



Geografie České republiky

Doprava



Doprava

- Poloha ČR uvnitř Evropy usnadňuje rozvoj dopravy a dopravních cest
 - Rozsáhlá dopravní infrastruktura co do rozsahu dopravních sítí (výsledek roztržitosti sídelní sítě)
 - nesnese srovnání s vyspělou západní Evropou po stránce kvality a výkonnosti
 - Podíl na HDP: **9,5 %**
 - Je dno z **klíčových odvětví** ekonomiky ČR se značným významem i pro mezinárodní vztahy.
 - Poptávka po přepravě osob i zboží neustále **roste**,
 - úkolem veřejného sektoru je vytvořit právní a ekonomické podmínky pro poskytování veřejných služeb v dopravě i pro podnikání v dopravě a zajistit dopravní infrastrukturu odpovídající růstu přepravních potřeb.
-



- **Za posledních 25 let:** se výrazně proměnil význam a úloha dopravy v české společnosti.
 - Rapidně zvyšuje její **intenzita** a s ní spojené **požadavky** na kvalitu dopravní infrastruktury. Významně narůstá úloha osobní i nákladní silniční dopravy, která v porovnání s ostatními druhy jasně **dominuje**.
- Ve venkovských oblastech se (vzhledem k efektivnosti) **zhoršuje** obslužnost veřejnou hromadnou dopravou. Dále se **zhoršuje** stav komunikací II. a III. třídy. Naopak síť hlavních silnic (I. třídy, rychlostní komunikace a dálnice) byla významně rozšířena a zkvalitněna.
- S růstem intenzity provozu a díky vstupu ČR do EU také narostly požadavky na bezpečnost dopravy, a to ve všech jejích oblastech a směrech.

- Negativním projevem nárůstu automobilizace je zvýšení negativních dopadů na životní prostředí.



Silniční doprava

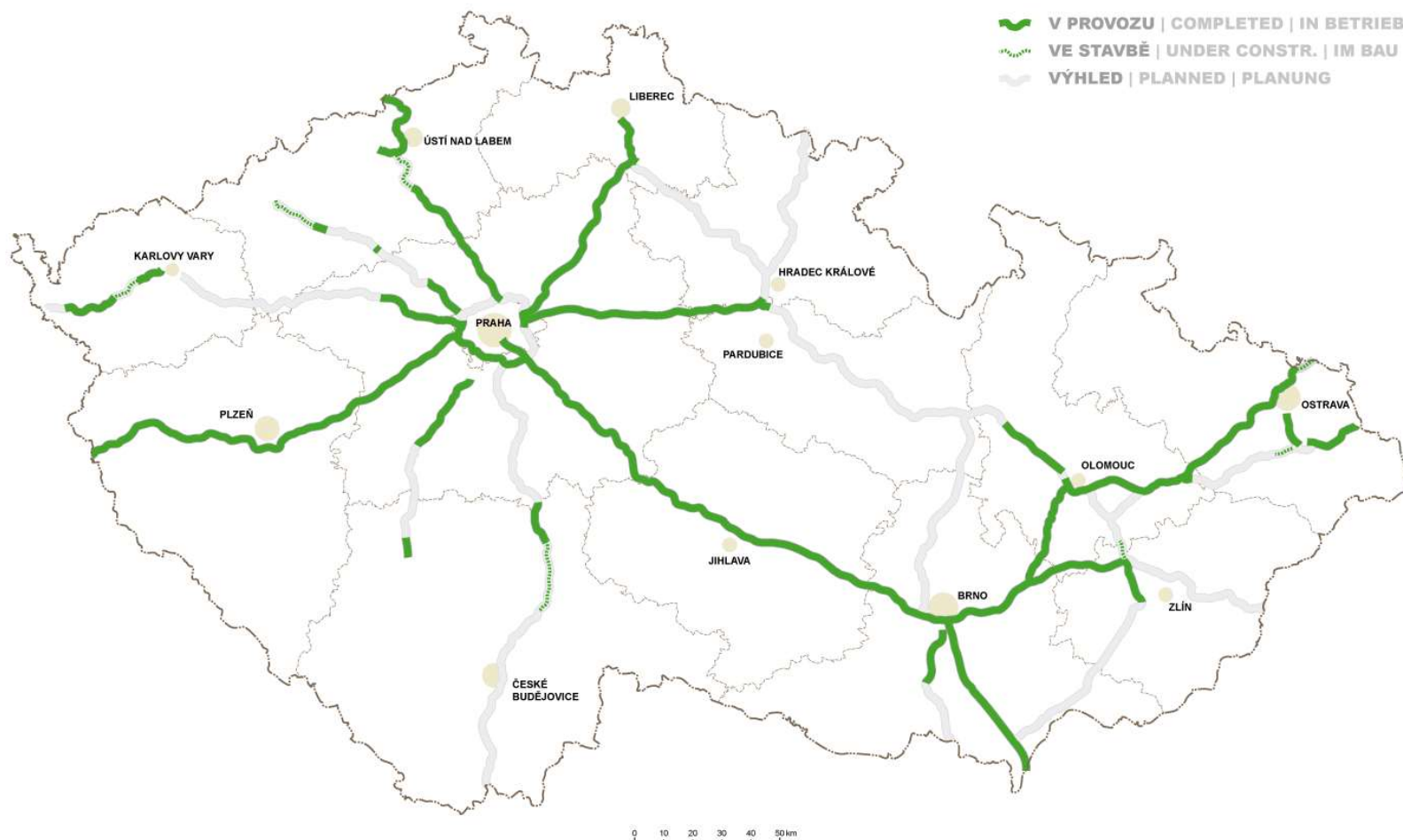
- Řada **silnic** (mající význam do dnešní doby), se začala budovat v průběhu **18. století** (např. Praha – Vídeň).
 - Již v 19. století bylo vybíráno mýtné - postupně docházelo k budování nových státních silnic.

Dálnice

- 1938: vydáno vládní rozhodnutí o výstavbě dálnic
 - 1939: zahájena výstavba D1 (úsek Praha – Humpolec).
 - 1939–1942: výstavba exetitoriální dálnice ve směru Vídeň – Vratislav (tzv. Hitlerova dálnice, 320 km – pozůstatky mostů a technických prvků patrné v krajině dodnes).
 - 1971–1980: zprovozněno 257,7 km dálnic (D1, D2).
 - Po roce 1989 došlo k vybudování dalších úseků dálnic a rychlostních silnic.
-

Dálnice a rychlostní silnice

Stav: 3. 12. 2010



návrh strategie resortu na období 2011–2025



Obr.: Silniční a dálniční síť, silnice I. třídy a vodní cesty v ČR k 1. 1. 2011 a návrh výstavby do roku 2025
 Pramen: ŘSD



- Pro dopravní infrastrukturu v regionech ČR a její údržbu je velmi důležitý **vztah mezi infrastrukturou a jejím odpovědným správcem**. Podle typu dopravní komunikace to jsou:
 - Ředitelství silnic a dálnic ČR – odpovědnost za dálnice, rychlostní komunikace a silnice I. třídy,
 - příslušné kraje ČR – odpovědnost za komunikace II. a III. třídy,
 - jednotlivé obce ČR – odpovědnost za místní a účelové komunikace a chodníky,
 - Správa železniční dopravní cesty – odpovědnost za všechny železniční tratě.



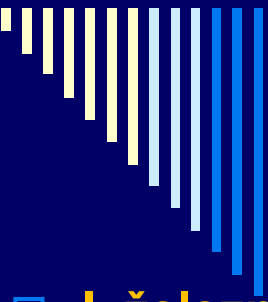
Železniční doprava

- Historie ŽD v ČR sahá až do první poloviny 19. století.
 - 30. 9. 1828 zahájila provoz koněspřežná dráha z ČB do Kerschbaumu (1832 dovedena do Lince.)
 - 1839–1847 budována tzv. Severní dráha Ferdinandova (úsek Břeclav – Bohumín).
 - 1842–1854 budovány tratě z Olomouce do Prahy, z Brna do České Třebové, z Prahy do Podmokel.
 - Se všemi těmito stavbami železnic spojena osoba **Jana Pernera**.
 -
 - 1918: založeny ČSD,
 - 1962: zahájena elektrifikace železnice (v současnosti elektrifikováno cca 31 % železnic), 1980: ukončení parní trakce.
 - V průběhu vývoje se vyprofilovaly významné železniční uzly: Plzeň, Ústí nad Labem, Přerov, Česká Třebová, Brno, Kolín ad
-



- Po roce 1989: **optimalizace** železniční sítě a řada tratí byla **zrušena**.
 - Proces pokračuje mírným tempem i v dnešní době.
- Železniční síť poměrně hustá (0,12 km železničních tratí /1 km²);

- **Problémy** - rychlost, časová spolehlivost i kultura osobní dopravy.
- K útlumu ŽD přispívá kromě **zastaralosti** tratí (málo kapacitní, dovolují nízké rychlosti – modernizace tratí je velmi pomalá) a vlakových souprav i **nárůst intenzity jiných druhů dopravy** (zejména individuální automobilové).
- Vybrané tratě přizpůsobeny pro vyšší rychlosti dopravy (až 160 km/h). Tyto tratě se staly tranzitními koridory a také součástí sítě TEN-T.



- **I. železniční koridor** (Berlin – Dresden) – Děčín – Praha – Pardubice – Česká Třebová – Brno – Břeclav – (Wien / Bratislava – Budapest).

 - **II. železniční koridor** (Gdaňsk – Warszawa – Katowice) – Petrovice u Karviné – Ostrava – Přerov – Břeclav; odbočná větev Přerov – Olomouc – Česká Třebová. 130

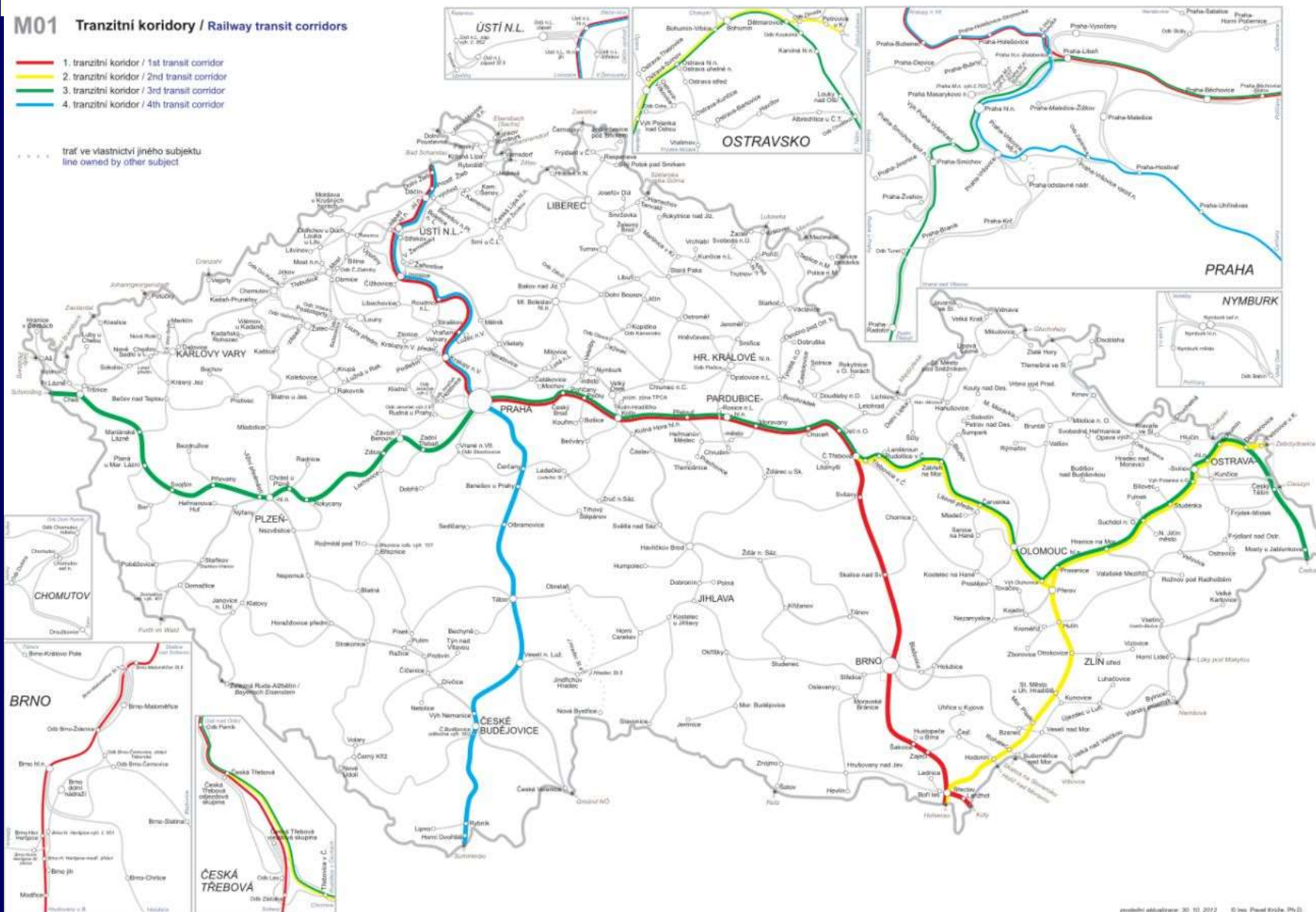
 - **III. železniční koridor** (Le Havre – Paris – Frankfurt a. M.) – Cheb – Plzeň – Praha – Ostrava – (Žilina – Košice – Lvov); odbočná větev Plzeň – Domažlice – (Nürnberg).

 - **IV. železniční koridor** (Stockholm – Dresden) – Děčín – Praha – Tábor – Veselí nad Lužnicí – České Budějovice – Horní Dvořiště – (Linz – Salzburg – Ljubljana – Rijeka – Zagreb).
-

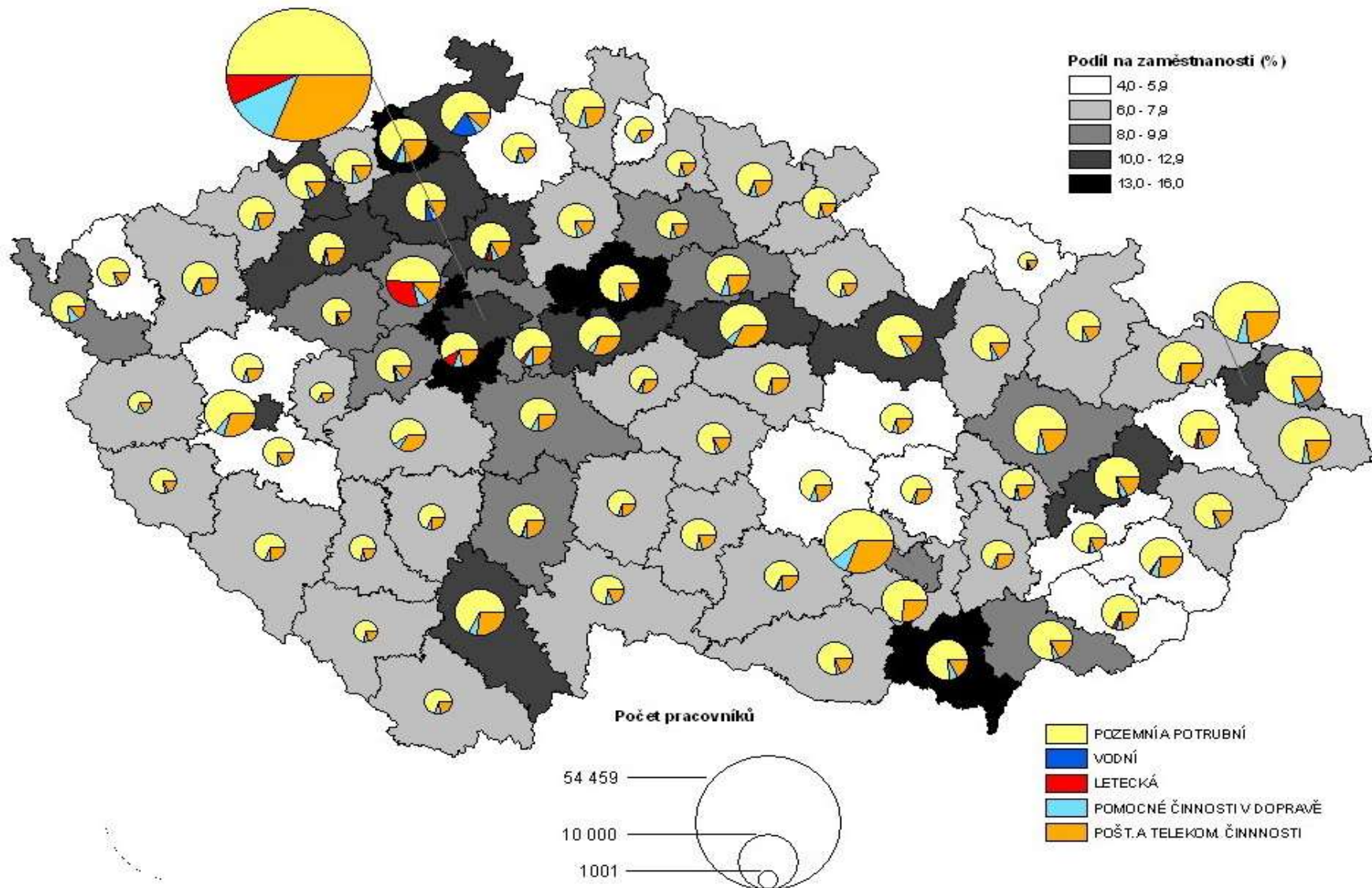
M01 Tranzitní koridory / Railway transit corridors

- 1. tranzitní koridor / 1st transit corridor
- 2. tranzitní koridor / 2nd transit corridor
- 3. tranzitní koridor / 3rd transit corridor
- 4. tranzitní koridor / 4th transit corridor

..... trať ve vlastnictví jiného subjektu
line owned by other subject



Pracovníci v dopravě a spojích podle odvětví (SLDB, 2001)



Letecká doprava



- Má převážně **mezinárodní charakter**, většina letů je pravidelných (část je nepravidelná - charterové lety).
 - Dominuje přeprava osob.
- V ČR 91 letišť (7 veřejných mezinárodních).
 - **Většina letišť je malých** (často i s nezpevněným povrchem).
- Nejvýznamnější letiště: **Praha – Ruzyně** (od 5. 10. 2012 Letiště Václava Havla) – ročně více než 12 milionů cestujících,
 - Brno – Tuřany (přes 0,5 mil.), Ostrava – Mošnov (cca 300 000 cestujících), Karlovy Vary (100 tis.), Pardubice (60 tis.).

Vodní doprava

- **Omezena** pouze na největší toky (Labe, Vltava, Berounka).
- Jedná se především o **přepravu nákladů** (2–5 % objemu vývozu a dovozu).
 - Délka využívaných vodních cest na území ČR je 663,6 km (pro dálkovou vodní dopravu je využitelných 303 km souvislé labsko-vltavské vodní cesty).
- Labsko-vltavská vodní cesta je součástí IV. multimodálního koridoru.
- Problémem je kolísání toku v úseku Ústí nad Labem – Hřensko.

