

# **Analýza dopravní infrastruktury Jihomoravského kraje**

Petra Němcová

---

Bakalářská práce  
2010



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: 2009/2010

# ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Petra NĚMCOVÁ**  
Studijní program: **B 6202 Hospodářská politika a správa**  
Studijní obor: **Veřejná správa a regionální rozvoj**  
  
Téma práce: **Analýza dopravní infrastruktury Jihomoravského kraje**

Zásady pro vypracování:

## Úvod

### I. Teoretická část

- Představte metody práce a proveďte rešerši odborné literatury.
- Definujte základní pojmy a uveďte legislativu k dotčenému tématu.

### II. Praktická část

- Proveďte základní socioekonomickou charakteristiku Jihomoravského kraje.
- Analyzujte současný stav dopravy v Jihomoravském kraji.
- Sestavte SWOT analýzu.
- Vymezte základní problémy a navrhnete opatření pro zlepšení současného stavu dopravy v Jihomoravském kraji.

## Závěr

Rozsah práce: cca 40  
Rozsah příloh:  
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná/elektronická

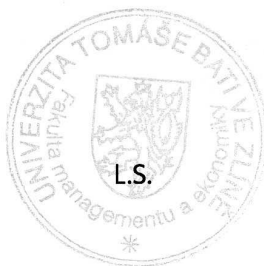
Seznam odborné literatury:

- [1] BRINKE, J. Úvod do geografie dopravy. 1. vyd. Praha: Karolinum, 1999. 112 s. ISBN 80-7184-923-5.  
[2] HÁJEK, O. I. sborník referátů z odborné konference na téma "Dopravní obslužnost a technologie ve vztahu k regionálnímu rozvoji": 27. května 2005 ve Zlíně. Zlín: Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně, 2005. 101 s. ISBN 80-7318-351-X.  
[3] Ministerstvo dopravy. Dopravní politika pro léta 2005-2013. Kněžves u Prahy: M.I.B. production service, 2005. 62 s. ISBN 70-256-211-3.  
[4] WOKOUN, R. a kol. Úvod do regionálních věd a veřejné správy. 2. rozš. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2008. 455 s. ISBN 978-80-7380-086-4.

Vedoucí bakalářské práce: RNDr. Oldřich Hájek, Ph.D.  
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva  
Datum zadání bakalářské práce: 6. dubna 2010  
Termín odevzdání bakalářské práce: 21. května 2010

Ve Zlíně dne 6. dubna 2010

doc. Dr. Ing. Drahomíra Pavelková  
děkanka



prof. RNDr. René Wokoun, CSc.  
ředitel ústavu

# PROHLÁŠENÍ AUTORA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Beru na vědomí, že

- odevzdáním diplomové/bakalářské 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 obhajoby <sup>1)</sup>;
- beru na vědomí, že diplomová/bakalářská práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému dostupná k nahlédnutí;
- na moji diplomovou/bakalářskou 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. 3 <sup>2)</sup>;
- podle § 60 <sup>3)</sup> odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- podle § 60 <sup>3)</sup> odst. 2 a 3 mohu užít své dílo – diplomovou/bakalářskou 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 diplomové/bakalářské práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tj. k nekomerčnímu využití), nelze výsledky diplomové/bakalářské práce využít ke komerčním účelům.

Ve Zlíně 19.5. 2010



*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 vzdělávacího 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.*

*(2) Není-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**

Tato bakalářská práce se zabývá analýzou dopravní infrastruktury Jihomoravského kraje. Teoretická část zahrnuje metody výzkumu práce, jmenuje základní legislativní akty České republiky týkajících se jednotlivých druhů dopravy. Dále se zabývá řešením dopravních pojmů a popisuje základní pojmy dopravy. Praktická část zahrnuje stručnou charakteristiku kraje a dále se především zabývá současným stavem dopravní infrastruktury v Jihomoravském kraji, v rozdělení na dopravu silniční, železniční, vodní a leteckou. Následně je sestavena SWOT analýza, která na základě informací zjištěných z předchozí části, hodnotí přednosti a nedostatky dopravy v kraji. V další kapitole jsou popsány problémy, cíle a návrhy řešení. V závěru jsou popsány návrhové projekty pro zlepšení infrastruktury v kraji.

Klíčová slova: doprava, dopravní infrastruktura, Jihomoravský kraj, silniční doprava, železniční doprava, vodní doprava, letecká doprava, integrovaný dopravní systém.

## **ABSTRACT**

This thesis analyzes the transport infrastructure of South Moravia. Theoretical section includes methods of research work, called the basic legislative acts of the Czech Republic in relation to individual modes. It also deals with retrieval of transport concepts and describes the basic concepts of transport. The practical part includes a brief description of the region and mainly deals with the current state of transportation infrastructure in the South region, the distribution of transport by road, rail, water and air. Subsequently prepared a SWOT analysis, based on information gathered from the previous section, assesses the strengths and weaknesses of transport in the region. The next chapter describes problems, targets and proposals for solutions. In conclusion, the described design projects for improving infrastructure in the region.

Keywords: transportation, transportation infrastructure, South Moravian region, road transport, rail transport, water transport, air transport, integrated transport system.

Ráda bych poděkovala panu RNDr. Oldřichu Hájkovi, Ph.D., vedoucímu mé bakalářské práce, za odborné vedení, cenné rady, připomínky a pomoc při tvorbě bakalářské práce.

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

# OBSAH

<b>ÚVOD</b> .....	<b>10</b>
<b>I TEORETICKÁ ČÁST</b> .....	<b>11</b>
<b>1 CÍLE A METODOLOGIE</b> .....	<b>12</b>
1.1 VÝZKUMNÉ METODY PRÁCE .....	12
1.1.1 Metoda pozorování.....	12
1.1.2 Metoda statistická.....	13
1.1.3 Metoda SWOT .....	14
1.2 LEGISLATIVA ČESKÉ REPUBLIKY V OBLASTI DOPRAVY .....	15
1.2.1 Zákon č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury.....	15
1.2.2 Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích .....	16
1.2.3 Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě.....	16
1.2.4 Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách.....	16
1.2.5 Zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě .....	16
1.2.6 Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění živnost. zákona.....	17
<b>2 ZÁKLADNÍ POJMY SOUVISEJÍCÍ S DOPRAVOU</b> .....	<b>18</b>
2.1 REŠERŠE ODBORNÉ LITERATURY .....	18
2.1.1 Doprava .....	18
2.1.2 Dopravní prostředky.....	19
2.1.3 Dopravní zařízení .....	20
2.1.4 Dopravní cesta.....	20
2.2 JEDNOTLIVÉ DRUHY DOPRAVY .....	21
2.2.1 Silniční doprava .....	21
2.2.2 Železniční doprava .....	22
2.2.3 Vodní doprava .....	23
2.2.4 Letecká doprava .....	24
<b>II PRAKTICKÁ ČÁST</b> .....	<b>25</b>
<b>3 SOCIOEKONOMICKÁ CHARAKTERISTIKA JIHMORAVSKÉHO KRAJE</b> .....	<b>26</b>
3.1 JIHMORAVSKÝ KRAJ .....	26
3.1.1 Poloha kraje.....	26
3.1.2 Území kraje .....	27
3.1.3 Základní charakteristiky kraje .....	27
3.1.4 Členění kraje .....	27
3.2 OBYVATELSTVO .....	28
3.3 EKONOMIKA A HOSPODÁŘSTVÍ .....	29
3.3.1 Hrubý domácí produkt.....	29
3.3.2 Trh práce .....	30
3.3.3 Průmysl.....	31
3.3.4 Zemědělství .....	31



3.4	ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	32
3.5	CESTOVNÍ RUCH .....	32
<b>4</b>	<b>SOUČASNÝ STAV DOPRAVY V JIHOMORAVSKÉM KRAJI.....</b>	<b>34</b>
4.1	SILNIČNÍ DOPRAVA .....	35
4.1.1	Intenzita dopravy .....	39
4.1.2	Technický stav.....	41
4.1.3	Emise z dopravy .....	41
4.1.4	Dopravní nehody a úrazy.....	42
4.2	ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA .....	43
4.2.1	Intenzita dopravy .....	46
4.2.2	Technický stav.....	46
4.2.3	Obslužnost.....	47
4.3	VODNÍ DOPRAVA .....	47
4.4	LETECKÁ DOPRAVA .....	49
<b>5</b>	<b>SWOT ANALÝZA DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY JIHOMORAVSKÉHO KRAJE.....</b>	<b>51</b>
<b>6</b>	<b>PROBLÉMY, CÍLE A ROZVOJ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY JIHOMORAVSKÉHO KRAJE.....</b>	<b>53</b>
6.1	PROBLÉMY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY .....	53
6.1.1	Silniční doprava .....	53
6.1.2	Železniční doprava .....	54
6.1.3	Vodní doprava .....	55
6.1.4	Letecká doprava .....	56
6.2	CÍLE A ROZVOJE DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY .....	56
6.3	NAVRHOVANÉ PROJEKTY V JIHOMORAVSKÉM KRAJI.....	64
	<b>ZÁVĚR .....</b>	<b>69</b>
	<b>SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....</b>	<b>71</b>
	<b>SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK .....</b>	<b>74</b>
	<b>SEZNAM OBRÁZKŮ .....</b>	<b>75</b>
	<b>SEZNAM TABULEK.....</b>	<b>76</b>

## ÚVOD

Pro každodenní život člověka je doprava a její využití samozřejmostí, ulehčuje dopravu lidí do zaměstnání či do školy, převáží potřebné náklady, zvyšuje konkurenceschopnost regionu nebo napomáhá rozvoji celého kraje. Mezi nejdůležitější druhy doprav v Jihomoravském kraji patří silniční a také železniční doprava. Díky výhodné poloze v rámci České republiky je Jihomoravský kraj spojnicí důležitých multimodálních tras, železničních uzlů a koridorů, dálnic a rychlostních komunikací, které umožňují jednodušší dopravu obyvatel a napomáhá tak k celkovému rozvoji regionu ve všech odvětvích. Letecká a vodní doprava nemají až takový vliv a potenciál na dění v regionu, ale budoucí rozvoj by toto postavení mohl změnit.

Pro svůj život využívám cestu vlakem či autem téměř každodenně a je pro mě někdy až překvapující, jak je jednoduché dostat se do větších měst a naopak dosti zarážející, jak složité je cestovat do přilehlých oblastí periferie kraje a přitom si nepovšimnout v jakém špatném technickém stavu se dopravní cesty nacházejí.

Téma „Analýza dopravní infrastruktury Jihomoravského kraje“ jsem si zvolila hned z několika příčin. Tím prvním a současně počátečním důvodem bylo porozumět jednotlivým dopravním nedostatkům, příčinám jejich vzniku a z jakého důvodu nedochází k jejich opravám či rekonstrukcím. Dalším neméně důležitým důvodem je, že toto téma je pro mě velmi zajímavé a chtěla bych se dozvědět více o kraji, v kterém žiji celý život.

V bakalářské práci se zabývám jednotlivými druhy dopravy, které mají podle mého názoru na současný stav dopravní infrastruktury a její budoucí rozvoj, největší vliv. Jedná se zejména o dopravu silniční, železniční a také vodní a leteckou. Hlavním cílem mé práce je především analýza těchto jednotlivých druhů dopravy a následné sestavení SWOT analýzy, jako podkladu pro vypracování cílů a návrhů pro zlepšení dopravní infrastruktury.

## **I. TEORETICKÁ ČÁST**

## 1 CÍLE A METODOLOGIE

V teoretické části bakalářské práce nejprve popisují výzkumné metody, které jsou nezbytné pro praktickou část mé bakalářské práce, dále se zaměřuji na základní legislativní akty v oblasti dopravy České republiky. V neposlední řadě zmiňuji základní pojmy týkající se dopravy, zaměřuji se na rešerši odborné literatury vybraných pojmů a v závěru na jednotlivé druhy dopravy, jejich specifické vlastnosti, které tvoří systém dopravní infrastruktury.

### 1.1 Výzkumné metody práce

#### 1.1.1 Metoda pozorování

Její charakter je vždy výběrový. Výběr materiálu je obvykle prováděn s ohledem na stanovený cíl výzkumu tak, aby byl dosažen. Meze pozorování jsou vždy stanoveny.

Hlavní rysy metody pozorování:

- stanovení harmonogramu a postupu,
- objektivní, pravdivé a přesné zachycení průběhu pozorování.

Vycházíme z předpokladů, že je určen cíl pozorování, jak dané jevy a procesy budou registrovány a jak získané data budou hodnoceny.

Hlavním cílem pozorování není pouze samotný popis faktů, ale také formulace hypotéz, jejich následné prověření a přeměna v teorii.

Způsoby pozorování rozdělujeme na:

- zjevné přímé, výzkumník sleduje zkoumaný jevy a procesy osobně,
- skryté přímé, pomocí „jednostranného transparentu“.

Z hlediska délky pozorování:

- krátkodobé, v různých variantách během různé časové frekvence,
- dlouhodobé, jedná se o pozorování po dobu několika let např. příčiny růstu nehodovosti mladistvých.

V některých formách pozorování můžeme provádět také analýzu dokumentů, které nevznikly pro náš výzkum. Můžeme standardizovat jejich analýzu metodou jako obsahová analýza. [13]

### 1.1.2 Metoda statistická

Statistická metoda patří do oboru matematická statistika a je samotným vědeckým pracovním oborem. Zabývá se systémy rozdělování pravděpodobností na dané množiny elementárních jevů tím, že se omezuje na četnost jevu. Odlišuje kvalitu od jejich samotných charakteristik, čímž nám umožňuje jevy lépe chápat a dále s nimi pracovat.

V oblastech výzkumu je potřeba uvést základní pojmy matematické statistiky, vytvořené na základě ověřených postupů a pravidel logického myšlení do souladu se společenskou realitou a pracovat s našimi zkušenostmi tak, aby bylo umožněno poznání kvalitativních i kvantitativních společenských jevů.

Statistika má obecně specifický průběh, tak i její stránky mají konkrétní průběh poznávacích fází:

Kvalitativní stránka zkoumání společenských jevů probíhá ve 3 etapách:

- první etapa se zabývá získáváním statistických údajů pomocí statistických technik, sloužících pro objektivní zjišťování,
- druhá etapa zpracovává statistické údaje pomocí ukazatelů (časové řady, indexy, poměrní ukazatelé),
- třetí etapa ze zjištěných ukazatelů zkoumá zákonitosti a hypotézy, může zde porovnávat s jinými jednotkami (kraje, obce, věkové skupiny, aj)

Kvantitativní stránka zkoumání společenských jevů má za úkol:

- zjišťování kvalitativních charakteristiky daného jevu,
- objevování příčin, hledání změn a zjištění jejich příčin,
- objasnění podstaty výzkumu na základě zjištěných dat v dané oblasti s použitím dalších metod. [13]

### 1.1.3 Metoda SWOT

SWOT analýza patří mezi nejvyužívanější moderní metody využívané v oblasti státní správy a územní samosprávy v regionálním rozvoji a plánování v evropských podmínkách. Principem této metody je stanovení vnitřně silných a slabých stránek hodnoceného subjektu.

SWOT analýza je zkratka anglických slov Strengths – síla, Weaknesses – slabost, Opportunities – příležitost, Threats – ohrožení, v praktickém použití tedy silné stránky, slabé stránky, příležitosti a hrozby.

Podstatou metody je stanovení a vzájemné porovnání vnitřně silných a slabých stránek, vnější příležitosti a ohrožení. Smysl SWOT analýzy spočívá v akceptování silných stránek a odstranění slabých stránek, přičemž dochází k zvyšování pravděpodobnosti budoucí realizace pojmenovaných příležitostí a naopak dochází k minimalizaci pojmenovaných ohrožení.

Jedná se tedy o jednoduché, ale efektivní a pokud možno objektivní, pojmenování vlastních předností a slabin, z nich vyplývajících pozitivních a negativních výsledků určitého vývojového procesu, tj. možností a hrozeb budoucího vývoje. Úkol je tedy velmi jednoduchý a to analyzovat současnou a očekávanou budoucí situaci, určit směr následného rozvoje a najít prostředky pro dosažení stanoveného cíle.

Při zařazování jednotlivých faktorů do základních složek SWOT analýzy je potřeba zodpovědně posuzovat jejich místně podmíněnou situaci a relativní podíl na regionálních rozvoji, přičemž tím dochází k zpětnému ovlivnění dalšího vývoje. Další krok metody je kombinace interních a externích faktorů jako jeden z možných způsobů nalezení „optimální“ strategie budoucího rozvoje. Výsledkem je jednoduchá typologie převládajících složek SWOT analýzy:

- silná stránka + příležitost = expanze,
- silná stránka + hrozba = aktivní obrana,
- slabá stránka + příležitost = adaptace,
- slabá stránka + hrozba = pasivní obrana.

Paradoxem je, že nejjednodušší požadavky se naplňují nejobtížněji. V případě SWOT analýzy jsou to požadavky na výstižnost, realističnost a objektivitu. [17]

## 1.2 Legislativa České republiky v oblasti dopravy

S dopravou je spojeno mnoho důležitých zákonů, vyhlášek, nařízení vlády a ministerstva dopravy, týkajících se jak dopravy obecně, tak i konkrétních druhů dopravy. Zákonů dotčených k tématu práce je mnohem více, ale vybrala jsem si následující zákony, jelikož je považuji za stěžejní legislativní akty dopravy a bez jejich existence by legislativa byla neúplná a chaotická.

### 1.2.1 Zákon č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury

Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI) patří mezi Státní účelové fondy a vznikl za účelem údržby, rozvoje, modernizace a budování dopravní infrastruktury.

SFDI byl zřízen jako právnická osoba se samostatným rozpočtem, jehož návrh předkládá Vládě České republiky. Správcem SFDI je Ministerstvo dopravy a majetek s nímž fond hospodaří je ve vlastnictví státu. Příjmy jsou tvořeny z převodů časového poplatku, převodů mýtného, převodů výnosů ze silniční daně, příspěvků z fondů Evropské unie, dotacemi ze státního rozpočtu aj. Tímto způsobem je zajištěno, že určitá část výnosů, které doprava produkuje, se do dopravy opět vrací.

Fond používá svých příjmů na financování výstavby, modernizace, opravy, údržby silnic a dálnic, celostátních a regionálních drah, vnitrozemských vodních cest. Poskytuje příspěvky na průzkumné a projektové práce, studijní a expertní činnosti, na výstavbu a údržbu cyklistických stezek, na naplňování programů zaměřených ke zvýšení bezpečnosti dopravy a jejího zpřístupňování osobám s omezenou schopností pohybu a orientace aj. [25]

### **1.2.2 Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích**

Zákon upravuje pravidla a řízení provozu na pozemních komunikacích, práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích. Vymezuje základní pojmy pro účely tohoto zákona, stanovuje podmínky účasti na provozu na pozemních komunikacích, podmínky k udělení řidičského oprávnění, rovněž vymezuje působnost a pravomoci orgánů státní správy a Policie ČR v oblasti provozu na pozemních komunikacích aj. [26]

### **1.2.3 Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě**

Zákon upravuje podmínky pro provozování silniční dopravy za účelem podnikání pro cizí a vlastní potřeby. Stanovuje práva a povinnosti fyzických a právnických osob v silniční dopravě pro tuzemské i zahraniční provozovatele. Vymezuje pravomoc a působnost státní správy a Státního odborného dozoru v silniční dopravě aj. [29]

### **1.2.4 Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách**

Zákon na základě předpisů Evropského společenství upravuje podmínky pro stavbu drah trolejbusových, železničních, lanových a staveb na těchto drahách, práva a povinnosti fyzických a právnických osob a podmínky pro provozování dráhy a drážní dopravy. Dále upravuje výkon státní správy a státního dozoru ve věcech drah železničních, tramvajových, trolejbusových a lanových aj. [30]

### **1.2.5 Zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě**

Tento zákon na základě předpisů Evropských společenství upravuje podmínky provozování vodní dopravy na vnitrozemských vodních cestách, stanovuje pravidla vnitrozemské plavby a provoz na vodních cestách a reguluje trh vodní dopravy. Vymezuje působnost a pravomoc ministerstev a jiných ústředních správních úřadů v oblasti plavby. [28]



**1.2.6 Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění živnost. zákona**

Zákon zapracovává příslušné předpisy Evropských společenství a upravuje podmínky pro stavby a provozování letadla, pro letecké stavby a činnost leteckého personálu, pro provozování leteckých činností. Zákon stanovuje rozsah a podmínky ochrany letectví a výkonu státní správy.

Ve vymezeném rozsahu se tento zákon také vztahuje na vojenské letectví ve věcech leteckého personálu, vojenských letišť a leteckých staveb, užívání vzdušného prostoru, poskytování leteckých služeb a provozování leteckých činností.[27]

## 2 ZÁKLADNÍ POJMY SOUVISEJÍCÍ S DOPRAVOU

### 2.1 Rešerše odborné literatury

V odborné literatuře lze nalézt mnoho pojmů týkajících se dopravy. Pro rešerši jsem si vybrala pojmy doprava, dopravní prostředky, dopravní zařízení a dopravní cesta. Níže jsou pojmy vymezeny v různých pojetí autorů.

#### 2.1.1 Doprava

Přístupů k pojmu doprava sledujeme v odborné literatuře velmi mnoho. Autoři Zelený a Peřina, ve své knize Doprava: Dopravní infrastruktura, dopravu definují jako činnost spjatou s cílevědomým přemísťováním osob a hmotných předmětů v nejrůznějších objemových, časových a prostorových souvislostech za použití různých dopravních prostředků a technologií. [18]

Zcela jiný pohled na dopravu zastává autor Antonín Peltrám v knize Dopravní politika, kde chápe dopravu jako základní potřebu přemísťovat osoby a zboží z výchozího do určeného místa. Čím rozvinutější je dělba práce, tím větší kvantitativní nároky se na dopravu kladou. Narůstají také současné nároky na kvalitu, zejména přesnost a spolehlivost, bezpečnost, také však na rychlost přemístění. Uspokojit tyto návrhy co nejefektivněji je většinou dosti složité a velmi nákladné. Záhy se proto z obchodních či výrobních organizací dopravní činnosti vyčleňují; vytvářejí se z nich různé samostatné organizační jednotky, které jsou specializované na toto přemísťování, a ty se seskupují do vyšších organizačních celků. Organizace se začleňují do oborů a posléze sektoru či odvětví dopravy. Termín doprava se používá také pro označení nejvyššího stupně seskupení dopravních aktivit. [15]

Mírně jiný názor zastává autor Libor Švadlenka v knize Dopravní soustava, kde vymezuje dopravu jako cílevědomou a organizovanou činnost, která zabezpečuje přemísťování zboží a osob dopravními prostředky po dopravních cestách. Uskutečňuje se v prostoru a čase. Chápe ji také jako odvětví národního hospodářství, které obstarává přepravu a uskutečňuje přemísťování osob a nákladů. [16]

Velmi výstižně dopravu definuje František Hanousek, ve své knize Základy dopravy a přepravy, jako záměrnou činnost spočívající v přemísťování osob nebo věcí, která se uskutečňuje dopravními prostředky po dopravních cestách a to v prostoru a čase. [7]

Ve svém názoru na pojem doprava se nejvíce přikloňuji k Antonínu Peltrámovi, jelikož doprava je jednou z nejdůležitějších potřeb, které člověk vyžaduje pro činnosti spjaté s jeho existencí a potřebou rozvíjet se. Bez dopravy bychom nemohli přemísťovat náklady, zboží a tak i budovat nové technologie.

### 2.1.2 Dopravní prostředky

Dalším neméně důležitým pojmem souvisejícím s dopravou je pojem dopravní prostředky. Josef Brinke, v knize Úvod do geografie dopravy, definuje dopravní prostředky jako soubor pohyblivých zařízení (lodí, letadel, automobilů, vlaků apod.), jimiž se uskutečňuje přeprava. Z hlediska prostředí prostředky dělí na pozemní, vodní a vzdušné, z hlediska funkce na nákladní a osobní. [2]

Autor Libor Švadlenka, v knize Dopravní soustava, dopravní prostředky pojmenovává jako mobilní část technické základny dopravy představující soubor pohyblivých prostředků, kterými se uskutečňuje přeprava. [16]

Velmi jednoduše a srozumitelně vymezuje dopravní prostředky Ivana Ondříšková, v knize Silniční doprava, jako techniku, kterou se osoby nebo zboží pohybují. Uskutečňují dopravu. [12]

Dopravní prostředky autoři definují vcelku totožně, mohu tedy konstatovat, že dopravní prostředky tvoří základnu dopravy, prostřednictvím nimiž se uskutečňuje doprava jako taková. S vývojem nových technologií se klade větší důraz na kvalitu, rychlost a bezpečnost dopravních prostředků tak, aby zajistili co nejlepší výsledky pro jejich uživatele.

### 2.1.3 Dopravní zařízení

Dalším pojmem dopravy jsou dopravní zařízení. Podle názoru autora Josefa Brinke, v knize Úvod do geografie dopravy, představují dopravní zařízení technické objekty sloužící dopravě a spojům – např. letiště, nádraží, přístavy, ale též radiové a televizní vysílací stanice. [2]

Autor Libor Švadlenka, v knize Dopravní soustava, vymezuje dopravní zařízení jako technické objekty, sdělovací a zabezpečovací zařízení, bez kterých by se doprava nemohla uskutečnit (např. letiště, přístavy, nástupiště, ale i vykrývací vysílače apod.). [16]

Jak bychom se mohli milně domnívat, dopravní zařízení nejsou dopravními nástroji, nýbrž místa z nichž můžeme dopravu využívat. Dopravní zařízení tedy představuje tu část dopravy bez, které by se z větší části veřejná doprava nemohla vůbec uskutečňovat.

### 2.1.4 Dopravní cesta

Dalším důležitým pojmem souvisejícím s dopravou je dopravní cesta. Autor Libor Švadlenka, v knize Dopravní soustava, definuje dopravní cestu jako místo po němž se uskutečňuje pohyb dopravních prostředků. Mohou být přirozené (moře, řeky, vzdušný prostor apod.) nebo uměle vytvořené (silnice, železnice, telefonní kabely apod.). [16]

Podle autora Josefa Brinke, v knize Úvod do geografie dopravy, představuje dopravní cesta pás terénu spojující dva koncové body (a bezpočet bodů mezilehlých), na němž se uskutečňuje doprava. Tato část terénu bývá obvykle tomuto účelu přizpůsobena, tzn. technicky upravena a vybavena. Dopravními cestami jsou stezky, silnice, železniční trati, vnitrozemské vodní cesty přirozené i umělé aj. Místo termínu „dopravní cesta“ se někdy užívá termín „trasa“, nejčastěji i jako označení pro námořní a letecké dopravní cesty. Označujeme jimi ty části vzdušného prostoru a moří, které jsou užívány letadly, námořními loděmi a jsou i určitým způsobem dopravně zabezpečeny (například leteckými majáky, bójemi apod.). [2]

Ve svém názoru se shodují s autorem Josefem Brinke, jelikož dopravní cesty jsou spojnice bodů, které spojují místa, které chceme a můžeme pomocí dopravních cest dosáhnout.

## 2.2 Jednotlivé druhy dopravy

### 2.2.1 Silniční doprava

Pod pojmem silniční doprava rozumíme souhrn činností, prostřednictvím kterých se zajišťuje přeprava osob (linková osobní, kyvadlová doprava, taxislužba), zvířat a věcí vozidly (nákladní doprava), tak i přemísťování vozidel samých po silnicích, dálnicích místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích a volném terénu. [29]

*Pozemní komunikace* je dopravní cesta, určená k užití silničními a také zvláštními vozidly a chodci, dále pevnými zařízeními nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti. Pozemní komunikace dělíme na tyto kategorie:

- dálnice,
- silnice,
- místní komunikace,
- účelové komunikace.

*Dálnice* je pozemní komunikace určená pro mezistátní a rychlou dálkovou dopravou prostřednictvím silničních motorových vozidel. Hlavním rysem dálnic je budování bez úrovnových křížení, oddělené místa napojení na vjezd a výjezd a oddělené směrové pásy. Vlastníkem dálnic je stát.

*Silnice* charakterizujeme jako veřejně přístupné pozemní komunikace určené k provozu silničními a zvláštními vozidly a chodci, které tvoří silniční síť. Silnice podle jejich určení a významu rozdělujeme do tříd:

- silnice I. třídy jsou určeny především pro mezistátní a dálkovou dopravu, některé navazují na mezinárodní silniční síť. Patří mezi ně i rychlostní komunikace a jejich parametry jsou obdobné jako u dálnic. Vlastníkem rychlostních komunikací je stát,
- silnice II. třídy jsou silnice, které zajišťují dopravu uvnitř kraje a mezi okresy, jejich vlastníkem je kraj, na jehož území se silnice nachází,

- silnice III. třídy zajišťují spojení mezi obcemi nebo napojení na ostatní pozemní komunikace, jejich vlastníkem je kraj, v jehož území se silnice nachází.

*Místní komunikace* slouží převážně k místní dopravě na území obce, může jí být i pěší komunikace a obec, která je vlastníkem má odpovědnost za její údržbu.

*Účelové komunikace* jsou pozemní komunikace sloužící ke spojení mezi jednotlivými nemovitostmi, pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků.

### **Využití silniční dopravy:**

- přeprava výrobků, zboží aj. na kratší a střední vzdálenosti,
- přeprava výrobků, zboží aj. na dlouhé vzdálenosti pokud to vyžaduje přepravce s ohledem na kvalitu, rychlost přepravy a nákladech,
- vnitrostátní i mezinárodní přeprava osob,
- přeprava osob na kratší i delší vzdálenosti,
- mezinárodní doprava s přihlédnutím k národohospodářskému efektu. [16]

### **2.2.2 Železniční doprava**

Železniční doprava je kolejová doprava provozovaná dopravcem buď veřejně (uspokojování obecných přepravních potřeb) nebo neveřejně (provozovaná dopravcem k uspokojování individuálních přepravních potřeb). [30]

*Železniční stanice* je dopravná pro řízení vlaků s kolejištěm pro křižování a jejich předjíždění, slouží pro přepravu cestujících, přijímání a vydávání zavazadel, nákladce, vykládce a odbavování vozových zásilek.

*Železniční dráha* (trať) je v železniční dopravě nazývána dopravní cesta, spadají pod ní všechny tratě na daném území, které tvoří železniční síť. Je tvořena železničním spodkem a svrškem. [m]

*Kolejnice* tvoří ocelový pás, který je součástí vlastní vodící jízdní dráhy pro kolejová vozidla.

*Kolej* je vodící dráha pro kolejová vozidla a skládá se z dvou kolejnic.

*Hnací vozidla* jsou určena pro dopravu vozidel, které nemají vlastní pohon. Tyto vozidla mění určitý druh energie na kinetickou energii, patří mezi ně lokomotivy a motorové vozy.

*Železniční vozy* tvoří základní dopravní prostředky železniční dopravy, slouží pro přepravu osob, zavazadel, nákladů a spěšnin. [18]

Kategoriemi železničních drah z hlediska významu, účelu a technických podmínek jsou:

- celostátní dráha sloužící k mezinárodní a celostátní veřejné železniční dopravě,
- regionální dráha určená k dopravě regionálního nebo místního významu, která slouží veřejné železniční dopravě a je zahrnuta do celostátní nebo jiné regionální dráhy,
- vlečka, která slouží k vlastní potřebě provozovatele nebo jiného podnikatele a je zaústěná do celostátní nebo regionální dráhy, nebo jiné vlečky,
- speciální dráha sloužící především k zabezpečení dopravní obslužnosti obce. [30]

#### **Využití železniční dopravy:**

- mezinárodní přeprava nákladů,
- vnitrostátní a mezinárodní přeprava osob,
- přeprava zboží a hromadných substrátů na střední a dlouhé vzdálenosti,
- hromadné přepravy na kratší vzdálenosti z vlečky na vlečku,
- přeprava osob. [16]

### **2.2.3 Vodní doprava**

Vodní doprava je druh dopravy využívající námořní a vnitrozemskou plavbu k plnění přepravních potřeb lidské společnosti přes oceány, moře, jezera, řeky aj.

*Lodní doprava* je dopravní činnost přepravující osoby a náklady pomocí lodí. V České republice tedy mluvíme o říční dopravě.

**Využití vodní dopravy:**

- mezinárodní přeprava zboží,
- přeprava osob,
- vyhlídkové plavby,
- dopravní spojení s přístavy. [16]

**2.2.4 Letecká doprava**

Leteckou dopravu tvoří vnitrostátní a mezinárodní doprava, která pravidelně či nepravidelně přepravuje osoby, zboží a poštovní zásilky. Předpokladem letecké dopravy je rozvoj výrobních sil, rozvoj letecké techniky a pozemního a zabezpečovacího zařízení.

Hlavní požadavky na leteckou dopravu:

- rychlost,
- bezpečnost,
- kvalita,
- úspornost.

*Letadlo* je stroj určený k dopravě a přepravě osob a materiálu, způsobilý k létání nezávisle na zemském povrchu, schopný bezpečného vzletu a přistání a je částečně říditelný.

*Letiště* je součástí technické základny letecké dopravy. Tvoří ho upravené plochy vybavené objekty a zařízeními zabezpečující vzlety, přistání, rolování, ochranu a ošetřování letecké techniky apod.

**Využití letecké dopravy**

- přeprava zboží na velké vzdálenosti a nepřístupných oblastí,
- přeprava zboží s krátkou dobou trvanlivosti,
- rychlá přeprava osob,
- přeprava mezinárodní a mezikontinentální,
- přeprava pomocí vrtulníků v oblasti záchranných služeb. [16]



## **II. PRAKTICKÁ ČÁST**

### 3 SOCIOEKONOMICKÁ CHARAKTERISTIKA JIHOMORAVSKÉHO KRAJE

V první kapitole praktické části mé bakalářské práce, se budu zabývat socioekonomickou charakteristikou kraje, zejména tedy oblastmi polohy a území, obyvatelstva, ekonomické situace kraje, životním prostředím a oblastí cestovního ruchu, které mají větší nebo menší vliv na dopravu.

#### 3.1 Jihomoravský kraj

Zákonem č. 347/1997 Sb., který nabyl účinnost dne 1.ledna 2000, byl vytvořen vyšší územní samosprávný celek Jihomoravský kraj se sídlem v Brně, vymezený územím okresů Blansko, Břeclav, Brno-město, Brno-venkov, Hodonín, Vyškov a Znojmo.

##### 3.1.1 Poloha kraje

Jihomoravský kraj leží na východě České republiky. V rámci republiky kraj sousedí s krajem Zlínským, Olomouckým, Pardubickým, Jihočeských a Vysočinou, v rámci Evropské unie kraj sousedí na východě se Slovenskou republikou a na jihu s Rakouskem (Obr.1). Poloha kraje je z geografického hlediska poměrně výhodná, díky jeho postavení na historickém spojení mezi jihem a severem Evropy.



Obr. 1 Mapa - Administrativní členění Jihomoravského kraje, zdroj: [3]

### 3.1.2 Území kraje

Území kraje má velmi odlišné charaktery základních krajinných typů. Zatímco západ a severozápad kraje pokrývají rozsáhlé jeskynní komplexy Moravského krasu, na východní straně už zasahují Karpaty ze Slovenska. Oproti tomu jih kraje je rovinatá oblast polí, luk a vinic se zbytky lužních lesů podél řeky Dyje.

Nejvýše položené místo kraje je hora Čupec v Bílých Karpatech (819 m n. m.) v okrese Hodonín, naopak nejnižší položené místo je soutok řek Moravy a Dyje (150 m n.m.) v katastru města Lanžhot.

Na území kraje jsou dvě místa, která jsou zapsána do seznamu světového kulturního dědictví UNESCO, a to Lednicko–valtický areál a vila Tugendhat v Brně. Významnou součástí Jihomoravského kraje jsou také dvě biosferické rezervace UNESCO, a to Dolní Morava a Bílé Karpaty.

### 3.1.3 Základní charakteristiky kraje

Svou rozlohou 7 915 km<sup>2</sup> a počtem obyvatel pohybujících se okolo 1 151 000, je Jihomoravský kraj čtvrtým největším krajem v České republice a zabírá 9,1% podílu z celkové rozlohy státu. Hustota zalidnění je 159 obyvatel/km<sup>2</sup>, čímž výrazně převyšuje průměr ČR a patří tedy k nejlidnatějším krajům. V kraji je 673 obcí, z toho má 48 obcí má status města. Sídlním městem kraje je statutární město Brno, které je druhé největší v ČR. [3]

### 3.1.4 Členění kraje

Jak již bylo zmíněno Jihomoravský kraj se dělí na sedm okresů: Blansko, Brno-město, Brno-venkov, Břeclav, Hodonín, Vyškov a Znojmo. Největší z hlediska rozlohy je Znojemský okres a naopak nejmenší je okres Brno-město. Nejvíce obyvatel žije v okrese Brno-město a nejméně v okrese Vyškov (Tab.1).

Kraj je rozdělen na 21 správních obvodů s obcí s rozšířenou působností (Obr.1). Obcemi s rozšířenou působností v Jihomoravském kraji jsou: Blansko, Boskovice, Brno, Břeclav, Bučovice, Hodonín, Hustopeče, Ivančice, Kuřim, Kyjov, Mikulov, Moravský Krumlov, Pohořelice, Rosice, Slavkov u Brna, Šlapanice, Tišnov, Veselí nad Moravou, Vyškov, Znojmo a Židlochovice, které se dále dělí na 34 obvodů s pověřeným obecním úřadem.

**Tab. 1 Základní údaje o Jihomoravském kraji, zdroj: [5]**

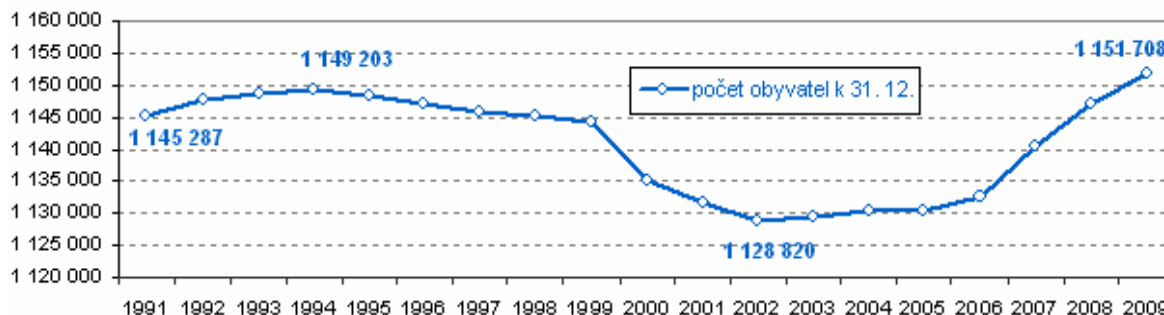
(k 31. 12. 2009)	Kraj celkem	V tom okresy:						
		Blansko	Brno-město	Brno-venkov	Břeclav	Hodonín	Vyškov	Znojmo
Rozloha v km <sup>2</sup>	7 195	863	230	1 499	1 038	1 099	876	1 590
Hust. zalidnění na km <sup>2</sup>	159	123	1610	132	109	143	101	71
Obce	673	116	1	187	63	82	80	144
Počet obyvatel	1 151 708	106 539	371 399	200 909	113 606	156 894	88 688	113 673

Významnou součástí regionální spolupráce je vytváření mikroregionů. V současné době je v kraji sdruženo 73 dobrovolných svazků obcí. Jihomoravský kraj tvoří samostatně NUTS 3 a spolu s Vysočinou tvoří region soudržnosti NUTS 2. Přeshraniční spolupráce v euroregionu Pomoraví, který sdružuje regiony Weinviertel, Jižní Morava a Západní Slovensko.

### 3.2 Obyvatelstvo

Na území Jihomoravského kraje žilo k 31. prosinci 2009 celkem 1 151 708 obyvatel, z toho 562 017 mužů a 589 691 žen. Počet obyvatel se během roku 2009 zvýšil o 4 562 osob (narodilo se o 1 564 osob více než zemřelo a přistěhovalo se o 2 998 osob více než se z kraje vystěhovalo), přičemž meziroční přírůstek počtu obyvatel kraje je zaznamenáván pravidelně již od roku 2003, v roce 2009 překročil stav obyvatel z roku 1994 (Obr.2).

Hustota obyvatelstva dosahuje průměru 159,4 osob na km<sup>2</sup>, což je v porovnání s celostátním průměrem o 27 osob více. Největší hustotu osídlení v kraji má obec Zastávka s 2 241,8 osobami na km<sup>2</sup> a nejmenší Podhradí nad Dyjí se 7,1 osobami na km<sup>2</sup>.



*Obr. 2 Vývoj počtu obyvatel v Jihomoravském kraji v letech 1991-2009, zdroj: [21]*

Z okresů v kraji za rok 2009 se počet obyvatel zvýšil nejvýrazněji v okrese Brno - venkov (přírůstek obyvatel byl mezi okresy ČR 4. nejvyšší), oproti tomu v jako jediném okrese Hodonín bylo zaznamenáno snížení počtu obyvatel, což je zřejmě zapříčiněno velmi vysokou mírou nezaměstnanosti a více vystěhovalými než přistěhovalými. Největší počet obyvatel má samozřejmě krajské město Brno s 370 592 obyvateli a nejmenší počet 34 obyvatel má obec Řikonín v okrese Brno-venkov. Populace je z velké části tvořena městským obyvatelstvem a to z 62,5 %. [21]

### 3.3 Ekonomika a hospodářství

Jihomoravský kraj patří k regionům s výrazným ekonomickým potenciálem. Ekonomika v kraji je výrazně ovlivněna polohou kraje a napojením na Prahu a okolní státy, díky kvalitnímu systému vysokého školství také nadprůměrnou úrovní vzdělanosti obyvatelstva a v neposlední řadě kraj výrazně podporuje rozvoj technologických a biotechnologických inkubátorů určených pro začínající firmy, kterých počet v posledních letech výrazně roste.

#### 3.3.1 Hrubý domácí produkt

Jihomoravský kraj v roce 2008 dosáhl HDP 373 500 mil.Kč a na celkovém HDP České republiky se podílí přibližně 10,3 %, přičemž dosažená výše podílu HDP však neodpovídá podílu obyvatelstva kraje na obyvatelstvu ČR, který činí 11,0 %. Hrubý domácí produkt v paritě kupní síly připadající na jednoho obyvatele Jihomoravského kraje, v roce 2008 dosáhl 73,9 % průměru EU.

Od roku 2003 má HDP kraje stoupající charakter, přičemž od roku 2006 přesahuje republikový průměr, v roce 2008 byl kraj ve výši HDP na 3.místě v mezikrajském srovnání za hlavními městem Praha a Středočeským krajem. [3]

### 3.3.2 Trh práce

Situace na trhu práce v Jihomoravském kraji je velmi obdobná jako v celé ČR. Stejně jako v jiných krajích jsou velké rozdíly mezi zaměstnaností a pracovními příležitostmi ve městech a vesnicích.

Celkem bylo v kraji k 31.12.2009 zaměstnáno 421,9 tis.osob, z toho bez podnikatelských subjektů do 20 zaměstnanců 331,3 tis.osob. Na konci roku 2009 bylo v kraji registrováno celkem 275 189 ekonomických subjektů, z toho 196 902 podnikatelských subjektů, 39 007 obchodních společností, 2 013 družstev a 58 státních podniků. Nejvíce ekonomických subjektů převažuje ve velkoobchodu a maloobchodu, v činnostech profesních, vědeckých a technických, stavebnictví a zpracovatelském průmyslu. Počet ekonomických subjektů se díky podnikatelskému inkubátoru do roku 2008 zvyšoval, nyní má klesající tendenci.

Průměrná hrubá měsíční mzda fyzických osob v Jihomoravském kraji klesla za rok 2009 meziročně o 1,87% a dosáhla 21 165 Kč, tedy 93,1 % průměrné hrubé mzdy v ČR, která činila 22 714 Kč. Zaměstnanci subjektů se sídlem v Jihomoravském kraji pobírali v roce 2009 čtvrtou nejvyšší průměrnou mzdu v ČR.

**Tab. 2 Základní údaje o nezaměstnanosti v Jihomoravském kraji, zdroj: [20]**

31.12.2009	Míra registrované nezaměstnanosti v %			Uchazeči o zaměstnání	Volná prac.místa	Uchazečů na 1 prac. místo
	Celkem	Muži	Ženy			
<b>Kraj</b>	<b>10,59</b>	<b>9,74</b>	<b>11,72</b>	<b>65 944</b>	<b>3 040</b>	<b>21,7</b>
v tom okresy:						
Blansko	11,09	10,08	12,45	6 025	134	45,0
Brno-město	8,17	7,4	9,17	18 023	1 450	12,4
Brno-venkov	8,17	7,34	9,33	8 577	759	11,3
Břeclav	12,08	11,51	12,84	7 255	227	32,0
Hodonín	15,93	15,09	17,1	12 681	197	64,4
Vyškov	9,71	9,22	10,37	4 427	136	32,6
Znojmo	15,38	13,57	17,97	8 956	137	65,4

Na úřadech práce je evidováno celkem 65 944 neumístěných uchazečů o zaměstnání. Počet nezaměstnaných se v posledních letech vzhledem k ekonomické krizi zvyšuje. Nezaměstnanost činí k 31.3.2009 celkem 11,10 % a kraj patří tedy mezi regiony, které trpí vysokou nezaměstnaností, přičemž nejvyšší je v okrese Hodonín a nejnižší v okresech Brno-město (Tab.2). [20]

### 3.3.3 Průmysl

Vzhledem k průmyslové tradici krajského města Brna a jeho okolí, má stále převládající postavení v ekonomice kraje zpracovatelský průmysl, který se na hrubé přidané hodnotě podílí přibližně 23%. Dalšími výraznými odvětvími je rozvíjející se stavebnictví 8,3%, obchod a opravy spotřebního zboží 14,6% a tzv. komerční služby 16,4%. Mezi dominantními obory zpracovatelského průmyslu spadá výroba potravinářských výrobků a nápojů, tabákových výrobků, výroba základních kovů, hutních a kovodělných výrobků, výroba a opravy strojů. Podniků s více jak 100 zaměstnanci se sídlem v kraji ve zpracovatelském průmyslu je 286, což je nejvíc mezi kraji v České republice a jejich tržby v roce 2009 činily 155 689 mil.Kč. [20]

### 3.3.4 Zemědělství

Zemědělství je zastoupeno především v jižní oblasti kraje, z celkové rozlohy tvoří 60 % zemědělská půda, z níž připadá 83 % na ornou půdu. Největší podíl zornění mají okresy Vyškov a Znojmo. Ve výrobní oblasti je zemědělství zaměřeno především na řepku a cukrovku.

Vzhledem k nadprůměrným přírodním podmínkám, umožňuje úroveň zemědělství nadále pokračovat v dlouhodobých specializovaných oborech a to je především vinařství, ovocnářství a zelinářství. Z celkové plochy vinic ČR se v kraji nachází 90% z nich. Vinohradnictví je rozvinuto nejvíce v okrese Břeclav, kde je 46 % plochy všech vinic v ČR, ale i v okresech Hodonín, Znojmo a částečně také Brno-venkov. V rámci živočišné výroby zaujímá Jihomoravský kraj jedno z předních míst v chovu prasat a drůbeže. [3]

### 3.4 Životní prostředí

Jihomoravský kraj jako celek má relativně kvalitní ovzduší. Zdrojem hluku, znečištění ovzduší a podobných nepříznivých vlivů jsou především velké průmyslové centra, které jsou zejména v okrese Hodonín a Brno město, zde hodnoty emisí dosahují nepříznivých čísel. Jedním z největších zdrojů znečištění ve městech je jako v jiných krajích automobilová doprava. Podíl obyvatel bydlících v domech napojených na kanalizaci a vodovody se blíží k 88%. Počet čističek odpadních vod je v kraji 197, což výrazně přispívá k zlepšení silného znečištění vodních toků Moravy, Dyje a Svratky.

*Tab. 3 Investice na ochranu životního prostředí v Jihomoravském kraji, zdroj: [3]*

k 31.12.2008 v tis.Kč	Celkem	Ochrana ovzduší a klimatu	Nakládání s odpadními vodami	Nakládání s odpady	Ostatní
<b>Jihomoravský kraj</b>	<b>2 743 891</b>	<b>159 321</b>	<b>1 531 332</b>	<b>968 558</b>	<b>84 680</b>
Blansko	83 828	26 797	47 273	8 319	1 439
Brno-město	907 630	26 379	56 099	773 081	52 071
Brno-venkov	553 578	65 457	424 570	56 325	7 226
Břeclav	495 379	6 369	471 736	12 797	4 477
Hodonín	138 099	9 067	84 740	26 744	17 548
Vyškov	427 319	18 998	371 848	34 950	1 523
Znojmo	138 058	6 254	75 066	56 342	396

Problematice ochrany životního prostředí je v Jihomoravském kraji věnována značná pozornost, což dokazuje každoročně objem investic, určený na ochranu životního prostředí, které v roce 2008 dosáhly 2 743 000 Kč (Tab.3). [3]

### 3.5 Cestovní ruch

Na území kraje se nalézají mnoho krajinných a historických areálů, z nichž k nejvýznamnějším patří Lednicko - Valtický areál, Moravský kras a Slavkovské bojiště. Dále také krajské město Brno, které se se svými kulturními památkami řadí mezi nejnavštěvovanější místa v kraji. Mezi přírodními úkazy vyniká Národní park Podyjí.



K zajímavostem v kraji patří vinařská turistika a nezaměnitelný charakter kraje dodávají folklórní tradice a lidová kultura, dále pak na jihu Moravy i hustá síť cykloturistických tras, a to i v mezinárodním kontextu (Moravsko-slezská dálková cyklotrasa, Greenways, Jantarová stezka, cyklotrasa Brno - Vídeň). Návštěvníky kraje přitahuje celá řada významných kulturních a společenských atraktivit, které jsou velmi přínosné pro rozvoj cestovního ruchu. Mezi nejvýznamnější akce spadá velké množství motoristických závodů na Masarykovu okruhu, které každoročně láká mnoho našich i zahraničních příznivců.

Nabídku ubytovacích služeb v kraji zabezpečuje 518 hromadných ubytovacích zařízení, jako jsou hotely, motely a kempy. V nich se v roce 2008 ubytovalo téměř 1 186 tisíc hostů, z tohoto počtu bylo 38,1 % cizinců a tím se kraj řadí na druhé místo v návštěvnosti v ČR (Tab.4). [3]

**Tab. 4 Vybrané údaje z cestovního ruchu v Jihomoravském kraji, zdroj: [10]**

( k 31.12 )	2000	2005	2006	2007	2008
Hromadná ubytovací zařízení	482	496	489	502	518
Lůžka	35 072	30 540	30 319	31 311	32 212
Hosté	902 732	1 056 307	1 069 258	1 178 114	1 185 770
z toho nerezidenti	319 016	367 439	397 239	432 318	451 388

## 4 SOUČASNÝ STAV DOPRAVY V JIHOMORAVSKÉM KRAJI

V tomto bodě praktické části se zaměřuji na popis a analýzu současného stavu dopravní infrastruktury Jihomoravského kraje, v rozdělení na jednotlivé druhy dopravy. Jedná se zejména o silniční, železniční, vodní a leteckou dopravu.

Z hlediska dopravní dostupnosti patří Jihomoravský kraj k nejlépe položeným krajům České republiky. Město Brno je svou polohou druhým nejvýznamnějším dopravním uzlem ČR, po hlavním městě Praha. Historicky zakotvený význam města vedl k postupnému rozvoji sítě dálkových dopravních tras. O významné dopravní poloze Jihomoravského kraje svědčí zejména průchod dvou tzv. Panevropských multimodálních koridorů přes jeho území. Tyto multimodální cesty v sobě zahrnují železniční, silniční, vodní a někdy i leteckou dopravu.

Poloha Jihomoravského kraje je významná i v evropském měřítku, a to vzhledem k průchodu několika dopravních tras, jež se po vstupu České republiky do Evropské unie staly součástí transevropské dopravní sítě TEN-T. Z nich byly rozhodnutím EU stanoveny prioritní modernizační projekty celoevropského významu.

Území Jihomoravského kraje se dotýkají následující projekty:

- » č. 22: železniční osa Athény – Sofija – Budapešť – Vídeň – Praha – Norimberk / Drážďany; územím Jihomoravského kraje tento projekt prochází v úseku Břeclav – Brno – hranice s Pardubickým krajem,
- » č. 23: železniční osa Gdaňsk – Varšava – Brno / Bratislava – Vídeň; územím Jihomoravského kraje tento projekt prochází v úseku hranice s Olomouckým krajem – Brno – Břeclav,
- » č. 25: dálniční osa Gdaňsk – Katowice – Brno / Bratislava – Vídeň; územím Jihomoravského kraje tento projekt prochází v úseku hranice s Olomouckým krajem – Brno – státní hranice s Rakouskem. [5]

## 4.1 Silniční doprava

Silniční síť na konci roku 2008 byla v Jihomoravském kraji tvořena téměř 4,5 tis. km, což představuje přibližně 7,9 % z celkové délky silnic a dálnic na území České republiky (Tab.5). Z celkové délky 4 359 km tvoří 134 km dálnic, 28 km rychlostních silnic, 418 km silnic I. třídy, 1 476 km silnic II. třídy a 2 437 km silnic III. třídy, které tvoří téměř 54% z celkové délky silnic.

*Tab. 5 Délka silnic krajů, zdroj: [10]*

( km )	2000	2004	2005	2006	2007	2008
Hl.m. Praha	57	62	62	62	62	62
Středočeský kraj	9 398	9 400	9 400	9 406	9 408	9 419
Jihočeský kraj	6 125	6 122	6 120	6 120	6 114	6 116
Plzeňský kraj	5 008	5 016	5 015	5 020	5 020	5 020
Karlovarský kraj	2 047	2 049	2 044	2 040	2 044	2 044
Ústecký kraj	4 170	4 142	4 144	4 135	4 128	4 146
Liberecký kraj	2 430	2 437	2 436	2 430	2 429	2 428
Královéhradecký kraj	3 755	3 754	3 755	3 757	3 754	3 750
Pardubický kraj	3 582	3 581	3 581	3 582	3 581	3 589
Vysočina	5 085	5 001	5 002	5 001	4 997	5 001
Jihomoravský kraj	4 274	4 369	4 371	4 366	4 364	4 359
Olomoucký kraj	3 461	3 556	3 556	3 560	3 561	3 551
Zlínský kraj	2 106	2 121	2 116	2 121	2 116	2 113
Moravskoslezský kraj	3 411	3 344	3 344	3 352	3 360	3 366
Celkem ČR	54 909	54 953	54 945	54 952	54 939	54 963

Jihomoravský kraj v délce svých silnic poněkud zaostává za některými kraji České republiky, které mají hustou síť sídel a v souvislosti s tím i mimořádně hustou silniční síť. V celkové délce dálnic a silnic I. třídy, následuje Jihomoravský kraj až za Středočeským krajem (což je ovšem přirozené zázemí Prahy), Moravskoslezským krajem a Jihočeským krajem. Můžeme přesto konstatovat, že kraj disponuje hustou sítí silničních komunikací, srovnatelnou s vyspělými regiony západní Evropy. [5]

### Evropské silniční tahy

Na území Jihomoravského kraje vede hned několik tras evropské silniční sítě typu E:

- » E50: Německo – Rozvadov – Plzeň – Praha (dálnice D1) – Brno (silnice I/50) – Uherské Hradiště – Starý Hrozenkov – Slovensko
- » E59: Jihlava – Znojmo (dálnice D1 a silnice I/38, na dálnici D1 souběh s E50 a E65) – Hatě – Rakousko
- » E65: Polsko – Harrachov – Turnov – Praha (dálnice D1) – Brno – Břeclav (dálnice D1, souběh s E50, a dálnice D2) – Slovensko
- » E461: Svitavy (silnice I/43) – Brno (silnice II/640, I/42, I/23, D1) – Mikulov (silnice I/54 a I/52) – Rakousko
- » E462: Brno (D1 MÚK s I/52, Vyškov I/46) – Olomouc – Český Těšín – Bílsko - Bělá – Tychy – Krakov

Tyto trasy mají pro region hlavní význam především z hlediska napojení na celou Evropu. V budoucnosti by se na evropskou síť silničních cest měly napojit další silnice JMK. [10]

### Dálnice

Celkem je v Jihomoravském kraji 134 km dálnic, které vedou na území okresů Brno – město, Brno – venkov, Břeclav a Vyškov. V kraji se nachází 2 dálnice D1, D2 a jejich vlastníkem je stát. Trasy dálnic tvoří páteřní síť silniční infrastruktury regionu a vytváří silniční napojení na celé území České republiky. Síť dálnic tvoří:

- D1 Praha – Brno – Vyškov,
- D2 Brno – Břeclav – Lanžhot – Slovensko. [8]

### Rychlostní silnice

Rychlostní silnice jsou rychlostní komunikace dálničního typu a jejich vlastníkem je stát. Celkem se v kraji nalézá 28,4 km těchto silnic a to v okresech Brno – Venkov a Vyškov.

V současnosti se nachází na území kraje 3 rychlostní silnice, avšak trasy R52 a R43 nejsou dokončeny. Budoucí výstavba komunikací R43 propojí Brno a Hradce Králové, R52 vytvoří spojení mezi Brnem a Vídní, R46 v současnosti spojuje Brno a Olomouc.

Účelem rychlostních silnicí je především doplnění dálniční sítě a jejich odlehčení. Rychlostní silnice jsou tvořeny:

- R43 Česká – Sebranice – Letovice – Svitavy,
- R46 Vyškov – Olomouc,
- R52 Brno- Rajhrad – Pohořelice. [8]

### **Silnice I. třídy**

Silnice I. třídy jsou určeny zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu. Na území Jihomoravského kraje se nachází 446 km I. třídy a tvoří tak 9% z celkové délky silnic v kraji. Celkem je v kraji 14 silnic I. třídy, z toho 3 silnice krajem prochází (I/38, I/55, I/71), 9 silnic zde začínají nebo končí (I/19, I/23, I/43, I/47, I/50, I/51, I/52, I/54, I/70), 2 silnice se nachází pouze na území Jihomoravské kraje (I/40, I/53). Největší hustota silnic je v okrese Hodonín a nejnižší v okrese Blansko. Silniční síť silnic I. třídy je tvořena:

- I/19 Sebranice – Kunštát – Havlíčkův Brod,
- I/23 přivaděč na dálnici D1 – Kývalka – Rosice – Třebíč – Jindřichův Hradec,
- I/38 Mladá Boleslav – Kolín – Jihlava – Znojmo – Hatě – Rakousko,
- I/40 Mikulov – Břeclav,
- I/43 Brno – Česká,
- I/47 Vyškov – Přerov – Ostrava,
- I/50 D1 – Holubice – Slavkov u Brna – Uherské Hradiště – Slovensko,
- I/51 Hodonín – Slovensko,
- I/52 Brno – Rajhrad – Pohořelice – Mikulov – Rakousko,
- I/53 Pohořelice – Znojmo,
- I/54 Slavkov – Kyjov – Veselí nad Moravou – Slovensko,

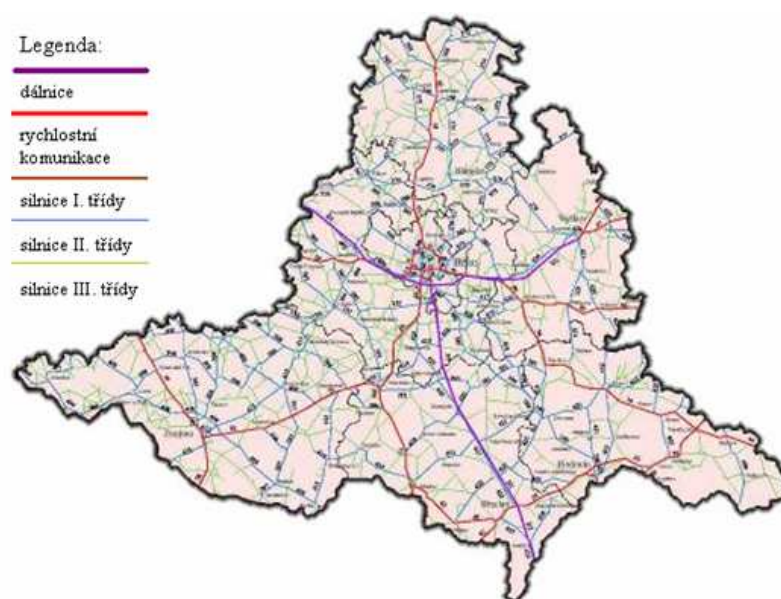
- I/55 Rakousko – Břeclav – Hodonín – Přerov – Olomouc,
- I/70 Petrov – Sudoměřice – Slovensko,
- I/71 Uherský Ostroh – Velká nad Veličkou – Slovensko. [8]

### Silnice II. a III. třídy

Silnic II. třídy jsou silnice krajského významu a jejich funkce je především propojení jednotlivých okresů a mají doprovodnou funkci k tahům mezinárodního a celostátního významu. Celkem se v kraji nachází 60 silnic II. třídy v délce 1 476 km a z celkové délky silnic v kraji tvoří 33%.

Silnic III. třídy mají oblastní a lokální význam. Jejich účelem je zabezpečení okresních vazeb, tedy zajištění napojení obcí na ORP, vzájemné propojení mezi ORP, místní propojení obcí apod. Celková délka silnic oblastního charakteru je 2 494 km a představují 54% z délky silniční sítě v kraji.

Silnice krajského a oblastního významu tvoří základní krajskou komunikační síť Jihomoravského kraje. Jedná se o tahy, které spojují všechny zájmové oblasti a větší města kraje a tudíž vytváří kostru krajské silniční infrastruktury. Cílem této silniční kostry je propojení regionů a měst obdobného významu, rovnoměrné pokrytí a zajištění dostupnosti celého území kraje. Vlastníkem silnic II. a III. třídy je stát. [8]



Obr. 3 Mapa - Silniční síť Jihomoravského kraje, zdroj: [11]

Tab. 6 Délka silnic na území Jihomoravského kraje k 31. 12. 2008, zdroj: [5]

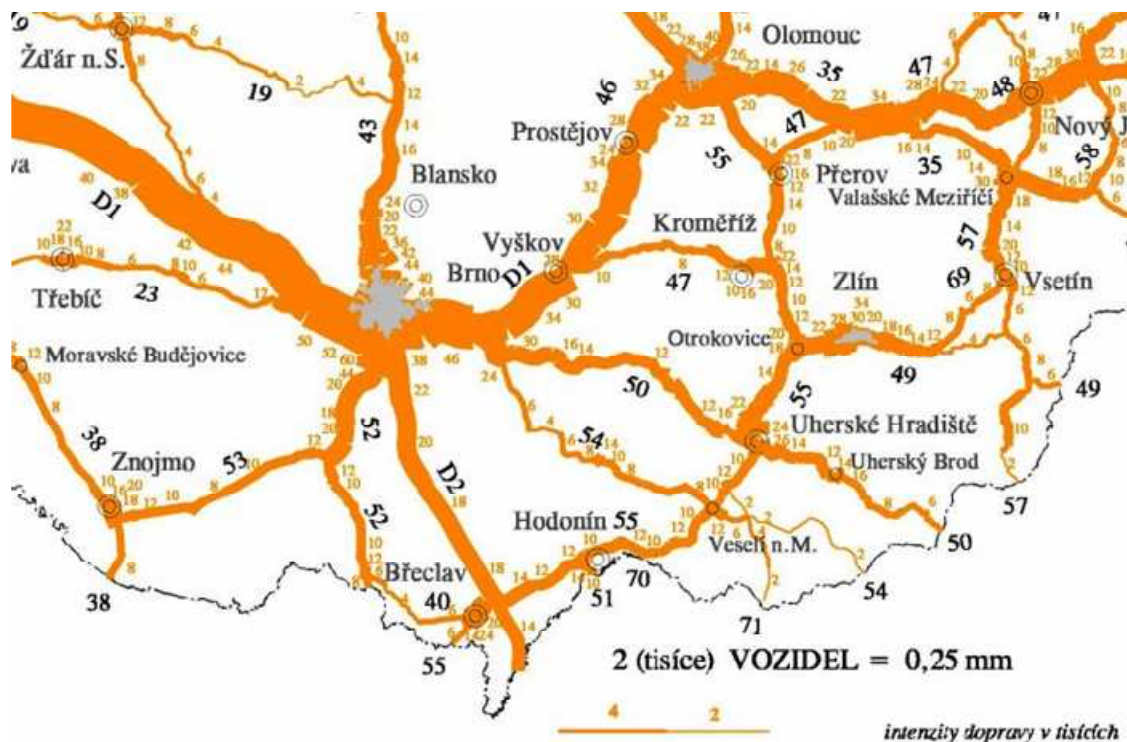
Okres	Dálnice	Silnice				Celkem	Hustota silniční sítě	
		celkem	I. třídy	II. třídy	III. třídy		na rozlohu	na obyvatele
	(v km)	(v km)	(v km)	(v km)	(v km)	(v km/100 km <sup>2</sup> )	(v km/10 tis. obyv.)	
Blansko	0	607	50	199	358	607	70,3	57,3
Brno-město	18	157	39	55	63	175	76,1	4,7
Brno-venkov	41	1 054	65	370	619	1 095	73,0	55,6
Břeclav	44	537	52	199	286	581	56,0	51,3
Hodonín	0	551	115	158	278	551	50,1	35,1
Vyškov	30	464	60	112	292	494	56,4	56,3
Znojmo	0	988	65	381	542	988	62,1	87,4
<b>JMK</b>	<b>134</b>	<b>4 360</b>	<b>446</b>	<b>1 476</b>	<b>2 438</b>	<b>4 494</b>	<b>62,5</b>	<b>39,3</b>

Hustota silniční sítě Jihomoravského kraje činí 0,62 km silnic na 1 km<sup>2</sup> a 0,39 km na sto obyvatel, kraj tedy disponuje hustou sítí silničních komunikací. V porovnání s průměrem ČR má nižší hustotu u silnic I. a III. třídy, naopak nadprůměrná je hustota dálnic v kraji, což umožňuje velmi dobré spojení kraje s ostatními místy v ČR. Nejnižší hustotu silniční sítě má okres Hodonín, naopak nejvyšší vykazuje okres Brno-město (Tab.6). [5]

#### 4.1.1 Intenzita dopravy

Silniční komunikace v Jihomoravském kraji se vyznačují velkým provozním zatížením. Z celostátního sčítání dopravy prováděného Ředitelstvím silnic a dálnic České republiky v roce 2000, 2005 (další v roce 2010) a z automobilových trendů a výsledků vyplývá, že silniční zatížení se neustále zvyšuje.

Nejvíce zatíženou trasou je dálnice D1, po níž projíždí více než 50 tisíc aut denně (důvodem jsou vysoké intenzity provozu, v tomto případě kombinace tranzitní, příměstské a městské dopravy, dále i kvůli umístění velkých obchodních center v blízkosti D1) a také I/52, I/42 a I/43 (Obr.4). K dalším provozně zatíženým silnicím patří dálnice D2, rychlostní silnice R46 a silnice I/50, I/41, I/23 a II/640. S výjimkou R46 se nejvytíženější úseky nacházejí na území města Brna a v nejbližším okolí.



*Obr. 4 Intenzita dopravy na dálnicích a silnicích I. třídy v Jihomoravském kraji za rok 2005, zdroj: [10]*

Vzhledem k zatížení silničních komunikací Jihomoravského kraje je důležitým bodem dobudování rychlostních silnic R52 a R43, rozšíření dálnice D1 v okolí Brna a dostavba velkého městského okruhu v Brně, která by měla odlehčit zatížení dopravy města a umožnit jednodušší dopravu po městě.

*Tab. 7 Vývoj počtu motorových vozidel v Jihomoravském kraji, zdroj: [4]*

( k 31.12.2009 )	2000	2005	2006	2007	2008	2009
Délka silnic a dálnic (km)	4 398	4 505	4 500	4 499	4 493	z
Motorová vozidla (stav k 31. 12.)	561 514	648 901	676 566	711 905	740 594	746 767
z toho osobní automobily vč. dodávkových	352 493	408 116	423 312	441 279	456 305	460 449
nákladní automobily	29 659	45 818	52 579	61 198	67 606	67 461
silniční tahače	2 410	2 635	2 470	2 277	1 942	1 534
návěsy	2 843	2 849	4 514	5 092	5 333	4 908
autobusy	1 915	1 977	2 011	2 007	2 028	2 005
motocykly	81 612	92 094	95 079	99 639	103 568	104 716



Do budoucnosti lze předpokládat pokračující nárůst intenzity provozu nákladní i automobilové dopravy. Hlavními příčinami jsou zvyšující se životní úrovně obyvatel a expanzivní růst stupně motorizace (Tab.7). [4]

#### 4.1.2 Technický stav

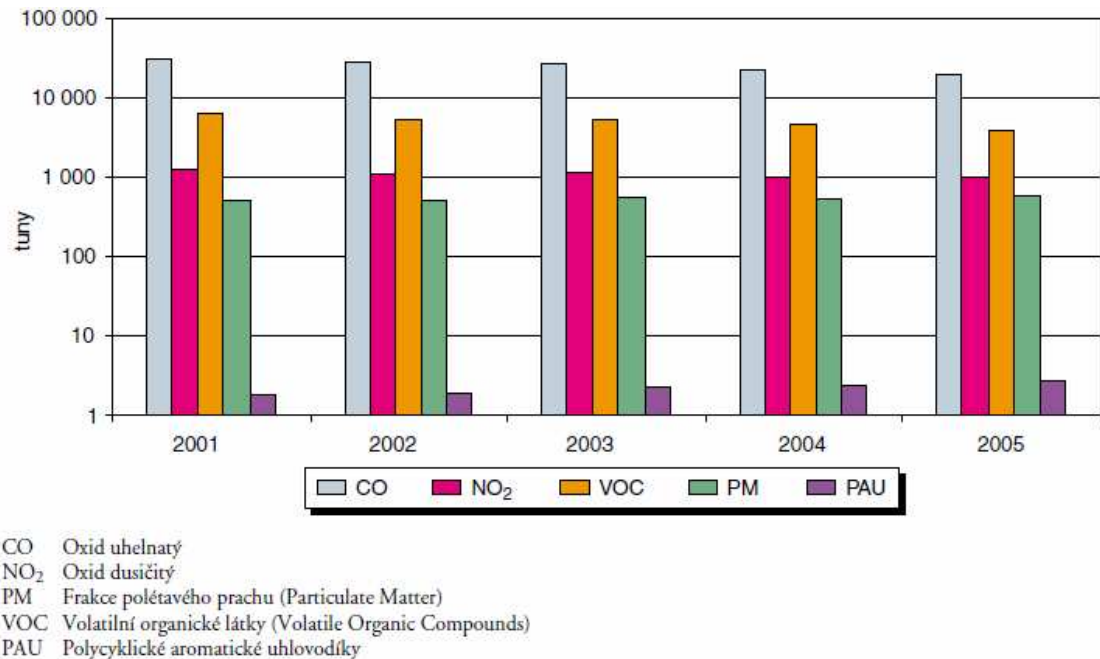
Četné množství silnic v Jihomoravském kraji se nenachází v dobrém technickém stavu. V okrajových částech kraje je špatný stav silnic II. a III. třídy, což vede k zatěžování silnic I. třídy. Podle aktuálních studií existuje přehled o stavu silniční sítě kraje a o prioritách, které v budoucnu povedou k opravám, rekonstrukcím, modernizacím a stavebním úpravám. [4]

#### 4.1.3 Emise z dopravy

Ze zpráv z posledních let lze konstatovat, že se v rámci Jihomoravského kraje daří stabilizovat a snižovat emise Oxidu uhelnatého (CO) a Volatilních organických látek (VOC), jelikož vozidla vyráběná v posledních letech musí splňovat stále přísnější limity Evropské unie.

Emise z Oxidu dusičitého (NO<sub>2</sub>) se u osobní automobilové dopravy také snižují, ale produkce emisí u nákladní dopravy se zvyšuje. Toto zvyšování by se postupem času mělo snižovat, neboť nové dieselové motory již obsahují zařízení k redukci obsahu Oxidu dusičitého. Jihomoravský kraj se podílí na produkci emisí NO<sub>2</sub> z dopravy 9% z celkové produkce v ČR.

Velkým problémem se v posledních letech stávají emise z jemných frakcí prachu. Prach (PM) z automobilové dopravy je aktuálním problémem většiny městských aglomerací v ČR. Lidé jsou vystaveni působení PM i během cestování v dopravních prostředcích. Například v prostředcích individuální dopravy se projevují nejen vlivy okolí vozidla, ale také režim větrání. Nejmenší zátěži je osádka vozidla vystavena při spuštěném vnitřním okruhu klimatizace. [19]



*Obr. 5 Vývoj produkce emisí z dopravy v Jihomoravském kraji k 31.12.2005, zdroj: [19]*

#### 4.1.4 Dopravní nehody a úrazy

Jednou z hlavních priorit dopravy je bezpečnost. Může se zdát, že úrazů a nehod zapříčiněných dopravou všeobecně přibývá, ale statistiky dokazují, že tyto počty se naopak snižují. Tento trend je přisuzován přísnějším zákonům v oblasti silniční dopravy, bezpečnější vozidla vyšším pokutám a bodovému systému, který byl u nás zaveden v roce 2005.

V období 2004 - 2008 se v Jihomoravském kraji počet usmrcených v případě úrazů s následkem smrti při silničních dopravních nehodách snížil ze 122 na 99, což znamená snížení o 18,8 %. Počet nehod z těžce zraněnými osobami má také snižující tendence, klesl z 415 na 340. Počet registrovaných silničních dopravních nehod se v letech 2008 v kraji snížil na 14 147, což představuje snížení o 25,2 % oproti roku 2004. Do budoucna lze tedy konstatovat, že se nehodovost v kraji bude nadále snižovat. (Tab.8). [19]

*Tab. 8 Základní údaje o nehodovosti v Jihomoravském kraji, zdroj: [3]*

( k 31. 12. 2008 )	2004	2005	2006	2007	2008
Dopravní nehody celkem	18 911	18 157	16 593	16 022	14 174
z toho zaviněno pod vlivem alkoholu	708	721	657	654	580
Usmrcené osoby	122	108	94	131	99
Těžce zraněné osoby	415	365	315	325	340
Věcná škoda (tis. Kč)	851 215	841 940	814 219	754 851	709 048

## 4.2 Železniční doprava

Celková provozní délka železničních tratí v Jihomoravském kraji na konci roku 2008 činila 790 km, (Obr.9) z čehož připadá 73 % na celostátní tratě v celkové délce 574 km a zbytek (27 %) tvoří tratě regionální významu v délce 216 km. Na 100 km<sup>2</sup> připadá 11,2 km železničních tratí a 6,9 km na 10 000 obyvatel, kraj tedy disponuje vcelku hustou železniční sítí. Nejvíce tratí je v okrese Hodonín a nejméně v okrese Blansko (Tab.10) V celkové provozní délce železničních tratí je Jihomoravský kraj na 3. místě v meziregionálním srovnání.

*Tab. 9 Provozní délka železnic krajů, zdroj: [10]*

	2004	2005	2006	2007	2008
Hl.m. Praha	240	246	245	243	246
Středočeský kraj	1 247	1 279	1 278	1 277	1 279
Jihočeský kraj	953	953	952	952	981
Plzeňský kraj	709	710	710	709	708
Karlovarský kraj	493	493	493	493	493
Ústecký kraj	1 019	1 020	1 019	1 023	1 020
Liberecký kraj	553	553	553	553	553
Královéhradecký kraj	715	714	715	715	714
Pardubický kraj	545	545	541	541	541
Vysočina	703	650	651	650	622
Jihomoravský kraj	793	810	809	800	799
Olomoucký kraj	613	613	600	600	600
Zlínský kraj	358	358	358	358	358
Moravskoslezský kraj	670	671	673	673	673
Celkem ČR	9 612	9 614	9 597	9 588	9 588

Tab. 10 Délka železnic na území Jihomoravského kraje k 31. 12. 2008, zdroj: [5]

Okres	Železnice			Hustota železniční sítě	
	celostátní	regionální	celkem	na rozlohu	na obyvatele
	(v km)	(v km)	(v km)	(v km/100 km <sup>2</sup> )	(v km/10 tis. obyv.)
Blansko	36	25	61	7,1	5,8
Brno-město	63	.	63	27,4	1,7
Brno-venkov	98	46	144	9,6	7,3
Břeclav	104	47	151	14,5	13,3
Hodonín	116	56	172	15,7	10,9
Vyškov	83	3	86	9,8	9,8
Znojmo	74	39	113	7,1	10,0
<b>JMK</b>	<b>574</b>	<b>216</b>	<b>790</b>	<b>11,0</b>	<b>6,9</b>

Železniční síť Jihomoravského kraje je tvořena:

» celostátní dráhy:

- č. 240 Brno – Jihlava – Havlíčkův Brod,
- č. 241 Znojmo – Okříšky,
- č. 246 Znojmo – Břeclav,
- č. 248 Znojmo – Šatov – Rakousko,
- č. 250 Havlíčkův Brod – Brno – Slovensko,
- č. 260 Brno – Česká Třebová,
- č. 300 Brno – Přerov,
- č. 330 Břeclav – Přerov,
- č. 332 Hodonín – Holíč nad Moravou,
- č. 340 Brno – Uherské Hradiště
- č. 342 Bzenec – Moravský Písek,
- č. 343 Hodonín – Veselí nad Moravou,
- č. 344 Veselí nad Moravou – Vrbovce.

» regionální dráhy:

- č. 244 Brno – Střelice – Moravské Bránice – Hrušovany nad Jevišovkou,

- č. 245 Hrušovany nad Jevišovkou – Hevlín,
  - č. 247 Břeclav – Lednice,
  - č. 251 Tišnov – Žďár nad Sázavou,
  - č. 253 Vranovice – Pohořelice,
  - č. 254 Šakvice – Hustopeče u Brna,
  - č. 255 Zaječí – Čejč – Mutěnice – Hodonín,
  - č. 257 Mutěnice – Kyjov,
  - č. 262 Skalice nad Svitavou – Chornice – Česká Třebová.
- » dvoukolejné dráhy:
- č. 240/244 v úseku Brno – Střelice,
  - č. 250 Havlíčkův Brod – Brno – Slovensko,
  - č. 260 Brno – Česká Třebová,
  - č. 330 Břeclav – Přerov,
  - č. 340 v úseku Brno – Veselí nad Moravou. (Obr.6) [5]



Obr. 6 Železniční síť Jihomoravského kraje, zdroj: [10]

#### 4.2.1 Intenzita dopravy

Mezi nejvíce vytížené železniční tratě v kraji můžeme zařadit tratě dvou národních koridorů č. I.: Děčín – Praha – Česká Třebová – Brno – Břeclav a č. II.: Ostrava – Přerov – Břeclav a celostátní rychlíkovou trať č. 250 Praha – Kolín – Havlíčkův brod – Brno.

V posledních letech intenzita železniční dopravy kolísá (Tab.11). Důvodem může být zvyšující se cena jízdného, nevyhovující stav vlaků nebo nevyhovující spojení. Celkově se v Jihomoravském kraji projevuje snaha, aby se role železnic v budoucnu zvýšila

Osobní vlaky u nás zastavují v průměru každých 3,5 km, na místních tratích dokonce v průměru každé dva kilometry. Nejvyšší průměrné rychlosti mají v některých úsecích hodnotu nejvýše 90 – 96 Km/h. [5]

*Tab. 11 Základní údaje o železniční dopravě, zdroj: [10]*

( k 31.12. )	2005	2006	2007	2008
Přepraveno cestujících (tis.)	180 266	183 027	184 233	177 424
Průměrná přepravní vzdálenost (km)	37	38	37	38
Přeprava věcí (tis.tun)	85 612	97 491	99 777	95 074
Lokomotivy	2 350	2 472	2 414	2 222
Motorové vozy a elektrické jednotky	1 004	998	986	963
Vozy osobní dopravy	2 479	2 397	2 215	2 149
Sedadla a lůžka	330 000	323 000	313 000	305 000
Zavazadlové vozy	526	500	392	215
Nákladní vozy	47 172	47 680	47 659	46 925

#### 4.2.2 Technický stav

Všeobecně je železniční síť České republiky velmi stará, což má fatální vliv na kvalitu tratí, rychlosti, ale i bezpečnost dopravy, což se v krajích projevuje především na místních tratích. Ze studií železniční dopravy Jihomoravského kraje vyplývá, že stav tratí s větším meziregionálním dopravním potenciálem je nevyhovující. Jedná se hlavně o tratě Brno – Přerov a Brno – Jihlava, prioritou se tedy stává modernizace těchto tras.

Celkově se tedy dá říci, že železniční síť neodpovídá svým technickým stavem a v některých případech i návaznosti požadovaným potřebám. [5]

### 4.2.3 Obslužnost

Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje (IDS JMK) je systém veřejné dopravy zahrnující vlaky, tramvaje, trolejbusy, městské a příměstské autobusové linky. Vcelku obsluhuje 88 % obyvatel Jihomoravského kraje a pokrývá 76 % jeho území. V současnosti, až na oblast Znojemska, je celý kraj začleněn do IDS JMK. Integrace železnice, která tvoří páteř systému, probíhala v pěti etapách v souvislosti s postupným rozšiřováním integrovaného systému do dalších částí kraje. Celkem IDS JMK má 578 linek z nichž 23 je vlakových.

- » etapa E1: 1. 1. 2004, Brněnsko, Blanensko, Tišnovsko, 110 obcí,
- » etapa E2A: 1. 1. 2005, Tišnovsko, 42 obcí,
- » etapa E2B: 1. 9. 2005, Slavkovsko, Rosicko, 23 obcí,
- » etapa E3A: 11. 12. 2005, Vyškovsko, 22 obcí,
- » etapa E3B: 1. 7. 2006, Ivančicko, 16 obcí,
- » etapa E3C: 1. 9. 2006, Židlochovicko, 29 obcí,
- » etapa E4: 4. 3. 2007, Boskovicko, 94 obcí,
- » etapa E4B: 28. 6. 2008, Vyškovsko – východ, Kyjovsko, 57 obcí,
- » etapa E5: 14. 12. 2008, Hodonínsko, Břeclavsko, 120 obcí,
- » v současné době se připravuje poslední rozšíření na Znojemska od 1. 7. 2010. [22]

## 4.3 Vodní doprava

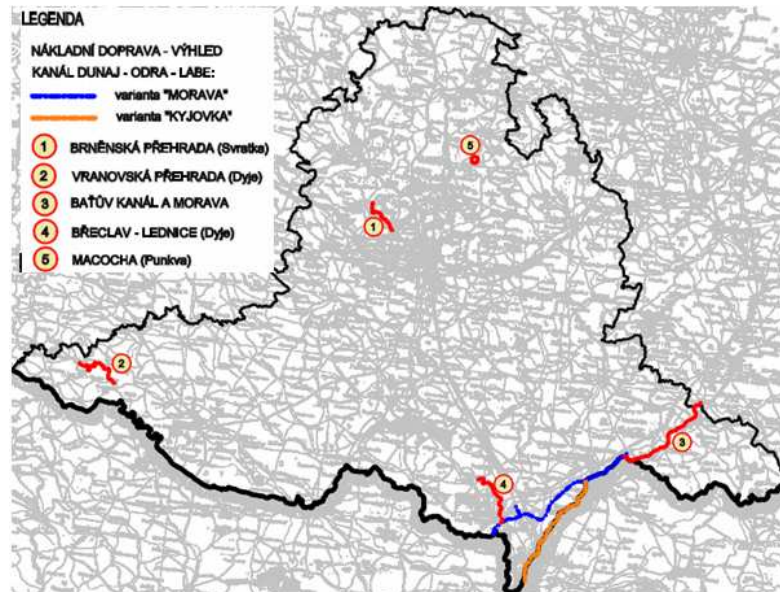
Na území Jihomoravského kraje není žádná dopravní vodní cesta (částečně zasahuje Bařův kanál) a není zde zřízen ani veřejný přístav. Podle zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě se v kraji nachází:

- » dopravně významná využitelná vodní cesta – řeka Morava od ústí řeky Bečvy až po soutok s řekou Dyjí,
- » účelová vodní cesta – Brněnská přehradní nádrž.

Současná vodní doprava na území kraje má pouze lokální charakter, který se zaměřuje na přepravu osob s turistickým a rekreačním zaměřením (Obr.7). Pro tyto účely je využívána lodní doprava na vodních plochách:

- » Brněnská přehrada a řeka Svratka – délka plavební dráhy je více než 10 km, plavba začíná v hlavním přístavu v Bystřici a pokračuje až do zastávky Veverská Bitýška a při konci vzdutí přehradní nádrže, lodní park tvoří pět lodí o kapacitě 150 až 280 cestujících,
- » Vranovská přehrada na Dyji – kvůli předpisům byl provoz motorových lodí na nádrži zastaven a po roce 2004 opět zčásti obnoven, jedná se tedy o lodě se spalovacím motorem, které mohou plout po celé ploše přehrady,
- » Bařův kanál mezi Rohatcem a Otrokovicemi – tento plavební a závlahový kanál svou většinou částí spadá do Zlínského kraje a do Jihomoravského zasahuje pouze na území Hodonínska, celková délka plavební cesty je 53,5 km, z toho 23,8 km řekou a 25,2 km plavebním kanálem, plavba je možná od Petrova až po Bělov u Otrokovic, pravidelná plavba se uskutečňuje mezi Petrovem a Starým městem u Uherského Hradiště,
- » řeka Dyje v Břeclavi a Lednice – zámecký park – na tomto úseku je provozována malá turistický vodní doprava dvěma společnostmi, první společnost provozuje rekreační plavbu třemi loděmi na Dyji a u zámeckého parku Lednice, nabízí plavbu po pěti vodních trasách a druhá společnost o stejném počtu tří lodí provozuje trasu od Břeclavi do Lednice přes Janohrad v celkovém úseku dlouhém 8 km,
- » Punkva v oblasti Macochy – zcela výjimečná plavba se uskutečňuje ode dna propasti Macocha, po podzemním úseku říčky Punkvy, až po její vyústění na povrch, délka této vodní trasy činí 0,5 km a plavbu uskutečňuje deset lodí. [8]





*Obr. 7 Vodní cesty Jihomoravského kraje, zdroj: [8]*

#### 4.4 Letecká doprava

Hlavním letištěm Jihomoravského kraje je letiště Brno - Tuřany, na kterém se uskutečňuje pravidelná i nepravidelná a také osobní i nákladní doprava. Letiště svým vybavením a technickými parametry splňuje mezinárodní standardy pro celoroční provoz všech typů letadel i za ztížených povětrnostních podmínek. Odbavení cestujících je zajištěno v moderním letištním terminálu a příletové hale.

Počet obsluhovaných destinací se rok od roku zvyšuje a tím se zvyšuje i dostupnost Brna z hlediska vyhledávání letecké dopravy. Pravidelné linky jsou odbavovány do Prahy, Londýna, Moskvy a další nepravidelné linky do Řecka, Španělska nebo Tuniska. Tento stav je pro Jihomoravský kraj velmi žádoucí, počet odbavených cestujících se stále zvyšuje v roce 2008 bylo odbaveno více než 500 tis. cestujících.

Mimo Brno – Tuřany se v kraji nachází dalších pět letišť, které mají charakter aeroklubů:

- » Břeclav – veřejné vnitrostátní letiště s travnatým povrchem, které sdružuje zájemce a přátele leteckých sportů a modelářství, provozující sportovní činnost v leteckých sportech, propaguje sportovní letectví a parašutismus, letiště je situováno 3,5 km od města Břeclav a jeho provozovatele je Aeroklub Břeclav,

- » Vyškov - veřejné vnitrostátní letiště s travnatou vzletovou a přistávací dráhou, sdružuje zájemce o letectví a modelářství, nabízí pilotní výcvik, letiště je situováno 2,5 km od Vyškova a provozovatelem je Aeroklub Vyškov,
- » Brno – Medlánky – veřejné vnitrostátní letiště jehož provozovatelem je Aeroklub Brno – Medlánky. Letiště je situováno 6,5 km od hlavního nádraží v Brně. Letiště s travnatým povrchem, se zaměřuje především sportovnímu bezmotorovému létání a letům pro veřejnost,
- » Znojmo – neveřejné provozní vnitrostátní letiště, jeho provozovatelem je soukromí vlastník, letiště je vybaveno pro sportovní provoz, nabízí hangárování, možný je provoz i vrtulníků a volných balónů, letiště je umístěno 3,5 km od Znojma,
- » Kyjov - veřejné vnitrostátní letiště s travnatým povrchem, provozovatelem je Aeroklub Kyjov, provozuje pilotní výcvik a základní bezmotorový výcvik a je komplexně vybaveno pro sportovní provoz.

V Jihomoravském kraji je také i síť heliportů HEMS (Letecká záchranná služba), která však slouží pouze k účelu přepravování pacientů a raněných osob, léků a transplantátů za účelem záchrany života.

Heliporty HEMS jsou umístěny v areálech nemocnic. Jedná se o heliporty:

- » pozemní – Boskovice, Blansko, Břeclav,
- » střešní – Brno – FDN, Brno – IBC, FN Brno, Kyjov. [8]

## 5 SWOT ANALÝZA DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY JIHOMORAVSKÉHO KRAJE

Důležitou součástí analýzy dopravní infrastruktury je vyhodnocení pomocí SWOT analýzy. Jako podklady k této analýze použiji informace vyplývající z předchozí kapitoly, tedy ze současného stavu jednotlivých druhů dopravy, jimiž jsem se zabývala.

### Silné stránky

- » Výhodná dopravní poloha s napojením na celou ČR i Evropu
- » Téměř celoplošně funkční Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje
- » Velmi hustá síť silničních a železničních komunikací
- » Letiště Brno – Tuřany se statutem mezinárodního letiště
- » Existence dokumentů důležitých pro rozvoj dopravy
- » Existence podmínek pro napojení na evropskou síť vodních cest
- » Kvalitní železniční koridory a vysokorychlostní tratě
- » Přestavba a modernizace nádražních prostorů, železničních tratí a dopravních uzlů
- » Rekonstrukce mostů v havarijním stavu

### Slabé stránky

- » Chybějící propojení mezi krajem a Vídní, jako důležitý prvek napojení na Jih
- » Nadměrné zatížení dálnice D1 a silnic I. třídy
- » Špatný technický stav silnic II. a III. třídy
- » Neuspokojivý technický stav regionálních železničních tratí
- » Nedokončená rekonstrukce železničního uzlu Brno
- » Nízké provozní využití letiště Brno - Tuřany
- » Slabá dopravní obslužnost a napojení v okrajových částech kraje
- » Chybějící rychlostní propojení D1 a budoucí R35 na sever od Brna R43
- » Nedostatek obchvatů měst
- » Pomalá realizace projektů a nedodržování termínů
- » Zhoršující se ovzduší a život obyvatel v částech kraje vlivem nadměrné dopravy
- » Vodní doprava v současnosti nemá výraznější význam

- » Vysoká intenzita dopravy na většině silničních tazích, přetížená dopravní síť
- » Obtížná dostupnost rychlé záchranné služby v některých částech kraje
- » Vysoká nehodovost způsobená špatným stavem silnic
- » Nevyhovující stav dopravních prostředků
- » Nedostatek dopravních spojení v nočních hodinách

### **Příležitosti**

- » Zájem dopravních společností o využití letiště Brno-Tuřany a rozšíření pravidelných linek po Evropě
- » Realizace připravovaných dopravních projektů celostátního a regionálního významu
- » Využití postavení v mezinárodní dopravě díky poloze na multimodálních koridorech
- » Zapojení železniční dopravy do systému vysokorychlostních tratí
- » Realizace projektu DOL a následné napojení na evropskou síť vodních cest
- » Dokončení rozšíření Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje
- » Zlepšení kvality služeb v oblasti železniční dopravy v souvislosti s konkurencí na vybraných tratích
- » Úprava a modernizace úseků s častými dopravními nehodami
- » Modernizace železničních vozových parků
- » Růst výkonů druhů dopravy příznivějších k životnímu prostředí

### **Ohrožení**

- » Nedostatek zdrojů pro financování důležitých projektů v oblasti dopravy
- » Výstražně se zvyšující intenzita tranzitu v silniční kamionové dopravě (D1 a D2)
- » Zrušení statutu veřejného mezinárodní letiště pro Brno-Tuřany
- » Zastavení přípravy a realizace projektů rychlostních komunikací
- » Zhoršující se stav komunikací a tím i dostupnost obcí
- » Nedostatek finančních prostředků pro údržbu silnic ve vlastnictví kraje
- » Vysoký podíl průjezdné dopravy obcemi zvyšuje podíl dopravních nehod
- » Problém s výkupem pozemků pro výstavbu nové silniční infrastruktury
- » Upadající železniční doprava a odliv cestujících
- » Rušení některých železničních tratí a zastávek

## 6 PROBLÉMY, CÍLE A ROZVOJ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY JIHOMORAVSKÉHO KRAJE

V první části této kapitoly se budu zabývat dopravními problémy, a to konkrétně u jednotlivých druhů dopravy Jihomoravského kraje. V další části se zabývám vymezením strategických cílů a rozvojových řešení. Závěr této kapitoly tvoří návrhy mých projektů, které by mohly přinést zlepšení infrastruktury.

### 6.1 Problémy dopravní infrastruktury

Dopravní infrastruktura se stává nevyhovující na celém území České republiky. Situace v Jihomoravském kraji na tom není jinak, kdy se nedostatky v dopravě stávají až kritickými problémy.

#### 6.1.1 Silniční doprava

**Okres Brno-město:** Krajské město Brno představuje hlavní křižovatku dopravních cest. S tímto také vznikají hlavní problémy a to zejména v souvislosti s nutností dopravního odlehčení centrální části Brna. Jedním z největších problémů města je nedostavěný velký městský okruh (silnice I/42), který je náročný jak finančně, tak i svou realizací. Dalším problémem jsou nedostavěné silniční tahy rychlostních komunikací, především západní R43 a jihozápadní R52. Sporná je diskuze vzhledem k průchodnosti připravované silnice I/43 (R43) a jejího napojení na D1.

**Okres Brno-venkov:** Charakter sítě je výrazně tranzitní. V okrese chybí přímé silniční propojení větších satelitních sídel. V tomto okresu je zásadní rozšíření nebo zkapacitnění silničního tahu Kuřim – Tišnov a urychlení a realizace výstavby R43.

**Okres Blansko:** V okrese je potřeba urychlit přípravu a realizaci rychlostní komunikace R43, která vede přes Moravskou Třebovou do východních Čech. Velkým otazníkem je zde technicky a finančně náročný projekt napojení Adamova na Blansko a Brno.

**Okres Břeclav:** Charakter sítě je především tranzitní. Plánovaná je výstavba R55 (Břeclav – Přerov) a R52 (Pohořelice - Mikulov – Rakousko). Problematické jsou přeshraniční i příhraniční silniční komunikace ve směru východ – západ, které jsou svým technickým stavem nevyhovující (Břeclav – Mikulov). Hlavní prioritou je výstavba obchvatu Břeclavi, který se stále setkává s velkými problémy při schvalování.

**Okres Hodonín:** Okres se vyznačuje intenzivní autobusovou dopravou a má silný tranzit silniční sítě, který prochází z Hodonína na Slovensko (hraniční přechod Hodonín – Holíč). Kvůli průjezdu sídly jsou problematické komunikace v Rohatci, Strážnici, Moravském Písku a Veselí nad Moravou. Prioritou je pokračování výstavby R55. Nevyhovující jsou přeshraniční komunikace na krajské i místní úrovni. U silničních komunikací I/54 a II/495 je závažným problémem průchod velkých vod, což má nepříznivý vliv na jejich technický stav.

**Okres Vyškov:** Problémem je scházející napojení na jižní část Brněnské regionální aglomerace. V současnosti je výstavbě dálnice D1 Vyškov – Hulín s následným napojením na zlínskou aglomeraci.

**Okres Znojmo:** Celková silniční infrastruktura v okrese je nevyhovující. Pro okresní město Znojmo je problematická vysoká intenzita dopravy a tudíž i chybějící obchvat. V okrese Znojmo je problémem nekvalitní silniční napojení obcí a měst na Brno. Na současnou a výhledovou intenzitu dopravy nejsou připraveny hlavní silniční tahy I/38 a I/53. Na silnici I/53 je hlavním zauzlením chybějící obchvat Lechovi a silnice jako hlavní tah je nevyhovující. Většího významu nabývají také příhraniční komunikace ve směru východ – západ, které jsou však v nevyhovujícím technickém stavu.

### 6.1.2 Železniční doprava

**Okres Brno-město:** Z hlediska železniční dopravy je Brno také hlavním uzlem, čímž dochází k přetížení. Alarmující je zastaralý a nevyhovující stav celého nádraží i vozového parku. Výstavba nového železničního nádraží vyřeší některé městské i regionální dopravní a urbanistické problémy. Dále je nutné zahájit přípravu severojižního kolejového diametru.

**Okres Brno-venkov:** Charakter železniční sítě je výrazně tranzitní. Byla dokončena rekonstrukce koridorových tratí Brno – Břeclav a Brno – Česká Třebová. Pro rozvoj integrovaného dopravního systému je potřeba vybudovat několik terminálů. Stav železniční sítě v okrese není úplně vyhovující.

**Okres Blansko:** Okresem prochází dvoukolejná trať Brno – Česká Třebová, jejíž význam je jak regionální, tak dálkový, ale stav této železniční tratě je nevyhovující z hlediska parametrů i kapacity.

**Okres Břeclav:** Železniční síť má tranzitní charakter. V okrese chybí napojení Hustopeč na železniční síť. Proběhla rekonstrukce koridorových tratí Brno – Břeclav a Břeclav – Přerov, v současnosti se dokončuje modernizace uzlu Břeclav.

**Okres Hodonín:** Železniční síť má i do značné míry tranzitní charakter. Stav tratí zlepšila rekonstrukce koridorové trati Břeclav – Přerov, však stav dalších železnic je nedostatečný. Problémem na trati Brno – Trenčianská Teplá je průchod velkých vod v daném území.

**Okres Vyškov:** Problematická je přetížená trať Brno – Přerov, je nevyhovujícím stavem i kapacitou, jelikož trať je jednokolejná. Řešení představuje rozvojový záměr modernizace a vybudování vysokorychlostní tratě.

**Okres Znojmo:** Železniční síť v okrese je zcela nevyhovující. V okrese Znojmo je špatné napojení obcí na železnici a celkově špatné spojení na města Brno i Břeclav.

### 6.1.3 Vodní doprava

Hlavním problémem vodní dopravy v kraji je, že její charakter je pouze rekreační. Tento problém by mohl vyřešit průplavní vodní koridor Dunaj – Odra – Labe, který má mezinárodní význam. S tímto projektem je však spojena řada otazníků, týkajících se financování, modernizace a výstavby vodní cesty a v neposlední řadě neexistující přístaviště a překladiště. Dá se tedy říci, že tento projekt stojí na spolupráci s okolními státy a vybudování logistického centra v Břeclavi, které by v budoucnu mohlo hrát důležitou roli v oblasti vodní dopravy.

Dalším problémem jsou nezcela vyhovující stavy lodí v rekreační a turistické vodní dopravě. Rekreační plavba je v kraji vcelku hodně využívána, proto by se mohla zlepšit

údržba a stav lodí, popřípadě i navýšení kapacit cestujících. Také by se mohly rozvinout poskytované služby např. přeprava cestujících s kolem nebo večerní plavby se zábavou a podobně.

#### **6.1.4 Letecká doprava**

Vedlejší letiště nemají v regionálním měřítku pro kraj význam, jedinou změnou by mohlo být změna statusu letiště Znojmo z neveřejného na veřejné vnitrostátní letiště.

Z hlediska letecké dopravy je hlavním úkolem letiště Brno – Tuřany navýšení pravidelných i nepravidelných linek a tedy celkové navýšení přepravních výkonů letiště. Další plánovanou změnou z hlediska času je rozšíření letové haly pro absorbování většího objemu cestujících. Problémem letiště Brno – Tuřany je nevyhovující napojení na kombinovanou dopravu.

### **6.2 Cíle a rozvoje dopravní infrastruktury**

V této části vymezují na základě SWOT analýzy tři strategické cíle, priority a rozvojové řešení týkající se především silniční a železniční dopravy a částečně také vodní. V projektech vycházím ze strategických a dopravních dokumentů kraje.

#### **Strategický cíl č.1 Propustnost a dostavba silniční sítě**

Pro každý region je velmi důležité mít dostatečnou dopravní páteřní síť s napojením na vnitrostátní i mezinárodní dopravní cesty. Toto napojení je důležité z hlediska dostupnosti regionu i jeho celkového rozvoje. Některé projekty v této oblasti jsou již realizovány a další jsou ve fázi zpracování a přípravy.

##### **Priority**

1. Výstavba rychlostních komunikací R52 a R43
2. Výstavba obchvatu města Břeclav a Hodonín



**Priorita č.1 – Výstavba rychlostních komunikací R52, R43**Rychlostní silnice R52 (Pohořelice – Mikulov – Rakousko)

Pro rozvoj Jihomoravského kraje je výstavba této rychlostní komunikace z budoucího hlediska považována za klíčovou. V současnosti je R52 v provozu v úseku Brno – Pohořelice a další části by se měly stavět v průběhu let 2010 – 2014, v celkové délce 23,1 km a to ve 3 etapách:

- » I. etapa (Pohořelice – Ivaň) – Tato stavba představuje dostavbu stávající silnice I/52 v úseku Pohořelice – Ivaň, a to od km 16,100 po km 23,000. Začátek výstavba je plánován od roku 2010 do roku 2013 a to v celkové délce úseku 6,9 km. Na většině trasy proběhne rozšíření stávající silnice na směrově dělenou čtyřproudovou komunikaci a je plánovaná mimoúrovňová křižovatka Ivaň (MÚK) se silnicí III/41621 Pasohlávky – Ivaň,
- » II. etapa (Ivaň – Perná) – Je projektována od km 23,000 – 31,000. Výstavba je plánována v období 2011 – 2014 v celkové délce 8 km. Trase povede od MÚK Ivaň, okolo Pasohlávek, Nových Mlýnů a končí za MÚK silnice II/420 u Horních Věstonic,
- » III. etapa (Perná – státní hranice ČR/Rakousko) - Stavba zahrnuje 8,2 km dlouhý úsek rychlostní silnice s počátkem v km 31,000 – 39,200. Výstavba je plánována v období 2011 – 2014. V počátku je silnice vedena v trase původní silnice I/52, jižní napojení Mikulova na R52 je zajištěno ve směru Nových Mlýnů a z Rakouska MÚK.

Na celém úseku jsou plánovány čtyři MÚK, tři mosty a jedno Středisko údržby rychlostní silnice. Intenzita dopravy by ve plánovaném středu činila 18 tis. aut./24 h. Trasa kopíruje současnou I/42, vede z Pohořelic přes Nové mlýny až k městu Mikulov, kde v budoucnu vytvoří obchvat města. Po dokončení se R52 napojí na rakouskou dálnici A5, která povede až připravovaný okruh kolem Vídně S1. Vytvořilo by se tak přímé spojení mezi Brnem a Vídní (Obr.8). [23]

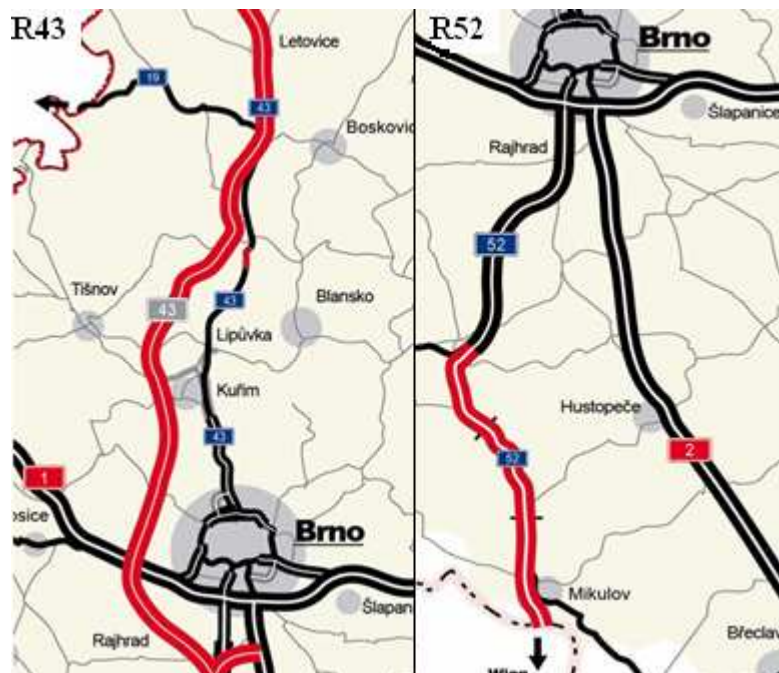
Rychlostní silnice R43 (jihozápadní agenda)

Silnice R43 přinese užitek hned z několika hledisek. Dojde k zlepšení dopravní dostupnosti a prostupnosti v rámci silniční sítě ČR, sníží se dopravní zatížení dálnice D1 a města Brna.

R43 propojí tahy dálnice D1 Praha – Brno a rychlostní silnici R35 Hradec Králové – Olomouc. Předpokládaná výstavba prvního úseku silnice začne nejdříve po roce 2014 a celková délka je plánovaná na 78,4 km v závislosti na přesném vedení silnice. Projekt je rozdělen v 5 etapách:

- » Troubsko – Kuřim (18,2 km),
- » Kuřim – Černá Hora (13,7 km),
- » Černá Hora – Svitávka (9,4 km),
- » Svitávka – hranice JMK (16,4 km),
- » Hranice JMK – Staré město u Moravské Třebové (20,8 km).

Trasa bude začínat MÚK v Troubsku, kde se odpojuje od dálnice D1. Dále prochází směrem na sever přes region Svitavsko a u Starého Města u Moravské Třebové se napojí na budoucí rychlostní silnici R35. Po úseku trasy je plánováno 13 MÚK, odpočívadlo a jedno Středisko údržby rychlostní silnice. Intenzita dopravy by ve plánovaném středu činila 15 tis. aut./24 h. Při hladkém průběhu realizace by mohla být celá rychlostní silnice R43 průjezdná v roce 2018 (Obr.9). [23]



Obr. 8 a 9 Mapa – Plánovaná výstavba R43 a R52, zdroj:

[23]

## **Priorita č.2 – Výstavba obchvatu města Břeclav a Hodonín**

### Obchvat města Břeclav

Pomocí výstavby obchvatu města Břeclav by došlo k lepší propustnosti města a k odlehčení dopravní intenzity, která v současnosti dospěla díky tranzitní dopravě a nadměrnému zatížení až do kritického stavu. Výstavba obchvatu by odlehčila dopravu téměř o 15% a po dokončení R55 až o 30%, jedná se tedy zejména o tranzitní obchvat, který pomůže odlehčit městskému provozu. Realizace obchvatu je plánovaná na období 2011 – 2015 v celkové délce 13,1 km. Stavba obchvatu je rozdělena do 3 etap realizovaných ročními odstupy.

Zásadní otázkou v tomto projektu je, zda se bude jednat pouze o dvouproudový obchvat s těžkou realizací nebo čtyřproudový obchvat s napojením na Rakousko. Projekt provází hned několik problémů a to zejména ekologičtí aktivisté, kteří se snaží prosadit čtyřproudové uspořádání s propojením D2 a rakouskou dálniční sítí, která by však ve své realizaci nahradila plánovanou R52 (Obr.10). [23]

### Obchvat města Hodonín

Problém intenzity dopravy v městě Hodonín je obdobný jako u města Břeclav. Stávající vedení cesty středem města je zcela nevyhovující. Hodonín se prostřednictvím spojení s Holíčem potýká s nadměrnou tranzitní zátěží, což má neblahý vliv na dopravní zatížení městských komunikací a jejich technický stav.

Navržená trasa povede jihozápadním okrajem města a její délka bude činit 3,4 km. Výstavba povede z hraničního přechodu Slovenské republiky (Holíč) na most přes řeku Moravu, přes průmyslovou zónu města a napojí se na stávající silnici I/55 pomocí MÚK. Prostřednictvím obchvatu dojde k mezistátnímu spojení se Slovenskou republikou a také k zajištění podnikatelských ploch (Obr.11). [23]



*Obr. 10 a 11 Mapa – Plánovaná výstavba obchvatů měst Břeclav a Hodonín,  
zdroj: [23]*

### **Financování**

Všechny projekty ve strategickém cíli č.1 se nacházejí v přípravné fázi a jejich financování zatím nebylo schváleno, ale již teď lze s jistotou říci, že se bude jednat o projekty, které budou velmi finančně náročné a jejich individuální výstavby budou přesahovat sumy vyšší než 500 mil. Kč. Další spornou otázkou je, zda vůbec bude možné všechny tyto projekty realizovat, jelikož kraj vzhledem k hospodářské krizi nemá dostatek finančních prostředků a tím by se realizace výrazně posunula nebo k ní vůbec nedojde. Cílem v této oblasti je tedy zajistit si potřebné spolufinancování z fondů Evropské unie. Pro prioritu č.1 v OP Doprava by se jednalo o specifický cíl „Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T“, kdy je pro aktuální období 2007 – 2013 vyčleněno 1,61 mld. eur, což by mohlo napomoci realizaci.

### **Strategický cíl č.2 Modernizace železniční infrastruktury**

Z hlediska udržitelnosti a rozvoje železniční dopravy je důležitá modernizace hlavních železničních tratí a uzlů. Z budoucího hlediska lze očekávat posílení pozice kraje v síti dálkových dopravních tras, jelikož Brno je navrženo jako uzlový bod sítě vysokorychlostních tratí, zahrnujících nejvýznamnější stávající spojení.

#### **Priority**

1. Přestavba železničních uzlů Brno a Břeclav
2. Modernizace traťového úseku Blažovice – Nezamyslice

## **Priorita č.1 – Přestavba železničních uzlů Brno a Břeclav**

### Brno - 1. část odstavného nádraží, I. etapa

Z důvodu nákladného financování a dlouhé doby realizace, je odsunutí železničního uzlu Brno rozděleno do 3 etap. Projekt Brno – 1. část odstavného nádraží, I.etapa je jeden z největších a nejnákladnějších projektů realizovaných v kraji. Cílem etapy je vybudování staveb samostatného technologického provozního celku v lokalitě železniční stanice Brno - Horní Heršpice, jako I. etapy v rámci přestavby celého železničního uzlu Brno.

Náplní 1. části odstavného nádraží je vybudování zařízení nezbytně nutných zařízení pro čištění, údržbu a opravy osobních vlakových souprav a elektrických jednotek (celkové vybudování nových kolejí pro venkovní i vnitřní čištění vagónů, haly pro provozní ošetření, údržbu a opravy vozů a el. jednotek). Stavba je takticky umístěna, aby bylo možné plně využít areál při stávající poloze osobního nádraží, tak při jeho budoucí odsunuté poloze. K celkové rekonstrukci železniční stanice Brno - Horní Heršpice dojde v dalších etapách odsunutí železničního uzlu Brno.

Tento projekt není spolufinancován z Fondů EU. Zadavatelem je Správa železniční dopravní cesty a na spolufinancování se podílí SFDI. Celkové schválené náklady na projekt činí 3,332 mld. Kč. [24]

### Rekonstrukce železničního uzlu Břeclav

Železniční uzel Břeclav má mimořádné postavení, jelikož se na něm křižují Pan - evropské koridory č. IV a VI. Důvodem projektu rekonstrukce železničního uzlu Břeclav je celkové přetížení, nedostatek kolejišti, ale i zastaralé technologické zařízení.

Cílem rekonstrukce železničního uzlu Břeclav je zrychlení průjezdu vlaků ve směru Vídeň – Brno a Vídeň – Přerov při současném zachování stávajícího zabezpečovacího zařízení. Při návrhu projektu byly zahrnuty i stavby realizované modernizací traťového úseku státní hranice Rakousko – Břeclav – Vranovice, Břeclav – Hodonín a modernizace trati Břeclav – státní hranice Slovensko, čímž byly stanoveny podmínky pro přeměnu uzlu.

Realizace projektu probíhá v období 2007 – 2010 a celkově dojde k rekonstrukci jednoho pěšího podchodu, čtyř mostů a čtyř propustek.

Modernizace se bude týkat zejména rekonstrukce osobního nádraží s cílem navýšit počet nástupních hran na 12 pro zajištění odbavení vlaků ve více směrech. Tento cíl zahrnuje rekonstrukci, prodloužení a rozšíření stávajících nástupiště, výstavbu nového ostrovního nástupiště, prodloužení a rekonstrukce podchodu s tím spojené vybudování výtahů, rekonstrukci koridorových kolejí a položení kolejí u nových nástupišť. V oblasti rekonstrukce přednádraží a severního zhlaví bude rekonstrukcí dosaženo zvýšení rychlosti z dnešních 80 km/h na 130 km/h.

Tento projekt je spolufinancován z OP Doprava, byl schválen v rámci prioritní osy „Modernizace železniční sítě TEN-T“ a oblasti podpory „Modernizace a rozvoj železničních tratí sítě TEN-T včetně železničních uzlů“. Příjemcem dotace je SŽDC a na spolufinancování se podílí SFDI. Celkové schválené náklady na projekt činí 2,678 mld. Kč a z toho příspěvek EU je 1,899 mld. Kč. [24]

## **Priorita č.2 – Modernizace traťového úseku Blažovice - Nezamyslice**

### Modernizace traťového úseku Blažovice – Nezamyslice

Tato výstavba je jednou ze tří staveb spadajících do modernizace traťového úseku Brno – Přerov. Úsek Brno – Přerov je součástí modernizace v ose Vídeň – Brno – Varšava a má tudíž evropského význam. Úsek Blažovice – Nezamyslice se nachází na území Jihomoravského a Olomouckého kraje v celkové délce 36,5 km. Hlavním problémem je jednokolejnost tratě na většině úseku, tudíž doba přepravy se poněkud prodlužuje a není dosahováno požadovaných výkonů.

Hlavním prioritou projektu je vybudování vícekolejové tratě s cílem zkrátit jízdní dobu na úseku Přerov – Brno a zvýšit traťovou rychlost téměř do 200 km/hod. Díky výstavbě dojde ke snížení negativních vlivů na životní prostředí a to pomocí protihlukových stěn. Také se zvýší bezpečnost železničního provozu, bezpečnost cestujících prostřednictvím nových nástupišť s přístupem pro osoby se sníženou schopností pochybu a orientace. Všechny dopravní v úseku Blažovice – Nezamyslice budou vybaveny novým informačním systémem pro cestující.

Tento projekt je spolufinancován z OP Doprava a byl schválen v rámci programu Transevropské dopravní sítě (TEN-T). Příjemcem dotace je SŽDC a na spolufinancování se podílí SFDI. Celkové schválené náklady na projekt činí 381,7 mil Kč a z toho příspěvek EU činí 173 mil. Kč. [24]

### **Strategický cíl č.3 – Rozvoj vodní dopravy**

Vodní doprava nepatří mezi klíčové v kraji, ale vytvořením dopravní cesty by se její pozice posílila. Pomocí dopravních cest by bylo možné přepravovat nadměrné náklady, došlo by k výstavbě přístavišť a tudíž k vyšší zaměstnanosti.

Priorita

1. Realizace projektu Dunaj – Odra – Labe.

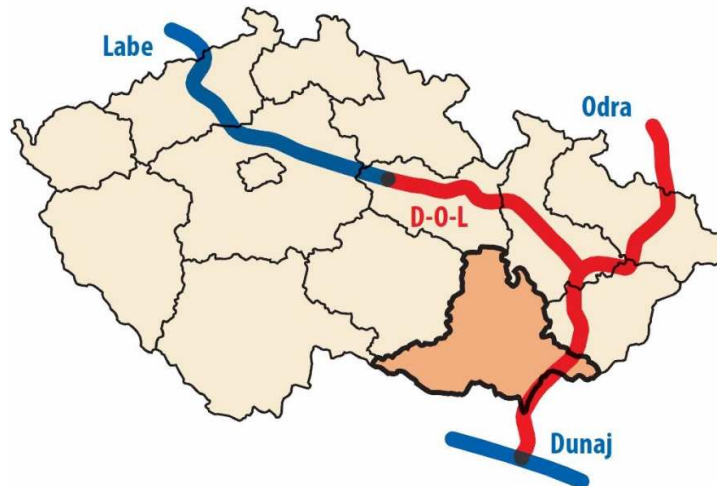
#### **Priorita č.1 – Realizace projektu Dunaj – Odra - Labe**

Celé průplavní spojení Dunaj – Odra – Labe (DOL) je spíše evropským projektem s velmi nesnadným způsobem realizace. Z pohledu kraje lze očekávat pozitivním dopad zejména pro území dnešních okresů Hodonín a Břeclav (např. v souvislosti s výstavbou logistického centra v Břeclavi).

Stavba vodního koridoru je rozdělena na 4 etapy:

- » 1. etapa - zahrnuje Napojení jižní Moravy na Dunaj vodní cestou a Splavnění Odry do Ostravy, zde by měla být umožněna plavba po řece Odře až k Bohumínu (2014),
- » 2. etapa - je propojení Hodonína a Přerova, zde by bylo využito převážně úprav, jež byly provedeny při stavbě Baťova kanálu,
- » 3. etapa - propojení Přerova a Ostravy,
- » 4. etapa - propojení Přerova, Olomouce a Pardubic.

Pro Jihomoravský kraj tento projekt znamená vybudování koncového přístavu na jeho území a pro Českou republiku znamená napojení na síť dokonalých evropských vodních cest prostřednictvím dunajské magistrály. V budoucnu tak možná bude dosaženo rozvoje českých vodních cest a jejich samotnou existenci. [5]



Obr. 12 Vodní koridor Dunaj - Odra - Labe, zdroj: [8]

### 6.3 Navrhované projekty v Jihomoravském kraji

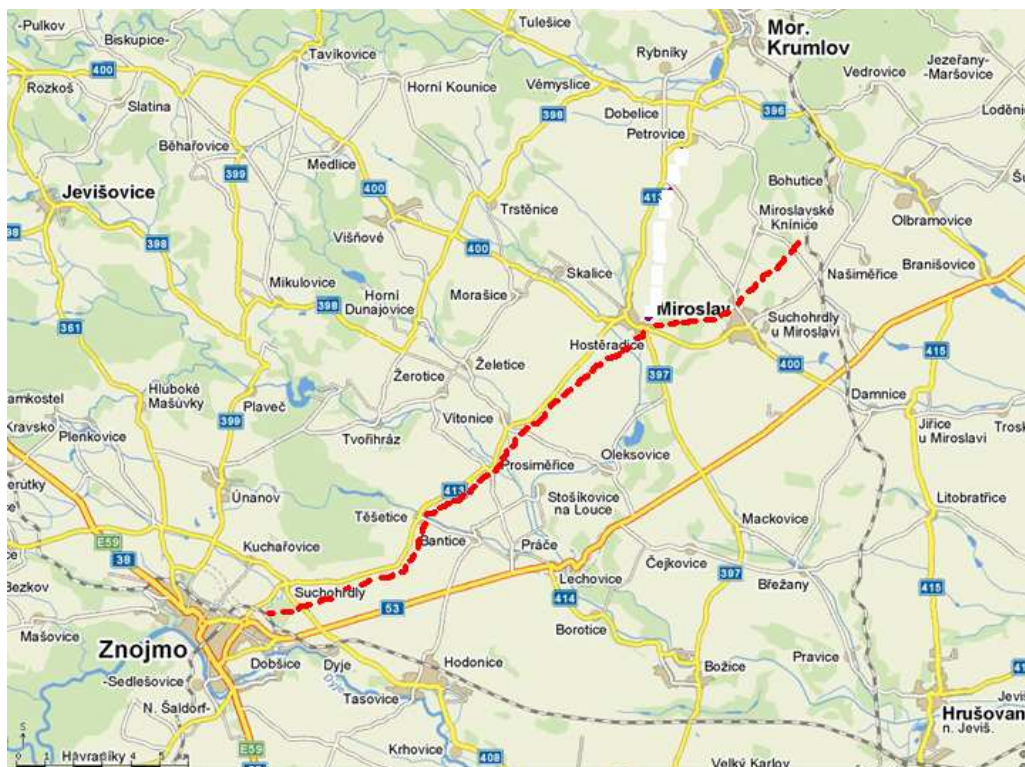
V této části popisují projekty, který by mohly přinést zlepšení dopravní infrastruktury Jihomoravského kraje.

#### Projekt č.1 - Výstavba železniční tratě Znojmo – Bohutice (napojení na Moravský Krumlov - Brno)

Hlavním důvodem tohoto projektu je nevyhovující železniční napojení Znojma na Brno. Cestovat vlakem ze Znojma lze buď přes Břeclav, kdy celková cesta trvá v průměru 150 minut nebo s přestupem v Hrušovanech nad Jevišovkou a Miroslavy v délce 120 minut. Celkově v porovnání s autobusem, kdy cesta trvá v průměru 70 minut, jsou tyto cesty vlakem nesrovnatelné.

Trasa železnice: Znojmo – Suchordly – Těšetice – Prosiměřice – Hostěradice – Miroslav – Miroslavské Knínice - Bohutice (Obr.13)





*Obr. 13 Návrh výstavby železniční sítě*

Celková délka trasy by činila přibližně 30 km. S napojením na Moravský Krumlov by cesta vlakem do Brna byla přibližně 77 km dlouhá. Osobním vlakem by cesta mohla trvat přibližně 80 minut, případnými spěšnými vlaky nebo rychlíky by se cesta zkrátila na 50 minut. Pro tento projekt by byla možnost spolufinancování z fondů Evropské Unie a to z OP Doprava se specifickým cílem „Výstavba a modernizace regionálních sítí drážní dopravy“.

Přínosy: Vzhledem k železničnímu propojení by se zlepšila dostupnost města Brna pro obyvatele Znojemska i dalších obcí a měst po celé trase železnice. Tato železniční trasa je také vyhovující z hlediska brzkého zavedení Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje do okresu Znojma, kdy by cestující mohli využívat měsíční či časové jízdenky a tímto způsobem také kombinovat dopravu v rámci IDS JMK.

Negativa: Problémem při výstavbě je rozhodně finanční náročnost projektu, dále by mohl nastat problém s vlastnictvím pozemků na místech výstavby a v neposlední řadě hustá silniční síť, přes kterou by bylo potřeba vést železniční přejezdy nebo i mosty.

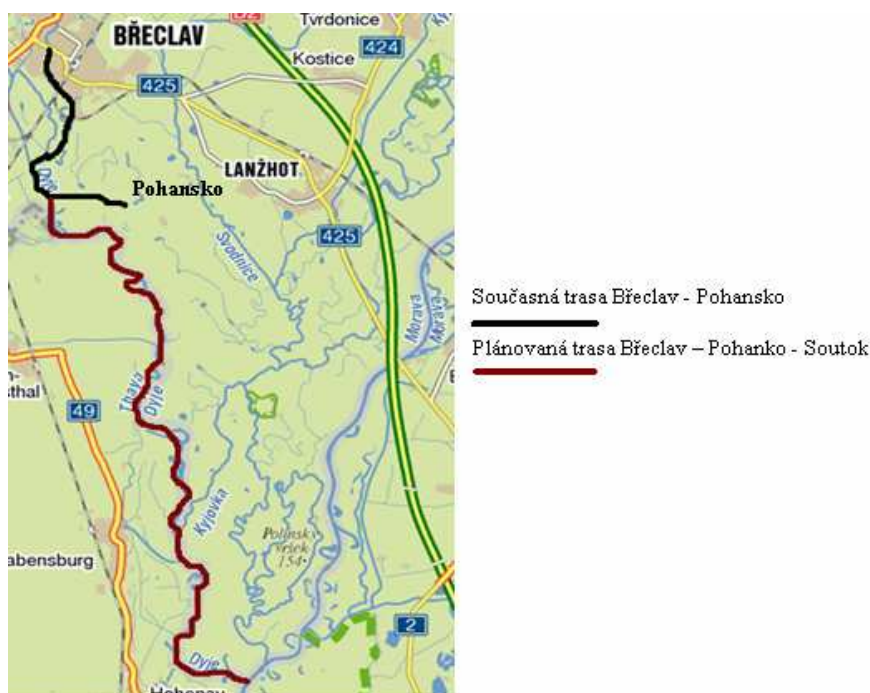
### Projekt č.2 – Rozšíření rekreační dopravní trasy Břeclav – Soutok Moravy a Dyje

V současnosti je plavba realizovaná na úseku Břeclav – Pohansko. Vyhlídková plavba začíná z přístavu u Kulturního domu Břeclav na řece Dyji a končí v jejím slepém rameni nedaleko empírového záměčku Pohansko. Celková délka trasy je přibližně 4 km a doba plavby je 1 hodina. Nevýhodou je, že se plavba musí objednat předem a je maximálně pro 12 osob.

Navrhovaná část by měla pokračovat z Pohanska, lužními lesy až na soutok řek Moravy a Dyje (Obr.14). Tento projekt by vyžadoval vybudování menšího přístaviště poblíž soutoku řek, cestující by tak si tak mohli zajít na soutok pěšky a částečně si projít okolí soutoku. Celková trasa by se prodloužila z 4 km na 14 km a doba plavby by se prodloužila až na cca 3-4 hodiny, jednalo by se tedy o celodenní výlet. Mohly by se rozšířit i služby, a to například přeprava kol, tudíž by se cyklisté mohli přepravovat pouze jednosměrně.

Přínosy: Celkově by projekt nebyl finančně náročný, jednalo by se tedy o vybudování menšího přístaviště a popřípadě zakoupení lodí s větší kapacitou.

Negativa: Otázkou je zda by navrhovaná trasa přilákala větší počet zájemců a zda by byli ochotni platit vyšší jízdné.



Obr. 14 Návrh rozšíření vodní trasy

Tento projekt by mohl být spolufinancován z OP Doprava a to konkrétně z prioritní osy „Podpora multimodální nákladní přepravy a rozvoj vnitrozemské vodní dopravy“.

Další možností rozvoje této trasy je až do Rakouska. Jednalo by se projekt realizovaný na základě mezinárodní spolupráci, vytvořila by se tak dopravní cesta mezi městy a mohlo by dojít k většímu rozvoji cestovního ruchu.

### **Projekt č.3 Rekonstrukce nebezpečného úseku Kyjov – Veselí nad Moravou**

O riziku nebezpečnosti silniční infrastruktury rozhoduje poměr tragických nehod, které se v dané oblasti vyskytly a hustoty dopravy. Nejnebezpečnější silnicí v Jihomoravském kraji je silnice I/54 na úseku Kyjov – Veselí nad Moravou, která byla podle průzkumu vyhodnocena jako vysoce riziková. Nejvyšší intenzity dopravy v úseku se pohybují okolo 11 tis.voz/24 hod.

Vysoká nehodovost je ovlivněna kopcovitým terénem Ždánického lesa, přetížeností silniční sítě I/54, vysokou mírou kamionové dopravy a nevyhovujícími technickými parametry některých částí komunikace.

Hlavním cílem projektu je zvýšení bezpečnosti silničního provozu a snížení nehodovosti.

**I. varianta** – Začátek rekonstrukce cesty zahrnuje výstavbu ochvatu vedenou jižně od města Kyjova, který by ulehčil přetíženému městu hlavně od kamionové dopravy. Dále by se jednalo o rekonstrukci úseku od obchvatu Kyjova až do Veselí nad Moravou (kromě úseku Vracov – Bzenec, který byl rekonstruován v roce 2005 – 2007). Rekonstrukce zahrnuje opravy a rozšíření komunikací, zvýšení přehlednosti na nebezpečných úsecích, zdrsnění povrchu pomocí mikrokoberců nebo příčného drážkování a přidání značek upozorňující na kritická místa.

**II. varianta** – Tato varianta také začíná jižním obchvatem města Kyjova a pak následně vytváří jeden velký obchvat (okolo Vlkoše, Vracova a Bzence), tedy novou komunikaci vedoucí až do Moravského Písku. Tato varianta je perspektivnější, vzhledem k obchvatům zmizí hodně aut z ohrožených obcí a doprava v nich se zklidní. Dalším pozitivem by bylo budoucí napojení velkého obchvatu na R55, které výstavba je součástí blízké budoucnosti a tudíž by nedošlo k dalšímu nadměrnému zatížení obcí a zvýšení nehodovosti.



*Obr. 15 Návrhy rekonstrukce silnice I/54 v úseku Kyjov - Veselí nad Moravou*

Tento projekt by bylo možné spolufinancovat z OP Doprava z prioritní osa „Modernizace silnic I. třídy mimo TEN-T“ se specifickým cílem „Rekonstrukce a modernizace na silnicích I. třídy mimo TEN-T“.

## ZÁVĚR

Podle mého názoru lze říci, že dopravní infrastruktury v Jihomoravském kraji je dostačující, avšak ne zcela vyhovující. Přes kraj prochází důležité trasy evropského i vnitrostátního charakteru, což má pro kraj pozitivní význam především v oblasti rozvoje, tak i v oblasti posílení konkurenceschopnosti mezi regiony.

Ve své práci jsem se zaměřila na jednotlivé druhy dopravy a to především silniční, železniční, vodní a leteckou. Na základě zjištěných informací jsem provedla analýzu, a zhodnotila současný stav dopravy.

Hustota silniční sítě v kraji je dostačující, avšak její současný stav není zcela uspokojivý. Hlavním problémem silniční dopravy je nadměrné zatížení důležitých dopravních tepen a měst, kritický technický stav silnic a nedostačující napojení oblastí periferie na rychlostní síť. Především je tedy nutné vytvářet kvalitní projekty a získávat finance na jejich realizaci.

Železniční doprava je jednou z nejdůležitějších doprav v kraji. V současnosti však její vývoj není naprosto příznivý. Celkově se v Jihomoravském kraji projevuje snaha, aby se role železnic v budoucnu opět zvýšila a to například zavedením IDS JMK, kde železniční tratě tvoří páteř tohoto systému.

Vodní doprava v kraji má pouze turistický a rekreační charakter. Tento stav by se mohl změnit realizací projektu DOL, který by vytvořil průplav přes území kraje a celé České republiky. Vznikla by tak dopravní cesta umožňující napojení na nejvýznamnější evropské přístavy.

V oblasti letecké dopravy je situace uspokojivá. Na území kraje se nachází pět letišť zájmového charakteru a mezinárodní letiště Brno – Tuřany. Hlavním cílem letiště Brno – Tuřany je zvyšování přepravních výkonů a tomu by mohlo napomoci plánované rozšíření letecké haly a zlepšení dopravního napojení na letiště.

Pro celkový rozvoj Jihomoravského kraje je důležité budování infrastruktury, jak pro rozvoj jednotlivých obcí a měst, tak pro rozvoj podnikání. Vzhledem k vysoké investiční náročnosti dopravních projektů v jednotlivých druzích dopravy, je pro kraj nezbytné soustředit finanční prostředky na projekty, které jsou nejpodstatnější a mají největší význam.

Realizované projekty by měly přinést požadované zlepšení současného stavu dopravní infrastruktury a poskytnout řadu pozitiv. Mimo jiné měl by se zlepšit technický stav dopravních cest, propustnost obcí a měst, dostupnost oblastí periferie, snížení intenzity dopravy ve větších městech prostřednictvím výstavby obchvatů, zkvalitnění dopravní obslužnosti, rozvoj vodní dopravy a zvýšení výkonů letecké dopravy.

Ve své práci jsem vycházela hned z několika strategických dokumentů Jihomoravského kraje, jednalo se o Program rozvoje kraje, Strategie rozvoje kraje a General dopravy. Jihomoravský kraj má tedy řadu rozvojových dokumentů, které se zabývají dopravou a dopravní infrastrukturou, doprava se tudíž stává prioritou pro rozvoj kraje jako takového.

## SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

### Literární zdroje

- [1] Bílá kniha – *Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout*. Komise evropských společenství, Brusel 19.9.2001, 105 s.
- [2] BRINKE, Josef. *Úvod do geografie dopravy*. 1. vyd. Praha: Karolinum, 1999. 112 s. ISBN 80-7184-923-5.
- [3] Český statistický úřad Brno. *Statistická ročenka Jihomoravského kraje 2009*. Brno, 2009. 400 s. ISBN 978-80-250-1982-5.
- [4] Garep spol. s r.o., Vysoké učení technické v Brně. *Strategie rozvoje Jihomoravského kraje*. Brno, Krajský úřad Jihomoravského kraje, 2006. 399 s.
- [5] Garep spol. s r.o., Vysoké učení technické v Brně, Masarykova univerzita v Brně. *Program rozvoje Jihomoravského kraje na období 2010-2013*. Brno: Krajský úřad Jihomoravského kraje, 2010. 195 s.
- [6] Hájek, O. I. sborník referátů z odborné konference na téma "Dopravní obslužnost a technologie ve vztahu k regionálnímu rozvoji": 27. května 2005 ve Zlíně. Zlín: Univerzita Tomáše Bati, 2005. 101 s. ISBN 80-7318-351-X.
- [7] HANOUSEK, František. *Základy dopravy a přepravy*. České Budějovice: Střední odborná škola veterinární a zemědělská, 2001. 102 s.
- [8] IKP Consulting Engineers. *General dopravy Jihomoravského kraje*. únor 2006. Brno: Krajský úřad Jihomoravského kraje, 2006. 100 s.
- [9] Ministerstvo dopravy. *Dopravní politika pro léta 2005-2013*. Kněžves u Prahy: M.I.B. production service, 2005. 62 s. ISBN 70-256-211-3.
- [10] Ministerstvo dopravy. *Ročenka dopravy České republiky 2008*. Praha: M.I.B. print, 2009. 170 s. ISBN 1801-3090.
- [11] Odbor regionálního rozvoje Jihomoravský kraj, Regionální rozvojová agentura Jižní Moravy. *Strategie rozvoje kraje: Jihomoravský kraj*. Brno, 2006. 60 s.
- [12] ONDŘÍŠKOVÁ, I. *Silniční doprava*. 1. vyd. Kyjov: Střední odborná škola Kyjov, 2005. 30 s. ISBN 978-80-7338-057-1.

- [13] PATRIK, Miroslav, et al. *Dopravní politika Jihomoravského kraje a Dolních Rakous: stav po deseti letech: Sborník příspěvků z česko-rakouského odborného semináře*. 1. vyd. Brno: ZO ČSOP, 2007. 76 s. ISBN 978-80-254-0.
- [14] PÁNA, Lubomír, SOMR, Miroslav. *Metodika a metody výzkumu*. 1. vyd. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2007. 164 s. ISBN 978-80-86708-52-2.
- [15] PELTRÁM, Antonín, et al. *Dopravní politika*. 1. vyd. Bělá pod Bezdězem: Nakladatelství Máchova kraje, 2003. 200 s. ISBN 8090173063.
- [16] ŠVADLENKA, Libor, et al. *Dopravní a spojová soustava*. 1. vyd. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2006. 136 s. ISBN 80-7194-911-6.
- [17] WOKOUN, René, et al. *Úvod do regionálních věd a veřejné správy*. 2. rozš. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2008. 455 s. ISBN 978-80-7380-086-4.
- [18] ZELENÝ, Lubomír, PEŘINA, Luboš. *Doprava: Dopravní infrastruktura*. 1. vyd. Praha: Vysoká škola ekonomická v Praze, 2000. 106 s. ISBN 8024501104.
- [19] Zdravotní ústav se sídlem v Brně, Krajský úřad Jihomoravského kraje. *Životní podmínky a jejich vliv na zdraví obyvatel Jihomoravského kraje*. Brno: Krajský úřad Jihomoravského kraje, 2006. 207 s. ISBN 80-239-8219-2.

### Internetové zdroje

- [20] ČSÚ, Brno [online]. 1.4.2010. Statistický bulletin - Jihomoravský kraj za rok 2009. Dostupné z WWW: <<http://www2.czso.cz/xb/edicniplan.nsf/p/641302-09>>.
- [21] ČSÚ, Brno [online]. 9.4.2010. Český statistický úřad. Dostupné z WWW: <[http://www.czso.cz/xb/redakce.nsf/i/demograficky\\_vyvoj\\_v\\_jihomoravskem\\_kraji\\_v\\_roce\\_2009\\_%28predbezne\\_udaje%29](http://www.czso.cz/xb/redakce.nsf/i/demograficky_vyvoj_v_jihomoravskem_kraji_v_roce_2009_%28predbezne_udaje%29)>.
- [22] *Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje* [online]. 2009. Stručně o IDS JMK. Dostupné z WWW: <<http://www.idsjmk.cz/strucne.aspx>>.
- [23] Ředitelství silnic a dálnic. *Silnice na jižní Moravě* [online]. 2009. Plánované stavby a záměry ŘSaD ČR v Jihomoravském kraji. Dostupné z WWW: <[http://www.silnicenamorave.cz/?page\\_id=6](http://www.silnicenamorave.cz/?page_id=6)>.



- [24] *Správa železniční dopravní cesty* [online]. 2009. Přehled staveb. Dostupné z WWW: <<http://www.szdc.cz/modernizace-drahy/prehled-staveb.html>>.

### **Zákony**

- [25] Zákon č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury
- [26] Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích
- [27] Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění živnostenského zákona
- [28] Zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě
- [29] Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě
- [30] Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách

**SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK**

CO	Oxid uhelnatý
ČR	Česká republika
DOL	Vodní cesta Dunaj – Odra – Labe
EU	Evropská unie
HDP	Hrubý domácí produkt
HEMS	Letecká záchranná služba
IDS	Integrovaný dopravní systém
JMK	Jihomoravský kraj
MHD	Městská hromadná doprava
MÚK	Mimoúrovňové křížení
NO <sub>2</sub>	Oxid dusičitý
NUTS	Klasifikace územních celků
ORP	Obec s rozšířenou působností
PM	Prach
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
UNESCO	Organizace OSN pro výchovu, vědu a kulturu
VMO	Velký městský okruh
VOC	Volatelní organické látky

**SEZNAM OBRÁZKŮ**

<i>Obr. 1 Mapa - Administrativní členění Jihomoravského kraje, zdroj: [3] .....</i>	<i>26</i>
<i>Obr. 2 Vývoj počtu obyvatel v Jihomoravském kraji v letech 1991-2009, zdroj: [21] .....</i>	<i>29</i>
<i>Obr. 3 Mapa - Silniční síť Jihomoravského kraje, zdroj: [11] .....</i>	<i>38</i>
<i>Obr. 4 Intenzita dopravy na dálnicích a silnicích I. třídy v Jihomoravském kraji za rok 2005, zdroj: [10] .....</i>	<i>40</i>
<i>Obr. 5 Vývoj produkce emisí z dopravy v Jihomoravském kraji k 31.12.2005, zdroj: [19] .....</i>	<i>42</i>
<i>Obr. 6 Železniční síť Jihomoravského kraje, zdroj: [10] .....</i>	<i>45</i>
<i>Obr. 7 Vodní cesty Jihomoravského kraje, zdroj: [8] .....</i>	<i>49</i>
<i>Obr. 8 a 9 Mapa – Plánovaná výstavba R43 a R52, zdroj: [23] .....</i>	<i>58</i>
<i>Obr. 10 a 11 Mapa – Plánovaná výstavba obchvatů měst Břeclav a Hodonín, zdroj: [23] .....</i>	<i>60</i>
<i>Obr. 12 Vodní koridor Dunaj - Odra - Labe, zdroj: [8] .....</i>	<i>64</i>
<i>Obr. 13 Návrh výstavby železniční sítě .....</i>	<i>65</i>
<i>Obr. 14 Návrh rozšíření vodní trasy .....</i>	<i>66</i>
<i>Obr. 15 Návrhy rekonstrukce silnice I/54 v úseku Kyjov - Veselí nad Moravou .....</i>	<i>68</i>

**SEZNAM TABULEK**

<i>Tab. 1 Základní údaje o Jihomoravském kraji, zdroj: [5]</i> .....	28
<i>Tab. 2 Základní údaje o nezaměstnanosti v Jihomoravském kraji, zdroj: [20]</i> .....	30
<i>Tab. 3 Investice na ochranu životního prostředí v Jihomoravském kraji, zdroj: [3]</i> .....	32
<i>Tab. 4 Vybrané údaje z cestovního ruchu v Jihomoravském kraji, zdroj: [10]</i> .....	33
<i>Tab. 5 Délka silnic krajů, zdroj: [10]</i> .....	35
<i>Tab. 6 Délka silnic na území Jihomoravského kraje k 31. 12. 2008, zdroj: [5]</i> .....	39
<i>Tab. 7 Vývoj počtu motorových vozidel v Jihomoravském kraji, zdroj: [4]</i> .....	40
<i>Tab. 8 Základní údaje o nehodovosti v Jihomoravském kraji, zdroj: [3]</i> .....	43
<i>Tab. 9 Provozní délka železnic krajů, zdroj: [10]</i> .....	43
<i>Tab. 10 Délka železnic na území Jihomoravského kraje k 31. 12. 2008, zdroj: [5]</i> .....	44
<i>Tab. 11 Základní údaje o železniční dopravě, zdroj: [10]</i> .....	46