Návrhy a opatření pro rozvoj ČR.....	29
3.3.1 Rozvoj silniční sítě .....	29

3.3.2	Rozvoj železniční sítě .....	36
3.3.3	Rozvoj sítě vodních cest .....	37
3.3.4	Rozvoj letecké infrastruktury.....	38
3.3.5	Výstavba nových průmyslových zón.....	38
	ZÁVĚR .....	39
	SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ .....	40
	SEZNAM OBRÁZKŮ .....	43
	SEZNAM TABULEK.....	44
	SEZNAM ZKRATEK.....	45
	SEZNAM PŘÍLOH.....	46



## ÚVOD

Doprava je důležitým článkem světového hospodářství, její rozvoj je určován mnoha faktory. Kvalita služeb v oblasti dopravní obsluhy se v jednotlivých státech liší. Standardy dopravy jsou rychlost, bezpečnost a spolehlivost. Těch nelze dosáhnout bez kvalitních dopravních prostředků a kvalitní infrastruktury.

Cílem této bakalářské práce je analyzovat současnou dopravní infrastrukturu, poskytnout informace o rozložení dopravních sítí a uzlů, zhodnotit přínos těchto sítí a uzlů pro Českou republiku a navrhnout změny, které by přispěly k rozvoji vybraných lokalit.

První kapitola bude zaměřena na definování dopravních pojmů, dále pak na dopravní systém, jeho definici. Budou zde popsány faktory, které jej ovlivňují, dojde k rozdělení dopravního systému na jednotlivé typy s jejich stručným popisem. Bude zde rozebrán vývoj dopravních sítí, pozornost bude věnovaná také geografickým faktorům, které ovlivňují dopravu. Druhá kapitola bude zaměřená na popis České republiky z dopravního hlediska. Bude se zabývat historií, současným stavem, trakčními soustavami, rozchodem a kategoriemi železničních dopravních cest. V oblasti silniční dopravy bude zaměřená na analýzu současného stavu pozemních komunikací, jejich dělení a vlastnictvím. V oblasti letecké dopravy se zaměří na charakteristiku letišť. Dále pak v této kapitole budou popsány splavné vnitrozemské vodní cesty. Bude zde vysvětlen pojem průmyslová zóna, popsán přínos průmyslových zón, jejich vliv na počet obyvatel a nezaměstnanost. Třetí kapitola bude věnována územnímu rozvoji, jeho definici a trendům. V poslední části třetí kapitoly budou představeny plány na územní rozvoj České republiky včetně návrhu vlastního.

# 1 DEFINICE DOPRAVNÍCH POJMŮ

Je důležité uvědomit si význam pojmů, které jsou v této práci použity. Nejčastěji používaný pojem je doprava, což je úmyslný pohyb dopravních prostředků po dopravních cestách. Dopravní prostředky jsou soubor pohyblivých zařízení, jejichž pomocí je uskutečňována přeprava. Přeprava je vlastní přemístění osob a věcí. Dopravní zařízení jsou objekty sloužící dopravě (nádraží, letiště...). Dopravní cesta je pás terénu spojující dva body, na němž se uskutečňuje doprava. Intenzita dopravy je určena počtem dopravních prostředků, které projedou po dopravní cestě za jednotku času. Dopravní linka je dopravní spojení, jenž se uskutečňuje konkrétním dopravním prostředkem mezi dvěma nebo více místy, v jednom či obou směrech, pravidelně, podle stanoveného jízdního řádu, na existující dopravní cestě. Dopravní tah je soubor dopravních linek probíhajících přibližně ve stejném směru a spojující dva nebo více míst. Dopravní bod je místo ležící na dopravní cestě, kde je uskutečňován výstup a nástup cestujících, nebo vykládka a nakládka zboží. Dopravní uzel je dopravní bod, sbíhají se zde nejméně tři dopravní cesty. Dopravní síť je soubor propojených dopravních uzlů a dopravních cest. Dopravní infrastruktura je tvořena dopravními cestami, dopravními uzly a dopravními zařízeními (1).

V železniční infrastruktuře se setkáváme s pojmy jako jsou dráha, železniční trať a rozchod kolejí. Dráha je dopravní cesta určená k pohybu drážních vozidel včetně pevných zařízení pro zajištění plynulosti a bezpečnosti drážní dopravy. Železniční trať je ucelený úsek dráhy z počáteční do koncové stanice. Rozchod kolejí je vzdálenost vnitřních ploch hlav pojížděných hran kolejnic (2, 3).

Pokud jde o silniční infrastrukturu, důležitým pojmem je pozemní komunikace. Je to dopravní cesta, určená k užití silničními prostředky, zvláštními vozidly a chodci, včetně pevných zařízení, která jsou potřebná pro zajištění toho užití a jeho bezpečnost (4).

Letiště je územně vymezená a vhodným způsobem upravená plocha, včetně souboru staveb a zařízení, trvale ručená ke vzletům a přistávání letadel a k pohybům letadel s tím souvisejícím (5).

Ve vodní dopravě jsou důležitými pojmy splavnost toků, což je schopnost provozovat velkou plavbu, tzn. přepravovat osoby, nebo náklad a přístav, to je místo, kde dochází hlavně ke kotvení plavidel, vykládce a nakládce zboží, nebo výstupu a nástupu osob (3).

## 1.1 Dopravní systém

Dopravní systém je tvořen dopravními sítěmi a prostředky na určitém území (1).

### 1.1.1 Faktory vývoje dopravních systémů

Typy dopravních systémů se vytvářejí vlivem mnoha faktorů:

- hustota a rozmístění obyvatelstva
- podnebí a povrch
- sociálně-ekonomické a politické zřízení
- historie státu a rozvoje dopravy
- rozvoj výroby a struktura hospodářství
- státní dopravní politika (1)

### 1.1.2 Základní dopravní systémy

Ve světě rozlišujeme 8 základních dopravních systémů.

1. typ severoamerický, 2. typ evropský

V těchto systémech je velmi hustá a dobře vybavená dopravní síť. Dopravní prostředky jsou na vysoké technické úrovni. Je zde velmi rozvinuta silniční doprava. Ta má však negativní vliv na životní prostředí. Dochází k rozvoji potrubních sítí. Významnou roli zde hraje také doprava námořní. Rozdíl mezi oběma systémy je ve vnitrozemské vodní dopravě. V Evropě převládají lodě s vlastním pohonem, zatímco ve Spojených státech se využívá postrkových soulodí. Další a mnohem větší rozdíl je ve stavu a využívání železniční infrastruktury. Stupeň elektrifikace, podíl dvoukolejných tratí a hustota železniční sítě je v severoamerickém systému nižší než v Evropě. Evropu však předčí ve výkonnosti hnací vozidel, tonáži vozů, množstvím vlakových souprav i přepravním objemem. Evropská železniční síť vyniká především rychlostí přepravy, hlavně tedy osobní (1).

3. typ

Zahrnuje vyspělé státy, kterými jsou Austrálie, Japonsko, Nový Zéland a Jihoafrická republika. Má shodné znaky s 1. a 2. systémem, avšak ne všechny odvětví dopravy jsou stejně rozvinuté. Například v Japonsku je na vysoké úrovni silniční, námořní a železniční doprava, letecká mírně zaostává, potrubní je málo rozvinutá, říční síť chybí úplně (1).

#### 4. typ

K tomuto typu se řadí nejvyspělejší postkomunistické státy, mezi které patří Slovensko, Maďarsko, Polsko, Slovinsko a Česká republika (ČR). Svými dopravními, ekonomickými a technickými znaky se přibližují západoevropskému systému. Klesá zde podíl železniční dopravy ve prospěch dopravy silniční (1).

#### 5. typ

Sem jsou řazeny ostatní východoevropské země, např. Rusko, Chorvatsko, Estonsko a Bulharsko. Svými znaky se přibližují 4. typu. Je zde velký rozdíl mezi jednotlivými oblastmi. Nejvýznamnější druh dopravy je doprava železniční. Používají se výkonná hnací vozidla a těžkotonážní soupravy. V říční dopravě se využívají lodě s vlastním pohonem, ale také postrkové soulodí. Síť vodních cest však není dostatečně využívána. Rozvinutá je doprava potrubní, trpí však častými haváriemi. Závažným nedostatkem je nedostatečný rozvoj automobilové dopravy a zejména silniční sítě, i když v posledních letech došlo k určitému zlepšení. Stav dopravní infrastruktury není dobrý kvůli ekonomickým problémům. Díky rozloze státu je v Rusku významná letecká doprava (1).

#### 6. typ

Typ 6 zahrnuje země středně rozvinutého kapitalismu (Argentina, Brazílie, Chile, Mexiko a Venezuela) a asijské tygři (Singapur, Taiwan, Jižní Korea, Hongkong a Malajsie). Nej hustější dopravní síť je na pobřeží a v oblastech hlavních měst. Ve vnitrozemí klesá hustota i kvalita dopravních cest vlivem náročných přírodních podmínek. U asijských tygrů se uplatňuje hlavně silniční doprava, díky zapojení do mezinárodního obchodu je zde velmi rozvinutá letecká a námořní doprava. V Argentině, Brazílii a Venezuele se uplatňuje hlavně železniční, silniční a říční doprava, v Mexiku pouze železniční a silniční doprava. Velký význam zde hraje pobřežní plavba. Spojení se zahraničím je zajišťováno hlavně leteckou a námořní dopravou (1).

#### 7. typ

Hustota silniční a železniční sítě je nízká. U železnice se stále ještě využívá parní trakce. Pozemní komunikace jsou většinou prašné. V některých oblastech se využívá i nemotorová doprava. V říční dopravě se využívají hlavně plachetnice a veslice. Jedná se o socialistické státy Čínu, Korejskou lidově demokratickou republiku, Vietnam a Kubu (1).

#### 8. typ

K tomuto typu jsou řazeny zbývající rozvojové země. Využívá se i infrastruktura, která byla vybudována ještě za koloniální nadvlády. Často je využívána nemotorová doprava (1).

### 1.1.3 Geografické faktory ovlivňující dopravu

Silniční a železniční doprava je ovlivňována reliéfem krajiny. Pro rozvoj je vyžadován malý výskyt překážek a malá členitost terénu. Záleží také na geologickém podloží a dostatku surovin pro výstavbu dopravních cest. Doprava je negativně ovlivňována výkyvy počasí (mlha, déšť, sníh) a teplot (1).

Pro zbudování letecké infrastruktury je nutné vyhledat rovinný terén pro konstrukci letišť. Letecká doprava je silně ovlivňovaná přírodními vlivy, jako jsou vítr, mlha, déšť, sníh a magnetické bouře (1).

Ve vnitrozemské vodní dopravě je velmi podstatné sledovat hloubku toku, rychlost říčního toku, spád řeky, výšku mostů nad hladinou a zda-li tok zamrzá, či nikoli. Dále se pak sleduje možnost stavby průplavů a možnost vyplutí na otevřené moře (1).

V námořní dopravě je důležitá existence míst pro umístění přístavů, které jsou zde chráněny před vlnobitím a větry. V přístavech musí být dostatečná hloubka vody. Využití v námořní dopravě mají mořské proudy, příliv a odliv. Vliv na dopravu má také počasí (mlhy, bouře) a teplota (1).

### 1.1.4 Vývoj dopravních sítí

Dopravní sítě prochází nepřetržitým vývojem, při kterém se mění význam dopravních uzlů, a také spojení mezi nimi. Nejlépe je tento vývoj patrný u železniční dopravy. Ve vývoji sledujeme 5 stádií (3).

Prvním stupněm je stádium tzv. lokalizovaných spojení. Krátké izolované tratě spojují pouze nejvýznamnější dopravní uzly. Navazují na již existující síť silničních a vodních cest. Spojují významná hospodářská centra. Tento typ spojení se vyskytuje v rozvojových státech. V další fázi nastupuje integrace, při které se železniční tratě spojují do souvislé sítě, což umožňuje rychlejší přepravu zboží na větší vzdálenosti. Stále existuje návaznost na síť jiných dopravních cest. Železniční tratě, které vznikly v tomto období, v současnosti představují většinou hlavní tahy železničních sítí. Hospodářská centra se stávají uzly. Další fází je intenzifikace, při které dochází k dalšímu rozvoji železniční sítě, roste její délka, hustota, dochází k zvícekovéjnosti tratí. To umožňuje rozvoj stávajících a vznik nových center. K tomuto procesu dochází např. v Číně. Ekonomicky vyspělé státy včetně České republiky se nacházejí ve stádiu selekce, kdy dochází k poklesu poptávky po železniční dopravě. Přepravní výkony se přesunují hlavně do silniční dopravy, část do dopravy letecké. Některé tratě jsou zrušeny, zůstávají pouze hlavní tratě, které jsou modernizovány. U nejvyspělejších států světa (Francie, Německo, Japonsko) dochází k 5 stádiu, tzv. renesance. Dochází zde ke stejným

procesům jako u stadia selekce. Hlavní rozdíl tkví v tom, že modernizované tratě nestačí zabezpečit svou kapacitou ani parametry poptávku po rychlých přepravách mezi hospodářskými centry. Toto si vynucuje výstavbu nových vysokorychlostních tratí, které buď doplňují stávající síť hlavních tratí, nebo vytváří síť zcela novou (3).

## 2 DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA A PRŮMYSLOVÉ ZÓNY ČR

ČR vznikla k 1. lednu 1993. Leží ve střední Evropě. Se svou rozlohou a počtem obyvatel řadí mezi menší státy Evropy. Základní údaje jsou uvedeny v tabulce č.1.

*Tabulka č.1. Základní údaje*

Česká republika	
počet obyvatel	10 211 455
rozloha	78 864 km <sup>2</sup>
hlavní město	Praha
hustota zalidnění	131 obyvatel/km <sup>2</sup>
nejvyšší bod	Sněžka 1602 m.n.m.
nejnižší bod	Hřensko 116 m.n.m.
úřední jazyk	čeština

Zdroj: ČSÚ

ČR se člení na 14 samosprávných krajů. Jejich prostorového vymezení je v příloze A. Tabulka č.2 obsahuje údaje o počtu obyvatel v krajích a jejich hlavních městech.

*Tabulka č. 2. Samosprávné kraje*

kraj	krajské hlavní město	počet obyvatel kraje	počet obyvatel krajského hlavního města
Hlavní město Praha	Praha	1 233 211	1 233 211
Středočeský	Praha	1 230 691	1 233 211
Jihočeský	České Budějovice	636 328	94 936
Plzeňský	Plzeň	569 627	169 273
Karlovarský	Karlovy Vary	308 403	51 459
Ústecký	Ústí nad Labem	835 891	95 289
Liberecký	Liberec	437 325	100 914
Královéhradecký	Hradec Králové	554 520	94 497
Pardubický	Pardubice	515 185	89 892
Vysočina	Jihlava	515 411	51 143
Jihomoravský	Brno	1 147 146	370 592
Olomoucký	Olomouc	642 137	100 373
Zlínský	Zlín	591 412	77 803
Moravskoslezský	Ostrava	1 250 255	307 767

Zdroj: Ročenka ČSÚ

ČR má výbornou polohu pro využití tranzitních přeprav jak ve směru východ – západ, tak sever – jih. Odvětví silniční a železniční dopravy jsou pro ČR stěžejní. Kvalita dopravních sítí není tak vyspělá jako v západní části Evropy, avšak postupem času dochází ke zlepšení situace. Hustota železniční a silniční sítě je vysoká, avšak nerovnoměrná. Její rozložení je závislé na umístění důležitých průmyslových zón a městských aglomerací. Pro rozvoj vnitrozemské vodní dopravy nepanují v ČR vhodné podmínky. Letecká doprava je důležitá pro kontakt se zahraničím. ČR leží v mírném klimatickém pásu, což znamená, že se zde pravidelně střídají 4 roční období. Teploty se v extrémních případech mohou pohybovat v rozmezí  $-25^{\circ}\text{C}$  až  $+35^{\circ}\text{C}$ . Zima s sebou přináší velké náklady na údržbu dopravní cesty, jedná se zejména o problémy s odhrnováním sněhu, posypem pozemních komunikací a zamrzáním výhybek. Na jaře se na pozemních komunikacích objevují následky zimy, hlavně vydrolený asfalt. V létě při vysokých teplotách může dojít k deformaci kolejí.

## **2.1 Železniční infrastruktura v ČR**

Železniční síť je velmi hustá, kvalitou však zaostává za západní Evropou. V posledních letech dochází k rekonstrukci páteřních tratí a také dopravních uzlů. Informace o železničních tratích jsou v příloze B.

### **2.1.1 Historie**

První zmínky o kolejové dopravě sahají do 16. století, kdy byly pro přepravu rud z dolů na povrch používány dřevěné vozíky s dřevěnými koly, ty byly tlačeny po trámech. Nejednalo se tedy o klasickou železnici, neboť železniční doprava je založena na styku kola a kolejnice. Vývoj železniční dopravní sítě začal v první polovině 19. století v návaznosti na rozvoj průmyslu. První železniční trať byla postavena v Anglii v roce 1825. První dráha na území dnešní ČR byla zprovozněna v roce 1828 mezi městy České Budějovice (ČR) a Linec (Rakousko). Dále následovala v roce 1830 železnice mezi Prahou a Lány. V obou případech se jednalo o koněpřežné železnice. Od roku 1837 byla zahájena stavba železničního spojení mezi dnešním Polskem a Rakouskem. Zde byl již použit tzv. normální rozchod 1435 mm. Jednalo se o první trať s parním provozem na území dnešní ČR. Odbočná trať Vídeň – Brno byla dostavěna v roce 1839 a hlavní trať Vídeň – Bohumín v roce 1841. V roce 1845 byl zahájen provoz na trati mezi městy Praha a Olomouc. V dalších letech následovaly tratě z Brna do České Třebové, z Prahy do Drážďan. Téměř všechny železnice na našem území byly vybudovány ještě za dob Rakouska-Uherska (5).



### **2.1.2 Kategorie železničních drah**

Železniční dráhy se dělí do 4 kategorií:

- celostátní dráha – dráha mezinárodního významu, slouží k provozu a uspokojování přepravních potřeb státu,
- regionální dráha – má místní význam při uspokojování potřeb obyvatel území,
- vlečka – zaústěná do jiné vlečky, nebo regionální, či celostátní dráhy, určená k vlastní potřebě provozovatele (vlastníka),
- speciální – určená zejména k zabezpečení dopravní obslužnosti obce (2).

### **2.1.3 Vlastník dopravní infrastruktury**

V současné době je vlastníkem téměř veškeré železniční dopravní cesty stát, kterou spravuje prostřednictvím organizace Správa železniční dopravní cesty. Stát nevlastní železniční vlečky a asi 126 km regionálních tratí, které byly dříve zprivatizovány. Z toho 79 km vlastní společnost Jindřichohradecké místní dráhy. Jedná se o trať č. 228 (Obrataň – Jindřichův Hradec) a trať č. 229 (Jindřichův Hradec – Nová Bystřice). 22 km vlastní sdružení Svazek obcí údolí Desné, jedná se o trať č. 293 (Šumperk – Kouty nad Desnou/Sobotín). Společnost Advanced World Transport (bývalá společnost OKD, Doprava) vlastní trať č. 313 (Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem) o délce 20 km. Trať č. 901 (Česká Kamenice – Kamenický Šenov) v délce 5 km vlastní sdružení Klub železničních cestovatelů (6,7,8,9,10,11).

### **2.1.4 Rozchod**

V ČR je použit až na výjimky 1 typ rozchodu, a to tzv. normální 1435 mm. To umožňuje rychlejší přepravu zboží bez nutnosti překládání zásilek. Pouze 3 regionální tratě jsou úzkorozchodné (760 mm). Jedná se o trať č. 228 (Obrataň – Jindřichův Hradec), trať č. 229 (Jindřichův Hradec – Nová Bystřice) a trať č. 298 (Třemešná ve Slezsku – Osoblaha) (12,13).

### **2.1.5 Trakce**

V ČR nejsou ani zdaleka elektrifikovány všechny tratě. Důležité dopravní tahy elektrifikovány jsou, regionálních tratě nejsou. Obecně lze říci, že železniční infrastruktura v severní a východní části území ČR má stejnosměrnou trakční soustavou 3 kV, jižní a západní tratě mají střídavou trakční soustavu 25 000 V/50 Hz. Trať č. 202 (Tábor – Bechyně) má stejnosměrnou trakční soustavu 1,5 kV. 31.10.2009 byla dokončena

elektrifikace úseku Znojmo – Šatov na trati č. 248 (Znojmo – Retz) na střídavou trakční soustavu 15 000 V/16,7 Hz (1, 14, 15).

### **2.1.6 Významné dopravní tahy**

Železniční síť je velmi hustá, patří k nejhustším v Evropě. Její rozložení je velmi nerovnoměrné. Kvalita železničních tratí stále není na uspokojivé úrovni. Koridory (nejdůležitější železniční tratě) byly, jsou a budou rekonstruovány. Rychlost byla na mnohých úsecích zvýšena až na 160 km/h. V České republice máme 4 železniční koridory. Příloha C obsahuje mapu s vyznačenými železničními koridory a významnými železničními uzly (1).

1. koridor vede z Německa přes Děčín, Ústí nad Labem, Prahu, Kolín, Pardubice, Českou Třebovou, Brno a Břeclav do Rakouska.

2. koridor v úseku z Rakouska do Břeclavi kopíruje 1 koridor, dále pokračuje přes Přerov, Ostravu, Bohumín a Petrovice u Karviné do Polska.

3. koridor je veden z Německa přes Cheb, nebo Domažlice do Plzně a Prahy, z Prahy do České Třebové kopíruje trasu 1. koridoru, z České Třebové do Bohumína kopíruje větev 2. koridoru. Z Bohumína pokračuje přes Český Těšín na Slovensko. Jedna z variant 3. koridoru vede z Polanky nad Odrou (u Ostravy) přes Havířov do Českého Těšína.

4. koridor v úseku Německo – Děčín – Praha kopíruje část 1. koridoru, dále pokračuje přes Veselí nad Lužnicí, České Budějovice a Horní Dvořiště do Rakouska, nebo odbočnou větví z Veselí nad Lužnicí přes České Velenice do Rakouska.

## **2.2 Silniční infrastruktura**

Česká republika patří hustotou své sítě mezi vyspělé státy. Kvalita sítě však zaostává. V posledních letech je kladen důraz hlavně na rozvoj dálnic. V tabulce č.3 jsou údaje o silniční síti v letech 2004 – 2008.

Tabulka č. 3: Vývoj silniční sítě v letech 2004 – 2008

pozemní komunikace/rok	2004	2005	2006	2007	2008
délka silnic a dálnic celkem	55 500	55 510	55 585	55 584	55 654
dálnice v provozu	546	564	633	657	691
rychlostní komunikace	336	322	331	354	360
silnice I. třídy	6 156	6 154	6 154	6 191	6 210
silnice II. třídy	14 669	14 668	14 660	14 632	14 592
silnice III. třídy	34 128	34 124	34 118	34 104	34 161
místní komunikace	72 927	72 927	74 919	74 919	74 919
celkem	128 427	128 437	130 504	130 503	130 573

Zdroj: Ročenka Ministerstva dopravy České republiky (MDČR) 2008

### 2.2.1 Síť pozemních komunikací

Pozemní komunikace se dělí do 4 kategorií:

- dálnice – slouží pro rychlou dálkovou dopravu. Na dálnici smí pouze silniční vozidla, jejichž nejvyšší povolená rychlost není nižší než 80 km/h. Všechna křížení s dráhou i jinými pozemními komunikacemi jsou vedena mimoúrovňově. Jsou zde směrově oddělené jízdní pruhy, dále oddělená místa pro napojení na vjezd na dálnici a výjezd z dálnice. Užívání dálnice je zpoplatněno pro vozidla o hmotnosti do 3,5 tuny časově a pro vozidla o hmotnosti nad 3,5 tuny výkonově. V příloze D jsou pozemní komunikace zpoplatněné časově. V příloze E se nacházejí pozemní komunikace zpoplatněné výkonově,
- silnice – byly vybudovány pro užití silničními vozidly, zvláštními vozidly a chodci. Silnice se dále dělí na silnice I. třídy, sloužící hlavně dálkové a mezistátní dopravě, silnice II. třídy, sloužící ke spojení jednotlivých měst a silnice III. třídy, které propojují jednotlivé obce. Některé úseky silnic I. třídy jsou označovány jako rychlostní. Minimální a maximální rychlosti jsou shodné s rychlostmi na dálnicích. Odlišnosti však jsou v parametrech (stoupání, klesání, šířka jízdních pruhů, poloměr zatáček, délka nájezdů a výjezdů atd.),
- místní komunikace slouží hlavně k dopravě po území obce,
- účelové komunikace slouží ke spojení jednotlivých objektů s jinými pozemními komunikacemi (5).

### 2.2.2 Vlastnictví pozemních komunikací

Dálnice a silnice I. třídy jsou vlastnictvím státu, konkrétně jsou spravovány organizací Ředitelství silnic a dálnic ČR. Silnice II. a III. třídy jsou majetkem krajů, na jejichž území

se nachází. Místní komunikace vlastní jednotlivé obce. Účelové komunikace mohou být vlastněny kýmkoli, jak fyzickými, tak právníckými osobami (5).

### **2.3 Letecká infrastruktura**

Leteckou dopravní infrastrukturu tvoří letiště, zařízení pro zabezpečování leteckého provozu a vymezená část vzdušného provozu. Pravidelný a bezpečný letový provoz závisí na stavu způsobilosti letištní plochy (3).

Letištními plochami jsou myšleny:

- vzletové a přistávací dráhy,
- pojížděcí dráhy,
- odbavovací plochy,
- technické manipulační plochy,
- komunikace letišť (3).

Dnešní letiště většího dopravního významu mají vzletové a přistávací plochy se zpevněným povrchem. Výstavba nové vzletové a přistávací dráhy je velmi náročná. Jedná se zejména o nároky na potřebné pozemky pro výstavbu a nutnost posouzení vlivu nové vzletové a přistávací dráhy na okolí (3).

Letecká doprava se ze všech dopravních odvětví rozvíjí nejrychleji. Rozvoj letecké dopravní infrastruktury je zaměřen:

- zdokonalování systému řízení a zabezpečení letového provozu,
- obnova a doplnění infrastruktury na standardy Mezinárodní organizace pro civilní letectví,
- realizace staveb pro zkvalitnění služeb pro cestující (3).

V ČR je 91 civilních letišť. Lze je rozdělit do 3 skupin. V 1. skupině je pouze Letiště Praha, jediné celonárodního významu. Do 2. skupiny jsou řazeny letiště většího regionálního významu (Brno, Ostrava, Karlovy Vary a Pardubice). Letiště většího významu jsou veřejná vnitrostátní či mezinárodní letiště, která jsou ve vlastnictví kraje, obce, případně soukromého subjektu a je zde provozována letecká doprava. Do 3. skupiny patří ostatní letiště menšího významu. 1. července 2004 byla ukončena činnost státního podniku Česká správa letišť a jednotlivá regionální letiště většího významu byla převedena do vlastnictví krajů, na jejichž území se nachází. Došlo k převodu letišť na soukromé subjekty, akciové společnosti u letišť v Brně a Ostravě a společnost s ručením omezeným na letišti v Karlových Varech. Jediným letišťem, které zůstalo jako státní podnik v majetku státu, je Letiště Praha. V příloze F se nachází mapa letišť (16).

## **2.4 Vodní síť**

V ČR jsou pouze vnitrozemské vodní cesty, což znamená, že zde není přímý přístup k moři. Vodní doprava je v ČR méně významná. Příčinou jejího malého využívání je malá hustota a nízká kvalita sítě (3).

### **2.4.1 Labsko–vltavská vodní cesta**

Souvislá nákladní doprava se provádí pouze na Labsko-vltavské vodní cestě. Řeka Labe je na našem území splavná v délce 211 km v úseku od obce Chvaletice po státní hranice s Německem. Vltava je splavná 92 km od Třebenic po soutok s Labem u Mělníka. Berounka je splavná 1 km. V plánu je prodloužit splavnost Labe až do Pardubic. Tento projekt má však řadu odpůrců hlavně mezi ekologickými aktivisty. Mezi významné přístavy patří Mělník, Praha-Holešovice, Ústí nad Labem a Děčín. V příloze G se nachází mapa Labsko-vltavské vodní cesty (3).

### **2.4.2 Baťův kanál**

V roce 1938 byl zprovozněn mezi sídly Otrokovice a Rohatec tzv. Baťův kanál. Tato vodní cesta sloužila pro přepravu lignitu z Hodonína do Otrokovic. Mezi Hodonínem a Rohatcem byl náklad přepravován po železnici, v Rohatci byl přeložen na člun. Tato izolovaná vodní cesta měřila 52 km (1 km řeka Dřevnice, 24 km umělý kanál, 27 km řeka Morava). Plavba zde byla provozována do roku 1960. V současnosti je Baťův kanál využíván pro turistiku a rekreaci (3).

## **2.5 Průmyslové zóny v ČR**

Průmyslová zóna je ucelený soubor objektů vhodných pro lehkou, hygienicky nezávadnou výrobu s účelně vyřešenou dopravou (17).

### **2.5.1 Přínos průmyslových zón**

Vznik průmyslových zón je ekonomická nutnost pro všechna města na území ČR. Existence průmyslové zóny s sebou nese přínos v podobě nově vytvořených pracovních míst (nejen v samotných průmyslových zónách, ale i u subdodavatelů), která mají význam hlavně v regionech s vysokou mírou nezaměstnanosti. Dalšími pozitivními efekty průmyslových zón jsou rozvoj regionu jako celku, příliv investic, rozvoj dopravní infrastruktury, snížené náklady na výstavbu inženýrských sítí a umístění v neobydleném území. Budování a rozvoj průmyslových zón je v kompetenci místní správy, jejímž cílem je přilákání nových investorů,

kteří jsou schopni nabídnout nové pracovní pozice nejen pro obyvatele ze samotného města, ale také pro občany okolních obcí. V zónách, které vznikají na okrajích měst, působí ve většině případů firmy lokálního charakteru, případně menší zahraniční společnosti. Jiným typem průmyslových zón jsou areály, jenž jsou obsazeny pouze jedním strategickým investorem, jenž je podporován vládou (17).

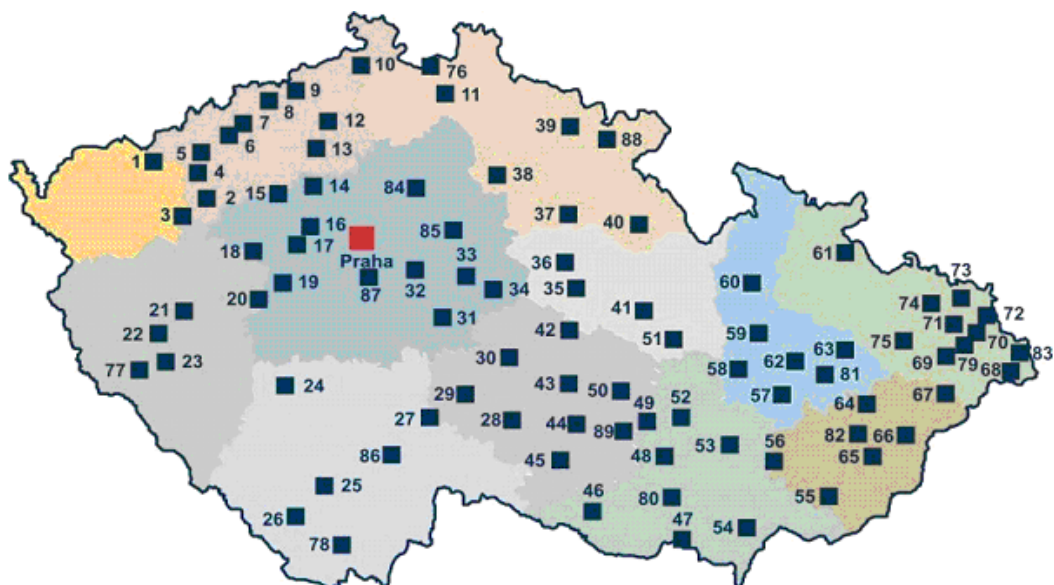
### **2.5.2 Napojení průmyslových zón na dopravní infrastrukturu**

Budování průmyslových zón souvisí s umístěním na síti pozemních komunikací. Průmyslové zóny umístěné v blízkosti dopravních uzlů mají lepší předpoklad pro rozvoj, než zóny umístěné mimo významné silniční tahy. Je to dáno faktem, že podniky mají své dodavatele a odbytiště na různých místech a potřebují hlavně pro dovoz surovin a rozvoz výrobků co nejlepší a nejrychlejší spojení. To jim umožňuje umístění na uzlu, ve kterém mají podniky více možností pro výběr optimální cesty.

Napojení na jiný druh dopravy je důležité, pouze pokud se podnik v průmyslové zóně zabývá výrobou zboží, které je výhodnější přepravovat po železnici, případně po vodě (ocel, zboží v kontejnerech), nebo pokud při výrobě dochází ke spotřebovávání tuhých paliv (uhlí), které je nutno dovážet po železnici, nebo po vodě.

### **2.5.3 Vývoj státem podporovaných průmyslových zón v ČR**

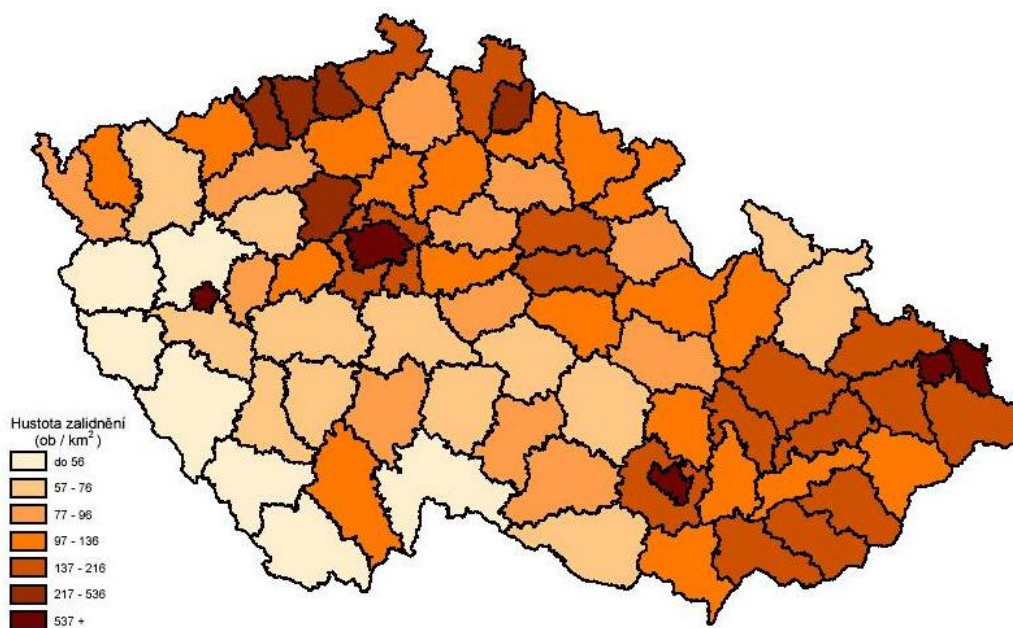
Od roku 1998 investoval stát do vybudování průmyslových zón o rozloze 3 129 ha téměř 8,9 miliard Kč. Asi 70 procent je již obsazeno investory, kteří se zavázali proinvestovat 192 miliard Kč a vytvořit zde 119 000 pracovních míst. Na obrázku č.1. je patrné rozmístění podpořených průmyslových zón (17).



Obrázek č. 1: Mapa podpořených průmyslových zón

Zdroj: CzechInvest

Dojde-li ke srovnání obrázku č. 1 s obrázkem č. 2, je zde patrná souvislost. Průmyslové zóny jsou zřizovány hlavně v oblastech s vyšší hustotou zalidnění (Ostravsko, severozápadní Čechy), dále pak ve velkých městech (Praha, Plzeň apod.). Naproti tomu v místech s nízkou hustotou zalidnění (západní a jižní Čechy, Vysočina a oblast Jeseníků) nejsou průmyslové zóny téměř budovány. Obrázek č. 2 ukazuje hustotu zalidnění v jednotlivých částech ČR.



Obrázek č. 2: Hustota zalidnění v ČR

Zdroj: ČSÚ

Další podmínkou pro vznik průmyslové zóny je dostatek pracovních sil. Proto jsou vhodnější oblasti s vyšší nezaměstnaností. Je zde větší výběr potencionálních zaměstnanců s různou kvalifikací. V ČR je míra nezaměstnanosti na hodnotě 9,7 %, tzn. 572 824 osob. Nejvyšší míra nezaměstnanosti je v severozápadních Čechách, Slezsku, severní a střední Moravě, naproti tomu nejnižší je v oblasti středních Čech. Rozdíl v míře nezaměstnanosti v jednotlivých okresech je patrný v příloze H.

#### 2.5.4 Vliv průmyslových zón na počet obyvatel

Průmyslové zóny mají pozitivní vliv na zaměstnanost v oblasti. Sídla se však významně rozrůstají pouze v případech, kdy se jedná o obce, či malá města, které ve svém blízkém okolí nemají větší samosprávný celek. Jako příklad lze použít plně využitou průmyslovou zónu o rozloze 35 ha, která se nachází na území obce Holýšov (okres Domažlice, Plzeňský kraj). Počet obyvatel se zde zvýšil po postavení průmyslové zóny. Růst populace je znázorněn v tabulce č. 4. Zvýrazněn je rok 1999, ve kterém byla vybudována průmyslová zóna, dále pak rok 2006, ve kterém došlo k jejímu rozšíření.

Tabulka č. 4: Růst populace v Holýšově

rok/obec	přírůstek přirozený	přírůstek migrační	přírůstek celkový	počet obyvatel celkem (31.12.)
	Holýšov			
1996	-4	3	-1	4 499
1997	-1	0	-1	4 498
1998	5	-12	-7	4 491
<b>1999</b>	27	25	52	4 543
2000	12	-15	-3	4 540
2001	1	8	9	4 582
2002	13	56	69	4 651
2003	-1	9	8	4 659
2004	-11	22	11	4 670
2005	1	39	40	4 710
<b>2006</b>	22	74	96	4 806
2007	21	77	98	4 904
2008	44	6	50	4 954

Zdroj: ČSÚ

V průmyslové zóně sídlí firma Evo Bus Bohemia, s.r.o., která se zabývá strojírenskou výrobou (kostry autobusů). Obec je dostupná silnicí I. třídy č. 26 a leží na III. železničním koridoru, ve vzdálenosti 16 km se nachází neveřejné mezistátní letiště Plzeň –Líně. Podobné zvýšení zalidnění menších sídel je patrný i u dalších obcí, např. Benátky nad Jizerou a Ždírec nad Doubravou. Počet obyvatel se zde nezvyšuje pouze díky porodnosti, ale i migraci



za prací. Růst počtu obyvatel ve výše zmíněných sídlech je dobře patrný v příloze I. V letech před výstavbou průmyslové zóny je patrná stagnace, případně mírný pokles populace. Ve středních a velkých městech dochází i přes budování nových průmyslových zón k různým výsledkům. Města s nízkou mírou nezaměstnanosti se rozrůstají, zatímco počet osob žijících v místech s vyšší mírou nezaměstnanosti, klesá. V tabulce č. 5 je zachycen vývoj počtu obyvatel ve vybraných městech ČR.

*Tabulka č. 5: Vývoj počtu obyvatel*

počet obyvatel					
rok/město	Karviná	Český Těšín	Liberec	Písek	Kolín
2003	63 677	26 159	97 770	29 774	29 690
2004	63 467	26 059	97 400	29 801	29 489
2005	63 385	25 913	97 950	29 877	30 175
2006	63 045	25 780	98 781	29 909	30 158
2007	62 881	25 633	99 721	29 898	30 736
2008	62 661	25 579	100 914	29 972	31 014

Zdroj: ČSÚ

V tabulce č. 6 je patrná odlišná nezaměstnanost ve vybraných městech.

*Tabulka č. 6: Změna nezaměstnanosti*

míra nezaměstnanosti (%)					
rok/město	Karviná	Český Těšín	Liberec	Písek	Kolín
2003	21,65	19,7	8,8	7,2	10,3
2004	22,02	19,18	8,1	7	9,1
2005	21	18,57	7	7,3	7,9
2006	18,89	16,24	6,3	6	6,1
2007	15,6	11,56	4,9	4,3	5,5
2008	13,28	9,6	5,4	4,6	6
2009	15,88	13,3	9	7,3	9

Zdroj: Ministerstvo práce a sociálních věcí

V letech 2008 a 2009 je patrný vliv světové hospodářské krize, která vede ke zvyšování nezaměstnanosti.

### **3 TRENDY ÚZEMNÍHO ROZVOJE, VČ. APLIKACE NA VYBRANÉ ÚZEMÍ**

Tato kapitola je zaměřena na možnosti územního rozvoje České republiky.

#### **3.1 Územní rozvoj**

Území je ohraničená část povrchu země. Kritéria pro členění jsou např. způsob využití, administrativní, geografické atd. Rozvoj je celkový vývoj žádoucím směrem, může být jak živelný (soulad s představami o daném území), nebo záměrně ovlivněný (nástroje územního plánování). Územní rozvoj komplexní vývoj teritoria, který zahrnuje rozmach všech hmotných složek, aktivit a procesů. Struktura složek územního rozvoje je patrná v tabulce č. 7. Cílem je udržitelný a vyvážený vývoj všech těchto složek na určitém teritoriu. Nástroji usměrňování územního rozvoje jsou teritoriální plánování, regionální politika, péče o životní prostředí a péče o kulturní a přírodní dědictví (18).

Tabulka č. 7: Struktura složek územního rozvoje

složky územního rozvoje	
hmotné složky (fyzická struktura)	plochy, pozemky
	stavby, zařízení
	přírodní prvky a útvary
	obyvatelstvo
	fauna
	flóra
aktivity v území (lidská činnost)	výroba
	bydlení
	rekreace
	doprava
	technické služby
	sociální služby
procesy v území (důsledek lidské činnosti)	ekonomické
	sociální služby
	environmentální
	ekologické
	kulturní
hodnoty v území (vzácnost pro společnost)	ekonomické
	sociální
	kulturní
	environmentální
	ekologické
vztahy v území (mezi složkami rozvoje)	objemově prostorové (umístění hmotných složek)
	provozní (důsledek dopravního provozu)
	potřeby (druh, množství, nabídka a poptávka)

Zdroj: Ústav územního rozvoje

### 3.2 Územní rozvoj v ČR

Změna politickoekonomického systému v ČR byla příčinou odlišného pojmání koncepce územního rozvoje státu a jeho principů. Deregulace a omezení zásahů státu vedly k rozvoji velkých a silných měst a oblastí. V současnosti je důraz kladen na požadavky udržitelného rozvoje společnosti a ochranu životního prostředí měst. Při realizaci investic se více prosazuje soukromý kapitál, který využívá vládních programů rozvoje měst, tzn. dochází ke spolupráci veřejného a soukromého sektoru. Od 1. května 2005 je ČR členem EU, a proto rozvoj musí vycházet nejen z potenciálu českého území, ale i navázat na evropské koncepce. Jedná se tedy o to, aby legislativní principy nástroje územního rozvoje v ČR byly kompatibilními s ostatními členskými zeměmi EU. Základní legislativní rámec plánování a realizace územního rozvoje v ČR vytváří zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavební řádu

(stavební zákon). Metody, přístupy a nástroje, které vedou k realizaci územního rozvoje jsou uvedeny v příloze J (18).

Priority pro zajištění správného vývoje státu jsou podle Politiky územního rozvoje (PÚR) tyto:

- zajištění vyváženého vztahu teritoriálních podmínek pro příznivé životní prostředí a hospodářský rozvoj,
- zkvalitnění veřejné infrastruktury, hlavně dopravního propojení se sousedními státy,
- podpora polycentrického rozvoje,
- posílení partnerství mezi městskými a venkovskými oblastmi,
- ochrana přírodních, civilizačních a kulturních hodnot území,
- tvorba podmínek pro umístění zastavitelných ploch v hospodářsky slabých regionech,
- stanovení podmínek pro hospodárné využití zastavěného území a zajištění ochrany nezastavěných ploch,
- využití předpokladů území pro cestovního ruchu (cykloturistika, poznávací turistika...),
- zlepšení dostupnosti území,
- preventivní ochrana území před přírodními katastrofami v území (záplavy, sesuvy půdy, eroze atd.), minimalizace případných škod,
- stanovení podrobnějších podmínek pro využití a uspořádání území vymezených oblastí, os, ploch a koridorů v souladu s jejich určením a charakterem,
- předcházení oddělení sociálních skupin v teritoriu (negativními vliv na soudržnost obyvatel) (19).

PÚR vymezuje oblasti se zvýšenými nároky na změny území, jsou zde soustředěny aktivity mezinárodního a republikového významu, jedná se o tzv. rozvojové oblasti a rozvojové osy, které jsou vymezeny správními obvody obcí s rozšířenou působností. Rozvojovými oblastmi jsou Praha, Ostrava, Brno, Hradec Králové, Pardubice, Plzeň, Ústí nad Labem, Liberec, Olomouc, Zlín, České Budějovice, Jihlava, Karlovy Vary. Rozvojové osy jsou Praha – Plzeň – hranice ČR (– Norimberk), Praha – Ústí nad Labem – hranice ČR (– Drážďany), Praha–Hradec Králové (Pardubice) – Trutnov – hranice ČR (– Vratislav), Praha – České Budějovice – hranice ČR (– Linec), (Katovice –) hranice ČR – Ostrava – Břeclav – hranice ČR (– Vídeň), Praha – Liberec – hranice ČR, Ústí nad Labem – Karlovy Vary – Cheb – hranice ČR, Hradec Králové (Pardubice) – Olomouc, Brno – Svitavy (Moravská Třebová), Zlín – Horní Lideč – hranice ČR (18, 19).

Konkrétní části aplikace budou rozebrány v další části práce.

### 3.3 Návrhy a opatření pro rozvoj ČR

Technický stav dopravních cest, zařízení, budov neodpovídá úrovni vyspělých států EU. Proto je nutné dopravní infrastrukturu modernizovat a dále rozvíjet.

#### 3.3.1 Rozvoj silniční sítě

Problémem silniční sítě v ČR je nízká hustota dálnic. V současnosti je délka dálniční sítě 691 km, což odpovídá hustotě 8,8 km dálnic na 1 000 km<sup>2</sup> území ČR. V tabulce č. 8 jsou uvedeny hodnoty ve vyspělých státech Evropy.

Tabulka č. 8: Dálniční síť EU

země	dálnice (km)	rozloha (km <sup>2</sup> )	hustota (km/1 000 km <sup>2</sup> )
Belgie	1 727	30 519	56,6
Nizozemsko	2 291	41 526	55,2
Německo	11 786	245 614	48
Dánsko	971	43 070	22,5
Rakousko	1 645	83 845	19,6
Španělsko	9 571	505 000	19
Francie	9 934	543 965	18,3
Portugalsko	1 659	92 389	18
Velká Británie	3 605	244 110	14,8
ČR	691	78 864	8,8
Švédsko	1 529	449 793	3,4
Finsko	602	338 145	1,8

Zdroj: Ústav územního rozvoje

Z tabulky vyplývá, že ČR je na tom lépe než severské státy Švédsko a Finsko, ve kterých je údržba a výstavba dálnic z klimatických důvodů velmi komplikovaná. Hustota zalidnění v těchto státech klesá od pobřežních oblastí do vnitrozemí a od jižní části země na sever. V porovnání např. s Německem je hustota dálniční sítě v ČR téměř šestinová (19).

Prostorové rozmístění dálnic v ČR neodpovídá trendu obsaženému v Politice územního rozvoje, podle kterého by měl být podporován polycentrický rozvoj státu. Současný stav sítě rychlostních komunikací podporuje především rozvoj Prahy. Spojení mezi jednotlivými krajskými městy je možné pouze silnicemi prvních tříd, což negativně ovlivňuje turistický ruch a rozvoj průmyslu v daných lokalitách. Současná vzdálenost a jízdní doba mezi krajskými městy v Čechách je v tabulce č. 9, hodnoty v této tabulce byly převzaty z mapového serveru společnosti Google. Zvýraznění zde znamená, že trasa vede přes území hlavního města Prahy. Jízdní doba se vztahuje na osobní motorová vozidla.

Tabulka č. 9: Současný stav

	vzdálenost (km)							
město	Jihlava	Pardubice	Hradec Králové	Liberec	Ústí nad Labem	Karlovy Vary	Plzeň	České Budějovice
Jihlava	0	92	114	<b>230</b>	<b>219</b>	<b>260</b>	<b>221</b>	111
Pardubice	100	0	24	123	<b>193</b>	<b>253</b>	<b>213</b>	189
Hradec Králové	121	29	0	99	<b>191</b>	<b>250</b>	<b>210</b>	212
Liberec	<b>144</b>	132	105	0	<b>96</b>	<b>245</b>	<b>204</b>	<b>251</b>
Ústí nad Labem	<b>141</b>	<b>131</b>	<b>129</b>	104	0	119	<b>177</b>	<b>235</b>
Karlovy Vary	<b>182</b>	<b>188</b>	<b>186</b>	<b>190</b>	110	0	83	228
Plzeň	<b>132</b>	<b>140</b>	<b>138</b>	<b>141</b>	<b>128</b>	76	0	135
České Budějovice	124	197	212	<b>197</b>	<b>191</b>	205	134	0
	jízdni doba (min)							

Zdroj: Autor

Z tabulky vyplývá, že obyvatelé z jednoho krajského města a jeho okolí nejsou dostatečně motivováni navštěvovat jiný kraj. Např. vzdálenost krajských měst Liberce a Ústí nad Labem je pouhých 96 km a doba nutná na překonání této vzdálenosti je 104 minut. Tato hodnota je velmi vysoká ve srovnání s cestováním mezi Ústím nad Labem a Prahou, kde na překonání vzdálenosti 90 km stačí doba 70 minut (vygenerováno mapovým serverem společnosti Google). Při podobné vzdálenosti měst Praha – Ústí nad Labem a Liberec – Ústí nad Labem (rozdíl 6 km) je zde rozdíl v jízdni době 34 min v neprospěch města Liberec, tzn. o polovinu vyšší doba nutná pro překonání této vzdálenosti. Výhledová studie výstavby rychlostních komunikací zveřejněná organizací Ředitelství silnic a dálnic nepočítá se změnou.

#### Výhledová studie ČR

V budoucnu se počítá s propojením Praha – České Budějovice (D3) a dále do Rakouska (R3), Praha – Písek (R4), Praha – Karlovy Vary a dále do Německa (R6), Praha – Chomutov (R7), dokončení části úseku Praha – Ústí nad Labem (R8), dostavba mezi Prahou a Hradcem Králové (D11) s pokračováním do Polska (R11) a stavba Pražského okruhu (R1). Vybudování této silniční infrastruktury posílí kulturní a hospodářský význam Prahy, co by hlavního centra ČR. Pro rozvoj východních Čech je důležité vybudování rychlostní silnice R35 mezi městy Liberec, Hradec Králové a Mohelnice. Toto spojení by mělo částečně odklonit dopravu z hlavního dálničního tahu D1 mezi Prahou a Brnem a přispět k propagaci regionu Východní Čechy a vyřešit špatnou dopravní situaci v městech, které přímo leží na současné silnici I/35.

Výstavba rychlostních silnic R55 (Olomouc – Přerov – Hulín – Břeclav), R49 (Hulín – Zlín – Slovensko), R43 (Brno – napojení na R35 u Moravské Třebové), R52 (Brno – Vídeň) a R48 (Frýdek-Místek – Běloutín, napojení na D1) povede k rozvoji Jihomoravského, Olomouckého a Zlínského kraje. Výhledový záměr počítá s vytvořením hlavního dopravního uzlu v Praze a dalších menších v Brně, Olomouci a Hradci Králové. Mapa sítě rychlostních komunikací je v příloze K. Stále však u této studie není vyřešen problém dostupnosti krajských měst v Čechách. Ke zkrácení jízdní doby oproti současnosti dojde na trase Liberec – Hradec Králové a Liberec – Pardubice výstavbou silnice R35 a průjezdem územím Prahy s využitím nově postavených pozemních komunikací R1, D3, R6, R8, D11 na trasách Ústí nad Labem – Jihlava, Karlovy Vary – Jihlava, Pardubice – Ústí nad Labem, Pardubice – Karlovy Vary, Plzeň – Karlovy Vary, Hradec Králové – Ústí nad Labem, Hradec Králové – Karlovy Vary, Hradec Králové – Plzeň, Liberec – Karlovy Vary, Liberec – České Budějovice, Plzeň – Ústí nad Labem, Ústí nad Labem – České Budějovice. viz tabulka č. 10. Zvýraznění zde znamená, že trasa vede přes území hlavního města Prahy. Maximální rychlost (MR) na rychlostních komunikacích je 130 km/h. Pro výpočet jízdní doby v tabulkách 10 a 11 však byla použita stálá průměrná rychlost 90 km/h na rychlostních silnicích a 100 km/h na dálnicích. Tyto hodnoty byly zvoleny z těchto důvodů:

- nižší rychlost při napojování se na rychlostní komunikaci (v obci MR 50 km/h mimo obec 90 km/h),
- průjezd obcí po rychlostní komunikaci (MR 80 km/h),
- snížení rychlosti na nebezpečných úsecích (častější u rychlostních silnic, proto uvažovaná hodnota 90 km/h),
- zohlednění možných uzavírek jízdních pruhů z důvodu oprav, či dopravních nehod,
- aktuální dopravní situace (kongesce),
- vliv počasí.

Při výpočtech jízdní dob v tabulkách 10, 11 byl použit vztah (1):

$$t = 60 \times \left( \frac{s_1}{v_1} + \frac{s_2}{v_2} \right) \text{ [min]} \quad (1)$$

$s_1$  – vzdálenost ujetá po dálnici [km]

$s_2$  – vzdálenost ujetá po rychlostní silnici [km]

$v_1$  – uvažovaná rychlost na dálnici [km/h]

$v_2$  – uvažovaná rychlost na rychlostní silnici [km/h]

$t$  – doba jízdy [min]

Tabulka č. 10: Výhledový stav

	vzdálenost (km)							
město	Jihlava	Pardubice	Hradec Králové	Liberec	Ústí nad Labem	Karlovy Vary	Plzeň	České Budějovice
Jihlava	0	92	114	<b>230</b>	<b>219</b>	<b>260</b>	<b>221</b>	111
Pardubice	100	0	24	123	<b>193</b>	<b>253</b>	<b>213</b>	189
Hradec Králové	121	29	0	99	<b>191</b>	<b>250</b>	<b>210</b>	211
Liberec	<b>144</b>	82	66	0	96	<b>245</b>	<b>204</b>	<b>251</b>
Ústí nad Labem	<b>131</b>	<b>131</b>	<b>115</b>	104	0	119	<b>177</b>	<b>235</b>
Karlovy Vary	<b>164</b>	<b>169</b>	<b>159</b>	<b>163</b>	110	0	83	228
Plzeň	<b>132</b>	<b>140</b>	<b>126</b>	<b>129</b>	<b>106</b>	76	0	135
České Budějovice	124	197	212	<b>157</b>	<b>141</b>	205	134	0
	doba (min)							

Zdroj: Autor

#### Vlastní návrh na doplnění sítě rychlostních komunikací

Výhled zcela opomíjí některé části ČR, případně nenabízí alternativu pro cestování. Doplnění návrhu spočívá ve vytvoření rychlostního okruhu mezi krajskými městy Pardubice, Hradec Králové, Liberec, Ústí nad Labem, Karlovy Vary, Plzeň, České Budějovice, Jihlava. Měl by být veden v trase současné mezinárodní silnice E442 (Liberec – Ústí nad Labem – Karlovy Vary), E49 (Karlovy Vary – Plzeň – Písek – České Budějovice), E551 (České Budějovice – Jindřichův Hradec – Humpolec), silnice I/34 (Humpolec – Havlíčkův Brod – Ždírec nad Doubravicí), silnice I/37 (Ždírec nad Doubravicí – Chrudim – Pardubice – Hradec Králové) a silnice I/38 (Havlíčkův Brod – Jihlava). Návrh je patrný na obrázku č. 3.





Obrázek č. 3. Návrh na vznik rychlostních komunikací

Zdroj: RSD, Autor

Zbudováním rychlostních komunikací dojde ke zkrácení jízdní doby mezi jednotlivými krajskými městy. V tomto návrhu byl pro výpočet jízdní doby použit vztah (1) a bylo počítáno se stálou průměrnou rychlostí 90 km/h na rychlostních silnicích a 100 km/h na dálnicích (stejně jako u výhledové studie). Ke změně optimální trasy došlo mezi městy Liberec – Jihlava, České Budějovice – Jihlava a Karlovy Vary – Liberec. Jízdní doba se zkrátí na trasách mezi městy Jihlava – Pardubice, Jihlava – Hradec Králové, Jihlava – Liberec, Jihlava – České Budějovice, Pardubice – Hradec Králové, Pardubice – Liberec, Pardubice – České Budějovice, Hradec Králové – České Budějovice, Liberec – Ústí nad Labem, Liberec – Karlovy Vary, Ústí nad Labem – Karlovy Vary, Karlovy Vary – Plzeň, Karlovy Vary – České Budějovice, Plzeň – České Budějovice. Výsledky jsou patrné v tabulce č. 11, změna optimální trasy je podtrhnutá černě, nutnost projíždět hlavním městem Prahou zvýrazněna černě.

Tabulka č. 11: Návrh

	vzdálenost (km)							
město	Jihlava	Pardubice	Hradec Králové	Liberec	Ústí nad Labem	Karlovy Vary	Plzeň	České Budějovice
Jihlava	0	92	114	<u>209</u>	<b>219</b>	<b>260</b>	<b>221</b>	<u>140</u>
Pardubice	60	0	24	123	<b>193</b>	<b>253</b>	<b>213</b>	189
Hradec Králové	76	16	0	99	<b>191</b>	<b>250</b>	<b>210</b>	212
Liberec	139	82	66	0	96	<u>213</u>	<b>204</b>	<b>251</b>
Ústí nad Labem	<b>131</b>	<b>117</b>	<b>115</b>	64	0	119	<b>177</b>	<b>235</b>
Karlovy Vary	<b>164</b>	<b>169</b>	<b>159</b>	142	79	0	83	228
Plzeň	<b>132</b>	<b>127</b>	<b>126</b>	<b>129</b>	<b>106</b>	55	0	135
České Budějovice	93	126	141	<b>167</b>	<b>141</b>	152	90	0
	doba (min)							

Zdroj: Autor

Podle návrhu by měl vzniknout velký rychlostní okruh, který by měl významně ulevit dopravě v hlavním městě Praze. Dále by měl napomáhat propagovat regiony, kterými je trasován a přispět tak zde k rozvoji turistického ruchu.

#### Efekt návrhu pro Jihočeský kraj

Jihočeský kraj je zajímavý svou krajinou (Národní park Šumava, Třeboňské rybníky, atd.) a kulturními památkami (Český Krumlov, Hluboká nad Vltavou, atd.). Pro zlepšení dostupnosti toho území byla navržena rychlostní silnice ve směru na Plzeň a Humpolec. Město České Budějovice tím získá rychlejší spojení s krajským městem Jihlava, z nynějších 124 minut na 93 minut. Tato časová úspora by měla zvýšit atraktivnost oblasti jižních Čech, a to nejen díky návštěvníkům z kraje Vysočina, ale také např. z Jihomoravského kraje, kde současná jízdní doba z města Brna je 163 minut, při využití návrhu by klesla na 130 minut. Snížená jízdní doba a zkvalitnění pozemní komunikace povede ke zvýšení intenzity dopravy a ta by měla zapříčinit rozvoj ubytovacích a gastronomických služeb na trase navrhované rychlostní silnice a zvýšit povědomí obyvatelstva o dané lokalitě, což by mělo vést např. k rozvoji dosud nevyužívané průmyslové zóny v Jindřichově Hradci (22 Ha). Stejný předpoklad lze použít i pro trasu mezi městy Plzeň a České Budějovice, kde dojde ke snížení jízdní doby ze 134 na 90 minut. Na trase předpokládané rychlostní silnice se nachází celkem 5 průmyslových zón, z nichž plně využita je pouze 1 ve městě Blatná (10 Ha) u které se plánuje její další rozšíření, u obce Sedlice (21 Ha) není využita vůbec a 3

jsou využity částečně, jedná se o zóny ve městech Písek (62,6 Ha – 47,7 Ha využito), Vodňany (58,5 Ha – 15,5 Ha využito) a Protivín (40 Ha – 5 Ha využito) (20, 21).

#### Efekt návrhu pro Plzeňský kraj

Tento územní celek má jedno centrum a tím je krajské město Plzeň. Turisticky zajímavými místy, která by mohla vzbudit zájem o tento kraj jsou z krajinné sféry Šumava a Český Les a z historických památek se jedná zejména o hrady a zámky (Švihov, Velhartice, apod.). V oblasti je vybudováno mnoho průmyslových zón, alespoň částečně využity jsou ty, které jsou zbudovány v blízkosti dálnice D5. Jsou to Bor (108 ha, využito) a Vysočany (160 ha – 20 ha využito). V blízkosti trasy navrhované rychlostní silnice se nachází 5 průmyslových zón, jejichž využití v současné době není velké, nachází se v katastru obcí, Líně (343 ha – nevyužito), Rokycany (30 ha – 8 ha využito), Horažďovice (24 ha – nevyužito), Chotíkov (25 ha – 8,3 ha využito) a Plzeň – Karlovarská (28 Ha – nevyužito). Obzvláště velký potenciál pro rozvoj, mají zóny v Plzni, Líních a Rokycanech, protože se nachází i v blízkosti dálnice D5 (20, 21).

#### Efekt návrhu pro Karlovarský kraj

Tento kraj je známý především svými lázněmi (Karlovy Vary, Jáchymov, Mariánské Lázně, Františkovy Lázně) a také zničenou krajinou v oblastech hnědouhelné těžby (Sokolov). Průmyslové zóny jsou zde umístěny v blízkosti plánované R6, v blízkosti navrhované rychlostní silnice se nachází pouze 1 průmyslová zóna v Ostrově (18 ha, 10 ha využito). Rychlostní silnice zde bude mít hlavně pozitivní efekt na rozvoj lázeňských služeb (20, 21).

#### Efekt návrhu pro Ústecký kraj

Tento kraj je známý hlavně svými oblastmi hnědouhelné těžby, rozvoji v oblasti turistického ruchu by měly výrazně přispět krajina Národního parku České Švýcarsko a dále Chráněné krajinné oblasti České Středohoří, Labské pískovce, Kokořínsko a Lužické hory. Díky navržené komunikaci, by se měly rozvinout průmyslové zóny na území obcí Jirkov (40 ha – nevyužito), Kadaň (71 ha – 50 ha využito), Klášterec nad Ohří (142 ha – 122 ha využito), Libouheč (105 ha – nevyužito), Most (12 ha – 6,5 ha využito), Ústí nad Labem (28 ha – 4,4 ha využito) (20, 21).

#### Efekt návrhu pro Liberecký kraj

K propagaci regionu by měl sloužit hlavně historické památky, tzn. hrady a zámky (Bezděz, Lemberk, Frýdlant, atd.), ale také přírodní krásy Krkonoš, Jizerských hor, Lužických hor a Českého Ráje. Vybudování rychlostní silnice by mělo přispět k rozvoji 5 průmyslových zón nacházejících se v její blízkosti. Jedná se o zóny v katastru obcí Hrádek nad Nisou (40 ha –

nevyužito), Nový Bor (21 ha – nevyužito), Okrouhlá (26 ha – nevyužito) a Liberec (2 průmyslové zóny, celkem 192 ha – využito 57 ha) (20, 21).

#### Efekt návrhu pro Královehradecký kraj

Tento kraj je atraktivní hlavně turistikou v pohoří Krkonoše, Broumovsko, Orlické hory a Český ráj. Na rozvoj průmyslových zón v tomto regionu bude mít navrhovaná rychlostní silnice minimální dopad, neboť v navrhované trase se nachází zóny pouze v krajském městě Hradec Králové (20, 21).

#### Efekt návrhu pro Pardubický kraj

Z krajinné sféry se vyplatí navštívit Orlické hory, z kulturního dědictví je zajímavý hrad Svojanov či zámecký areál v Litomyšli. K rozvoji průmyslových zón by mělo dojít v katastru měst Chrudim (33 ha – nevyužito) a Pardubice (celkem 210 ha – 70 ha využito) (20, 21).

#### Efekt návrhu pro kraj Vysočina

V oblasti cestovního ruchu, zde může být atraktivní hlavně pěší turistika a cykloturistika. Kraj by měl těžit hlavně ze své polohy v centru ČR. V souvislosti s navrhovanou rychlostní komunikací by mělo dojít k rozvoji průmyslových zón v obcích Jihlava (34 ha – 16,6 ha využito), Pelhřimov (24,5 ha – nevyužito) a Ždírec nad Doubravou (33 ha – využito 20 ha) (20, 21).

### **3.3.2 Rozvoj železniční sítě**

V ČR v současné době neexistuje alternativa pro rychlé cestování mezi velkými městy. Konveční systém železniční dopravy s maximální rychlostí 160 km/h není pro cestujícího zajímavý. Porovná-li se jízdní doba mezi městy Praha a Brno, je při použití vlaků vyšší kvality (EuroCity, InterCity) na hodnotě 163 minut, u osobní automobilové dopravy pak na hodnotě 120 minut (při dodržování maximální stanovené rychlosti). Rozdíl 43 minut je poměrně značný. K tomuto číslu je ještě nutné připočítat dobu potřebnou pro dosažení nádraží a cíle cesty, což může být v takto velkých městech i více než 30 minut. Možností pro zrychlení drážní dopravy je výstavba vysokorychlostních tratí (VRT).

#### VRT

U novostaveb se za VRT pokládá taková trať, která je konstruována na rychlost přesahující 250 km/h, u modernizovaných tratí 200 km/h. V městských oblastech, tunelech, na mostech, či jinak problémových místech může být rychlost snížena i pod 200 km/h. K výhodám VRT patří rozvoj oblastí napojených na VRT, nižší zábor půdy než u pozemních komunikací, vysoká bezpečnost, spolehlivost a plynulost a ekologičnost vysokorychlostních vlaků. K nevýhodám patří nízká operativnost, hluk, vibrace a bariérový efekt (22).

## Plán pro ČR

Pro rok 2030 se počítá s fungující VRT na ose Drážďany/Norimberk – Praha – Brno – Vídeň/Ostrava – Katovice. VRT jsou navrženy na maximální rychlost 300 km/h pro smíšenou dopravu, tzn. trať bude určena i pro použití jinými drážními vozidly. V rámci ČR dojde ke zkrácení jízdních dob mezi všemi městy, kterými má VRT procházet. Vysokorychlostní železniční doprava je konkurence pro silniční a leteckou dopravu. Doba nutná pro přepravu mezi vybranými městy při použití níže uvedených dopravních prostředků je v tabulce č. 12. V tabulce bylo připočteno 30 minut na dosažení nádraží a 120 minut na dosažení letiště a následné odbavení. Letecké spojení do Plzně a Ústí nad Labem neexistuje, proto v tabulce není uvedena žádná hodnota.

*Tabulka č. 12: Srovnání jízdních dob*

relace	jízdní doba (minuty)			
	konveční vlak	osobní automobil	letadlo	vysokorychlostní vlak
Praha – Berlín	319	214	180	170
Praha – Vídeň	314	225	175	160
Praha – Brno	193	119	165	120
Praha – Bratislava	282	186	180	160
Praha – Ostrava	214	241	180	170
Praha – Ústí nad Labem	101	70	–	90
Brno – Ústí nad Labem	274	177	–	150
Brno – Plzeň	428	171	–	150
Brno – Ostrava	169	134	110	110

Zdroj: Sylaby z předmětu VRT (České vysoké učení technické), Autor

Z tabulky vyplývá, že silniční spojení výhodné pouze na krátkých trasách, tzn. Praha – Ústí nad Labem, v ostatních případech je jízdní doba při využití vysokorychlostních vlaků minimálně srovnatelná s jinými druhy dopravy např. trasa Praha – Brno, ve většině případů, je však výhodnější. Provoz vysokorychlostních vlaků by však mělo přispět hlavně k rychlejší mezistátní dopravě.

### **3.3.3 Rozvoj sítě vodních cest**

Plány na rozvoj vodních cest jsou dlouhodobého charakteru a je pro ně nutné sehnat dostatek finančních zdrojů.

#### Projekt DOL

Tento projekt může významně pomoci rozvoji vnitrozemské vodní plavbě v ČR, navíc má zlepšit protipovodňovou ochranu přilehlých území. Jedná se o propojení řek Morava (vtéká do Dunaje), Odry a Labe pomocí umělého kanálu. Propojily by se tak Černé, Baltské

a Severní moře. Toto těchto moří však již existuje (propojení řek Dunaj – Mohan – Rýn), vzniká zde problém, zda-li bude projekt rentabilní, i přesto však je podporován Evropskou unií (EU) (23, 24).

#### Vážská vodní cesta

Tento návrh počítá se splavněním řeky Váh (Slovensko) a jejím napojením na Odru. Napojení by mělo vést po řece Kysuci v úseku Žilina – Čadca, pak je nutné překonat Jablunkovský průsmyk a napojit se na koryto řeky Olše, která u Bohumína vtéká do Odry. Přínosem pro ČR by byl rozvoj Slezska, hlavně měst Třince, Českého Těšína a Karviné tedy měst, která se nacházejí se na řece Olši. Tato řeka však tvoří hranici mezi ČR a Polskem, což vyžaduje spolupráci při úpravě toku. Vodní dopravu by mohly využívat hlavně podnik Třinecké železárny (export ocelových výrobků do Německa, Kanady, Spojených států amerických) a společnost OKD (přeprava uhlí a koksů) (25).

#### Vlastní hodnocení

Vzhledem k problémům (ekologičtí aktivisté) v realizaci splavnění úseku Chvaletice – Pardubice na Labi, je stavba projektu DOL utopií. Propojení řek Odry a Váhu se jeví reálnější a smysluplnější (z důvodů výše uvedeného možného využívání společností OKD a Třinecké železárny), záleží však na domluvě mezi státy ČR, Polskem a Slovenskem.

### **3.3.4 Rozvoj letecké infrastruktury**

V oblasti letecké dopravy je v plánu rozvoj mezinárodního letiště Praha-Ruzyně. Mělo by zde dojít k výstavbě nové vzletové a přistávací dráhy. Na letišti v Karlových Varech se plánuje prodloužení a rozšíření stávající vzletové a přistávací dráhy a zvětšení samotného letiště. Rozvoji Jihočeského kraje by mělo napomoci nové mezinárodní letiště v Českých Budějovicích, kde se připravuje rekonstrukce vzletových a přistávacích ploch bývalého vojenského letiště a zbudování nové odbavovací haly (19).

### **3.3.5 Výstavba nových průmyslových zón**

V době současné ekonomické krize se jeví výstavba nových průmyslových zón jako zbytečná. Investice by měly směřovat hlavně do obnovy a rozvoje silniční infrastruktury, aby došlo k obsazení stávajících nevyužitých ploch v průmyslových zónách investory.

## ZÁVĚR

V této práci byly nadefinovány základní dopravní pojmy. Česká republika byla zařazena do dopravního systému. Dále došlo k popisu vývoje dopravních sítí a následně byla popsána infrastruktura železniční, silniční, letecké a vodní dopravy. V další části byly uvedeny výhody průmyslových zón, jejich napojení na dopravní infrastrukturu, prozkoumán jejich vliv na počet obyvatel a nezaměstnanost. Ve třetí kapitole byl nadefinován pojem územní rozvoj, jeho složky a trendy. Poté byly představeny současné návrhy, které by měli pomoci územnímu rozvoji České republiky.

Většina objemů přeprav je vázaná na silniční dopravu. Proto je pro rozvoj regionů důležitá kvalitní silniční infrastruktura. V této práci bylo navrženo řešení, které by mělo přispět k rozvoji krajských měst Liberce, Ústí nad Labem, Karlových Varů, Plzně, Českých Budějovic, Jihlavy, Pardubic a Hradce Králové. Souvisí hlavně s výrazným zkrácením doby jízdy mezi těmito městy. S rozvoji těchto měst souvisí i rozvoj krajů, jejichž jsou centry. Jedná se o návrh na propojení všech krajských měst rychlostními komunikacemi, díky kterému by mělo dojít k výraznému zkrácení jízdních dob mezi krajskými městy. Efektem tohoto návrhu by měla být stoupající intenzita silniční dopravy, která povede k rozvoji daných lokalit v oblasti cestovního ruchu. Povědomí o daných územích a jejich napojení na nově vzniklou silniční infrastrukturu povede k postupnému obsazování průmyslových zón investory, což bude mít za následek snížení nezaměstnanosti a zvýšení počtu obyvatel v obcích v blízkosti průmyslových zón.

Rozvoj jiných odvětví dopravy a s tím související rozvoj dopravních sítí, uzlů a zařízení, je vázán také na rozvoj silniční infrastruktury. Při stavbách nových letišť, železničních stanic a přístavů, je nutné vyřešit napojení těchto míst na silniční síť, aby došlo k zajištění rozvozu nebo svozu osob a nákladů.

## SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ

- (1) KŘIVDA, Vladislav, FOLPRECHT, Jan, OLIVKOVÁ, Ivana. *Dopravní geografie I.* Ostrava: VŠB – Technická univerzita Ostrava, 2006. 115 s. ISBN 80-248-1020-4.
- (2) *Drážní doprava : Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů* [online]. c2006- [cit. 2010-01-04]. Dostupný z WWW: <[http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/C4C324B9-A8D2-4A49-963D-79E74A06E75E/0/26694k\\_3\\_12\\_2009\\_uplzneni.pdf](http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/C4C324B9-A8D2-4A49-963D-79E74A06E75E/0/26694k_3_12_2009_uplzneni.pdf)>.
- (3) ZELENÝ, Lubomír, PEŘINA, Luboš. *Doprava : Dopravní infrastruktura*. Praha: Vysoká škola ekonomická v Praze, 2000. 106 s. ISBN 80-245-0110-4.
- (4) *Pozemní komunikace : Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů* [online]. c2006- [cit. 2010-01-04]. Dostupný z WWW: <[http://www.mdcr.cz/cs/Legislativa/Legislativa/Legislativa\\_CR\\_silnicni/Pozemni\\_komunikace/](http://www.mdcr.cz/cs/Legislativa/Legislativa/Legislativa_CR_silnicni/Pozemni_komunikace/)>.
- (5) KOČÁRKOVÁ, Dagmar, et al. *Základy dopravního inženýrství*. Praha: ČVUT, 2004. 110 s. ISBN 800103022-9.
- (6) *Základní údaje* [online]. c2009 [cit. 2010-01-13]. Dostupný z WWW: <<http://www.szdc.cz/o-nas/zakladni-udaje.html>>.
- (7) *Popis trati 228 Jindřichův Hradec – Obrataň – Česká republika – ŽelPage* [online]. c2001-2010 [cit. 2010-01-13]. Dostupný z WWW: <<http://www.zelpage.cz/trate/ceska-republika/trat-228>>.
- (8) *Popis trati 229 Jindřichův Hradec – Nová Bystřice – Česká republika – ŽelPage* [online]. c2001-2010 [cit. 2010-01-13]. Dostupný z WWW: <<http://www.zelpage.cz/trate/ceska-republika/trat-229>>.



- (9) *Popis trati 293 Šumperk – Kouty nad Desnou/Sobotín – Česká republika – ŽelPage* [online]. c2001-2010 [cit. 2010-01-13]. Dostupný z WWW: <<http://www.zelpage.cz/trate/ceska-republika/trat-293>>.
- (10) *Popis trati 313 Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem – Česká republika – ŽelPage* [online]. c2001-2010 [cit. 2010-01-13]. Dostupný z WWW: <<http://www.zelpage.cz/trate/ceska-republika/trat-313>>.
- (11) *Popis trati 901 Česká Kamenice – Kamenický Šenov – Česká republika – ŽelPage* [online]. c2001-2010 [cit. 2010-01-13]. Dostupný z WWW: <<http://www.zelpage.cz/trate/ceska-republika/trat-901>>.
- (12) *JHMD* [online]. [2004- ] [cit. 2010-01-13]. Dostupný z WWW: <<http://www.jhmd.cz/>>.
- (13) *Slezské zemské dráhy* [online]. [2009- ] [cit. 2010-01-13]. Dostupný z WWW: <<http://www.osoblazsko.com/>>.
- (14) *Popis trati 202 Tábor – Bechyně – Česká republika – ŽelPage* [online]. c2001-2010 [cit. 2010-01-13]. Dostupný z WWW: <<http://www.zelpage.cz/trate/ceska-republika/trat-202>>.
- (15) *Dokončení elektrizace Šatov – Znojmo – ŽelPage* [online]. 2009 [cit. 2010-01-13]. Dostupný z WWW: <<http://www.zelpage.cz/zpravy/7447>>.
- (16) *Všeobecné informace o letištích* [online]. 2008 [cit. 2010-01-04]. Dostupný z WWW: <[http://www.mdcr.cz/cs/Letecka\\_doprava/letiste/](http://www.mdcr.cz/cs/Letecka_doprava/letiste/)>.
- (17) *Průmyslové zóny* [online]. 2008 [cit. 2010-05-10]. Průmyslové zóny. Dostupné z WWW: <<http://www.prumyslove-zony.cz/blog/prumyslove-zony-53>>.
- (18) *Ústav územního rozvoje* [online]. 2005 [cit. 2010-05-10]. Principy a pravidla územního plánování. Dostupné z WWW: <<http://www.uur.cz/default.asp?ID=2571>>.

(19) *MMR* [online]. 2008 [cit. 2010-05-10]. Politika územního rozvoje ČR 2008. Dostupné z WWW: <<http://www.mmr.cz/getdoc/873d1a09-3b9d-4a12-9924-e42eb641a0ad/III--Navrh-PUR-CR-2008>>.

(20) *Regionální informace* [online]. 2010 [cit. 2010-05-21]. Dostupné z WWW: <<http://www.businessinfo.cz/cz/rubrika/regionalni-informace/1000437/>>.

(21) *RISY.cz: Portal regionálních informačních servisů* [online]. 2007 [cit. 2010-05-21]. Průmyslové zóny České republiky. Dostupné z WWW: <<http://www.risy.cz/index.php?pid=513&language=CZ&kraj=>>>.

(22) HRABÁČEK, J.: Provozování dráhy a drážní dopravy III. Pardubice: Univerzita Pardubice. Přednášky předmětu KTRD/APD3P Provozování dráhy a drážní dopravy III na Dopravní fakultě J. Pernera UPa, 2009/10

(23) *Sedmá generace* [online]. 2009 [cit. 2010-01-13]. Dostupný z WWW: <<http://www.sedmagenerace.cz/index.php?art=clanek&id=185>>.

(24) *Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe: mimořádný projekt stále aktuální* [online]. 2009 [cit. 2010-01-13]. Dostupný z WWW: <[http://www.casopisstavebnictvi.cz/vodni-koridor-dunaj-odra-labe-mimoradny-projekt-je-stale-aktualni\\_N1977](http://www.casopisstavebnictvi.cz/vodni-koridor-dunaj-odra-labe-mimoradny-projekt-je-stale-aktualni_N1977)>.

(25) *Rokovania vlády SR* [online]. 2008 [cit. 2010-05-20]. Návrh zámeru Projektu Vážskej vodnej cesty. Dostupné z WWW: <[http://www.rokovania.sk/appl/material.nsf/0/008CB0A7F245447CC1256B830043BD01/\\$FILE/Zdroj.html](http://www.rokovania.sk/appl/material.nsf/0/008CB0A7F245447CC1256B830043BD01/$FILE/Zdroj.html)>.

## **SEZNAM OBRÁZKŮ**

Obrázek č. 1: Mapa podpořených průmyslových zón .....	23
Obrázek č. 2: Hustota zalidnění v ČR.....	23
Obrázek č. 3: Návrh na vznik rychlostních komunikací .....	33

## SEZNAM TABULEK

Tabulka č. 1: Základní údaje .....	15
Tabulka č. 2: Samosprávné kraje .....	15
Tabulka č. 3: Vývoj silniční sítě v letech 2004-2008 .....	19
Tabulka č. 4: Růst populace v Holýšově.....	24
Tabulka č. 5: Vývoj počtu obyvatel.....	25
Tabulka č. 6: Změna nezaměstnanosti .....	25
Tabulka č. 7: Struktura složek územního rozvoje .....	27
Tabulka č. 8: Dálniční síť EU.....	29
Tabulka č. 9: Současnost.....	30
Tabulka č. 10: Výhled.....	32
Tabulka č. 11: Návrh.....	34
Tabulka č. 12: Srovnání jízdních dob .....	37

## **SEZNAM ZKRATEK**

ČR	Česká republika
ČSÚ	Český statistický úřad
MDČR	Ministerstvo dopravy České republiky
EU	Evropská unie
PÚR	Politika územního rozvoje
MR	Maximální rychlost
VRT	Vysokorychlostní trať

## SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A .....	Prostorové vymezení krajů
Příloha B.....	Železniční tratě ČR
Příloha C.....	Železniční koridory a významné železniční uzly
Příloha D .....	Časově zpoplatněné úseky pozemních komunikací
Příloha E.....	Výkonové zpoplatnění silničních komunikací
Příloha F .....	Mapa letišť ČR
Příloha G .....	Labsko-vltavská vodní cesta
Příloha H .....	Míra nezaměstnanosti v ČR k 31.8.2009
Příloha I.....	Průmyslové zóny v obcích
Příloha J.....	Nástroje územního rozvoje
Příloha K .....	Výhledový stav rychlostních komunikací

## **Přílohy**

Příloha A – Prostorové vymezení krajů



Zdroj: Koalice dobrovolných iniciativ

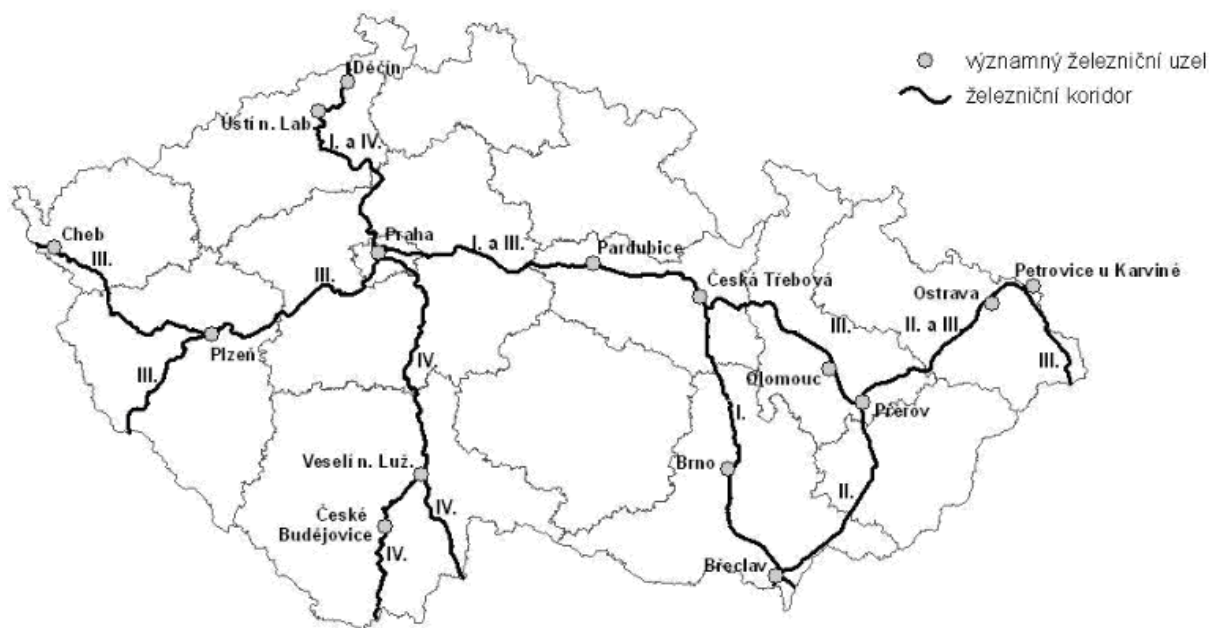


Příloha B – Železniční tratě v ČR

délka železničních tratí v ČR (km)	
délka tratí celkem	9 586
podle počtu kolejí	
jednokolejné	7 679
dvou a vícekolejné	1 907
podle rozchodu kolejí	
normální rozchod	9 484
úzký rozchod	102
typ trakce/délka tratí	
neelektrifikované	6 496
elektrifikované	3 090
typ proudové soustavy/délka tratí	
střídavá 25 000 V/50 Hz	1 327
stejnoseměrná 3 000 V	1 727
stejnoseměrná 1 500 V	24
střídavá 15 000 V/16,7 Hz	12

Zdroj: Ročenka MDČR 2008 a Želpage

## Příloha C – Železniční koridory a významné železniční uzly



Zdroj: Geografický server

## Příloha D – Časově zpoplatněné úseky pozemních komunikací



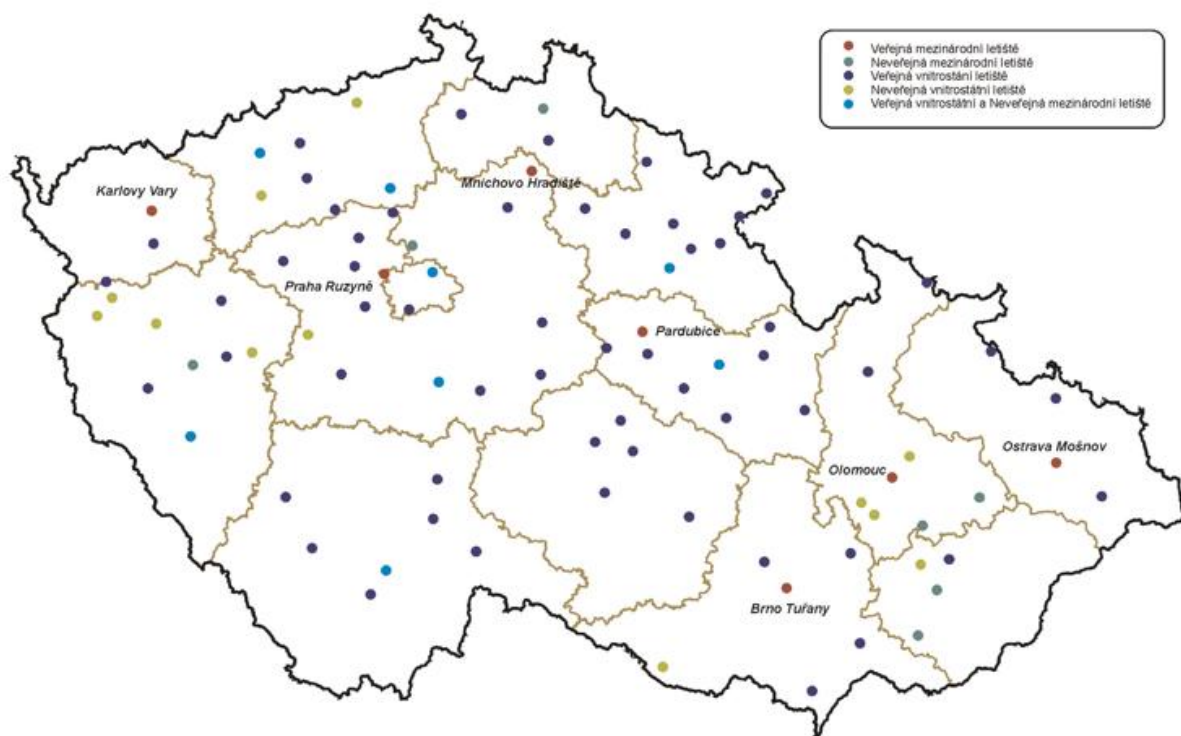
Zdroj: Ročenka MDČR 2008

## Příloha E – Výkonově zpoplatněné úseky pozemních komunikací



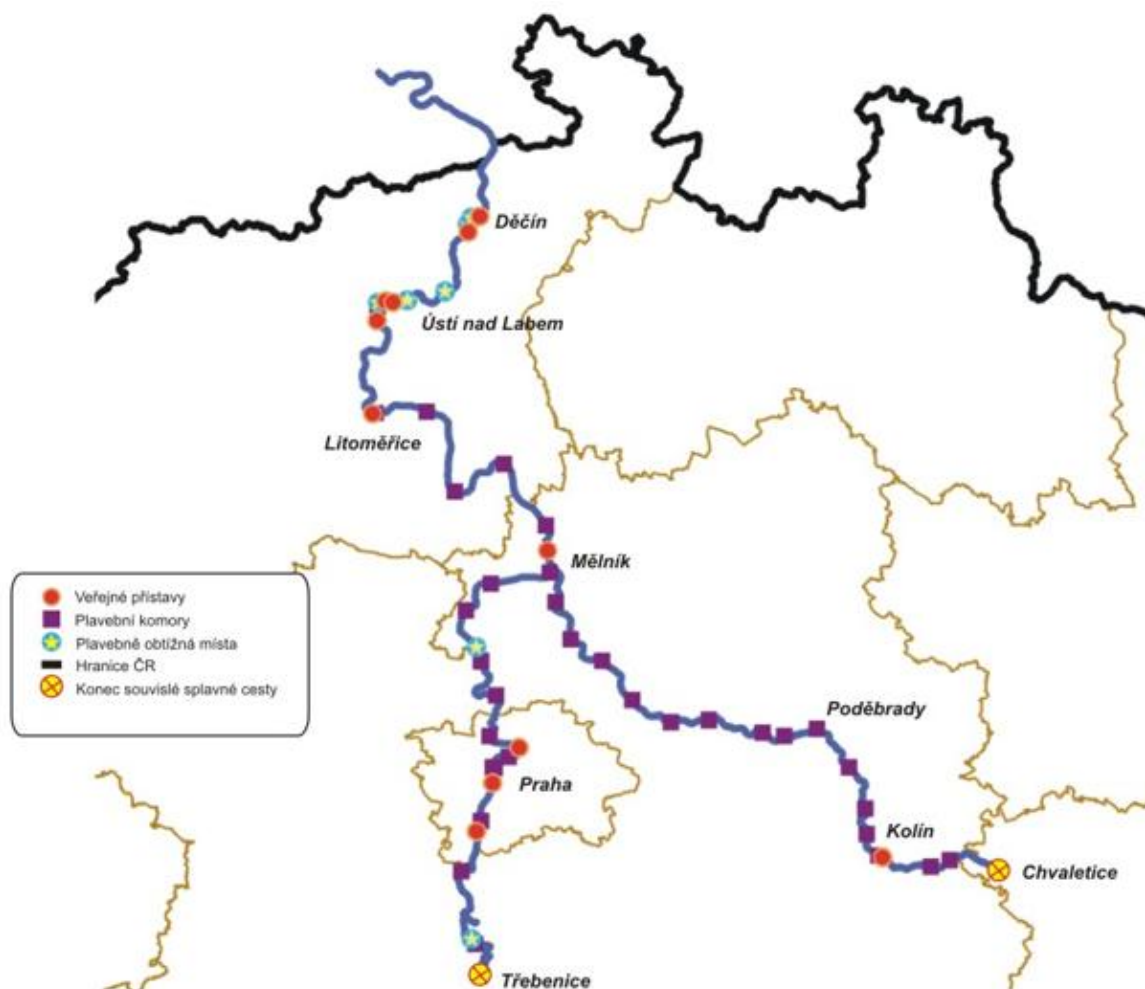
Zdroj: Ročenka MDČR 2008

## Příloha F – Mapa letišť ČR



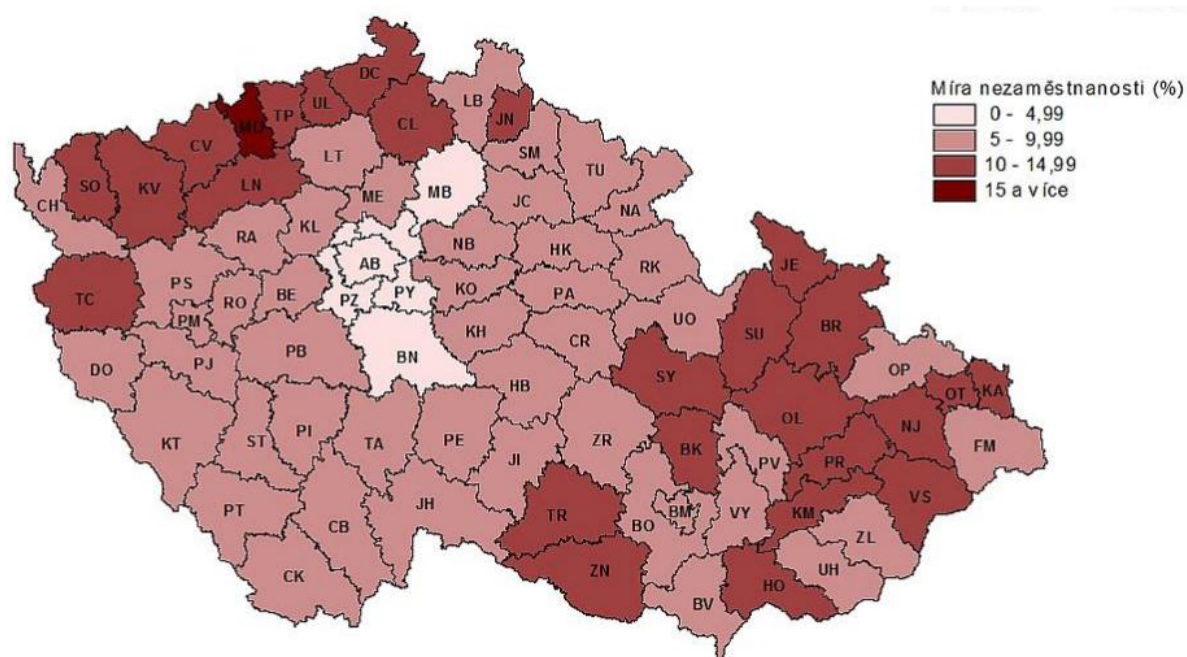
Zdroj: Ročenka MDČR 2008

Příloha G – Labsko-vltavská vodní cesta



Zdroj: Ročenka MDČR 2008

## Příloha H – Míra nezaměstnanosti v ČR



Zdroj: ČSÚ

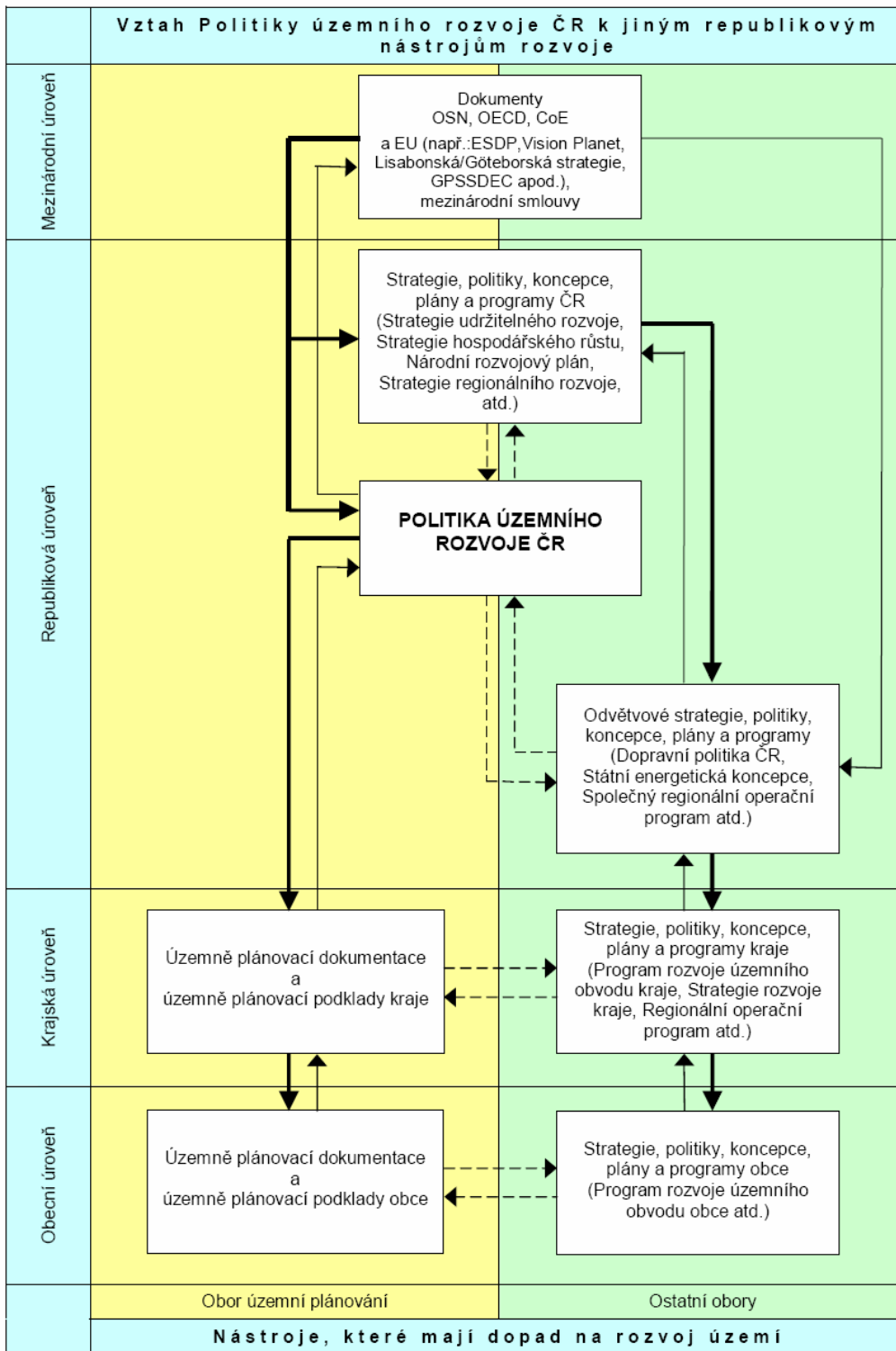
Příloha I – Růst počtu obyvatel v obcích s průmyslovou zónou

	přírůstek přirozený	přírůstek migrační	přírůstek celkový	počet obyvatel celkem (31.12.)
rok/obec	Ždírec nad Doubravou			
1996	3	-26	-23	2 812
1997	-3	-1	-4	2 808
1998	-1	-3	-4	2 804
1999	-4	5	1	2 805
2000	-2	22	20	2 825
2001	6	6	12	2 803
2002	1	38	39	2 842
2003	10	55	65	2 907
2004	-8	24	16	2 923
2005	2	42	44	2 967
2006	27	56	83	3 050
2007	17	64	81	3 131
2008	18	35	53	3 184
	přírůstek přirozený	přírůstek migrační	přírůstek celkový	počet obyvatel celkem (31.12.)
rok/obec	Benátky nad Jizerou			
1996	0	2	2	6 700
1997	-11	35	24	6 724
1998	1	23	24	6 748
1999	4	-26	-22	6 726
2000	-5	-15	-20	6 706
2001	13	23	36	6 688
2002	3	76	79	6 767
2003	-23	74	51	6 818
2004	1	60	61	6 879
2005	-2	54	52	6 931
2006	2	81	83	7 014
2007	15	128	143	7 157
2008	21	114	135	7 292

Zdroj: ČSÚ



Příloha J – Nástroje územního rozvoje



Zdroj: Ústav územního rozvoje

## Příloha K – Výhledový stav rychlostních komunikací



Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic