



Ekonomická  
fakulta  
Faculty  
of Economics

Jihočeská univerzita  
v Českých Budějovicích  
University of South Bohemia  
in České Budějovice

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích

Ekonomická fakulta  
Katedra ekonomiky

Bakalářská práce

# Vývoj dopravní infrastruktury a rozbor souvisejících dopadů ve vybraném regionu

Vypracovala: Simona Adamová  
Vedoucí práce: Ing. Jiří Alina, Ph.D.

České Budějovice Rok 2016

Prohlašuji, že jsem svoji bakalářskou práci vypracovala samostatně pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47 zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce, a to - v nezkrácené podobě/v úpravě vzniklé vypuštěním vyznačených částí archivovaných Ekonomickou fakultou - elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce.

Souhlasím dále s tím, aby toutéž elektronickou cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky školitele a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

V Mlékovicích dne 6. září 2016

.....  
podpis

## **Poděkování**

Tímto bych ráda poděkovala svému vedoucímu bakalářské práce, panu Ing. Jiřímu Alinovi, Ph.D., za jeho rady, čas a trpělivost, které vedly ke zpracování tématu a dosažení daného cíle. Současně děkuji své rodině a blízkým za jejich neutuchající podporu.

# 1. Obsah

1.Úvod.....	4
2.Literární řešerše.....	6
2.1 Definice základních pojmů .....	6
2.1.1 Dopravní infrastruktura.....	6
2.1.2 Typické vlastnosti infrastruktury.....	7
2.1.3 Silniční infrastruktura obecně .....	7
2.1.4 Silniční infrastruktura rozdělení.....	8
2.1.5 Legislativa silniční infrastruktury .....	9
2.2 Organizace dopravy .....	11
2.2.1 Ministerstvo dopravy České republiky .....	11
2.2.2 Ředitelství silnic a dálnic .....	11
2.2.3 BESIP .....	11
2.2.4 Státní fond dopravní infrastruktury.....	12
2.2.5 Krajské úřady a Obecní úřady obcí s rozšířenou působností .....	12
2.2.6 Fondy EU .....	12
3. Doprava .....	14
3.1 Co je doprava .....	14
3.1.1 Základní složky dopravy:.....	14
3.1.2 Vnitřní členění dopravy .....	15
3.2 Geografie dopravy.....	15
3.3 Význam a postavení dopravy.....	16
3.4 Dopravní politika .....	17
3.5 Zákonitosti prostorového rozmístění dopravních sítí.....	17
4. Metodika .....	20
5. Vlastní práce .....	21

5.1. Vymezení regionu - Olomoucký kraj.....	21
5.1.1 Základní charakteristika.....	21
5.1.2 Rozloha .....	21
5.1.3 Okresy Olomouckého kraje .....	22
5.1.4 Počet obyvatel a hustota osídlení.....	24
5.1.5 Přírodní a kulturní atraktivity.....	25
5.1.6 Ekonomika a průmysl .....	26
5.1.7 Doprava.....	27
6. Vývoj.....	29
6.1 Základní síť Olomouckého kraje.....	29
6.2 Významné stavby Olomouckého kraje .....	31
6.2.1 D1.....	31
6.2.2 D 35.....	33
6.2.3 Jižní spojka v Prostějově.....	34
6.2.4 Obchvaty .....	34
7. Dopady .....	37
7.1 Dopady na životní prostředí.....	37
7.2. Sociálně - ekonomické dopady .....	38
7.2.1 Dopravní nehodovost .....	38
7.2.2 Kongesce.....	39
7.2.3 Suburbanizace .....	39
7.3 Ekonomické dopady.....	39
7.3.1 Růst cen pozemků .....	39
7.3.2 Pohyb počtu obyvatel.....	39
7.3.3 Nezaměstnanost .....	42
7.3.4 Zvyšování hrubé měsíční mzdy .....	42
7.3.5 Zakládání ekonomických subjektů.....	43

7.3.6 Růst HDP .....	44
8. Zhodnocení.....	45
9. Závěr .....	46
10. Summary .....	47
11. Zdroje .....	48
11.1 Přehled použité literatury: .....	48
11.2 Přehled použitých internetových zdrojů: .....	49
12. Seznam podpůrným materiálů .....	53
12.1 Seznam obrázků .....	53
12.2 Seznam tabulek .....	53
12.3 Seznam grafů: .....	53
13. Přílohy.....	54

# 1. Úvod

Doprava, je jedním z klíčových ekonomických odvětví, bez kterého by se lidé nebyli schopni v životě obejít. Řadí se mezi často diskutovaný, problémový a tedy velmi aktuální sektor. Její historie sahá již k počátkům lidstva, kdy se stala nedílnou součástí činnosti člověka a její význam s vývojem společnosti nadále stoupá. Díky neustále se zvyšující intenzitě dopravy dochází k trvale zvyšujícím se nárokům na kapacitu, prodloužení životnosti a důraz je kladen i na co nejlepší zabezpečení dopravní infrastruktury. Všechny tyto požadavky přináší enormní investiční náklady.

Bakalářská práce je zaměřena na vývoj v silniční dopravě, jakož to nejpoužívanějšího druhu dopravy v České republice. Tento status si nese díky své dostupnosti a rychlosti. Na co se však nesmí zapomínat, jsou negativa, která silniční doprava bezesporu má. Mezi největší zápory se řadí: vliv na životní prostředí, jakožto hluk, vypouštění výfukových zplodin do ovzduší a v neposlední řadě narušení krajiny. V negativech má své místo i vysoká nehodovost. Bezpečnost v dopravě je stále řešeným tématem, tím spíše, pokud jde o silniční síť. Příčinami tragických nehod, ve kterých lidé zaplatí životem nejen v osobních automobilech, ale také na sedadlech motorových vozidel, jsou alkohol, rychlá jízda, mikrospánek nebo například nepozornost řidiče. Subjekt, pracující jako samostatné oddělení Ministerstva dopravy ČR, který se zabývá bezpečností silničního provozu v České republice, nese název BESIP (akronym Bezpečnost silničního provozu). Vláda ČR se ve snaze zmírnit negativní dopady dopravy uchyluje k podpoře pěší a cyklistické dopravy, omezení parkování v centrech měst či zrychlení městské dopravy.

Aby bylo možné zhodnotit vývoj dopravní infrastruktury, je nutné, vrátit se zpátky v čase a to konkrétně do roku 2000, kdy došlo ke vzniku krajů, jak je známe dnes. Tento rok bude startovacím bodem pro sledování měnících se hodnot v dopravní infrastruktuře. Rozhodující budou délky jednotlivých pozemních komunikací, počet kilometrů silnic I., II. a III. třídy a především dálnic. Nedílnou součástí je věnování se danému regionu a seznámení se s krajem z hlediska rozlohy, hustoty osídlení, přírodních a kulturních atraktivit, rozebrání ekonomické stránky oblasti a podobně.

Cílem, je postupně se dostat ke srovnání, jak na tom byl region dříve a co se během zmíněného časového horizontu, dokázalo v jeho dopravní infrastruktuře vybudovat. Důležitým faktem ovšem není jen samotná délka silniční sítě, ale klademe si zde otázku: „co délka silnice ovlivňuje?“ Má vliv na nezaměstnanost v kraji, hrubý domácí produkt, nehodovost či počet obyvatel? Vybraným regionem, který byl zvolen pro tuto práci jako ten, kde je změna v dopravní infrastruktuře znatelná, je Olomoucký kraj. Zkoumání vývoje je velice zajímavou retrospektivou, připomenutím, jak se jednotlivá místa propojují. Celá Česká republika v budování silničních sítí postupuje v porovnání s ostatními zeměmi malými krůčky a rozhodně má co vylepšovat. Zhodnocení, jakého pokroku dosáhl Olomoucký kraj, bude výsledkem této práce.



## 2. Literární rešerše

### 2.1 Definice základních pojmů

#### 2.1.1 Dopravní infrastruktura

Dopravní infrastruktura je definována jako soubor dopravních sítí společně se stavbami, zařízeními a dopravními prostředky, vyskytující se v síti. V tomto konceptu je dopravní infrastruktura rovnocenným pojmem se souhrnem věcných prvků, charakterizující dopravu a měnící se dle chování a ekonomických rozhodnutí jednotlivých skupin subjektů. V užším pojetí bývá dopravní infrastruktura chápána jako soubor dopravních cest a jejich vybavení. Důležitým prvkem je stabilní a pevný charakter zmíněných složek na rozdíl od mobilních prostředků. (Zelený, 2007)

Dopravní infrastruktura má značný vliv na tvorbě ekonomického rozvoje státu a jeho regionů. Podílí se na tvorbě třech předpokladů, které vedou k vývoji:

- 1) Mobilita osob, zboží a informací – postačující množství lidských zdrojů, kvalitní logistika a rychlé informace
- 2) Nabídka investičně připravených pozemků a staveb – možnost téměř okamžitého započetí podnikatelského plánu
- 3) Kompetitivní provozní náklady - potřebná soutěživost, zaručení takových cen výrobků a služeb ve firmách podnikajících v ČR, které jsou schopné konkurence

Česká republika má ve srovnání s ostatními státy Evropy jednu z nejhustších dopravních sítí, především železniční a silniční. Co se týče hustoty silniční sítě, můžeme tvrdit, že je taktéž srovnatelná se státy v rámci Evropské unie, ovšem v kritériích kvality objevíme rozdíl více než zřejmý. Největší problém tkví v technickém stavu, který je velmi zanedbaný. Rozvoj dopravní infrastruktury spočívá nejen v budování nových sítí, ale také v kvalitní obnově a údržbě stávajících komunikací, na což nesmíme zapomínat. Vysoká úroveň dopravní infrastruktury znamená důležitý příliv investic do regionů a celého státu. (Wokoun, 2008)

### **2.1.2 Typické vlastnosti infrastruktury**

- časová a kapitálová náročnost -) musí být budována v předstihu a stavba dosahuje enormních finančních výšin
- nepříliš rentabilní -) velmi pomalá návratnost vložených investic s relativně nízkými zisky

Z těchto důvodů není investováno do infrastruktury ze soukromých sektorů. Vidina investování jednak není zajímavou a ve většině případů především možnou, pokud zváží sílu kapitálu, která by byla nutná. (Eilser, 1998)

### **2.1.3 Silniční infrastruktura obecně**

Jak už bylo zmíněno v úvodu, silniční doprava, jejíž existence je závislá na silniční infrastruktuře, je nejvyužívanějším druhem dopravy u nás. Největší pozitiva, kvůli nimž je z hlediska využití na první pozici, jsou bez výhrad:

- a. rychlost
- b. dostupnost - schopnost přepravy dosti širokého spektra věcí do téměř veškerých míst.

Neměli bychom se ovšem zaměřit pouze na klady, které jsou bezesporu důležité a výhodné. K největším negativům, mající svou nelehkou váhu patří:

- a. špatný vliv na životní prostředí
- b. nehodovost
- c. finanční náročnost výstavby a následná údržba

Snaha o co největší možnou bezpečnost se projevuje opatřeními regulující nejvyšší povolenou rychlost a s nimi přísnější podmínky trestů, při jejich nedodržení.

Mezi tři základní požadavky, mající prvořadý vliv na provozní náklady silniční dopravy, řadíme trvalou sjízdnost, bezpečnost a plynulost, jakožto nezbytné vlastnosti pozemních komunikací. (Zelený, 2007)

## 2.1.4 Silniční infrastruktura rozdělení

Silniční síť je tvořena dálnicemi a silnicemi, které jsou rozděleny do několika tříd. Pro vysvětlení a objasnění rozdílů mezi třídami, uvádíme jednotlivé definice dělení pozemních komunikací dle novelizace zákona č.13/1997 Sb:

**Dálnice:** „ je pozemní komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly, která je budována bez úrovnových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a která má směrově oddělené jízdní pásy. Dálnice se podle svého určení a dopravního významu rozdělují na dálnice I. třídy a dálnice II. třídy. Dálnice je přístupná pouze silničním motorovým vozidlům, jejichž nejvyšší povolená rychlost není nižší, než stanoví zvláštní předpis.“

**Silnice:** „je veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci. Silnice tvoří silniční síť. Silnice se podle svého určení a dopravního významu rozdělují do těchto tříd.“

**Silnice I třídy:** „která je určena zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu.

**Silnice II. třídy:** „která je určena pro dopravu mezi okresy“

**Silnice III. třídy:** „která je určena k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace.“

**Místní komunikace:** „je veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce. Místní komunikace se dále rozdělují podle dopravního významu, určení a stavebně technického vybavení do čtyř tříd.“

**Účelová komunikace:** „je pozemní komunikace, která slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků.“<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> *Zákony pro lidi.cz. Zákon č. 13/1997 Sb.: Zákon o pozemních komunikacích, © 2010 – 2016.*  
Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13>

Dle normy ČSN 73 6100-1 musí mít dálnice a silnice určité parametry a splňovat dané podmínky. Silniční komunikace se dle charakteru dělí na:

- 1) silnice s neomezeným přístupem (S)
- 2) silniční komunikace s omezeným přístupem (D)

Velká písmena značí druh komunikace:

- „S“ (silnice)
- „D“ (dálnice)
- „MS“ (místní sběrná)
- „MO“ (místní obslužná)

Pro označení kategorie silnic se tedy používá písmenný znak, šířka komunikace a návrhová rychlost. Příkladem může být D 32,5/120, kdy se jedná o dálnici, o celkové šířce 32,5 metru s navrhovanou rychlostí 120 km/h. (ceskedalnice.cz, 2016)

### 2.1.5 Legislativa silniční infrastruktury

V České republice je silniční infrastruktura legislativně definována zákonem č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, dle kterého je definice pozemní komunikaci následující: „*pozemní komunikace je dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti.*“<sup>2</sup>

- §2 rozdělení pozemních komunikací na dálnice, silnice, místní a účelové komunikace.
- §3 uvádí princip zařazování pozemních komunikací do jednotlivých kategorií a tříd
- §4 - 8 definují pojmy dálnice, silnice, místní komunikace, účelová komunikace a průjezdní úsek dálnice a silnice

---

<sup>2</sup> Zákony pro lidi.cz. Zákon č. 13/1997 Sb.: Zákon o pozemních komunikacích, © 2010 – 2016.  
Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13>

- §9 má vypuštěný název a ujednává o vlastnictví pozemních komunikací, kde vlastníkem dálnic a silnic I. třídy je stát. Vlastníkem silnic II. a III. třídy je kraj, na jehož území se silnice nachází. Dalším možným vlastníkem je obec, které patří místní komunikace, na jejímž území se komunikace nacházejí. Účelové komunikace jsou majetkem právnických či fyzických osob.

Od 1.1.2016 platí novela tohoto zákona, kdy byl zrušen pojem rychlostní silnice a s označením „R“ už se na silnicích nesetkáme. Hlavní prioritou bylo zjednodušit označení silnic jak pro domácí tak zahraniční řidiče. Základní síť od roku 2016 tvoří místo rychlostních silnic a dálnic, už jen dálnice. Česká republika tak disponuje něco přes 1200 kilometrů dálnic, což je díky převodu o 441 kilometrů více. Převod z rychlostních silnic na dálnice se díky nevyhovujícímu stavu netýká 32km silnic. Příkladem je úsek R35 z Liberce do Turnova, který byl zařazen mezi silnice I. třídy.

Ve výše uvedeném zákoně (zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích), je uvedeno také zpoplatnění při obecném užívání pozemních komunikací a zároveň druhy těchto poplatků. Za užívání zpoplatněné komunikace, se platí mýtné či časový poplatek. Časový poplatek, jak název napovídá, se stanovuje dle doby užívání dané silnice. Naproti tomu mýtné závisí na druhu vozidla a ujeté vzdálenosti. Příjem z vybraných peněžních prostředků spadá do Státního fondu dopravní infrastruktury.

Vybírání poplatků za užívání komunikací má v České republice počátek od roku 1995, přičemž do této povinnosti zahrnuje motorová vozidla s nejméně čtyřmi koly. Nutností je uhradit poplatek dříve, než je daná silnice užívána, jinak hrozí vysoké pokuty. Časový poplatek lze zakoupit na celý kalendářní rok, jeden měsíc či na deset dnů.

## **2.2 Organizace dopravy**

### **2.2.1 Ministerstvo dopravy České republiky**

- Nejvyšší orgán, Ministerstvo dopravy, vznikl na základě zákona České národní rady dne 8.1.1969 předpisem 2./1969 Sb. - zákon o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České socialistické republiky. Zmíněný zákon je změněn a doplněn zákonem č. 272/1996 Sb. ze dne 11. října 1996. Dle tohoto zákona je ústředním orgánem státní správy a vytváří dopravní politiku státu, za kterou je v mezích své působnosti zodpovědný.
- Veškerá práva a povinnosti týkající se péče o pozemní komunikace ve státním vlastnictví spadá pod jeho kompetence. Ministerstvo dopravy například rozhoduje o zrušení dálnice nebo silnice po dohodě s Ministerstvem obrany. (Ministerstvo dopravy, 2016)

### **2.2.2 Ředitelství silnic a dálnic**

- Státní příspěvková organizace, sídlící v Praze, fungující pod záštitou MD ČR
- Vzniklo 1.7.1967 pod názvem Ředitelství dálnic Praha.
- Pro dobrou spolupráci s kraji a celkově lepší správu, má zastoupení ve všech krajích
- K základním předmětům činnosti organizace patří: vykonávání vlastnických práv státu k nemovitostem tvořící dálnice a silnice I. třídy, zabezpečení správy, údržby a opravy dálnic a silnic I. třídy a v neposlední řadě zabezpečení výstavby a modernizace dálnic a silnic I. třídy. (ŘSD ČR, 2015)

### **2.2.3 BESIP**

- Koordinační orgán pro bezpečnost silničního provozu založený 1.5. 1967
- Spadá pod samostatné oddělení Ministerstva dopravy
- Má zastoupení ve všech 14. krajích
- Hlavní náplní je dopravní výchova obyvatelstva a díky sdělovacím prostředkům apelovat na bezpečnost (BESIP, 2012)

#### **2.2.4 Státní fond dopravní infrastruktury**

- Informace týkající se účelu založení, vedení, o příjmech, rozpočtu a účetnictví nalezneme v zákoně o Státním fondu dopravní infrastruktury, 104/2000 Sb, ze dne 4.4.2000.
- Funguje od 1.7. 2000 jako právnická osoba se sídlem v Praze pod záštitou Ministerstva dopravy a veškeré finanční prostředky, které spravuje, jsou majetkem státu.
- Náplní fondu je výstavba, modernizace, oprava a údržba silnic, dálnic, drah a důležitých vnitrozemských vodních cest.
- Získané peněžní prostředky plynou z vybrané silniční daně, mýtného, časového poplatku, určitého podílu ze spotřební daně z minerálních olejů a dotace ze státního rozpočtu.
- Příjmy využívá na rozvoj, modernizaci, výstavbu, údržbu a to nejen silnic a dálnic, ale i vodních cest v rámci vnitrozemí, železničních tratí a cyklistických stezek. (SFDI, 2015)

#### **2.2.5 Krajské úřady a Obecní úřady obcí s rozšířenou působností**

- Krajské úřady mají vlastní oddělení nesoucí název Odbor dopravy a silničního hospodářství. Jejich činností je mimo jiné jednání o zařazení či nezařazení pozemní komunikace do kategorií silnic II. a III. třídy a o změnách těchto kategorií.
- Mezi úlohy obecních úřadů s rozšířenou působností patří projednávání přestupků na dálnicích a silnicích podle tohoto zákona a podle zvláštního předpisu.

#### **2.2.6 Fondy EU**

##### **Fond soudržnosti**

- Zaměřen na státy EU s nižším Hrubým národním důchodem na obyvatele než 90% průměru EU
- Náplní je podpora rozvoje a snižování hospodářských a sociálních rozdílů mezi státy
- Přispívá na transevropské dopravní sítě (dopravní infrastrukturu většího rozsahu) a oblast životního prostředí, kam můžeme zařadit energetické úspory, posilování veřejné dopravy, rozvoj železniční dopravy apod. ( Evropská komise, 2015)

### **Evropský fond pro regionální rozvoj**

- Nejvýznamnější strukturální fond založen roku 1974
- Soustředí se na snižování meziregionálních nerovností
- Podporuje rozvoj místního potenciálu
- Financuje tvorbu nových pracovních míst a investuje do oblasti dopravy, vzdělání, sociální a zdravotnictví (EurActiv, 2016)

Operační program Doprava, řízený MD je jedním z programů Programového období 2014 – 2020 schváleným Evropskou komisí 11. 5. 2015. Cílem je vytvoření kvalitní dopravní struktury, která zvýší konkurenceschopnost nejen regionů ale i celého státu. Podporovanými oblastmi bude doprava silniční a železniční spolu se silniční infrastrukturou. Oproti předchozímu programu, který trval v období 2007-2013, je kladena větší snaha na snížení negativních vlivů dopravy na životní prostředí, vyřešení problémových dopravních situací ve městech a soustředit se na klíčové dopravní spojení v zemi. České republice byla přidělena finanční suma ve výši 4,70 mld. EUR a to z Fondu Spolupráce a Evropského fondu pro regionální rozvoj. (Operační program Doprava, 2015)



## 3. Doprava

### 3.1 Co je doprava

Obecná nejčastěji používaná definice dopravy je dle (Brinke, 1999): „*záměrné a organizované přemístění věcí a osob uskutečňované dopravními prostředky po dopravních cestách*“.

Zelený (2007) charakterizuje dopravu jako: „*činnost spjatou s cílevědomým přemísťováním osob a hmotných předmětů v nejrůznějších objemových, časových a prostorových souvislostech za použití různých dopravních prostředků a technologií*“. Dle některých autorů je doprava brána jako součást komunikace, díky které, při vzájemné spolupráci dochází k přesunu osob, zvířat, materiálů, produktů, zpráv, informací či finančních prostředků. Komunikaci následně dělí do dvou základních skupin, na dopravu a spoje. Přičemž do dopravy spadá vše, co je spojeno s přesunem osob, zvířat a věcí. Tím, co umožňuje odesílání, a přijímání informací jsou spoje. (Brinke, 1999; Zelený 2007)

#### 3.1.1 Základní složky dopravy:

Doprava je tvořena třemi základními prvky:

##### a) Dopravní prostředky

- Vše co používáme k přepravě
- Automobily, vlaky, letadla, lodě atd.
- Důležité je prostředí, které je k přepravě využíváno: pozemní dopravní prostředky, vodní a letecké
- Podle funkce jsou děleny na osobní a nákladní

##### b) Dopravní cesty

- Tvoří vzdušný prostor, hladiny oceánů, řek a jezer a pevnina, které jsou většinou upravené pro snadné použití dopravních prostředků
- S přírodou vytvořenými podmínkami bychom ovšem nevystačili a proto došlo k zásahu člověka k tzv. uměle vytvořeným dopravním cestám. Tímto pojmem rozumíme, silnice, železnice, elektrická vedení, ale i telefonní a telegrafické kabely.

c) Dopravní zařízení

- Tvoří jakési základny pro dopravu
- Patří sem letiště, nádraží, přístavy, rádiové a vysílací stanice.

(Brinke, 1999)

### 3.1.2 Vnitřní členění dopravy

Doprava se z ekonomického hlediska člení na dva základní typy:

- Nákladní dopravu
- Osobní dopravu

Při optimálním rozvoji dopravních systémů jsou upřednostňovány takové druhy dopravy, které jsou z hlediska životního prostředí šetrnější a to v rámci předpisů i finančních možností. (Brinke, 1999)

## 3.2 Geografie dopravy

Jako každá důležitá složka má svou vědu, ani doprava není výjimkou. Geografii dopravy můžeme chápat jako vědu zabývající se prostorovými aspekty dopravy. Doprava se neustále vyvíjí, jelikož jen výjimečně se lidé nachází na stejném místě, jako zboží či služby, které potřebují a chtějí. Geografové se nejčastěji zabývají spojením dopravy a geografie ze dvou stran. První hledisko je samotná geografie dopravních systémů, které zabírají velký prostor a zkoumá se tak jejich rozložení z pohledu topografie (řeky, hory), ekonomických podmínek, technologických schopností, sociální a politická situace. Druhým předmětem zájmu je vliv dopravy. Vysvětlit vztahy mezi dopravou a ekonomickým vývojem, najít odpovědi na otázky typu: jak moc stavba nové silnice změní ekonomickou situaci daného místa, nebo, jak moc jsou rozdíly v kvalitě dopravy odpovídající za neshodující vývoj mezi městy, regiony či státy. V širším měřítku je zájem směřovaný k míře přispívání dopravy ke globálnímu oteplování, což je aktuálním tématem. (Knowles, Shaw & Docherty, 2008)

### 3.3 Význam a postavení dopravy

Doprava hraje významnou roli v národním hospodářství a je nezbytná pro rozvoj ekonomiky. Od počátku lidské společnosti je doprava důležitým článkem a její význam s vývojem a rozvojem stále roste. Zahrnujeme ji do základních potřeb člověka, kdy zcela cíleně uskutečňujeme přesun statků, informací, energie, osob a podobně z důvodu různorodosti krajiny. Ve svém okolí totiž nemáme k dispozici vše, co potřebujeme. Přemísťování v prostoru je způsobeno několika vazbami a to především

- výrobními (přeprava surovin, materiálů a výrobků)
- distribučními (přeprava finálních výrobků ke spotřebitelům)
- pracovními (přesun obyvatelstva za prací)
- informačními (šíření informací a zpráv z center do okolí)

Význam dopravy různých států je odrazem jejich vyspělosti v ekonomice. Hodnota lidí zaměstnaných v dopravě z celkového počtu aktivního obyvatelstva je přímo úměrná stupni vyspělosti hospodářství daného státu a míry zapojení do dělby práce z mezinárodního hlediska.

Pokud porovnáme dopravu s ostatními odvětvími, je jasně největším spotřebitelem paliv. Co se týče spotřeby elektrické energie, kovů, mazacích olejů, kaučuku a dalších materiálů, i zde ji řadíme mezi ty největší spotřebitele v rámci světové produkce.

Dopravní proces zajišťuje pokračování výrobních procesů. Jelikož zboží, které se vyrobí v průmyslu či zemědělství je ke spotřebě připravené až když je na trhu či v místě spotřeby, kam musí být přepraveno. (Mirvald, 1999)

S otázkou vývoje bývá často spojován výraz nevyváženost. Co může být příčinou oné nerovnováhy? Silniční doprava má v rámci srovnání výkonů s ostatními typy dopravy nejrychleji rostoucí výkony. Tento růst způsobuje zvyšující se ekologické zatížení prostředí a rizikovější provoz, což představuje úbytek kladných přínosů, které silniční infrastruktura vytváří. Důvodem je přílišná, uměle zvyšovaná poptávka a ne zrovna ideální rozhodování uživatelů. Díky prostorovým omezením, koncentraci obyvatelstva a ekonomickým aktivitám dochází k přehlcení silničních sítí. Uživatelé využívají silniční síť jako veřejný statek a nepodílí se na celkových nákladech. (Zelený, 2007)

### **3.4 Dopravní politika**

Dopravní politika představuje postoj vlády, řídicí, regulující a zabývající se vývojovými tendencemi dopravního sektoru. Z ekonomického pohledu je cílem politiky dopravy zajištění rozvoje a fungování dopravy jako ekonomicky efektivního systému, nejlépe bez společenských škod a ztrát. Při tvorbě dopravní politiky je kladen důraz na ideální využití potenciálu krajiny, zabezpečení dopravní obslužnosti nejen v městských částech, ale i v nejmenších sídlech, zajištění pravidelného chodu hromadné dopravy či zmírnit vliv na životní prostředí. Doprava byla jedním z prvních oblastí společné politiky Evropského hospodářského společenství, se základy již v Římské smlouvě. Ve snaze dokončení evropského vnitřního trhu je potřebné dopravní propojení všech členských států Evropské Unie. Vypracováním dopravní politiky stát prohlašuje to, co splnit musí (v rámci mezinárodních vazeb a smluv), co učinit chce (bezpečnost, veřejné zdraví, ekonomika) a co může (z pohledu dostupnosti finančních a prostorových zdrojů). Je tedy zřejmé, že tvorba dopravní politiky České republiky, nezávisí jen na potřebách republiky samotné, ale je nutné akceptovat požadavky a plnit závazky, které vstupem do mezinárodních organizací přijala. Zejména po vstupu do EU v roce 2004 došlo k významným změnám. Členstvím v EU vznikla možnost čerpání dotací na dopravní infrastrukturu, ovšem to přineslo i přísnější opatření a tvrdší nároky na plnění podmínek týkajících se udělení finančních prostředků. V roce 2001 byla vydána Bílá kniha, Evropská dopravní politika pro rok 2010: Čas rozhodnout. Tento dokument Komise navrhuje změny k zlepšení, modernizaci a vývoji evropské dopravy. (politiky EU Doprava, 2014; Zelený, 2007; Dopravní politika ČR 2014-2020, 2012)

### **3.5 Zákonitosti prostorového rozmístění dopravních sítí**

Rozhodnutí o umístění dopravních sítí v prostoru je jednou z prvotních a velmi důležitých debat. Jejich uspořádání v prostorových tvarech představují strukturně morfologické znaky. Mezi základní znaky patří deviatilita, hustota, spojitost a dostupnost dopravních sítí. Na základě těchto znaků je reálné sítě stručně charakterizovat a zhodnotit.

### **a) Deviatilita dopravní sítě**

- česky nepřímocíarost nebo také klikatost, znamená odchýlení se dopravních cest od přímého směru
- Mezi nejčastější činitele, které ovlivňují průběh komunikací patří: členitý reliéf, geologický podklad, bažiny, permafrost, vyhýbání se vodním plochám, průmyslové komplexy, městské aglomerace, lázeňské a rekreační areály nebo státní hranice.
- Každý druh dopravy má odlišnou deviatilitu. V porovnání silnic se železnicemi, mají silnice v průměru menší deviatilitu. (Mirvald, 1999)

Výsledná hodnota nám říká, že čím je deviatilita větší, tím je cesta klikatější.

### **b) Hustota dopravní sítě:**

- ukazatel, určující průměrnou míru existence dopravních cest v daném regionu. Právě díky vyjádření pouze průměrného stavu je hustota dopravní sítě použitelná pouze jako doplňkový ukazatel.
- Důležitými aspekty vyjadřující stupeň nasycení krajiny jsou ekonomická úroveň, hustota zalidnění, historický vývoj a přírodní prostředí.

Pro realističtější hodnocení hustoty se používají komplexnější ukazatelé, z důvodu zvýhodnění menších regionů hustě zalidněných (ukazatel vtažený na obyvatele) či zvýhodnění rozsáhlých území s malou hustotou zalidnění (ukazatel dopravní sítě). Jedním z rozsáhlejších ukazatelů, který více odpovídá realitě je geometrický průměr ukazatelů zmiňovaných výše. (Mirvald, 1999)

### **c) Spojitost dopravní sítě**

- cizím slovem nazývaná taktéž konektivita, se používá pro vyjádření míry vzájemného přímého propojení dopravních uzlů. Díky tomu, hodnotíme vzájemnou sílu vazeb mezi uzly.
- Míra vzájemného přímého propojení závisí na vzdálenosti a uspořádání v prostoru, přičemž stupeň intenzity je ovlivněn druhem uspořádání uzlů.
- Při liniovém uspořádání se spojitost snižuje, naopak je tomu u typu uspořádání ve vrcholech mnohoúhelníka. (Mirvald, 1999)

Výsledná hodnota nám říká, že čím vyšší je konektivita, tím větší je vzájemné spojení uzlů v síti, což dělá dopravu rychlejší a umožňuje zvýšit její výkon.

**d) Dopravní dostupnost**

- Tímto termínem, cizím slovem akcesibilita, vyjadřujeme prostorovou, časovou a frekvenční dostupnost dopravních uzlů. Díky tomu, jsme schopni rozhodovat o co nejideálnějším rozmístění socioekonomických aktivit v prostoru a uskutečňovat regionalizaci dle geografie. (Mirvald, 1999)
- Výsledná hodnota se pohybuje v intervalu 0 až 100. (Mirvald, 1999)

## 4. Metodika

Cílem bakalářské práce je zhodnotit vývoj dopravní infrastruktury v kontextu vlivů na vybraný region. Zvoleným regionem je Olomoucký kraj, přičemž vstupním rokem pro analýzu je rok 2000, kdy Olomoucký kraj vznikl v podobě, jak je znám dnes. Jedním z prvotních cílů bylo zjistit, co pojem dopravní infrastruktura vůbec znamená, s čím souvisí a co ji ovlivňuje. Nutností, bylo prozkoumání odborné literatury, jak české, tak zahraniční a pochopení základních pojmů týkajících se dopravní infrastruktury. Pozornost byla věnována i dokumentům Ministerstva dopravy ČR, Evropské Unie a organizacím dopravy, které napomohly k vysvětlení předpisů a dopravních ustanovení, vydaných státem. Použití bibliografických zdrojů vychází z databáze Akademické knihovny Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích, ke kterým byly nejen kvůli aktuálnosti nevyhnutelně přidány zdroje internetové. Veškeré dokumenty, z kterých bylo čerpáno, jsou uvedeny v kapitole Seznam použité literatury.

Nezbytným krokem k hodnocení vývoje bylo charakterizování dané oblasti. Seznámit se s Olomouckým krajem jako celkem, objevit možnosti rozvoje oblasti, dozvědět se o pozitivích a negativích regionu, nikoliv už pouze v rámci celku, ale vnímat jednotlivé okresy, které kraj tvoří.

Analýza dopravní struktury se zaměřila pouze na silniční infrastrukturu kraje, z důvodu enormního množství dat a limitujícího rozsahu práce. Nedílnou součástí je výčet dopadů ovlivňující region, spolu s vysvětlením těchto vlivů. Uvedeny jsou roční časové řady jednotlivých ukazatelů. Jedná se o data týkající se kraje za posledních 15 let, a to od roku 2000 až do roku 2015. Pro přehlednost jsou data uvedena v tabulkách a zajímavé údaje zaneseny do grafů. V přílohách je taktéž vložena mapa silniční sítě kraje. Samozřejmostí je letmý pohled do budoucna vývoje Olomouckého kraje a nastínění prioritních staveb v několika následujících letech.

## 5. Vlastní práce

### 5.1. Vymezení regionu - Olomoucký kraj

#### 5.1.1 Základní charakteristika

Olomoucký kraj vznikl na základě ústavního zákona č. 347/1997 Sb. s účinností od 1. 1. 2000. Jeho území se rozprostírá ve středu Moravy, přičemž zasahuje i do její severní části. Dle NUTS 2 (označení pro regiony soudržnosti, v ČR existuje takových regionů osm) se spolu se Zlínským krajem jako územně právní oblast nazývají Střední Morava. Název Střední Morava nese zároveň jeden ze dvou turistických regionů nacházející se v Olomouckém kraji. Druhým zmiňovaným, je turistický region Jeseníky. Kraj disponuje 13-ti správními obvody obcí s rozšířenou působností a 20ti správními obvody obcí s pověřeným obecním úřadem. Sousedními kraji, jsou Moravskoslezský na východě, Zlínský a Jihomoravský na jihu a Pardubický na západě. Na severu tvoří hranici s Polskem, která je dlouhá 104 kilometrů. ( O Olomouckém kraji, 2016)

#### 5.1.2 Rozloha

**Obr. č. 1:** Olomoucký kraj



Zdroj: start.risy.cz (2012)



Z geografického hlediska lze kraj rozdělit na hornatou a rovinatou část. Hornaté území se rozkládá na severu, kde se nachází pohoří Jeseníky s nejvyšší horou Praděd (1491 m.n.m.). Opakem je rovinatý jih, oblast nazývaná Haná. Právě jižní společně se střední částí kraje disponují velmi úrodnou půdou. Ke klasickým pěstovaným plodinám patří ječmen jarní, pšenice ozimá, řepka a technická cukrovka. Průměrné výnosy právě ze zmíněných plodin jsou v celé ČR nejvyšší. Mezi významné vodní toky patří řeka Morava.

Celková výměra kraje byla k 22.03. 2016 5 266,68 km<sup>2</sup>, což znamená, že tvoří 6,7 % z celkové rozlohy celé České republiky, čímž je považován za jeden z menších z celkových 14 krajů ČR. V žebříčku krajského srovnání se v rámci rozlohy nachází na osmém místě. Dochází zde však k neustálému úbytku orné půdy (39,2 %) ve prospěch nezemědělské půdy (47,0%). (O Olomouckém kraji, 2016)

### 5.1.3 Okresy Olomouckého kraje

Olomoucký kraj je členěn na 5 okresů:

- Jeseník
  - Nejmenší, nejsevernější a nejlesnatější okres OK
  - Má vysoký potenciál cestovního ruchu – hustá síť naučných stezek, CHKO Jeseníky
  - Nejvýznamnější produkt: bylinný likér Jesenický Priessnitz liqueur
- Olomouc
  - Ústředí OK, největší okres
  - Náleží mu největší město kraje, Olomouc
    - Žije zde přes 100 tisíc obyvatel
    - Může se chlubit památkou UNESCO – sloup Nejsvětější trojice
    - Univerzitní město – jedna z nejstarších univerzit – Univerzita Palackého
    - Jsou zde konány významné mezinárodní Zahradnické výstavy Flora Olomouc

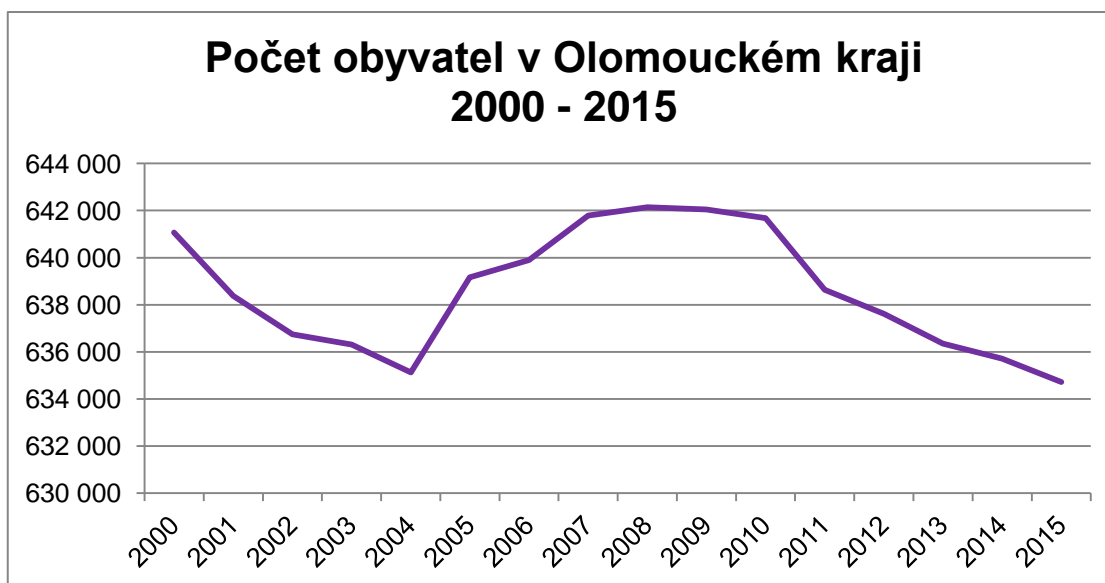
- Disponuje hustou sítí cyklotras
- Nejvýznamnější produkty: čokoládové výrobky ze závodu Zora (Nestlé), Olma Olomouc, pivo Litovel
- Prostějov
  - Město elegance a módy
  - Mnoho cyklostezek
  - Nejvýznamnější produkt: plísňový sýr Niva
- Přerov
  - Významný železniční uzel v ČR
  - Město Přerov je 2. největším městem v kraji
  - Okres s nejvyšším počtem obcí v kraji
  - Nejvýznamnější produkty: Hanácká kyselka, pivo Zubr
- Šumperk
  - Významný z hlediska cestovního ruchu
  - Poslední evropská papírna Velké Losiny vyrábějící tradiční ruční papír
  - Produkty: Olomoucké tvarůžky z Loštic

Při zaměření se na jednotlivé okresy jako na samostatné celky, zjistíme, jak moc rozlišené mezi sebou okresy jednoho kraje mohou být. Zatímco oblast jihu, je, co se týče hustoty silniční sítě, nad průměrem v rámci celé republiky, severní část, tvořící Šumpersko a Jesenicko, disponuje velmi nízkou hustotou silniční sítě. Tento jev pochopitelně souvisí s hustotou obyvatel, která je ve srovnání sever x jih totožná jako v případě hustoty silniční sítě. Stejně je tomu i v rámci dálnic, kdy na severu budeme značení D hledat pouze u města Mohelnice. Z hlediska existence velkých měst Olomouce, Přerova a Prostějova v jižní části kraje se logicky vysvětluje i jejich napojení se na dálniční a vysokorychlostní silniční síť. Například město Přerov je významným střediskem průmyslu, kdy v tomto odvětví je zaměstnáno i nejvíce osob. K předním zaměstnavatelům se řadí Meopta – optika s.r.o. a Precheza a.s.

### 5.1.4 Počet obyvatel a hustota osídlení

V Olomouckém kraji žije 634 718 obyvatel (k 31.12. 2015), což ho řadí ve srovnání z hlediska krajů na 6. místo. Statutárními městy jsou Olomouc, což je zároveň i krajské město s 99 809 obyvateli, a města Přerov s Prostějovem. Obyvatelé Olomouckého kraje žijí z 56,4% ve městech a 2,6% v městysech, přičemž bydlí v 399 obcích, 30 z nich nese statut města a 12 statut městys. Pokud se zaměříme na hustotu osídlení, tak průměrná hustota činí 121,1 obyvatel/ km<sup>2</sup>, což je číslo řadící ho v rámci republiky do průměru. Mezi okresy je ovšem v hustotě značný rozdíl. Například v okrese Jeseník je průměrná hodnota jen 55,9 obyvatel/ km<sup>2</sup>, nejvyššího čísla dosahuje Přerov, kde se dostaneme až na číslo 157 obyvatel/ km<sup>2</sup>. Průměrný věk obyvatelstva Olomouckého kraje: 41,5 let, je téměř totožný s průměrným věkem v celé České republice (41,3). (ČSÚ, 2016)

**Graf. č. 1:** Vývoj počtu obyvatel v Olomouckém kraji za období 2000 - 2015



Zdroj: ČSÚ, 2016, Vlastní úprava

### 5.1.5 Přírodní a kulturní atraktivity

Olomoucký kraj se může chlubit velkým množstvím přírodních atraktivit s ohroženými druhy jak fauny, tak flóry. K oblíbeným turistickým cílům patří Chráněná krajinná oblast Jeseníky

- CHKO o rozloze 740 km<sup>2</sup> byla vyhlášena v roce 1969
- Je zde k vidění nejrozsáhlejší moravské rašeliniště Rejvív
- V Jeseníkách můžeme dále navštívit hrad Sovinec, Národní přírodní rezervaci Králický Sněžník a mnoho dalších atraktivit.

Další chráněnou krajinnou oblastí v kraji je Litovelské Pomoraví

- CHKO o rozloze 93 km<sup>2</sup> byla vyhlášena roku 1990
- Součástí NATURA 2000, což jsou chráněná území evropského významu
- Na území OK se nacházejí 4 ptačí oblasti a 70 evropsky významných lokalit
- Tvořena z Přírodních rezervací:
  - Plané loučky v oblasti mezi Olomoucí a Horkou nad Moravou, na jihu CHKO
  - Kačení louka u obce Moravičany, v okrese Šumperk
  - Panenský les v okrese Olomouc u Horké nad Moravou
  - komplex mokřadních luk na samém okraji Olomouce (PR Plané loučky a Chomoutovské jezero - významná ornitologická lokalita (Natura Bohemica, 2016)

Co si nelze nechat ujít, jsou jeskynní útvary, kterých má Olomoucký kraj pro veřejnost zpřístupněno vůbec nejvíce ze všech krajů ČR. Mezi rozsáhlé, turisty vyhledávané jeskyně patří například: Javoříčské, Na Špičáku a jedinečné Zbrašovské aragonitové jeskyně s tzv. gejzírovými krápníky. V krajském městě Olomouc lze navštívit mimo jiné památku UNESCO, sloup Nejsvětější trojice, který byl na seznam světového kulturního dědictví zapsán v roce 2000. Jiná památka pyšníci se titulem UNESCO se v kraji nenachází. Neznamená to však, že by kraj svým návštěvníkům neměl co nabídnout. Ve zmíněné historické Olomouci je k vidění druhá nejstarší univerzita v České republice (univerzita Palackého) a neméně zajímavým je jedinečný Arcibiskupský palác, sídlo olomouckých biskupů a arcibiskupů, jež je zpřístupněn veřejnosti jedním prohlídkovým okruhem. Dalšími

památkami stojící za zmínku jsou například: Hrady Bouzov a Šternberk, Zámek Velké Losiny a papírna Velké Losiny s výrobní tradicí papíru starou 400let. Turisticky je tento kraj rozhodně zajímavou destinací, což potvrzuje i výhra města Olomouc v soutěži DestinaCZe 2014, pořádaná agenturou CzechTourism, v kategorii Trendy destinace. Turistický region Střední Morava je často nazýván místem kultury, tradic a jedinečných zážitků, avšak ani druhý turistický region Jeseníky nijak nezaostává. Horský vzduch a léčebné prameny už zregenerovali nejednoho návštěvníka.

### **5.1.6 Ekonomika a průmysl**

Z pohledu ekonomického se Olomoucký kraj řadí k průmyslovým oblastem s rozvinutými službami. Sídlí zde několik tradičních průmyslových podniků jako například Hanácká kyselka a.s., Olšanské papírny s.r.o., Pivovar Zubr a.s. nebo A. W.. spol. s.r. o. Právě poslední zmíněná společnost založená Aloisem Wesselsem, představuje Loštické sýrárny vyrábějící již přes 600 let věhlasné Olomoucké tvarůžky, které jsou k zakoupení v místní prodejně a zároveň si v původní výrobě, dnešním muzeu, je možné prohlédnout expozici, seznamující s celým průběhem výroby. Kromě zemědělské výroby je zde silně zastoupen potravinářský průmysl, textilní a oděvní, průmysl optiky a optických zařízení, strojní průmysl a další. Ekonomika na Hané se může pochlubit svou stabilitou. Naproti tomu okres Jeseník a sever Šumperska doplácí nejen na svou polohu a dopravní dostupnost, ale i na narušení života po druhé světové válce, kdy odtud bylo vysídleno německé obyvatelstvo. Ekonomická síla kraje roste od roku 2002. Dobré hospodaření má za následek vytváření přebytků a kraj není nucen k zadlužování. Jednou z hodnot, která toto tvrzení dokládá je i neustálý nárůst hodnoty majetku kraje. Od roku 2002 do roku 2013 zaznamenal majetek nárůst o více jak 263%. Už v roce 2003 patřil rozvoj infrastruktury, zvýšení dopravní přístupnosti a propustnosti kraje k jednomu z hlavních cílů, při cestě stát se prosperujícím regionem.

### 5.1.7 Doprava

Dopravní infrastruktura kraje je tvořena dopravou:

a) silniční

- hustá silniční převládá v rovinatější, jižní části kraje

b) železniční

- hustá železniční síť po celém území kraje – 602 kilometrů železničních tratí
- disponuje třetí nejvytíženější neelektrizovanou tratí v České republice, Olomouc – Uničov. Plánovaná modernizace a elektrizace tratě je vyčíslena na 5,3 miliardy korun. Předpokládané uvedení do provozu se datuje na rok 2021, přičemž by zde elektrické vlaky mohly dosahovat až 160 km/h

c) leteckou

- Leteckou dopravu zastupuje:
  - a) vnitrostátní veřejné mezinárodní letiště v Olomouci
  - b) vnitrostátní veřejné a mezinárodní neveřejné letiště Přerov, které vzniklo roku 2013 z vojenského letiště Přerov-Bochoř
    - v období 2009 – 2013 OK do tohoto letiště vynaložil téměř 33 milionů Kč, se snahou vybudovat civilní letiště (Letiště Přerov, 2016)

Vize vlastního civilního letiště OK je prozatím neaktuální a tak nejbližšími civilními letišti zůstávají mezinárodní letiště:

- a) Letiště Leoše Janáčka Ostrava (dřívější označení Ostrava – Mošnov)
- b) Letiště Brno – Tuřany [21]

Olomoucký kraj je zakladatelem Příspěvkové organizace Správa silnic Olomouckého kraje, dále jen SSOK.

- SSOK má čtyři útvary výkonu: Středisko údržby v Olomouci, Prostějově, Přerově a Šumperku. Organizace vznikla 1.4. 2002 spojením bývalých příspěvkových organizací kraje Správa a údržba silnic (SÚS) Olomouc, Prostějov, Přerov a Šumperk.
- Hlavním důvodem založení organizace a předmětem jejího fungování je vykonávání vlastnických práv k silnicím II. a III. třídy, silničním pozemkům, jejich spravování a udržování, jakožto majetku Olomouckého kraje.
- V rámci příkazní smlouvy uzavřené mezi Ředitelstvím silnic a dálnic a SSOK, provozovala také údržbu silnic I. třídy, které jsou sice ve vlastnictví státu, ale na území Olomouckého kraje.
- Na provoz SSOK byla v roce 2002 udělena dotace z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury v celkové výši 459,108 milionů korun. (Správ silnic OK, 2010)

Olomoucký kraj je mimo jiné zapojen do programu staveb na pozemích komunikacích, vedoucích ke zvýšené bezpečnosti. Tímto naplňuje Národní strategii bezpečnosti silničního provozu platnou na období 2011 – 2020, na kterém se usnesla vláda ČR.

- Tato strategie si klade za cíl dostat se v daném období v počtu usmrcených v silniční dopravě na hodnoty průměru ostatních zemí Evropy. Mezi bezpečnostní opatření na silnicích I., II. a III. třídy se mohou řadit například zpomalovací ostrůvky, opticko-psychologické brzdy na vozovce a podobně.

## 6. Vývoj

### 6.1 Základní síť Olomouckého kraje

#### v roce 2010 tvořila:

1. R/35 a I/55 -) Hradec Králové – **Mohelnice – Olomouc – Přerov** – Břeclav
2. R/35, R/47, I/46 -) Nový Jičín – **Hranice na Moravě – Olomouc – Prostějov** – Brno
3. I/44 -) **Mohelnice – Zábřeh na Moravě – Jeseník** – státní hranice Polsko
4. I/46 -) **Olomouc** – Bruntál- Opava

#### v roce 2016 tvoří:

1. D35, D1 -) Hradec Králové – **Mohelnice - Olomouc – Lipník nad Bečvou** – Ostrava
2. D46 -) **Olomouc – Prostějov** – Brno
3. I/44 -) **Mohelnice – Zábřeh na Moravě – Jeseník** – státní hranice Polsko
4. D1/ I47 -) Kroměříž – **Přerov – Hranice**
5. I/46 -) **Olomouc** – Opava
6. I/55 -) **Olomouc – Přerov** – Břeclav

V roce 2016 došlo poměrně k velké změně z hlediska značení silnic. Důvod nového označení, kdy prakticky zmizelo značení rychlostní silnice, je prostý. Mezi budováním nových rychlostních silnic a dálnic se postupem času smazávaly rozdíly. Právě na stavbu silniční sítě jsou kladeny obrovské požadavky. Jedním z nejdůležitějších nároků, je především snížit jejich investiční náročnost, čehož lze docílit prostřednictvím menšího záboru krajiny. Již zde, už při plánování trasy komunikací nastávají problémy. Nutností je brát zřetel na majitele pozemků, kteří nejsou vždy ochotni spolupracovat tak, aby to vyhovovalo plánům výstavby. Kvůli nesouhlasům majitelů půd zasahujících do tras, dochází k vleklým, až několikaletým vyjednáváním. I díky tomuto faktu, je budování silniční sítě během na dlouhou trať.



**Tabulka 1:** Přehled délek silnic a dálnic v Olomouckém kraji

Rok	Celková délka silnic a dálnic (km)	Délka dálnic (km)	Délka silnic I. třídy (km)	Délka silnic II. třídy (km)	Délka silnic III. třídy (km)
2000	3 461	0	401	898	2 162
2001	3 462	0	401	898	2 163
2002	3 461	0	401	898	2 162
2003	3 481	0	417	898	2 165
2004	3 556	0	427	921	2 208
2005	3 563	8	427	923	2 206
2006	3 568	8	432	923	2 205
2007	3 568	8	438	924	2 199
2008	3 573	22	441	924	2 186
2009	3 582	33	441	923	2 185
2010	3 566	33	435	924	2 174
2011	3 568	36	433	924	2 174
2012	3 567	36	438	923	2 170
2013	3 569	36	438	926	2 169
2014	3 572	36	440	926	2 170
2015	3 569	36	440	927	2 166

Zdroj: Výroční zprávy ŘSD (2010- 2015), Vlastní úprava

Při pohledu na tabulku přiláká pozornost zejména pokles kilometrů silnic mezi jednotlivými roky. Tento na první pohled zvláštní jev, je způsoben převodem silnic z jedné kategorie do druhé, odstraněním vyloučeného úseku a v neposlední řadě přeměrováním specializovaným pracovištěm ŘSD ČR, Silniční databankou Ostrava.

Důležitější faktem je, že první kilometry dálnice se v OK vybudovaly až v roce 2005. Zatím nejvyšší nárůst kraj zaznamenal dokončením úseku D1 Lipník nad Bečvou – Bělotín. Právě výstavba dálniční sítě je důležitým prvkem v tvorbě dopravní infrastruktury.

**Graf 2:** Rozsah dálniční sítě



Zdroj: Ročenky dopravy, Vlastní úprava

## 6.2 Významné stavby Olomouckého kraje

### 6.2.1 D1

Pro charakterizování dálnice D1, která vede z Prahy přes Brno a Ostravu, je nutné uvést hned několik superlativů:

- Jak označení napovídá, je to první dálnice u nás, tudíž nejstarší. Počátky výstavby sahají již do roku 1939. Kvůli historickým událostem, které nepřáli výstavbě infrastruktury, došlo k opětovnému zahájení stavby v roce 1967. Uvedení první části dálnice do provozu se datuje na 12.6. 1971.
- Délka 377 kilometrů z ní dělá nejdelší dálnici na území ČR, s čímž souvisí i fakt, že je z hlediska statistik, nejvyužívanější.
- Zdaleka nelichotivým faktem je velmi špatný technický stav. Tato skutečnost je již řešena Ředitelstvím silnic a dálnic postupnou modernizací, která je tím pádem jedním z nejdůležitějších projektů současnosti a především budoucnosti. (ceskedalnice.cz, 2016)

### **Jednotlivé úseky v OK:**

- Vyškov – Mořice ( 16,084 km – 5,525 km přibližně náleží Olomouckému kraji), doba stavby: 2001 – 2005
- Lipník nad Bečvou – Běloutín (15,387 km), doba stavby: 2004 - 2008
- Mořice - Kojetín (6,625 km – 5,989 km patří Olomouckému kraji), doba stavby: 2006 – 2009
- Kroměříž – východ – Říkovice (11, 293 km – spadá pod Zlínský kraj, z toho 2,8 km náleží kraji Olomouckému, doba stavby: 2008 – 2011
- Přerov – Lipník nad Bečvou (14,312 km), doba stavby: 2015 – 2018?
- Říkovice – Přerov (10,100 km), předpokládaná doba stavby: 2017 – 2020 (ceskedalnice.cz, 2010)

Poslední dva uvedené úseky, jsou chybějícími úseky k dokončení dálnice D1. Doba staveb je tak zatím pouze orientační, přičemž úsek Přerov – Lipník nad Bečvou je již přes rok ve výstavbě a na úseku Říkovice – Přerov se ještě ani stavět nezačalo. Zmiňované úseky budou probrány blíže.

- Úsek Přerov – Lipník nad Bečvou:

V červnu 2015 byla konečně podepsána smlouva o stavbě úseku 0137, o měsíc později, 14.7. 2015, proběhlo slavností zahájení a stavba by měla trvat čtyři roky. Dokončení tohoto 14-ti kilometrového úseku je nesmírně důležité pro další rozvoj ekonomiky České republiky. Projekt je financován ze státní organizace Ředitelství silnic a dálnic, přičemž finanční prostředky budou čerpány ze Státního fondu dopravní infrastruktury spolu s Fondem soudržnosti. Zakázku získala společnost SKANSKA, která by měla provést stavbu za 2,7 miliardy korun bez DPH. Předpokládané uvedení do provozu se datuje na 7/2018 a cena stavby dle smlouvy je vyčíslena na 2 717 043 775 Kč bez Dph. (idnes.cz, 2015)

- Úsek Říkovice – Přerov:

Poslední zbývající úsek dálnice D1 připravující se již několik let stále není započat. Zmiňovaný problém s výkupy pozemků je v tomto případě zdárným příkladem. Obyvatelé Dluhonic již dvacet let odolávali a přeli se o své pozemky, které nechtěli prodat. Dálnice by přímo zasáhla čtyři rodinné domy a využívaný místní sportovní areál, což se u místních nesešlo s úspěchem. Postupně zde vznikala hrozba vyvlastnění těchto pozemků ze strany státu a případné rozsouzení u Ústavního soudu či

dokonce Evropského soudu pro lidská práva ve Štrasburku. Pro Přerov se dokončení tohoto úseku stalo prioritou číslo jedna. Úspěšné dokončení dálnice by městu enormně ulevilo od tranzitní dopravy a jejich negativních vlivů. Další prodloužení zahájení výstavby by také mělo vliv na projekt strategické průmyslové zóny v Bochoři, jejíž existence vzniku je na úseku přímo závislá. Vybudování průmyslové zóny znamená přínos pro nezaměstnané v rámci vytvoření nových pracovních míst a dle CzechInvest má zóna již nyní první investory. Celý projekt povede tedy nejen ke zlepšení situace na Přerovsku, ale rozvoj regionu jako celku. Předpokládaná cena stavby dálnice je 7 576 628 000 Kč bez Dph.

Aktuálně se zdá, že se blýská na lepší časy. K datu 10.5.2016 je již vykoupeno 96,4% pozemků a vypadá to, že k dalšímu posunutí stavby by nemuselo dojít. Jednou z hrozeb, která je v současné době již zažehnána, byl neodpovídající vliv stavby na životní prostředí z hlediska evropských směrnic EIA. Tato stavba je důležitá nejen pro Olomoucký kraj a Českou republiku jako celek, nýbrž i pro Evropu, kde je článkem v evropské dopravní síti. (idnes.cz, 2016)

### **6.2.2 D 35**

V rozmezí let 1997 – 2007 byl uveden do provozu úsek Křelov – Lipník nad Bečvou, toho času ještě pod označením R35.

- 1997: Přáslavice – Velký Újezd
- 1999: Velký Újezd – Lipník nad Bečvou
- 2003: jihovýchodní obchvat Olomouce: Slavonín - Přáslavice

Tímto došlo k dokončení úseku D35: Přáslavice – Lipník nad Bečvou

- 2007: dokončení 1. etapy západního obchvatu Olomouce
  - Město se nyní snaží 7 km dlouhý úsek uzákonit jako bezplatný, do doby, než dojde k dokončení celého obchvatu. Většina těžké dopravy se sice podařilo odklonit z města, ale cca 10% si stále zkracuje přes Olomouc cestu a mýtu se tak vyhýbá. Ministerstvu dopravy se snaha města z logiky věci nelíbí. Finance vybrané za mýtné se vrací zpátky do infrastruktury v podobě oprav a nových staveb. (ceskedalnice.cz, 2016)

### 6.2.3 Jižní spojka v Prostějově

Jižní spojka v Prostějově je otevřena od roku 2010, zároveň na ní od tohoto roku nesmí nákladní auta, která brázdí ulice centra. Město jako důvod uvádělo provizorní provoz a nutné hlukové zkoušky s výhledem na brzké zrušení zákazu. Prostějov patří k jednomu z nejznečištěnějších měst na Moravě, k čemuž hodně přispívají právě zplodiny z nákladních automobilů. Důvod zákazu je nepochopitelný. Silnice spojuje velmi vytížené výpadovky na Brno, Plumlov a Boskovice. Dle březnových zpráv se ovšem situace pro nákladní automobilové dopravce nezlepší. Otevření spojky pro nákladní provoz, do které se investovalo 38 milionů korun a nechybí zde ani pět metrů vysoká protihluková stěna, je dle hygieniků nepřijatelné. Hygienické limity hlučnosti, by se dle jejich stanoviska nepříjemně zvýšily. Její zpřístupnění by přitom pro dopravce znamenalo ušetření jak finančních tak časových prostředků. Představitelé města se hájí, že prvotní plán s tranzitní dopravou na jižní spojnici vůbec nepočítal a na nové využití stavby se přešlo až v jejím průběhu či možná až při jejím dokončení. Snaha nyní bude směřovat alespoň na zpřístupnění pro autobusy. Tato stavba je největší investicí města za rok 2010. Za zmínku stojí, že město celou stavbu financovalo samo, bez příspěvků z dotací. (Prostějovský deník.cz, 2016)

### 6.2.4 Obchvaty

Úkol obchvatů či důvod jejich stavby je ulevit městu od hluku, vyřešit kolabující dopravu a vyrušit nebezpečné přecházení přes silnici. Díky tomu, že stát nezvládá čerpat z evropských fondů na stavbu dálnic, využívá peněžní prostředky alespoň na odklon dopravy z měst do polí. Plánování a samotná příprava stavby obchvatu je totiž snazší. Ať už v otázce výkupu pozemků a získání ostatních povolení. O to víc, pokud se do snahy zapojí samotné město, které chce svou dopravní situaci řešit. Ovšem neznamená to úplně snadnou stavbu. Výkup pozemků je mnohdy zatížen přemrštěnými cenami majitelů. Zároveň stojí za zamyšlení fakt, že město díky obchvatu získá větší klid pro obyvatele, pro chodce, ale je tato stavba příznivá i pro obchodníky? Obchodníci díky prodloužením trasy, najedou více kilometrů, což se zákonitě musí projevit do ceny jejich služeb. Cesty přeci už od svých počátků vedli skrz města, což přinášelo městu a místním podnikatelům peníze. Provozovna u rušné silnice znamená dostatek zákazníků. Dle agentury CzechInvest dobré spojení dálnic a silnic není jediným faktorem, který investory láká do regionů. Podstatným faktem je, co investor hledá a požaduje. Jako

příklad je možné uvést investora, který chce levnou pracovní sílu a tím získat dotace na vytváření pracovních míst. V takové situaci dálnice není tím nejdůležitějším.

**Obrázek 2:** Východní obchvat Olomouc



Zdroj: g.denik.cz, 2016

Příkladem, že ani stavba obchvatu však není bezproblémová, je východní tangent Olomouc. Místní obyvatelé dokonce již sepisují petici, kterou chtějí popohnat úřady, a zamezit tak zpoždění, které je v podstatě už pravidlem. Cílem je ulehčit trase Přešov – Šternberk. Plán dokončení je 2021. Jedná se o sedmikilometrový obchvat, který už měl být před deseti lety, ale kvůli nesouhlasu obyvatel, kteří byli nespokojeni s blízkostí obchvatu jejich obydlí, došlo k přeplánování trasy a tudíž ke zpoždění. Nadměrný hluk a až 20 000 aut za den, přičemž experti varují, že do roku 2020 se

provoz zastaví za těchto podmínek úplně. Dle ministerstva dopravy je časová náročnost těchto liniových staveb v průměru 12 let. Díky přednostnímu požadavku stavby, snad k takové časové prodlevě nedojde. (g.denik, 2016)

### **Severní obchvat Prostějov**

Ještě dva roky má město na získání všech pozemků nutných pro stavbu obchvatu, jinak uplyne doba stanovená pro přidělení dotace a stavba je ohrožena. Výkup pozemků přitom začal již v roce 2009. Do roku 2010 se podařilo uskutečnit několik smluv, ale od té doby proces stagnuje a někteří majitelé pozemků dokonce nebyly dosud kontaktovány vůbec. Město se brání tím, že došlo ke změně projektu a je třeba sepsat nové smlouvy. Sjednán byl dokonce i plán jak postupovat. Otevřít kancelář podle vzoru stavby posledního úsehu D1, kdy se osvědčil. Problémem je ale neochota majitelů pozemků prodat pouze části svých pozemků a samozřejmě za vyšší ceny než je v nabídce. Chtějí je prodat celé. Obchvat je pro město velmi důležitý, jelikož je umístěno v kotlině a je zde velmi zhoršené dýchání. (idnes.cz, 2016)

## 7. Dopady

Moderní dopravní systém musí být udržitelný z pohledu ekonomického, sociálního i životního prostředí. Na silniční síť lze pohlížet ze dvou stran, kvalitativně a kvantitativně, přičemž jsou na sobě závislé a pro bezproblémové fungování musí být zastoupeny obě. Zjednodušeně řečeno: Sebekvalitnější dálnice s hustou sítí benzínových pump, motelů, dokonalým značením ztrácí na významu, pokud nedosahuje určité délky. To samé v opačném případě, kdy by několik desítek kilometrů dálnice disponovalo nekvalitním povrchem a bez možnosti, čerpacích stanic, občerstvení a odpočívadel. K čemu dlouhý úsek nekvalitní vozovky a chybějící kvality služeb kolem. Disponovat co nekvalitnější dopravní sítí je stěžejní pro řádné udržení ekonomiky a především pro její růst. Díky dopravě se obyvatelstvu nabízí nové pracovní možnosti. Fungující doprava zkracuje vzdálenosti nutné k dosažení cílů, jako jsou pracovní místa, návštěvy rodiny či turistické cíle. Doprava také ovlivňuje hrubý domácí produkt, který sám o sobě udává vyspělost ekonomiky. Dobrá dostupnost a kvalita dopravy určuje taktéž ceny pozemků, ovlivňuje přepravu osob či zboží. Zapomenout nelze ani na politickou situaci, která hraje zásadní roli v rozvoji dopravy. Co tedy stavba a rozvoj silničních sítí vlastně přináší a na co působí?

Z hlediska nadměrného počtu dat a omezení rozsahu práce je nemožné se zabývat všemi dopady a vlivy, proto jsou autorem vybrány ty nejstěžejnější.

### 7.1 Dopady na životní prostředí

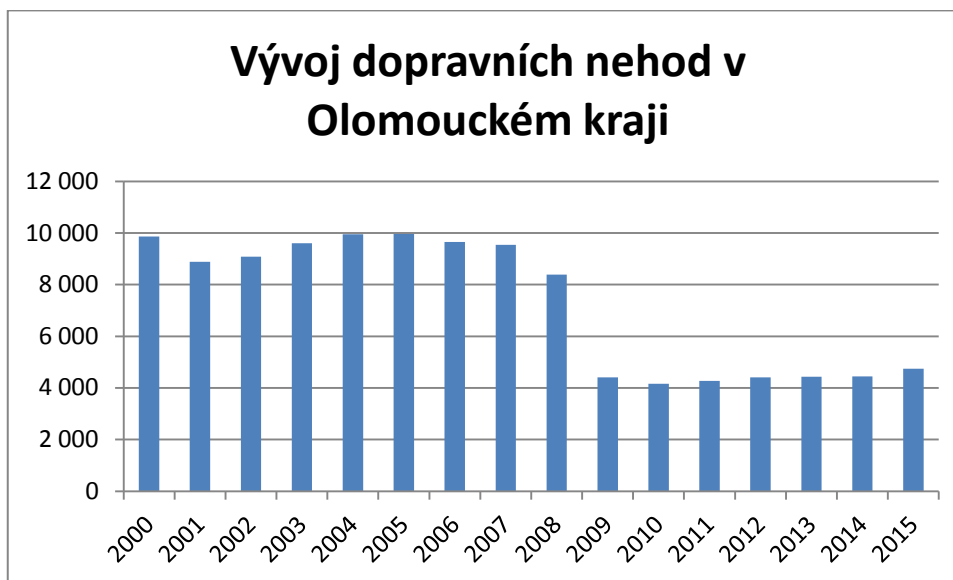
Jedním z odvětví, na které dopadá vývoj dopravní infrastruktury a to zcela negativně je životní prostředí. Jeho kvalita se s rozvojem dopravy velmi zhoršuje a to především ve městech a příměstských oblastech. Hlavními faktory jsou znečištěné ovzduší emisemi a jinými škodlivými látkami, znečištění vod, zábor krajiny, nadměrný hluk a vibrace, a tvorba bariér pro migraci živočichů. Snaha o eliminaci těchto dopadů je čím dál tím vyšší, což má na svědomí především EU a její posudky EIA, zkoumající, jak velký vliv bude stavba mít na životní prostředí.



## 7.2. Sociálně - ekonomické dopady

### 7.2.1 Dopravní nehodovost

**Graf 3:** Počet dopravních nehod v letech 2000 - 2015



Zdroj: ČSÚ, 2016, Vlastní úprava

Více než pětitisícovým poklesem počtu nehod se může kraj chlubit ve sledovaném období. V příčinách zlepšení můžeme hledat souvislosti v dodržování Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011 – 2020, zlepšování kvality vozovek, rekonstrukce přechodů pro chodce, tradiční vyčlenění dotace společnosti BESIP. Příkladem, může být v roce 2011 výstavba nového nájezdu na silnici R46 mezi Olomoucí a Vyškovem. Investice za 33 milionů zafinancovala rozjezd dlouhý 370 metrů, díky němuž se už řidiči nemusí strachovat zapojit se do pruhu. V podobných místech, na která se ke zlepšení ještě nedostalo, je nutné se uchýlit ke snížení povolené rychlosti a omezit tak předpoklad nehod.

Velké snížení, téměř o 5200 nehod méně, se přihodilo v období 2007 – 2009. V tomto rozmezí došlo k nejvyššímu nárůstu dálniční sítě v OK a to o 25 kilometrů.

### **7.2.2 Kongesce**

Dopravní zácpa, cizím slovem kongesce je nepřitelem všech řidičů. Vznik kolon přináší časové a finanční ztráty. Z hlediska psychiky řidičů mnohdy dochází k nervozitě, nepozornosti a často hloupým a zbytečným dopravním nehodám, které celou situaci ještě více zhorší. Příčinami dopravních zácep jsou: stále narůstající počet osobních automobilů v provozu, nedostatečná dopravní infrastruktura a opravy na stávajících sítích, které v aktuálním provozu přináší nemalé komplikace.

### **7.2.3 Suburbanizace**

Pojem suburbanizace chápeme jako přesun obyvatelstva z center měst. Díky kvalitní dopravní síti se stává dojíždka za prací snadnější, rychlejší a pohodlnější. Z tohoto hlediska je pro obyvatelstvo možné, rozpínat se do okolí měst a zvětšovat tak osídlenost území.

## **7.3 Ekonomické dopady**

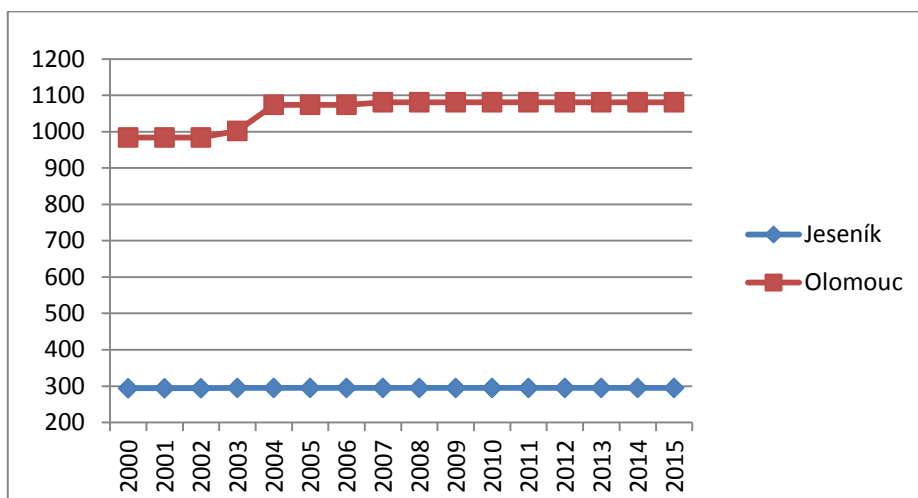
### **7.3.1 Růst cen pozemků**

Při nahlédnutí do oblasti bydlení, konkrétně do staveb rodinných domů na Olomoucku zjistíme, že nabídka pozemků ke koupi je velmi malá. A město avizuje, že se situace nezlepší a shánět se musí zájemci u soukromých vlastníků. Právě to je důvodem, proč ceny pozemků stále stoupají. Dle radnice šla průměrná cena v poslední době o 4% nahoru a na trhu realit tak Olomouc patří v porovnání k městům, kde ceny rapidně stoupají vzhůru. Do roku 2006 jsou průměrné ceny uváděny kolem 650 Kč. Nyní se nabídka pohybuje průměrně 1700 Kč za metr čtvereční. (i.dnes.cz, 2016)

### **7.3.2 Pohyb počtu obyvatel**

Důkazem, že hustota silniční sítě a hustota obyvatelstva je vzájemně provázána, je rozdílnost v počtu obyvatelstva v jednotlivých okresech kraje. Příkladem je porovnání okresů Jeseník x Olomouc, nejmenšího s největším z hlediska počtu silnic a hustoty obyvatelstva. Okres Jeseník má z hlediska stavby silniční sítě nevýhodu, protože enormní část území tvoří CHKO. Právě kvůli již zmiňovanému narušení krajiny, nehrozí, že by se nulový stav kilometru dálnic na Jesenicku nějak změnil.

**Graf 4:** Analýza celkového počtu silnic v okresech Jeseník a Olomouc



Zdroj: ČSÚ, 2016, Vlastní úprava

Zatímco v okrese Olomouc v rozmezí let 2002 – 2004 ke značnému nárůstu komunikací. Na Jesenícku je stav konstantní již 15 let.

**Tabulka 2:** Hustota obyvatel v okrese Jeseník a Olomouc ve vybraných letech

Rok	Jeseník	Olomouc
2005	58,3	141,3
2010	57,2	143,3
2013	55,5	143,5

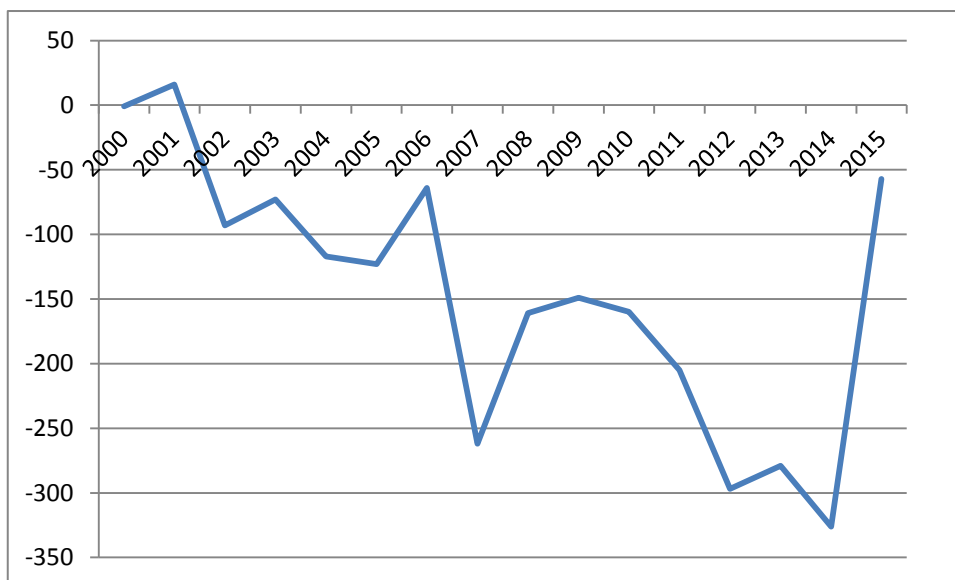
Zdroj: ČSÚ, 2016, Vlastní úprava

Při srovnání hustoty obyvatel ve vybraných letech v již zmiňovaných okresech výše, je výsledkem více než 1x násobek rozdíl. Okres Jeseník je díky svým přírodním atraktivitám krásnou oblastí, ovšem z hlediska pracovních možností a ekonomické nabídky kraje obyvatelstvu se zde projevuje silný propad oproti okrese Olomouc, kde se nachází největší město kraje, město Olomouc.

Pokud se zaměříme na počet obyvatel v jednotlivých okresech, zaznamenáme pravidelný nárůst obyvatelstva pouze u jednoho z pěti. Tímto okresem je Olomouc, který nárůst datuje již od roku 2004. Zajímavým může být fakt, že změna obyvatelstva vlivem stěhování roste taktéž pouze v okrese Olomouc. Nejedná se o aktuální trend nýbrž o dlouhodobý proces. Většina měst Olomouckého kraje ztrácí své obyvatele. Důvodů je hned několik. K nejpodstatnějším patří vysoká nezaměstnanost, nízké mzdy a špatná infrastruktura. Přesun obyvatelstva za lepšími životními podmínkami, se týká

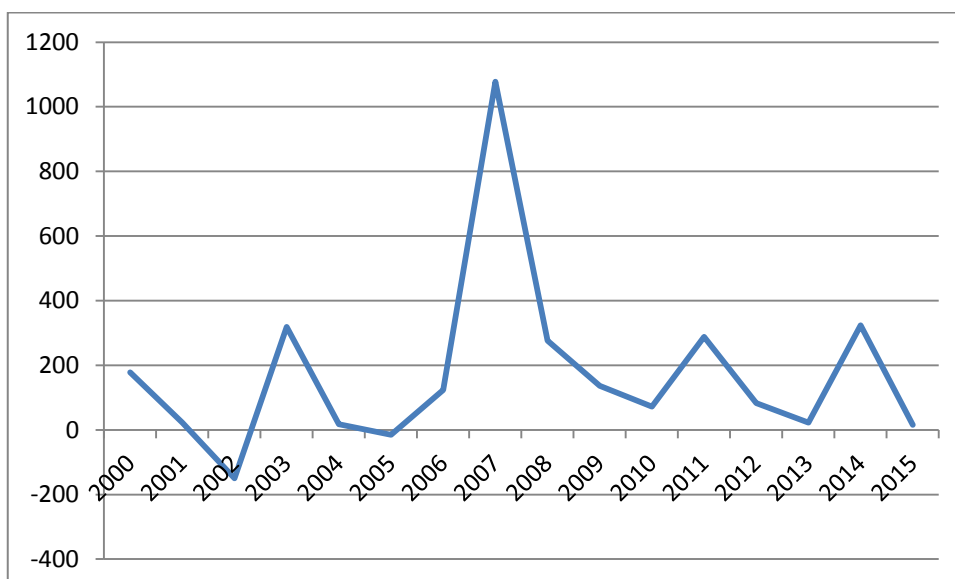
především mladých lidí. Táhne především práce, potřeba cestovat, poznávat, bavit se, mít k dispozici vše během několika minut. Takové výhody skrývá například město oproti vesnici. Horší životní podmínky, jsou důvodem stěhování lidí z Jesenicka, kde je úbytek obyvatelstva nejmarkantnější, viz grafické znázornění.

**Graf 5:** Úbytek obyvatelstva okres Jeseník z důvodu stěhování



Zdroj: ČSÚ, 2016, Vlastní úprava

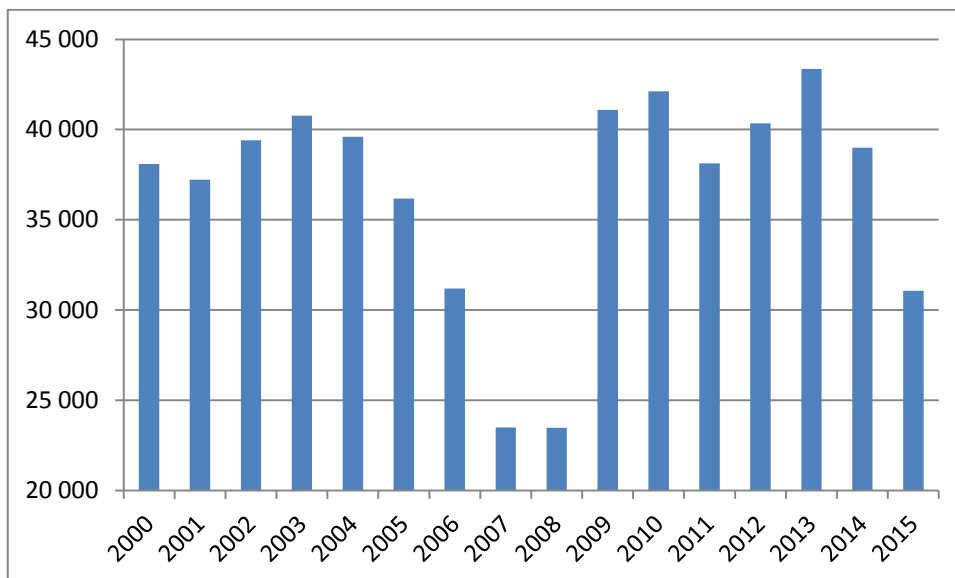
**Graf 6:** Nárůst obyvatelstva okres Olomouc z důvodu stěhování



Zdroj: ČSÚ, 2016, Vlastní úprava

### 7.3.3 Nezaměstnanost

**Graf 7:** Vývoj počtu uchazečů o zaměstnání k 31.12.

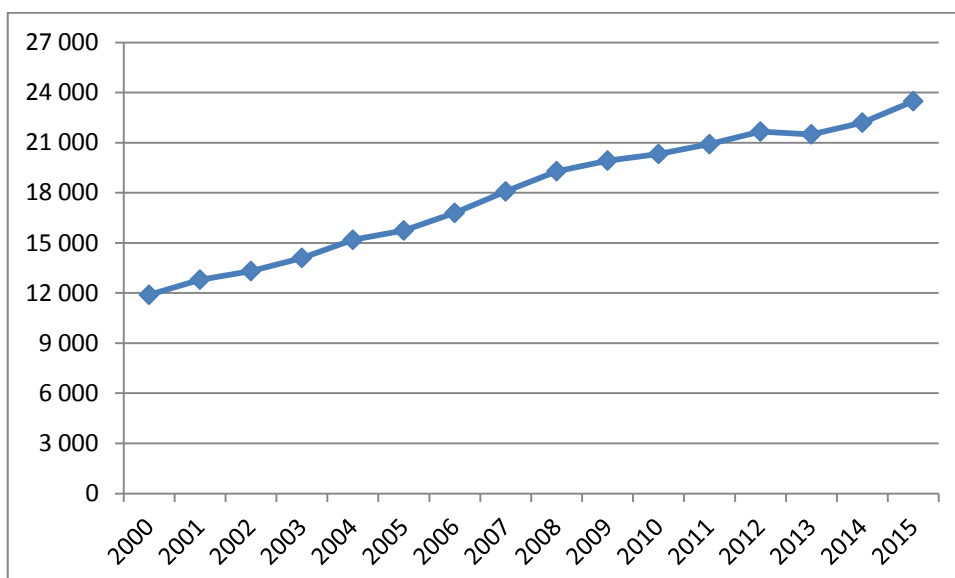


Zdroj: ČSÚ, 2016, Vlastní úprava

Vývoj počtu uchazečů si lze vysvětlit, že při kvalitní dopravní síti, mají uchazeči větší možnosti pracovních míst

### 7.3.4 Zvyšování hrubé měsíční mzdy

**Graf 8:** Průměrná hrubá měsíční mzda v Kč



Zdroj: ČSÚ, 2016, Vlastní úprava

Úroveň mezd lze srovnat z hlediska časové řady pomocí indexu:

Na ukázkou jsou vybrány pětileté odstupny.

- **2005/2000 -) 1,324**
  - průměrná měsíční mzda v roce 2005 je 1,324 krát větší než 2000 neboli 132,4% průměrné měsíční mzdy v roce 2000.
- **2010/2005 -) 1,291**
  - o 1,291 krát větší je výše průměrné mzdy v roce 2010 oproti roku 2005
- **2015/2010 -) 1,155**
  - ke zvýšení došlo i v roce 2015, a to 1,155 krát než v době pět let zpátky

Zdroj: ČSÚ, 2016, Vlastní výpočet

Údaje vyplývající z grafu jsou viditelné i pomocí indexu. Výše průměrné mzdy již 15 let nepřetržitě stoupá.

### 7.3.5 Zakládání ekonomických subjektů

**Tabulka 3:** Přehled ekonomických subjektů v Olomouckém kraji

Rok	Celkový počet registrovaných ekonomických subjektů (k 31. 12.)	Počet obchodních společností	Počet družstev	Počet státních podniků	Počet živnostníků	Počet zemědělských podnikatelů (fyz. osoby)
2000	111 205	7 218	434	56	82 826	7 744
2001	115 328	7 539	445	54	86 001	7 691
2002	122 984	7 699	462	53	93 014	7 658
2003	127 865	7 976	487	46	96 257	7 641
2004	129 075	8 386	491	39	96 748	7 567
2005	129 331	8 858	514	37	95 657	7 621
2006	130 427	9 294	543	28	96 034	7 513
2007	132 139	9 819	572	23	96 992	7 425
2008	135 028	10 447	578	21	98 572	7 412
2009	133 275	10 852	607	16	102 263	1 835
2010	136 229	11 336	612	15	104 365	1 904
2011	138 970	11 740	607	11	106 400	1 955
2012	135 201	12 093	603	8	101 870	1 982
2013	137 119	12 524	596	6	95 682	1 963
2014	138 347	13 084	581	5	98 111	2 033
2015	139 097	13 805	571	5	98 793	2 422

Zdroj: ČSÚ 2016, Vlastní úprava

Z tabulky vyplývá, že v uvedené časové řadě dochází ke stálému nárůstu ekonomických subjektů až na úbytek státních podniků a podnikajících zemědělců, jakožto fyzických osob. Téměř o 6600 obchodních společností více eviduje Český statistický úřad v roce 2015 oproti roku základnímu.

### 7.3.6 Růst HDP

**Tabulka 4:** Přehled vývoje HDP v Olomouckém kraji

Rok	HDP v Kč	HDP na 1 obyvatele v milionech Kč
2000	117 502	183 152,2
2001	124 992	195 551,8
2002	129 045	202 455,0
2003	135 975	213 720,9
2004	149 141	234 701,8
2005	152 393	238 493,8
2006	160 528	251 051,3
2007	174 709	272 766,3
2008	183 300	285 593,2
2009	179 233	279 203,0
2010	183 272	285 621,2
2011	189 162	296 098,6
2012	190 927	299 335,1
2013	190 689	299 515,1
2014	200 042	314 477,6

Zdroj: ČSÚ 2016, Vlastní úprava

Pokud porovnáme HDP na jednoho obyvatele v Olomouckém kraji v rámci všech krajů České republiky, zjistíme, že se aktuálně nachází na třetí příčce od konce. Dlouhodobě mezi kraji zaostává, ovšem můžeme podotknout, že k vyrovnání se Libereckému či Moravskoslezskému kraji, nemá příliš daleko.

## 8. Zhodnocení

Olomoucký kraj nepatří svým umístěním k nejdůležitějším krajům v republice. Jako celek ani nijak zvlášť nevyniká, avšak nedá se označit za kraj problémový či skomírající. Z pohledu srovnání krajů si drží pozici průměru. Jak již bylo uvedeno v seznámení se s krajem, Olomoucký kraj v sobě potenciál bezesporu má. Ve vybrané časové řadě 2000 – 2015 je možné dojít k závěru, že se kraj rozvíjí, i přes několikaleté spory ohledně plánů a výkupů pozemků se silniční síť rozrůstá. V rozvoji dálniční sítě se kraji povedlo dostat se z nulového počtu kilometrů na aktuálních 36km, což se nemusí každému pozdávat jako ohromný skok ve vývoji, ovšem každé spojení měst a zlepšení dostupnosti, přináší své ovoce. S tím spojený je růst výše hrubé měsíční mzdy, stále přibývá ekonomických subjektů v kraji, klesá nehodovost a hrubý domácí produkt v přepočtu na jednoho obyvatele roste rok od roku.

V současné době lze tvrdit, že je vše na dobré cestě dokončit současné plány staveb.

### **Priority současnosti Olomouckého kraje:**

- Dálnice D1 – dokončení posledních 2 úseků
- Dálnice D35 od Mohelnice na Hradec Králové
- Dokončení obchvatu Olomouc – Křelov
- Dálnice D 55 Přerov – Olomouc
- Stavba východního obchvatu Olomouce I/46
- Obchvat obce Bludov I/44
- Stavba Palačovské spojky, silnice I/35
- Dokončení mimoúrovňových křížení na dálnici D46 (Olomouc – Prostějov - směr Vyškov) – připojovací a odbočovací pruhy pro zajištění větší bezpečnosti
- Dostavba souboru staveb v Přerově – silnice I/55 (11. konference samospráv OK, 2016)



## 9. Závěr

Zpracování bakalářské práce na téma zhodnocení vývoje dopravní infrastruktury a rozbor souvisejících dopadů ve vybraném regionu nebylo vůbec snadným oříškem. Vybraným regionem se stal Olomoucký kraj, jako jeden ze čtrnácti krajů ČR. Pozornost na vývoj byla soustředěna pouze na silniční infrastrukturu, jakožto nejpoužívanější, snadno dostupný a rychlý druh dopravy.

První část práce poskytuje důležité informace a pochopení základních souvislostí dopravní infrastruktury. Jednotlivé kapitoly obsahují vysvětlení pojmů doprava, uvádějí organizace spjaté s dopravou, vyzdvihují význam dopravy a vtahují čtenáře do problematiky tématu. V následujících kapitolách přichází seznámení se s Olomouckým krajem jako takovým. S jeho rozlohou, přírodními podmínkami, jednotlivými okresy, ekonomikou a celkovou dopravou pro úplnost. K analyzování nějaké oblasti je nutné, danou oblast poznat. Proto snaha nastínit možnosti kraje je jednou z priorit.

Pokračováním je výčet dopadů dopravní infrastruktury na region. Jen zlehka je zmíněn environmentální negativní vliv, kongesce či suburbanizace. Podrobněji je rozebírán vývoj obyvatelstva, kde jsou porovnány 2 protikladné okresy, Jeseník x Olomouc.

Při pohledu na jednotlivé ukazatele, je zřejmé že kraj se rozvíjí a rozhodně nestagne. Silniční síť se rozšiřuje a další výstavby jsou podporovány jak ze stran kraje, tak většiny obyvatelstva. V negativních vlivech dochází ke zlepšení, viz. klesající dopravní nehodovost a naopak zvyšující se průměrná měsíční mzda.

Na konci práce jsou uvedeny aktuální priority kraje, již rozplánované či dokonce rozestavěné úseky, které opět přispějí k rozvoji a vyšší spokojenosti alespoň některých obyvatel kraje. Práce může posloužit čtenáři k seznámení se se situací, v rozmezí časové řady 2000 – 2015, nejen se silničním stavem Olomouckého kraje, ale i postavením kraje jako celku.

## 10. Summary

A topic of this bachelor thesis is focused on transport infrastructure development and its impacts on chosen region. The region which was chosen is Olomouc region and transport infrastructure is specified only on road infrastructure because of the fastest, easy available and most useful kind of transport.

The theoretical part search the basic explanations terms of the sector of transport, such as the theory of transport system, definition of transport and mainly is describe how much the transport infrastructure is important for society. From the beginning of human is transport very important and its significance still increasing.

Firstly was necessary to study special literature about transport. The second steps were to analyse the chosen region which contains the main characteristics of the chosen region. At the end was paid attention to evaluate the development during the last 15 years.

To sum up is necessary to say that Olomouc region is still developing and no stagnation wasn't registered. The road infrastructure is better and better and next constructions will be in the next years completed.

**Key words:** transport infrastructure, transport, Olomouc region, road network, highway, development

## 11. Zdroje

### 11.1 Přehled použité literatury:

- [1] Brinke, J. (1999). Úvod do geografie dopravy. Praha: Karolinum.
- [2] Eddington, R. (2006). *Transport's role in sustaining the UK's productivity and competitiveness*. [online] London: HM Treasury. Dostupné 28. Červen 2016,z  
<http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20090104005813/http://www.dft.gov.uk/162259/187604/206711/volume1.pdf>
- Eisler, J. (1998). Úvod do ekonomiky dopravy. Praha: CODEX Bohemia, s.r.o.
- [3] Hindls, R., Kaňoková, J. – Novák, I. (1997). *Metody statistické analýzy pro ekonomy*. Praha: Management Press.
- [4] Knowles, R., Shaw, J.&Docherty, I. (2008). *Transport geographies: mobilities, flows and spaces*. Malden: Blackwell.
- [5] Marada M. (2010). *Doprava a geografická organizace společnosti v Česku*. Praha: Česká geografická společnost.
- [6] Mirvald, S. (1999). *Geografie dopravy I*. Plzeň: Západočeská univerzita.
- [7] Pastor, O. (2007). *Teorie dopravních systémů*. Praha: ASPI.
- [8] Wokoun, R. (2008). *Regionální rozvoj: východiska regionálního rozvoje, regionální politika, teorie, strategie a programování*. Praha: Linde.
- [9] Zelený, L. (2007). *Osobní přeprava*. Praha: ASPI, a.s.

## 11.2 Přehled použitých internetových zdrojů:

- [1] Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky. (2016). *Správa CHKO Litovelské Pomoraví*. Dostupné 11. Červenec 2016, z <http://litovelskepomoravi.ochranaprirody.cz/>
- [2] BESIP. (2012). *Kdo jsme*. Dostupné 11. červenec 2016 z: <http://www.ibesip.cz/cz/besip/o-besip/kdo-jsme>
- [3] BESIP. (2010). *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020*. Dostupné 11. červenec 2016, z <http://www.ibesip.cz/cz/besip/strategicke-dokumenty/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020>
- [4] Ceske dalnice.cz. (© 2002 – 2016). *D1*. Dostupné 11. červenec 2016, z <http://www.ceskedalnice.cz/dalnice/d1/>
- [5] Ceske dalnice.cz. (© 2002 – 2016). *D35*. Dostupné 11. červenec 2016, z
- [6] ČT 24. (2011). *Nový nájezd zvýšil bezpečnost na silnici mezi Olomoucí a Vyškovem*. Dostupné 5.duben 2015, z <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/1206637-novy-najezd-zvysil-bezpecnost-na-silnici-mezi-olomouci-a-vyskovem>
- [7] Dálnice.estrancky.cz. (© 2016). *Parametry silnic: Parametry českých silnic a dálnic*. Dostupné 10. duben 2016, z <http://www.dalnice.estrancky.cz/clanky/parametry.html>
- [8] Evropská komise. (2015). *Regionální politika: Fond soudržnosti*. Dostupné 11. červenec z [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/CS/funding/cohesion-fund/](http://ec.europa.eu/regional_policy/CS/funding/cohesion-fund/)
- [9] EurActiv. (2016). *Evropský fond regionálního rozvoje*. Dostupné 11. červenec, z <http://www.euractiv.cz/evropsky-fond-regionalniho-rozvo>
- [10] g.denik.cz (2016). *Východní tangenta obchvat*. Dostupné 25. srpna 2016 z [http://g.denik.cz/43/64/vychodni\\_tangenta\\_obchvat\\_0309\\_02.jpg](http://g.denik.cz/43/64/vychodni_tangenta_obchvat_0309_02.jpg)
- [11] i.dnes.cz / Olomoucký kraj. (2016). *Klíčovému obchvatu se krátí čas, výkupy pozemků navzdory slibům vážnou*. Dostupné 15. květen 2016 z [http://olomouc.idnes.cz/severni-obchvat-prostejova-vykupy-pozemku-feu-/olomouc-zpravy.aspx?c=A160220\\_2227124\\_olomouc-zpravy\\_stk](http://olomouc.idnes.cz/severni-obchvat-prostejova-vykupy-pozemku-feu-/olomouc-zpravy.aspx?c=A160220_2227124_olomouc-zpravy_stk)
- [12] i.dnes.cz / Olomoucký kraj. (2015). *Rychlostí 160 km/h pojedou i vlaky v regionu. Na trati Uničov – Olomouc*. Dostupné 11. červenec 2016, z [http://olomouc.idnes.cz/lokalky-z-olomouce-do-sumperka-zrychli-modernizace-trati-za-miliardy-1k2-/olomouc-zpravy.aspx?c=A150324\\_2149952\\_olomouc-zpravy\\_mip](http://olomouc.idnes.cz/lokalky-z-olomouce-do-sumperka-zrychli-modernizace-trati-za-miliardy-1k2-/olomouc-zpravy.aspx?c=A150324_2149952_olomouc-zpravy_mip)

- [13] idnes.cz/ Olomoucký kraj. *Letiště pro chartery z Bochoře definitivně nebude, převezmou ho opravy.* (2013). Dostupné 11. červenec 2016, z [http://olomouc.idnes.cz/civilni-letiste-v-bochori-definitivne-nebude-fn3-/olomouc-zpravy.aspx?c=A130910\\_1975458\\_olomouc-zpravy\\_tas](http://olomouc.idnes.cz/civilni-letiste-v-bochori-definitivne-nebude-fn3-/olomouc-zpravy.aspx?c=A130910_1975458_olomouc-zpravy_tas)
- [14] iregiony.Higiena nepustí nákladní auta na prostějovskou jižní spojku.Vadí ji hluk. (2016). Dostupné 5. květen 2016, z [http://regiony.impuls.cz/prostejov-jizni-spojka-nakladni-doprava-limity-hluku-pft-/olomoucky-kraj.aspx?c=A160406\\_055415\\_imp-olomoucky\\_kov](http://regiony.impuls.cz/prostejov-jizni-spojka-nakladni-doprava-limity-hluku-pft-/olomoucky-kraj.aspx?c=A160406_055415_imp-olomoucky_kov)
- [15] Leoš Janáček Ostrava Airport. (2015). *Základní informace.* Dostupné 11. červenec 2016, z <http://www.airport-ostrava.cz/cz/page-zakladni-informace-letecka-doprava/>
- [16] Letiště Přerov. (2016). Dostupné 11. července 2016, z <http://www.prerov-airport.cz/?id=101>
- [17] Ministerstvo dopravy. (2015). *Tiskové zprávy: Sněmovna schválila novelu zákona o pozemních komunikacích.* Dostupné 12.duben 2016, z [http://www.mdcz.cz/cs/Media/Tiskove\\_zpravy/Snemovna\\_schvalila\\_novelu\\_zakona\\_o\\_pozemnich\\_komunikacich.htm](http://www.mdcz.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/Snemovna_schvalila_novelu_zakona_o_pozemnich_komunikacich.htm)
- [18] Ministerstvo dopravy (2016). *Povinně zveřejňované informace.* Dostupné 4. duben 2016, z: [http://www.mdcz.cz/cs/Potrebuji-se-poradit/Povinne\\_zverejnovane\\_informace/Povinne\\_zverejnovane\\_informace.htm](http://www.mdcz.cz/cs/Potrebuji-se-poradit/Povinne_zverejnovane_informace/Povinne_zverejnovane_informace.htm)
- [19] Natura Bohemica | příroda České republiky. (©2008-2016). *Plané loučky - Přírodní rezervace.* Dostupné 11. červenec, z <http://www.naturabohemica.cz/plane-loucky/>
- [20] Olomoucký deník.cz. *Postavit rodinný dům v Olomouci? Není kde.* Dostupné 20. červenec 2016, z [http://olomoucky.denik.cz/zpravy\\_region/postavit-rodinny-dum-v-olomouci-neni-kde-20160714.html](http://olomoucky.denik.cz/zpravy_region/postavit-rodinny-dum-v-olomouci-neni-kde-20160714.html)
- [21] Olomoucký kraj. (2016). *O Olomouckém kraji.* Dostupné 12. srpen 2016, z <https://www.kr-olomoucky.cz/o-olomouckem-kraji-cl-1362.html>

- [22] Olomoucký kraj. (2014). *Příspěvek v oblasti zvyšování bezpečnosti na pozemních komunikacích: Schválená pravidla pro podání žádosti o příspěvek v oblasti zvyšování bezpečnosti na pozemních komunikacích v roce 2015*. Dostupné 11. červenec 2016, z <https://www.kr-olomoucky.cz/prispevek-v-oblasti-zvysovani-bezpecnosti-na-pozemnich-komunikacich-cl-688.html>
- [23] Olomoucký kraj. (2013). *Koncepce rozvoje silniční sítě*. Dostupné 11. července z <https://www.kr-olomoucky.cz/koncepce-rozvoje-silnicni-site-cl-255.html>
- [24] Operační program doprava. (2015). *Základní informace*. Dostupné 10. květen 2016 z <http://www.opd.cz/cz/Zakladni-informace>
- [25] Prostějovský deník.cz. (2016). *Verdikt hygieniků: Nákladní automobily na jižní spojku nesmí*. Dostupné 12.duben 2016, z [http://prostejovsky.denik.cz/zpravy\\_region/verdikt-hygieniku-nakladni-automobily-na-jizni-spojku-nesmi-20160323.html](http://prostejovsky.denik.cz/zpravy_region/verdikt-hygieniku-nakladni-automobily-na-jizni-spojku-nesmi-20160323.html)
- [26] Přerovský deník.cz. (2016). *Je to priorita! Úsek D1 Říkovice – Přerov nemusí čekat na nový posudek EIA*. Dostupné 19.červen 2016, z Zdroj: [http://prerovsky.denik.cz/zpravy\\_region/je-to-priorita-usek-d1-rikovice-prerov-nemusi-cekat-na-novy-posudek-eia-20160509.html](http://prerovsky.denik.cz/zpravy_region/je-to-priorita-usek-d1-rikovice-prerov-nemusi-cekat-na-novy-posudek-eia-20160509.html)
- [27] Rozhlas.cz. (2015). *Zprávy: Z R35 u Liberce dálnice nebude. Kvůli parametrům ji odborníci zařadili mezi silnice I. třídy*. Dostupné 12. duben 2016, z [http://www.rozhlas.cz/zpravy/regiony/\\_zprava/1568495](http://www.rozhlas.cz/zpravy/regiony/_zprava/1568495)
- [28] Rozhlas.cz. (2015). *Zprávy: Rychlostní silnice se brzy změní na dálnice. Zpoplatněné budou jen některé*. Dostupné 10.duben 2016, z [http://www.rozhlas.cz/zpravy/regiony/\\_zprava/1568438](http://www.rozhlas.cz/zpravy/regiony/_zprava/1568438)
- [29] ŘSD ČR. (2015). *Ředitelství silnic a dálnic: Organizace ŘSD*. Dostupné 11.červenec 2016 z: <https://www.rsd.cz/wps/portal/web/rsd/Reditelstvi-silnic-a-dalnic>
- [30] sfdi Státní fond dopravní infrastruktury. (2015). *Úvodní stránka: Obecné údaje*. Dostupné 3. květen 2016, z <http://www.sfdi.cz/>
- [31] sfdi Státní fond dopravní infrastruktury. (©). *Úvod*. Dostupné 4. duben 2016, z <http://www.sfdi.cz/dalnicni-kupony/dalnicni-kupony-2016/uvod/>
- [32] sfdi Státní fond dopravní infrastruktury. (©). *Zákon o SFDI*. Dostupné 11. červenec, z <http://www.sfdi.cz/zakladni-informace/zakon-o-sfdi/>

- [33] Správní mapa. (2006). *Olomoucký kraj*. Dostupné 12. duben 2015, z <http://spravnimapa.topograf.cz/olomoucky-kraj>
- [34] Správa silnic Olomouckého kraje. (2010). *Profil organizace*. Dostupné 12. duben 2016, z <http://www.ssok.cz/ssok.php>
- [35] start.risy.cz. (© 2012). Dostupné 6. září 2016, z <http://start.risy.cz/cs/kraj?nuts3=CZ071>
- [36] Statutární Město Přerov.(2012). *Průmyslové zóny*. Dostupné z <http://www.prerov.eu/cs/podnikatel/rozvojove-a-prumyslove-zony/prumyslove-zony.html>
- [37] Zákony pro lidi.cz. (© 2010-2016). *Zákon o pozemních komunikacích: užívání pozemních komunikací*. Dostupné 10.duben 2016, z <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13#cast6>
- [38] Zákony pro lidi.cz. (© 2010 – 2016). *Zákon č. 13/1997 Sb.: Zákon o pozemních komunikacích*. Dostupné 10.duben 2016, z <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-1>
- [39] 11 konference OK kraje 2016. (2016). Dostupné 26. srpna 2016, z <https://www.kr-olomoucky.cz/download.html?id=35882>

## **12. Seznam podpůrným materiálů**

### **12.1 Seznam obrázků**

<b>Obrázek 1:</b> Olomoucký kraj .....	21
<b>Obrázek 2:</b> Východní obchvat Olomouc .....	35

### **12.2 Seznam tabulek**

<b>Tabulka 1:</b> Přehled délek silnic a dálnic v Olomouckém kraji .....	30
<b>Tabulka 2:</b> Hustota obyvatel v okrese Jeseník a Olomouc ve vybraných letech .	40
<b>Tabulka 3:</b> Přehled ekonomických subjektů v Olomouckém kraji .....	43
<b>Tabulka 4:</b> Přehled vývoje HDP v Olomouckém kraji.....	44

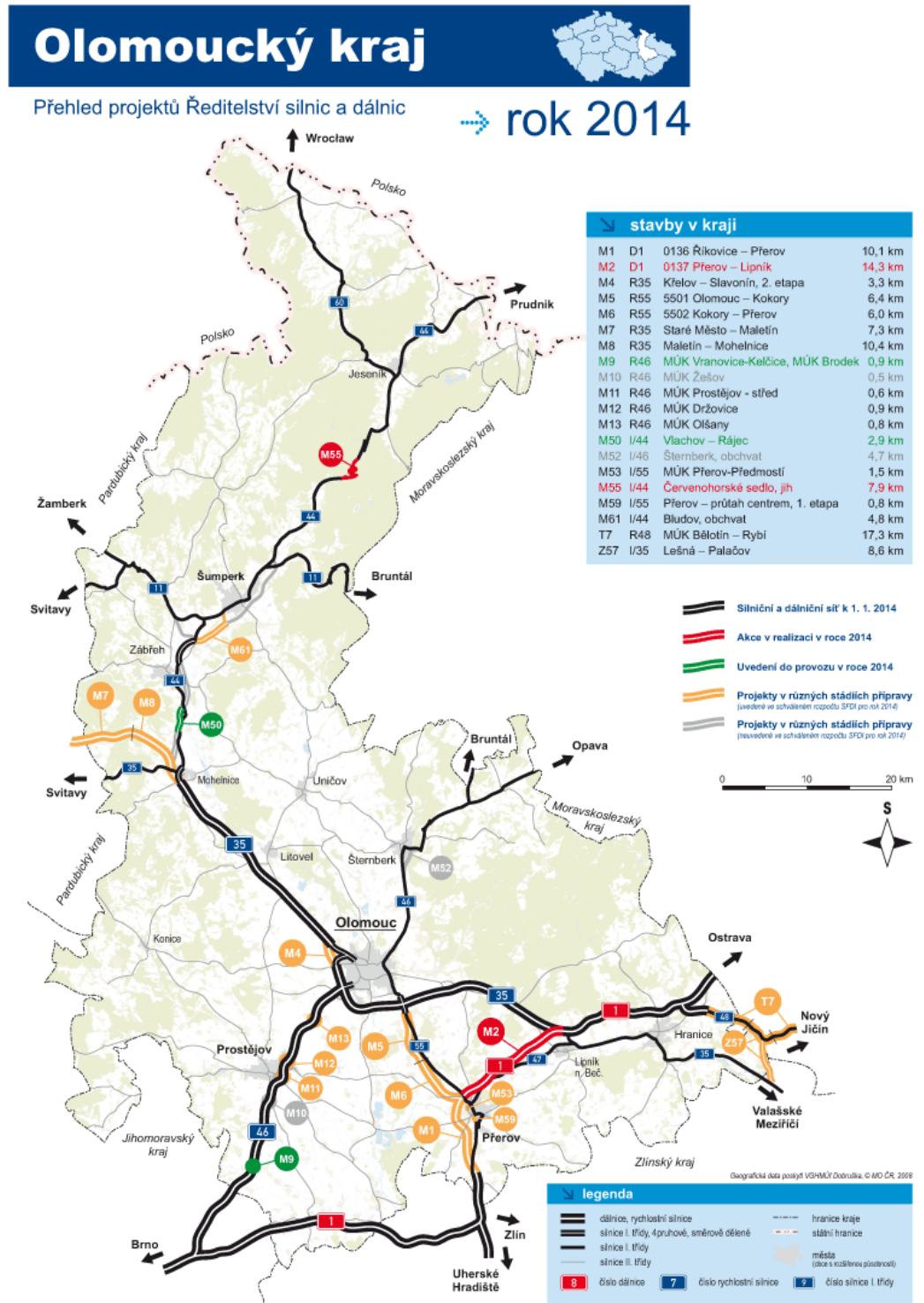
### **12.3 Seznam grafů:**

<b>Graf 1:</b> Vývoj počtu obyvatel v Olomouckém kraji za období 2000 – 2015.....	24
<b>Graf 2:</b> Rozsah dálniční sítě.....	31
<b>Graf 3:</b> Počet dopravních nehod v letech 2000 - 2015 .....	38
<b>Graf 4:</b> Analýza celkového počtu silnic v okresech Jeseník a Olomouc.....	40
<b>Graf 5:</b> Úbytek obyvatelstva okres Jeseník z důvodu stěhování .....	41
<b>Graf 6:</b> Nárůst obyvatelstva okres Olomouc z důvodu stěhování .....	41
<b>Graf 7:</b> Vývoj počtu uchazečů o zaměstnání k 31.12.....	42
<b>Graf 8:</b> Průměrná hrubá měsíční mzda v Kč .....	42



# 13. Přílohy

## Příloha 1: Silniční síť Olomouckého kraje a přehled projektů za rok 2014



Zdroj: ŘSD ČR, 2014