

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLMOUCI

Přírodovědecká fakulta

Katedra geografie

Bc. Ondřej Klička

# **VLIV DOPRAVY NA REGIONÁLNÍ ROZVOJ**

Diplomová práce

Vedoucí práce: RNDr. Pavel Ptáček, Ph.D.

Olomouc 2014

## Bibliografický záznam

**Autor (osobní číslo):** Bc. Ondřej Klička (R120210)

**Studijní obor:** Regionální geografie

**Název práce:** Vliv dopravy na regionální rozvoj

**Title of thesis:** The effects of transport on regional development

**Vedoucí práce:** RNDr. Pavel Ptáček, Ph.D.

**Rozsah práce:** 91 stran

**Abstrakt:** Tato diplomová práce se zabývá vlivem dopravy na regionální rozvoj. V první části jsou zhodnoceny relevantní teoretické koncepty vztahu dopravy a rozvoje. Následně jsou tyto koncepty konfrontovány s reálnou situací v případové studii Pardubického kraje. Práce hodnotí efekty investic do dopravní infrastruktury a popisuje silné a slabé stránky regionu s ohledem na budoucí vývoj.

**Klíčová slova:** případová studie, Pardubický kraj, regionální rozvoj, doprava

**Abstract:** This thesis deals with the effects of transport on regional development. In the first part are evaluated relevant theoretical concepts about relationship between transport and development. These concepts are confronted with the real situation in the case study of the Pardubice region. This thesis evaluates the effects of investment in transport infrastructure and describes the strengths and weaknesses of the region in the context of further development.

**Keywords:** case study, Pardubice region, regional development, transport

Prohlašuji, že jsem zadanou diplomovou práci vypracoval samostatně pod vedením pana RNDr. Pavla Ptáčka Ph.D. a že jsem v práci uvedl všechny použité zdroje.

V Olomouci dne 24. dubna 2014

.....  
podpis

Rád bych poděkoval vedoucímu mé diplomové práce panu RNDr. Pavlu Ptáčkovi PhD. za trpělivost, ochotu, vstřícnost a cenné rady a připomínky, které mi poskytl při tvorbě této práce. Chtěl bych též poděkovat rodině za pochopení a podporu, bez čehož by tato práce nemohla vzniknout.

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI  
Přírodovědecká fakulta  
Akademický rok: 2012/2013

## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Ondřej KLIČKA**  
Osobní číslo: **R120210**  
Studijní program: **N1301 Geografie**  
Studijní obor: **Regionální geografie**  
Název tématu: **Vliv dopravy na regionální rozvoj**  
Zadávací katedra: **Katedra geografie**

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

Cílem diplomové práce je provést přehled a kritické zhodnocení konceptů, které se zabývají vlivem dopravy v kontextu dalších faktorů ovlivňujících regionální rozvoj regionů a států. Bude proveden přehled nejvýznamnějších teoretických konceptů zabývajících se touto problematikou v mezinárodním i českém kontextu. Relevantní z nich pak budou použity při analýze ve formě případové studie Pardubického kraje v kontextu České republiky. Bude diskutováno, jak se liší a vyvíjí význam jednotlivých druhů dopravy pro regionální rozvoj v čase, budou uvedeny konkrétní příklady z Evropy a světa (přístavy, letiště, konkrétní země).

V případové studii budou zkoumány strategické dokumenty a politiky a jejich konkrétní realizovaná opatření v oblasti dopravní infrastruktury. Bude diskutována účelnost těchto staveb a také jestli se naplnila, resp. mohou naplnit očekávání vkládaná do rozvoje dopravní infrastruktury pro regionální rozvoj.

Rozsah grafických prací: Podle potřeb zadání  
Rozsah pracovní zprávy: 20 000 - 24 000 slov  
Forma zpracování diplomové práce: tištěná/elektronická  
Seznam odborné literatury:

Miroslav Marada a kol.: Doprava a geografická organizace společnosti v Česku, ČGS, 2010

René Wokoun a kol.: Regionální rozvoj : (východiska regionálního rozvoje, regionální politika, teorie, strategie a programování). Praha : Linde, 2008

Banister, David/ Stead, Dominic/ Steen, Peter/ Akerman, Jonas/ Dreborg, Karl/ Nijkamp, Peter/ Schleicher-Tappeser, Ruggero: European Transport Policy and Sustainable Mobility. London: Spon Press, 2000

Banister, D. and Y. Berechman: Transport Investment and Economic Development. London: UCL Press, 2000

Rietveld, P. and P. Nijkamp: Transport and Regional Development, 1992

Ročenky dopravy Ministerstva dopravy

Informace ŘSD o realizovaných i připravovaných projektech

Regionální a krajské publikace

Vedoucí diplomové práce: RNDr. Pavel Ptáček, Ph.D.  
Katedra geografie

Datum zadání diplomové práce: 19. prosince 2012

Termín odevzdání diplomové práce: 10. dubna 2014

L.S.

Prof. RNDr. Juraj Ševčík, Ph.D.  
děkan

Doc. RNDr. Zdeněk Szczyrba, Ph.D.  
vedoucí katedry

V Olomouci dne 19. prosince 2012

## Seznam použitých zkratk

<b>AGTC</b>	Agreement on Important International Combined Transport Lines and Related Installations
<b>CRR</b>	Centrum pro regionální rozvoj
<b>ČR</b>	Česká republika
<b>ČSÚ</b>	Český statistický úřad
<b>EIA</b>	Environmental Impact Assessment
<b>EU</b>	Evropská unie
<b>HDP</b>	hrubý domácí produkt
<b>CHKO</b>	chráněná krajinná oblast
<b>NUTS</b>	Nomenclature des Unites Territoriales Statistiques
<b>OECD</b>	Organisation for Economic Co-operation and Development
<b>ORP</b>	obec s rozšířenou působností
<b>PÚR</b>	politika územního rozvoje
<b>RIS</b>	regionální informační servis
<b>ŘSD</b>	Ředitelství silnic a dálnic
<b>TEN-T</b>	Trans-european Transport Networks
<b>TGV</b>	Train à Grande Vitesse
<b>VLC</b>	veřejná logistická centra
<b>VRT</b>	vysokorychlostní trať

## Obsah

<b>1. Úvod .....</b>	<b>9</b>
<b>2. Zájmové území.....</b>	<b>11</b>
<b>3. Cíle práce .....</b>	<b>13</b>
<b>4. Metodika práce.....</b>	<b>14</b>
<b>5. Regionální rozvoj a regionální politika .....</b>	<b>16</b>
<b>6. Doprava a dopravní politika .....</b>	<b>18</b>
6.1 Dopravní politika České republiky pro období 2014 – 2020 .....	21
<b>7. Politika územního rozvoje České republiky 2008.....</b>	<b>24</b>
7.1 Rozvojové oblasti a rozvojové osy .....	24
7.2 Koridory a plochy dopravní infrastruktury .....	26
<b>8. Vliv dopravy na regionální rozvoj .....</b>	<b>30</b>
8.1 Železniční doprava.....	32
8.2 Silniční doprava .....	32
8.3 Vodní doprava .....	33
8.4 Letecká doprava .....	34
<b>9. Studie zkoumající vliv dopravy na regionální rozvoj .....</b>	<b>37</b>
<b>10. Zhodnocení vybraných teoretických konceptů .....</b>	<b>51</b>
<b>11. Případová studie: Pardubický kraj .....</b>	<b>53</b>
11.1 Okres Pardubice .....	59
11.2 Okres Chrudim .....	65
11.3 Okres Svitavy.....	69
11.4 Okres Ústí nad Orlicí.....	74
<b>12. Syntéza poznatků případové studie .....</b>	<b>79</b>
12.1 SWOT analýza.....	81
<b>13. Závěr .....</b>	<b>83</b>
<b>14. Summary.....</b>	<b>85</b>
<b>15. Seznam použité literatury a zdrojů .....</b>	<b>86</b>



## 1. Úvod

Jak doprava, tak i regionální rozvoj jsou velmi aktuální témata, kterými se zabývá řada oborů. Je to pochopitelné, neboť doprava si vydobyla během poměrně krátké doby velký strategický význam a pro moderní civilizaci je jedním ze stěžejních procesů, který se zapojuje v řadě interakcí. Zprostředkovává mobilitu zboží a osob, čímž se stala pro moderní společnost nepostradatelnou. Díky svému dynamickému rozvoji se četnost studií dopravní problematiky v odborné geografické literatuře neustále zvyšuje (Marada a kol., 2010).

Rovněž s pojmem regionální rozvoj se lze setkat ve větší míře v posledních letech, v České republice zejména po vstupu do Evropské unie. Území státu se skládá z jednotlivých celků, které jsou skladebné a respektují určitou hierarchii. Tyto prostorové jednotky lze označit za regiony, které mohou na nejrůznějších úrovních např. čerpat finanční dotace či vytvářet plány rozvoje. Komplexní rozvoj celého státu závisí na rozvoji těchto dílčích regionů, proto je třeba právě sem směřovat rozvojové cíle i finanční prostředky. V roce 1996 vzniklo Ministerstvo pro místní rozvoj, stejně tak se k tomuto roku datuje vznik jeho příspěvkové organizace Centra pro regionální rozvoj. Ještě o dva roky dříve vznikl Ústav územního rozvoje, který je organizační složkou státu a jeho účelem je pomoc při výkonu kompetencí Ministerstva pro místní rozvoj. Všechny tyto organizace si kladou za cíl uskutečňovat výše popsané procesy a činnosti vedoucí k rozvoji.

Vazba mezi dopravou a regionálním rozvojem je silná a nezpochybnitelná. Doprava ovlivňuje mnoho aspektů lidského života, ekonomiku, životní prostředí, krajinný ráz atd. Není možné jednoznačně říci, zda je vliv dopravy pozitivní či negativní. Vždy platí obojí a při posuzování je třeba položit si otázku, který z těchto protipólů v konkrétním případě je převažující. Lze však s jistotou říci, že doprava vždy svůj vliv na region – a tedy i jeho rozvoj – má.

Tato diplomová práce si klade za cíl blíže popsat výše uvedený vztah a uvést názory a poznatky autorů věnujícím se této oblasti socio-geografické sféry. Zároveň práce nastíní konkrétní příklady, na nichž jsou demonstrovány jak kladné, tak záporné vlivy dopravy na region a jeho rozvoj. Druhou část diplomové práce tvoří případová studie

Pardubického kraje, kde lze pozorovat danou problematiku z hlediska všech základních druhů dopravy – krajské město Pardubice disponuje letištěm, v malé míře se uplatňuje také vodní doprava na Labi, krajem prochází významný železniční koridor, a v neposlední řadě je samozřejmě zastoupena doprava silniční, byť s velmi malým podílem dálnic. Pardubický kraj je proto ideální variantou pro analýzu dopravního vlivu na regionální rozvoj. Svou roli ve výběru zájmového území hrálo také to, že se v Pardubickém kraji nachází bydliště autora práce osobní zkušenosti a poznatky jsou tedy cenným přínosem.

## 2. Zájmové území

Pardubický kraj vznikl v roce 2000 jako jeden ze čtrnácti vyšších územně samosprávných celků ČR. Kompetence kraje určuje zákon č. 129/2000 Sb. o krajském zřízení. Nachází se ve východních Čechách a skládá se ze čtyř již dříve existujících okresů – Pardubice, Chrudim, Ústí nad Orlicí a Svitavy. Spolu s Královéhradeckým a Libereckým krajem tvoří oblast soudržnosti Severovýchod. Severní část kraje lemují Orlické hory a okrajová oblast Hrubého Jeseníku. Jižní a jihovýchodní část tvoří Žďárské vrchy a Železné hory, středem území k západu prochází Polabská nížina. Nejvyšším bodem je Kralický Sněžník s 1 424 m n. m. na severovýchodě kraje. Nejnižší bod leží na hladině Labe u Kojic při západní hranici kraje ve výšce 201 m n. m.

Pardubický kraj má rozlohu 4 519 km<sup>2</sup>, je tedy pátým nejmenším krajem v ČR. K 31. 12. 2012 v něm žilo 516 440 obyvatel ve 451 obcích (*Statistická ročenka Pardubického kraje, 2014*). Hustota zalidnění činí 114 obyvatel na km<sup>2</sup>. Krajským městem jsou Pardubice s necelými 90 tisíci obyvateli. Ve všech 38 městech kraje žije 62,1 % obyvatel.

Průmysl v kraji tvoří zejména všeobecné strojírenství, dále textilní, oděvní a kožedělný průmysl. Chemický průmysl je soustředěn hlavně v Pardubicích, toto odvětví se nejvíce podílí na celostátní produkci. Vzhledem k charakteru krajiny hraje důležitou roli zemědělství, neboť zemědělská půda tvoří 60,1 % celkové výměry kraje. Lesy pokrývají bezmála 30 % rozlohy. Nejvíce se na tvorbě HDP podílí sektor služeb s 53,7 %.

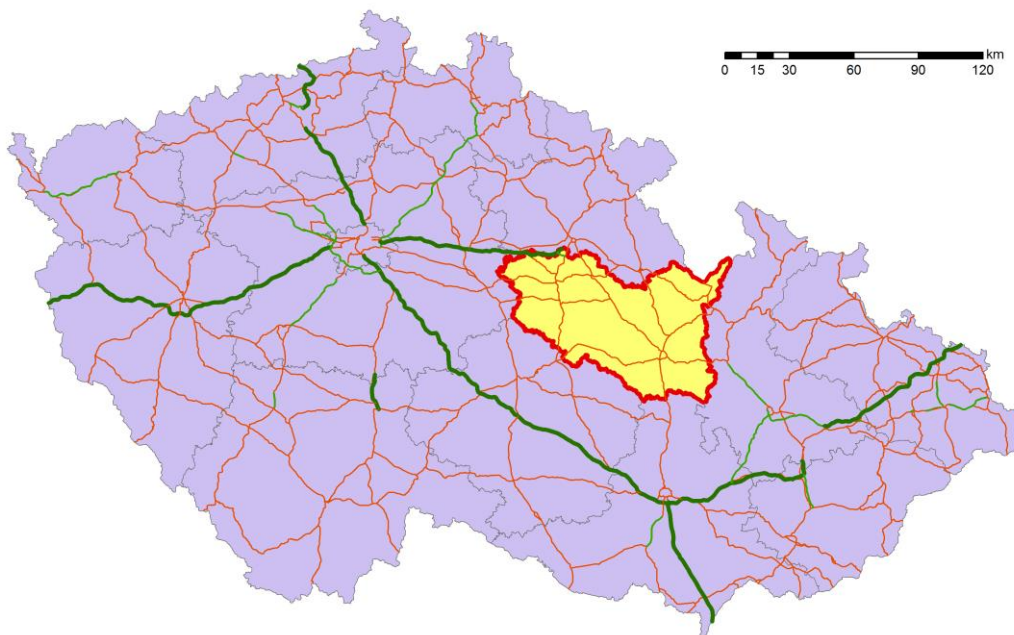
Z hlediska zaměření této práce je důležitou charakteristikou doprava v kraji. Díky výhodné dopravní poloze lze spatřovat v této oblasti velký potenciál pro další rozvoj. Pardubický kraj protíná 542 km železničních tratí (*Ročenka dopravy ČR, 2013*), mj. I. a III. tranzitní koridor. Hlavní železniční uzly představují Pardubice a Česká Třebová. V Pardubicích se na koridor napojují celostátně významné trati směrem na Liberec a Havlíčkův Brod, u České Třebové se zase tranzitní koridor rozdvouje (jižně směrem na Brno a Vídeň, východně na Olomouc a Ostravu).

Silniční síť měří 3 589 km, z toho však pouze 9 km tvoří dálnice (D11). Silnice I. třídy mají 457 km, z toho jen 3 km připadají na rychlostní silnice. Silnice II. třídy mají délku 912 km, největším zastoupením disponují silnice III. třídy s 2 220 km (*Ročenka*

dopravy ČR, 2013). Nejvýznamnější dopravní tepnou je silnice I/35 procházející Hradcem Králové, Holicemi, Vysokým Mýtem, Litomyšlí, Svitavami a Moravskou Třebovou. U Svitav se kříží se silnicí I/43 vedoucí od hranic s Polskem do Brna, dále odsud směrem na Havlíčkův Brod vede silnice I/34. Silnice I/37 spojuje Hradec Králové se Ždírcem nad Doubravou a prochází Pardubicemi a Chrudimí.

Letecká doprava je v kraji zastoupena díky mezinárodnímu letišti Pardubice se smíšeným civilním a vojenským provozem. V roce 2013 přesáhl počet přepravených cestujících 184 tisíc (*Letiště Pardubice, 2014*).

I s říční dopravou se lze v Pardubickém kraji setkat, avšak jen v podobě krátkého splavněného úseku Labe od Chvaletic. V budoucnu se však uvažuje o splavnění až do krajského města, došlo také k oživení projektu s nadnárodním strategickým významem „vodní koridor Dunaj – Odra – Labe“. V současnosti platí nepříjemný fakt, že Česká republika je jedinou členskou zemí EU, která není napojena přímo nebo prostřednictvím moderní vodní cesty na moře. Z hlediska hydrologie je třeba zmínit, že územím kraje prochází hranice evropského rozvodí. Přímo na Králickém Sněžníku se stýkají hranice tří úmoří (Severního, Černého a Baltského moře).



Obr. 1: Vymezení Pardubického kraje v rámci ČR a silniční síť (zdroj: ArcČR 500; vlastní úpravy)

### 3. Cíle práce

Cílem diplomové práce je provést přehled konceptů zabývajících se vlivem dopravy na regionální rozvoj v kontextu dalších významných faktorů. Následně jsou tyto koncepty zhodnoceny a relevantní z nich v práci popsány. Jedná se o koncepty zabývající se problematikou dopravního vlivu na region v mezinárodním i českém kontextu. Uvedeny jsou i základní principy regionálního rozvoje a regionální politiky. Je diskutováno, jak se liší a vyvíjí význam jednotlivých druhů dopravy pro regionální rozvoj v čase. Jsou uvedeny vybrané konkrétní příklady z Evropy a světa. Vybrané koncepty jsou použity při analýze formou případové studie Pardubického kraje v kontextu České republiky.

V případové studii jsou zkoumána konkrétní realizovaná opatření v oblasti dopravní infrastruktury s přihlédnutím ke strategickým dokumentům a politikám. Je diskutována účelnost těchto staveb, zhodnoceny jsou jejich efekty na region a jeho rozvoj, a zda došlo k naplnění očekávaných přínosů. Diplomová práce podává odpovědi na následující hypotézy:

- Doprava v současnosti působí jako lokalizační faktor průmyslu.
- Je možné stimulovat ekonomický rozvoj regionu investicemi do dopravní infrastruktury.
- Železniční doprava má stále potenciál udržení role stěžejního druhu dopravy ovlivňujícího regionální rozvoj.
- Ekonomická vyspělost okresů v Pardubickém kraji je předurčena charakterem dopravní sítě.
- Jednotlivé druhy dopravy působí na území Pardubického kraje v různé intenzitě.

## 4. Metodika práce

Diplomová práce zkoumá poměrně široké téma vlivu dopravy na regionální rozvoj. Je třeba obsáhnout několik geografických disciplín, problematika zabíhá do oblastí dopravy, průmyslu, osídlení a obyvatelstva. Při hodnocení vlivů dopravy v jednotlivých regionech nelze opomenout vlivy kulturní či historické, ale též geografické faktory a nestejně místní podmínky.

V první fázi bylo nutné prostudování českých i zahraničních zdrojů týkající se dopravy, regionálního rozvoje a jejich vzájemného působení. Z těchto zdrojů byly vybrány nejrelevantnější a jsou popsány v první části diplomové práce. Stejně tak došlo ke kritickému zhodnocení vybraných případových studií či analýz týkajících se konkrétních případů dopravního vlivu na rozvoj regionu z Evropy a ze světa. Na těchto příkladech jsou demonstrovány a konfrontovány poznatky získané z teoretických konceptů. Do základní literatury pro první část práce lze zařadit následující knihy: Ekonomická a sociální geografie (Toušek a kol., 2008); Úvod do geografie dopravy (Brinke, 1999); Regionální rozvoj: Východiska regionálního rozvoje, regionální politika, teorie, strategie a programování (Wokoun, 2008); Doprava a geografická organizace společnosti v Česku (Marada a kol., 2010); Transport and Regional Development (Rietveld, Nijkamp, 1992). Ucelený přehled teoretických konceptů a vlivu zejména železniční dopravy na regionální rozvoj přinesl příspěvek v Národohospodářském obzoru s názvem Železniční doprava jako faktor regionálního rozvoje (Marada, Květoň, Vondráčková, 2006). Důležitou součástí jsou také strategické dokumenty Vlády ČR Politika územního rozvoje ČR 2008 a Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020. Autor čerpal též z vlastních poznatků získaných studiem dané problematiky, některé informace mohl převzít ze své bakalářské práce s názvem Vliv dopravy na rozvoj Svitavska (Klička, 2012). Literatury týkajících se dopravních vlivů na ekonomický či regionální rozvoj je poměrně velké množství a zdaleka nelze uvést všechny práce nebo alespoň většinu z nich. Bylo tedy nutné provést základní klasifikaci a na jejím základě vymezit základní koncepty, které jsou v případové studii porovnány s reálnou situací v Pardubickém kraji. Na základě získaných poznatků jsou v kapitole Cíle práce stanoveny hypotézy, které jsou v kapitole Závěr potvrzeny či vyvráceny.

Případová studie vlivu dopravy na rozvoj Pardubického kraje je založena na podrobné dopravní charakteristice zájmového území. Pro lepší přehlednost je oblast kraje rozdělena na velikostně vhodnější okresy. V nich jsou popsány všechny dostupné druhy dopravy, dopravní dostupnost okresních a dalších vybraných měst a plánované či realizované dopravní stavby. Je diskutována účelnost těchto staveb a jejich viditelné či očekávané přínosy pro region. Pro tyto účely byly využity vybrané statistiky z Českého statistického úřadu a informační letáky o jednotlivých dopravních stavbách získané převážně z webových stránek Ředitelství silnic a dálnic či ministerstva dopravy ČR. Cenné informace o průmyslových zónách a intenzitě dopravy v Pardubickém kraji poskytl Regionální informační servis (RIS). Dále byly využity mapové servery Mapy.cz a aplikace Centra pro regionální rozvoj ČR Mapový server, převážně pro informace o průmyslových zónách a sčítání dopravy 2010.

Pro tvorbu diplomové práce byl užíván v největší míře následující software: MS Word 2010, MS Excel 2010 a ArcMap 10.1.

## 5. Regionální rozvoj a regionální politika

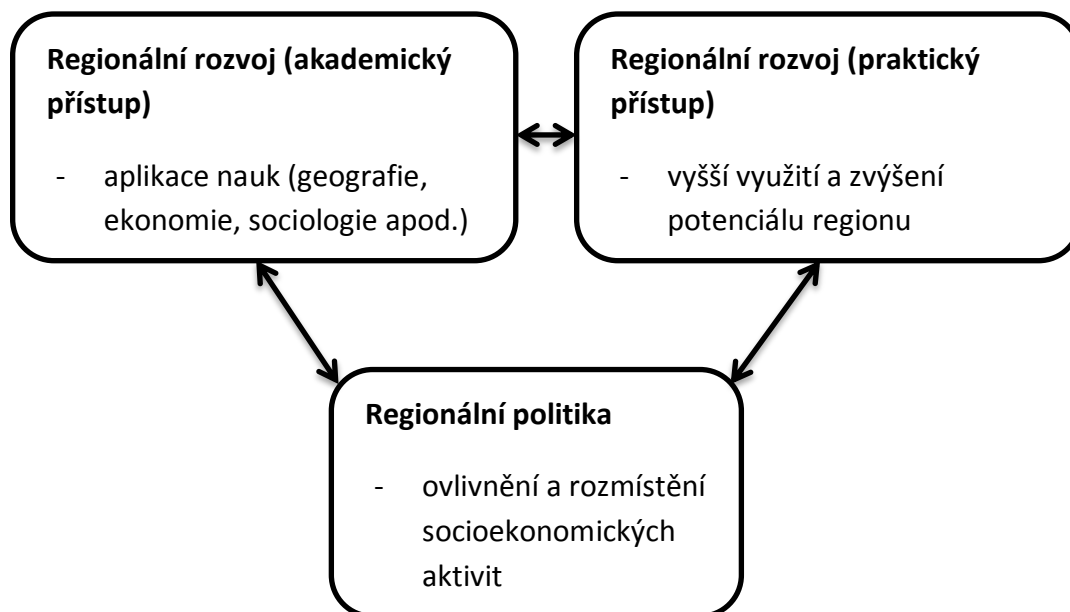
Regionální rozvoj je stěžejní problematikou této práce, proto je vhodné ho charakterizovat a popsat základní východiska. Na odborné úrovni se lze s oblastí regionálního rozvoje setkávat přibližně 70 let a vyprofilovaly se dva základní přístupy – praktický a akademický.

V praktickém chápání je regionálním rozvojem míněno vyšší využívání a zvyšování potenciálu daného území vznikající v důsledku prostorové optimalizace socioekonomických aktivit a využití přírodních zdrojů (*Wokoun, 2008*). Potenciál regionu je buď charakteru humánně-geografického (např. HDP na obyvatele, míra nezaměstnanosti, vzdělanostní struktura, aj.), nebo fyzicko-geografického (např. výskyt nerostných surovin, kvalita životního prostředí, aj.). Toto praktické pojetí je typické pro krajské, městské či obecní úřady, soukromé společnosti a neakademické instituce.

Akademický přístup chápe regionální rozvoj jako aplikaci nauk, zejména ekonomie, geografie a sociologie, řešících jevy, procesy a vztahy území, které jsou ovlivněny přírodně-geografickými, ekonomickými a sociálními podmínkami v daném regionu (*Wokoun, 2008*). Snahou je hledání příčinných zákonitostí a navazující hledání nástrojů pro ovlivnění těchto procesů, ovlivnitelných a neovlivnitelných faktorů rozvoje atd. V akademické sféře je tento přístup běžný a bývá též nazýván regionalistikou.

S regionálním rozvojem úzce souvisí regionální politika, jejíž snahou je eliminace či změna regionálních disparit. Není to však jediný cíl, spíše je třeba regionální politiku chápat jako součást souboru ekonomických a sociálních politik, pomocí nichž se státy snaží dosáhnout národních cílů, jako jsou ekonomický růst, udržitelný rozvoj, kvalitní životní prostředí, sociální a politická stabilita, rovnost šancí obyvatel i rozdělování příjmů způsobem, který většina obyvatel považuje za spravedlivý a který je současně i ekonomicky stimulující (*Wokoun, 2008*).



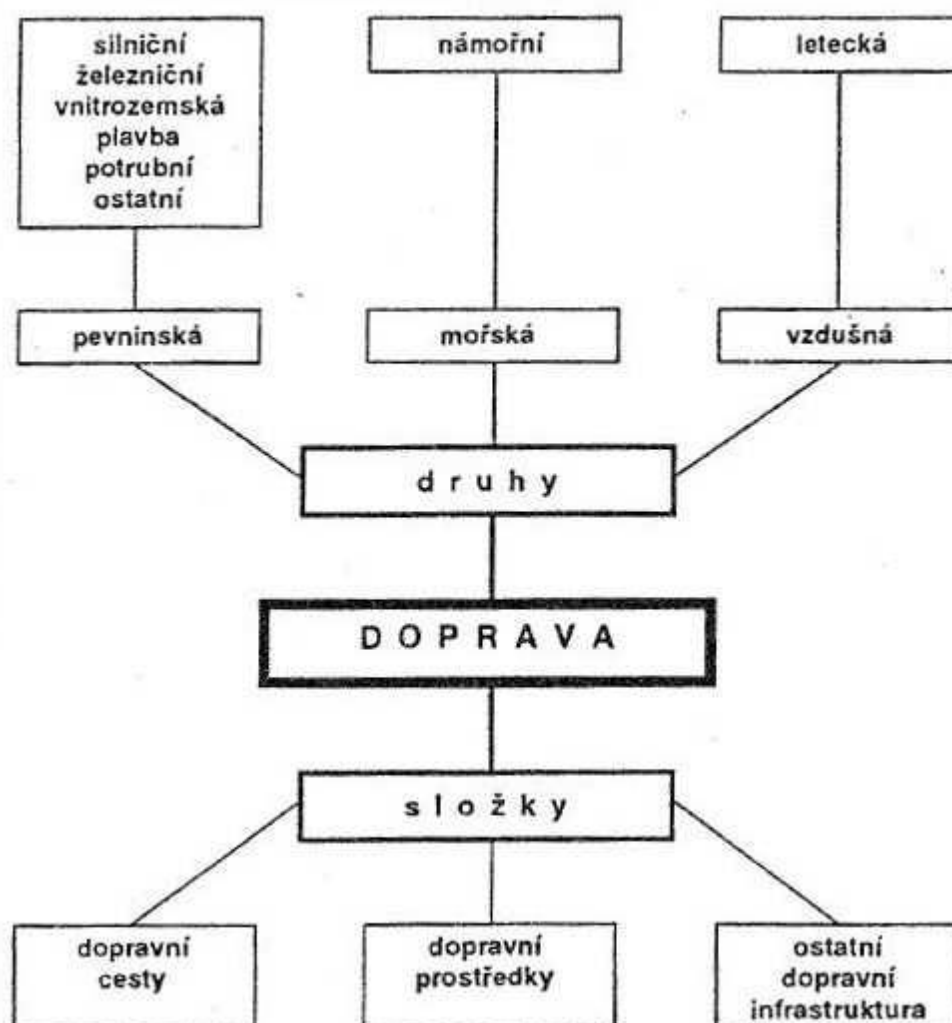


*Obr. 2: Dva přístupy regionálního rozvoje ve vzájemném vztahu k regionální politice (zdroj: Wokoun, 2008)*

Uvedené schéma demonstruje vzájemnou provázanost všech složek. Snahou regionální politiky je stimulovat regionální rozvoj, ten zase svým následným vývojem ovlivňuje další tvorbu a zaměření regionální politiky. V této diplomové práci je kladen důraz na oblast dopravy, která zasahuje do řady socio-ekonomických aktivit a procesů, zároveň ale významně ovlivňuje také životní prostředí či land cover.

## 6. Doprava a dopravní politika

Dopravou se rozumí záměrné a organizované přemístění věcí a osob uskutečňované dopravními prostředky po dopravních cestách. Dopravní prostředky tvoří soubor pohyblivých zařízení, jimiž se uskutečňuje přeprava. Ta se z hlediska prostředí dělí na pozemní, vodní a vzdušnou, z hlediska funkce na nákladní a osobní. Dopravní cesty zahrnují vzdušný prostor, hladinu oceánů, jezer a řek a pevninský prostor. Dopravní zařízení představují technické objekty sloužící dopravě a spojům, jsou to např. letiště, nádraží, přístavy apod. (Brinke, 1999).

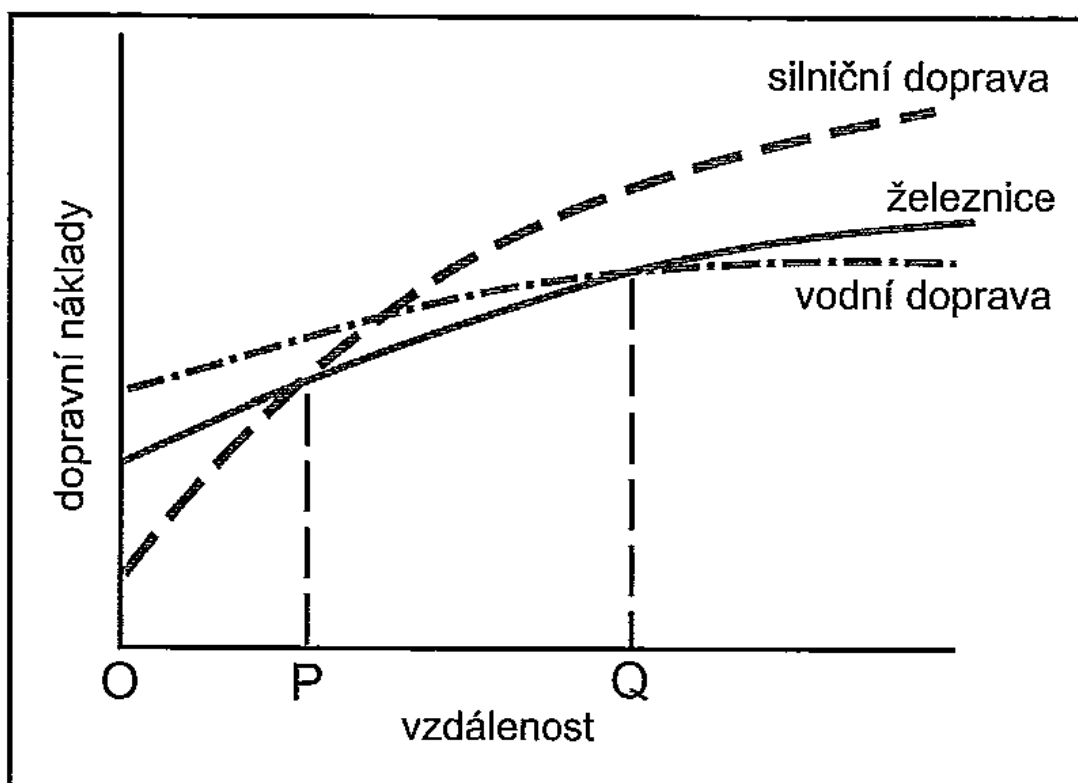


Obr. 3: Jednotlivé složky a druhy dopravy (zdroj: Brinke 1999)

Doprava je významnou odvětvovou disciplínou socio-ekonomické geografie a skládá se z několika druhů. To představuje pro dopravní politiku problém z hlediska nejednoznačnosti přístupu. Může dopravu řešit modálně, tedy podle jednotlivých

druhů s tím, že určité záležitosti jsou řešeny separátně; nebo multimodálně, tj. s ohledem na dopravu jako jednotnou soustavu skládající se z jednotlivých vzájemně spolupracujících segmentů. V minulosti převládal spíše modální přístup, dnes je preferován multimodální. Doprava je vnímána jako soustava, v níž se jednotlivé segmenty vzájemně doplňují. Konkurence by měla převládat na úrovni dopravců, především těch působících v rámci jednoho druhu dopravy (*Wokoun, 2008*).

Každý druh dopravy má své přednosti a možnosti využití. Železniční a vodní doprava je vhodná v případě silných přepravních proudů, nehodí se však pro plošnou obsluhu území. Pro tu je ideální doprava silniční, která sice také dokáže zajistit i silné přepravní proudy, ale jen za cenu velké environmentální zátěže, kongescí a ekonomických ztrát. Námořní a letecká doprava zajišťují mezikontinentální přepravu zboží a osob. Tyto druhy dopravy nejsou vázány na „pevné“ dopravní cesty a využívají přírodních cest (moře, vzdušný prostor), jsou však zcela závislé na přístavech, resp. letištích, tedy dopravních zařízeních zbudovaných člověkem. Určujícím prvkem pro posouzení výhodnosti jednotlivých druhů dopravy jsou dopravní náklady. Rodrigue a kol. (2006, cit. v *Toušek a kol., 2008*) je definuje jako peněžní vyjádření toho, co poskytovatel dopravy (dopravce) musí zaplatit / vydat, aby byla provedena přeprava. Dopravní náklady lze rozdělit na fixní (např. pořízení vozidel, náklady na vybudování dopravní infrastruktury apod.) a provozní (náklady na vlastní přepravu zboží či osob). Celkovou výši dopravních nákladů však ovlivňuje celá řada skutečností, mezi nejdůležitější patří: geografické podmínky, vlastnosti přepravované komodity, rozsah a způsob přepravy, energetická náročnost jednotlivých druhů dopravy, vyrovnanost či nevyrovnanost přepravních proudů, efektivita a kapacita dostupné dopravní infrastruktury, uspořádání a vlastnosti trhu, další specifika ceny jednotlivých druhů dopravy (*Toušek a kol., 2008*). Vztahem mezi dopravou, resp. dopravními náklady, a lokalizací ekonomických aktivit (průmysl, zemědělství) se zabývala řada geografů, nejznámější teorie pochází od von Thüna či Webera, z nichž dále vycházeli např. Lösch, Isard nebo Smith.



Obr. 4: Dopravní náklady základních druhů dopravy v závislosti na přepravní vzdálenosti (zdroj: Toušek a kol., 2008)

Důležité pojmy úzce související s dopravou jsou dle Hanson (2004, cit. v Toušek a kol., 2008) akcesibilita a mobilita. Akcesibilita neboli dostupnost je množství příležitostí, které jsou z určitého místa dostupné do určité vzdálenosti anebo cestovní doby. Mobilitou Hanson rozumí schopnost pohybu či přesunu mezi různými místy, např. z domova do práce. Se zvyšující se vzdáleností mezi dvěma místy se akcesibilita stává více závislou na schopnosti mobility.

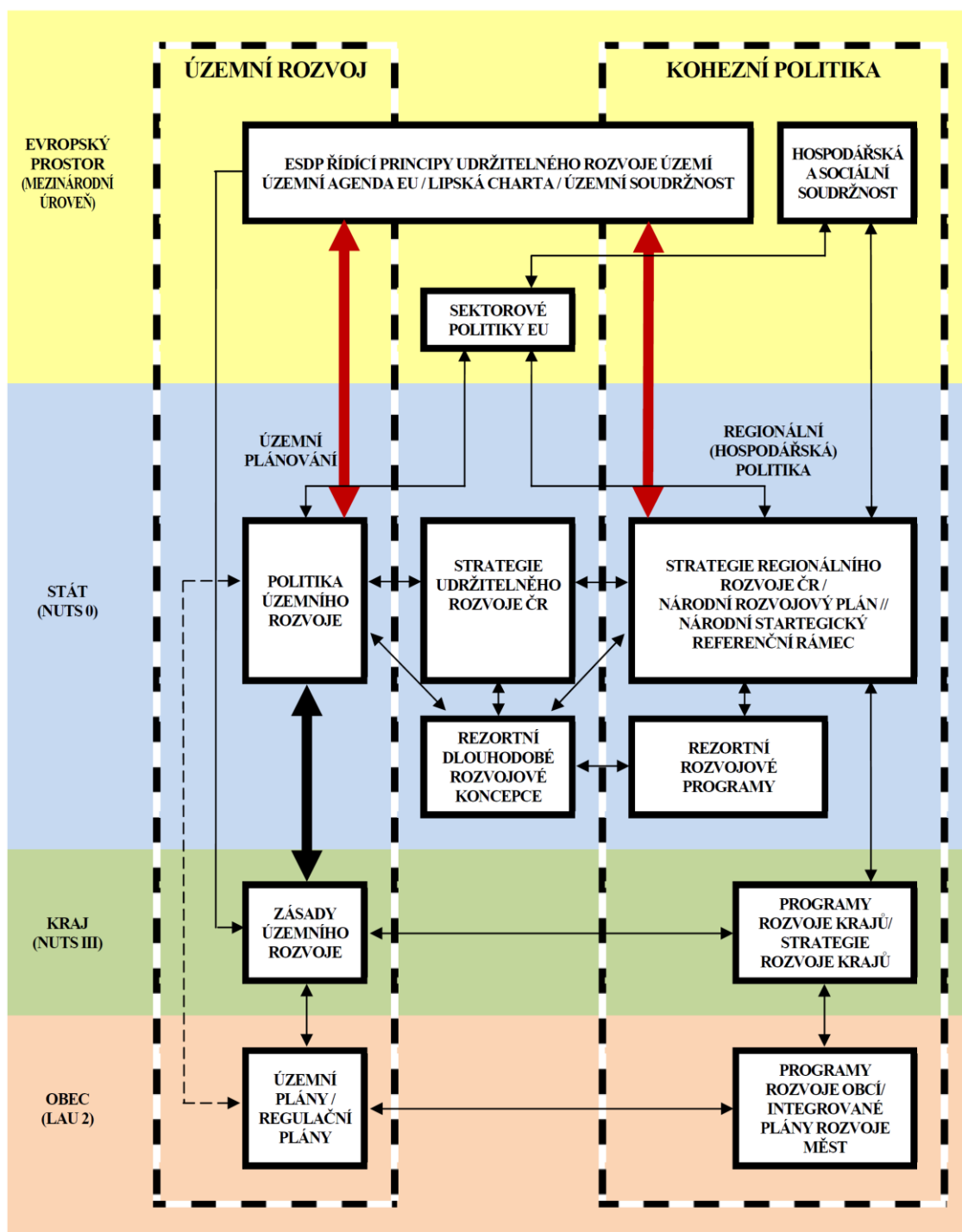
Již bylo zmíněno, že doprava významně ovlivňuje životní prostředí. Ovšem není tomu tak pouze v negativním smyslu, nesporné jsou i vlivy pozitivní. Negativní vlivy lze rozdělit na přímé a nepřímé. Přímé negativní dopady životní prostředí bezprostředně ohrožují, jde např. o znečištění ovzduší a vod, hluchost, vibrace, prašnost atd. Nepřímé dopady se projevují prostřednictvím nepřímých řetězových souvislostí a vykazují určitou setrvačnost, příkladem může být poškození lidského zdraví vyvolané potravinovými řetězci. Pozitivní vlivy jsou socio-ekonomického charakteru a pomáhají

utvářet životní prostředí. Doprava umožňuje efektivnější využívání krajiny, podmiňuje rozmístění sídel a ekonomických aktivit. Díky dopravě se podařilo osídlit i vzdálené a nedostupné oblasti např. na západě USA. Dále doprava funguje jako nezbytná součást všech vyspělých ekonomik světa, podmiňuje územní a mezinárodní dělbu práce. V neposlední řadě přispívá k relativnímu zmenšování prostoru, snadnější mobilitě obyvatel a tím podporuje zvyšování jejich životní úrovně (*Brinke, 1999*).

## **6.1 Dopravní politika České republiky pro období 2014 – 2020**

S vědomím toho, že sektor dopravy je důležitou složkou národního hospodářství, jsou její fungování a další vývoj náležitě řízeny. V České republice zastřešuje tento resort Ministerstvo dopravy, které mj. zabezpečuje přípravu a naplňování dopravní politiky a strategie jejího dalšího vývoje. Dopravní strategie České republiky je navrhována v souladu s tou evropskou, která je popsána v Bílé knize. Jde o strategický dokument definující evropskou dopravní politiku pro období let 2012 – 2020 s výhledem do roku 2050. Na Bílou knihu navazuje Politika transevropských dopravních sítí (TEN-T). Ta má za cíl zajišťovat dopravní infrastrukturu nezbytnou pro řádné fungování vnitřního trhu a dosažení dlouhodobých strategických cílů EU zejména v oblasti konkurenceschopnosti. Má taktéž pomoci zabezpečit dostupnost a posílit hospodářskou, sociální a územní soudržnost (*Ministerstvo dopravy, 2013b*). Velký důraz klade evropská dopravní politika na inovaci železnice, kdy po vzoru Japonska chce uvádět do provozu vysokorychlostní železniční trati (VRT). Další snahou je vytvářet návaznost mezi VRT a leteckou dopravou. Pro svou relativní environmentální příznivost je v evropské dopravní politice železnice preferovaným druhem dopravy (*Toušek a kol., 2008*). Dopravní politika České republiky je koncipována pro roky 2014 až 2020. Nyní tedy začíná nové období, které navazuje na původní Dopravní politiku pro léta 2005 – 2013 a hlavní cíle jsou postaveny na analýze jejího dosavadního plnění. Kromě toho celý proces ovlivňují další přijaté strategické dokumenty celostátní a evropské úrovně. Jedním z nejvýznamnějších je Politika územního rozvoje 2008 vypracovaná Ministerstvem pro místní rozvoj ve spolupráci s Ústavem územního rozvoje. Byla schválena vládou ČR v roce 2009 a stanovuje nadregionální požadavky, priority, úkoly a kritéria, pro rozhodování v oblastech, osách, koridorech a plochách,

kteřé v nezbytně nutných případech vymezuje. Vybrané kapitoly z PÚR ČR 2008 dotýkající se segmentu dopravy jsou popsány v následující kapitole.



Obr. 5: Ilustrační schéma vazeb Politiky územního rozvoje ČR 2008 (zdroj: PÚR ČR, 2008)

Dle definice uvedené přímo v samotném dokumentu je dopravní politika České republiky pro období 2014 – 2020 vrcholový strategický dokument Vlády České republiky pro sektor doprava, Ministerstvo dopravy je institucí odpovědnou za její implementaci. V dokumentu jsou identifikovány hlavní problémy sektoru a navrhována opatření na jejich řešení. Bližší podrobnosti řeší navazující strategické dokumenty na bázi akčních plánů, které dále rozpracovávají jednotlivé řešené oblasti. Základní principy nové dopravní politiky se od té předchozí neliší – je deklarováno to, co stát a jeho výkonné orgány učinit musí, co učinit chtějí a co učinit mohou. Hlavním cílem Dopravní politiky je vytvářet podmínky pro rozvoj kvalitní dopravní soustavy postavené na využití technicko-ekonomicko-technologických vlastností jednotlivých druhů dopravy s ohledem na její ekonomické a sociální vlivy a dopady na životní prostředí a veřejné zdraví. Přímo hlavní cíl české dopravní politiky tedy poukazuje na odlišné výhody jednotlivých druhů dopravy a jejich vliv na životní prostředí.

Východiska dopravní politiky ČR nastiňují nedostatky, které je třeba v dopravě odstranit. Zároveň je však také možné demonstrovat nezastupitelnou úlohu dopravy a její důležitost pro národní hospodářství. Mezi možné příklady patří následující tvrzení:

Pouze s efektivní, spolehlivou a cenově dostupnou mobilitou osob i věcí s co nejmenšími dopady na životní prostředí lze dosáhnout požadované konkurenceschopnosti a ČR a soudržnosti jejích regionů.

Letiště působí jako významné ekonomické katalyzátory a vyznačují se schopností kumulovat ve svém okolí podnikatelské aktivity či stimulovat jejich další rozvoj. Zároveň však lze konstatovat, že trh v letecké dopravě v ČR stále není nasycený a proto disponuje větším potenciálem dalšího rozvoje oproti jiným evropským státům.

## **7. Politika územního rozvoje České republiky 2008**

Jedná se o nástroj územního plánování, který na celostátní úrovni koordinuje územně plánovací činnost krajů a obcí. Také koordinuje resortní koncepce mající průmět do území. Dokument je významný i pro uplatňování zájmů České republiky při diskuzi o územním rozvoji Evropské unie. PÚR ČR 2008 ukládá krajům a obcím řešit v územně plánovací dokumentaci např. negativní důsledky suburbanizace, fragmentace krajiny dopravními stavbami, znovu využívat opuštěné areály a plochy (tzv. brownfields) a rovněž reaguje na problematiku preventivní ochrany území a obyvatelstva před povodněmi (*PÚR ČR, 2008*). Dokument byl schválen vládou ČR v roce 2009, stavební zákon ukládá do čtyř let od schválení vypracovat zprávu o uplatňování PÚR. Ta byla vydána v roce 2013. PÚR ČR 2008 se skládá z několika podkapitol, které jsou podrobněji popsány níže. I v tomto dokumentu hraje významnou roli doprava jakožto činitel ovlivňující regionální a územní rozvoj. Z hlediska zájmového území, které se pro potřeby této diplomové práce vztahuje na Pardubický kraj, jsou vybrány ty případy, které se v kraji přímo nachází nebo do jeho území aspoň částečně zasahují.

### **7.1 Rozvojové oblasti a rozvojové osy**

PÚR ČR 2008 vymezuje rozvojové oblasti a rozvojové osy v územích, v nichž z důvodů soustředění aktivit mezinárodního a republikového významu existují zvýšené požadavky na změny v území. Rozvojové oblasti zahrnují obce ovlivněné rozvojovou dynamikou hlavního centra (krajského města) při případném spolupůsobení vedlejších center. Rozvojové osy zahrnují obce, v nichž existují, nebo lze reálně očekávat zvýšené požadavky na změny v území, vyvolané dopravní vazbou na existující nebo připravované kapacitní silnice při spolupůsobení rozvojové dynamiky příslušných center osídlení. V prostoru křížení rozvojových os mohou být obce zařazeny do kterékoli z těchto os. Do rozvojových os však nejsou zařazeny obce, které již jsou součástí některé z rozvojových oblastí. V rozvojových oblastech a rozvojových osách je nutno vytvářet, udržovat a koordinovat územní připravenost na zvýšené požadavky změn v území. To vyžaduje aktivní součinnost všech složek veřejné správy.



#### **OB4: Rozvojová oblast Hradec Králové / Pardubice**

Tato rozvojová oblast je vymezena obcemi z ORP Holice (bez obcí ve východní části), Hradec Králové, Chrudim (jen obce v severní části), Jaroměř (jen obce v jižní části), Kostelec nad Orlicí (jen obce v západní části), Nový Bydžov (bez obcí v západní části).

Důvodem vymezení je vliv rozvojové dynamiky krajských měst Hradce Králové a Pardubic při spolupůsobení vedlejšího centra Chrudim. Jedná se o silnou dvojjadernou koncentraci obyvatelstva a ekonomických činností, z nichž značná část má mezinárodní význam. Rozvojově podporujícím faktorem je poloha Pardubic na I. tranzitním železničním koridoru, dálnici D11 z Prahy do Hradce Králové s plánovaným pokračováním do Polska a perspektivní propojení rychlostní silnicí R35 s Olomoucí, které poskytne alternativu rychlého západovýchodního silničního spojení v ČR vedle dálnice D1.

#### **OS8: Rozvojová osa Hradec Králové / Pardubice – Moravská Třebová – Mohelnice – Olomouc – Přerov**

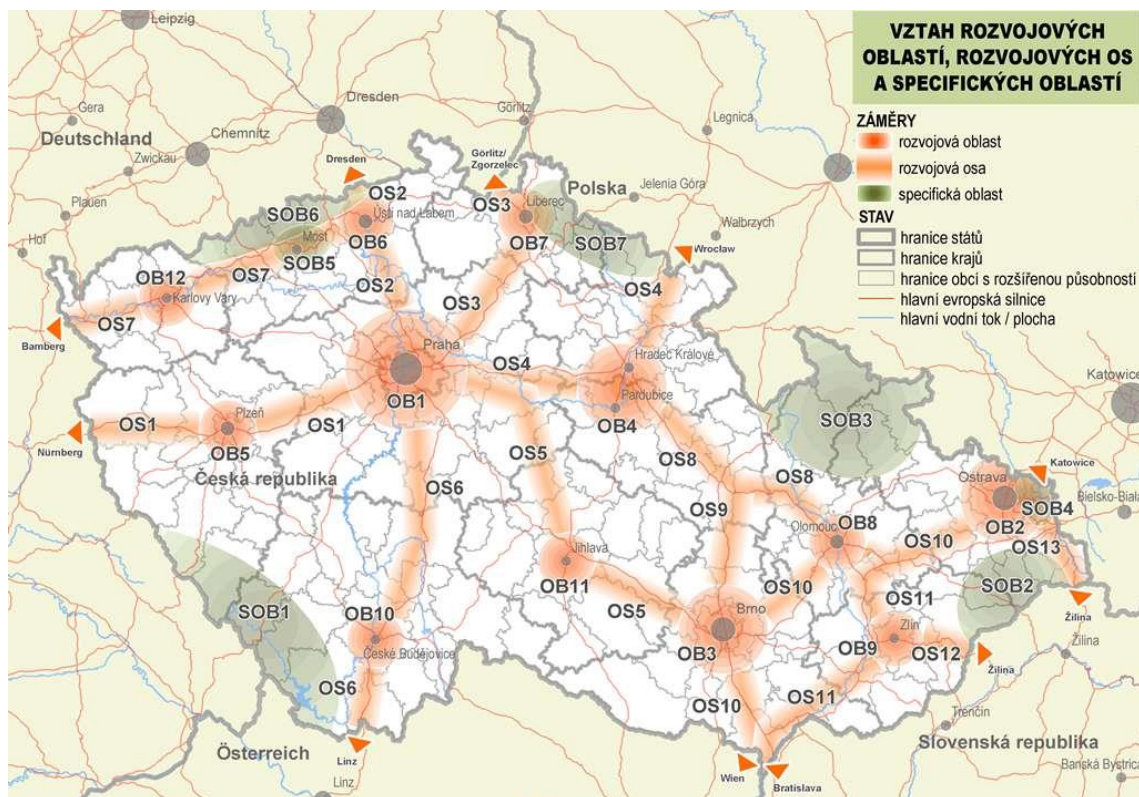
Tato rozvojová osa je vymezena obcemi mimo rozvojové oblasti s výraznou vazbou na významné dopravní cesty, tj. rychlostní silnici R35, silnici I/35, koridor připravované rychlostní silnice R35 a železniční trať č. 010 a 270.

Důvodem vymezení je vliv rychlostní silnice R35 mezi Mohelnicí a Olomoucí a její připravované části v úseku Sedlice – Moravská Třebová – Mohelnice. Dále je území ovlivněno připravovanou rychlostní silnicí R55 v úseku Olomouc – Přerov, železničními tratěmi č. 010 v úseku Pardubice – Česká Třebová (tj. I. tranzitní železniční koridor) a č. 270 v úseku Česká Třebová – Přerov (tj. III. tranzitní železniční koridor). Dochází ke spolupůsobení center Vysoké Mýto, Litomyšl, Ústí nad Orlicí, Česká Třebová, Svitavy, Moravská Třebová, Zábřeh a Mohelnice.

#### **OS9: Rozvojová osa Brno – Svitavy / Moravská Třebová**

Území je vymezeno obcemi mimo rozvojové oblasti a rozvojovou osu OS8, s výraznou vazbou na významné dopravní cesty, tj. silnici I/43, koridor připravované rychlostní silnice R43 a železniční trať č. 260.

Důvodem vymezení je vliv silnice I/43, připravované silnice R43, železniční trati č. 260 v úseku Brno – Česká Třebová (tj. I. tranzitní železniční koridor) při spolupůsobení center Blansko, Boskovice, Svitavy a Moravská Třebová.



Obr. 6: Vymezení rozvojových oblastí a rozvojových os České republiky (zdroj: PÚR ČR, 2008)

## 7.2 Koridory a plochy dopravní infrastruktury

Další z kapitol PÚR ČR 2008 jsou koridory a plochy dopravní infrastruktury, která je zřizována a využívána ve veřejném zájmu. Účelem vymezení koridorů dopravy v PÚR ČR 2008 je ochrana ploch pro umístění např. pozemních komunikací, drah, vodních cest a letišť, které mají vliv na rozvoj území ČR. Svým významem přesahují území jednoho kraje a umožní propojení základní sítě dopravních cest na území ČR a se sousedními státy. I zde jsou vybrány pouze ty případy, které se týkají zájmového území Pardubického kraje. V případech, kdy byl uveden termín pro plnění stanovených úkolů, bylo splnění úkolu v řádném termínu kontrolováno dle materiálu Ministerstva pro místní rozvoj Zpráva o uplatňování politiky územního rozvoje České republiky 2008. Stav dodržení termínu a plnění úkolů je v daných případech vždy uveden.

## **ŽD2: Koridor Chrudim – Pardubice – Hradec Králové – Jaroměř**

Jedná se o koridor konvenční železniční dopravy, důvodem vymezení je vedení kapacitní dopravní cesty částečně novým koridorem z důvodu vysoké intenzity osobní dopravy, dále zavedení dopravy šetrnější životnímu prostředí do oblastí se zvýšenou ochranou přírody a krajiny. V PÚR ČR 2008 je termín prověření proveditelnosti rozvojového záměru stanoven pro Ministerstvo dopravy na rok 2010 – splněno, záměr je připraven, realizaci brání nedostatek finančních prostředků.

## **ŽD7: Koridor Pardubice – Česká Třebová – Brno**

Jedná se o další koridor konvenční železniční dopravy, důvodem k jeho vymezení je vytvoření podmínek pro zvýšení rychlosti (Blanensko, Ústeckoorlicko apod.) v úsecích s jejím propadem a tím zvýšení kapacity I. železničního koridoru zařazeného do dohody AGC pro naplnění jejich standardů v maximální možné míře a do evropské železniční sítě TEN-T s nároky na případné změny vedení koridoru v území. Dále posílení obsluhy území, rozvoj dálkové dopravy šetrné k životnímu prostředí. Ministerstvo dopravy mělo za úkol připravit podklady pro územní změny nutné k realizaci rozvojového záměru do roku 2011 – zůstává v řešení, koridor byl částečně prověřen studií, Ministerstvo dopravy poskytne podklady z dosavadního šetření a z výsledků revize železniční sítě transevropské železniční sítě TEN-T.

V případě silniční dopravy je úkolem PÚR ČR 2008 vytvořit podmínky pro dokončení základní sítě kapacitních silnic umožňujících převést na ně část zátěže intenzivní dopravy.

## **Koridor kapacitní silnice R35a**

Koridor je vymezen úsekem Sedlice (Hradec Králové) – Vysoké Mýto – Moravská Třebová – Mohelnice (E442). Důvodem je vedení paralelní trasy odlehčující dálnici D1, jedná se o součást TEN-T.

### **Koridor kapacitní silnice R43**

Jedná se o úsek Brno – Svitavy / Moravská Třebová (E461). Důvodem vymezení je provázání silničních tahů D1 a R35, dále zkvalitnění silničního spojení Brno – Svitavy / Moravská Třebová. Jedná se o součást TEN-T. Do roku 2010 mělo Ministerstvo dopravy v součinnosti s Ministerstvem životního prostředí a kraji Jihomoravským a Pardubickým prověřit proveditelnost rozvojového záměru – splněno, proveditelnost obou variant (Svitavy / Moravská Třebová) byla posouzena samostatnou studií, která prokázala u varianty Svitavy závažný střet s jímacím územím Březovského vodovodu, který je rozhodujícím zdrojem pitné vody pro Brno, dále střet s dobývacím prostorem lupkovského lomu Březinka východně od obce Horákova Lhota. Studie doporučila, aby nadále byla sledována varianta vedená směrem k připojení na R35 v prostoru Starého města u Moravské Třebové.

### **Koridor vodní dopravy VD1**

Jde o úsek řeky Labe Pardubice – hranice s Německem a důvodem vymezení je zabezpečení splavnosti Labe jako vodní cesty mezinárodního významu. Úkoly pro Ministerstvo dopravy v součinnosti s Ministerstvem životního prostředí byly do roku 2010 stanoveny následovně:

A) Prověřit reálnost a účelnost splavnění a potřeb zlepšování parametrů vodních cest využívaných včetně případného stanovení podmínek pro vytvoření územních rezerv – splněno, byly prověřeny parametry vodní cesty v souladu s Evropskou dohodou o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu. V případech, kdy dané parametry vodní cesta nesplňuje, zajišťuje postupně Ministerstvo dopravy nápravu. Účelnost zlepšení plavebních podmínek na dolním Labi byla prokázána jako podmiňující pro rozvoj plavby na labsko-vltavské vodní cestě a záchranu přeshraniční vodní dopravy.

B) Prověřit možnosti minimalizace dopadů splavnění na životní prostředí – stále v řešení zejména v souvislosti s plavebními stupni Děčín a Přelouč a probíhajícími procesy EIA. Reálný termín pro splnění úkolu je rok 2015.

### **Koridor vodní dopravy VD6**

Koridor je vymezen úsekem Labe od Opatovic nad Labem do Kunětic a důvodem jeho vymezení je územní ochrana využitelných vodních cest. Úkolem pro Ministerstvo dopravy je v součinnosti s Ministerstvem životního prostředí a dotčenými kraji prověřit potřeby plavebních úseků do roku 2012 – úkol v řešení, očekává se racionální přístup dotčených krajů se zohledněním ekonomických souvislostí, navrženo posunutí termínu do konce roku 2013.

### **Koridor kombinované dopravy KD1**

Koridor je vymezen železničními tratěmi C59 Międzyzlesie (Polsko) – Lichkov – Ústí nad Orlicí (I. tranzitní železniční koridor), důvodem je splnění požadavků AGTC.

### **Veřejná logistická centra (VLC)**

Jedno z řady VLC by se mělo nacházet v oblasti Pardubice – Hradec Králové. Důvodem vymezení VLC je postupné etapovité budování sítě veřejných logistických center napojených na železniční, silniční a případně i vodní a leteckou dopravu, budované podle jednotné koncepce za účelem poskytování širokého spektra logistických služeb. Síť VLC umožní optimalizovat silniční dopravu a uplatnit princip komodality (účinné využívání různých druhů dopravy provozovaných samostatně nebo v rámci multimodální integrace za účelem dosažení optimálního a udržitelného využití zdrojů). Dále je důvodem napojení do evropské sítě logistických center. Úkolem pro Ministerstvo dopravy v součinnosti s ministerstvy životního prostředí, průmyslu a obchodu, pro místní rozvoj a zemědělství je spolupracovat s kraji na výběru konkrétních lokalit v rámci pořizování ZÚR, termín byl stanoven na rok 2010 – dosud nesplněno, bylo navrženo posunutí termínu na konec roku 2013.

## 8. Vliv dopravy na regionální rozvoj

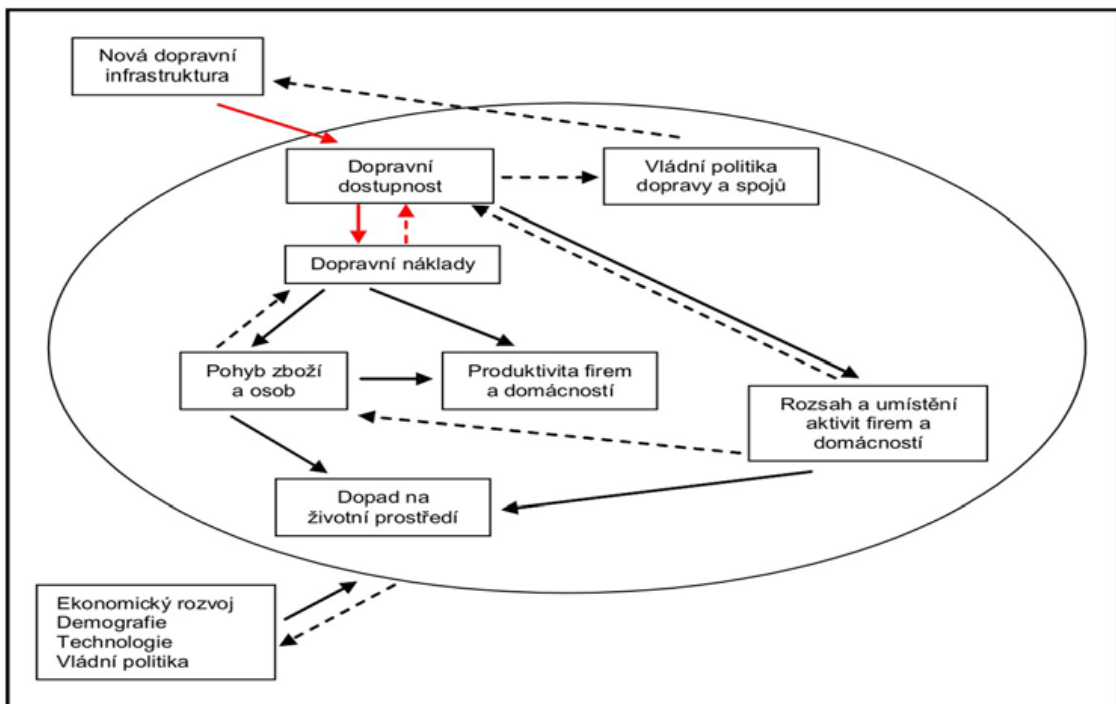
Doprava hraje v regionálním rozvoji důležitou roli, což potvrzuje právě výše uvedená Politika územního rozvoje ČR 2008, která se sektoru dopravy úzce dotýká. Doprava může mít pozitivní i negativní přínos a za jistých okolností dokáže působit jako katalyzátor ekonomického růstu. Řada autorů zkoumala kladné i záporné vlastnosti dopravy, investic do dopravní infrastruktury a jejich vliv na regionální rozvoj či hospodářský růst. V této práci jsou představeny vybrané příklady a teorie.

Pro geografy je doprava zajímavá disciplína, neboť předmětem jejich zkoumání jsou vztahy v čase a prostoru a právě dopravní síť tyto interakce zprostředkovává. Samotná dopravní infrastruktura zabírá tolik geografického prostoru, že se např. výrazně promítá do land-use. Hay (2000, cit. v Toušek a kol., 2008) chápe dopravu jako původce nebo spoluaktéra změn v geografickém prostoru. Výstavba a rozvoj dopravní sítě často probíhá současně s procesy urbanizace a hospodářského růstu. Zhruba do sedmdesátých let 20. století byla doprava považována za významný lokalizační faktor, poté ovšem došlo k radikální změně názoru. Hlavní roli dle Pedersena (2001, cit. v Toušek a kol., 2008) hrály dopravní náklady, které se postupem času snižovaly natolik, že přestaly být klíčovým faktorem při lokalizaci ekonomických aktivit. Přibližně do devadesátých let přetrvávala tendence marginalizovat dopravní náklady s tím, že díky jejich zanedbatelné výši lze výrobní aktivity lokalizovat takřka kdekoli. Rovněž se objevila řada empirických studií, které odhalily, že přímá a jednoduchá vazba mezi dopravními investicemi a ekonomickým rozvojem neexistuje a že vliv dopravy v této oblasti nemusí být výlučně pozitivní. Proto geografie dopravy v tomto období zaznamenala útlum, který trval až do poslední dekády 20. století, kdy se pozornost k dopravním nákladům v modifikované podobě vrátila. Dnes je doprava především logistickým prvkem a součástí ekonomického systému. Lze však říci, že doprava formuje utváření sídelní a hospodářské struktury na všech hierarchických úrovních (Toušek a kol., 2008).

Vliv dopravní infrastruktury na regionální rozvoj je geografy posuzován různě. Např. Siccardi (cit. v Marada, Květoň, Vondráčková, 2006) ji považuje za katalyzátor ekonomického rozvoje; větší část geografů – mezi nimi např. Huddleston – však tvrdí, že jde o nutný, avšak nikoli postačující rozvojový faktor (Rephann 1993, cit. v Marada,

Květoň, Vondráčková 2006). Nevýhodou je zejména vysoká finanční náročnost na vybudování a posléze nízká ekonomická návratnost (Gauthier 1970, cit. v Marada, Květoň, Vondráčková 2006). Je však možné dosáhnout návratnosti z dodatečně zprostředkovaných přínosů, které s sebou zpravidla vybudování dopravní infrastruktury nese.

Vlivy dopravy či její infrastruktury na regionální rozvoj lze rozdělit různě. Často je uváděna kategorizace dle Bruinsmy a Rietvelda (1998, cit. v Marada, Květoň, Vondráčková, 2006), podle níž existují vlivy přímé a nepřímé. Do přímých spadá užívání dané komunikace, její údržba a obsluha. Jedná se např. o nárůst zaměstnanosti ve stavebnictví, úspora paliva či cestovního času, dopady na životní prostředí aj. Nepřímé vlivy zahrnují dlouhodobé působení dopravy, např. na produktivitu regionální ekonomiky, chování domácností, lokalizaci firem atd. Produktivita firem je úměrná výši dopravních nákladů. Při jejich značném poklesu tak lépe funguje místní trh a ze zlepšené dopravní infrastruktury mohou profitovat i periferie.



Obr. 7: Přímé a nepřímé vztahy mezi dopravní infrastrukturou a regionálním rozvojem (zdroj: Vondráčková 2006)

Další dělení se týká efektů, které doprava na regionální rozvoj má. Z hlediska geneze nově umístěných aktivit v blízkosti dopravní infrastruktury jde o efekty generativní a distribuční. Generativní efekt dává vzniknout zcela novým aktivitám, nejedná se tedy o přemístění určité činnosti z jiné lokality. To je případ distribučního efektu, kdy dojde k relokaci činnosti z místa, kterému zlepšení dopravní infrastruktury způsobilo ztrátu. V takto postižené lokalitě se hovoří o odsávacím efektu (*Bruinsma, Rietveld 1998, cit. v Marada, Květoň, Vondráčková, 2006*).

Zajímavé je posuzovat vlivy dopravy modálně, tedy podle jejich jednotlivých druhů. Ty svým rozdílným charakterem či plošným dosahem logicky rozdílně formují a území.

## **8.1 Železniční doprava**

Svůj rozmach má železniční doprava již za sebou, klíčovou roli sehrála v době průmyslové revoluce. Poté od 19. století působila několik desítek let jako spolutvůrce změn v prostorové organizaci společnosti. Za důsledek rozvoje železnice lze považovat procesy urbanizace a industrializace. V první polovině 20. století začal význam železniční dopravy v rozvinutých zemích klesat, jedním z důvodů byl i tehdejší nástup konkurenční silniční dopravy. V některých zemích docházelo dokonce k selekci málo využitých tratí. Přesto má železniční doprava dodnes své pevné místo, těží z husté sítě železničních cest vybudovaných v minulosti a v moderních dopravních politikách se s železniční dopravou nadále počítá. Např. Evropská unie podporuje větší využití železnice na úkor silniční dopravy, spolufinancuje výstavbu vysokorychlostních tratí a apeluje mj. na vyšší environmentální příznivost. Ve světovém dopravním systému má železniční doprava pevnou pozici v přepravě hromadných substrátů na střední a velké vzdálenosti (*Toušek a kol., 2008*).

## **8.2 Silniční doprava**

V současném světě patří motorizovaná silniční doprava v řadě států k nejdůležitějšímu a preferovanému druhu dopravy. Mezi její největší pozitiva patří dobrá plošná obsluha území či nabízený komfort a soukromí pro cestující. Z hlediska nákladní dopravy slouží přímo k přepravě zboží z výchozího bodu na místo určení, nebo



funkčně navazuje na ostatní velkokapacitní druhy dopravy a tvoří tak jen část přepravního řetězce.

Intenzivní rozvoj motorizované silniční dopravy se datuje do dvacátých let 20. století. V USA ve Fordových závodech započala sériová výroba osobních automobilů, kde se díky zavedení montážní linky výrazně zkrátila doba zhotovení jednoho vozidla a tím poklesly výrobní náklady, tedy i cena. Osobní automobil se stal běžně dostupným zbožím a došlo k prudkému nárůstu stupně automobilizace. Po druhé světové válce došlo k motorizaci společnosti i v dalších rozvinutých státech světa. Tento trend s neustále narůstajícím počtem vozidel pokračoval už i v rozvojových oblastech a proto v průběhu 20. století mnohonásobně narostla silniční infrastruktura. Jedním z významných milníků motorizované silniční dopravy je výstavba dálnic, které umožnily zkrácení cestovního času a přispěly k posílení pozice silniční dopravy na úkor té železniční.

Geografické vlivy silniční dopravy lze identifikovat následovně: došlo k flexibilizaci pozemní dopravy a tím ke zkvalitnění dopravní dostupnosti území. Na rozdíl od železniční dopravy bylo možné přepravovat osoby i zboží pohodlně přímo z výchozího bodu na místo určení v libovolném čase (tzv. přeprava door-to-door). Dalším efektem je prostorová dekoncentrace obyvatelstva i socio-ekonomických činností. „Ukázkovým“ příkladem je proces suburbanizace, jedná se tedy o opačný efekt, než měla železnice. Došlo k nárůstu prostorové mobility obyvatelstva a důsledkem je změna životního stylu, která se promítá např. v cestovním ruchu, dojížděcí do zaměstnání nebo dekoncentraci podnikatelských aktivit (*Toušek a kol., 2008*). Je však třeba zmínit také negativní efekty silniční dopravy, jako jsou kongesce, znečištění ovzduší, hluk, zábor půdy a další (*Brinke, 1999*).

### **8.3 Vodní doprava**

Jde o jeden z nejstarších druhů dopravy, který již v éře nemotorizované dopravy umožňoval vznik dálkových interakcí, zabezpečoval přepravu zboží i osob a tím výrazně přispíval k rozvoji obchodu, ale též k šíření a pronikání cizích kultur či náboženství. Význam vodní dopravy je tak v historických souvislostech zcela zřejmý. Charakteristická byla a je především velká přepravní kapacita. Sektor vodní dopravy lze rozdělit do dvou relativně samostatných částí – na vnitrozemskou plavbu a na námořní dopravu.

Námořní doprava v současnosti jasně dominuje dálkové mezinárodní nákladní dopravě právě díky zmíněné obrovské přepravní kapacitě. Vnitrozemská plavba využívá sítě říčních toků a uměle vybudovaných plavebních kanálů, trpí však silnou konkurencí silniční a železniční dopravy.

Velký význam měla vnitrozemská plavba v první fázi průmyslové revoluce (přelom 18. a 19. století), kdy umožnila zlepšení dostupnosti vnitrozemských lokalit. Zároveň probíhala rozsáhlá výstavba plavebních kanálů, např. v Anglii, Francii či USA. V současnosti vnitrozemská plavba působí jako relativně kapacitní druh dopravy, jehož význam však z globálního hlediska není největší. Evropská dopravní politika vnitrozemskou plavbu podporuje pro svou environmentální příznivost.

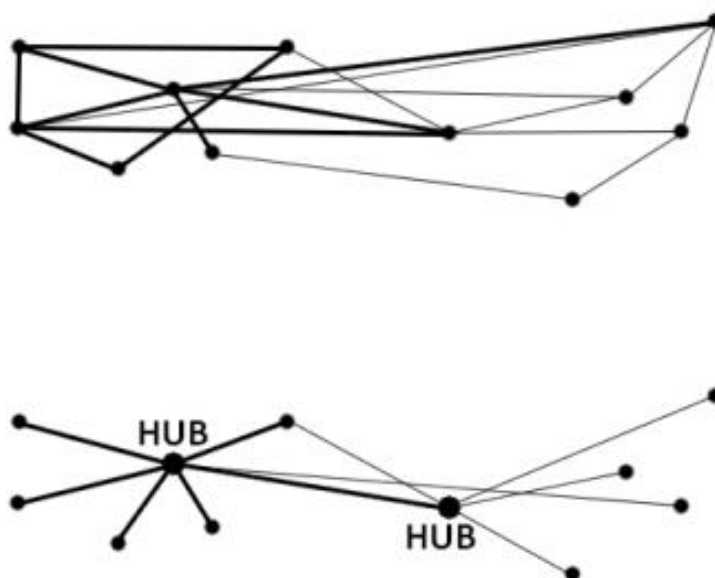
Námořní doprava je nezastupitelná při přepravě nákladů, její přepravní výkony mají vzestupnou tendenci a dle Rodriguea a kol. (2006, cit. v Toušek a kol., 2008) je v současnosti až 96 % hmotnosti celosvětově přepraveného zboží transportováno po moři. Z toho je patrné, že námořní doprava tvoří základní oporu prostorových vazeb v současném globalizovaném světě.

Silná dynamika námořní dopravy se projevuje od druhé poloviny 20. století a to především díky několika technickým a technologickým změnám. Jde o zvětšení velikosti lodí, zvýšení jejich provozní rychlosti a o změny v organizaci námořní dopravy v souvislosti s kontejnerizací. Ta napomáhá efektivnímu využití flotily velkých kontejnerových lodí a ustavení systému pravidelně obsluhovaných tras. Základní interval obsluhy je jednou za týden (Toušek a kol., 2008).

#### **8.4 Letecká doprava**

Letecká doprava zaznamenala svůj rozvoj ve 20. století, především až v jeho druhé polovině. Přepravní výkony osobní i nákladní dopravy neustále rostou, hlavní uplatnění však má letecká doprava v dálkové interkontinentální osobní dopravě. V rozvinutých zemích se postupně letecká doprava stala více dostupnou díky nárůstu disponibilního příjmu obyvatel, širší nabídce služeb leteckých společností a poklesu průměrných cen letenek. Na trhu leteckých dopravců se zvýšila konkurence a došlo k vzniku nízkonákladových aerolinií. Uvedené skutečnosti měly rozsáhlé geografické dopady. Dalším z nich byla změna sítě, kdy typ point-to-point nahradil typ hub-and-spoke. Pro

první typ bylo charakteristické větší množství přímých spojů mezi řadou destinací, avšak s nižší frekvencí. Druhý typ je efektivnější díky využití několika uzlových letišť, kde dochází k přestupům, a zavedení radiálních tras vycházejících z těchto uzlů. Riziko spočívá v kolapsu některého z uzlových letišť. Velkým přínosem sítě typu hub-and-spoke je zvýšení akcesibility měst či regionů, v nichž jsou lokalizovány „huby“.



Obr. 8: Nahoře typ letecké sítě před regulací point-to-point, dole typ hub-to-spoke po regulaci (zdroj: upraveno dle Rodrigue a kol. 2006)

Obecně je koncentrace letecké dopravy spojována s vyšší životní úrovní, letiště jsou považována za katalyzátory ekonomického rozvoje. Koresponduje to s koncentrací osobní letecké dopravy do tří hlavních světových jader, kterými jsou Severní Amerika, Evropa a jihovýchodní a východní Asie, tedy hospodářsky vyspělé regiony (Rodrigue 2006, cit. v Toušek a kol., 2008). Letecká doprava je společně s námořní základní oporou globalizovaných vztahů v současném světě. Bowen (2002, cit. v Toušek a kol., 2008) tvrdí, že pozice města ve světovém sídelním systému je manifestována jeho postavením v síti mezinárodní letecké dopravy. Tentýž autor došel k závěru, že liberalizace a deregulace letectví přispívá k nárůstu disparit mezi oblastmi světového jádra a periferie, neboť relativní zlepšování akcesibility měst světového jádra zhoršuje relativní dostupnost měst a regionů méně rozvinutého světa (např. subsaharská Afrika). Takto postižené regiony mají omezenou schopnost konkurovat v sektorech

turismu, zahraničních investic či ostatních progresivních sektorech ekonomiky, které jsou vázány na leteckou dopravu.

Mezi největší negativa letecké dopravy patří vysoká environmentální zátěž, kterou způsobuje samotný provoz letadel, ale též nutné rozšiřování kapacitně nedostačujících letišť. S přihlédnutím k tomuto faktu je snahou evropské dopravní politiky posílení návaznosti mezi leteckou a vysokorychlostní železniční dopravou.

## 9. Studie zkoumající vliv dopravy na regionální rozvoj

V této kapitole jsou představeny vybrané studie či odborné články o vlivu dopravy na regionální rozvoj. V nadpisu je vždy uveden autor a originální název článku či analýzy, následuje stručné uvedení do problematiky a samotné shrnutí obsahu.

Několik studií se věnuje vlivu vysokorychlostní železnice. Tomuto druhu dopravy je věnována větší pozornost, neboť je zatím poměrně málo využívaný, avšak preferovaný např. v evropské dopravní politice. Lze ho považovat za budoucnost přepravy osob na delší vzdálenosti. Plánované vysokorychlostní tratě se objevují i v dopravní politice ČR, avšak jejich uvedení do provozu je prozatím stěží realizovatelné z důvodu velké technické náročnosti.

**Banister, D. and Berechman, Y.: Transport investment and economic development. (2000)**

**Banister, D. and Berechman, Y.: Transport investment and the promotion of economic growth. (2001)**

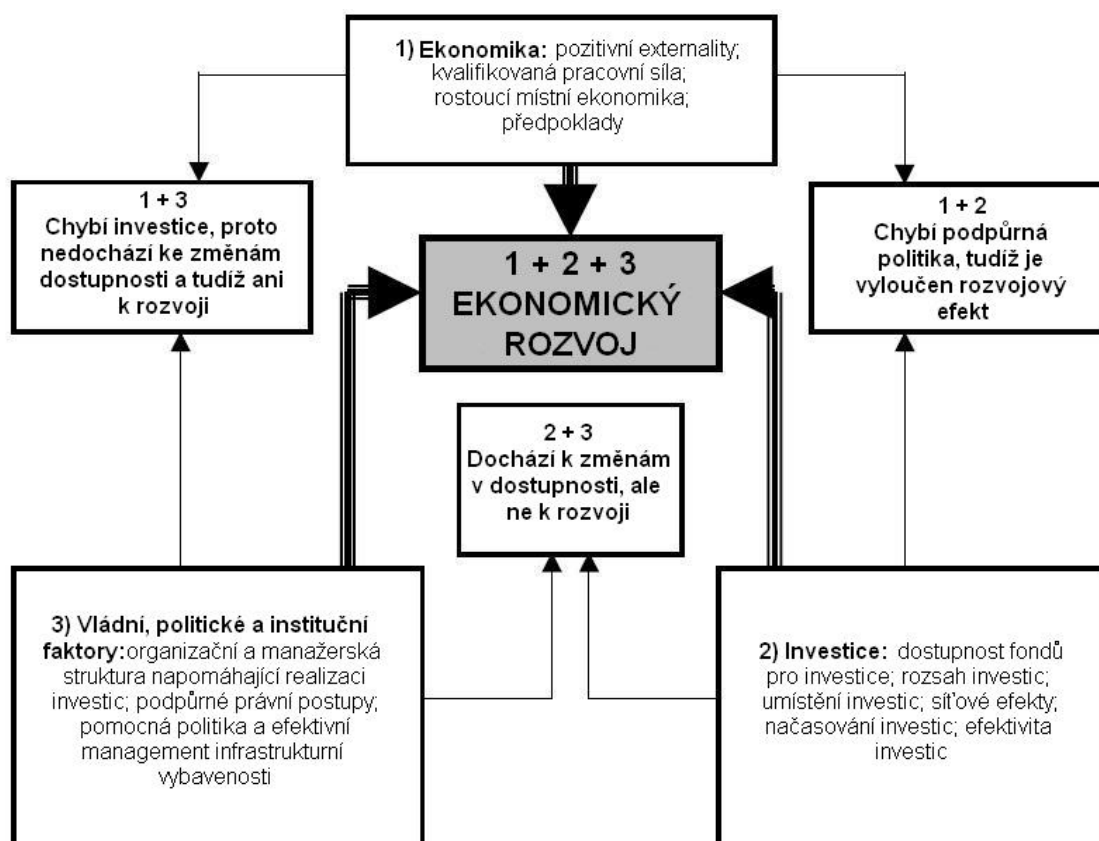
Obecně panuje názor, že investice do dopravní infrastruktury nastartují ekonomický růst regionu. To je také častým argumentem při rozdělování finančních prostředků, kdy jejich velká část míří do sektoru dopravy. Jako cíl bývá uváděno snížení kongescí či snaha stimulace růstu HDP. V jistých případech se investice do dopravy v kombinaci s vhodně zvolenou příslušnou politikou mohou projevit rozvojem daného střediska či regionu. Skutečně byl prokázán tento pozitivní efekt dopravních investic v rozvojových zemích. Mnohem méně je však tato vazba zřejmá v případě rozvinutých států, kde další dopravní investice hospodářský růst již zásadně neovlivňují, pouze se mění obchodní struktura regionu.

Nejednoznačné je rovněž fungování celého mechanismu, nastávají dvě možnosti, jakou strategii zvolit. Buď se pokusit pomocí přímých investic do dopravy podpořit hospodářský růst, nebo podporovat větší poptávku po dopravě a tím přitáhnout do regionu další investice. Díky dopravním investicím lze zlepšit dopravní dostupnost a tím přispět ke zvýšení ekonomických aktivit v regionu, které jsou realizovány prostřednictvím zaměstnanosti a výrobní produkce. I efekt dostupnosti je však sporný, neboť k hospodářskému růstu v daném regionu může docházet na úkor regionu jiného. Ve vyspělých zemích, kde je již dostupnost na vysoké úrovni, může být celkový efekt

mizivý. Dochází zde pouze k posílení stávajících trendů, nikoli však k vytváření trendů nových.

Podobně konfliktní může být i blízkost, která do jisté míry podporuje regionální rozvoj, ale v určitých případech nastává efekt opačný – v dobře propojené společnosti (což není myšleno pouze z dopravního, ale také z komunikačního hlediska) je řada služeb provozována dálkově a blízkost tedy již není důležitá. Firmám to dodává větší flexibilitu při lokalizaci svých aktivit a dochází k přemístění těchto aktivit do míst, kde je práce levnější. Proto faktor blízkosti nemá přímý vliv na regionální rozvoj.

Zcela zásadním faktorem je dle Banistera a Berechmana tvorba politiky. Aplikací vhodně zvolené politiky lze významně ovlivnit dopad investic do dopravy na místní ekonomický rozvoj. Lze tedy konstatovat, že bez správně zaměřené politiky nelze dosáhnout hospodářského růstu nastartovaného dopravními investicemi. Celý proces znázorňuje schéma poukazující na nezbytnost zahrnutí všech tří základních faktorů fungujících ve vzájemné kombinaci, aby ekonomický rozvoj skutečně nastal.



Obr. 9: Vzájemné vztahy jednotlivých faktorů a jejich vliv na ekonomický rozvoj regionu (zdroj: Banister, Berechman, 2000; vlastní úpravy)

**Givoni, M.: Development and impact of the modern high-speed train: A review. (2006)**

Givoni zkoumá efekty vysokorychlostních vlaků typu Shinkansen, TGV, Maglev či vlaků s naklápečí skříní. Mezi jejich největší přínosy patří zvýšení přepravní kapacity, redukce cestovního času, intenzifikace provozu a s tím spojené generování poptávky (nejčastěji přebírají vysokorychlostní vlaky cestující letecké dopravě), vysoká provozní rychlost nad 120 km/h a také ulehčení dopravě ve velkých a hustě osídlených městech.

Jak bylo zmíněno výše, vysokorychlostní železnice může za jistých okolností konkurovat letecké dopravě. Cestovní časy jsou kratší, neboť vlakové stanice se nacházejí přímo v centrech měst (jako příklad lze uvést spojení Paříž – Lyon), odpadá čekací doba na odbavení apod. Aby však podmínka výhodnosti platila, musí se jednat o přímé spoje na vzdálenost delší než 1 000 km. V některých případech vysokorychlostní železnice letecké spoje doplňují (např. spojení Londýn – Paříž, kdy 70% podíl všech přepravených cestujících zaujímá vysokorychlostní železnice a zbytek je přepraven letecky).

Další pozorované dopady byly prostorové a socio-ekonomické. Kratší cestovní časy sídla „sbližují“, zlepšuje se dopravní konektivita a pohyb osob, což může působit pozitivně na hospodářský růst. Není to však pravidlem, neboť jsou známy i případy, kdy došlo k odlivu ekonomických aktivit do sousedního regionu. I zde tak platí, že předpoklad pozitivních ekonomických dopadů vysokorychlostní železnice na region není vždy zaručen.

Z hlediska vlivu na životní prostředí převládá tvrzení, že vysokorychlostní železnice je velmi ekologický druh dopravy. Sama o sobě ano, avšak aktivity související s uvedením VRT do provozu způsobují znečištění ovzduší, hluk a zábor půdy. Nejškodlivější polutanty představují oxid siřičitý a oxidy dusíku. Přesto je však samotný provoz vysokorychlostních vlaků mnohem šetrnější k životnímu prostředí než konkurenční letecká doprava. Náklady na výstavbu vysokorychlostních tratí se liší podle toho, v jaké zemi jsou realizovány. Záleží na výškové členitosti a charakteru terénu, kterým trať prochází, což určuje počet nákladných dopravních staveb, jako jsou mosty, viadukty, tunely apod. Dalšími faktory ovlivňující celkové náklady jsou ceny práce a půdy na daném území.

Závěrem lze tedy konstatovat, že vysokorychlostní železnice mají pozitivní vliv přímo v dopravě z hlediska efektivní přepravy cestujících, avšak jejich přínos pro ekonomický růst regionu je diskutabilní.

**Puga, D.: European regional policies in light of recent location theories. (2002)**

Cílem evropské regionální politiky je snižování regionálních nerovností. Jedním z hlavních prostředků je zlepšení dopravní infrastruktury. To se promítá ve snížení přepravních nákladů, avšak není možné určit, zda to přináší výlučně pozitivní efekt. V situaci, kdy spolu sousedí dva různě vyspělé regiony, může dobré dopravní propojení umožnit firmám z méně rozvinuté oblasti lepší přístup ke vstupům a trhům z více rozvinutého regionu. Na druhou stranu právě možnost snadnějších dodávek do vzdálených firem může způsobit zpomalení procesu industrializace v méně rozvinuté oblasti. Faini (1983, cit. v Puga, 2002) tvrdí, že snížení přepravních nákladů mezi severní a jižní Itálií v padesátých letech 20. století vedlo k urychlení deindustrializace jižní Itálie. Tato nejednoznačnost je vysvětlována tím, že ekonomický efekt zlepšení dopravní infrastruktury v méně vyspělých regionech závisí nejen na nižších dopravních nákladech, ale také na dalších ekonomických faktorech. Těmi jsou například pružnost mezd a míra meziregionální migrace. Pokud jsou tyto hodnoty nízké, investice do dopravy velký efekt nemají.

Evropská politika ve snaze snížit regionální nerovnosti však vkládá naděje do transevropské dopravní sítě, která má méně vyspělým regionům umožnit lepší přístup ke stávajícím centrům, které se tak stanou významnými dopravními uzly. Často skloňovaným pojmem se stávají vysokorychlostní železnice, na něž se v současnosti přesunula pozornost od silniční dopravy. Avšak právě silniční síť má větší vliv na prostorové rozdělení výroby a nabízí nejlepší plošnou obslužnost území. Také proto je dosud přeprava nákladů uskutečňována po silnicích, neboť vysokorychlostní železnice to prozatím neumožňuje. Tím pádem nemá vysokorychlostní železnice vliv na lokalizaci průmyslu, avšak může předurčovat umístění podnikatelských služeb či ústředí firem. Možnost přemístit obchodní aktivity do vzdálených míst může vést k posílení koncentrace obchodu do velkých měst. Právě dříve zmíněný příklad spojení Paříže a Lyonu vysokorychlostní železnici poskytuje důkaz o tom, že došlo k přemístění ústředí



několika firem z Lyonu do Paříže. Podobná situace hrozí ve Španělsku, kde vysokorychlostní železnice z Barcelony do Madridu nejspíše povede k odlivu obchodních aktivit do hlavního města.

Závěrem lze konstatovat, že vysokorychlostní železnice podporuje stávající jádra jakožto hlavní uzly sítě. Silný uzlový aspekt je dán malým množstvím zastávek na trase, jinak by se již nemohlo jednat o efektivní vysokorychlostní dopravní spojení. To vše vede k malé výrobní atraktivitě sídel mezi uzly na trase. Vysokorychlostní železnice má tady jen velmi omezený vliv na podporu obchodních aktivit regionu.

**Pol, P.: HSR stations and urban dynamics: Experiences from four european cities. (2008)**

Autor zkoumá vliv vysokorychlostní železnice na dynamiku měst a jejich další možný rozvoj. Uvádí dva městské typy: tzv. města v přechodu (cities in transition – CiTs) a města mezinárodních služeb (international service cities – ISCs). Do první skupiny patří stará města, jež musí diverzifikovat své ekonomiky, aby přilákala nové investory a podniky. Druhou skupinu tvoří např. Londýn nebo Paříž, tedy vysoce konkurenceschopná jádra s dobrou úrovní dostupnosti. Vysokorychlostní železnice mohou pomoci k rozšíření zázemí těchto center, neboť delší vzdálenosti jsou kompenzovány rychlým způsobem dopravy. Tato výhoda dokáže nalákat podniky i obyvatele blíž ke stanicím VRT, čímž se zvyšuje potenciál lokality pro následný rozvoj. VRT působí vůči regionální ekonomice buď jako katalyzátor, nebo jako zprostředkovatel. První možnost nastává v případě, že VRT do lokality přitáhne nové podnikatelské činnosti či pracovní sílu. Role zprostředkovatele VRT nabývá v již zastavěných lokalitách, které potřebují další investice k podpoření dalšího rozvoje.

**Bonafous, A.: The regional impact of the TGV. (1987)**

Autor se zaměřil na regionální dopady provozu rychlovlaku TGV na lince Paříž – Lyon (zprovozněna v roce 1981). Vliv byl prokázán v oblasti cestovního ruchu, kdy klesl počet jednoho přenocování v hotelích, neboť zkrácení cestovního času umožnilo cestujícím návrat v týž den. Některé podniky mimo Paříž nebyly díky dobré dostupnosti nuceny přesouvat své aktivity do hlavního města, avšak díky TGV v něm našly nové

klienty. Pro průmysl neznamenal uvedení TGV do provozu větší změny, jako lokalizační faktor působila tato vysokorychlostní železnice jen výjimečně. Dostupnost TGV byla sice vítaným přínosem, avšak nikoli požadavkem.

**Ishii, M.: Flexible system development strategies for the Chuo Shinkansen Maglev Project: Dealing with uncertain demand and R&D outcomes. (2007)**

Autor zkoumá potenciál plánované vysokorychlostní železniční trati mezi portugalskými městy Lisabon a Porto (vzdálených přibližně 300 km). Pokud by se zrealizoval projekt zavedení vlaku typu Maglev, cesta by trvala pouhých 51 minut, což je výrazná úspora času oproti současným bezmála třem hodinám. Takto snadný a rychlý pohyb osob mezi oběma městy by měl napomoci k vytvoření velké ekonomické zóny, konkurenceschopné v celoevropském měřítku. Celkově by realizace projektu vysokorychlostní železnice měla Portugalsko učinit ekonomicky atraktivnější zemí. Z ekonomického hlediska lze tedy vysokorychlostní železnici v tomto případě považovat za přínos pro celý region.

**OECD: Regional development in Poland. (2008)**

Přestože se v Polsku dařilo po roce 1990 držet vysokou úroveň hospodářského růstu, prohlubovaly se postupně tamní regionální disparity. Polsko trpí jedním z největších územních rozdílů v HDP na obyvatele v zemích OECD. Nejvýraznější nerovnosti převládají mezi východní a západní částí země; mezi hlavním městem Varšavou a zbytkem Polska; nadále navíc dochází k prohlubování rozdílů mezi velkými městskými oblastmi (Varšava, Poznaň, Krakov) a venkovem.

Jelikož velká města jsou hnací silou polské ekonomiky, je třeba umožnit venkovským oblastem lepší napojení na tato jádra. Dosáhnout toho lze mj. zlepšením hlavní dopravní infrastruktury. Ta je dle OECD buď nedostatečně rozvinutá, nebo ve špatném stavu. Zatímco dálniční síť je velmi řídká, železniční síť patří k nejhustším v Evropě, jenže technická základna je zastaralá a stav některých tratí špatný. Hlavními problémy dopravní infrastruktury v Polsku je nedostatečně rozvinutá silniční síť velkých měst včetně jejich obchvatů, špatné spojení mezi velkoměsty a neadekvátní severo-jihní tranzitní průtah, neboť v době komunismu byl zájem věnován pouze trase ve

směru východ – západ. Po vstupu Polska do EU v roce 2004 byly hlavní prioritou pro regionální rozvoj investice do dopravní infrastruktury, která je nezbytná pro lepší mobilitu pracovní síly, mezinárodní dostupnost a napojení Polska na východní trhy. Pro období 2007 – 2013 byla polská infrastruktura a životní prostředí nejštědřeji dotovaným programem v EU vůbec (bylo počítáno s dotací 28 miliard eur, z toho dvě třetiny finančních prostředků měly představovat dopravní investice). Dalších 9 miliard eur měla do programu navíc vložit polská vláda. V souladu s úvodním tvrzením bylo hlavním cílem zkvalitnění silniční sítě a vytvoření spojení mezi hlavními městskými centry, ale také s jejich okolními obcemi. Riziko však bylo shledáno v nesystematičnosti plánovacího procesu či možné pozastavení staveb z důvodu ochrany životního prostředí.

V souladu s názorem řady autorů také OECD ve své zprávě tvrdí, že rozvoj dopravní infrastruktury sám o sobě není zárukou regionálního rozvoje. Svou roli hrají další faktory a jejich vzájemná kombinace, především pak zvolená politika, rozvoj lidského kapitálu, inovace apod.

#### **OECD: Impact of transport infrastructure investment on regional development. (2002)**

Pracovní skupina OECD zkoumá vlivy dopravních investic na regionální rozvoj nejprve obecně a posléze v několika případových studiích. Z obecného hlediska je sledováno několik následujících faktorů:

Dostupnost (neboli akcesibilita) regionu je dopravními investicemi ve většině případů zlepšena snížením cestovní doby nebo zvýšením cestovního potenciálu. Zvýšená dostupnost ovlivňuje velikost místního trhu, dále cestovní ruch a zaměstnanost, což vede buď ke zvýšení konkurence, nebo k centralizaci. Dopady dopravních investic nemusí být vždy pouze pozitivní a závisí to zejména na počáteční úrovni konkurenceschopnosti regionu.

Zaměstnanost v regionu je výrazně ovlivněna investicemi do dopravní infrastruktury, respektive přímo samotnými dopravními stavbami vyžadujícími pracovní sílu, dodavatelské služby apod. Efekty výstavby, provozu a údržby dopravních staveb jsou ve vytváření, případně v relokaci pracovních míst.

Efektivita dopravních investic se projevuje v regionálním průmyslu tím, že dojde k úspoře času a nákladů, zlepšení dostupnosti, produkce a distribuce. Přístupnější trh následně bude generovat nové obchodní příležitosti a dojde ke zvýšení konkurence. Trh se reorganizuje ve prospěch společností, které jsou nejlépe schopné se na jeho novou strukturu adaptovat.

Z hlediska sociálních efektů nelze vliv investic do dopravy jednoznačně posoudit. V regionech s hospodářskými či sociálními problémy mohou projekty dopravní infrastruktury buď přispět k řešení sociálního vyloučení díky zlepšené mobilitě a dostupnosti, zároveň ale mohou problém vyloučených komunit nadále prohlubovat.

Oblastí, které mohou dopravní investice ovlivnit, je tedy celá řada. Proto by mělo být vždy snahou těch, kteří o případné investici do dopravní infrastruktury rozhodují, získat analýzu širších dopadů takového záměru. Následné přínosy investic pro společnost by měly vždy převýšit náklady na jejich dosažení. Měřítkem k následnému hodnocení v těchto případech bývá hospodářský růst v regionu a další socio-ekonomické charakteristiky. Ve zprávě se však znovu zmiňuje nejednoznačnost dlouhodobého efektu investic do dopravní infrastruktury na regionální rozvoj. Investice způsobují změny trhu, z nichž může profitovat region, v němž byl projekt realizován, ale také vzdálenější centra, která se stanou pro daný region dostupnější a některé ekonomické aktivity se přesunou tam.

Existují tři hierarchické úrovně, přičemž každá z nich vykazuje jiná očekávání od dopravní infrastruktury. V mezinárodním kontextu se stát snaží o co největší úroveň dostupnosti a vysoce kvalitní dopravní síť. Na regionální úrovni jsou tyto požadavky stejné, ale klíčové je, zda efekty dopravní infrastruktury vedou pouze k redistribuci přínosů, nebo generují další a napomáhají tak efektivnějšímu fungování regionu. Na místní úrovni ovlivňuje dopravní infrastruktura nejvýrazněji využití prostoru a životní prostředí. Dopravní projekty musí být v souladu s rozvojovými plány a se stanovenou strategií a cíli místní politiky. V opačném případě se zvyšují projektové náklady a snižují se následné přínosy.

Ve zprávě je zveřejněno několik případových studií hodnotící vliv investic do dopravní infrastruktury na danou lokalitu po určité době. Jedna z nich se zabývala ekonomickými efekty hlavní silniční sítě ve Francii. Francouzské ministerstvo dopravy

v roce 1998 zavedlo nové hodnocení a posuzování investičních projektů v meziměstských oblastech z ekonomického hlediska. Jedná se o analýzu nákladů a výnosů, odhady vlivu na ostatní druhy dopravy a na životní prostředí. Cílem těchto studií mělo být lepší pochopení vývoje regionálního ekonomického rozvoje po uskutečnění investice do dálniční sítě; odhad korelace mezi investicemi a rozvojem silniční sítě; a pomoc místním orgánům veřejné správy k dalšímu rozvoji pozitivních účinků s minimalizací negativních dopadů. Studie přinesly výsledky, které mj. hovoří o vlivu zkrácení jízdní doby na ceny zboží. Každá ušetřená hodina představuje pro přepravce úsporu cca 170 franků. Doprava se dle zjištěných skutečností do ceny výrobku promítá průměrně 5% podílem. Výstavba nové silniční infrastruktury však údajně může snížit dopravní náklady v průměru až o 20 %. Dálnice rovněž ovlivňuje regionální zaměstnanost. Jednoznačný je efekt nově vznikuvších pracovních míst (např. výběrčí mýtného, údržbáři silnic, dálniční policejní hlídky, prodejci pohonných hmot apod.). V některých případech se však může jednat pouze o relokaci pracovní pozice. Studie uvádí, že jeden dálniční kilometr generuje tři až čtyři nová pracovní místa. Pozitivní vliv dálnice na zaměstnanost ve Francii byl prokázán.

Další studie se zabývala vlivem výstavby silničního spojení do městečka Kristiansund ležícího na ostrůvku při západním pobřeží Norska. Díky podmořskému tunelu a dvěma mostům se Kristiansund stal dostupným po 24 hodin denně, což při dřívější obslužnosti pouze pomocí trajektu nebylo možné. Nebyly zaznamenány negativní environmentální dopady, mosty naopak tvoří zajímavý vizuální prvek v krajině. Kristiansund byl v minulosti významným regionálním centrem rybolovu a námořní dopravy. S rozvojem pevninské dopravy, především té silniční, začal počet obyvatel stagnovat a město se ocitlo na periferii. V devadesátých letech jeho význam opět vzrostl, neboť sem byl situován ropný průmysl. To vedlo vládu k rozhodnutí vybudovat nové silniční spojení a zlepšit tak dostupnost upadajícího města. Projekt byl realizován v roce 1992 díky investici 120 milionů eur. Příznivě se projevilo lepší spojení s městem Molde (vzdáleným asi 90 km) a zkrácení jízdní doby o půl hodiny. V roce 1990 činil počet dojíždějících z Kristiansundu do Molde 110, v roce 1995 jich bylo již 300. 70 % z celkového nárůstu dojížděky se týkalo obyvatel Kristiansundu pracujících v Molde. Projekt se příznivě promítl i v sociální oblasti, neboť obyvatelé Kristiansundu

přestali své město vnímat jako izolované a upadající. Nové silniční spojení v kombinaci s lokalizací ropného průmyslu vtiskly městu moderní ráz a doprava tak sehrála klíčovou roli nejen z hlediska měřitelných ukazatelů či ekonomického rozvoje, ale také percepce obyvatel. Dalším důsledkem realizace silničního spojení byly změny obchodních činností v regionu. Řada místních firem v období let 1992 až 1995 přesídlila do jádrového města Molde či vzdálenějšího Trondheimu, některé společnosti tím redukovaly počet zaměstnanců a došlo k vyvolání potřeby větší dojízdky. Z krátkodobého hlediska je vliv projektu na zaměstnanost v Kristiansundu negativní, došlo k jejímu poklesu. V dlouhodobém výhledu však nelze vyloučit pozitivní efekt v podobě nižších výrobních nákladů, vyšší produkce a rozšíření trhu práce.

**Rietveld, P. and Nijkamp, P.: Transport and Regional Development. (1992)**

Autoři ve své práci zkoumají vliv dopravy na regionální rozvoj v evropském měřítku. V úvodu popisují, že proces utváření vnitřního evropského trhu vedl k transformaci evropských regionů i národů do otevřené síťové ekonomiky, kde však panuje velká konkurence mezi nejsilnějšími jádry. To odsuzuje slabší regiony na periferii a zároveň u nich posiluje potřebu podpory regionálního rozvoje. K odstranění vzniklých disparit je dle autorů třeba investic do dopravní infrastruktury, neboť existuje předpoklad, že vytvoření nových dopravních spojení a zlepšení dostupnosti může pomoci ve zvýšení konkurenceschopnosti postižených regionů. Chybějící spojení či dokonce absence celé dopravní sítě výrazně snižuje potenciální produktivitu regionu. Rozvoj je dle autorů závislý na vyváženém spolupůsobení soukromé a veřejné sféry, jejich investicích a vzájemných interakcích.

Vláda má dvě možnosti, jak ovlivnit regionální rozvoj pomocí dopravních investic. První přístup je pasivní, kdy investice do dopravní infrastruktury je reakcí na neefektivní rozvoj, zpravidla způsobený nadměrným působením soukromého sektoru a naopak malou spoluúčastí veřejné sféry. Druhý přístup je aktivní, kdy investice do dopravní infrastruktury představují katalyzátor národního či regionálního růstu vyvolávající příliv soukromých investic. Tuto strategii lze však považovat za riskantní, neboť nelze přesně odhadnout, jak soukromý sektor na zlepšení veřejné dopravní infrastruktury zareaguje a jaké budou reálné efekty investice. Existuje řada případů

z mnoha zemí, kde se projekty z oblasti dopravní infrastruktury neseťkaly s úspěchem z důvodu nedostatečné pozitivní odezvy soukromé sféry. Vliv dopravní infrastruktury na soukromý sektor se v krátkodobém horizontu projevuje ve stavebnictví, nepřímopak ve všech odvětvích souvisejících s dodávkou materiálu apod. Často přehlíženým negativním efektem je však tzv. vytěšňování, kdy potřeba financovat dopravu s sebou přináší nárůst úrokových sazeb a pokles investic. Z dlouhodobého hlediska se nejvíce projevuje vliv provozu a údržby dopravní infrastruktury, což vyžaduje nepřetržité náklady a zároveň zaručuje poptávku po těchto službách.

Dle autorů je dopravní infrastruktura důležitým prvkem výrobních procesů. Její zkvalitnění pro regionální ekonomiku znamená, že může produktivněji využít soukromých výrobních faktorů. Stručně řečeno lepší dopravní infrastruktura znamená dosažení stejné úrovně produkce s použitím menšího kapitálu a pracovní síly.

Zmíněny jsou také distribuční a generativní efekty, jejichž posouzení závisí na velikosti vymezeného území. Příkladem může být vnitrostátní letiště, které projde modernizací a tím se zvýší letecký provoz v dané zemi. Zároveň to ale může způsobit reorganizaci letecké dopravy na vyšší, mezinárodní úrovni, a ostatní země zaznamenají pokles letového provozu. Generativní efekt může být pouze zdánlivý v případě, že je posuzovaná oblast vymezená příliš úzce. Nelze samozřejmě tvrdit, že generativní efekt je ve všech případech pouhou iluzí, ale platí, že generativní účinky se snižují s velikostí posuzované oblasti.

### **Kato, S.: Development of Large Cities and Progress in Railway Transportation. (1996)**

Japonská ekonomika dosáhla prudkého růstu po první světové válce díky těžkému a chemickému průmyslu soustředěnému ve velkých městech. V Tokiu, Osace a v dalších centrech se koncentrovalo bohatství i populace, což vedlo k růstu městského prostoru. V tehdejší době byla v Japonsku ve velkém rozsahu využívána železniční doprava, u níž nastal kvalitativní rozvoj mezi dvacátými a třicátými léty 20. století. Páteřní síť národní železnice v oblasti Tokia utvořila základní infrastrukturu pozdější tokijské kolejové dopravy. Městská samospráva zavedla v ulicích Tokia tramvaje, zatímco soukromí železniční dopravci a národní železniční společnost prodloužili stávající linky z okrajů center na předměstí. Parní lokomotivy postupně nahradily

elektrické (elektrifikace železnice probíhala v Japonsku již ve dvacátých letech). Původně měla elektrifikovaná železnice tramvajovou specifikaci a vedla podél silnic, postupně byla zrychlena a zdokonalena díky vylepšeným kolejnicím či navýšení počtu vozidel. Soukromé železniční společnosti postupně zaujímaly stále větší místo na trhu a v některých případech byly úspěšnější než národní železniční společnost. Dokázaly zvyšovat přepravní výkony a poptávku cestujících tím, že skupovaly pozemky podél svých tratí a následně je nabízely jako stavební parcely. Dále v těchto oblastech budovaly obchodní domy a rozvíjely turistický ruch, čímž podněcovaly cestování obyvatel vlakem. Soukromé železniční společnosti měly pro rozvoj městských oblastí v Japonsku obrovský význam. Přímo v Tokiu byly první tratě pro elektrické tramvaje plánovány již v roce 1880. O 40 let později dosáhla délka tramvajových linek ve městě 140 km, ve třicátých letech 20. století to bylo již 210 km. Průměrně bylo v Tokiu denně přepraveno 1,3 milionu cestujících. Obyvatelé přijali cestování městskou hromadnou dopravou za své, postupem času však začaly být v celé infrastruktuře kladeny větší nároky na kvantitu než na kvalitu. Problémy se také vyskytly s neúměrně velkým počtem soukromých dopravců zajišťujících provoz tramvajových linek ve městě. To vedlo k diskuzi o sjednocení tokijského dopravního systému a vytvoření nové dopravní politiky na základě zkušeností z Evropy. Výsledkem bylo mj. zahájení provozu metra, první linka o délce 2,2 km byla zprovozněna roku 1927. Další linka vedla o sedm let později pod rušnou obchodní zónou, což demonstruje vazbu dopravy a obchodních aktivit. V japonských městech se spojení dopravy, městského života, bydlení a obchodu stalo určujícím prvkem dalšího rozvoje.

**Abeyratne, R.: The environmental impact of tourism and air transport on the sustainable development of small island developing states. (1999)**

V roce 1993 přijalo Valné shromáždění OSN opatření na ochranu ostrovních rozvojových zemí. Malé rozvojové ostrovní státy (SIDS) se musí vypořádat s řadou problémů, které řeší všechny rozvojové země, ale také s hrozbou přírodních katastrof či křehkostí ekosystémů, a především s geografickou odlehlostí. Právě špatná dopravní dostupnost způsobuje odstavení od tržních center a omezený vnitřní trh. Malá rozloha často tyto země odsuzuje k postavení na periferii. SIDS mají zpravidla zranitelné ekonomiky postrádající diverzifikaci, které nejsou schopny udržitelného rozvoje, neboť



se těžko přizpůsobují měnícím se nákladům a cenám na mezinárodních trzích. Státy tohoto typu musí vytvářet a naplňovat středně- a dlouhodobé plány udržitelného rozvoje, což závisí na vzájemné spolupráci a výměně poznatků a informací v rámci ostatních rozvojových ostrovních států. Jednu z klíčových rolí hraje turismus a cestovní ruch, který je hnacím motorem tamních ekonomik a zpravidla bývá spjat s leteckou dopravou. Opatření přijaté Valným shromážděním OSN nastiňuje, jak by SIDS měly postupovat, jakou strategii zvolit a jak vhodně podpořit svůj rozvoj pomocí sektorů dopravy a cestovního ruchu.

Po liberalizaci v letecké dopravě je třeba řešit otázku, zda chránit vlastní národní dopravce, nebo umožnit neomezený přístup zahraničním dopravcům. SIDS musí zvážit ekonomické výhody, které jim může otevření svých letišť v souladu s liberalizací letecké dopravy přinést. Na druhou stranu si podpora cestovního ruchu prostřednictvím letecké dopravy žádá nezbytné investice. Jedním z nejvýznamnějších počínů byl barbadoský summit karibských SIDS v srpnu 1995, kde delegáti přijali Deklaraci zásad a akční plán v oblasti cestovního ruchu, obchodu a dopravy. Jedním z cílů je udržitelná, efektivní, rentabilní a kvalitní námořní a letecká doprava. Řada karibských ostrovních států disponuje vlastní národní leteckou společností, která případně provozuje své služby i v rámci okolních zemí. Také v Tichém oceánu je výskyt domácích leteckých dopravců na přijatelné úrovni, ale je doporučen jejich nárůst, neboť předpokladem je dle zprávy vzestupný trend turistického ruchu v této oblasti na konci 20. století. Jiná je situace v případě afrických rozvojových států, které jsou geograficky rozptýleny a leteckou dopravou nejsou propojeny navzájem.

Environmentální problémy, které musí SIDS při realizaci rozvojových programů řešit především, jsou ztráta půdy v důsledku rozšiřování letišť a hotelů, dopady na floru a faunu, znečištění vod a vliv na celkovou místní biodiverzitu. Stěžejním aspektem je dodržení tří základních hledisek – ekonomického, sociálního a environmentálního. Aby byla zachována rovnováha mezi pokrokem a trvale udržitelným rozvoje, musí se SIDS zabývat všemi třemi faktory. Jedná se o spojené nádoby, kdy pro rozvoj turistického ruchu je třeba podpořit leteckou dopravu, avšak jen do té míry, aby nedošlo k poškození životního prostředí, na němž je turismus v SIDS založen. Základem úspěšného nastartování rozvoje SIDS je vzájemná spolupráce a přístup k novým

trendům v letecké dopravě, které by pomohly minimalizovat náklady. Rozvojové ostrovní státy jsou ukázkovým příkladem toho, že doprava může představovat klíčový faktor rozvoje a fakticky je jedním z určujících prvků fungování státu, který má z hlediska dostupnosti nevýhodné geografické dispozice.

## 10. Zhodnocení vybraných teoretických konceptů

Předchozí kapitoly se zabývaly působením dopravy na regionální rozvoj jak z teoretického hlediska, tak i z pohledu reálných příkladů ve světě. Z uvedených studií, analýz, teorií a výzkumů českých i zahraničních autorů lze vybrat některé poznatky, které shrnuje tato kapitola.

Jednotný názor panuje v tom, že doprava má bez výjimky nepopiratelný vliv na region, v němž je provozována. Stejně tak lze s jistotou předpovědět její vliv tam, kde je plánována dopravní investice či zavedení nového druhu dopravy. V jednotnosti názorů se již autoři rozcházejí při posouzení, zda se jedná o efekt pozitivní či negativní. V některých odborných pracích je uváděn i vliv neutrální, ovšem ten existuje pouze v případě jedné konkrétní vazby, nikdy nepůsobí obecně. Proto lze nulový efekt z hlediska komplexního vlivu dopravy na region a jeho rozvoj zanedbat. Doprava tedy na prostor a procesy v něm probíhající působí vždy a její vliv nikdy nelze označit za zcela neutrální. Dříve doprava platila např. za jeden z lokalizačních faktorů průmyslu, což už je v současné době sice překonáno, nicméně své výjimečné postavení si mezi dalšími sektory národního hospodářství drží doprava dodnes.

Regionální rozvoj jako takový lze poměrně dobře řídit a usměrňovat pomocí regionální politiky. Doprava či dopravní investice jsou brány za jeden z nejsilnějších nástrojů a klíčový faktor pro stimulaci ekonomického růstu. Je-li regionální rozvoj chápán jako zvyšování potenciálu regionu a jeho následné využívání, často se právě bez dopravních investic neobejde. Jasně to dokládají i vládní dokumenty (např. politika územního rozvoje), v nichž se doprava objevuje jako nutná podmínka rozvoje. Je však třeba zdůraznit, že doprava samotná je podmínka nedostačující. Dopravní investice nemá požadovaný efekt bez spoluúčasti vhodné politiky, která musí být volena adekvátně daným podmínkám. Je také doporučeno předem zhotovit důkladnou analýzu, která jednotlivé dopravní projekty posoudí a vyhodnotí co možná nej přesněji předpokládaný dopad dopravní investice na daný region.

Dopravní infrastruktura napomáhá vytváření nových ekonomických aktivit ve svém okolí. Pokud se jedná o činnosti nově vznikuvší, jde o generativní efekt. Objeví-li se nová činnost v území pouhou relokací z jiného místa, jedná se o distribuční efekt. Při rozhodnutí, o jaký z těchto dvou efektů jde, může hrát vliv i velikost zkoumaného

území. Při zaměření na jeden region, v němž po otevření nového úseku dálnice vzniknou např. čtyři nová pracovní místa, lze hovořit o generativním efektu investice do silniční dopravy. Při rozšíření zájmového území o sousední region však může vyjít najevo, že v něm současně došlo k zániku čtyř totožných pracovních míst. Je tak třeba přehodnotit původní stanovisko a označit efekt nové dálnice za distribuční. V postiženém regionu se pak ještě může hovořit o tzv. odsávacím efektu – nově zprovozněný úsek dálnice v regionu A „odsál“ určité množství ekonomických aktivit z regionu B. Pracovní místa tak fakticky nezanikla, pouze se přesunula do konkurenčního regionu, který získal díky investici do dopravy výhodu nad svým sousedem. Úlohou geografů by v těchto případech mělo být vnímání prostoru jako provázaného celku a chápání procesů v širších souvislostech.

## 11. Případová studie: Pardubický kraj

V Pardubickém kraji se vyskytují všechny druhy dopravy, možnosti dopravního vlivu na regionální rozvoj jsou tedy poměrně široké. Vzhledem ke geografickému rozmístění jednotlivých druhů dopravy lze předpokládat jejich různou intenzitu působení v prostoru. V západní části kraje je situována letecká a vodní doprava, měla by tedy v tomto území působit silněji, východní část území by zase měla více ovlivňovat doprava silniční a železniční.

Díky své poloze v rámci ČR se dá Pardubickému kraji přisoudit tranzitní charakter, významné je zejména západo-východní spojení. Z tohoto hlediska mají zásadní roli I. tranzitní železniční koridor a silnice I/35, která však již kapacitně nedostačuje a nevyhovuje ani požadavkům na bezpečnost. Jedním z nejpálčivějších dopravních problémů kraje je odkládání výstavby plánované rychlostní komunikace R35, která by měla odlehčit přetížené dálnici D1 a též ulevit provozu na zmíněné silnici I/35. Tato komunikace má strategický nadnárodní význam, neboť její úlohou je mj. zprostředkovat propojení „západního“ a „východního“ dopravního systému Evropy, je součástí dopravní sítě TEN-T. Důležitost současné dopravní tepny I/35 pro Pardubický kraj zvýrazňuje geografická blízkost Hradce Králové a dosud přetrvávající historická vazba na toto město (centrum tehdejšího Východočeského kraje). Důkazem propojenosti a hospodářské spolupráce obou krajů může být ukazatel množství přepravených věcí po silnici s místem nakládky v Pardubickém kraji. V roce 2012 bylo největší množství věcí přepraveno v rámci kraje (tj. bylo v kraji naloženo i vyloženo) – hmotnost věcí činila 8 517 tis. tun (*Ministerstvo dopravy, 2013a*). Avšak z hlediska přepravy do ostatních krajů ČR byl nejsilnějším přepravním proudem ten s místem vykládky v kraji Královéhradeckém – 1 058 tis. tun (*Ministerstvo dopravy, 2013a*). Významnou roli z hlediska vazeb mezi oběma kraji hraje dálnice D11 z Hradce Králové do Prahy. Cestující především z východní části Pardubického kraje mířící do hlavního města využívají k napojení na dálnici D11 převážně silnici I/35. Mezikrajová provázanost a spolupráce panuje též na poli veřejné dopravy, v obou krajích funguje integrovaný dopravní systém IREDO (integrovaná regionální doprava). Jedná se o tarifní systém, v němž fungují všichni dopravci provozující veřejnou autobusovou a regionální železniční dopravu (*OREDO, 2014*). Dalším pojítkem mezi oběma kraji, byť

spíše formálním, je fakt, že společně s krajem Libereckým tvoří region soudržnosti Severovýchod (NUTS 2).

Zanedbatelný není ani severo-jihní směr zprostředkující dopravní spojení se sousedním Polskem. To je uskutečňováno především po silnici I/43 vedoucí z Králíků do Brna, avšak její parametry jsou rovněž nevyhovující. V severní části kraje je to způsobeno především charakterem reliéfu (Orlické hory), kdy jsou četná převýšení překonávána serpentiniami. V současné době probíhají vyhledávací studie za účelem navržení variant pro přeložku silnice I/43. Předpokládá se totiž, že dopravní funkce této komunikace se po uvedení rychlostní komunikace R35 výrazně zvýší. Silnice I/43 by měla plnit funkci přivaděče na R35 a zároveň spojnice na nadřazenou silniční síť Polské republiky. V jižní části kraje je silnice I/43 problematická z důvodu absence odbočovacích pruhů, úzké krajnice apod. Negativní dopady na bezpečnost a životní prostředí jsou zde zřejmé, neboť komunikace prochází několika obcemi. Dotazníkové šetření, které zpracovala Místní akční skupina Svitava jako podklad pro tvorbu nové plánovací strategie, poukázalo na nevyhovující stav silnice I/43. Zejména v obcích Březová nad Svitavou a Brněnec se ve velké míře vyskytly připomínky občanů k velkému provozu na silnici I/43, která obcemi prochází, a k jejímu negativnímu vlivu na životní prostředí. Mezi nejčastějšími návrhy na zlepšení současného stavu se objevovalo vybudování obchvatu (*MAS Svitava, 2013*). Je však pravděpodobné, že k tomuto kroku v nejbližších letech nedojde, tento záměr není obsažen v návrhu plánovaných staveb ŘSD. Možným řešením by byl přesun tranzitní dopravy na plánovanou rychlostní komunikaci R43, která by se na území Pardubického kraje nedaleko Starého Města u Moravské Třebové měla napojit na plánovanou R35. Z hlediska severo-jihního spojení v kraji je třeba zmínit též železniční trať regionálního významu č. 024 vedoucí z Ústí nad Orlicí přes Letohrad do Lichkova na hranici s Polskem. Odtud pokračuje dále do polského Międzyzlesie.

Silniční doprava hraje nejdůležitější roli v plošné obsluze území. Veškeré stavby, které v Pardubickém kraji byly, jsou či teprve budou realizovány, uvádí následující tabulka. V dalších kapitolách jsou vybrané projekty popsány blíže včetně efektů, které přináší či které jsou od nich očekávány.

Tab. 1: Přehled dopravních staveb v Pardubickém kraji

<b>Stavby plánované</b>	<b>Termín zahájení stavby</b>	<b>Termín dokončení stavby</b>	<b>Stav k</b>
Silnice I/2 Pardubičky - Sezemice	X	X	03/2014
Silnice I/36 Pardubice, Trnová - Fáblovka - Dubina	2016	2019	03/2014
Silnice I/36 Sezemice - obchvat	X	X	03/2014
Silnice I/36 Časy - Holice	X	X	03/2014
Silnice I/2 Pardubice - jihovýchodní obchvat	X	X	11/2013
Rychlostní silnice R35 Ostrov - Staré Město	X	X	11/2013
Silnice I/37 - MÚK Palackého, dostavba	03/2016	12/2016	11/2013
Rychlostní silnice R35 Časy - Ostrov	11/2014	11/2017	09/2013
Silnice I/11 Žamberk - obchvat	X	X	08/2013
Silnice I/37 Chrudim - obchvat, úsek křiž. I/17 - Slatiňany	X	X	06/2013
Silnice I/43 Hradec nad Svitavou - Lačnov	X	X	06/2013
Rychlostní silnice R35 Opatovice - Časy	11/2014	12/2017	04/2013

<b>Stavby ve výstavbě</b>	<b>Termín zahájení stavby</b>	<b>Termín dokončení stavby</b>	<b>Stav k</b>
Silnice I/37 Chrudim obchvat, úsek Medlešice - silnice I/17	03/2013	06/2016	03/2014
Rychlostní silnice R35 Sedlice - Opatovice, dostavba estakády	06/2010	12/2015	03/2014
Silnice I/37 MÚK Stěblová	10/2013	12/2014	03/2014
Silnice I/37 Pardubice - Trojice	10/2012	11/2016	02/2014

<b>Stavby uvedené do provozu</b>	<b>Termín zahájení stavby</b>	<b>Uvedeno do provozu</b>	<b>Stav k</b>
Silnice I/37 Březhrad - Opatovice	04/2010	04.07.2013	07/2013
Silnice I/37 Trhová Kamenice - most ev. č. 37-041	04/2011	31.07.2012	07/2012
Silnice I/37 Hrobice - Ohrazenice	11/2009	05.05.2012	05/2012
Silnice I/35 Holice - Obchvat	10/2006	03.12.2008	12/2008
Rychlostní silnice R35 Sedlice - Opatovice	11/2006	27.11.2009	11/2009
Silnice I/43 Opatov - obchvat	03/2008	11.11.2009	11/2009

<b>Vyhledávací studie</b>	<b>Termín zahájení stavby</b>	<b>Termín dokončení stavby</b>	<b>Stav k</b>
Silnice I/43 Lanškroun - Dolní Lipka	X	X	08/2013
Silnice I/43 Mladějov - Lanškroun	X	X	08/2013
Silnice I/14 Česká Třebová - Opatov (I/43)	X	X	08/2013
Silnice I/17 Heřmanův Městec - Bylany	X	X	09/2013
Silnice I/36 Holice - Čestice	X	X	08/2013

Zdroj: ŘSD, 2014a

Další tabulka prezentuje výsledky sčítání dopravy z roku 2010. Vybrány jsou ty úseky silnic I. třídy, které prochází zastavěnou částí měst Pardubického kraje a byla na nich naměřena nejvyšší intenzita dopravy. Převážně u menších měst je zřejmé, že vysoké počty projíždějících vozidel generuje nežádoucí tranzitní doprava. Tyto údaje poukazují na potřebu stavby obchvatů, případně realizaci rychlostních komunikací R35 a R43. Dále je uvedeno, zda městem prochází tranzitní železniční koridor. Železniční doprava může částečně ulevit provozu na silnicích a též se zapojit do přepravy některých nákladů, které jsou převáženy pomocí nákladních vozidel. Proto je přítomnost tranzitního koridoru pro město výhodou.

*Tab. 2: Nejvyšší intenzity dopravy ve městech Pardubického kraje, jimiž prochází silnice I. třídy*

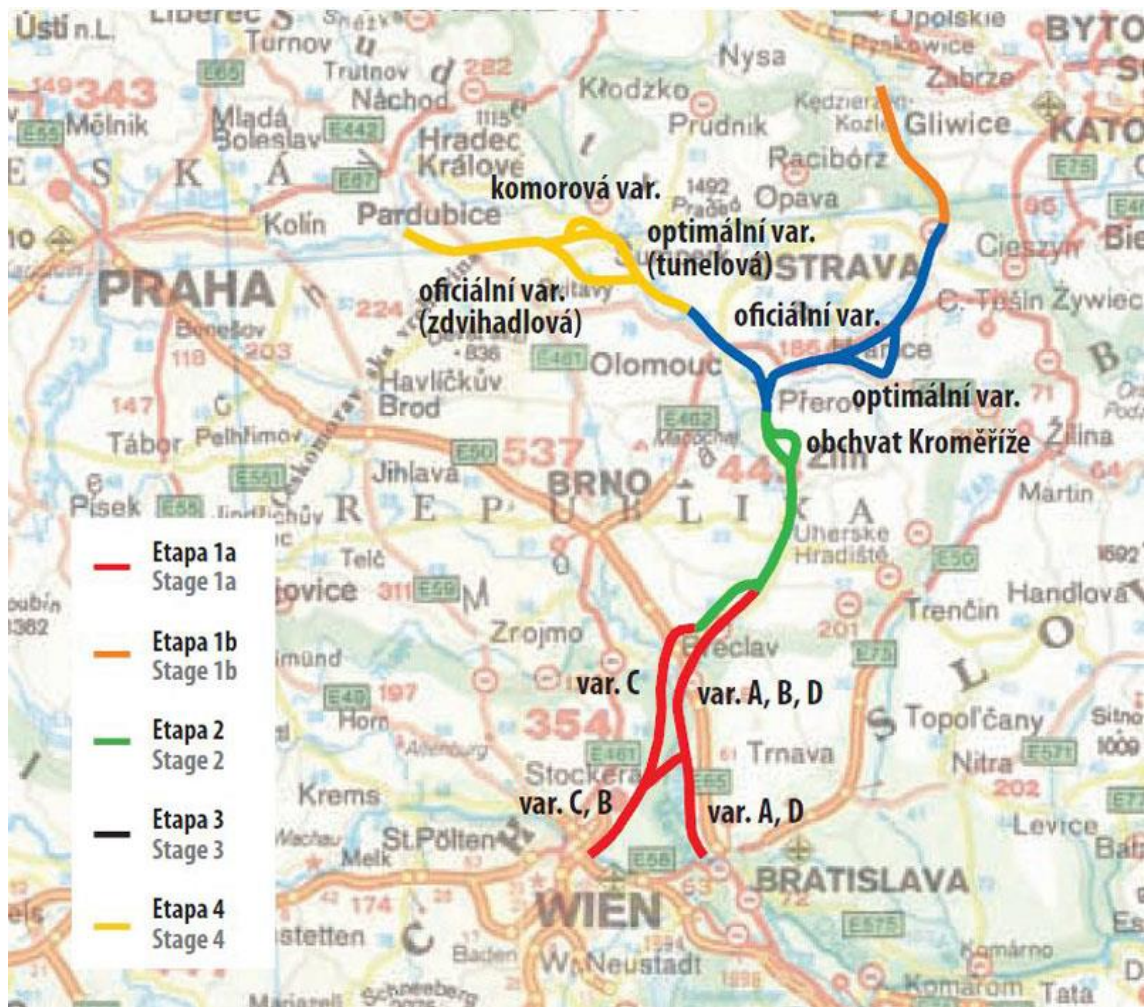
Město	počet obyvatel (k 31. 12. 2012)	roční průměr denních intenzit dopravy	silnice	trasa tranzitního železničního koridoru
Pardubice	89 467	23 909	I/37	ano
Litomyšl	10 178	19 515	I/35	ne
Pardubice	89 467	19 000	I/36	ano
Vysoké Mýto	12 429	18 475	I/35	ne
Svitavy	17 027	14 953	I/34	ano
Chrudim	23 182	14 155	I/17	ne
Pardubice	89 467	13 446	I/2	ano
Slatiňany	4 201	12 782	I/37	ne
Lanškroun	10 124	11 476	I/43	ne
Svitavy	17 027	11 313	I/43	ano
Přelouč	9 057	11 267	I/2	ano
Sezemice	3 604	11 006	I/36	ne
Ústí nad Orlicí	14 472	10 975	I/14	ano
Moravská Třebová	10 491	10 208	I/35	ne
Heřmanův Městec	4 830	9 562	I/17	ne
Polička	8 903	8 881	I/34	ne
Lázně Bohdaneč	3 355	8 730	I/36	ne
Žamberk	6 057	8 025	I/11	ne
Česká Třebová	15 892	7 618	I/14	ano
Nasavrky	1 659	7 566	I/37	ne
Březová nad Svitavou	1 748	6 412	I/43	ano
Hrochův Týnec	2 007	6 203	I/17	ne
Hlinsko	9 972	5 846	I/34	ne
Králíky	4 444	4 470	I/43	ne
Jablonek nad Orlicí	3 301	3 674	I/11	ne

*Zdroj: ČSÚ, 2013; ŘSD, 2010*



Zvláštní pozornost je věnována projektu vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe. Jedná se o nadnárodní evropský projekt s dlouhou historií, počátky sahají do roku 1938 (*Vodní koridor Dunaj – Odra – Labe, 2014a*). Jeho realizace je však komplikovaná a zdoluhavá kvůli rozsáhlosti a problematickému financování. S vodním koridorem Dunaj – Odra – Labe počítá i plán transevropské dopravní sítě TEN-T z roku 2009. Přesto chybí konkrétní návrh financování a není vyjasněna otázka investora, na čemž dosud projekt vázne. Existuje však plán vedení trasy, případně jejích alternativ. Geografické podmínky ČR a její říční síť jsou pro realizaci vodního koridoru určující, největší předností je přítomnost nejnižšího bodu evropského rozvodí mezi Dunajem a Odrou, kterým je Moravská brána. Projekt je rozdělen do čtyř etap, úsek v Pardubickém kraji by měl být realizován až jako poslední. Na území Pardubického kraje koridor vede severně kolem Moravské Třebové a jižně míjí Lanškroun. Dále prochází mezi Českou Třebovou a Ústím nad Orlicí, jižně obchází Choceň a západně pokračuje do severovýchodní oblasti Pardubic, kde se napojuje na Labe. V současné době je na území plánované trasy vydána stavební uzávěra. V územně plánovacích dokumentacích je území koridoru chráněno formou územní rezervy (*Vodní koridor Dunaj – Odra – Labe, 2014b*). I přes značnou nejistotu, zda vůbec a případně kdy bude projekt dokončen, je vhodné nastínit jeho předpokládané přínosy. Využití vodní dopravy je preferováno pro přepravu velkých objemů zboží nebo hromadných substrátů na velké vzdálenosti. Existence vodního koridoru by napomohla výrazné úspoře nákladů a rozšíření trhu pro místní exportéry. Došlo by k rozvoji průmyslových odvětví využívajících k přepravě surovin a výrobků vodních cest. Většina těchto oborů zaměstnává kvalifikované pracovníky, čímž by se zlepšila životní úroveň v regionu a samozřejmě by se též zvýšila zaměstnanost. Velké množství pracovních pozic by generovala samotná příprava záměru, tvorba projektové dokumentace apod. Environmentálním přínosem je zabezpečení dodávek vody pro území podél trasy vodního koridoru. Zajištění vodní bilance území znamená ochranu před povodněmi či nalepšení vodohospodářských poměrů v obdobích sucha. Jde možná o přínos, který bude doceněn teprve časem, naplní-li se prognózy větší extremity počasí a povodně či naopak období sucha se budou objevovat s vyšší četností. Vodní doprava je též ekologická a tudíž v souladu s českou i evropskou dopravní politikou. Koridor napomůže vytvoření nových stanovišť rostlin a živočichů. Pozitivní dopad se předpokládá v oblasti cestovního ruchu a

rekreace. Vodní cesta napomůže růstu místní ekonomiky a vytváření malých podnikatelských aktivit podél její trasy (přístavy, ubytovací a rekreační zařízení apod.).



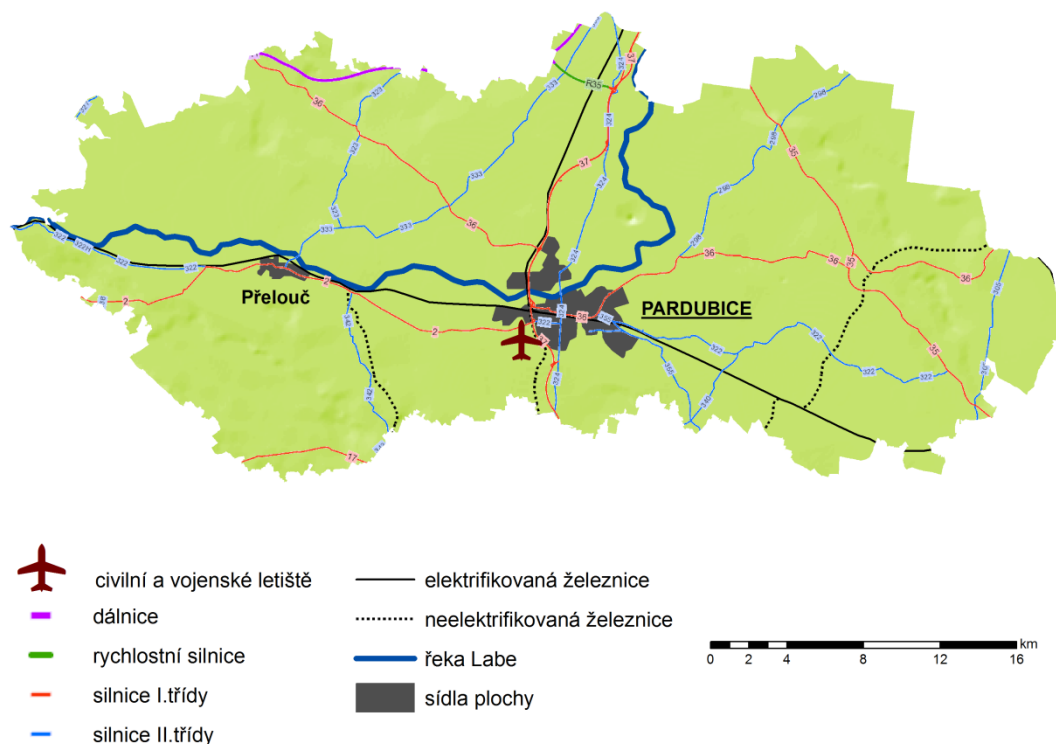
Obr. 10: Plán vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe s vymezením možných variant (zdroj: vodní koridor Dunaj – Odra – Labe, 2014c)

Pro potřebu bližšího poznání dopravy v Pardubickém kraji je lepší rozdělit zájmové území na menší celky, velikostně vhodnými se jeví okresy. Existuje předpoklad, že okresní města disponují jakožto regionální centra dobrou dopravní obslužností, neboť tvoří centra spádovišť. Za základní druhy dopravy lze považovat silniční a železniční dopravu, okresní města by tedy zpravidla měla ležet na silnici první třídy a železniční trati nadregionálního významu. Zda je tento předpoklad skutečně v reálu naplněn odpovídá následující charakteristika všech čtyř okresů s akcentem na sektor dopravy. Pozornost je věnována také průmyslovým zónám, především těm s větší rozlohou, které jsou nástrojem k podpoře hospodářského růstu zejména v okresech s vysokou

nezaměstnaností. Jednou ze základních podmínek dobře fungující průmyslové zóny je dobrá dopravní dostupnost. Na úvod jsou vždy uvedeny základní údaje a vybrané charakteristiky okresu, které jsou čerpány z ČSÚ a jsou platné vždy k 31. 12. 2012, případně se jedná o vlastní výpočty.

### 11.1 Okres Pardubice

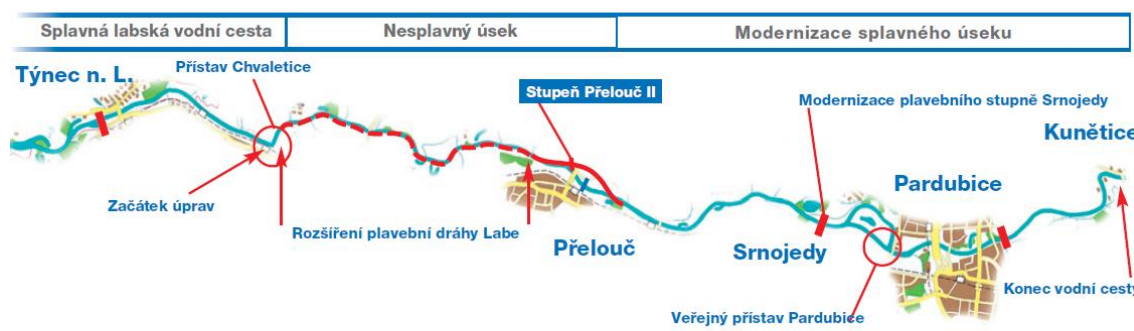
<b>Rozloha:</b>	880 km <sup>2</sup>
<b>Počet obcí / z toho měst:</b>	112 / 8
<b>Počet obyvatel:</b>	168 237
<b>Hustota zalidnění:</b>	191 osob/km <sup>2</sup>
<b>Míra registrované nezaměstnanosti:</b>	7,16 %
<b>Délka silnic a dálnic:</b>	786 km



Obr. 11: Základní dopravní síť okresu Pardubice (zdroj: ArcČR 500, 2013; vlastní úpravy)

Krajské a okresní město Pardubice je jednoznačným centrem zájmového území s největším počtem obyvatel a dobrou občanskou vybaveností. Jeho poloha na řece Labi umožňuje provozování vodní dopravy, i když jen pro menší lodě. Labe je pro vodní

dopravu mezinárodního významu splavné od Chvaletic, ovšem do budoucna se uvažuje o splavnění právě až do krajského města. Tento záměr je zanesen i v Politice územního rozvoje ČR 2008 (viz strana 27). Projekt závisí na vybudování nového plavebního stupně II v Přelouči za předpokládané investice přesahující 2,3 mld. Kč (*Ředitelství vodních cest ČR, 2006*). Tato stavba doposud naráží na odpor ekologických aktivistů, neboť částečně prochází biocentrem Slavíkovy ostrovy. Přestože projekt úspěšně prošel procesem EIA a stavba byla těsně před zahájením, ministerstvo životního prostředí v roce 2007 vydalo nařízení k zastavení stavby. Toto nařízení o rok později potvrdil i Nejvyšší soud (*iDnes.cz, 2012*). V Pardubicích přitom mají vzniknout dva přístavy – nákladní v Srnojedech a osobní ve Svítkově. Právě vybudování plavebního stupně II v Přelouči je pro realizaci pardubických přístavů podmiňující.



Obr. 12: Plán nového plavebního stupně II v Přelouči umožňujícího splavnost Labe do Pardubic (zdroj: Ředitelství vodních cest ČR, 2006)

Potenciál přístavu pro město i široké okolí je obrovský. Osobní přístav by významně pozvedl úroveň cestovního ruchu, nákladní přístav by především generoval nová pracovní místa. Nákladní říční, říčně-námořní i osobní lodě by tak mohly z Pardubic plout po celé Evropě. Pardubice by se staly místem, které dokáže propojit dopravu silniční, železniční, vodní i leteckou. Pozitivním efektem by tedy bylo zvýšení zaměstnanosti a posílení atraktivity lokality pro investory a přepravce. Možnost distribuce nákladů prostřednictvím libovolného druhu dopravy je nespornou výhodou, která může do jedné lokality přilákat výrobce zcela rozličných odvětví. Proto je prosazení realizace projektu splavnění Labe prioritou nejen města Pardubice, ale též celého kraje. Další možné přínosy mohou souviset s realizací veřejného logistického

centra v souladu s PÚR ČR 2008. Toto centrum by se mělo nacházet v oblasti Pardubice – Hradec Králové, přesná lokalita je tedy prozatím neznámá. VLC má pomoci naplnění principu komodality a začlenit se do struktury evropských logistických center (*PÚR ČR, 2008*). Je třeba zmínit i eventuální přínosy vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe a jeho předpokládané napojení na Labe severovýchodně od Pardubic.

Dalším důležitým prvkem pro celý region je pardubické letiště, které se nachází na jihozápadním okraji města. Jedná se o regionální letiště se statutem veřejného mezinárodního letiště se smíšeným vojenským a civilním provozem. Původně čistě vojenské letiště začalo být využíváno pro civilní provoz v roce 1995 díky povolení ministerstva obrany. Civilním provozovatelem letiště je od začátku společnost East Bohemian Airport a.s. (EBA), jejímž vlastníkem je Město Pardubice (*Letiště Pardubice, 2014*). Vzhledem k potenciálu letecké dopravy podporovat ekonomický růst regionu se přítomnost mezinárodního letiště jeví jako velká příležitost, což potvrzuje i analýza společnosti KPMG zpracovaná pro společnost EBA. Tuto analýzu si vyžádala Rada Pardubického kraje a město Pardubice jako podkladový materiál pro rozhodnutí o případné výstavbě nového terminálu pro civilní část letiště. Na jejím základě bylo rozhodnuto o potřebě výstavby nového terminálu za investice 250 milionů korun v co nejkratší možné době (*Pardubice, 2013*). Analýza porovnávala pardubické letiště s dalšími regionálními letišti v ČR (Brno, Ostrava, Karlovy Vary) a vyplývá z ní, že Pardubice mají největší potenciál dalšího rozvoje a tudíž příznivého ekonomického vlivu na region. Největšími výhodami jsou dojezdová vzdálenost z města pouhých 5 km, dobrá dopravní dostupnost veřejnou dopravou, 500 parkovacích míst s parkovným zdarma a dobrá návaznost na železniční dopravu (I. tranzitní koridor) či na dálnici D11, což umožňuje rychlé spojení do Prahy. To je vítaným přínosem hlavně pro zahraniční pasažéry, kteří míří za cestovním ruchem. Manažeři a potenciální investoři se zájmem rozvíjet své aktivity v Pardubickém kraji mají možnost přiletět přímo do Pardubic, odkud je další jízda v rámci kraje po silnici nebo železnici otázkou nanejvýš desítek minut cestovního času (*iDnes.cz, 2013*). Časová úspora a samotná existence letiště je nesporně jednou z výhod při oslovení potenciálních investorů. Vedle sféry cestovního ruchu či podnikání může z rozšíření letiště Pardubice profitovat i oblast kultury a sportu. V neposlední řadě je mezi výhodami pardubického letiště třeba jmenovat jeho polohu v rámci ČR přibližně „uprostřed“.

Pardubice nemají bezprostřední napojení na dálnici, D11 z Hradce Králové do Prahy je vzdálená přibližně 20 km. Důležitá je silnice I/37 spojující krajské město s Hradcem Králové a Chrudimí. Tato tři města tvoří sídelní regionální aglomeraci, přičemž zmíněná silnice představuje její pomyslnou osu. Severně od Pardubic u Opatovic nad Labem silnice I/37 protíná formou mimoúrovňové křižovatky dobudovanou část silnice R35, která funguje jako přivaděč na dálnici D11. Zbývající úseky R35 směrem na východ jsou zatím v přípravné fázi. Významná je pro Pardubice též silnice I/36, která umožňuje východním směrem napojení na I/35 v Holicích, západně zase vede do Lázní Bohdaneč a dále na dálnici D11. Širší oblast kolem Opatovic nad Labem má dopravně velký význam, po dokončení plánované výstavby rychlostní komunikace R35 by mělo dojít k převzetí provozu z přetížené silnice I/35, což patrně povede k oslabení vazby na Hradec Králové, neboť již nebude nutný průjezd tímto městem. Z tohoto pohledu nelze vyloučit distribuční efekt silnice R35. Pardubice nedisponují silničním obchvatem, avšak doprava ve městě dosahuje zatím únosné míry. Přesto dochází z důvodu nutnosti průjezdu městem k časovým ztrátám a vyšší je také bezpečnostní riziko pro chodce atd. Na západním okraji města již proběhla první fáze rozšíření stávající silnice I/37 o další jízdní pruh, neboť se do budoucna očekává nárůst provozu v souvislosti s napojením na D11 prostřednictvím R35 od Opatovic nad Labem. Druhá fáze by měla být zahájena v roce 2014 (*ŘSD, 2014a*). Přínosy stavby budou v plynulosti provozu a snížení bezpečnostních rizik. Východní část krajského města by se měla dočkat severo-j jižního obchvatu sestávajícího z dvou plánovaných projektů – jihovýchodního obchvatu a úseku Pardubice, Trnová – Fáblovka – Dubina. I zde dojde k významné úspoře cestovního času, odvedení veškeré tranzitní dopravy z centra města a zvýšení bezpečnosti se zmenšením negativních dopadů na životní prostředí (*ŘSD, 2014b*). Jihovýchodní obchvat navíc bude dalším přínosem pro pardubické mezinárodní letiště, které bude ještě lépe dopravně dostupné. Dalším plánovaným projektem na území města je dostavba mimoúrovňové křižovatky Palackého na silnici I/37 na plnohodnotnou deltovou křižovatku (*ŘSD, 2013a*).

Na území okresu Pardubice se nachází další plánované silniční stavby, které jsou však zatím ve fázi vyhledávacích studií bez určeného termínu zahájení prací. Prognóza jejich vlivu na regionální rozvoj je proto v současné době irelevantní.

Z hlediska železniční dopravy je nejvýznamnější trať I. tranzitního koridoru č. 010 z Kolína do České Třebové. Důležité je též spojení Pardubic s Hradcem Králové po trati č. 031. Výborná dostupnost Pardubic po železnici je velkou výhodou z mnoha hledisek – jedná se o vítaný přínos u investorů, umožňuje denní dojížděku do zaměstnání či do škol, čímž posiluje postavení města jakožto dominantního jádra, profituje z ní též pardubické letiště. Cesta z letiště na hlavní nádraží trvá pomocí MHD pouhých 14 minut (*IDOS, 2014*), odtud se lze dostat vlakem přibližně za hodinu do centra Prahy. Přítomnost železničního koridoru je pozitivem z hlediska průmyslových zón, neboť dobrá dopravní dostupnost je pro potenciaální investory jedním z klíčových faktorů při výběru lokality.

Na západním okraji města Pardubic se nachází průmyslová zóna Pardubice – Free zone + Staré Čivice. Jedná se o již fungující průmyslovou zónu (využito 56 %), z části je ještě ve výstavbě. Má dobrou dopravní polohu, je přímo napojena na silnici I/2 vedoucí přes Kutnou Horu do Prahy. Lokalita poskytuje též dobrou návaznost na dálnici D11. Severně od průmyslové zóny vede celostátní železniční trať č. 010 Kolín – Pardubice. Jde o I. tranzitní železniční koridor. Mezinárodní letiště Pardubice je vzdálené pouhé 2 km. Velký potenciál skýtá též vodní doprava prostřednictvím blízkého Labe. Výhledově se počítá se splavněním Labe až do Pardubic, 2 km od průmyslové zóny je zamýšleno vybudování koncového přístavu Pardubice. V současnosti je nejbližší veřejný přístav ve 20 km vzdálených Chvaleticích. Technická infrastruktura průmyslové zóny je kompletně dokončena (*RIS, 2011*).

Další průmyslovou zónou v okrese Pardubice je dosud nevyužitá zóna Pardubice – Přístav – Multimodální logistické centrum v části Srnojedy. Ze severu je vymezena řekou Labe, z jihu I. tranzitním železničním koridorem. Po silnici je průmyslová zóna dostupná po komunikaci I/37 ve směru Hradec Králové. V návrhu je přeložka silnice I/2 do Kutné Hory a dále do Prahy s trasou podél jižního okraje lokality. Vede tudy tranzitní železniční koridor, v místě je železniční stanice Pardubice – Svítkov. V návrhu je napojení železniční vlečkou ze stanice Pardubice – Rosice nad Labem. Necelé 3 km jižním směrem se nachází pardubické mezinárodní letiště. Pro vodní dopravu platí totéž, co v případě zóny předchozí (*RIS, 2011*).

Poslední průmyslovou zónou v okrese Pardubice je z 22 % využitá zóna Přelouč. Je situována na jihovýchodním okraji měst, ze severu je ohraničena silnicí I/2, u níž je v návrhu přeložka s jižním obchvatem Přelouče, která lokalitu protíná. Dálnice D11 je vzdálena přibližně 12 km. Z východu je zóna vymezena silnicí III. třídy směr Klenovka. Jihozápadní hranice průmyslové zóny je vymezena potokem a účelovými komunikacemi. Lokalita má přístup k I. tranzitnímu železničnímu koridoru vedoucímu severně, železniční stanice Přelouč je situována ve vzdálenosti jednoho kilometru. 13 km daleko leží pardubické mezinárodní letiště. Vodní doprava je zabezpečena prostřednictvím labské vodní cesty, veřejný přístav Chvaletice je vzdálen 13 km západním směrem. Výhledově lze počítat s 12 km vzdáleným veřejným přístavem Pardubice, dojde-li k realizaci splavné vodní cesty z Přelouče do Pardubic. Technická infrastruktura je kompletní (*RIS, 2011*).

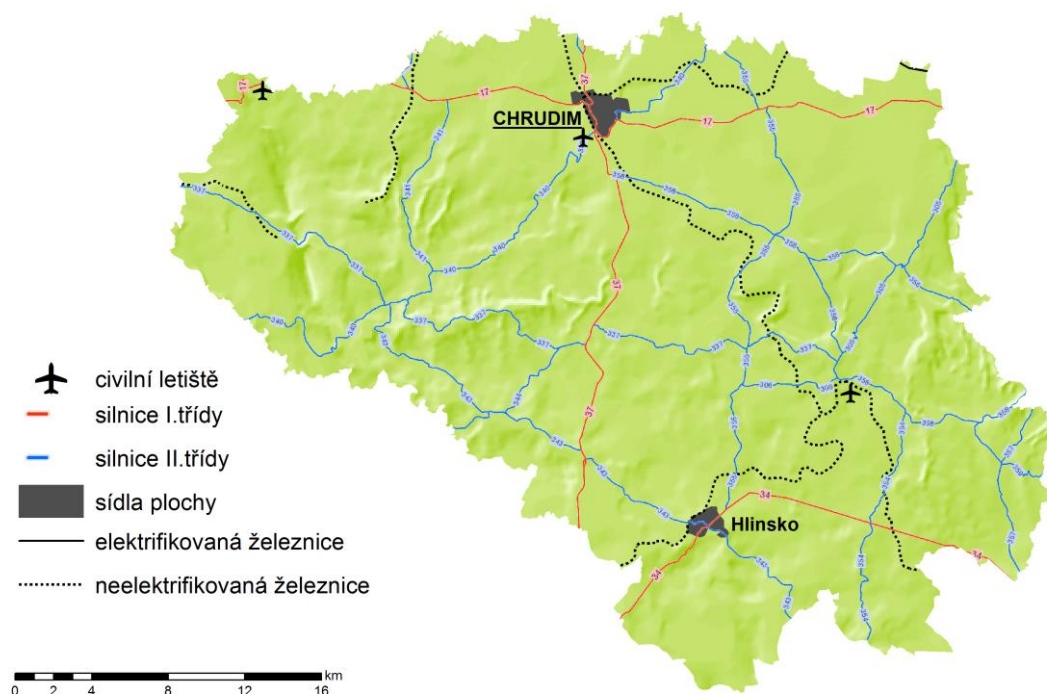
Přínosem pro město Pardubice i Pardubický kraj je existence Dopravní fakulty Jana Pernera. Výzkumná a vědecká činnost na poli dopravy a spolupráce s krajskými institucemi, firmami a orgány veřejné správy je pro dopravní a regionální rozvoj výhodou.

Ačkoli je okres Pardubice svou rozlohou v Pardubickém kraji nejmenší, skýtá velký dopravní potenciál, jsou zde zastoupeny všechny základní druhy dopravy. V současnosti jsou zřejmé zejména negativní vlivy silniční dopravy, neboť řada komunikací je kapacitně či technicky nevyhovující a to přináší exhalace, kongesce a bezpečnostní rizika, citelně také schází obchvaty obcí. Velké příležitosti jsou spatřovány především v plánovaných projektech, které mohou mít pozitivní efekty na regionální rozvoj, především na hospodářský růst, snížení nezaměstnanosti a zvýšení celkové významnosti regionu (i celého Pardubického kraje), pro nějž je v současné době charakteristický přívlástek tranzitní. Patrně největší příležitost ke změně tohoto stavu má letiště Pardubice.



## 11.2 Okres Chrudim

<b>Rozloha:</b>	993 km <sup>2</sup>
<b>Počet obcí / z toho měst:</b>	108 / 13
<b>Počet obyvatel:</b>	104 206
<b>Hustota zalidnění:</b>	105 osob/km <sup>2</sup>
<b>Míra registrované nezaměstnanosti:</b>	10,26 %
<b>Délka silnic a dálnic:</b>	999 km



Obr. 13: Základní dopravní síť okresu Chrudim (zdroj: ArcČR 500, 2013; vlastní úpravy)

Chrudim je druhým nejlidnatějším městem v Pardubickém kraji a tvoří nesouvislou sídelní aglomeraci s nedalekými krajskými městy Pardubice a Hradec Králové. Leží na silnici I/37, která se v katastru města kříží se silnicí I/17. Ta východním směrem zajišťuje napojení na silnici I/35 u Vysokého Mýta, západně vede do Čáslavi. Chrudim postrádá silniční obchvat a i vzhledem k tomu, že řada vozidel přes město projíždí při cestě do Pardubic, je hustý provoz palčivým problémem. V posledních několika letech byla v Chrudimi vybudována řada okružních křižovatek, což však problém hustého

městského provozu uspokojivě neřeší. Jde spíše o zachování udržitelné dopravy do doby, než dojde k realizaci plánovaných přeložek silnice I/37. Tento záměr je rozdělen do dvou projektů, přičemž první v úseku Medlešice – silnice I/17 je právě realizován. Účelem stavby je odvést z Medlešic a Chrudimi veškerou tranzitní dopravu a tím snížit bezpečnostní a environmentální dopady městské dopravy (ŘSD, 2014c). Jižní část obchvatu od křižovatky I/17 do Slatiňan je zatím ve fázi před vydáním stavebního povolení (ŘSD, 2013b). Očekávané efekty stavby jsou stejné jako v předchozím případě, tedy environmentální a bezpečnostní. Pro Chrudim je vybudování obchvatu dopravní prioritou, což dokládá i strategický plán rozvoje města z roku 2003 (Chrudim, 2013). Ve fázi vyhledávací studie z roku 2010 je projekt obchvatu měst Heřmanův Městec a Bylany západně od Chrudimi (ŘSD, 2013c).

Asi 2 km jihozápadně od okraje Chrudimi se nachází veřejné vnitrostátní letiště s travnatou drahou. Svůj význam má především v oblasti turistického ruchu, neboť nabízí vyhlídkové lety pro veřejnost (Aeroklub Chrudim, 2012). Další vnitrostátní veřejná letiště s travnatou drahou v okrese jsou v Podhořanech a Skutči.

Železniční doprava je v Chrudimi zajištěna prostřednictvím trati č. 238 z Hradce Králové do Havlíčkova Brodu a trati č. 016 z Chrudimi do Holic. Po první zmíněné trati se lze napojit v Pardubicích na I. tranzitní železniční koridor. V Přelouči z tohoto koridoru odbočuje trať č. 015 vedoucí do Heřmanova Městce a Prachovic. Ve Žďárce u Skutče se stýká trať č. 238 a č. 261, je tedy možné se dostat z Chrudimi do Svitav. Faktem je, že dopravní polohu Chrudimi sice nelze nazvat nevýhodnou, ale absence přítomnosti koridorů silniční či železniční infrastruktury má pro tak významné regionální centrum negativní dopad. Svou roli sehrává i blízkost Pardubic, které „nasávají“ řadu ekonomických aktivit v okolí na úkor Chrudimi. U těchto dvou měst lze demonstrovat vliv železnice na rozvoj sídel. Do poloviny 19. století byla Chrudim dominantním centrem regionu, avšak změnu přineslo napojení Pardubic na nově budovanou železniční trať (dnes I. tranzitní koridor). Tím získaly Pardubice oproti Chrudimi komparativní výhodu a byl zde nastartován rozvoj průmyslu v tempu, kterému dosud významnější město nebylo schopné konkurovat. Další přínosy zprovoznění železnice v Pardubicích měly podobu společensko-kulturní prestiže a rovněž lepšího administrativně-správního postavení (Kunc, Krylová, 2005). Výsledkem

je dnešní situace, kdy Pardubice počtem obyvatel převyšují Chrudim s dopravně méně výhodnou polohou a fungují jako krajské město. Důkazem vlivu železnice je porovnání velikosti obou měst na mapách z druhého vojenského mapování, které na našem území proběhlo v letech 1836 – 1852 (*Laboratoř geoinformatiky UJEP, 2010*), což dokládá obrázek 13:



*Obr. 14: Výřezy z mapy druhého vojenského mapování (1836 – 1852) porovnávající tehdejší velikost měst Pardubice a Chrudim (zdroj: Laboratoř geoinformatiky UJEP, 2010; vlastní úpravy)*

V okrese Chrudim se nachází dvě průmyslové zóny. Jedna z nich leží v Chrudimi a skládá se ze dvou částí. Jedná se o část Chrudim severozápad (SZ), která je využita z 23 %, a Chrudim severovýchod (SV) využitou z 11 %. Průmyslová zóna SZ se nachází na severozápadním okraji Chrudimi, sousedí se silnicí I/17 vedoucí do Čáslavi a přibližně 1 km je vzdálená silnice I/37 do Pardubic. Průmyslová zóna SV se nachází na severovýchodním okraji zastavěného území města Chrudim, rovněž od ní je silnice I/37 vzdálena asi 1 km. Sousedí se silnicí III. třídy směřující na Vestec. Zóna SZ je napojena železniční vlečkou na celostátní trať č. 238 z Pardubic do Havlíčkova Brodu, stanice Chrudim zastávka je vzdálena asi 1,5 km. Zóna SV je v těsné blízkosti železniční trati č. 016 vedoucí z Chrudimi do Borohrádku. Dostupnost koridorové tratě, přesněji železniční stanice Pardubice hlavní nádraží, je asi 12 km. Veřejné vnitrostátní letiště Chrudim je z obou lokalit vzdálené 2, respektive 6 km. Mezinárodní veřejné letiště Pardubice se nachází ve vzdálenosti asi 12 km. Stejně daleko by se měl nacházet zamýšlený veřejný přístav Pardubice, avšak splnění podmínky splavnění Labe do

Pardubice je prozatím nejisté. Říční přístav Chvaletice dělí od průmyslové zóny 35 km (RIS, 2011).

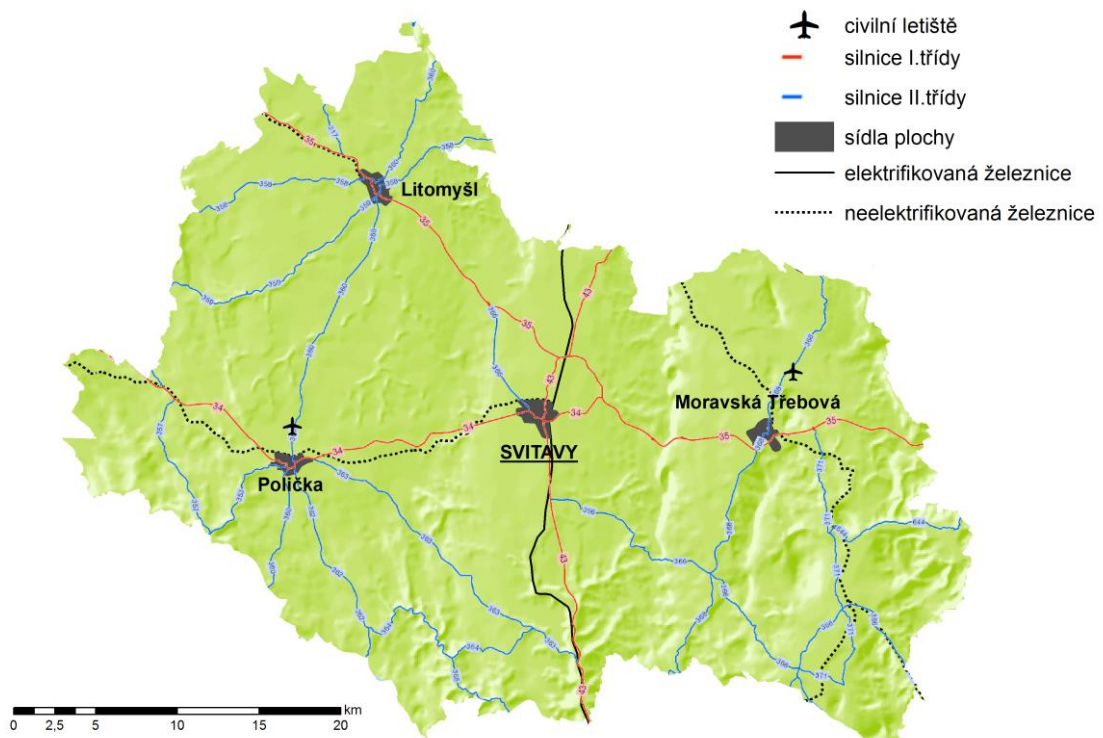
Druhá průmyslová zóna okresu Chrudim se nachází v Hlinsku a je dosud nevyužívaná. Leží na severozápadním okraji zastavěného území Hlinska poblíž další rezervní průmyslové zóny menšího rozsahu a železniční stanice Hlinsko. Z jihu je zóna omezena celostátní železniční tratí č. 238 ve směru Rosice nad Labem – Havlíčkův Brod. Silnice I/34 je od zóny vzdálena asi 1,5 km, napojení na ni je zprostředkováno silnicí II/343 a navazující silnicí III. třídy. Přímé napojení na silnici I/34 by bylo možné v případě realizace severozápadního obchvatu města, který by lokalitu míjel jižně. Nejbližší dálnice D1 u Jihlavy je vzdálená 47 km, k plánované rychlostní komunikaci R35 u Litomyšle by vzdálenost činila přibližně 50 km. Mezinárodní letiště Pardubice se nachází 40 km od průmyslové zóny, veřejné vnitrostátní letiště Skuteč je v dosahu asi 15 km. Pro vodní dopravu je možno v budoucnu eventuálně počítat s využitím Labské vodní cesty a přístavu Pardubice, který by byl ve vzdálenosti asi 42 km (RIS, 2011).

Silniční síť okresu Chrudim má spíše regionální důležitost pro napojení na páteřní komunikace celostátního významu. Velký význam má silnice I/37, která spojuje kraje Královéhradecký a Vysočina. Důležitost této komunikace dokládá množství již realizovaných nebo plánovaných projektů, které mají především umožnit adekvátní dopravní propustnost komunikace s výhledem na realizaci rychlostní silnice R35. Tím by měl význam silnice I/37 ještě vzrůst a lze konstatovat, že provoz v Chrudimi by za stávajícího stavu překročil hranici únosnosti, proto je počítáno s obchvatem, který se již zčásti realizuje. Vedle zvýšení provozu a s tím spojenými negativními dopady by mohly nastat i pozitivní efekty, zejména v sektoru služeb (ubytování, prodej pohonných hmot, pohostinství, apod.). Z hlediska nezaměstnanosti se jedná o poměrně problémový region, což je částečně daň za restrukturalizaci průmyslu a též geografickou polohu mimo hlavní dopravní tahy. Okres Chrudim je jediný v kraji, kterým neprochází důležitá silnice I/35. Ani plánovaná trasa rychlostní silnice R35 do území okresu téměř nezasahuje. Tímto faktem trpí též průmyslové zóny, které pro velké investice příliš atraktivní nejsou. Jisté příležitosti skýtá sektor turismu a rekreace, jihozápadní hranice okresu protíná CHKO Železné hory. V okrese Chrudim je pět městských památkových zón (Národní památkový ústav, 2014) – Heřmanův Městec, Chrast, Chrudim, Luže a

Skuteč – Předhradí. S výjimkou Luže se všechny nachází na železniční trati, nabízí se tedy možnost přilákat do oblasti turisty a následně jejich přítomnosti využít pro další možné ekonomické či podnikatelské aktivity. Město Luže sice železnicí nedisponuje, jisté přínosy mu však přináší existence Hamzovy léčebny pro děti a dospělé.

### 11.3 Okres Svitavy

<b>Rozloha:</b>	1 379 km <sup>2</sup>
<b>Počet obcí / z toho měst:</b>	116 / 7
<b>Počet obyvatel:</b>	104 971
<b>Hustota zalidnění:</b>	76 osob/km <sup>2</sup>
<b>Míra registrované nezaměstnanosti:</b>	11,53 %
<b>Délka silnic a dálnic:</b>	918 km



Obr. 15: Základní dopravní síť okresu Svitavy (zdroj: ArcČR 500, 2013; vlastní úpravy)

Okres Svitavy je svou rozlohou největší v Pardubickém kraji. Zároveň jde o problémový region z hlediska dlouhodobě vysoké nezaměstnanosti, která po vypuknutí hospodářské krize od roku 2009 neklesla pod hranici 11 %. Největší míra registrované nezaměstnanosti je v obvodech ORP Svitavy a Moravská Třebová, zároveň jde o dvě nejvyšší hodnoty ze všech ORP Pardubického kraje (*Integrovaný portál MPSV, 2012*). Obě města se dodnes zcela nevypořádala s problémem úpadku textilního průmyslu, který měl v jejich případě velkou tradici a byl katalyzátorem hospodářského růstu. Zbytek okresu má spíše zemědělský charakter, proto je poměrně obtížné výrazněji stimulovat hospodářský růst a okres Svitavy je zařazen mezi hospodářsky slabé regiony se soustředěnou podporou státu (*BusinessInfo, 2007*). Dopravní poloha a předpoklady pozitivního působení dopravy na regionální rozvoj jsou přitom v okrese Svitavy dobré. Okresní město Svitavy má ideální polohu jak z hlediska dopravní sítě, tak i vzhledem k území, kde leží v jeho přibližném středu. Městem přímo prochází silnice I/43 směrem na Brno, která je původcem velké zátěže z tranzitní dopravy. Zastavěná plocha města je přitom protáhlého charakteru v severo-jihním směru, přičemž vytížená komunikace prochází městem v celé jeho délce více než 6 km. Ve středu města silnice I/43 protíná prostřednictvím okružní křižovatky silnici I/34 vedoucí na Havlíčkův Brod. V centru města tak vznikají v dopravní špičce kongesce. Tento problém by měla vyřešit plánovaná přeložka I/43, která by tranzitní dopravu odvedla od Hradce nad Svitavou mimo město podél jeho východního okraje. Severně od Svitav prochází silnice I/35, na kterou by se zmíněná přeložka měla napojit – výhledově se pak počítá s napojením na plánovanou rychlostní komunikaci R35, která v nejbližším okolí Svitav téměř kopíruje stávající silnici I/35. Obchvat Svitav je však teprve plánem ve fázi výkupu pozemků a ještě před vydáním stavebního povolení (*ŘSD, 2013d*). Svitavy vedle dobré dostupnosti po silnici mohou těžit z přítomnosti I. tranzitního železničního koridoru, leží na trati č. 260 ve směru Česká Třebová – Brno. Ze Svitav vede regionální trať č. 261 do Žďárce u Skutče a je důležitá zejména pro spojení s Poličkou ležící též na silnici I/34. Ta městem prochází, avšak provoz je na přijatelné úrovni a s obchvatem Poličky se v současné době nepočítá. Silnice I/35 od Svitav pokračuje do Moravské Třebové a dále do Olomouckého kraje, její význam nejen z hlediska tranzitní dopravy byl již zmíněn výše. Do Moravské Třebové vede regionální železniční trať č. 017 z České Třebové, avšak přímé spojení se Svitavami chybí. Proto zůstává komunikace I/35 hlavní dopravní

tepnu pro zprostředkování vazeb obou měst. V okrese Svitavy proběhla po roce 1989 na I/35 v úseku Litomyšl – Moravská Třebová řada opatření pro zlepšení plynulosti provozu. Jedná se o obchvat Moravské Třebové, estakádu a tunel na Hřebči a obchvat Janova u Litomyšle, který bude výhledově sloužit jako levá polovina silničního tělesa plánované R35. Tento úsek důležité dopravní tepny v okrese Svitavy je poměrně bezproblémový, situace je horší v případě Litomyšle, kterou silnice prochází a dochází tak k negativním vlivům na životní prostředí a ohrožení obyvatel. Zlepšení nelze v nejbližších letech očekávat, neboť obchvat Litomyšle plánovaný není. Tranzitní dopravu z města by měla odvést až rychlostní komunikace R35, o jejímž vedení severně od města se nyní vedou spory. Úsek okolo Litomyšle lze označit za momentálně nejproblematictější na celé trase mezi obcemi Časy a Staré Město u Moravské Třebové. Jelikož dle návrhu má silnice R35 obcházet Litomyšl severně ve vzdálenosti přibližně 1 km od zastavené části, hrozí zde útlum některých ekonomických aktivit, které ve městě generuje současný provoz na silnici I/35. Jedná se však o domněnku, která nemusí být v reálu naplněna, zatímco pozitivní efekt zklidnění dopravy ve městě bude nesporný. V případě Moravské Třebové by plánovaná R35 měla vést ještě dále od města, více než 3 km od jeho severního okraje. Vzhledem k tomu, že již několik let funguje obchvat města a výraznější dopady na ekonomický rozvoj z hlediska odlivu dopravy z města nebyly zaznamenány, nelze očekávat odsávací efekt komunikace R35 v takové míře jako v případě Litomyšle, kde je průjezd městem prozatím nutností. V oblasti Starého Města u Moravské Třebové je na R35 plánováno napojení rychlostní komunikace R43, která je však pouze ve fázi studií a příprav, proto je její zprovoznění otázkou spíše desetiletí. Tato komunikace je velmi potřebná, neboť stávající silnice I/43 spojující Králíky (hranice s Polskem) a Brno je technicky i kapacitně nevyhovující hned v několika úsecích. Navíc by tato stavba mohla přinést oživení hospodářského růstu v regionu Jevíčska, který je vnitřní periferií bez kvalitní dopravní infrastruktury, nicméně plánovaná trasa R43 by měla procházet v bezprostřední blízkosti Jevíčka. Jedná se o město s nevýhodnou dopravní polohou mimo hlavní silniční tahy a s absencí vlakového spojení, neboť v současné době není místní železniční trať dopravně obsluhována. Rovněž Jevíčko je příkladem dopravního vlivu na rozvoj sídla či regionu. Při svém založení bylo situováno na křižovatce dvou obchodních stezek, což představovalo předpoklad budoucího rozvoje. Důkazem je velkoryse řešené náměstí,

kteře odpovídalotehdejší významnostijevíčka s očekáváním jejího udržení či posílení. Postupně však došlo k odklonu kupeckých stezek a město se ocitlo mimo významné dopravní tahy. S následným úpadkem se Jevíčko a jeho okolí nedokázalo vyrovnat prakticky dodnes, cestovní ruch nemá pro výraznější stimulaci hospodářského růstu dostatečný potenciál, region je převážně agrární a lokalita je bez dobré dopravní dostupnosti neatraktivní pro případné investory. Naděje vkládané do rychlostní komunikace R43 jsou tedy poměrně velké. Již realizovanou stavbou je obchvat Opatova, který byl zprovozněn v listopadu 2011. Jedná se o přeložku silnice I/43, výrazně se tak urychlila cestovní doba a v obci došlo k viditelnému zklidnění dopravy (ŘSD, 2013e).

Z letecké dopravy v okrese je třeba zmínit veřejná vnitrostátní letiště ve Starém Městě u Moravské Třebové a v Poličce. Jedná se o malá letiště, která mohou částečně přispět k podpoření cestovního ruchu poskytováním služby vyhlídkových letů apod. Letiště ve Starém Městě disponuje asfaltovou přistávací drahou (*Aeroklub Moravská Třebová, 2013*) a jeho geografická poloha v těsné blízkosti napojení plánovaných rychlostních silnic R43 a R35 skýtá potenciál budoucího rozvoje a možné ekonomické přínosy pro nedalekou Moravskou Třebovou.

Důležité jsou pro okres průmyslové zóny, které alespoň částečně pomáhají vytváření nových pracovních míst a přísunu finančních prostředků do rozpočtů měst. Silnou stránkou je ve většině případů dobrá dopravní dostupnost. Ve Svitavách se na severovýchodním okraji města v části Moravský Lačnov nachází částečně využitá průmyslová zóna Paprsek. V její blízkosti je silnice I/43 a bezprostředně sousedí s I. tranzitním železničním koridorem. Přislíbeno do budoucna může být plánovaná přeložka silnice I/43, která by procházela západně okolo zóny. Technická infrastruktura je dokončena (*RIS, 2011*).

Druhá částečně využitá průmyslová zóna Benátská se nachází na východním okraji Litomyšle při výpadovce I/35 směrem na Svitavy. Železniční stanice Litomyšl se nachází asi 3,5 km daleko, odtud vede regionální koncová trať č. 018 do Chocně, kde se napojuje na I. tranzitní železniční koridor. Komplikací do budoucna může být paradoxně vybudování rychlostní komunikace R35, která by Litomyšl obcházela severně ve větší vzdálenosti, a napojení stávající zóny by muselo být řešeno



prostřednictvím přivaděče na delší vzdálenost. Asi 55 km dělí zónu od veřejného mezinárodního letiště v Pardubicích, v okruhu do 20 km se nachází veřejná vnitrostátní letiště Vysoké Mýto, Ústí nad Orlicí a Skuteč (*RIS, 2011*). Přes současnou dobrou dopravní dostupnost obou průmyslových zón se je doposud nedaří zcela zaplnit. Příčinou je tak spíše méně atraktivní podnikatelské prostředí způsobené nevhodně zvolenou politikou měst.

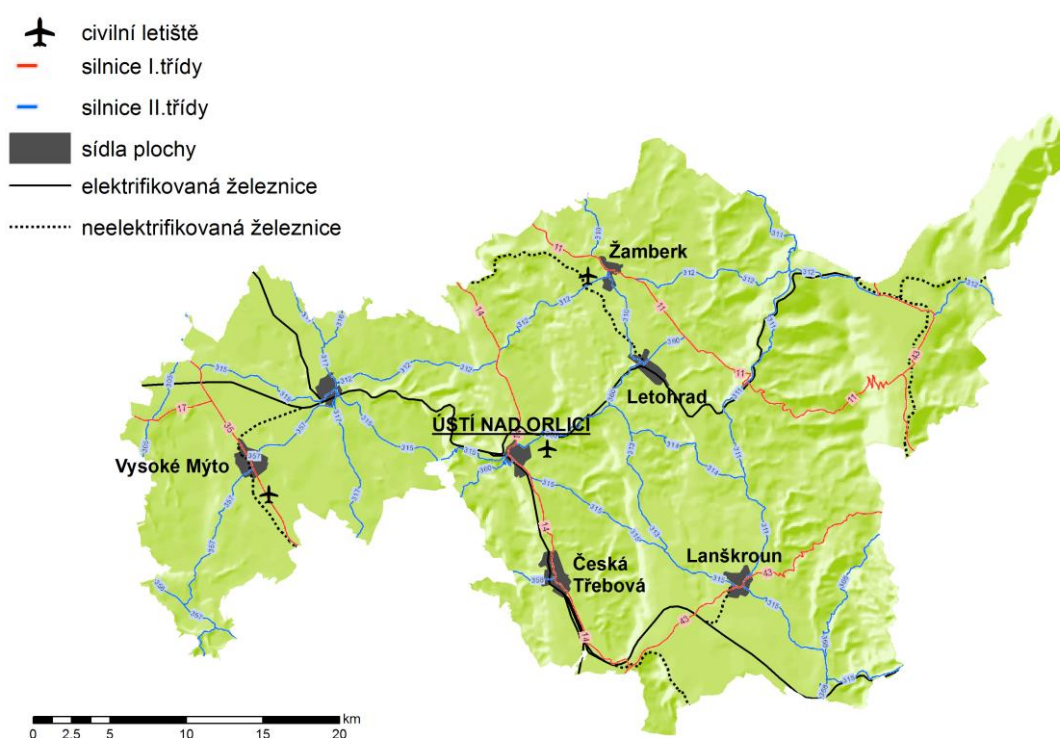
Jiná situace je v Moravské Třebové, kde je průmyslová zóna na západním okraji městské zástavby zcela využita a město v její blízkosti uvažuje o vybudování nové zóny o stejné velikosti. Dosud zde působí sedm firem, které zaměstnávají přes 420 lidí. Firmy ve městě proinvestovaly přibližně 700 milionů Kč (*Svitavský deník, 2013*). Lokalita stávající i zamýšlené průmyslové zóny je v blízkosti silnice I/35, výhodou je, že není nutný průjezd městem. Železniční stanice Moravská Třebová je vzdálena asi 2 km, vede odtud trať č. 017 do Třebovice v Čechách, kde se napojuje na III. tranzitní železniční koridor.

Poslední průmyslová zóna se nachází v Poličce na severním okraji města v blízkosti silnice II/360, která umožňuje napojení na silnici I/34. V blízkosti je železniční stanice Polička, trať č. 261 ze Svitav do Žďárce u Skutče vymezuje jižní část průmyslové zóny. Ve městě vládne příznivé podnikatelské prostředí a zónu se daří zaplňovat (*Polička, 2013*). Jedná se tedy o efektivní projekt pro podporu průmyslu a zaměstnanosti, ačkoli např. oproti zóně Paprsek ve Svitavách je dopravní dostupnost lokality horší. Potvrzuje se tvrzení Banistera a Berechmana (2000), že pro dosažení ekonomického rozvoje je třeba vhodně zkombinovat všechny následující faktory: ekonomické předpoklady; investice; organizační a manažerskou strukturu v kombinaci s podpůrnou politikou.

Okres Svitavy má dobrou dopravní polohu, protínají ho tři důležité komunikace první třídy stýkající se ve Svitavách, dále tranzitní železniční koridor a v budoucnu by u Moravské Třebové měla vzniknout křižovatka rychlostních komunikací celostátního významu R35 a R43. Tyto dopravní tepny by mohly mít pozitivní přínosy pro hospodářsky problémovou východní část území, tedy Moravskotřebovsko a Jevíčko, Litomyšli zase R35 významně uleví od tranzitní dopravy.

## 11.4 Okres Ústí nad Orlicí

<b>Rozloha:</b>	1 267 km <sup>2</sup>
<b>Počet obcí / z toho měst:</b>	115 / 10
<b>Počet obyvatel:</b>	139 026
<b>Hustota zalidnění:</b>	110 osob/km <sup>2</sup>
<b>Míra registrované nezaměstnanosti:</b>	9,04 %
<b>Délka silnic a dálnic:</b>	895 km



Obr. 16: Základní dopravní síť okresu Ústí nad Orlicí (zdroj: ArcČR 500, 2013; vlastní úpravy)

Okres Ústí nad Orlicí je jediným příhraničním okresem v Pardubickém kraji. Hranice s Polskem se nachází v jeho severovýchodní části a dopravní spojení zajišťuje silnice I/43 vedoucí přes Lanškroun do Králíků, odkud dále pokračuje do polského Międzyzlesie. Deltovitou strukturu komunikací první třídy dotváří silnice I/14 od České Třebové směrem na Náchod a severně položená silnice I/11 vedoucí z Třince do Hradce Králové (s návazností na dálnici D11) a dále do Poděbrad. Silnice I/11 je důležitá páteřní

komunikace nadregionálního významu umožňující spojení severní Moravy a Čech, v Pardubickém kraji prochází městy Jablonné nad Orlicí a Žamberk. Silnice I/14 je jakousi severní alternativou I/35, která v okrese Ústí nad Orlicí prochází jen malou částí na jihozápadě přes Vysoké Mýto. Na této silnici leží také Česká Třebová, což je významný železniční uzel. Trať č. 010 (I. tranzitní železniční koridor) se zde rozděluje, pokračuje směrem do Brna přes Svitavy (trať č. 260) a východně směrem do Olomouce (trať č. 270). U Třebovice v Čechách odbočuje regionální trať č. 017 do Moravské Třebové. Trať železničního koridoru pokračuje z České Třebové přes Ústí nad Orlicí a Choceň. V Ústí nad Orlicí se napojuje trať č. 024 důležitá z hlediska spojení s Polskem. Tato trať je součástí evropské dohody AGTC o kombinované přepravě, spadá tedy do sítě TEN-T (*Ministerstvo dopravy, 2010*). V Chocni odbočují dvě regionální trati, do Litomyšle přes Vysoké Mýto vede trať č. 018; do Týniště nad Orlicí směřuje trať č. 020. Zde se napojuje na trať č. 021 spojující Letohrad a Hradec Králové. Železniční síť je v okrese Ústí nad Orlicí poměrně hustá, významná je role České Třebové jako železničního uzlu, kde dochází k přestupu cestujících a manipulaci s nákladem. Přivedení železnice do města v polovině 19. století mělo výrazný vliv na jeho další rozvoj, což se dnes projevuje např. na počtu obyvatel, který je vyšší než v případě okresního města Ústí nad Orlicí. Jedná se o jediný takový případ v Pardubickém kraji.

V České Třebové se vedle vlakového nádraží nachází kontejnerový terminál společnosti Metrans. Svůj provoz zahájil terminál na začátku roku 2013, v současnosti zaměstnává asi 60 lidí, ovšem s plánovaným rozšířením je očekáván další nárůst pracovních míst, a to i v návazných službách (*iDnes.cz, 2013*). Firma Metrans hodlá do města přemístit i své sídlo a v horizontu asi deseti let poskytnout na 600 nových pracovních míst a dalších 1 400 pracovních pozic nabídnout zprostředkovaně v návazných službách (*iDnes.cz, 2013*). Pokud se tak stane, lze předpokládat další nárůst počtu obyvatel ve městě a ještě větší význam železničního dopravního uzlu Česká Třebová.



Obr. 17: Kontejnerový terminál Metrans v České Třebové (zdroj: Českotřebovský deník, 2013)

Z pohledu silniční dopravy je nejvýznamnější zmíněná silnice I/14, která prochází městskou zástavbou a působí zde negativně. Komunikace je ve městě úzká a nemá patřičné směrové parametry. Plán obchvatu města však má podobu pouze vyhledávací studie pro přeložku I/14, která řeší tři navržené varianty vedení trasy od křižovatky na silnici I/43 až po Dlouhou Třebovou.

Ústí nad Orlicí je situováno podobně jako Svitavy přibližně v centru okresu. Stejně jako nedalekou Českou Třebovou jím prochází silnice I/14, avšak průjezd městem je vyřešen mnohem lépe a komunikace má dostatečnou propustnost. Tuto komunikaci prakticky kopíruje I. tranzitní železniční koridor (trať č. 010), blíže centru města je situována zastávka Ústí nad Orlicí – město a při západním okraji je umístěna železniční stanice. V současné době probíhá modernizace železničního uzlu Ústí nad Orlicí, hlavním důvodem je odstranění překážek způsobujících omezení průjezdní rychlosti na maximálních 70 km/h. Dále dojde k modernizaci stanice a vybudování nových nástupišť, vznikne nová budova přednádraží. Celý projekt by měl být dokončen v březnu 2015 (Česká televize, 2014). Přivedení železniční trati v polovině 19. století znamenalo i zde zahájení procesu industrializace, největší zastoupení má textilnictví a strojírenství.

Pro okres jsou důležité především v jeho severní části i silnice II. třídy, které zajišťují dostupnost lyžařských středisek v Orlických horách a podhůří Jeseníků při hranici s Polskem. Dopravní infrastruktura je v těchto lokalitách uzpůsobena zvýšenému provozu, komunikace jsou širší a nachází se zde velká parkoviště. Rekreační

a turistika převážně v zimním období je pro region významným ekonomickým přínosem, proto je podmínkou kvalitní silniční síť. V severovýchodní části okresu byl v roce 2010 otevřen nejmodernější lyžařský areál Orlických hor Skipark Červená Voda (*Skipark Červená Voda, 2014*). Výhodou je poměrně dobrá dopravní dostupnost po silnici I/43. Předpokládá se, že se zprovozněním rychlostní komunikace R35 dojde k posílení důležitosti silnice I/43, proto je v současné době prováděna vyhledávací studie za účelem navržení variant vedení přeložky I/43 a zajištění územní ochrany koridoru mezi Lanškrounem a Dolní Lipkou u hranic s Polskem. Snahou je vyhnout v maximální možné míře stávající zástavbě, přeložka by tedy plnila i funkci obchvatů obcí, kterými současná silnice I/43 prochází (*ŘSD, 2013f*). Kvalitnější dopravní síť v kombinaci se zimními sporty by mohla regionu přinést pozitivní efekt ve formě ekonomického rozvoje.

Lanškrouna se týká i další silniční projekt ve fázi vyhledávací studie, kterým je spojení města s plánovanou komunikací R35 u Mladějova na Moravě. V současné době je spojení ke stávající silnici I/35 v Moravské Třebové uskutečňováno především po silnici III/36810 přes Rychnov na Moravě (*ŘSD, 2013g*). I tato plánovaná stavba však prozatím nemá pro podrobnější analýzu dostatečnou relevanci, neboť výhled je značně nejistý.

V okrese Ústí nad Orlicí se nachází tři vnitrostátní veřejná letiště. Dvě letiště s travnatou přistávací plochou jsou v Žamberku a Ústí nad Orlicí. Ve Vysokém Mýtě je letiště se zpevněnou drahou, provozují se zde vyhlídkové lety a výcvikové kurzy na ovládání větroňů (*Aeroklub Vysoké Mýto, 2013*). Vedle letiště je situován ještě autodrom fungující jako výcvikové středisko pro ovládání motorových vozidel a jako motokárový závodní okruh (*Autodrom Vysoké Mýto, 2006*). Tato kombinace je pro město přínosem, z pořádání závodů či výcvikových kurzů lze ekonomicky profitovat, plusem je též bezprostřední blízkost silnice I/35. Plánovaná rychlostní komunikace R35 by měla Vysoké Mýto míjet jižně. Prozatím je nutný průjezd městem, avšak dopravní situace zde není příliš komplikovaná a jediným problémem zůstává vysoká dopravní zátěž, jako ostatně na všech úsecích vytížené silnice I/35.

Průmyslové zóny se v okrese nachází, menší z nich disponuje Ústí nad Orlicí. Zóna Hylváty je dostupná ze silnice I/14, která ji přibližně středem protíná. Zároveň ji přibližně kopíruje I. tranzitní železniční koridor (*Ústí nad Orlicí, 2013*).

V České Třebové se nachází průmyslová zóna Borek o rozloze necelých 20 ha. Je prozatím nevyužitá, vznikla v roce 2013 vedle kontejnerového terminálu firmy Metrans, avšak město jedná se investory, jejichž podnikatelská činnost by měla být propojena s provozem terminálu Metrans (*vz24.cz, 2013*). Dopravní dostupnost je dobrá díky silnici I/14 a těsné blízkosti železniční stanice Česká Třebová a nákladního nádraží. Celá oblast nádraží, terminálu a průmyslové zóny by tak byla strategickou oblastí z hlediska rozvoje města i regionu.

Ve Vysokém Mýtě jsou dvě průmyslové zóny, Jihovýchod a Severozápad. Zóna Jihovýchod se rozkládá při výpadovce I/35 a je využita z 9 %. Navrženo je budoucí napojení na rychlostní komunikaci R35. Jihozápadně kolem ní prochází železniční trať č. 018 do Litomyšle, železniční stanice Vysoké Mýto je vzdálená asi 2 km. Napojení na koridorovou trať je možné v 9 km vzdálené Chocni. Druhá zóna je dosud nevyužitá a leží na severozápadním okraji zastavěného území města. Z východu je vymezena silnicí I/35 a železniční tratí č. 018, ze západu pak trasou navrhované přeložky silnice I/35, která bude tvořit obchvat města. Obě zóny jsou vzdáleny necelých 40 km od mezinárodního veřejného letiště v Pardubicích, v dosahu do 20 km jsou veřejná vnitrostátní letiště Ústí nad Orlicí a Skuteč. V dlouhodobém výhledu je potenciální vazba na vodní koridor Dunaj – Odra – Labe a veřejné přístavy Česká Třebová a Pardubice (*RIS, 2011*).

Okres Ústí nad Orlicí nabízí široké možnosti pro potenciální rozvoj. Jedná se především o příležitosti spojené s železniční dopravou či s nabídkou rekreace zejména v zimním období. Výhledově by územím mohl procházet vodní koridor Dunaj – Odra – Labe a patrně by došlo k posílení dopravního významu České Třebové, která by se mohla stát strategickým logistickým centrem nadregionálního významu.

## 12. Syntéza poznatků případové studie

V Pardubickém kraji byla realizována řada investic do dopravní infrastruktury. V případě silniční dopravy šlo většinou o přeložky stávajících komunikací vedoucích zastavěným územím. Obchvaty obcí mají všeobecně známé pozitivní efekty – odvedení tranzitní dopravy z obce vede ke zlepšení životního prostředí (snížení emisí, hluku, vibrací) a k zvýšení bezpečnosti obyvatel. Tyto efekty jsou viditelné, popř. jistým způsobem měřitelné. Sekundární efekty těchto staveb vyjdou často najevo až při širším posouzení daného území v kontextu všech procesů v něm probíhajících. Např. zklidnění dopravy v obci díky zprovoznění obchvatu může skokově zvýšit atraktivitu lokality pro bydlení a následně je zde iniciován proces suburbanizace. Při aktivním postupu je snahou politiků podpořit dopravními investicemi hospodářský rozvoj. Je však třeba analyzovat a usměrňovat i další oblasti mimo dopravu. Od investice do průmyslové zóny s perfektním napojením na dopravní síť je zpravidla očekáván příliv investorů a jistota ekonomického růstu. Bylo však prokázáno, že bez podpůrné politiky je požadovaný ekonomický rozvoj nedostatečný, či dokonce nenastane vůbec. Příkladem, že doprava je sice nezbytný, avšak samostatně nepostačující faktor regionálního či ekonomického rozvoje, je porovnání průmyslových zón ve Svitavách a Moravské Třebové. Svitavská zóna nabízí dostupnost po silnici první třídy a přítomnost tranzitního železničního koridoru s napojením vlečkou a blízkostí železniční stanice. Moravskotřebovská zóna leží sice též výhodně v blízkosti komunikace první třídy, ale železniční doprava nabízí pouze regionální trať se stanicí na opačném konci města. Přesto se sem na rozdíl od průmyslové zóny ve Svitavách podařilo investory přilákat a zónu zcela zaplnit. Případů neúspěšných průmyslových zón je známo mnoho, nabídka často převyšuje poptávku a bez motivační politiky, vyřešených majetkových poměrů a příznivého podnikatelského prostředí v dané obci není úspěch zóny zaručen ani přes relativně dobrou dopravní dostupnost. Přesto lze považovat stávající průmyslové zóny v kraji za převážně efektivní nástroje podpory hospodářského růstu či tvorby nových pracovních míst.

Díky své velikosti, celoevropskému významu a možným přínosům pro regiony, kterými povede, je projekt vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe velikou příležitostí pro budoucí rozvoj Pardubického kraje. Ačkoli je zatím dokončení tohoto letitého

záměru značně nejisté zejména kvůli nevyjasněné otázce investora, mělo by se při plánovací činnosti s tímto dílem nadále počítat a např. nerušit územní ochranu navrhované trasy vodní cesty.

Podobně důležitým plánem ve vodní dopravě je splavnění Labe do Pardubic. Na této úpravě vodní cesty závisí projekt vybudování nákladního a osobního přístavu v Pardubicích. Z Pardubic by se tím stal dopravní uzel nadnárodního významu disponující letištěm, přístavem, železničním tranzitním koridorem a napojením na dálnici. Díky poptávce po kvalifikované pracovní síle se u přístavu předpokládá z hlediska zaměstnanosti generativní efekt.

Významný dopravní prvek, který region Pardubicka zřetelně ovlivňuje již nyní, je mezinárodní letiště Pardubice se smíšeným veřejným a vojenským provozem. Kombinace výborné dopravní dostupnosti po silnici i železnici, výhodné geografické polohy v rámci ČR, ale též zdánlivých maličkostí jako např. bezplatné parkování, činí z Pardubic jedno z nejperspektivnějších letišť v ČR. Množství přepravených cestujících dosáhlo v roce 2013 svého dosavadního maxima, přičemž výraznějšímu nárůstu brání v současnosti zejména kapacitní limity odbavovacího terminálu. Proto je podporována stavba nového terminálu, jehož přínosy potvrdila vypracovaná studie. Měly by mít podobu ekonomického zisku spojeného s cestovním ruchem a návaznými službami. Současně je eventuelní zánik civilního leteckého provozu na letišti Pardubice jednou z největších hrozeb pro budoucnost celého kraje.

Na příkladu Jevíčka lze demonstrovat tvrzení Touška (2008), že doprava formuje utváření sídelní a hospodářské struktury na všech hierarchických úrovních. Historický odklon kupeckých stezek měl za důsledek oslabení pozice Jevíčka, následná stagnace dopravní sítě na Jevíčsku předurčily region k současné pozici vnitřní periferie. V tomto případě lze dopravu označit za chybějící, avšak přitom nutný rozvojový faktor. Opačný případ nastal u Pardubic, kde železnice nastartovala hospodářský růst spojený s rozvojem průmyslu.

Z hlediska nákladní dopravy je přínosem přítomnost železničního kontejnerového terminálu Metrans v České Třebové. Město tím posílilo svou pozici významného dopravního uzlu ČR a vzhledem k plánům na další rozšíření terminálu lze předpokládat pozitivní vliv na zaměstnanost v regionu, případně zvýšení počtu obyvatel České



Třebové. V kombinaci s probíhající modernizací železničního uzlu v nedalekém Ústí nad Orlicí je zdůrazněn význam železniční dopravy zejména pro jižní část okresu. V severní části území lze potenciál spatřovat v rozvoji lyžařských středisek Orlických hor, což však musí být doprovázeno dobrou dopravní dostupností a případnými investicemi do dopravní infrastruktury. Z toho pohledu jsou významné silnice I/43 a I/11, ale také silnice II. třídy, které se napojují.

V současné dopravní infrastruktuře Pardubického kraje hrají nejdůležitější roli páteřní komunikace silniční a železniční dopravy, za které lze označit silnici I/35 a I. tranzitní železniční koridor. Vzhledem k tomu, že Pardubický kraj má tranzitní charakter a umožňuje severní spojení Moravy s Prahou, je úkolem dopravní politiky průjezd regionem co nejvíce zrychlit a odvést tranzitní dopravu z měst. Protichůdně ovšem působí regionální politika, jejíž snahou je do oblasti kraje neustále přivádět lidi a udržet je zde, což jim dává možnost aktivně ovlivňovat ekonomiku regionu. Je třeba vhodně zvolit rozvojovou strategii, zaměřit se na silné stránky a příležitosti, a zároveň eliminovat hrozby a slabé stránky. Ty prezentuje následující podkapitola formou SWOT analýzy.

## 12.1 SWOT analýza

Na základě analýzy území Pardubického kraje v případové studii byly vybrány následující silné a slabé stránky regionu související s tématem dopravy, definovány jsou také možné hrozby a příležitosti mající vliv na budoucí rozvoj území.

### Silné stránky

- Výhodná geografická poloha přibližně ve středu České republiky.
- Existence kontejnerového terminálu Metrans v České Třebové.
- Existence Dopravní fakulty Jana Pernera v Pardubicích.
- Průmyslové zóny pro přilákání investorů.
- Průchod I. tranzitního železničního koridoru.
- Orlické hory, existence lyžařských středisek.
- Oblasti pro turistiku a cestovní ruch (CHKO Železné hory, městské památkové zóny aj.)
- Silnice I/35 jako alternativa dálnice D1.

### **Slabé stránky**

- Neustálý nárůst tranzitní dopravy a chybějící obchvaty obcí.
- Zvyšující se intenzita městské dopravy – kongesce, hluk, exhalace, vibrace.

### **Hrozby**

- Neuskutečnění záměru splavnění Labe do Pardubic a zmaření souvisejících ekonomických příležitostí.
- Zánik civilního provozu letiště Pardubice.
- Další odklady stavby silnic R35 a R43.
- Snížení atraktivity stávajících průmyslových zón ležících daleko od trasy plánované rychlostní komunikace R35.

### **Příležitosti**

- Uskutečnění záměru splavnění Labe do Pardubic.
- Realizace projektu vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe.
- Realizace rychlostní komunikace R35.
- Realizace rychlostní komunikace R43.
- Stavba nového odbavovacího terminálu na letišti Pardubice.
- Stavba nákladního a veřejného přístavu v Pardubicích v případě splavnění Labe.
- Rozšíření kontejnerového terminálu Metrtrans v České Třebové.
- Vznik významných logistických center v Pardubicích a České Třebové.
- Posílení významu silnice I/43 na severu Pardubického kraje a intenzivnější spolupráce s Polskem.
- Inovace železnice, modernizace koridorů na VRT.

### 13. Závěr

Vliv dopravy na regionální či ekonomický rozvoj je nesporný, na čemž se shodují prakticky všichni autoři zabývající se touto problematikou. Rozdílné názory panují v tom, jakou měrou se doprava na rozvoji podílí. V diplomové práci byl potvrzen předpoklad, že doprava je faktorem nutným, avšak nikoli dostačujícím. Nezbytná je podpůrná politika, důležitou roli hrají též specifické místní podmínky (kvalifikovaná pracovní síla, podnikatelské prostředí, organizační struktura apod.). Doprava má na region vždy pozitivní i negativní vliv a je podstatné, který efekt převažuje. Další potvrzené efekty jsou distribuční, kdy dopravní investice pomáhá vytvořit nové ekonomické aktivity, a generativní, při němž jsou stávající ekonomické činnosti přemístěny na místo realizace dopravní investice. Je třeba brát zřetel na velikost posuzovaného území, neboť při vymezení příliš malé oblasti může být generativní efekt iluzorní. Potvrdila se mimořádně důležitá role dopravní infrastruktury jako katalyzátoru regionálního rozvoje (v případě, že je vhodně doplněna dalšími nutnými podmínkami). Proto se doprava objevuje v rozvojových strategiích a politikách na všech hierarchických úrovních. To doložila i případová studie na příkladu dopravních projektů v Pardubickém kraji. V kapitole Cíle práce byly stanoveny hypotézy, které jsou níže potvrzeny nebo vyvráceny.

- Doprava stále působí jako lokalizační faktor průmyslu, avšak již ne v takové míře jako v minulosti. Důvodem je role dopravních nákladů, které se od 70. let dvacátého století postupně snižovaly natolik, že v současnosti již nehrají významnou roli při lokalizaci ekonomických aktivit. Přesto je např. u průmyslových zón velmi ceněná dobrá dopravní dostupnost, která může znamenat v konkurenčním tržním prostředí výhodu v podobě časové úspory.
- Ekonomický rozvoj regionu je možno stimulovat investicí do dopravní infrastruktury. Nestačí však pouze tento krok, neexistují-li k rozvoji předpoklady v podobě podpůrné politiky, struktury pracovní síly, situace na trhu bydlení apod. Při dodržení těchto podmínek je však doprava jedním z nejefektivnějších nástrojů k podnícení ekonomického rozvoje.

- Železniční doprava možná již nikdy nesehraje tak významnou roli jako při svém nástupu v 19. století. Přesto však i dnes zůstává jedním ze stěžejních druhů dopravy, evropská i česká dopravní politika ji nadále podporuje pro svou rychlost a environmentální příznivost v případě elektrifikovaných tratí. Při určitých přepravních vzdálenostech může být dokonce konkurencí letecké dopravě či jejím doplňkem. Potenciál k ovlivňování regionálního rozvoje dokládá např. železniční uzel v České Třebové, kam železnice přivedla další ekonomické aktivity a je očekáván jejich budoucí rozvoj.
- Hypotéza, že ekonomickou vyspělost okresů Pardubického kraje předurčuje charakter dopravní sítě, zcela potvrzena nebyla. Např. zdánlivě výhodná dopravní poloha okresu Svitavy kontrastuje s vysokou mírou nezaměstnanosti. Prvků, které ekonomickou úroveň regionu ovlivňují, je celá řada. Je třeba vzít v úvahu historické souvislosti, strukturu průmyslu, vzdělání obyvatel atd.
- Bylo potvrzeno, že jednotlivé druhy dopravy působí v Pardubickém kraji rozdílně zejména vzhledem k svému geografickému rozmístění. V okrese Pardubice se silně projevují hned tři druhy dopravy – silniční, železniční a letecká. V okrese Chrudim je to především silniční doprava zprostředkující plošnou obslužnost území, dopravní síť zde má spíše regionální význam a je využívána k napojení na komunikace nadregionální důležitosti. V okrese Ústí nad Orlicí je dominantní železniční doprava se silným vlivem na regionální rozvoj. Okres Svitavy je ovlivňován přibližně stejně silniční i železniční dopravou.

Diplomová práce popisuje základní teoretické zákonitosti ve vztahu dopravy a regionálního rozvoje, které je třeba vždy brát v úvahu při rozhodování o uskutečnění investice do dopravy. Navíc je nezbytné zahrnutí místních specifik, jejichž role se potvrdila v případové studii. Politika může být vedena aktivně, tudíž s cílem nastartovat či podnítit regionální rozvoj; nebo pasivně, kdy pomocí dopravních investic lze řešit stagnaci rozvoje.

## 14. Summary

The thesis discusses the effects of transport on regional development. The introductory section describes the theoretical concepts of traffic impact on the region, offers views of Czech and foreign authors dealing with this issue and presents the principles of the transport policy of the Czech Republic and Europe.

It deals with the effects of transport modes and the extent of their influence at the time, describes also their greatest benefits. Subsequently presents selected studies and scholarly articles on specific examples of the impact of transport on regional and economic development and a brief evaluation.

The second part of the thesis deals with a case study of Pardubice region. It is characterized by the transport network in the region and is subsequently described in more detail in terms of individual districts. The obtained findings are compared with theoretical concepts. The entire case study is finished by SWOT analysis. The potential for development of the region has especially Pardubice airport, industrial zones, but also tourism and recreation.

Especially planned projects seem very promising – making the Elbe navigable to Pardubice and building the port, construction of R35 expressway and prospectively into water corridor Danube – Oder – Elbe. The benefit would be the creation of a logistic center in Česká Třebová. Transportation remains a problem in most cities situated mostly on a trunk road, threats are seen in further delay construction of transport infrastructure with the highest priority, mainly R35 road.

In conclusion are noted the results of the thesis. It has been found that transport is no longer a primary localization factor in the industry. For economic growth, the transportation is a necessary need, but not sufficient. Rail transport remains one of the main modes of transport and the intention of the EU transport policy and the Czech Republic is the further development and innovation. Link between the nature of the transport network and economic maturity of the region has not been directly proven. However it was confirmed, that various modes of transport operate in the Pardubice region in varying degrees of intensity.

## 15. Seznam použité literatury a zdrojů

- ABEYRATNE, Ruwantissa. The environmental impact of tourism and air transport on the sustainable development of small island developing states. *Journal of Air Transportation World Wide* [online]. 1999, roč. 4, č. 1 [cit. 2013-11-26]. Dostupné z: <http://ntl.bts.gov/lib/7000/7500/7553/jatww4-1abeyratne.pdf>
- Aeroklub Chrudim* [online]. 2012 [cit. 2014-04-19]. Dostupné z: <http://www.letistechrudim.cz/o-letisti-lkcr-info/provozni-informace/>
- Aeroklub Moravská Třebová* [online]. 2013 [cit. 2014-04-20]. Dostupné z: <http://www.lkkm.com/infoletisti.htm>
- Aeroklub Vysoké Mýto* [online]. 2013 [cit. 2014-04-21]. Dostupné z: <http://www.lkvm.cz>
- ArcČR 500. *Arcdata Praha: Geografické informační systémy* [online]. 2013 [cit. 2014-04-20]. Dostupné z: <http://www.arcdata.cz/produkty-a-sluzby/geograficka-data/arccr-500/>
- Autodrom Vysoké Mýto* [online]. 2006 [cit. 2014-04-21]. Dostupné z: <http://www.autodromvmyto.cz>
- BANISTER, David a Yossi BERECHMAN. *Transport investment and economic development*. London: UCL Press, 2000, viii, 370 p. ISBN 04-192-5600-8.
- BONNAFOUS, Alain. The regional impact of the TGV. In: *Transportation*. Dordrecht: Martinus Nijhoff Publishers, 1987, 127 - 137.
- BOWEN, John. Network Change, Deregulation, and Access in the Global Airline Industry. *Economic Geography*. 2002, vol. 78, issue 4, s. 425-439. Dostupné z: <http://doi.wiley.com/10.1111/j.1944-8287.2002.tb00194.x>
- BRINKE, Josef. *Úvod do geografie dopravy: (východiska regionálního rozvoje, regionální politika, teorie, strategie a programování)*. 1. vyd. Praha: Karolinum, 1999, 112 s. ISBN 80-718-4923-5.
- BussinessInfo.cz: Oficiální portál pro podnikání a export* [online]. 2007 [cit. 2014-04-20]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/vymezeni-regionu-s-podporou-statu-07-13-1850.html>
- Centrum pro regionální rozvoj České republiky* [online]. 2014 [cit. 2014-04-19]. Dostupné z: <http://www.crr.cz/cs/mapovy-server/>
- Česká televize* [online]. 2014 [cit. 2014-04-21]. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/266108-stanici-usti-nad-orlici-vlaky-projedou-zastavi-az-na-malem-nadrazi/>
- Česko-třebovský deník* [online]. 2013 [cit. 2014-04-21]. Dostupné z: <http://zpravodaj.probit.cz/2013/9-13web/216-13CD.htm>

- ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Český statistický úřad: Krajská správa ČSÚ v Pardubicích* [online]. 2013 [cit. 2014-04-14]. Dostupné z: [http://www.czso.cz/csu/2013edicniplan.nsf/krajkapitola/531011-13-r\\_2013-01](http://www.czso.cz/csu/2013edicniplan.nsf/krajkapitola/531011-13-r_2013-01)
- GIVONI, Moshe. Development and Impact of the Modern High-speed Train: A Review. In: *Transport Reviews*. 2006.
- HANSON, Susan a Genevieve GIULIANO. *The geography of urban transportation*. 3rd ed. New York: The Guilford Press, c2004, xii, 419 p. ISBN 15-938-5055-7.
- Chrudim: oficiální stránky města* [online]. 2013, 2013-06-27 [cit. 2014-04-19]. Dostupné z: <http://www.chrudim.eu/mesto/strategicke-dokumenty/strategicky-plan-rozvoje-mesta.html>
- iDnes.cz: Ekonomika* [online]. 2013 [cit. 2014-04-21]. Dostupné z: [http://ekonomika.idnes.cz/obri-prekladiste-v-ceske-trebove-se-jeste-rozsiri-fv2-/ekonomika.aspx?c=A130822\\_145317\\_pardubice-zpravy\\_jah](http://ekonomika.idnes.cz/obri-prekladiste-v-ceske-trebove-se-jeste-rozsiri-fv2-/ekonomika.aspx?c=A130822_145317_pardubice-zpravy_jah)
- iDnes.cz: Pardubice a Pardubický kraj* [online]. 2012, 2012-11-07 [cit. 2014-04-17]. Dostupné z: [http://pardubice.idnes.cz/male-lode-zakotvi-ve-svitkove-nakladni-v-srnojedech-fh4-/pardubice-zpravy.aspx?c=A121105\\_1849922\\_pardubice-zpravy\\_pri](http://pardubice.idnes.cz/male-lode-zakotvi-ve-svitkove-nakladni-v-srnojedech-fh4-/pardubice-zpravy.aspx?c=A121105_1849922_pardubice-zpravy_pri)
- iDnes.cz: Pardubice a Pardubický kraj* [online]. 2013, 2013-11-19 [cit. 2014-04-17]. Dostupné z: [http://pardubice.idnes.cz/pardubicke-letiste-ma-nejlepsi-podminky-pro-dalsi-rozvoj-pmf-/pardubice-zpravy.aspx?c=A131119\\_2001745\\_pardubice-zpravy\\_jah](http://pardubice.idnes.cz/pardubicke-letiste-ma-nejlepsi-podminky-pro-dalsi-rozvoj-pmf-/pardubice-zpravy.aspx?c=A131119_2001745_pardubice-zpravy_jah)
- IDOS* [online]. 2014 [cit. 2014-04-17]. Dostupné z: <http://jizdnirady.idnes.cz/vlakyautobusy/spojeni/>
- Integrovaný portál MPSV* [online]. 2012 [cit. 2014-04-20]. Dostupné z: <http://portal.mpsv.cz/sz/stat/nz/uzem>
- ISHII, Masaki. Flexible system development strategies for the Chuo Shinkansen Maglev Project: dealing with uncertain demand and R&D outcomes. [online]. 2007, 153 - 158 [cit. 2014-03-08]. Dostupné z: <http://hdl.handle.net/1721.1/39329>
- KATO, Shinichi. Development of Large Cities and Progress in Railway Transportation. In: *Japan Railway & Transport Review* [online]. 1996 [cit. 2013-12-07]. Dostupné z: <http://www.jrtr.net/jrtr08/pdf/history.pdf>
- KLÍČKA, Ondřej. *Vliv dopravy na rozvoj Svitavska*. Olomouc, 2012. Bakalářská práce. PŘF Univerzity Palackého v Olomouci.
- KUNC, Josef a Věra KRYLOVÁ. Železniční doprava a regionální rozvoj v České republice - minulost či skutečnost?. *Národohospodářský obzor* [online]. 2005, č. 4 [cit. 2014-04-19]. Dostupné z: [http://testrailway.econ.muni.cz/wp-content/uploads/2014/02/Zeleznice\\_regionalni\\_rozvoj\\_CR.pdf](http://testrailway.econ.muni.cz/wp-content/uploads/2014/02/Zeleznice_regionalni_rozvoj_CR.pdf)

- LABORATOŘ GEOINFORMATIKY UJEP. *Oldmaps - staré mapy* [online]. 2010 [cit. 2014-04-19].  
Dostupné z:  
[http://oldmaps.geolab.cz/map\\_root.pl?z\\_height=1200&lang=cs&z\\_width=1500&z\\_newwin=0&map\\_root=2vm](http://oldmaps.geolab.cz/map_root.pl?z_height=1200&lang=cs&z_width=1500&z_newwin=0&map_root=2vm)
- Letiště Pardubice* [online]. 2014 [cit. 2014-04-16]. Dostupné z: <http://www.airport-pardubice.cz/statistiky>
- Letiště Pardubice* [online]. 2014 [cit. 2014-04-17]. Dostupné z: <http://www.airport-pardubice.cz/zakladni-informace>
- Mapy.cz* [online]. 2014 [cit. 2014-02-15]. Dostupné z: <http://mapy.cz>
- MARADA, Miroslav. *Doprava a geografická organizace společnosti v Česku*. Vyd. 1. Praha: Česká geografická společnost, 2010, 165 s. Geographica, sv. 2. ISBN 978-809-0452-121.
- MARADA, Miroslav, Viktor KVĚTOŇ a Petra VONDRÁČKOVÁ. Železniční doprava jako faktor regionálního rozvoje. In: *Národohospodářský obzor*. Brno: Ekonomicko-správní fakulta, 2006, 51 - 60. 4. Dostupné z:  
[http://is.muni.cz/do/econ/soubory/aktivity/obzor/6182612/7667759/08Marada\\_-\\_sablona\\_-\\_NHO.pdf](http://is.muni.cz/do/econ/soubory/aktivity/obzor/6182612/7667759/08Marada_-_sablona_-_NHO.pdf)
- MAS SVITAVA. *Místní akční skupina Svitava* [online]. 2013, 2013-06-17 [cit. 2014-04-10].  
Dostupné z: <http://www.massvitava.cz/strategie-mas-svitava--dotaznikove-setreni>
- Ministerstvo dopravy* [online]. 2010 [cit. 2014-04-21]. Dostupné z:  
<http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/E05B2279-349A-4206-91FE-8469EA089926/0/KDAGTCschemaV4.doc>
- Ministerstvo dopravy* [online]. 2013a [cit. 2014-04-12]. Dostupné z:  
<http://www.sydos.cz/cs/ctvletpr.htm>
- Ministerstvo dopravy* [online]. 2013b [cit. 2014-02-20]. Dostupné z:  
<http://www.mdcr.cz/cs/Strategie/Politika+transevropské+dopravní+sítě+TEN-T.htm>
- NÁRODNÍ PAMÁTKOVÝ ÚSTAV. *Národní památkový ústav* [online]. 2014 [cit. 2014-04-19].  
Dostupné z:  
<http://monumnet.npu.cz/chruzemi/list.php?KrOk=Kr&Typy%5B%5D=ZM&Nazev=&KodKr=53>
- OECD. *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.
- OREDO s.r.o.: *Organizátor regionální dopravy* [online]. 2014 [cit. 2014-04-12]. Dostupné z:  
<http://www.oredoc.cz/tarif-iredo/?PHPSESSID=9c038dbdfbf111174ebbc5c9785f0f46>
- Pardubice* [online]. 2013, 2013-11-12 [cit. 2014-04-17]. Dostupné z:  
<http://www.pardubice.eu/urad/radnice/pro-media/tiskove-zpravy/vystavba-terminalu-dostala-zelenou/>



- POL, Peter. HSR stations and urban dynamics: Experiences from four european cities. *Railway Development: Impacts on Urban Dynamics*. 2008, 59 - 79.
- Polička: *Oficiální stránky města* [online]. 2013 [cit. 2014-04-20]. Dostupné z: <http://www.policka.org/detail/7538/Mestsky-urad/Tiskove-zpravy/Prumyslova-zona-Policka--otvorena-nova-provozovna/>
- Politika územního rozvoje České republiky 2008*. Vyd. 1. Brno: Ústav územního rozvoje, 2009, 86 s. ISBN 978-80-87318-04-1.
- PUGA, Diego. European Regional Policies in Light of Recent Location Theories. In: *Journal of Economic Geography*. 2002, 373 - 406.
- Regionální Informační Servis* [online]. 2011 [cit. 2014-04-18]. Dostupné z: <http://www.risy.cz/cs/krajske-ris/pardubicky-kraj/regionalni-informace/prumyslove-zony/>
- REPHANN, Terance. Highway Investment and Regional Economic Development: Decision Methods and Empirical Foundations. *Urban Studies*. 1993, vol. 30, issue 2, s. 437-450. Dostupné z: <http://usj.sagepub.com/cgi/doi/10.1080/00420989320080391>
- RIETVELD, Piet a Peter NIJKAMP. *Transport and regional development*. Amsterdam: University Amsterdam, 1992.
- Ročenka dopravy České republiky 2012*. Praha: Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., 2013. ISSN 1801-3090. Dostupné z: [https://www.sydos.cz/cs/rocenka\\_pdf/Rocenka\\_dopravy\\_2012.pdf](https://www.sydos.cz/cs/rocenka_pdf/Rocenka_dopravy_2012.pdf)
- RODRIGUE, Jean-Paul, Claude COMTOIS a Brian SLACK. *The geography of transport systems*. New York: Routledge, 2006, p. cm. ISBN 04-153-5441-2.
- ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. *Celostátní sčítání dopravy 2010* [online]. 2010 [cit. 2014-04-23]. Dostupné z: <http://scitani2010.rsd.cz/pages/map/default.aspx>
- ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. *Silnice I/37: Pardubice - MÚK Palackého, dostavba*. 2013a. Dostupné z: [http://www.rsd.cz/catalog/Stavime-pro-vas/Prehled-staveb/silnice-i37-pardubicemuk-palackeho-dostavba/\\$file/s37-muk-palackeho-dostavba.pdf](http://www.rsd.cz/catalog/Stavime-pro-vas/Prehled-staveb/silnice-i37-pardubicemuk-palackeho-dostavba/$file/s37-muk-palackeho-dostavba.pdf)
- ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. *Silnice I/37: Chrudim - obchvat, úsek křiž. I/17 - Slatiňany*. 2013b. Dostupné z: [http://www.rsd.cz/catalog/Stavime-pro-vas/Prehled-staveb/pdf165/\\$file/s37-chrudim-slatinany.pdf](http://www.rsd.cz/catalog/Stavime-pro-vas/Prehled-staveb/pdf165/$file/s37-chrudim-slatinany.pdf)
- ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. *Silnice I/37: Heřmanův Městec - Bylany*. 2013c. Dostupné z: [http://www.rsd.cz/catalog/Stavime-pro-vas/Prehled-staveb/silnice-i17-hermanuv-mestecbylany/\\$file/s17-hermanuvmestec-bylany.pdf](http://www.rsd.cz/catalog/Stavime-pro-vas/Prehled-staveb/silnice-i17-hermanuv-mestecbylany/$file/s17-hermanuvmestec-bylany.pdf)
- ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. *Silnice I/43: Hradec nad Svitavou - Lačnov*. 2013d. Dostupné z: [http://www.rsd.cz/catalog/Stavime-pro-vas/Prehled-staveb/pdf077/\\$file/s43-hradec-lacnov.pdf](http://www.rsd.cz/catalog/Stavime-pro-vas/Prehled-staveb/pdf077/$file/s43-hradec-lacnov.pdf)

- ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. *Silnice I/43: Opatov - obchvat*. 2013e. Dostupné z:  
[http://www.rsd.cz/catalog/Stavime-pro-vas/Prehled-staveb/pdf009t/\\$file/s43-opatov-obchvat.pdf](http://www.rsd.cz/catalog/Stavime-pro-vas/Prehled-staveb/pdf009t/$file/s43-opatov-obchvat.pdf)
- ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. *Silnice I/43: Lanškroun - Dolní Lipka*. 2013f. Dostupné z:  
[http://www.rsd.cz/catalog/Stavime-pro-vas/Prehled-staveb/silnice-i43-lanskrroundoln-lipka/\\$file/s43-lanskroun-d-lipka.pdf](http://www.rsd.cz/catalog/Stavime-pro-vas/Prehled-staveb/silnice-i43-lanskrroundoln-lipka/$file/s43-lanskroun-d-lipka.pdf)
- ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. *Silnice I/43: Mladějov - Lanškroun*. 2013g. Dostupné z:  
[http://www.rsd.cz/catalog/Stavime-pro-vas/Prehled-staveb/silnice-i43-mladejovlanskroun/\\$file/s43-mladejov-lanskroun.pdf](http://www.rsd.cz/catalog/Stavime-pro-vas/Prehled-staveb/silnice-i43-mladejovlanskroun/$file/s43-mladejov-lanskroun.pdf)
- ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. *Přehled projektů Ředitelství silnic a dálnic ČR: rok 2014*. 2014. Dostupné z:  
[http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/26FA4423C0960AE5412566EB004569CC/F5C7C36AF0AF8D6AC1257B2C0054DEDF/\\$FILE/cz-stavba-2014.pdf](http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/26FA4423C0960AE5412566EB004569CC/F5C7C36AF0AF8D6AC1257B2C0054DEDF/$FILE/cz-stavba-2014.pdf)
- ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. *Silnice I/37: Pardubice - Trojice*. 2014a. Dostupné z:  
[http://www.rsd.cz/catalog/Stavime-pro-vas/Prehled-staveb/pdf171/\\$file/s37-pardubice-trojice.pdf](http://www.rsd.cz/catalog/Stavime-pro-vas/Prehled-staveb/pdf171/$file/s37-pardubice-trojice.pdf)
- ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. *Silnice I/36: Pardubice, Trnová - Fáblovka - Dubina*. 2014b. Dostupné z: [http://www.rsd.cz/catalog/Stavime-pro-vas/Prehled-staveb/silnice-i36-pardubice-trnovafablovkadubina/\\$file/s36-pardubice-trnova-dubina.pdf](http://www.rsd.cz/catalog/Stavime-pro-vas/Prehled-staveb/silnice-i36-pardubice-trnovafablovkadubina/$file/s36-pardubice-trnova-dubina.pdf)
- ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. *Silnice I/37: Chrudim obchvat, úsek Medlešice - silnice I/17*. 2014c. Dostupné z: [http://www.rsd.cz/catalog/Stavime-pro-vas/Prehled-staveb/silnice-i37-chrudim-obchvat-usek-medlesicesilnice-i17/\\$file/s37-chrudim-medlesice.pdf](http://www.rsd.cz/catalog/Stavime-pro-vas/Prehled-staveb/silnice-i37-chrudim-obchvat-usek-medlesicesilnice-i17/$file/s37-chrudim-medlesice.pdf)
- Ředitelství vodních cest ČR* [online]. 2006 [cit. 2014-04-17]. Dostupné z:  
<http://www.rvccr.cz/strategicke-zamery-a-stavby/splavneni-labe-do-pardubic>
- ŘÍZENÍ LETECKÉHO PROVOZU ČR. *Mapka letišť v ČR*. 2011. Dostupné z:  
[http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/D23078C3-1486-4388-B7B3-9A16611EF673/0/mapka\\_a131\\_2012.pdf](http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/D23078C3-1486-4388-B7B3-9A16611EF673/0/mapka_a131_2012.pdf)
- Skipark Červená Voda* [online]. 2014 [cit. 2014-04-21]. Dostupné z:  
<http://www.skiparkcervenavoda.cz/cz/o-skiparku>
- SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY. *Železniční mapa ČR: Příloha k Železničnímu jízdnímu řádu 2014*. 2014. Dostupné z:  
<http://provoz.szdc.cz/portal/Show.aspx?path=/Data/Mapy/kjr.pdf>
- Statistická ročenka Pardubického kraje 2013. *Český statistický úřad* [online]. 2014 [cit. 2014-02-17]. Dostupné z:  
[http://www.czso.cz/csu/2013edicniplan.nsf/t/3E0036A9C1/\\$File/53101113chcz.pdf](http://www.czso.cz/csu/2013edicniplan.nsf/t/3E0036A9C1/$File/53101113chcz.pdf)

- Svitavský deník [online]. 2013 [cit. 2014-04-20]. Dostupné z:  
<http://svitavsky.denik.cz/podnikani/prumyslova-zona-pro-male-i-stredni-podnikatele-vznikne-ve-trebove-20130609.html>
- TOUŠEK, Václav, Josef KUNC a Jiří VYSTOUPIL. *Ekonomická a sociální geografie*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008, 411 s. ISBN 978-807-3801-144.
- Transport investment and the promotion of economic growth. In: BANISTER, David a Yossi BERECHMAN. *Journal of Transport Geography*. 2001, 209 - 218.
- Ústí nad Orlicí [online]. 2013 [cit. 2014-04-21]. Dostupné z:  
<http://www.ustinadorlici.cz/urad/strategicke-dokumenty/prumyslove-zony/>
- Vodní koridor Dunaj - Odra - Labe [online]. 2014a [cit. 2014-04-18]. Dostupné z: <http://www.d-o-l.cz/index.php/cs/oprojektu/historie?showall=1>
- Vodní koridor Dunaj - Odra - Labe [online]. 2014b [cit. 2014-04-18]. Dostupné z: <http://www.d-o-l.cz/index.php/cs/oprojektu/dnesnistav>
- Vodní koridor Dunaj - Odra - Labe [online]. 2014c [cit. 2014-04-18]. Dostupné z: <http://www.d-o-l.cz/index.php/cs/oprojektu/trasadol>
- VONDRÁČKOVÁ, Petra. *Vliv dálnice D8 na regionální rozvoj: Percepce veřejnou správou, obyvateli a firmami*. Praha, 2006. Diplomová práce. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje PŘF UK.
- vz24.cz: *Denní zpravodajství o veřejných zakázkách* [online]. 2013 [cit. 2014-04-23]. Dostupné z: <http://www.vz24.cz/clanky/ceska-trebova-jedna-se-zajemci-o-pozemky-v-prumyslove-zone/>
- WOKOUN, René. *Regionální rozvoj: (výchozí podmínky regionálního rozvoje, regionální politika, teorie, strategie a programování)*. Vyd. 1. Praha: Linde, 2008, 475 s. ISBN 978-807-2016-990.