

## DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA A ÚČINNOST ŽELEZNIČNÍ, VEŘEJNÉ AUTOBUSOVÉ A SILNIČNÍ DOPRAVY

Efektivně fungující osobní a nákladní doprava je základním předpokladem pro bezproblémový chod společnosti jak na mezinárodní, regionální či místní úrovni. Má zásadní význam pro organizace zabývající se produkčními aktivitami, službami, ale i pro obyvatele. Dopravní politika Evropské unie se přednostně zaměřuje na podporu čisté, bezpečné a efektivní přepravy zboží od výrobců ke spotřebitelům a naplnění jedné ze svobod občanů EU – svobodně cestovat, ať je to za prací či odpočinkem.

Statistika dopravy se snaží podchytit její nejdůležitější vlastnosti a společně s dalšími oblastmi statistiky poskytnout potřebné údaje pro plánovací, řídicí a kontrolní mechanismy, aby bylo možné vybudovat konkurenceschopné dopravní systémy, které zvýší mobilitu.

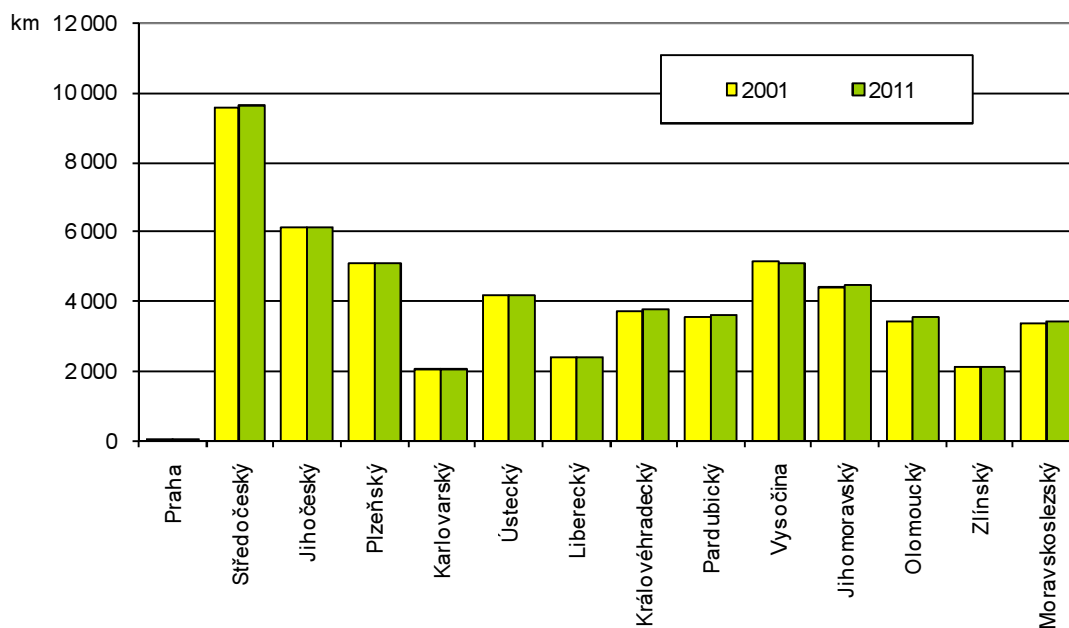
V souvislosti s dopravou je si třeba klást řadu otázek souvisejících s jejím dopadem na životní prostředí, účinností, bezpečností a samozřejmě dopravní infrastrukturou.

V roce 2010 činila dálniční síť České republiky 734 km, z toho v Plzeňském kraji bylo 109 km. V následujícím roce se dálniční síť v ČR zvýšila o 11,3 km. Ve srovnání s členskými státy, které mají zhruba shodný počet obyvatel, tj. Belgie (1 763 km), Maďarsko (1 273 km), Portugalsko (2 737 km), Rakousko (1 719 km) či Švédsko (1 891 km) máme zhruba poloviční až čtvrtinovou délku dálnic. Rozdíl mezi členskými státy je patrný u dynamiky výstavby dálniční sítě. Mezi roky 2000 a 2010 se prodloužila délka dálnic v ČR o 233 km, tj. o 46,6 %. Vyšší dynamika byla dosahována mezi uvedenými lety zejména u nových členských zemí EU, dále pak Portugalska, Španělska, Irsko a Lucemburska.

Celková silniční síť zahrnující silnice bez dálnic dosáhla v roce 2011 na území ČR celkové délky 54 742 km, z toho na území Plzeňského kraje 5 024 km – 8,5 % připadá na silnice I. třídy, 29,9 % na silnice II. třídy a zbývajících 61,6 % na silnice III. třídy.

Pro oblast železniční přepravy platí, že ve srovnání s členskými zeměmi EU, které mají porovnatelný počet populace, má ČR výrazně hustější železniční síť – proti Portugalsku 5,6krát, Řecku 5,1krát, Belgii 2,4krát, Rakousku 1,9krát a Maďarsku 1,7krát. Od roku 2006 se provozní délka železničních tratí v České republice snižuje. V roce 2011 dosáhla na národní úrovni celkové délky 9 572 km, tj. o 42 km méně než v roce 2005. V Plzeňském kraji celková provozní délka železničních tratí dosáhla vzdálenosti 711 km.

Délka komunikací v krajích ČR v roce 2001 a 2011



Dalším možným hlediskem jak hodnotit dopravu prostřednictvím statistiky jsou **přepravní výkony**.

Počet přepravených osob po **železnici** má z dlouhodobého pohledu v České republice klesající tendenci. Podle předběžných výsledků bylo v roce 2012 přepraveno po železnici 172 mil. cestujících, což odpovídá přepravnímu výkonu 7 200 mil., který se měří v osobokilometrech. Průměrná přepravní vzdálenost činila předběžně 42 km. Oproti roku 2000 se předpokládá pokles přepravených osob o 6,5 %, což se promítne do snížení přepravního výkonu o 0,6 %. Naproti tomu průměrná přepravní vzdálenost se prodlouží cca o 2,5 km.

Obdobně respektive hůře lze hodnotit i situaci u přepravy věcí po železnici. Celková přeprava zboží v roce 2012 ve výši 83 mil. tun se oproti roku 2000 snížila o 15 %. Snížení přepravovaného zboží je registrováno zejména na vnitrostátní přepravě; její podíl na celkové přepravě zboží poklesl o 4 procentní body. Tato skutečnost společně se snížením průměrné přepravní vzdálenosti o 3,4 % na 172 km negativně ovlivňuje i snížení přepravních výkonů železniční dopravy věcí o 18,5 %.

Ve sledovaném roce 2012 došlo k dalšímu meziročnímu poklesu celkového počtu přepravených osob **veřejnou autobusovou dopravou** o 6 % na 340 mil. cestujících. V porovnání s rokem 2000 došlo k poklesu přepravovaných osob o 22 %. Průměrná přepravní vzdálenost se pohybovala okolo 26 km. Její délka je velmi diferencovaná podle toho, zdali se jedná o tuzemskou autobusovou dopravu (17 km), zahraniční (437 km) či nepravidelnou (95 km). Naznačený vývoj se promítá i na přepravní výkony v osobokilometrech, které dosáhly 8 800 mil. oskm a byly vyjma roku 2004 a 2005 nejnižší od roku 2000.

U **silniční přepravy** došlo oproti roku 2000, kdy objem přepravovaného zboží po silnici dosáhl v ČR výše 414,7 mil. tun, ke snížení přepravovaného množství věcí téměř o pětinu. Tento trend zcela ovlivňuje tuzemská přeprava, naopak u mezinárodní přepravy došlo v roce 2012 k jejímu nárůstu proti uvedenému roku 2000 téměř o 80 %. Současně došlo k prodloužení průměrné přepravní vzdálenosti ze 94,1 km na 151 km. Tento vývoj se příznivě odrazil v nárůstu přepravních výkonů u silniční přepravy o cca 31 %.

Při **mezikrajském** porovnání výkonových ukazatelů dopravy mezi roky 2005 a 2011, lze konstatovat, že došlo ke snížení podílu počtu přepravovaných osob veřejnou autobusovou dopravou o 0,3 procentního bodu na republikovém úhrnu. Na druhé straně byl zaznamenán nárůst krajského podílu přepraveného zboží o 2,6 bodu u silniční nákladní dopravy. Naopak u železnice dochází ke snížení přepravovaného objemu zboží po železnici.