

Analýza dopravní situace v Jihomoravském kraji a její vliv na regionální rozvoj

Zuzana Bartošová

Bakalářská práce
2015



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: 2014/2015

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Zuzana BARTOŠOVÁ**
Osobní číslo: **M10622**
Studijní program: **B6208 Ekonomika a management**
Studijní obor: **Management a ekonomika**
Forma studia: **kombinovaná**

Téma práce: **Analýza dopravní situace v Jihomoravském kraji
a její vliv na regionální rozvoj**

Zásady pro vypracování:

Úvod

Definujte cíle práce a použité metody zpracování práce.

I. Teoretická část

- Definujte základní teoretické pojmy týkající se dopravy a uveďte legislativu k dotčenému tématu.

II. Praktická část

- Charakterizujte Jihomoravský kraj a jeho jednotlivé okresy.
- Popište současný stav dopravní situace v jednotlivých okresech Jihomoravského kraje.
- Proveďte SWOT analýzu.
- Vymezte základní problémy a navrhněte řešení pro zlepšení současného stavu dopravní situace v Jihomoravském kraji.

Závěr

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

Seznam odborné literatury:

FOLTÝNOVÁ, Hana. Doprava a společnost: ekonomické aspekty udržitelné dopravy.

1. vyd. Praha: Karolinum, 2009, 212 s. ISBN 978-80-246-1610-0.

GROSPÍČ, Jiří. Úvod do regionálních věd a veřejné správy. 5., rozš. vyd. (ve Vydavatelství

a nakladatelství Aleš Čeněk 2., rozš. vyd.). Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš

Čeněk, 2008, 455 s. Vysokoškolské učebnice (Aleš Čeněk). ISBN 978-807-3800-864.

Impact of transport infrastructure investment on regional development. Paris, France:

Organisation for Economic Co-operation and Development, 2002, 151 p.

ISBN 92-64-19579-1.

ZURYNEK, Josef, Lubomír ZELENÝ a Michal MERVART. Dopravní procesy v cestovním

ruchu. 1. vyd. Praha: ASPI, 2008, 255 s. Vysokoškolské učebnice (Aleš Čeněk).

ISBN 978-807-3573-355.

Vedoucí bakalářské práce: Ing. Pavel Grebeníček
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva
Datum zadání bakalářské práce: 16. února 2015
Termín odevzdání bakalářské práce: 15. května 2015

Ve Zlíně dne 16. února 2015

prof. Dr. Ing. Drahomíra Pavelková
děkanka



doc. RNDr. Oldřich Hájek, Ph.D.
ředitel ústavu

PROHLÁŠENÍ AUTORA BAKALÁŘSKÉ/DIPLOMOVÉ PRÁCE


Prohlašuji, že

- 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;
- beru na vědomí, že diplomová/bakalářská práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému dostupná k prezenčnímu nahlédnutí, že jeden výtisk diplomové/bakalářské práce bude uložen na elektronickém nosiči v příruční knihovně Fakulty managementu a ekonomiky Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně;
- byl/a jsem seznámen/a s tím, že 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;
- beru na vědomí, že podle § 60 odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- beru na vědomí, že podle § 60 odst. 2 a 3 autorského zákona mohu užít své dílo – diplomovou/bakalářskou práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen připouští-li tak licenční smlouva uzavřená mezi mnou a Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně s tím, že vyrovnání případného přiměřeného příspěvku na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše) bude rovněž předmětem této licenční smlouvy;
- beru na vědomí, že pokud bylo k vypracování diplomové/bakalářské práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tedy pouze k nekomerčnímu využití), nelze výsledky diplomové/bakalářské práce využít ke komerčním účelům;
- beru na vědomí, že pokud je výstupem diplomové/bakalářské práce jakýkoliv softwarový produkt, považují se za součást práce rovněž i zdrojové kódy, popř. soubory, ze kterých se projekt skládá. Neodevzdání této součásti může být důvodem k neobhájení práce.

Prohlašuji,

1. že jsem na diplomové/bakalářské práci pracoval samostatně a použitou literaturu jsem citoval. V případě publikace výsledků budu uveden jako spoluautor.
2. že odevzdaná verze diplomové/bakalářské práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

Ve Zlíně 14.5.2015


.....
podpis diplomanta

ABSTRAKT

Tato bakalářská práce se zabývá analýzou současného stavu dopravní situace v Jihomoravském kraji. Teoretická část zahrnuje metody a cíle výzkumu práce, definice základních pojmů, které souvisí s dopravou a také jmenuje základní legislativní akty České republiky, které se vážou k jednotlivým druhům dopravy. Praktická část bakalářské práce obsahuje základní charakteristiku Jihomoravského kraje a popis dopravní situace v jednotlivých okresech, se zaměřením na dopravu silniční, železniční, leteckou a vodní. Na základě zjištěných informací je sestavena SWOT analýza, která pomáhá identifikovat kladné a záporné stránky dopravy, včetně jejich příležitostí a ohrožení. V závěru práce jsou definovány největší problémy, které se vyskytují v dopravě a jsou zde navržena doporučení, které by mohly přispět ke zlepšení celkového stavu dopravy v Jihomoravském kraji.

Klíčová slova: doprava, dopravní infrastruktura, dopravní obslužnost, region, integrovaný dopravní systém, silniční doprava, železniční doprava, letecká doprava, vodní doprava.

ABSTRACT

The aim of this bachelor thesis is to analyse the current transport situation in South-Moravian region. The theoretical part describes research methods and aims, defines basic terms related to transport and also lists basic legislative acts of the Czech Republic related to particular means of transport. The practical part consists of a fundamental characteristic of South-Moravian region and description of the traffic situation in individual districts with focus on road, rail, air and water transport. Based on the researched information a SWOT analysis is used to help identify strengths, weaknesses, opportunities and threats of transport situations in individual districts. In the end the biggest issues occurring in a transport are defined and suggestions are made that could contribute to the improvement of the overall transport conditions in South-Moravian region.

Keywords: Transport, Transport Infrastructure, Transport Services, Region, Integrated Transport System, Road Transport, Rail Transport, Air Transport, Water Transport.

Ráda bych poděkoval panu Ing. Pavlu Grebeníčkoví, vedoucímu mé bakalářské práce, za odborné vedení, cenné rady, připomínky a pomoc při tvorbě bakalářské práce.

Také bych chtěla poděkovat mému příteli, jeho a mé rodině, za trpělivost, podporu a pomoc při psaní bakalářské práce.

OBSAH

ÚVOD	9
CÍLE A METODY ZPRACOVÁNÍ PRÁCE	11
I TEORETICKÁ ČÁST	13
1 ZÁKLADNÍ TEORETICKÉ POJMY TÝKAJÍCÍ SE DOPRAVY	14
1.1 DOPRAVA	14
1.2 DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA.....	14
1.3 REGION	15
1.4 DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST.....	16
1.5 INTEGROVANÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM	17
1.6 JEDNOTLIVÉ DRUHY DOPRAVY	17
1.6.1 Doprava silniční	17
1.6.2 Doprava železniční.....	18
1.6.3 Doprava letecká.....	19
1.6.4 Doprava vodní	20
2 LEGISLATIVA ČR V OBLASTI DOPRAVY	22
2.1 LEGISLATIVA TÝKAJÍCÍ SE DOPRAVY OBECNĚ.....	22
2.2 LEGISLATIVA TÝKAJÍCÍ SE JEDNOTLIVÝCH DRUHŮ DOPRAVY	23
2.2.1 Doprava silniční	23
2.2.2 Doprava železniční.....	23
2.2.3 Doprava letecká.....	24
2.2.4 Doprava vodní	24
II PRAKTICKÁ ČÁST	25
3 CHARAKTERISTIKA JIHOMORAVSKÉHO KRAJE A JEHO OKRESŮ	26
3.1 ZÁKLADNÍ VYMEZENÍ REGIONU.....	26
3.2 OBYVATELSTVO	27
3.3 PŘÍRODNÍ PODMÍNKY.....	28
3.4 HOSPODÁŘSTVÍ A TRH PRÁCE	29
4 SOUČASNÝ STAV DOPRAVY V JEDNOTLIVÝCH OKRESECH	32
4.1 DOKUMENTY TÝKAJÍCÍ SE DOPRAVY	32
4.2 SOUČASNÁ SITUACE V DOPRAVĚ	33
4.2.1 Okres Blansko	33
4.2.2 Okres Vyškov	34
4.2.3 Okres Hodonín	36
4.2.4 Okres Břeclav.....	38
4.2.5 Okres Znojmo.....	40
4.2.6 Okres Brno-město	42
4.2.7 Okres Brno-venkov	44
4.3 DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST JMK.....	46
5 SWOT ANALÝZA	49

5.1	SILNÉ STRÁNKY.....	49
5.2	SLABÉ STRÁNKY.....	49
5.3	PŘÍLEŽITOSTI.....	50
5.4	OHROŽENÍ.....	50
6	VYMEZENÍ PROBLÉMŮ A DOPORUČENÍ PRO ZLEPŠENÍ STÁVAJÍCÍ SITUACE V DOPRAVĚ V JMK	51
	ZÁVĚR	60
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....	62
	SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK	66
	SEZNAM OBRÁZKŮ	68
	SEZNAM TABULEK.....	69
	SEZNAM PŘÍLOH.....	70

ÚVOD

Doprava patří mezi témata, která se dotýkají nás všech. Každý den řešíme, jak se dostaneme do práce, do škol, na nákupy, za kulturou... K tomu, abychom uspokojili nejenom tyto potřeby, využíváme různé druhy dopravy.

Důležitou součástí je dopravní infrastruktura, kterou tvoří silnice, železnice, vodní cesty a letiště. Budování dopravní infrastruktury je důležité pro to, aby se zvýšila dostupnost daného území. Hustá a kvalitní dopravní síť má vliv na rozvoj regionu, protože do jisté míry ovlivňuje jeho konkurenceschopnost. Bez dobrého spojení nemůže region růst, ani prosperovat. Oblast budování a údržby infrastruktury je však finančně velice náročná, a proto je na veřejném sektoru, aby toto zajistil.

Rozvoj dopravy však nepřináší jenom výhody, ale jsou s ním spojené i různé problémy. Doprava je zdrojem hluku, emisí, ale také zabírá stále větší prostor a narušuje tak ekologickou stabilitu krajiny. Největší dopady na životní prostředí má silniční doprava. Její objem však neustále roste.

Z hlediska dopravy má Jihomoravský kraj důležitou tranzitní funkci. Kraj se nachází na křižovatce významných evropských dopravních tras. Kostru dopravního systému tvoří dálnice D1 a D2, rychlostní silnice, koridory vysokorychlostních tratí a železniční uzly v Brně a Břeclavi. V centru kraje najdeme také veřejné mezinárodní letiště Brno-Tuřany. Na první pohled se může zdát, že kraj má již vybudované dobré dopravní napojení, a není proto důvod se tímto tématem zabývat, ale když se podíváme blíže, zjistíme, že celkový stav v jednotlivých druzích dopravy není až tak příznivý a že stále existují možnosti, jak lze celkovou dopravní situaci kraje zlepšit.

Cílem této bakalářské práce je tedy provést analýzu současné dopravní situace v Jihomoravském kraji a navrhnout opatření, která povedou ke zlepšení. Téma jsem si zvolila jednak proto, že je stále aktuální a pro mě zajímavé, ale také proto, že bych ráda poznala více do hloubky, jaké jsou nedostatky v jednotlivých druzích dopravy, proč vznikají a hlavně proč nedochází k jejich odstranění.

CÍLE A METODY ZPRACOVÁNÍ PRÁCE

V této kapitole jsou popsány metody, které jsem použila pro vypracování praktické části mé práce. Jsou to především SWOT analýza a tzv. výzkum od stolu (desk research), dále pak obecně teoretické metody jako jsou - analýza, syntéza, indukce a dedukce. Díky těmto metodám jsem mohla lépe zhodnotit současný stav dopravní situace v JMK, následně vymezit problémy, s kterými se kraj potýká, a zjistit jak současná situace v dopravě ovlivňuje rozvoj regionu.

Vzhledem k tomu, že dnes existuje mnoho veřejně dostupných informací, zvolila jsem pro svou práci metodu zvanou **desk research** neboli „výzkum od stolu“. Tato metoda pracuje s již existujícími daty a zahrnuje vyhledání, sesbírání, zpracování a analýzu sekundárních dat. Zdrojem informací pro tuto metodu mohou být různé státní statistiky, veřejně dostupné databáze, orgány a instituce veřejné správy, výzkumné pracoviště, univerzity, soukromé instituce... Pro svou práci jsem kromě jiného čerpala data především z Českého statistického úřadu (ČSÚ), z celostátních sčítání a z dokumentů zpracovaných a vydaných krajem.

SWOT analýza „je metoda která se běžně používá v oblasti státní správy a územní samosprávy, v regionálním rozvoji a plánování. Podstatou této metody je odhalení a současně vzájemné porovnání vnitřních silných a slabých stránek zkoumaného objektu a možností a hrozeb, které na něj působí z venčí.“ [4, str. 176] SWOT analýza je zkratkou anglických slov Strengths (silná stránka), Weaknesses (slabá stránka), Opportunities (příležitost) a Threats (hrozba). Základem při sestavování SWOT analýzy je klasifikace a ohodnocení jednotlivých faktorů, které jsou zařazeny do těchto 4 základních skupin. „Vzájemnou kombinací interních a externích faktorů nám vznikne „řada“ rovnic, které současně představují jednoduchou typologii převládajících složek SWOT analýzy: silná stránka + příležitost = expanze, silná stránka + hrozba = aktivní obrana, slabá stránka + příležitost = adaptace, slabá stránka + hrozba = ústup (pasivní obrana).“ [4, str. 177-178] Pomocí této metody tak můžeme získat nové kvalitativní informace, které nám pomůžou analyzovat současnou a očekávanou budoucí situaci, určit směr rozvoje a najít prostředky pro dosažení stanoveného cíle.

Analýza (rozklad) „je myšlenkové rozložení zkoumaného jevu na dílčí složky, které se stávají předmětem dalšího bádání. Cílem analýzy je vysvětlit daný problém zevrubným prozkoumáním jeho složek.“ [36, str. 31] Protikladem analýzy je syntéza.

Syntéza (skládání) „je myšlenkové spojení jednotlivých částí v celek. Při syntéze se sledují vzájemné podstatné souvislosti mezi jednotlivými složkami jevu či objektu.“ [36, str. 31]

I přes protikladné způsoby zkoumání, se tyto dvě metody vzájemně doplňují.

Indukce (postup od zvláštního k obecnému) „znamená odvozování všeobecných tvrzení z empirického materiálu na základě mnoha poznatků o jednotlivostech. Indukce umožňuje formulovat obecnější závěry, které platí pro zkoumaný jev či objekt.“ [36, str. 32]

Dedukce (postup od obecného ke zvláštnímu) „ je metoda, při které je vyvozováno z obecného jednotlivé. Při dedukci se z obecných závěrů a tvrzení vyvodí nový, méně obecný závěr, který je na základě logiky nepochybný, protože vychází obecně z nezpochybnitelného.“ [36, str. 32] Také indukce a dedukce jsou metody, které spolu úzce souvisí.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 ZÁKLADNÍ TEORETICKÉ POJMY TÝKAJÍCÍ SE DOPRAVY

Nejen v odborné literatuře, ale také na internetu můžeme najít spoustu pojmů, které se vztahují k tématu Analýza dopravní situace v Jihomoravském kraji (JMK) a její vliv na regionální rozvoj. Pro účely této práce jsem vybrala pojmy: doprava, dopravní infrastruktura, region, dopravní obslužnost, integrovaný dopravní systém (IDS), silniční doprava, železniční doprava, vodní doprava a letecká doprava.

1.1 Doprava

Při hledání definice tohoto pojmu, můžeme narazit na několik různých pohledů. Například Brůhová-Foltýnová definuje dopravu jako „*prostředek pro naplňování potřeb mobility, což zahrnuje všechny „nástroje“, pomocí kterých se lidé mohou přemísťovat – dopravní prostředky, infrastrukturu, energie, atd.*“ [1, str. 14]

Jiný pohled na dopravu můžeme najít v knize Technologie dopravy, kde je doprava chápána jako „*odvětví národního hospodářství, které realizuje přemísťování osob i věcí a umožňuje tak ekonomický rozvoj společnosti i všeobecné zvyšování životní úrovně.*“ [2, str. 3]

U ostatních autorů, ať už se jedná o zdroje knižní či internetové, můžeme narazit na definice, které zní velmi podobně. Mohu tedy konstatovat, že jde o souhrn činností uskutečňovaných v prostoru a čase, díky kterým dochází k pohybu dopravních prostředků po dopravních cestách a k přemísťování osob a věcí dopravními prostředky a zařízeními. Předmětem přemístění však mohou být i různá media (plyny, kapaliny, elektřina) nebo zprávy a informace (data). [2]

Doprava může být různě klasifikovaná. Například podle prostředí, ve kterém je uskutečňována, můžeme dopravu rozdělit na pozemní, podzemní, vodní, vzdušnou a meziplanetární-výzkumnou. Nebo podle územního rozdělení rozlišujeme dopravu mezistátní, vnitrostátní, příměstskou, městskou, místní a kyvadlovou. [2, str. 4-5] Základní a nejčastěji používané je však rozdělení dopravy podle druhu, na silniční, železniční, vodní a leteckou. Toto rozdělení dopravy jsem použila také v mé práci.

1.2 Dopravní infrastruktura

Další pojem, který souvisí s pojmem doprava, je dopravní infrastruktura. Podle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu tvoří dopravní infrastrukturu například stavby pozemních komunikací, drah, vodních cest, letišť a s nimi souvisejících za-

řízení, zřizovaných a užívaných ve veřejném zájmu. Dopravní infrastruktura se liší v závislosti na druhu dopravy. Dopravní infrastrukturu spolu s technickou infrastrukturou, občanským vybavením a veřejným prostranstvím, nazýváme veřejná infrastruktura.

Přístup na dopravní cestu i pohyb dopravních prostředků na ní je upraven předpisy. Pozemní komunikace a vodní toky mohou být používány jednotlivcem bez omezení k nepodnikatelským účelům, pokud jsou dodrženy určité obecné předpisy. Používání infrastruktury v železniční a letecké dopravě je však podmíněno oprávněním (dodržením a splněním zvláštních podmínek). [3, str. 152]

Rozvoj dopravní infrastruktury zabezpečuje veřejný sektor. Dálnice a silnice první třídy jsou ve vlastnictví státu, silnice druhé a třetí třídy jsou ve vlastnictví krajů a místní komunikace patří obcím. Výstavbu, modernizaci, správu a údržbu pozemních komunikací zabezpečují příspěvkové organizace, kterými jsou Ředitelství silnic a dálnic ČR (ŘSD ČR) a Správy a údržby silnic (SÚS), jež si stát i kraje za tímto účelem zřídili.

Dráhy mohou být ve vlastnictví státu i soukromých subjektů. Jejich vlastník je však ze zákona povinen o ně pečovat a zajišťovat jejich provozuschopnost a také musí zajistit jejich provozování pro potřeby dopravců. [2, str. 30] O státní tratě se stará státní organizace Správa železniční dopravní cesty (SŽDC).

Za rozvoj, modernizaci a splavnost dopravně významných vodních cest a vodních toků je odpovědný stát, který za tímto účelem zřídil organizační složku státu Ředitelství vodních cest ČR (ŘVC ČR).

Letištní infrastruktura může být ve vlastnictví jak soukromých tak i veřejných subjektů.

Budování a údržba dopravní infrastruktury je náročná, ať už po stránce finanční nebo časové, má však velký význam pro hospodářský růst regionu a je zřejmé, že s postupující globalizací její význam poroste. Stejně jako v celé ČR je i v Jihomoravském kraji velmi hustá silniční i železniční síť, srovnatelná s vyspělými státy, kvalitou však zaostává.

1.3 Region

Vzhledem k tomu, že tato práce je zaměřena na dopravu, která se vztahuje k určitému území, zařadila jsem mezi základní pojmy týkající se dopravy také pojem region. Region můžeme definovat jako část území, která je vymezené na základě různých, námi volených kritérií. [4, str. 63]

V odborné literatuře se můžeme dočíst, že region byl původně vymezen pro účely geografie na základě rozdělení zemského povrchu na určité části. Toto rozdělení bylo jednak „přirozené“ (geografické), které spočívalo v samotných vlastnostech země a „umělé“, které zařídil člověk například z důvodu politických hranic. [4, str. 63]

Dnes rozlišujeme 2 základní typy geografických regionů vymezených na základě jejich vnitřní struktury. Je to region „homogenní, který se vyznačuje stejnorodostí svých vlastností a region nehomogenní (heterogenní, nodální, spádový, uzlový, funkční), který se vyznačuje nestejnou podobou svých vlastností, ale funkční jednotností.“ [4, str. 65]

Velikost regionu se liší podle toho, pro jaký účel a na základě jakých kritérií je vymezován.

V knize Impact of transport infrastructure investment on regional development je například region vymezen tak, aby bylo zpětně možné posoudit přínos dopravní infrastruktury a její dopad na ekonomiku a společnost na daném území. Kritériem pro vymezení regionu je zde politický zájem. Takovéto vymezení regionu pak umožní lépe analyzovat dopady dopravní politiky na danou oblast. [5]

Pro účely této práce je za region považován Jihomoravský kraj. Je to územní celek, který je vymezený pomocí administrativních hranic, na základě administrativně-správního členění státu. Hranice regionu jsou zde tedy vymezeny uměle.

1.4 Dopravní obslužnost

„Dopravní obslužnost můžeme vnímat jako veřejnou službu, která uspokojuje přepravní potřeby občanů“ [7] a podílí se výrazným způsobem na rozvojových předpokladech každého území.

V zákoně č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících je dopravní obslužnost definována jako: „zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu.“ [6]

Objednatelem dopravní obslužnosti může být stát, kraje i obce. **Stát** zajišťuje dopravní obslužnost veřejnou drážní dopravou, a to vlaky celostátní dopravy, které mají nadregionální nebo mezinárodní charakter. **Kraje** zajišťují dopravní obslužnost ve svém územním

obvodu a se souhlasem jiného kraje i v jeho území prostřednictvím veřejné drážní a linkové dopravy. **Obce** zajišťují dopravní obslužnost ve svém územním obvodu veřejnou drážní nebo linkovou dopravou, pokud mají zájem o větší rozsah, než je základní dopravní obslužnost. Rozsah sítě a přepravní možnosti linkové autobusové dopravy i železniční osobní dopravy jsou zásadně ovlivněny finančními možnostmi veřejných rozpočtů. [6]

1.5 Integrovaný dopravní systém

S dopravní obslužností úzce souvisí pojem integrovaný dopravní systém. Je to systém, který zabezpečuje dopravní obslužnost daného území propojením všech dostupných druhů veřejné dopravy za jednotných přepravních a tarifních podmínek. *„Základní úloha IDS je především v tom, aby se nabídla cestujícím natolik vyhovující veřejná hromadná doprava, která představuje alternativu k používání individuální automobilové dopravy.“* [8, str. 11]

Podle Širokého je *„IDS JMK všeobecně považován za nejlepší v ČR. Vznikl v roce 2004 a postupným rozšiřováním až do poloviny roku 2010 zaintegroval veřejnou dopravu na území celého kraje s částečným přesahem i do krajů sousedních.“* [2, str. 253] Koordinátorem IDS JMK je společnost Kordis, s.r.o. Tento systém využívá jednotný zónově uspořádaný tarif a zabezpečuje provázanost příměstské, regionální i dálkové dopravy s městskou hromadnou dopravou (MHD) Brno i s MHD jiných měst. Pátevní dopravou celého systému je železniční osobní doprava. [2, str. 253]

1.6 Jednotlivé druhy dopravy

1.6.1 Doprava silniční

Široký definuje silniční dopravu jako: *„souhrn činností, jimiž se zajišťuje přeprava osob, zvířat a věcí vozidly, jakož i přemísťování vozidel samých po pozemních komunikacích, dopravních plochách a ve volném terénu.“* [2, str. 129] Pozemní komunikace přitom tvoří infrastrukturu v silniční dopravě.

V zákoně č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích jsou *Pozemní komunikace* definovány jako *„dopravní cesty určené k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti. Pozemní komunikace se dělí na dálnice, silnice, místní komunikace a účelové komunikace.“*[9]

Dálnice – je silnice určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu. Je budována bez úrovnových křížení, takže má oddělená místa napojení pro vjezd a výjezd vozidel a také směrově oddělené jízdní pásy. Užívání dálnic je zpoplatněno formou dálničních známek.

Silnice – je veřejně přístupná komunikace. Je určená pro silniční i jiná vozidla a pro chodce. Silnice tvoří silniční síť. Podle svého určení a dopravního významu se silnice dělí do těchto tříd:

- **Silnice I. třídy** – „jsou určeny zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu. Tato silnice může být vystavěna jako rychlostní silnice, která má pak obdobné stavebně technické vybavení jako dálnice.“ [9]
- **Silnice II. třídy** – „jsou určeny pro dopravu mezi okresy.“ [9]
- **Silnice III. třídy** – „jsou určeny k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace.“ [9]
- **Místní komunikace** – „je veřejně přístupná, a slouží převážně místní dopravě na území obce.“ [9] Dělí se také na místní komunikace I., II., III. a IV. třídy.
- **Účelová komunikace** – „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.“ [9]

Základní charakteristiky silniční dopravy:

- Silniční doprava patří k nejrychleji se rozvíjejícím oborům dopravy;
- Předností je relativně vysoká rychlost, dostupnost a operativnost;
- Výstavba a údržba silniční sítě je finančně i časově velice náročná;
- Regionální silniční síť je dostatečně hustá, má však špatnou kvalitu vozovek a objektů;
- Dálnice, rychlostní silnice a silnice I. třídy jsou v majetku státu, silnice II. a III. třídy jsou v majetku krajů a místní komunikace v majetku obcí;
- Má negativní dopady na životní prostředí (hlučnost, emise, zábor půdy...).

1.6.2 Doprava železniční

Podle Širokého je železniční doprava definována jako: „doprava uskutečňovaná železničními dopravními prostředky (osobní a nákladní vozy, hnací vozidla, pomocná a speciální vozidla) po železničních tratích. Železniční trať je obecně chápána jako dráha, která je

určená k pohybu drážních vozidel včetně pevných zařízení potřebných k zajištění bezpečnosti a plynulosti.“ [2, str. 68]

Podle zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, se železniční dráhy dělí podle významu, účelu a technických podmínek na dráhy celostátní, regionální, vlečky a speciální dráhy.

- **Celostátní dráha** – „slouží mezinárodní a celostátní veřejné železniční dopravě a je jako taková označena.“ [10]
- **Regionální dráha** – „je dráha regionálního nebo místního významu, která slouží veřejné železniční dopravě a je zaústěna do celostátní nebo jiné regionální dráhy.“ [10]
- **Vlečka** – „je dráha, která slouží vlastní potřebě provozovatele nebo jiného podnikatele a je zaústěna do celostátní nebo regionální dráhy, nebo jiné vlečky.“ [10]
- **Speciální dráha** – „je dráha, která slouží zejména k zabezpečení dopravní obslužnosti obce (př. síť tratí metra).“ [10]

Mezi dráhy se kromě železničních drah (celostátní, regionální, vlečka, speciální) řadí také dráhy tramvajové, trolejbusové a lanové.

Charakteristické rysy železniční dopravy:

- Hustá železniční síť na území celé České republiky;
- Technický stav značné části železniční sítě není příliš uspokojivý (zaostává v elektrifikaci a v počtu dvou kolejných tratí, zanedbaný technický stav některých důležitých železničních uzlů);
- Dochází k modernizaci hlavních železničních tratí – tranzitních koridorů zařazených do evropských sítí;
- Trvalým problémem je nevyhovující stav vozového parku železniční dopravy a jeho nutná obnova;
- Železniční doprava je šetrnější k životnímu prostředí a také bezpečnější;
- Vhodná spíše na střední a dlouhé vzdálenosti;
- Využívá se pro přepravu těžkých a hromadných substrátů.

1.6.3 Doprava letecká

Široký definuje leteckou dopravu takto: „Letecká doprava je využívána pro přepravu osob a nákladů vzdušnou dopravní cestou. Základními prvky dopravního systému jsou letadlo a letecká dopravní cesta. Ta je tvořena letištěm, leteckými službami a vymezenou částí vzdušného prostoru.“ [2, str. 185]

Podle významu lze letiště rozdělit na:

- letiště celostátního významu
- regionální letiště většího významu
- regionální letiště menšího významu, aeroklubová a sportovní letiště. [2, str. 208]

„Vzhledem ke globálnímu charakteru letecké dopravy je nutná její mezinárodní standardizace, kterou zabezpečují mezinárodní organizace. Jejich hlavní funkcí je nepřetržitý dohled nad celkovým fungováním leteckého provozu.“ [2, str. 211] Mezi nejdůležitější organizace patří vládní organizace ICAO nebo sdružení leteckých dopravců IATA. [2]

Charakteristické rysy letecké dopravy:

- Letecká doprava má především mezinárodní charakter;
- Vyznačuje se vysokou rychlostí;
- Je vhodná zejména na dlouhé vzdálenosti;
- Nákladní letecká doprava je vhodná pro přepravu termínovaných zásilek;
- Osobní letecká doprava je poměrně bezpečná (nejnižší počet úmrtí na celkový počet přepravených osob, ale zpravidla velké ztráty na životech při dopravní nehodě);
- Nejprogresivnější druh dopravy, ale zároveň je nejvíce fixován na ekonomickou sílu obyvatelstva;
- V ČR je registrováno celkem 97 letišť (k 12. 5. 2012), z nich je celkem 8 veřejných mezinárodních, 12 neveřejných mezinárodních, 64 veřejných vnitrostátních a 13 neveřejných vnitrostátních. [2]

1.6.4 Doprava vodní

„Vodní doprava je doprava uskutečňovaná dopravními prostředky (plavidly) po vodních cestách.“ [2] Z teritoriálního hlediska můžeme vodní dopravu dělit na vnitrozemskou a námořní. Vzhledem k poloze ČR a zaměření této bakalářské práce, není důvod se dále námořní dopravou zabývat.

„Vnitrozemská vodní doprava se realizuje na vodních cestách a využívá přírodní zdroje (řeky) a dále také umělé zdroje (kanály, přehrady, nádrže).“ [11, str. 181]

Vnitrozemské vodní cesty jsou v zákoně č. 114/1995Sb., o vnitrozemské plavbě, definovány jako: *„vodní toky a jiné vodní plochy, na kterých je možno provozovat plavbu.“* [12] Můžeme je rozdělit na vodní cesty dopravně významné a účelové. Na dopravně význam-

ných vodních cestách se provozuje pravidelná i nepravidelná vodní doprava a na účelových vodních cestách se provozuje jen rekreační plavba převážně lokálního významu. [11, str. 185]

Charakteristické rysy vodní dopravy:

- Patří k nejstarším druhům dopravy;
- Vhodná pro přepravu těžkých a nadrozměrných zásilek;
- Omezenost dopravních cest;
- Zkvalitňování vodních cest je spojeno s vysokými finančními náklady a zásahy do životního prostředí vodních toků;
- Nižší přepravní rychlost, závislost na počasí a vodních stavech;
- Vnitrozemská vodní osobní přeprava je využívána převážně k rekreačním účelům;
- V ČR je soustředěna zejména v oblasti pražské aglomerace a na vybraných přehradních nádržích;
- Minimálně zatěžuje životní prostředí.

2 LEGISLATIVA ČR V OBLASTI DOPRAVY

Právní rámec v ČR tvoří hierarchie právních norem. Nejvyšší právní sílu má Ústava ČR. Pak jsou mezinárodní smlouvy, směrnice EU, dále pak zákony, Usnesení a Nařízení vlády a Vyhlášky ministerstev, následují vyhlášky krajů a obcí a nakonec smluvní podmínky a vnitřní předpisy. Nižší právní předpis musí vždy ctít vyšší předpis, jinak je neplatný.

Pro oblast dopravy existuje spousta zákonů, nařízení, vyhlášek atd., které se týkají jak dopravy obecně, tak také jednotlivých druhů doprav. Výčet právních norem zde není úplný, ale obsahuje ty normy, které jsou pro danou oblast nejdůležitější.

2.1 Legislativa týkající se dopravy obecně

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

Je to základní právní norma, která vymezuje působnost a povinnosti Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI).

SFDI je specializovaná instituce pro financování rozvoje dopravní infrastruktury se zdroji oddělenými od státního rozpočtu. *„Fond je právní osobou podřízenou Ministerstvu dopravy a spojů ČR. Majetek, s nímž Fond hospodaří, je ve vlastnictví státu.“* [13]

Mezi příjmy fondu patří výnosy ze silniční daně, podíl z výnosu spotřební daně z minerálních olejů, výnosy z dálničních poplatků a z mýta, dotace ze státního rozpočtu, a také výnosy z privatizace či příspěvky z Evropských fondů a další. *„Fond používá svých příjmů ve prospěch rozvoje, výstavby, modernizace a údržby silnic a dálnic, železničních dopravních cest a vnitrozemských vodních cest.“* [13]

Fond sestavuje pro každý rozpočtový rok **návrh rozpočtu Fondu**, který předkládá vládě a také ve spolupráci s ministerstvem sestavuje **střednědobý výhled** na období 2 let. Rozpočet SFDI na příslušný rok a střednědobý výhled je sestavován v souladu s Dopravní politikou ČR a návaznými dokumenty, a při jejich sestavování se vychází z celkových výdajů schválených vládou.

2.2 Legislativa týkající se jednotlivých druhů dopravy

2.2.1 Doprava silniční

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě ve znění pozdějších předpisů „*upravuje podmínky provozování silniční dopravy silničními motorovými vozidly prováděné pro vlastní a cizí potřeby za účelem podnikání, dále pak práva a povinnosti právnických a fyzických osob s tím spojené a pravomoc a působnost orgánů státní správy na tomto úseku.*“ [14]

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů, upravuje rozdělení pozemních komunikací do jednotlivých kategorií, jejich stavbu, podmínky užívání a jejich ochranu. Dále pak práva a povinnosti vlastníků pozemních komunikací a jejich uživatelů a výkon státní správy ve věcech pozemních komunikací příslušnými silničními správními úřady. [9]

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích upravuje práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích, dále pak pravidla, úpravu a řízení provozu na pozemních komunikacích a působnost a pravomoc orgánů státní správy a Policie České republiky ve věcech provozu na pozemních komunikacích. [15]

Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, upravuje postup státu, krajů a obcí při zajišťování dopravní obslužnosti prostřednictvím veřejné drážní a silniční dopravy, a to včetně problematiky výběru provozovatelů veřejné přepravy a uzavírání smluv s vybranými přepravci. [6]

2.2.2 Doprava železniční

Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, který „*upravuje podmínky pro stavbu drah železničních, tramvajových, trolejbusových a lanových a stavby na těchto drahách.*“ [10] Dále pak podmínky pro provozování drah a drážní dopravy jakož i práva a povinnosti fyzických a právnických osob s tím spojené. Zákon také upravuje výkon státní správy a státního dozoru ve věcech drah. [10]

Zákon č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů. Jedná se o transformační a zřizovací zákon. Tímto právním předpisem byla roz-

dělena státní organizace České dráhy na dva samostatné subjekty ČD, a. s., a SŽDC, s. o. [16]

2.2.3 Doprava letecká

Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, který upravuje podmínky stavby a provozování letadla, podmínky pro zřízení, provozování a osvědčování způsobilosti letišť, letecké stavby, podmínky využívání vzdušného prostoru a poskytování leteckých služeb, podmínky provozování leteckých činností, ochranu letectví, podmínky užívání sportovního létacího zařízení a výkon státní správy. [17]

2.2.4 Doprava vodní

Zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů. Tento zákon upravuje podmínky provozování vodní dopravy a plavidel na vnitrozemských vodních cestách, pravidla plavebního provozu, vymezuje vodní cesty a jejich správu a upravuje působnost a pravomoc správních orgánů v oblasti plavby. [12]

II. PRAKTICKÁ ČÁST

3 CHARAKTERISTIKA JIHMORAVSKÉHO KRAJE A JEHO OKRESŮ

3.1 Základní vymezení regionu

Jihomoravský kraj se nachází na jihovýchodě České republiky. Tento příhraniční region sousedí se dvěma státy Evropské Unie - na jihu s Rakouskem (rakouskou spolkovou zemí Dolní Rakousko) a na jihovýchodě se Slovenskem (slovenskými kraji Trenčín a Trnava). V rámci republiky má společné hranice s krajem Jihočeským, s krajem Vysočina, dále pak s krajem Pardubickým, Olomouckým a Zlínským. Jihomoravský kraj tvoří jednotku NUTS III a spolu s Jihlavským krajem vytváří jednotku NUTS II.



Obrázek 1. Mapa – Administrativní členění JMK, Zdroj: [18]

Z hlediska vnitřního uspořádání je Jihomoravský kraj rozdělen na sedm okresů – Hodonín, Břeclav, Znojmo, Blansko, Vyškov, Brno-město a Brno-venkov. Na území kraje se nachází 673 obcí, které jsou rozděleny do 34 obvodů obcí s pověřeným obecním úřadem (POU) a zároveň do 21 správních obvodů obcí s rozšířenou působností (ORP). Statut města má

přiděleno 49 obcí a statut městys 40 obcí. Statutárním městem je Brno, které je zároveň centrem kraje a je také druhým největším městem ČR.

Tabulka 1: Vybrané ukazatele JMK

Okresy (stav k 1. 1. 2014)	Rozloha v Km ²	Počet obyvatel	Z toho v okresním městě	Počet obcí	Z toho se statu- sem		ORP
					město	městys	
Hodonín	1099	155742	25049	82	8	-	3
Břeclav	1038	114978	24956	63	9	4	3
Znojmo	1590	113334	33805	144	5	13	2
Blansko	862	107746	20845	116	8	9	2
Vyškov	876	90041	21341	80	5	3	3
Brno-venkov	1499	210729	-	187	13	11	7
Brno-město	230	377508	377508	1	1	-	1
JMK celkem	7195	1170078	503504	673	49	40	21

Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

3.2 Obyvatelstvo

Rozlohou i počtem obyvatel je Jihomoravský kraj čtvrtým největším krajem v ČR. Na území velkým 7195 km² žije přes 1 170 000 obyvatel a každým rokem se tento počet pomalu zvyšuje. Nejvyšší hustota zalidnění je v okrese Brno-město, kde žije 1641 obyv./km². V ostatních okresech je hustota obyvatel mnohem nižší. Například v okrese Hodonín a Brno-venkov žije okolo 141 osob/km². Nejnižší hustotu zalidnění vykazuje okres Znojmo (71 osob/km²). Podle ČSÚ žije necelých 62 % populace ve městě. Je však potřeba dodat, že více jak polovina populace žijící ve městě připadá na Brno a jeho okolí. Pro kraj jsou spíše typická sídla do 3000 obyvatel rozmístěná rovnoměrně po celé ploše.

V JMK žije 3,2 % občanů jiné národnosti. Je to třetí nejvyšší podíl cizinců v mezikrajském srovnání. Z celkového počtu cizinců je 42 % občanů z EU, přičemž nejvíce jich je z Ukrajiny a Slovenska. Průměrný věk obyvatel v JMK je 41,7 let. Z dlouhodobého hlediska se projevuje postupné stárnutí obyvatelstva.

3.3 Přírodní podmínky

„Na území Jihomoravského kraje najdeme různorodé přírodní podmínky, které ovlivňují, jednak způsob jakým se využívá krajina, ale také způsob života v konkrétní lokalitě.“ [19]

V severní části kraje se rozprostírá **okres Blansko**. Pro tuto část území jsou typické vrchoviny (Drahanská, Hornosvratecká vrchovina). Nachází se zde rozsáhlé jeskynní komplexy Moravského krasu se známou propastí Macochou a množstvím chráněných lokalit. Řada jeskyní v této unikátní oblasti se řadí k ekologicky nejčistším v ČR. Moravský kras je turisticky nejnavštěvovanější lokalitou celého kraje. [20]

Na východě kraje, na rozhraní dvou horských systémů, Českého masívu a Karpat, leží **okres Vyškov**. Směrem na jihovýchod, mezi okresy Vyškov a Hodonín, se nachází Žďárnický les. Kromě tohoto se nachází na severu **okresu Hodonín** také les Chřiby. Jižní část okresu pak lemují Bílé Karpaty, které jsou biosférickou rezervací zapsanou na seznamu UNESCO a patří k nejcennějším přírodním oblastem v Evropě. Zde na trojmezí se Zlínským krajem a Slovenskem v blízkosti kóty Durda, leží nejvýše položené místo v kraji (842 m n. m.). Středem území prochází úrodný Dolnomoravský úval, kterým protéká řeka Morava. [21]

V nejjižnějším cípu kraje leží **okres Břeclav**. Převážně nížinaté území okresu se rozkládá v oblasti Dyjsko-svrateckého úvalu, Středomoravských Karpat a Dolnomoravského úvalu. Území pokrývají úrodná pole, louky a vinice a podél řeky Dyje se táhnou zbytky lužních lesů. Dominantou tohoto území je vyvýšenina Pavlovských vrchů, pod kterými je uměle vybudovaná soustava vodních děl Nové Mlýny. Nejnižší položeným místem v okrese je soutok řek Moravy a Dyje (149 m n. m.), který se nachází na území katastru města Lanžhot. CHKO Pálava, Lednicko-Valtický areál a lužní lesy v oblasti soutoku Dyje a Moravy patří do biosférické rezervace Dolní Morava, která je zapsána na seznamu světového a kulturního dědictví UNESCO. Okres je tak díky dobrým přírodním a klimatickým podmínkám a řadě historických památek velkým lákadlem pro turisty. [22]

V jihozápadní části kraje je **okres Znojmo**, který patří mezi největší okresy ČR. Pro západní část tohoto okresu jsou charakteristické výběžky a pahorky předhůří Českomoravské vrchoviny, zatímco ve východní části je nížina Jaroslavičské tabule. Celé území okresu náleží do povodí řeky Dyje, na jejímž horním toku je vybudovaná Vranovská přehrada. Mezi Břeclaví a Znojmem se rozprostírá spousta vodních ploch, které se staly ideálním hnízdiš-

těm vodního ptactva. „V jihozápadním cípu okresu pak najdeme jeden ze 4 národních parků České republiky - Podyjí.“ [19]

Střední a západní část kraje tvoří okresy Brno-město a **Brno-venkov**. Okres Brno-venkov leží na rozhraní jihomoravských úvalů a prvních kopců Českomoravské a Dražanské vrchoviny a obklopuje ze všech stran město Brno. Okresem protékají 2 velké řeky. Řeka Svatka a Svitava. „Na území okresu se nachází 9 přírodních parků (Bobrava, Řičky, Údolí Bílého potoka...) a 50 maloplošných chráněných území, z nichž nejvýznamnější je jižní část CHKO Moravský kras.“ [23]

Okres Brno-město tvoří statutární město Brno, které je ze tří stran obklopeno zalesněnými kopci a na jihu postupně přechází v rozsáhlou jihomoravskou nížinu. V nejnižnější části Brna leží soutok řek Svitavy a Svatky, které přes Brno protékají. Na severozápadě města, je na řece Svatce významná rekreační nádrž – Brněnská přehrada. Na území Brna se nachází 2 přírodní parky a několik chráněných přírodních památek a přírodních rezervací. I přes vysokou míru urbanizace má okres Brno-město relativně kvalitní životní prostředí. [24]

3.4 Hospodářství a trh práce

Hospodářství v JMK je hodnoceno převážně na základě údajů, které zveřejňuje ČSÚ na svých internetových stránkách. Pro zhodnocení hospodářské situace v kraji byla použita data z roku 2013. Důvodem je to, že za minulý rok ještě nebyly k dispozici veškeré údaje.

Jihomoravský kraj patří mezi regiony s velkým ekonomickým potenciálem. Podle ČSÚ v roce 2013 činil HDP na obyvatele JMK 380596 Kč, což bylo 98 % průměrné hodnoty za ČR. Na celorepublikovém HDP se JMK podílel 10,9 %, což je po Praze a Jihočeském kraji 3. nejvyšší hodnota. Kvůli neexistujícím makroekonomickým ukazatelům za jednotlivé okresy, nejde říct který z okresů je na tom líp a který hůř z hlediska tvorby HDP na osobu. Je ale zřejmé, že ekonomickým jádrem celé oblasti je město Brno.

V roce 2013 bylo v registru ekonomických subjektů evidováno více jak 295000 subjektů se sídlem v JMK (vyšší počet registrovaných ekonomických subjektů vykazují jen Středočeský kraj a Praha). Z toho bylo 220142 fyzických subjektů a 75381 právnických subjektů. Podstatnou část ekonomické základny kraje tvoří subjekty, které zaměstnávají malý počet zaměstnanců (do 50), nebo nemají žádné zaměstnance. Nejvyšší počet ekonomických subjektů můžeme najít v Brně (125697). Další nejvyšší počet registrovaných ekonomických

subjektů najdeme v okrese Brno-venkov (46329), pak v okrese Hodonín (32751), následuje Znojmo (25304), Břeclav (24948), Blansko (20885) a Vyškov (19609). Na území kraje sídlí nyní 26 podniků s 1000 a více zaměstnanci, polovina z nich se nachází v Brně. Největším zaměstnavatelem je v JMK od roku 2009 Fakultní nemocnice Brno, která má přes 5000 zaměstnanců. Mezi další významné a velké zaměstnavatele patří vysoké školy (Mendelova Univerzita v Brně, Masarykova Univerzita, Univerzita obrany, ...), textilní firma Nová Mosilana, firma ABB, s.r.o. která se zabývá technologiemi pro energetiku a automatizaci aj. Mimo Brno jsou to například elektrotechnická firma Tyco Electronics Czech v Kuřimi, gumárenská společnost Gumotex, a.s. v Břeclavi, firma Kordárna Plus, a.s. ve Velké nad Veličkou a další. [25]

Pro ekonomický rozvoj regionu je důležitá struktura a kvalita pracovní síly. Ve srovnání s ostatními kraji je v JMK relativně vysoký podíl kvalifikované pracovní síly. Je to dáno také díky velkému množství vysokých škol. Jenom v Brně je umístěna pětina vysokoškolských kapacit v ČR. Počet zaměstnanců s vysokoškolským a středoškolským vzděláním se z dlouhodobého hlediska v JMK zvyšuje, zatímco počet zaměstnanců se základním vzděláním se snižuje (z trhu práce odchází méně vzdělané starší generace).

Ke konci roku 2013 bylo z celkového počtu obyvatel 59,9 % ekonomicky aktivních. Podíl nezaměstnaných osob na obyvatelstvu dosahoval v JMK 8,94 %. Nejvyšší podíl nezaměstnaných byl v okrese Hodonín (11,81 %) a v okrese Znojmo (11,39 %). Naopak nejnižší podíl byl v okresech Brno-venkov (7,07 %), Vyškov (7,31 %) a Blansko (7,60 %). Dlouhodobě nejvyšší nezaměstnanost je v okresech Hodonín a Znojmo. V počtu uchazečů na 1 volné pracovní místo není situace oproti ostatním krajům moc příznivá. V JMK připadá na 1 volné pracovní místo 31,8 uchazečů. Horší situace je jen v kraji Olomouckém a Moravskoslezském. V rámci JMK je na tom nejlíp okres Vyškov (17,8) a Blansko (18,9) a nejmíň volných pracovních míst je v okrese Brno-město (57,9) a Hodonín (50,2).

Co se týče výše průměrné hrubé mzdy v JMK, tak ta v roce 2013 činila 24186 Kč. Ve srovnání s ostatními kraji byla 3. nejvyšší. Oproti republikovému průměru je však nižší o 942 Kč.

Podle Ministerstva práce a sociálních věcí ČR (MPSV ČR) pracovalo v roce 2013 ve všech sektorech hospodářství JMK 556,4 tisíc osob, což představuje 11,3 % všech pracujících v ČR. **Primární sektor** ekonomiky zaměstnával pouze 2,9 % (16,1 tisíc osob) z celkového

počtu pracovníků. V **sekundárním sektoru** pracovalo 35,3 % (196,6 tisíc osob) a v **terciárním sektoru** 61,8 % (343,7 tisíc osob).

Průmysl tvoří v JMK stále významnou složku hospodářství. Nejvýznamnější odvětvím je zpracovatelský průmysl, především pak průmysl strojírenský, potravinářský, chemický a farmaceutický. V posledních 10 letech došlo také díky výzkumům, které mají v Brně v této oblasti dlouholetou tradici, k prudkému rozvoji v oblasti elektrotechniky a ITC technologií.

Přestože v zemědělství pracuje jen malé procento obyvatel, má toto odvětví v kraji stále své místo. Z celkové plochy v kraji tvoří skoro 60 % (362720 ha) obhospodařovaná zemědělská půda, z níž 83 % připadá na půdu ornou. Zemědělství je nejvíce rozvinuto v jižní části kraje, především v okresech Znojmo, Hodonín a Břeclav. Je zaměřeno na pěstování obilovin, ovoce, zeleniny, ale hlavně na vinnou révu. Na Jižní Moravě leží přes 96 % vinic v ČR. V JMK je hodně rozšířený chov drůbeže, prasat a skotu.

Jihomoravský kraj má ze všech krajů (hned po Praze a Středočeském kraji) třetí největší podíl zastoupení v terciární sféře (61,77 %) V tomto sektoru dochází z dlouhodobého hlediska k trvalému zvyšování zaměstnanosti. Nejvíce zaměstnaných je v odvětví velkoobchod a maloobchod; oprava motorových vozidel (11,8 %).

Cestovní ruch tvoří také významnou složku hospodářství zejména pro multiplikační efekty v rozvoji dalších navazujících služeb. V roce 2013 pracovalo v odvětví ubytování, stravování a pohostinství 3,6 % zaměstnanců.

Jihomoravský kraj patří k turisticky atraktivním regionům. Kromě bohatých kulturně-historických kořenů a cenných architektonických a archeologických památek, disponuje na svém území řadou podmínek a příležitostí pro turismus, jako je folklór, tradice, vinařství...

4 SOUČASNÝ STAV DOPRAVY V JEDNOTLIVÝCH OKRESECH

V následující kapitole se podíváme blíže na to, jaký je stav dopravy v jednotlivých okresech Jihomoravského kraje. V práci jsem se zaměřila pouze na dopravu silniční, železniční, leteckou a vodní. Dopravu cyklistickou, pěší a dopravu v klidu jsem z důvodu celkového rozsahu mé bakalářské práce vynechala. Při zjišťování intenzity silniční dopravy jsem využila informace z celostátního sčítání dopravy, které provádí ŘSD ČR jednou za 5 let. Při počtu dopravních nehod jsem zase vycházela z údajů ČSÚ. Vzhledem k tomu že se v roce 2009 změnil způsob v evidenci hlášení dopravních nehod, je průměrný počet stanoven pouze za období 2009 až 2013. Předtím než se podíváme na současný stav dopravy, považuji za důležité zmínit dokumenty, které nějakým způsobem ovlivňují celkový stav dopravy v JMK a které se tohoto tématu dotýkají.

4.1 Dokumenty týkající se dopravy

Současný stav v dopravě je ovlivněn dokumenty, které jsou zpracovávány jak na evropské a národní úrovni, tak také na úrovni kraje. Vrcholovým strategickým dokumentem pro sektor dopravy v ČR je **Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050** (dále jen Dopravní politika ČR), kde jsou identifikovány hlavní problémy sektoru a navrženy opatření na jejich řešení. Na tento dokument pak navazují další strategické dokumenty, které dále rozpracovávají jednotlivé oblasti. Dopravní politika ČR vychází ze závěrů strategických dokumentů, které byly zpracovány na evropské i národní úrovni.

Evropská úroveň: Strategie Evropa 2020, Bílá kniha, Politika transevropských dopravních sítí TEN-T, Evropská politika soudržnosti a Společný evropský referenční rámec.

Národní úroveň: Národní program reforem, Strategický rámec udržitelného rozvoje, Strategie mezinárodní konkurenceschopnosti, Strategie regionálního rozvoje, Politika územního rozvoje ČR, Státní politika životního prostředí, Státní energetická koncepce, Koncepce státní politiky cestovního ruchu v ČR na období 2014-2020. [26]

Pro rozvoj dopravy v JMK byly mimo jiné vypracovány tyto dokumenty: Generel dopravy JMK (z roku 2006), Generel krajských silnic JMK, Akční plán pozemních komunikací JMK, Akční plán pro Aglomeraci Brno a Studie Aglomeračního projektu brněnské příměstské železniční dopravy 2020.

4.2 Současná situace v dopravě

4.2.1 Okres Blansko

Pro okres Blansko má význam pouze doprava silniční a železniční. Na území okresu se nenachází žádné letiště a vodní plochy, které se zde vyskytují, jsou využívány jen k rekreačním účelům.

Součástí silniční sítě okresu jsou pouze dvě silnice I. třídy.

Silnice I/43 Brno – Svitavy, protíná okres z jihu na sever. Je nejvytíženější komunikací v okrese a prochází přes centra mnohých obcí na Blanensku. Intenzita dopravy se na úseku, který vede přes okres, pohybovala v roce 2010 okolo 12000 vozidel/24 hodin. Nejvyšší hodnoty však byly naměřeny v obci Lipůvka, kde

byla intenzita dopravy okolo 17000 a na úseku mezi Čer-

nou Horou a Bořitovem, kde bylo naměřeno okolo 16000 vozidel/24 hodin. V posledních letech se silnice několikrát upravovala. V současnosti je však stav této komunikace nevyhovující. Kvůli častým dopravním nehodám, patří tato silnice k nejproblematictějším na Moravě. Několik let se již uvažuje o vybudování rychlostní komunikace R43, která by měla vést v blízkosti silnice I/43. Tato komunikace by měla propojit dálnici D1 s rychlostní komunikací R35 (Hradec Králové – Olomouc) a měla by se stát součástí mezinárodní silnice E461 Svitavy – Brno – Vídeň. Propojením těchto tahů by se zlepšila propustnost celé ČR. Také by došlo ke snížení dopravního zatížení území podél stávající silnice I/43 a na navazujících komunikacích vedoucích městem Brnem. [27] Problém je však s trasováním této silnice. Postupně byla hledána, navržena a projekčně zpracována řada variant. V současné době však práce na R43 stále pokračují a nebyly dosud uzavřeny. Druhou sil-



Obrázek 2: Mapa okresu Blansko, Zdroj: vlastní tvorba

nicí I. třídy je **I/19**, která vede od obce Svitávka, kde je napojená na I/43, a zajišťuje dopravní vazby ve směru na západ.

Další spojení mezi sídly v okrese zajišťují silnice II. a III. třídy. Jejich technický stav je však z větší části nevyhovující. Podle SÚS JMK bylo v roce 2011 celkem 50 % silnic II. a III. třídy v havarijním stavu. Mezi silnice II. třídy patří: II/150, II/362, II/365, II/368, II/372, II/373, II/374, II/376, II/377, II/378 a II/379.

Tabulka 2: Délka silnic a dálnic v okrese Blansko k 31. 12. 2013

Délka v	Dálnice	Rychlostní silnice	Silnice I. třídy	Silnice II. třídy	Silnice III. třídy	Celkem
km	x	x	50	199	361	610

Zdroj: ČSÚ, vlastní tvorba

V silniční dopravě je zaznamenáván neustálý nárůst dopravních vozidel. Podle ČSÚ bylo k 31. 12. 2011 na území okresu Blansko evidováno celkem 69257 vozidel. Oproti roku 2001 se tak celkový počet zvýšil o 13414 vozidel. Nejvyšší nárůst byl zaznamenán u osobních automobilů (o8865) a následně u nákladních automobilů (o 2027). V celkovém počtu autobusů byl zaznamenán pokles o 62 vozidel. Počet dopravních nehod se v okrese od roku 2009 pohybuje v průměru okolo 432 za rok.

Železniční síť v okrese Blansko je poměrně řídká. Územím však prochází celostátní, dvoukolejná, elektrifikovaná železniční **trať (č. 260) Brno – Česká Třebová**, která je součástí koridoru Děčín – Praha – Česká Třebová – Brno – Břeclav – st. hranice, a také IV. panevropského multimodálního koridoru. Další je regionální jednokolejná železniční **trať (č. 262) Skalice nad Svitavou – Česká Třebová**, spojující mimo jiné města Boskovice a Velké Opatovice.

Vodní doprava nemá pro okres Blansko velký význam. Pouze v CHKO Moravský kras se nachází říčka Punkva, která je nejdelším podzemním vodním tokem v ČR. Na půl kilometrovém podzemním úseku této říčky, se uskutečňuje plavba na loďkách.

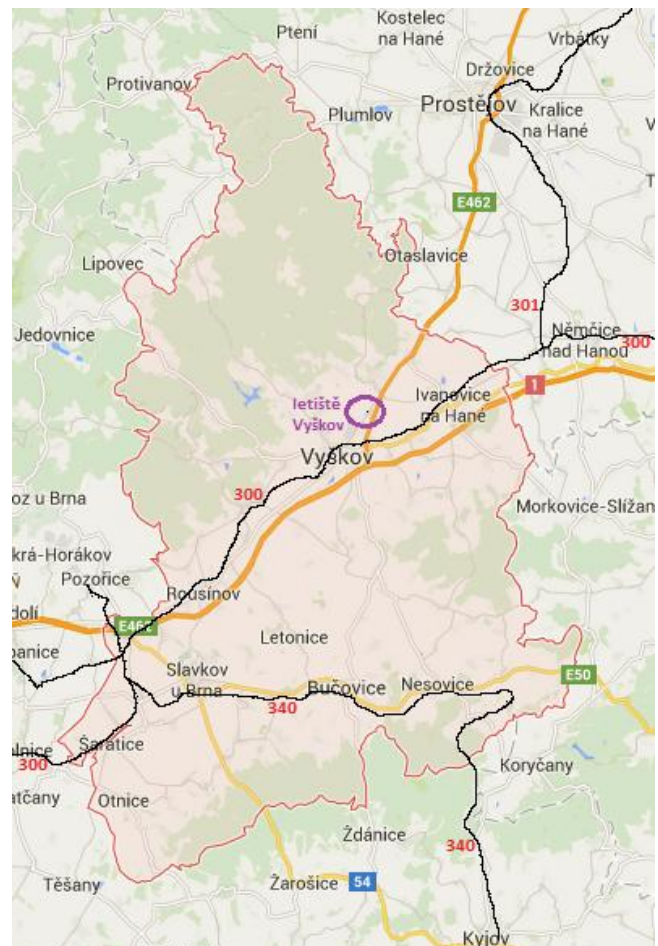
4.2.2 Okres Vyškov

Na území okresu má význam především doprava silniční, o něco méně pak doprava železniční.

Okres Vyškov je hlavně díky **dálnici D1**, která prochází jeho středem, tranzitním územím. Dálnice D1 je nejdůležitější dopravní tepnou, prostřednictvím které je toto území napojeno také na Evropskou dopravní síť. V úseku Brno – Vyškov – Kroměříž – Lipník nad Beč-

vou je D1 součástí větve VI. b multimodálního koridoru v trase Katovice – Bohumín – Ostrava – Brno – Vídeň. Jde o nejvytíženější komunikaci, kde intenzita dopravy na úseku od Holubic po Vyškov dosahuje až 40000 vozidel/24 hodin. Souběžně s dálnicí D1 vede **silnice I/47**, která prochází obcemi Ivanovice na Hané, Těšice, Nezamyslice a Mořice. Před otevřením dálničního úseku, z Vyškova do Mořic v roce 2005, intenzita provozu dosahovaná na této komunikaci, neúnosně zatěžovala životní prostředí uvedených obcí. Další dopravně vytiženou komunikací je rychlostní **silnice R46**, která vede z Vyškova na Prostějov a do Olomouce. Zde byla při posledním celostátním sčítání dopravy v roce 2010 naměřena intenzita okolo 25000 vozidel /24 hodin. Dopravní význam má pro okres také **silnice I/50**, která vede z Brna, přes okres Vyškov až do Uherského Hradiště a **I/54**, která vede ze Slavkova u Brna, přes Kyjov, až do Veselí nad Moravou.

Mezi silnice II. třídy, které se nachází na území okresu Vyškov, patří: II/377, II/379, II/428, II/429, II/430, II/431, II/414, II/417, II/418. Z celkového počtu silnic II. a III. třídy, bylo v roce 2011 19 % v havarijním stavu.



Obrázek 3: Mapa okresu Vyškov, Zdroj: vlastní tvorba

Tabulka 3: Délka silnic a dálnic v okrese Vyškov k 31. 12. 2013

Délka v km	Dálnice	Rychlostní silnice	Silnice I. třídy	Silnice II. třídy	Silnice III. třídy	Celkem
	30	9	51	112	291	493

Zdroj: ČSÚ, vlastní tvorba

V okrese Vyškov se podle ČSÚ celkový počet evidovaných vozidel k 31. 12. 2011 (54677) zvýšil o 14454 oproti roku 2001(40223). Největší nárůst při tom byl zaznamenán u osobních automobilů (o 9747), pak u nákladních automobilů (o 2061) a u autobusů (o 81). Počet dopravních nehod se od roku 2009 pohybuje v průměru okolo 477 za rok.

Přes okres Vyškov prochází jen dvě železniční tratě. Jednokolejná, celostátní elektrifikovaná železniční **trať (č. 300) Brno – Přerov**, spojující na území okresu mimo jiné města Rousínov, Vyškov a Ivanovice na Hané. Druhá železniční **trať (č. 340) Brno – Uherské Hradiště**, je řazena mezi celostátní, dvoukolejné, neelektrifikované železniční tratě, a vede na území okresu mimo jiné přes města Slavkov u Brna, Bučovice, Brankovice a pokračuje dál přes okres Hodonín.

Na území okresu se nachází veřejné vnitrostátní **letišťe Vyškov**, jehož provozovatelem je nezisková organizace Aeroklub Vyškov, o.s. Letiště leží 2,5 km severovýchodně od města Vyškova. Na letišti převládá sportovní provoz letounů, klusáků a ultralevých letounů (ULL), nicméně je zde možný i provoz vrtulníků.

Vzhledem ke geografickým podmínkám, nemá vodní doprava pro okres žádný význam.

4.2.3 Okres Hodonín

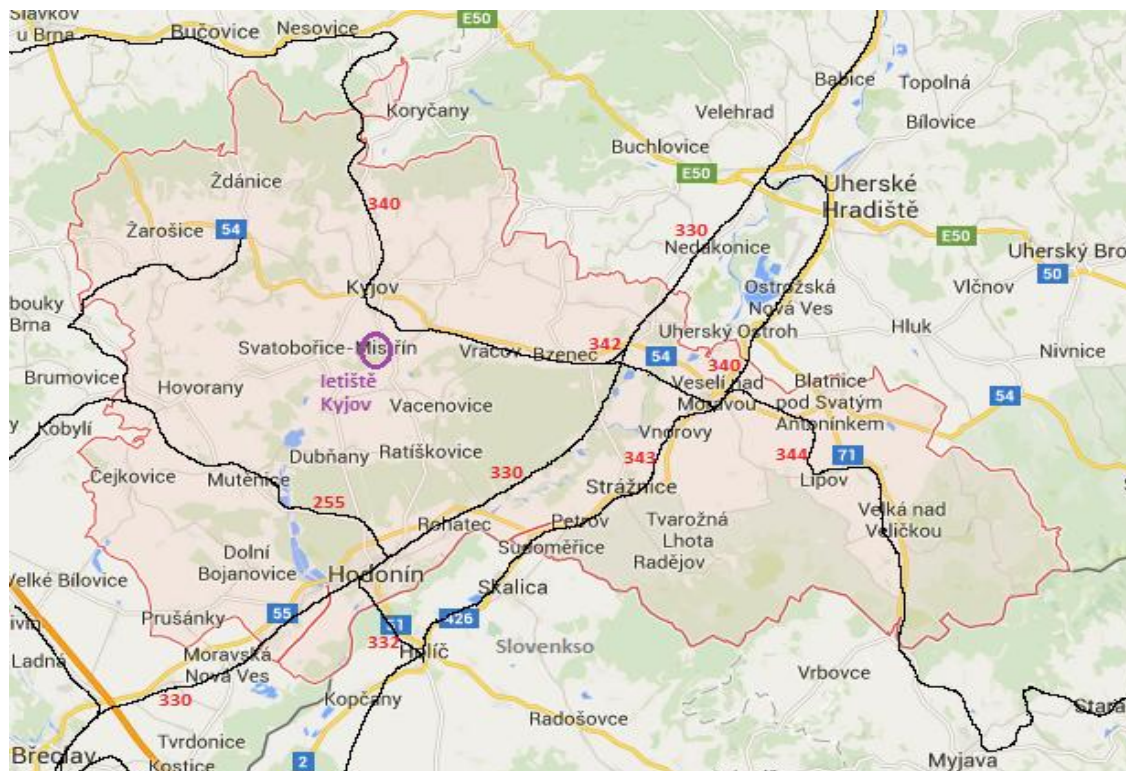
V okrese Hodonín převažuje také silniční a železniční doprava, která má do jisté míry tranzitní charakter.

Mezi nejvytíženější silnice v okrese Hodonín patří **silnice I/55**, která zajišťuje spojení ve směru jihozápad – severovýchod. Na území okresu prochází přes města Hodonín, Strážnice a Veselí nad Moravou. Podle posledních výsledků z celostátního sčítání dopravy bylo v tomto úseku naměřeno 7000-10000 vozidel/24 hodin. Tato komunikace umožňuje napojení na dálnici D2. Z Hodonína vede ke státní hranici se Slovenskem stejně vytížená **silnice I/51**. Další významnou komunikací je **I/54**, která prochází přes celý okres a zajišťuje spojení ve směru jihovýchod - severozápad. Nejvytíženější částí této komunikace je úsek Bzenec – Vracov, kde bylo také naměřeno 7000-10000 vozidel/24hodin. Na východě okresu se nachází ještě jedna silnice I. třídy, a to **I/71**, která také vede ke státní hranici se Slovenskem.

Zbytek silniční sítě tvoří silnice II. a III. třídy. V roce 2011 se nacházelo 36 % těchto silnic v havarijním stavu. Mezi silnice II. třídy patří: II/432, II/380, II/422, II/426, II/431, II/419, II/495 a II/429.

Tabulka 4: Délka silnic a dálnic v okrese Hodonín k 31. 12. 2013, Zdroj: ČSÚ, vl. tvorba

Délka	Dálnice	Rychlostní silnice	Silnice I. třídy	Silnice II. třídy	Silnice III. třídy	Celkem
v Km	X	X	115	153	274	543



Obrázek 4: Mapa okresu Hodonín, Zdroj: vlastní tvorba

V okrese Hodonín se podle ČSÚ celkový počet evidovaných vozidel k 31. 12. 2011 zvýšil o 22128, a to z 81498 vozidel v roce 2001 na 103626 v roce 2011. Nejvyšší nárůst byl zaznamenán u osobních automobilů (o 15086), pak u nákladních automobilů (o 3430) a u autobusů (o 21). Průměrný počet dopravních nehod v okrese je od roku 2009 zhruba 483 za rok.

Železniční síť v okrese Hodonín je poměrně hustá. Přes území prochází **II. tranzitní železniční koridor (č. 330)**, který vede od hranic se Slovenskem, přes Břeclav – Přerov – Hranice na Moravě a Ostravu až k hranicím s Polskem. Tento koridor je také součástí VI. panevropského multimodálního koridoru. Na území kraje prochází přes obce Lužice – Hodonín – Rohatec – Bzenec přívoz – Moravský Písek. Modernizace tohoto koridoru (kromě železničních uzlů) byla dokončena v roce 2004. Další dvoukolejnou, celostátní dráhou je železniční **trať (č. 340)** Brno – Blažovice – Kyjov – Bzenec – Veselý nad Moravou

– Uherské Hradiště. Ostatní dráhy mají spíše jen lokální význam. Jejich stav není zcela vyhovující.

Letecká a vodní doprava v okrese Hodonín má spíše jen rekreační charakter. Tři kilometry od centra města Kyjova se nachází veřejné **vnitrostátní letiště Kyjov**, jehož provozovatelem je Aeroklub Kyjov. Letiště je využíváno od 1. dubna do 31. října, a to převážně pro sportovní provoz letounů, kluzáků a ULL. Možný je zde také provoz vrtulníků.

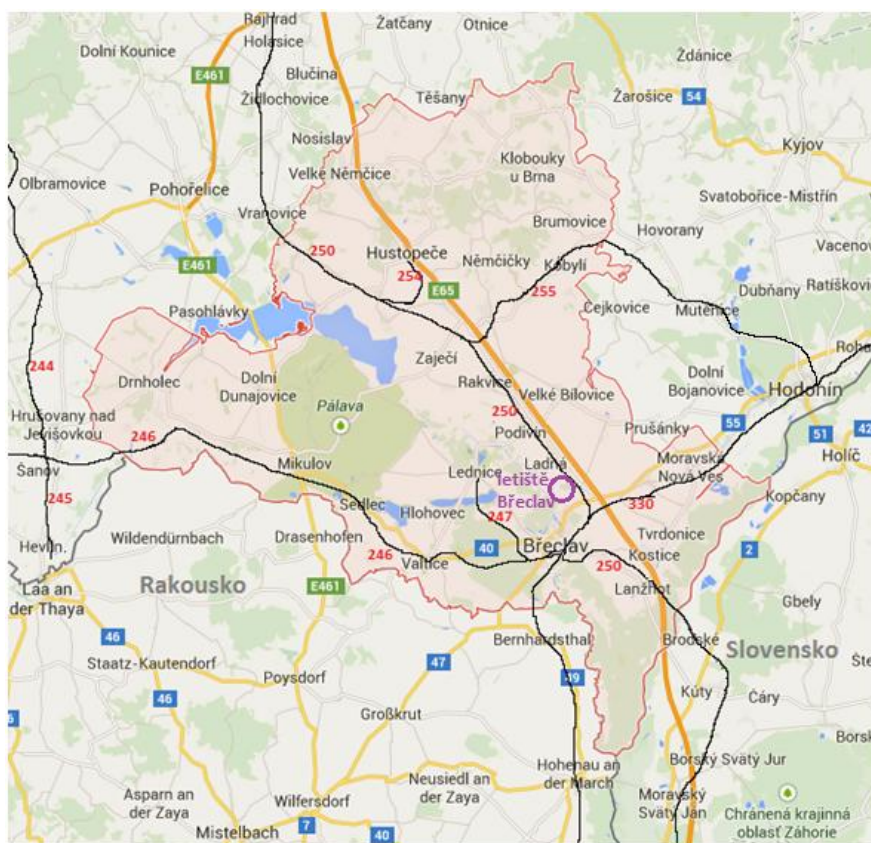
Pro vodní dopravu je využíván převážně **Baťův kanál**, který je součástí vodního toku Morava. Podle zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě je zařazen mezi dopravně významné využitelné vodní cesty. Baťův kanál je splavný v délce 53 km, z Otrokovic po Rohatec. Některé úseky vedou řekou Moravou a jiné uměle vyhloubenými kanálovými úseky. V průběhu několika let by mělo dojít k prodloužení jeho splavnosti. Celková trasa by tak vedla z Kroměříže po Hodonín v délce 72 km. V současné době je kanál využíván s podporou obcí a EU pro turistické účely.

4.2.4 Okres Břeclav

Z hlediska dopravy má okres Břeclav významné postavení nejen v rámci státu, ale také v mezinárodní dopravě. Je to důležité tranzitní území, přes které probíhají významné silniční a železniční tahy.

Středem okresu prochází **dálnice D2**, která vede z Brna až po státní hranici se Slovenskem, směrem na Bratislavu. Tato silniční komunikace patří mezi nejvytíženější v

v rámci okresu. Při posledním celostátním sčítání dopravy v roce 2010 zde bylo naměřeno na



Obrázek 5: Mapa okresu Břeclav, Zdroj: vlastní tvorba

úseku Blučina - Břeclav 15000-25000 vozidel/24hodin. Dobrá dopravní dostupnost, kterou dálnice D2 poskytuje, přispívá k tomu, že v její blízkosti vznikají obchodní a průmyslové zóny (Břeclav, Hustopeče, Brno). Mezi další důležité komunikace patří **silnice I/52**, která vede z Brna, přes Mikulov až po státní hranici s Rakouskem, směrem na Vídeň. Na této silnici byla na úseku Mikulov – Pohořelice naměřena intenzita 7000-10000 vozidel/24 hodin. Již několik let se vedou spory o vybudování rychlostní silnice **R52**. Část této silnice z Brna do Pohořelic je vybudovaná již delší dobu. Nová R52 by měla vést stejnou trasou, kterou vede dnešní I/52, tedy z Pohořelic, přes Mikulov, až ke státní hranici s Rakouskem, kde by měla navázat na novou rakouskou dálnici A5. Protože tato silnice byla v roce 1995 zrekonstruovaná, takže dnes její parametry v převážné míře vyhovují požadavkům rychlostní silnice, jednalo by se na většině trasy pouze o rozšíření stávající silnice na směrově dělenou čtyřproudou komunikaci. [28] Nová R52 by pomohla vyřešit problém chybějícího kvalitního dopravního spojení Brna s Vídní, jež je součástí rozvíjejícího se evropského dopravního koridoru Gdaňsk – Varšava – Katowice – Ostrava – Brno – Vídeň. Vybudování této komunikace však dlouhodobě brání ekologové, protože silnice vede přes Novomlýnské nádrže a CHKO Pálava. Stavba měla být zahájena už v roce 2010, ale v listopadu 2009 Nejvyšší správní soud zrušil územní plán Břeclavska včetně této trasy.

Ve směru východ - západ vedou **silnice I. třídy I/40**, která spojuje města Břeclav a Mikulov a **I/55**, která prochází od státní hranice s Rakouskem přes město Břeclav a dál přes okres Hodonín. Na této silnici byla na úseku, který prochází centrem města Břeclav, naměřena podobná intenzita provozu jako na dálnici D2 (okolo 18000 vozidel/24 hodin). Jelikož Břeclav nemá vybudovaný obchvat, dochází ve městě k častým kongescím. To by se však mělo v průběhu několika let změnit, protože na období let 2017-2018 je naplánováno zahájení stavby obchvatu Břeclavi. [29]

Další spojení mezi obcemi zajišťují silnice II. a III. třídy, z nichž se 18 % nacházelo v roce 2011 v havarijním stavu. K silnicím II. třídy patří: II/424, II/425, II/422, II/421, II/414, II/420, II/425, II/380, II/380, II/381 a II/418.

Tabulka 5: Délka silnic a dálnic v okrese Břeclav k 31. 12. 2013

Délka v km	Dálnice	Rychlostní silnice	Silnice I. třídy	Silnice II. třídy	Silnice III. třídy	Celkem
	44	x	52	199	268	564

Zdroj: ČSÚ, vlastní tvorba

Podle ČSÚ se v okrese Břeclav celkový počet evidovaných vozidel k 31. 12. 2011 (78395) zvýšil o 14118 oproti roku 2001 (64277). Nejvyšší nárůst byl zaznamenán u osobních automobilů (o 9032), pak u nákladních automobilů (o 2835), a nejmíň u autobusů (o 38). Průměrný počet dopravních nehod se od roku 2009 v okrese Břeclav pohybuje v průměru okolo 432 za rok.

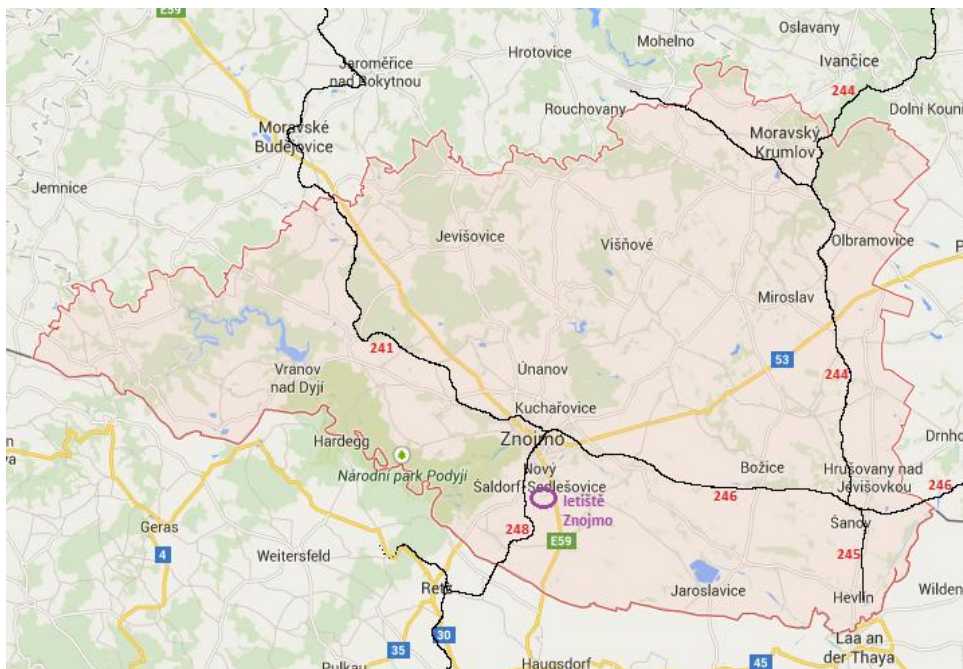
Z hlediska železniční dopravy má největší význam pro okres město Břeclav. **Železniční stanice Břeclav** je z pohledu mezinárodní i vnitrostátní železniční dopravy důležitým dopravním uzlem, který byl v období let 2010-2014 modernizován. Tento dopravní uzel spojuje **I. a II. tranzitní železniční koridor**. Modernizace I. železničního koridoru Děčín – Praha – Brno – Břeclav, byla dokončena v říjnu 2004 a modernizace II. železničního koridoru Břeclav – Přerov – Petrovice u Karviné byla dokončena v červnu 2004. Oba národní koridory jsou součástí IV. a VI. panevropského multimodálního koridoru, a v rámci evropské sítě TEN-T jsou součástí prioritní železniční osy č. 22 (Atény – Sofie – Budapešť – Vídeň – Praha – Drážďany – Norimberk) a osy č. 23 (Gdaňsk – Varšava – Brno/Bratislava – Vídeň). Spojení mezi okresními městy Břeclav a Znojmo zajišťuje jednokolejná, neelektrifikovaná, celostátní, železniční **dráha (č. 246)**.

Letecká a vodní doprava v okrese Břeclav, je využívána pouze pro sportovní a rekreační účely. Zhruba 3 km severně od města Břeclavi je umístěno **veřejné vnitrostátní letiště Břeclav**. Jeho provozovatelem je Aeroklub Břeclav. Letiště je využíváno pouze pro sportovní účely. Kromě provozu letounů, klusáků a ULL, je zde možný i provoz vrtulníků. Vodní doprava je provozována jen pro turistické účely, a to v Lednicko-valtickém areálu a v Břeclavi na řece Dyji, a na vodní nádrži Nové Mlýny pod Pálavou.

4.2.5 Okres Znojmo

Celková dopravní vybavenost okresu není vyhovující. I když má okres druhý nejvyšší počet km silnic (983km), pouhých 65 km tvoří silnice I. třídy. Od jihu, směrem na severozápad vede **silnice I/38**. Tato silnice je třetí nejdelší na území ČR. Její délka je zhruba 256 km a vede přes kraje Vysočina, Středočeský a Liberecký. Na území okresu prochází přes Znojmo a vede až ke státní hranici s Rakouskem, kde je do budoucna plánované napojení na rychlostní silnici S3. V těsné blízkosti této silnice leží jen 7 obcí a měst. Silnice by měla být postupně modernizována. Mělo by dojít k výstavbě mimoúrovňových křižovatek (MÚK) a obchvatů měst. Druhá významná komunikace, avšak pouze okresního formátu, je **silnice I/53**, která spojuje Znojmo s Pohořelicemi. Odtud je pak spojení na Brno zajištěno

napojením na R52. Silnice I/53 je nejvytíženější silnicí v okrese. Při posledním celostátním sčítání dopravy zde byla v úseku Znojmo-Lechovice naměřena intenzita dopravy 7000-10000



Obrázek 6: Mapa okresu Znojmo, Zdroj: vlastní tvorba

vozidel/24 hodin. Podle PRJMK 2010-2013 nejsou tyto hlavní silniční tahy vybaveny na současnou ani výhledovou dopravní zátěž. Úplně nejvytíženější úsek v okrese však vede přes město Znojmo po silnici I/38, kde bylo v roce 2010 naměřeno kolem 17000 vozidel/24 hodin. V roce 2007 se začal stavět obchvat tohoto města, jeho dokončení však protahují dlouholeté spory o pozemky. V současné době je postaveno pouhých 15 % plánovaného obchvatu. Jeho dokončení je odhadováno na rok 2022.

Zbytek obcí v území je mezi sebou spojeno prostřednictvím silnic II. a III. třídy. V havarijním stavu se přitom v roce 2011 nacházelo celých 42 % těchto silnic. Mezi silnice II. třídy patří: II/409, II/411, II/408, II/400, II/398, II/399, II/361, II/397, II/414, II/415, II/41, II/396 a II/152.

Tabulka 6: Délka silnic a dálnic v okrese Znojmo k 31. 12. 2013

Délka v km	Dálnice	Rychlostní silnice	Silnice I. třídy	Silnice II. třídy	Silnice III. třídy	Celkem
	x	x	65	381	537	983

Zdroj: ČSÚ, vlastní tvorba

V okrese Znojmo se podle ČSÚ zvýšil celkový počet evidovaných vozidel k 31. 12. 2011 o 18008, a to z 64365 vozidel v roce 2001 na 82373 v roce 2011. Nejvyšší nárůst byl zaznamenán u osobních automobilů (o 12158), pak u nákladních automobilů (o 2179). U celkového počtu autobusů došlo ke snížení o 42. Průměrný počet dopravních nehod v okrese je od roku 2009 zhruba 336 za rok.

Železniční doprava v okrese Znojmo není oproti ostatním okresům JMK nijak zvlášť významná. Železniční síť sice umožňuje spojení směrem na Jihlavu, Brno, Břeclav a Vídeň, jde ale o dráhy jednokolejné a neelektrifikované (kromě železniční tratě Znojmo – Šatov – Retz (č. 248), která byla elektrifikována v roce 2009). Železniční napojení okresního města Znojma i některých obcí na větší centra je v současné době nevyhovující.

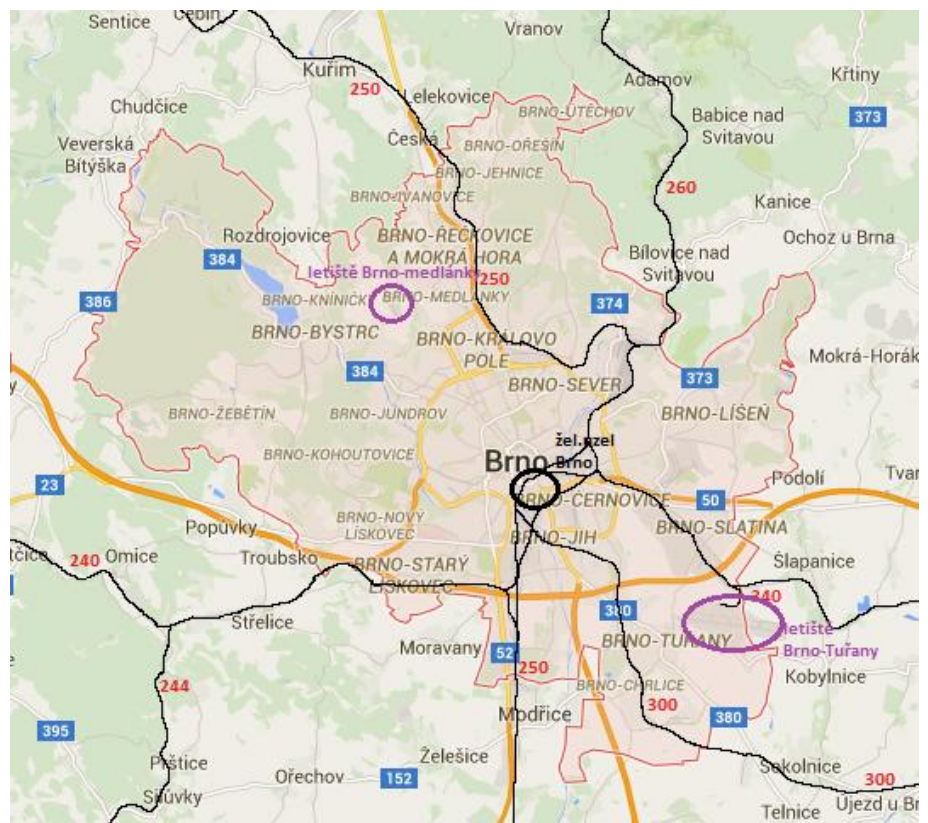
Leteckou dopravu je možné provozovat pouze na letišti, které se nachází zhruba 3 km jižně od města Znojma. Jedná se však o neveřejné vnitrostátní letiště, jehož provozovatelem je Letiště Znojmo, spol. s r.o. Letiště je komplexně vybaveno pro sportovní provoz, a kromě letounů, klusáků a ULL je zde možný i provoz vrtulníků a volných balonů.

Vodní doprava nemá vzhledem k charakteru vodních toků žádný význam. Pouze na Vranovské přehradě je využívána lodní doprava pro turistické účely.

4.2.6 Okres Brno-město

Okres Brno-město má významné regionální postavení. V dopravě silniční, železniční i letecké, představuje významný dopravní uzel.

Na jeho území se křižují **dálnice D1 a D2**. Obě tyto komunikace patří k nejvytíženějším nejen v rámci okresu, ale také v rámci celého kraje. Na dálnici D1 byla dokonce v úseku mezi komu-



Obrázek 7: Mapa okresu Brno-město, Zdroj: vlastní tvorba

nicacemi I/52 a D2 naměřena v roce 2010 intenzita okolo 66000 vozidel/24 hodin. Vysoká dopravní zátěž na dálnici D2 v jižní části Brna je způsobena také vysokou koncentrací obchodních a nákupních center v této oblasti. Asi nejdůležitější komunikací je pro Brno **silni-**

ce I/42, která tvoří Velký městský okruh (VMO). Okruh prochází městskými částmi, kromě centra města. Celá trasa měří 18,856 km a je součástí Základního komunikačního systému města Brna, který umožňuje rozvedení městské a příměstské dopravy po městě. Kvůli vysoké koncentraci a trvalému růstu automobilové dopravy se však buduje nový Velký městský okruh. Trasa okruhu je postupně přestavována na směrově oddělenou víceproudou komunikaci rychlostního typu, která bude mít po dokončení v roce 2035 délku 20,616 km. V současné době je již zprovozněno zhruba 32 % z celé trasy. [30]

Z VMO vychází **silnice I/23** (Pražská radiála) a **I/50** (Olomoucká radiála), které jsou napojeny na dálnici D1, pak **silnice I/41**, která je napojena na dálnici D2, **silnice I/52** (Vídeňská radiála), která přechází u Modřic na rychlostní silnici R52 a **silnice I/43** (Svitavská radiála). Řada hlavních brněnských městských silnic svým současným stavem zcela neodpovídá intenzitě dopravy.

Tabulka 7: Délka silnic a dálnic v okrese Brno-město k 31. 12. 2013

Délka v km	Dálnice	Rychlostní silnice	Silnice I. třídy	Silnice II. třídy	Silnice III. třídy	Celkem
	18	x	41	54	63	176

Zdroj: ČSÚ, vlastní tvorba

Podle ČSÚ počet evidovaných vozidel v okrese Brno-město k 31. 12. 2011 činil 239726, což oproti roku 2001, kdy bylo evidováno 184123 vozidel, představuje nárůst o 55603 vozidel. Největší nárůst byl přitom zaznamenán u osobních automobilů (o 24957), pak u nákladních automobilů (o 15819) a nakonec u autobusů (o 21). Počet dopravních nehod v okrese, se od roku 2009 pohybuje v průměru okolo 2257 za rok.

Město Brno je významným **železničním uzlem**. Leží na křižovatce **transevropských železničních koridorů IV. a VI.b** a zároveň jím prochází **I. tranzitní železniční koridor**. V současné době tvoří železniční síť okresu Brno-město celkem 5 celostátních a 1 regionální dráha, z nichž 4 tratě jsou elektrifikované (trať č. 340 je elektrifikována pouze v úseku Brno – Blažovice). Tyto tratě zajišťují dopravní spojení Brna do 7 různých směrů (na Jihlavu, Havlíčkův Brod, Českou Třebovou, Přerov, Uherské Hradiště, Břeclav a Hrušovany nad Jevišovkou). Již delší dobu se diskutuje o modernizaci železničního uzlu Brno (ŽUB), který by pomohl zajistit rychlejší a bezpečnější průjezd vlaků osobní i nákladní dopravy. Modernizaci však brzdí neustálé spory o tom, jak by měla přestavba vypadat. Po dobu několika desítek let se prověřovaly různé varianty přestavby železničního uzlu,

z nichž nakonec 2 vyšly jako nejlepší. Jednou variantou je modernizace s nádražím v centru, a tou druhou je varianta s odsunutým nádražím. Naštěstí je stavba ŽUB zařazena do dokumentu o prioritních dopravních stavbách EU bez ohledu na polohu, takže pro přestavbu bude možné využít finančních prostředků nejen z operačního programu Doprava (OPD), ale také ze speciálního fondu na financování prioritních staveb železniční sítě TEN-T. [31] V současné době se zpracovávají podklady pro rozhodnutí o budoucí modernizaci.

V okrese Brno-město, se nachází dvě letiště. Zhruba 7 km severozápadně od hlavního nádraží v Brně leží **letiště Brno-Medlánky**. Je to veřejné, vnitrostátní letiště, jehož provozovatelem je Aeroklub Brno-Medlánky, o.s. Na letišti převládá sportovní provoz kluzáků a ULL. Kvůli omezení hlukové zátěže okolí, je na tomto letišti omezen provoz.

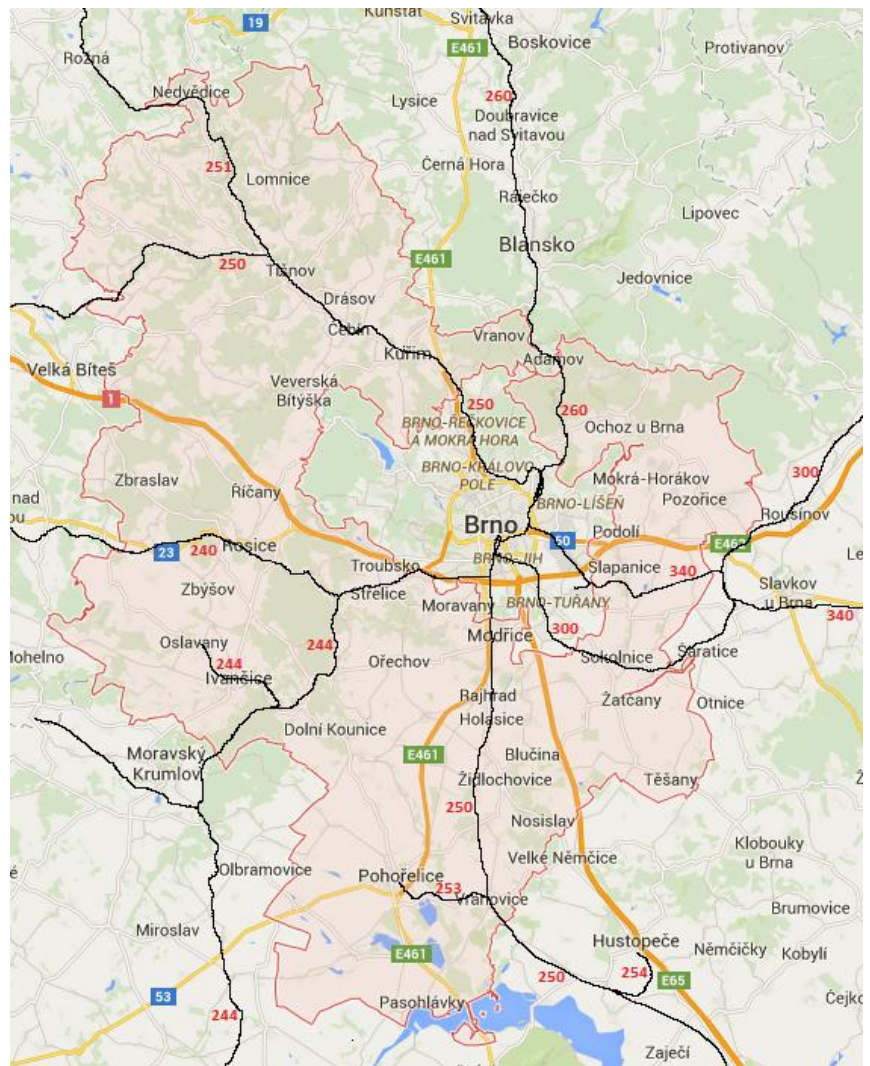
Druhé letiště se nachází zhruba 8 km jihovýchodně od hlavního nádraží v Brně, na městské části **Brno-Tuřany**. Toto mezinárodní veřejné letiště je druhým největším letištem v ČR a splňuje požadavky na celoroční provoz všech typů letadel. Od 1. 7. 2004 je jeho vlastníkem Jihomoravský kraj a provozovatelem zůstala i nadále společnost Letiště Brno, a.s. V letech 2006 a 2008 proběhla modernizace letiště. Došlo k výstavbě nové odbavovací budovy a k rekonstrukci původní odbavovací budovy. V minulém roce zde bylo odbaveno 486134 cestujících a bylo přepraveno 4530 tun nákladu. Počet vzletů a přistání se od roku 2004 do roku 2014 zvýšil cca z 18000 na 32000 ročně a počet přepravených cestujících vzrostl cca z 182000 na 486000. [32]

Vodní doprava je pro turistické účely využívána jen na **Brněnské přehradě** a v době plavební sezóny také na části řeky **Svratky**. V letní sezóně zde provozuje Dopravní podnik města Brna lodní dopravu, a to z Bystrce do Veverské Bítýšky.

4.2.7 Okres Brno-venkov

Vzhledem ke své poloze se okres Brno-venkov vyznačuje hustou silniční a železniční sítí a značnou intenzitou dopravy. Přes okres prochází téměř všechny významné silniční a železniční tahy jihomoravského kraje.

Nejvytíženější komunikací, nejen v rámci okresu, ale také v rámci ČR, je jednoznačně dálnice D1, která prochází středem okresu ve směru západ-východ. V roce 2010 byla na úsecích, procházejících tímto okresem, naměřena intenzita okolo 45000 vozidel/24 hodin. D1 je nejstarší a také nejdelší dálnicí v ČR, která spojuje tři největší města země – Prahu, Brno a Ostravu. Je také součástí sítě evropské dopravní infrastruktury TEN-T.



Obrázek 8: Mapa okresu Brno-venkov, Zdroj: vlastní tvorba

Stav vozovky je v současné době v nevyhovujícím stavu. Problémem je nejen zastaralost technického stavu vozovky, ale také velmi špatný technický stav mostů, nevyhovující stav odbočovacích a připojovacích pruhů atd. V současné době probíhá ve směru na Prahu modernizace jednotlivých úseků této dálnice.

Vysoká intenzita silniční dopravy byla naměřena také na silnici **II/385**, která zajišťuje spojení z Brna do kraje Vysočina. Na úseku, který prochází centrem města Kuřim, projede denně zhruba 18 000 vozidel. Vybudování obchvatu Kuřimi je pro město nezbytné. Jeho stavba však navazuje na stavbu plánované rychlostní silnice R43. Další významné dopravní tepny, které vychází z okresu Brno-město a prochází územím okresu Brno-venkov, jsou D2, R43 a R52.

Zbytek území je propojen sítí silnic II. a III. třídy, které jsou mnohdy v nevyhovujícím stavu. V roce 2011 se nacházelo 40 % těchto silnic v havarijním stavu. Silnice II. třídy tvoří: II/152, II/373, II/374, II/377, II/379, II/380, II/381, II/383, II/385, II/386, II/387, II/389, II/390, II/391, II/393, II/394, II/395, II/396, II/415, II/416, II/417, II/418, II/425, II/430 a II/602.

Tabulka 8: Délka silnic a dálnic v okrese Brno-venkov k 31. 12. 2013

Délka v km	Dálnice	Rychlostní silnice	Silnice I. třídy	Silnice II. třídy	Silnice III. třídy	Celkem
	42	17	48	370	615	1091

Zdroj: ČSÚ, vlastní tvorba

Podle ČSÚ se v okres Brno-venkov zvýšil počet evidovaných vozidel k 31. 12. 2011 o 58233, a to z 85459 v roce 2001, na 143692 v roce 2011. Nejvyšší nárůst byl zaznamenán u osobních automobilů (o 34360), dále u nákladních automobilů (o 7864) a autobusů (o 53). Průměrný počet dopravních nehod v okrese je od roku 2009 zhruba 1303 za rok.

Všechny železniční tratě, které prochází železničním uzlem Brno (trať č. 250, 300, 340, 260, 240 a 244), vedou také přes území okresu Brno venkov. Kromě těchto tratí, vede ještě z Tišnova do Žďáru nad Sázavou jednokolejná regionální železniční **trať (č. 251)**.

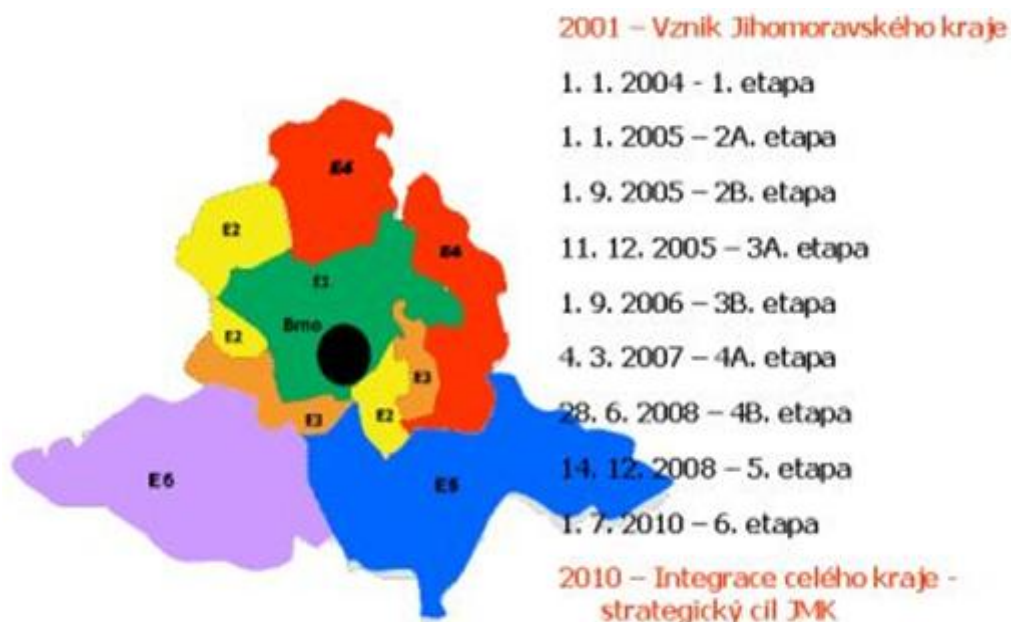
Na území okresu se nevyskytuje žádné letiště a vodní plochy jsou využívány jen k rekreačním účelům.

4.3 Dopravní obslužnost JMK

Dopravní obslužnost je upravena zákonem č. 194/2006 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících. Podle tohoto zákona je kraj povinný zajistit dopravní obslužnost ve svém územním obvodu. V březnu 2002 proto založil Jihomoravský kraj spolu se statutárním městem Brnem organizaci KORDIS JMK, s.r.o. jako koordinátora integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje. (V roce 2012 tato společnost změnila právní formu na akciovou společnost). Od roku 2004 byl Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje (IDSJMK) postupně zaváděn na celém území kraje, a to v šesti etapách.

V **první etapě**, bylo zaintegrováno 112 obcí v okolí Brna a systém byl spuštěn 1. 1. 2004. **Druhá etapa** byla spuštěna v roce 2005 a k již zaintegrovaným obcím přibýlo 49 obcí z oblasti Tišnovska a 24 obcí z oblasti Sokolnicka a Zbraslavska. Ve **třetí etapě** byl integrovaný dopravní systém spuštěn ke konci roku 2005 na Slavkovsku, Bučovicu a Vyškovsku a v roce 2006 v oblasti Ivančicka a Židlochovicka. Další rozšíření IDS JMK

proběhlo v roce 2007, kdy byl systém spuštěn v rámci **čtvrté etapy** na Boskovicku, a v roce 2008 také na Vyškovsku. V rámci **páté etapy přibylo** ke konci roku 2008 dalších 124 obcí z okresu Břeclav a Hodonín. Poslední rozšíření proběhlo v roce 2010, kdy do IDS JMK přibylo 163 obcí z okresu Znojmo. [33]



Obrázek 9: Etapy rozvoje IDS JMK, Zdroj: [34]

Od 1. 7. 2010 je tak dopravní obslužnost zajišťována na území celého kraje prostřednictvím IDS JMK. Tento systém pomohl zjednodušit cestování v rámci celého kraje. Po jeho zavedení je možné cestovat s jedinou jízdenkou, s různými dopravci a v různých dopravních prostředcích. Jízdní řády jsou sestavovány tak, aby na sebe linky co nejvíce navazovaly. Všichni cestující se tak mohou přepravovat za stejných podmínek, které se řídí Tarifem a Smluvními podmínkami IDS JMK. [33]

IDS JMK zahrnuje jak dopravu železniční, tak také linkovou autobusovou (regionální a meziregionální) a městskou hromadnou dopravu. Za páteřní dopravu celého systému je brána doprava železniční, kterou zajišťují České dráhy. Od ní jsou pak dále odvozeny návazné integrované autobusové linky, které zajišťují obsluhu jednotlivých měst a obcí. Regionální autobusové linky jsou vedeny do přestupních terminálů, které umožňují přestup na páteřní linky nebo do přestupních terminálů na okraji města Brna, které umožňují přestup na tramvajovou dopravu. Dopravu na regionálních autobusových linkách zajišťuje řada autobusových dopravců, kteří byli vybráni na základě výsledků výběrového řízení. [35]

Mezi tyto dopravce patří například ČAD Blansko a.s., Bors Břeclav a.s., ČSAD Kyjov a.s., Zlatovánek s.r.o., Vydos bus a.s. a další. Dopravu na území města Brna zajišťuje především Dopravní podnik města Brna, a.s. [33]

Městská doprava je kromě statutárního města provozovaná také v Adamově, Blansku, Břeclavi, Kyjově, ve Vyškově, Znojmě a v Hodoníně.

IDS JMK zasahuje také do přilehlých dopravně návazných oblastí. Aby byly zajištěny vazby spojů na hranici kraje, přesahují linky IDSJMK do 55 obcí jiných krajů či států.

V rámci IDSJMK jsou nejsilnější přepravní proudy cestujících směrem do Brna, kam každý pracovní den dojíždí kolem 60000 cestujících. Nejvíce využívaným dopravním prostředkem je přitom vlak, pak autobus, tramvaj a trolejbus. Významné přepravní proudy jsou také do okresních měst Znojmo, Břeclav, Hodonín, Vyškov a Blansko nebo do měst s rozšířenou působností jako Boskovice, Bučovice, Hustopeče, Ivančice, Kuřim, Tišnov, Mikulov, Moravský Krumlov, Pohořelice, Rosice, Šlapanice a Veselí nad Moravou. [35]

5 SWOT ANALÝZA

5.1 Silné stránky

- Z hlediska dopravy má JMK výhodnou polohu v rámci ČR i v rámci Evropy;
- Jihomoravský kraj má dobré silniční a železniční napojení na většinu okolních center (Praha, Ostrava, Vídeň, Bratislava);
- Napojení silničních a železničních komunikací na evropskou síť TEN-T;
- Modernizace 2 železničních koridorů, které prochází JMK, na vysokorychlostní trati a modernizace železničního uzlu v Břeclavi;
- Hustá silniční a železniční síť v kraji;
- Funkční systém IDSJMK se zapojením železnice, jako pátevní dopravy;
- Mezinárodní letiště Brno-Tuřany;
- Významné postavení krajského města Brna – důležitý dopravní uzel, sídlo pracovních příležitostí, kulturních a společenských aktivit, státních institucí, vysokých škol...;
- Podél důležitých silničních komunikací vznikají obchodní zóny (centra ekonomické aktivity);
- Spousta významných přírodních a kulturních atraktivit z pohledu zahraničního i republikového turismu (CHKO Moravský kras, Lednicko-Valtický areál, Slavkovské bojiště, atd.);
- Dobré možnosti rozvoje cestovního ruchu - vinařství, místní tradice, folklór.

5.2 Slabé stránky

- Nadměrné zatížení důležitých dopravních tepen;
- Vysoká intenzita silniční dopravy ve městech, kterými prochází důležité silniční komunikace a s tím spojené negativní dopady na blízké okolí (hluk, emise, kongesce);
- Chybějící silniční obchvaty řady měst;
- Vysoká investiční a časová náročnost dopravních projektů;
- Chybějící modernizace železničního uzlu v Brně;
- Nedokončený Velký městský okruh Brna;
- Chybějící R43, a R52;

- Špatný stav silnic II. a III. třídy – zvyšuje časovou dostupnost center a hlavních komunikací, snižuje plynulost dopravy, zvyšuje opotřebenění vozidel, snižuje bezpečnost provozu;
- Nízká kapacita některých železničních tratí v kraji;
- Chybějící přímé silniční napojení ze Znojma do Brna;
- Přetížená kapacita a špatný technický stav dálnice D1;
- Špatná dostupnost některých sídel na páteřní dopravní komunikace (zejména v periferních oblastech);
- Neuspokojivý technický stav některých silničních komunikací a regionálních železničních tratí;
- Nízká využitelnost vodních toků k dopravě (jen k rekreačním účelům);
- Horší dopravní dostupnost okresu Znojmo;
- Přetížené komunikace, které prochází středem měst, způsobují kvůli absenci obchvatů problémy v obytné zástavbě;
- Nevyhovující napojení okresního města Znojma i některých obcí na větší centra;
- Dlouhodobě vysoká míra nezaměstnanosti v okresech Hodonín a Znojmo.

5.3 Příležitosti

- Výstavba a modernizace páteřních silničních komunikací;
- Dokončení některých důležitých staveb (VMO, ŽUB, obchvaty měst);
- Využití možnost spolufinancování projektů z fondů EU;
- Stále se zlepšující IDS JMK by mohl pomoci snížit podíl individuální automobilové dopravy;
- Výhodná geografická poloha kraje, jako základ pro rozvoj ekonomických aktivit;
- Využití potenciálu některých periferních oblastí pro přilákání turistiky a tím podpořit rozvoj ekonomiky (obchod, služby, řemesla, místní produkty,...).

5.4 Ohrožení

- Zpoždění některých důležitých dopravních staveb (železniční uzel Brno, R43, VMO);
- Narůstající počet evidovaných vozidel;
- Zvyšující se intenzita silniční dopravy a s tím spojené negativní dopady na okolí;
- Zhoršující se technický stav komunikací, a tím i dostupnost sídel.

6 VYMEZENÍ PROBLÉMŮ A DOPORUČENÍ PRO ZLEPŠENÍ STÁVAJÍCÍ SITUACE V DOPRAVĚ V JMK

Současná situace v dopravě v JMK je ovlivňována především dopravou silniční a železniční. Důležitou roli při tom hraje dopravní infrastruktura. Na existenci a stavu dopravní infrastruktury totiž závisí úroveň dopravní dostupnosti, která umožňuje mobilitu obyvatel, dopravu zboží a materiálu, ovlivňuje lokalizaci firem v území, má vliv na rozvoj hospodářských aktivit a cestovního ruchu atd. Dopravní dostupnost území je důležitá nejenom pro kraj, ale také pro jednotlivé okresy. Dostatečná hustota a kvalita silniční a železniční sítě zajišťující napojení sídel na vnitrostátní a mezinárodní dopravní cesty, ovlivňuje nejen kvalitu života obyvatelstva v regionu, ale také celkový rozvoj regionu. V Jihomoravském kraji je relativně hustá silniční i železniční síť, její technický stav je ale v mnohých případech nevyhovující.

Díky své poloze je Jihomoravský kraj převážně tranzitním územím. Silniční i železniční tahy, které jím prochází, propojují řadu velkých okolních center, a některé jsou i součástí evropské sítě.

Po hlavních silničních komunikacích, vedoucích přes Jihomoravský kraj, projede denně velké množství dopravních prostředků, kterých s postupem času stále přibývá. To způsobuje problémy především ve městech, jimiž dané komunikace prochází. Řada měst dosud nemá vybudované obchvaty, které by odvedly tranzitní dopravu z jejich center, a pomohly by snížit dopravní zátěž, která v určitých místech dospěla až do kritického bodu.

K přetížení silniční sítě dochází také z důvodu nedostavěné páteřní silniční infrastruktury. Jedná se především o nedokončenou R43, která má vést z Brna na sever do Moravské Třebové, R52 která má vést na jih do Vídně a nedokončený Velký městský okruh.

Také velká část silniční sítě v kraji, kterou tvoří silnice II. a III. třídy, je v současné době v nevyhovujícím stavu. Důvodem je především nedostatek finančních prostředků kraje na jejich opravu.

V železniční dopravě je největším problémem současný stav ŽUB, který neumožňuje dostatečnou propustnost, a také stav některých železničních tratí v kraji.

Co se týče dopravní infrastruktury, je na tom nejhůř okres Znojmo. Silnice II. a III. třídy jsou v nevyhovujícím stavu, silnice I. třídy jsou kvůli zvyšující se dopravě přetížené a železniční tratě, které tudy vedou, jsou většinou jednokolejné, neelektrifikované a nenabízí

dobré dopravní napojení větších center. Nevyhovující je například napojení Znojma a dalších obcí do Brna.

Vodní doprava je využívána na celém území jen k rekreačním účelům. Značný potenciál pro další rozvoj má však řeka Morava, která protéká přes okresy Hodonín a Břeclav.

V JMK se nachází 7 letišť. Z toho pouze jedno je neveřejné. Ostatní letiště jsou veřejná, v současné době jsou však využívána pouze pro sportovní účely. Jediné Letiště Brno-Tuřany je mezinárodní a splňuje požadavky na celoroční provoz všech typů letadel.

V následující části jsou vypracovány 2 projekty, které by mohli přispět ke zlepšení stávající situace v dopravě a k rozvoji regionu.

PROJEKTOVÝ RÁMEC Č. 1**A. VŠEOBECNÉ INFORMACE****1. Název projektu:**

Rekonstrukce a modernizace silnic II. a III. třídy v okrese Blansko

2. Zaměření projektu:

Zkvalitnění regionální silniční sítě a zlepšení dostupnosti

3. Umístění projektu:

1) Oblast Moravského krasu – silnice II/373 a III/3744

2) Periferní části kraje – silnice II/368, II/372, II/362

4. Celkový rozpočet:

Celkové výdaje projektu včetně DPH jsou odhadovány na 340 mil. Kč.

B. PŘEDKLADATEL**1. Plný název a úřední adresa předkladatele projektu:**

Správa a údržba silnic JMK, oblast Blansko, Komenského 2, Blansko, 678 01

2. Právní status:

Příspěvková organizace

3. Přehled partnerů participujících na projektu:

Jihomoravský kraj a Ministerstvo dopravy ČR

C. POPIS PROJEKTU**1. Všeobecný cíl projektu**

Základním cílem je zkvalitnění regionální silniční sítě a zlepšení dostupnosti.

2. Specifické cíle projektu:

1. Zajištění financování projektu

2. Oprava konkrétních silničních komunikací

3. *Zdůvodnění projektu:*

Okres Blansko má ze všech okresů v JMK největší podíl silnic, které vyžadují bezprostřední provedení údržby a opravy. Špatný stav vozovek způsobuje problémy na vozidlech a ovlivňuje bezpečnost a plynulost provozu. Cílem tohoto projektu je odstranit tyto problémy a zajistit lepší dostupnost území.

Rekonstrukce a modernizace by se týkala úseků na silnicích II. a III. třídy, které vedou turisticky významnou oblastí Moravského krasu, a které zajišťují spojení sídel v periferní části kraje. V současné době je stav povrchu těchto vozovek buď v havarijním, nebo nevyhovujícím stavu.

Jedná se o tyto úseky:

II/373 Vilémovice – Ostrov u Macochy – Sloup, v délce cca 9 km. Podle Generelu krajských silnic JMK jde o část silničního tahu oblastního významu, který zajišťuje jednak napojení přilehlých obcí na silniční tahy vyššího významu, ale také dostupnost turisticky významné lokality.

II/3744 Vavřinec – Suchdol – Tachov – Blansko, v délce cca 9 km. Tato silnice vede také turisticky významnou lokalitou a zajišťuje napojení přilehlých obcí na silniční tahy vyššího významu a okresní město.

II/368 a II/372 Letovice – Chlum – Svárov – Malá Roudka – Skočova Lhota – Velké Opatovice, v délce cca 11 km. Tento úsek je součástí silničního tahu oblastního významu. Zajišťuje napojení přilehlých obcí na silnici vyššího řádu (I/43) a na Pardubický kraj.

II/362 Rozseč nad Kunštátem – Crhov – Olešnice – Nyklovice, v délce cca 8 km. Jde o součást silničního tahu krajského významu, který zajišťuje napojení větších měst na okresní město a na sousední kraj Vysočina.

Pozn: Kraj musí při plánování rekonstrukcí a oprav vozovek brát ohled na stav silnic na území celého kraje. Kvůli omezeným finančním možnostem nebyly zatím vybrané silnice, zařazené na seznam plánovaných oprav. Na konci ledna 2015 však MD nabídlo krajům finanční pomoc. Na opravy silnic II. a III. třídy uvolnil ze SFDI celkem 4,4 mld. Kč. Jihomoravský kraj může využít dotaci až do výše 349800000 Kč.

4. *Aktivity projektu:*

- 1) Zajištění potřebné dokumentace
- 2) Zajištění provozu v místě opravy silnice
- 3) Oprava povrchu vozovky

5. Výsledky a dopady projektu:

Zvýší se především bezpečnost a plynulost silničního provozu, dojde ke snížení negativních vlivů z provozu na životní prostředí alepší se dostupnost obcí a měst.

D. DOBA TRVÁNÍ PROJEKTU

03/2016 – 03/2018

E. ZDROJE FINANCOVÁNÍ PROJEKTU

Celkový rozpočet (v Kč):

Zdroje financování	Částka včetně DPH	%
Dotace MD ČR (SFDI)	340 mil. Kč	100%
Zdroje celkem	340 mil. Kč	100%

Průběh financování projektu:

2016 – Oprava silnice II/373 a III/3744 – 185,2 mil. Kč

2017 – Oprava silnice II/368 a II/372 – 88,8 mil. Kč

2018 – Oprava silnice II/362 – 66 mil. Kč

Finanční plán:

Rok	Výdaje		Příjmy	
	EU	MD ČR	EU	MD ČR
2016		185 200 000 Kč		
2017		88 800 000 Kč		
2018		66 000 000 Kč		
Celkem		340 000 000 Kč		

Finanční krytí:

Celý projekt by byl hrazen prostřednictvím MD ČR, z prostředků SFDI.

PROJEKTOVÝ RÁMEC Č. 2**A. VŠEOBECNÉ INFORMACE****1. Název projektu:**

Prodloužení splavnosti vodního toku Morava

2. Zaměření projektu:

Projekt je zaměřen na zvýšení turistické atraktivity regionu.

3. Umístění projektu:

Úsek: Hodonín – soutok řek Moravy a Dyje, který se nachází na hranici tří států.

Česká republika, Jihomoravský kraj, okres Hodonín a Břeclav (pravý břeh)

Slovenská republika, Trnavský samosprávný kraj, Okres Senica a Skalica (levý břeh)

Rakouská republika, spolková země Dolní Rakousy, okres Gänserndorf (pravý břeh)

4. Celkový rozpočet:

Náklady na vybudování dvou přístavišť 12 mil. Kč.

Náklady na vybudování tří plavebních komor 435 mil. Kč.

Náklady na cyklostezku s asfaltovým povrchem 53 mil. Kč.

Odhadovaná částka celého projektu je cca 500 000 000 Kč

B. PŘEDKLADATEL**2. Plný název a úřední adresa předkladatele projektu:**

Povodí Moravy, s. p. – závod Střední Morava, Moravní náměstí 766, Uherské Hradiště, 68611

2. Právní status:

Státní společnost

3. Přehled partnerů participujících na projektu:

Ředitelství vodních cest ČR – investor

C. POPIS PROJEKTU**6. Všeobecný cíl projektu**

Zvýšení turistické atraktivity regionu

7. Specifické cíle projektu:

1. Zajištění financování projektu
2. Zajištění splavnosti Moravy od Hodonína po soutok s Dyjí
3. Zapojení cykloturistiky

8. Zdůvodnění projektu:

Součástí vodního toku Moravy je Baťův kanál, který v současné době měří 53 km a vede z Otrokovic do Rohatce. V horizontu 3 let by mělo dojít k prodloužení splavnosti této vodní cesty do Kroměříže a do Hodonína. Celková délka nového úseku bude 72 km.

Cílem tohoto projektu je prodloužení úseku o dalších 30 km, až po soutok řek Moravy a Dyje. Samotné místo soutoku 2 řek je velmi prosté, ale má zajímavou atmosféru – nachází se na hranici 3 států České republiky, Slovenska a Rakouska. Část úseku Moravy protéká krásnou krajinou lužního lesa pralesovitého rázu.

Od soutoku vede lesem cyklostezka, z které je možné se napojit na spoustu významných cyklotras a stezek v okolí. Nabízí se tak ideální spojení plavby s cykloturistikou, kdy jednu cestu by bylo možné absolvovat lodí a druhou na kole.

Vybudováním tohoto úseku by se navíc zvýšila možnost pro další rozvoj vodní dopravy. Na řece Dyji by se mohl splavnit úsek z Břeclavi po soutok a po zapojení sousedních států by se celá trasa mohla prodloužit až po Dunaj.

Nový úsek tak zvýší atraktivitu plavby po Baťově kanále a posílí turistický potenciál v celé oblasti.

9. Aktivita projektu:

- 1) Zajištění potřebné dokumentace.
- 2) Prodloužení splavnosti Bařova kanálu.

Kvůli výškovému rozdílu hladin by se musely vybudovat minimálně 3 plavební komory. Jedna u Moravské Nové Vsi, druhá u Tvrdonic a třetí u hraničního přechodu Lanžhot. Dále by se vybudovali přístaviště u Tvrdonic a na soutoku s tím, že ve Tvrdonicích by se vytvořilo zázemí pro turisty. Celý projekt by byl rozdělen do 4 etap.

1. Stavba plavební komory Moravská Nová Ves
2. Stavba plavební komory a přístaviště Tvrdonice
3. Stavba plavební komory Lanžhot
4. Stavba přístaviště na soutoku

- 3) Vybudování cyklostezky na pravém břehu řeky.

Z Hodonína až po Lanžhot by se vybuďovala na hrázi cyklostezka v délce cca 22 km.

10. Udržitelnost projektu:

Projekt přímo navazuje na aktivity, které byly na řece již realizovány. Žadatel má tedy dostatečné zkušenosti s řízením takto rozsáhlého projektu.

Bařův kanál navštíví ročně zhruba 80 tisíc turistů. Tím, že se prodlouží jeho splavnost a zahrne se do projektu i cykloturistika, zvýší se i atraktivita celého Bařova kanálu.

V souvislosti se zvyšujícím se počtem turistů se očekává, že projekt přinese i řadu navazujících pozitivních efektů.

D. DOBA TRVÁNÍ PROJEKTU

03/2018 - 03/2021

E. ZDROJE FINANCOVÁNÍ PROJEKTU

Celkový rozpočet (v Kč):

Zdroje financování	Částka včetně DPH	%
ŘVC ČR (SFDI)	500 000 000 Kč	100%
Zdroje celkem	500 000 000 Kč	100%

Průběh financování projektu:

Celý projekt by byl rozdělen do 4 etap.

2018 - Vybudování plavební komory u Moravské Nové Vsi - 150 mil. Kč

2019 - Vybudování plavební komory a přístaviště u Tvrdonic - 156 mil. Kč

2020 - vybudování plavební komory u Lanžhota - 150 mil. Kč

2021 - Vybudování přístaviště na soutoku a vybudování cyklostezky - 59 mil. Kč.

Finanční plán:

Rok	Výdaje		Příjmy	
	EU	ŘVC ČR	EU	ŘVC ČR
2018		150 mil. Kč		
2019		156 mil. Kč		
2020		150 mil. Kč		
2021		59 mil. Kč		
Celkem	500 mil. Kč			

Finanční krytí:*Náklady na celý projekt by byly hrazeny prostřednictvím ŘVC ČR z prostředků SFDI.*

ZÁVĚR

Cílem bakalářské práce bylo provést analýzu současného stavu dopravy v JMK a zjistit jaký vliv má na regionální rozvoj. V teoretické části byly popsány základní pojmy, a byla vymezena legislativa, která souvisí s dopravou. Praktická část byla již zaměřena na JMK. Nejdříve byla provedena socioekonomická analýza kraje a následně analýza současné situace dopravy v jednotlivých okresech. V práci jsem se zaměřila na jednotlivé druhy dopravy a to dopravu silniční, železniční, leteckou a vodní.

Celkový stav dopravy je ovlivněn především polohou kraje a přítomností městské aglomerace Brno, do které je soustředěna velká část ekonomických aktivit. Díky významnému postavení tohoto města, je veškerá infrastruktura vedena právě přes jeho území. Brno je tak důležitým dopravním uzlem nejen v dopravě silniční, ale také v dopravě železniční a letecké.

Pro zbytek území je důležitá především doprava silniční a železniční. Silniční síť je v kraji poměrně hustá, ale nevyhovující. Silnice vyššího řádu jsou přetížené, kvůli narůstajícímu počtu silničních vozidel. V současné době je naplánovaná spousta staveb, které by měly přispět ke zlepšení stávající situace, jako například R43, R52, obchvaty měst atd. Některé z nich jsou již ve výstavbě. Silnice II. a III. třídy, které tvoří základní krajskou síť, se nachází v mnoha případech v havarijním stavu. Jejich špatný technický stav ovlivňuje především bezpečnost a plynulost provozu. Kraj, který zajišťuje jejich opravu prostřednictvím SÚS JMK, ročně vynaloží nemalou finanční částku na jejich údržbu a opravy.

Železniční síť je v kraji také poměrně hustá. Kromě okresu Znojmo je stav železniční dopravy vyhovující. V posledních letech došlo k modernizaci některých důležitých tratí a železničního uzlu v Břeclavi. Modernizace ŽUB je momentálně asi nejdůležitější stavbou, kterou je nutné provést, a která napomůže zlepšit situaci železniční dopravy.

Letecká doprava je pro kraj také významná. Především díky mezinárodnímu letišti Brno-Tuřany, které výrazně zvyšuje dostupnost území. Ostatní letiště, která se nachází na území okresu, jsou využívána jen pro sportovní účely.

Vodní doprava je v kraji využívána pouze pro turistické účely. Největší význam má řeka Morava, na které se nachází Baťův kanál.

Dopravní obslužnost kraje je zajišťována prostřednictvím IDS JMK, což je v současné době dobře fungující systém. Jeho rozvoj a zlepšování by mohli napomoci snížení individuální automobilové dopravy, což by mělo příznivý vliv na celý kraj.

Budování a údržba dopravní infrastruktury je běh na dlouhou trať. Je to ale důležité, kvůli dostupnosti, která je pro rozvoj regionu nezbytná. Dostupnost ovlivňuje nejen mobilitu obyvatel, ale také lokalizaci firem, cestovní ruch atd. Je jednou ze základních podmínek rozvoje obcí, měst i celého regionu.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- [1] BRŮHOVÁ-FOLTÝNOVÁ, Hana. *Doprava a společnost: Ekonomické aspekty udržitelné dopravy*. 1.vyd. Praha: Karolinum, 2009. ISBN 978-80-246-1610-0.
- [2] ŠIROKÝ, Jaromír et al. *Technologie dopravy*. 2. vyd. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2014. ISBN 978-80-7395-852-7.
- [3] EISLER, Jan, Jaromír KUNST a František ORAVA. *Ekonomika dopravního systému*. 1. vyd. Praha: Vysoká škola ekonomická v Praze Nakladatelství Oeconomica, 2011. ISBN 978-80-245-1759-9.
- [4] *Úvod do regionálních věd a veřejné správy*. 2. rozš. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008. ISBN 978-80-7380-086-4.
- [5] *Impact of transport infrastructure investment on regional development* [online]. Paris, France: Organisation for Economic Co-operation and Development, c2002, 151 p. [cit. 2015-02-15]. ISBN 92-64-19579-I. Dostupné z: <http://play.google.com/books/reader?id=5JstrkTjzR8C&printsec=frontcover&output=reader&hl=cs&pg=GBS.PA2>
- [6] ČESKO. Zákon č. 194 ze dne 20. května 2010 o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2010, částka 65, s. 2210-2222. ISSN 1211-1244. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=2010&typeLaw=zakon&What=Rok&stranka=9>
- [7] Dopravní obslužnost je veřejná služba. STEINER. *PVS: parlament, vláda, samospráva* [online]. [2007] [cit. 2015-02-22]. Dostupné z: <http://www.parlament-vlada.eu/index.php/komentar-doprava/453-dopravni-obslnost-je-veejna-sluba>
- [8] MOJŽIŠ, Vlastislav, Milan GRAJA a Pavel VANČURA. *Integrované dopravní systémy*. 1. vyd. Praha: Powerprint, 2008. ISBN 978-80-904011-0-5
- [9] ČESKO. Zákon č. 13 ze dne 23. ledna 1997 o pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1997, částka 3, s. 47-61. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=1997&typeLaw=zakon&what=Rok&stranka=12>
- [10] ČESKO. Zákon č. 266 ze dne 14. prosince 1994 o drahách. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1994, částka 79, s. 3041-3054. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=1994&typeLaw=zakon&what=Rok>
- [11] ZURYNEK, Josef, Lubomír ZELENÝ a Michal MERVART. *Dopravní procesy v cestovním ruchu*. 1. vyd. Praha: ASPI, 2008, 255 s., [24] s. obr. příl. ISBN 978-807-3573-355.
- [12] ČESKO. Zákon č. 114 ze dne 25. května 1995 o vnitrozemské plavbě. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1995, částka 30, s. 1610-1619. Dostupné z:

- <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=1995&typeLaw=zakon&what=Rok&stranka=6>
- [13] ČESKO. Zákon č. 104 ze dne 4. dubna 2000 o státním fondu dopravní infrastruktury a o změně zákona č. 171/1991 Sb., o působnosti orgánů České republiky ve věcech převodů majetku státu na jiné osoby a o Fondu národního majetku České republiky, ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 32, s. 1549-1552. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=2000&typeLaw=zakon&what=Rok&stranka=12>
- [14] ČESKO. Zákon č. 111 ze dne 26. dubna 1994 o silniční dopravě. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1994, částka 37. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994-111>
- [15] ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>
- [16] ČESKO. Zákon č. 77 ze dne 5. února 2002 o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2002, částka 34. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2002-77>
- [17] ČESKO. Zákon č. 49 ze dne 6. března 1997 o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 344/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1997, částka 17. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-49>
- [18] Mapový portál.[obrázek] JMK [online]. © 2013 [cit. 2015-04-27]. Dostupné z: http://mapy.krjihomoravsky.cz/%28S%28zez32s55c2jsgo45viywtc55%29%29/Default.aspx?menu=2&mode=TextMeta&side=mapy&text=mapy_uzemni_cleneni
- [19] Charakteristika Jihomoravského kraje. *Český statistický úřad* [online]. Brno, 29. 12. 2014 [cit. 2015-03-12]. Dostupné z: http://www.czso.cz/xb/redakce.nsf/i/charakteristika_jihomoravskeho_kraje
- [20] Charakteristika okresu Blansko. *Český statistický úřad: Krajská správa ČSU v Brně* [online]. Brno, [2013], 01.02.2013 [cit. 2015-03-12]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/xb/charakteristika_okresu_blansko
- [21] Charakteristika okresu Hodonín. *Český statistický úřad: Krajská správa ČSU v Brně* [online]. Brno, [2013], 01.02.2013 [cit. 2015-03-12]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/xb/charakteristika_okresu_hodonin

- [22] Charakteristika okresu Břeclav. *Český statistický úřad: Krajská správa ČSU v Brně* [online]. Brno, [2013], 01.02.2013 [cit. 2015-03-12]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/xb/charakteristika_okresu_breclav
- [23] Charakteristika okresu Brno-venkov. *Český statistický úřad: Krajská správa ČSU v Brně* [online]. Brno, [2013], 01.02.2013 [cit. 2015-03-12]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/xb/charakteristika_okresu_brno_venkov
- [24] Charakteristika okresu Brno-město. *Český statistický úřad: Krajská správa ČSU v Brně* [online]. Brno, [2013], 01.02.2013 [cit. 2015-03-12]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/xb/charakteristika_okresu_brno_mesto
- [25] Informace o pracovním trhu. *EUROPA - EURES* [online]. [2014] [cit. 2015-03-16]. Dostupné z: <https://ec.europa.eu/eures/printLMIText.jsp?lmiLang=cs®ionId=CZ0&catId=2753>
- [26] *Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050* [online]. 2013 [cit. 2015-03-17]. Dostupné z: <http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/6771FC27-DCCC-4B72-BD0E-3EF7E6118704/0/Dopravnipolitika20142020schvalena.pdf>
- [27] Důvody vzniku a význam projektu výstavby rychlostní silnice R43. ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. *Výstavba rychlostní silnice R 43* [online]. [cit. 2015-04-28]. Dostupné z: <http://www.rychlostni-silnice-r43.cz/r43/duvody-vzniku-a-vyznam/>
- [28] Úsek Pohořelice - Ivaň. ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. *R52 Brno-Wien: Cesta pro region* [online]. © 2009 [cit. 2015-04-28]. Dostupné z: http://www.r52.cz/?page_id=16
- [29] Trestali byste lupiče přísněji? Ministr dopravy Ťok potvrdil, že obchvat Břeclavi je prioritou. *Břeclavský deník.cz* [online]. Břeclav, 2015 [cit. 2015-04-28]. Dostupné z: http://breclavsky.denik.cz/zpravy_region/ministr-dopravy-tok-potvrdil-ze-obchvat-breclavi-je-prioritou-20150130.html
- [30] ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. *Velký městský okruh Brno* [online]. © 2012–2015 [cit. 2015-03-20]. Dostupné z: <http://www.mestsky-okruh-brno.cz/o-webu/>
- [31] Železniční uzel Brno a referendum o nádraží. *Žít Brno* [online]. 2014 [cit. 2015-04-28]. Dostupné z: <http://rip.zitbrno.cz/hlavni-clanek/zeleznicni-uzel-brno-a-referendum-o-nadrazi>
- [32] LETIŠTĚ BRNO A.S. *Brno airport* [online]. © 2012 [cit. 2015-03-22]. Dostupné z: <http://www.brno-airport.cz/>

- [33] KORDIS JMK. *Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje* [online]. [cit. 2015-04-02]. Dostupné z: <http://www.idsjmk.cz/>
- [34] Rozšíření IDS JMK na Znojemsko. Jediná jízdenka pro celý Jihomoravský kraj: ČSAD SVT PRAHA. *Bus portál* [online]. © 2001 - 2015 [cit. 2015-04-29]. Dostupné z: <http://www.busportal.cz/modules.php?name=article&sid=7724>
- [35] *Plán dopravní obslužnosti Jihomoravského kraje pro období let 2012-2016: aktualizace č. 3* [online]. 2015 [cit. 2015-04-02]. Dostupné z: <http://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=5364&TypeID=1>
- [36] ŠIROKÝ, Jan. *Tvoříme a publikujeme odborné texty: nejen pro ekonomy a manažery*. Vyd. 1. Brno: ComputerPress, 2011, 208 s. ISBN 978-80-251-3510-5.

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

ČSÚ	Český statistický úřad
JMK	Jihomoravský kraj
IDS	Integrovaný dopravní systém
ŘSD ČR	Ředitelství silnic a dálnic ČR
SÚS	Správa a údržba silnic
SŽDC	Správa železniční dopravy
MHD	Městská hromadná doprava
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
POU	Obec s pověřeným úřadem
ORP	Obce s rozšířenou působností
MPSVČR	Ministerstvo práce a sociálních věcí ČR
ULL	Ultralevé letadlo
MÚK	Mimoúrovňová křižovatka
PRJMK	Program rozvoje Jihomoravského kraje
VMO	Velký městský okruh
ŽUB	Železniční uzel Brno
OPD	Operační program doprava
ICAO	Mezinárodní organizace pro civilní letectví
IATA	Mezinárodní asociace leteckých dopravců
EU	Evropská unie
NUTS	Nomenklatura územních statistických jednotek
CHKO	Chráněná krajinná oblast
UNESCO	Organizace OSN pro výchovu, vědu a kulturu
HDP	Hrubý domácí produkt

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1. Mapa – Administrativní členění JMK, Zdroj: [18]	26
Obrázek 2: Mapa okresu Blansko, Zdroj: vlastní tvorba	33
Obrázek 3: Mapa okresu Vyškov, Zdroj: vlastní tvorba.....	35
Obrázek 4: Mapa okresu Hodonín, Zdroj: vlastní tvorba	37
Obrázek 6: Mapa okresu Břeclav, Zdroj: vlastní tvorba.....	38
Obrázek 7: Mapa okresu Znojmo, Zdroj: vlastní tvorba	41
Obrázek 8: Mapa okresu Brno-město, Zdroj: vlastní tvorba	42
Obrázek 9: Mapa okresu Brno-venkov, Zdroj: vlastní tvorba	45
Obrázek 10: Etapy rozvoje IDS JMK, Zdroj: [39]	47

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1: Vybrané ukazatele JMK	27
Tabulka 2: Délka silnic a dálnic v okrese Blansko k 31.12.2013	34
Tabulka 3: Délka silnic a dálnic v okrese Vyškov k 31. 12. 2013.....	35
Tabulka 4: Délka silnic a dálnic v okrese Hodonín k 31. 12. 2013	37
Tabulka 5: Délka silnic a dálnic v okrese Břeclav k 31. 12. 2013.....	39
Tabulka 6: Délka silnic a dálnic v okrese Znojmo k 31. 12. 2013	41
Tabulka 7: Délka silnic a dálnic v okrese Brno-město k 31. 12. 2013	43
Tabulka 8: Délka silnic a dálnic v okrese Brno-venkov k 31. 12. 2013.....	46

SEZNAM PŘÍLOH

PŘÍLOHA P I: NÁZEV PŘÍLOHY