

Vliv dálnice D1 na rozvoj osídlení v jejím okolí

Milan Körner
(recenzovaný text)

Existence dálnice je obecně považována za rozhodující stimulátor rozvoje osídlení. Toto stanovisko zastává řada politiků, dopravních inženýrů i urbanistů (úředníků i projektantů).

V Politice územního rozvoje ČR 2006 byl koridor dálnice D1 Praha – Brno deklarován jako jedna z hlavních rozvojových os republikového významu. Dálnice D1 však má z hlediska vazeb na osídlení dva výrazně odlišné úseky. Západní úsek (od Mirošovic po Humpolec) prochází velmi řídko osídleným územím a je tedy především tranzitní trasou. Východní úsek vedený v souběhu s dřívější hlavní silnicí je součástí urbanizovaného území.

Výstavba dálnice D1 trvala celkem 13 let a byla dokončena v listopadu 1981.

obce Dobřešovice (na jižním obvodu Průhonického parku) a Modletice (velká logistická lokalita na křižovatce D1 s tzv. aglomeračním okruhem). Dokonce i Průhonice vykazují nárůst o méně než 50 %.

Další úsek Mirošovice (odbočení I/3) – Jihlava (křižovatka s I/38), který prochází přes Vlašimskou a Českomoravskou vrchovinu, je z hlediska demografického vývoje územím výrazně ztrátovým. Některé obce od roku 1980 ztratily dokonce téměř 50 % svého obyvatelstva.

Největší město v tomto území Vlašim ztratilo 5 % obyvatel, další města Zruč nad Sázavou a Humpolec narostla o 3 resp. 2 % obyvatel.

Jedinou skutečně růstovou obcí je malý Tehov, který narostl o 60 %. O 8 % narost-

Ani v tomto úseku však nelze hovořit o výrazném rozvoji přilehlého území.

Největší město Jihlava narostlo za 27 let jen o cca 2 %, v období 1980-1991 město dokonce ztrácelo. V poslední době, kdy se Jihlava opět stala krajským městem, se projevuje mírně pozitivní demografický vývoj.

Největší rozvoj zaznamenal Velký Beranov (téměř 50 %) a dále Dobronín (téměř 17 %). V obou případech se jedná o větší obce v Jihlavské aglomeraci, jejichž rozvoj z hlediska počtu obyvatel zřejmě není primárně ovlivňován existencí dálnice.

Významnější nárůst představuje město Velké Meziříčí (cca 12 %), výrazně nejvyšší ze všech měst v koridoru dálnice D1.

Poslední úsek Velká Bíteš – Brno je již příměstským územím největšího moravského města. Vývoj je pochopitelně pozitivní, mimo město Velká Bíteš však nedosahuje úrovně 10 %, což je poněkud méně než v příměstském území Prahy.

Dalším faktorem osídlení mimo obytné funkce jsou ekonomické aktivity. Tyto aktivity, s výjimkou logistiky, která je často směřována do bezprostředního okolí MÚK, jsou převážně vázány na osídlení, tj. zejména města a větší obce. Logistické areály jsou převážně směřovány do blízkosti velkých měst, která indukují významnou část spotřeby. Větší vzdálenost od těchto center není většinou výhodná. Tento segment ekonomiky vytváří poměrně nízký počet pracovních příležitostí, a to především pro méně kvalifikované pracovníky. Důsledky velkých logistických areálů na okolní osídlení jsou vnímány převážně negativně, neboť nelze zcela vyloučit využívání navazujících silniční sítě (vedené přes sídla) kamiony. Rozsáhlé areály rovněž znamenají vážné narušení krajinného rázu.

Možný „pozitivní“ vliv dálnice D1 je v podstatě omezen na prostory, kdy dálnice křižuje silnice I. třídy (resp. významné silnice II. třídy), které mají vyhovující parametry a umožňují dobré napojení větších měst na dálnici D1.

To se týká především koridoru silnice I/34, ve kterém leží města Havlíčkův Brod, Humpolec a Pelhřimov, a koridoru I/38 s městy Havlíčkův Brod a Jihlava.

Zlepšení parametrů navazujících silnic je žádoucí zejména v případech:

II/125 - napojení Vlašimi – MÚK Psáře

II/150 - napojení Čechtice – MÚK Loket

II/351, 353 - napojení Polné – MÚK Velký Beranov

Přímo u dálnice D1 leží města Humpolec, Velké Meziříčí, Velká Bíteš. V blízkosti dálnice D1 s dobrým napojením pak města Zruč nad Sázavou, Jihlava a Rosice.

Rozvoj ekonomiky je spojen s většími městy, které mají potenciál kvalifikovaných pracovníků a ve kterých je výrazný podíl terciérního sektoru. Pro regionální vazby je významnější kvalita nižší silniční sítě.

stavba	úsek	km	délka úseku	období výstavby
002	Spořilov – Čestlice	0,0 - 8,2	8,2 km	09/67 - 07/71
003	Čestlice – Mirošovice	8,2 - 21,3	13,1 km	09/67 - 07/71
005	Mirošovice – Šternov	21,3 - 41,5	20,2 km	12/69 - 07/77
008	Šternov – Soutice	41,5 - 56,5	15,0 km	03/72 - 07/77
009	Soutice – Loket	56,5 - 66,4	9,9 km	12/69 - 07/77
006	Loket – Hořice	66,4 - 74,9	8,5 km	07/72 - 07/77
011	Hořice – Humpolec	74,9 - 92,7	17,8 km	06/74 - 11/80
013	Humpolec – Pávov	92,7 - 112,0	19,3 km	06/76 - 11/80
014 A	Pávov – Řehořov	112,0 - 127,3	15,3 km	01/76 - 11/79
014 B	Řehořov – Měřín	127,3 - 134,5	7,2 km	03/74 - 10/76
015 A	Měřín – Velké Meziříčí východ	134,5 - 148,5	14,0 km	07/72 - 11/78
015 B	Velké Meziříčí – Velká Bíteš	148,5 - 162,8	14,3 km	06/71 - 12/75
017	Velká Bíteš – Brno západ	162,8 - 190,5	27,7 km	04/69 - 03/73
019	Brno západ – Brno jih	190,5 - 196,7	6,2 km	06/73 - 09/78
0131	Brno jih – Holubice	196,7 - 211,0	14,3 km	04/79 - 09/83

Tab. 1 Postup výstavby a uvádění do provozu

Vzhledem k tomu, že dálnice D1 je v provozu od roku 1980 v celém úseku mezi Prahou a Brnem, lze za téměř 30 let posoudit její vliv na vývoj osídlení i rozvoj ekonomiky v jejím koridoru.

Nejlépe to umožňuje demografický vývoj v jejím okolí. Vývoj osídlení je pochopitelně rozdílný v příměstském území velkých měst Prahy a Brna a mezilehlým územím. Do vzdálenosti 20-30 km od těchto měst však rozvoj území není dominantně ovlivněn existencí této trasy, ale především suburbánním aglomeračním vývojem.

V případě Pražského metropolitního regionu dálnice D1 nepředstavuje nejvíce „rozvojovou“ radiálu, kterou je spíše stará budějovická silnice, dnes II/603, z dálnic pak zejména D5.

V úseku Praha – Mirošovice všechny obce v koridoru dálnice vykazují nárůst počtu obyvatel, největší přibližně dvojnásobný (v období 1980-2007) vykazují jen malé

la obec Větrný Jeníkov, všechny další obce v tomto úseku byly ztrátové, řada z nich ztratila více než 20 % obyvatel. O rozvojové ose v koridoru D1 v úseku Mirošovice – Jihlava lze tedy úspěšně pochybovat.

Charakter osídlení, kde převažují velmi malé obce (sídla) s podprůměrnými demografickými charakteristikami nevytváří rozvojový potenciál, ani v případě, že přes ně vede nejzatíženější dálnice v ČR. Rozvoj v tomto území je dále limitován existencí rozsáhlého ochranného pásma nejvýznamnějšího vodního zdroje v ČR Želivka i mimořádně špatnou návaznou silniční sítí.

S výjimkou výše uvedených měst zde nejsou významnější centra osídlení, která by mohla saturovat obslužnou funkci tohoto území.

V dalším úseku Jihlava – Velká Bíteš, kde trasa D1 kopíruje původní silnici (dnes II/602), již lze dálnici považovat za součást rozvojové osy, propojující krajská města Jihlavu a Brno.

Z hlediska výkonnosti ekonomiky (HDP na obyv. za SO ORP) je ze spádových obvodů ORP nad průměrem ČR jen ORP Jihlava v kraji Vysočina. Blízkost dálnice D1 a kvalita připojení tuto skutečnost nepochybně posiluje.

K republikovému průměru se ve Středočeském kraji přibližují jen ORP Říčany a Vlašim. V SO ORP Říčany je ve vazbě na D1 vysoká koncentrace ekonomických aktivit, a to jak v oblasti obchodu a služeb (komerční zóna Čestlice) tak i v oblasti logistiky (Modletice – Jazlovce, Strančice – Kunice). Avšak ani tato skutečnost neznamená mimořádně vysokou ekonomickou výkonnost.

V obou krajích (Středočeském a Vysočina) vyšší ekonomickou výkonnost vykazují regiony mimo koridor dálnice D1.

Území jihovýchodní části okresu Benešov je přes existenci dálnice D1 jednou z nejproblémovějších oblastí Středočeského kraje. Dálnice umožňuje dobrou dostupnost Prahy resp. center zaměstnanosti v jejích koridoru v Pražském metropolitním regionu, což se projevuje velmi nízkou nezaměstnaností v tomto území, na druhé straně však neinicuje vlastní rozvoj území, takže dochází k jeho výraznému vyliďňování.

Rozvojové předpoklady v úseku D1 Praha – Mirošovice již v podstatě byly využity. Realizace rozsáhlých areálů ve vazbě na MÚK sice umožnila blízkým obcím zlepšení jejich infrastruktury, není však pro ně z dlouhodobého hlediska jednoznačně pozitivním jevem.

Počet a struktura nově vytvořených pracovních příležitostí není v příměstském území hl. m. Prahy mimořádným přínosem. Část dopravních vazeb logistických areálů je realizována po silnicích II. a III. tříd a znamená zhoršení životního prostředí v dotčených obcích jejichž dominantní funkcí je bydlení resp. rekreace.

Úsek dálnice D1 Praha – Mirošovice je

součástí rozvojové oblasti Praha a rozvojové osy Praha – Tábor – České Budějovice.

Rozvojové předpoklady území v koridoru D1 od Benešova po MÚK s trasou I/38, která je páteří rozvojové oblasti Jihlava, jsou velmi nízké. Jedinou výjimkou je okolí města Humpolec a příčné trasy I/34 propojující významná centra kraje Vysočina Havlíčkův Brod a Pelhřimov (jedná se však o osu krajské nikoliv republikové úrovně).

V úseku Jihlava – Brno představuje dálnice D1 rozvojovou osu republikové úrovně. Významný rozvojový potenciál představuje zejména okolí krajského města Jihlavy (rozvojová oblast Jihlava) a východní část koridoru ve vazbě na města Velké Meziříčí – Velká Bíteš.

Nadřazené dopravní síť a vývoj osídlení

Koncepci rozvoje osídlení ve vazbách na dopravní infrastrukturu, ekonomiku regionů a ochranu civilizačních, přírodních a kulturních hodnot by měla představovat PÚR ČR. Problémem je, že tento materiál nejen nepoužívá termínu koncepce, ale v podstatě na koncepční přístup rezignoval.

Místo aby PÚR představila vlastní koncepční vizi v kontextu „rozvojových“ koncepcí Evropy, zejména zemí středoevropského prostoru, který nás obklopuje, je spíše souhrnem oborových (v podstatě neprovázaných) záměrů a programů rozvoje jednotlivých krajů.

Za základní předpoklady „rozvoje“ jsou obvykle považovány: demografický potenciál, ekonomická výkonnost a kvalita dopravní infrastruktury.

Demografický potenciál velmi úzce souvisí se strukturou osídlení, a to zejména s rozmístěním a kvalitou vyšších, středních a nižších center, která by měla zabezpečovat komplexní obslužné funkce pro své spádové území (v příslušných kategoriích). Si-

tuaci výrazně ovlivňuje velmi rozdílná hustota zalidnění jednotlivých regionů (krajů apod.). Velmi dobře uspořádanou strukturu osídlení však mají i některé populačně slabé kraje, např. Jižní Čechy. Struktura osídlení je dána dlouhodobým vývojem, který značně ovlivnila industrializace v 2. pol. 19. století a v případě ČR též mimořádná migrace obyvatel v období 2. světové války a direktivně řízená socialistická industrializace a přeměna zemědělství v následném období. Industrializace v 2. pol. 19. století byla výrazně spojena s rozvojem železniční dopravy, která pochopitelně (až na několik výjimek) propojovala významná a další správní a hospodářská centra.

Bohužel železniční síť v 2. pol. 20. století neprošla zásadnější modernizací a ani tzv. modernizace tranzitních železničních koridorů, představujících jen část hlavních tratí (dle dohod AGC a AGTC) nedosahuje na významné části úseků požadovaného standardu. Ani po dokončení modernizace koridorů (po r. 2015) nebude tedy znamenat zlepšení schopnosti konkurence silniční dopravě, neboť kvalita ostatní (velmi husté) železniční sítě zůstane velice nízká.

Rozvoj silniční infrastruktury rovněž v ČR zaostává za rozvinutými zeměmi, oproti železniční infrastruktuře však nově realizované trasy (resp. úseky) v podstatě odpovídají evropským standardům.

I nadřazená silniční síť vykazuje významné deficity, z nichž je potřebné jmenovat zejména propojení radiál v prostoru hl. m. Prahy okružní „dálnicí“ a nepropojenost Hradeckopardubické a Olomoucké aglomerace (R35).

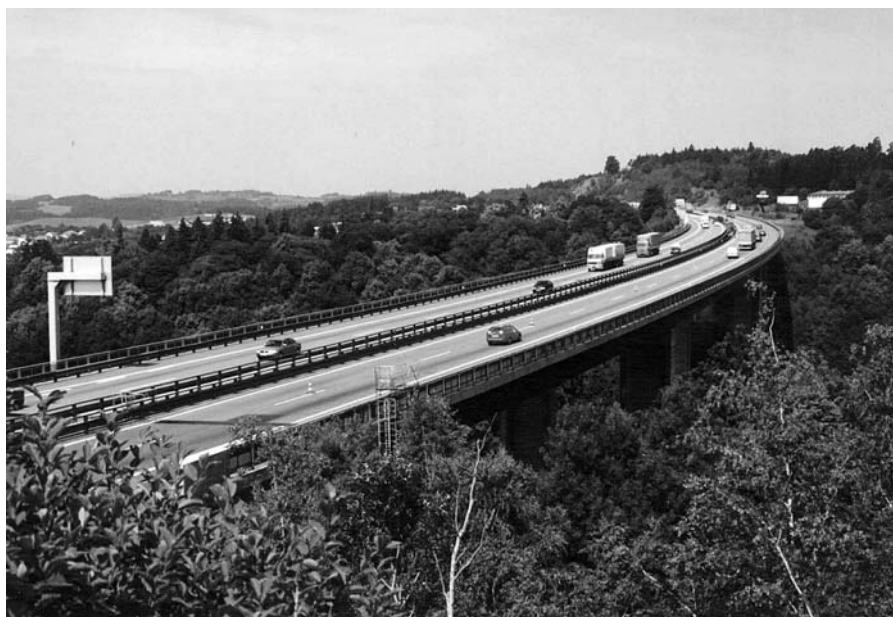
Obdobně jako u železničních tratí i u dálnic nejsou tyto trasy až na D2, D5 a D8 v odpovídajících parametrech propojeny se sítěmi sousedních států.

Obdobně jako u železnic i silnice hlavní sítě (vybrané silnice I. třídy vč. mezinárodních) vykazují výrazné zaostávání (vysoká četnost průjezdů sítě, nevyhovující směrové a výškové řešení).

I když koncepce silniční dopravy oproti železniční dopravě lépe reaguje na potřeby osídlení, výrazné nedostatky má v postupu přestavby sítě, který neodráží skutečnou naléhavost a efektivitu (přínosy) nově realizovaných úseků.

V české, a to i v části odborné veřejnosti panuje mýtus, že výstavba nových kapacitních tras bude znamenat výrazný rozvoj osídlení v těchto koridorech. Samozřejmě kvalita vazeb realizovaných dopravními sítěmi vytváří určité rozvojové předpoklady, které však v řadě případů nejsou naplňovány.

Názorným příkladem je koridor dálnice D1, která je ve značné délce vedena územím, ve kterém nejsou silnější centra osídlení. V koridoru této trasy za více než 25 let nevznikly významnější ekonomické aktivity, počet obyvatel stagnoval a v některých územích dokonce výrazně poklesl. Dálnice



Dálnice D1 na Vysočině. Foto © Jan Vašíček

MÚK	obec	počet obyvatel				nárůst/ pokles 1980-2007	index vývoje 2007/1980	nové byty 1997-2007	prům./rok na 1000 ob. (2001)
		1980	1991	2001	2007				
Průhonice	Průhonice	1586	1589	1948	2303	717	1,45	454	21,2
	Čestlice	347	405	405	515	168	1,48	27	6,1
Jesenice	Dobřejovice	340	425	567	715	375	2,10	39	6,3
	Říčany	10703	10650	10876	11957	1254	1,12	484	4,0
	Modletice	236	360	361	466	230	1,97	27	6,8
Všechromy	Velké Popovice	1731	1720	1788	2071	340	1,20	172	8,7
	Strančice	1532	1428	1443	1667	135	1,09	100	6,3
Mirošovice	Mirošovice	728	780	824	947	219	1,30	46	5,1
	Mnichovice	2236	1974	2138	2628	392	1,18	197	8,4
	Senohraby	934	948	914	996	62	1,07	36	3,6
Hvězdonice	Chocerady	1110	938	1002	1049	-61	0,95	31	2,8
	Hvězdonice	399	325	315	312	-87	0,78	9	2,6
	Vranov	327	293	296	323	-4	0,99	26	8,0
Ostředek	Ostředek	400	361	306	328	-72	0,82	9	2,7
	Kozmice	309	234	231	216	-93	0,70	10	3,9
Šternov	Český Šternberk	215	152	150	151	-64	0,70	4	2,4
	Divišov	1451	1325	1307	1429	-22	0,98	162	11,3
Psáře	Psáře	165	137	121	120	-45	0,73	5	3,8
	Tehov	191	153	292	307	116	1,61	5	1,6
	Tichonice	266	231	208	195	-71	0,73	8	3,5
	Vlašim	12613	12809	12270	12033	-580	0,95	203	1,5
	Kácov	990	911	824	875	-115	0,88	18	2,0
Soutice	Soutice	336	267	224	231	-105	0,69	10	4,1
	Trhový Štěpánov	1406	1260	1262	1300	-106	0,92	34	2,4
	Hulice	321	340	299	319	-2	0,99	6	1,8
	Zruč n. Sáz.	4960	5264	5020	5092	132	1,03	107	1,9
Loket	Loket	708	611	560	532	-176	0,75	11	1,8
	Bernartice	271	246	228	220	-51	0,81	4	1,6
	Tomice	199	138	130	131	-68	0,66	2	1,4
	Dolní Kralovice	954	938	905	894	-60	0,94	39	3,9
	Křivsoudov	508	424	390	384	-124	0,76	7	1,6
Hořice	Hořice	215	207	181	192	-23	0,89	1	0,5
	Píšť	155	117	90	81	-74	0,52	2	2,0
Koberovice	Koberovice	205	180	151	144	-61	0,70	2	1,2
	Senožaty	808	734	717	681	-127	0,84	24	3,0
	Hojanovice	121	102	97	71	-50	0,59	3	2,8
Humpolec	Humpolec	10786	11122	10929	10989	203	1,02	390	3,2
	Komorovice	184	168	167	173	-11	0,94	5	2,7
Větrný Jeníkov	Větrný Jeníkov	525	607	611	566	41	1,08	14	2,1
	Úsobí	840	709	706	711	-129	0,85	17	2,2
Jihlava (Pávov)	Jihlava	49770	51831	50702	50916	1146	1,02	2468	4,4
	Střítež	338	319	332	222	-116	0,66	20	5,5
	Dobronín	1608	1757	1905	1875	267	1,17	62	3,0
	Ždíreč	338	320	388	354	16	1,05	16	3,7
	Štoky	1542	1492	1475	1614	72	1,05	120	7,4
Velký Beranov	Velký Beranov	866	1077	1192	1293	427	1,49	45	3,4
	Jamně	488	447	490	497	9	1,02	14	2,6
	Kozlov	437	434	450	444	7	1,02	14	2,8
	Malý Beranov	506	541	554	566	60	1,12	27	4,4
Měřín	Měřín	1768	1859	1909	1940	172	1,10	31	1,5
	Černá	401	325	310	324	-77	0,81	3	0,9
	Stránecká Zhoř	551	560	587	589	38	1,07	13	2,0
	Blížkov	399	353	340	328	-71	0,82	2	0,5

Tab. 2 - pokračování na následující straně

MÚK	obec	počet obyvatel				nárůst/ pokles 1980-2007	index vývoje 2007/1980	nové byty 1997-2007	prům./rok na 1000 ob. (2001)
		1980	1991	2001	2007				
Velké Meziříčí (západ, východ)	Velké Meziříčí	10505	11518	11811	11792	1287	1,12	149	1,1
	Lavičky	390	392	408	449	59	1,15	17	3,8
	Petrávec	146	165	173	173	27	1,18	4	2,1
	Martinice	381	375	413	420	39	1,10	5	1,1
Lhotka	Lhotka	178	145	138	141	-37	0,79	7	4,6
	Ruda	391	367	357	335	-56	0,86	1	0,3
	Osová Bítýška	779	801	810	837	58	1,07	14	1,6
	Tasov	691	620	605	595	-96	0,86	5	0,8
	Vlkov	288	268	240	254	-34	0,88	8	3,0
Velká Bíteš	Velká Bíteš	4272	4652	4889	4954	682	1,16	259	4,8
	Nové Sady	162	146	188	180	18	1,11	16	7,7
Ostrovačice	Ostrovačice	581	568	575	599	18	1,03	24	3,8
	Říčany	1715	1658	1671	1732	17	1,01	81	4,4
	Veverské Knínice	847	827	813	851	4	1,00	2	0,2
Kývalka	Rosice	4978	4985	5296	5364	386	1,08	147	2,5
	Tetčice	915	928	946	985	70	1,08	37	3,6
	Omice	643	655	694	710	67	1,10	39	5,1
Brno (západ, centrum, jih)	Brno	371463	388296	376172	366680	-4783	0,99	13677	3,3

Tab. 2 Vývoj počtu obyvatel 1980 - 2007 a výstavba bytů 1997 - 2007

Pozn.: Za pozitivní vývoj lze považovat index větší než 3,5. Pokud je index nižší než 3,0, je důsledkem ztráta počtu obyvatel

D1 plní především roli přenosné dálkové meziregionální trasy. Jeden z důvodů je i skutečnost, že v podstatě nedošlo k přestavbě navazující silniční sítě, která by umožnila zlepšení vazeb vzdálenějších center osídlení na tuto dálnici.

Vysoké zatížení dálnice D1 je dáno především skutečností, že se jedná o jedinou souvislou západovýchodní trasu a jsou přes ni vedeny i spojení dvou nejvýznamnějších prostorů koncentrace v ČR, tj. Pražského metropolitního regionu a Ostravské aglomerace a po-



Nedokončený most dálnice D 1.

Foto © Jan Vašíček

chopitelně i silný mezinárodní tranzit.

Závažným problémem je vysoký podíl dálkové kamionové přepravy v české silniční síti, který souvisí s neschopností železniční dopravy nabídnout srovnatelnou kvalitu služeb. Na rozdíl od některých evropských zemí v ČR ucelená koncepce využívání železniční sítě pro nákladní dopravu zahrnující i modernizaci vybraných tratí neexistuje. Ve velmi husté železniční síti ČR by bylo možné vymezit koridory s výrazným podílem nákladní dopravy.

Nupaky	Budoucí křižovatka D1 se silničním okruhem kolem Prahy (SO KP); přímé napojení rozvojových lokalit se nepředpokládá.
Jesenice	Křižovatka se silnicí II/101 tzv. aglomeračním okruhem připojujícím na D1 Říčany a Jesenici; ve vazbě na II/101 rozsáhlé areály logistiky a služeb.
Všechnomy	Křižovatka se silnicí II/107, jejíž trasa ve směru na Říčany (severně) i Kamenici (jižně) by měla být zásadně přestavěna vč. vedení v jiných koridorech; v prostoru Velké Popovice – Kunice (jižně D1) rozvíjena rozsáhlá logistická zóna.
Mirošovice	Na D1 se připojuje silnice I/3 od Benešova, přes MÚK se uskutečňují vazby okolních sídel (Mirošovice, Senohraby, Mnichovice) ku Praze; vzhledem ke krajinným podmínkám není předpoklad významnějšího rozvoje ekonomických aktivit.
Hvězdonice	Nejbližší sídlo v údolí Sázavy jsou Chocerady (1 049 obyv.); navazující silnice II. tř. (v nevyhovujících parametrech) umožňující spojení na Ondřejov a Čerčany (zde je významnější vazba na I/3); MÚK má význam pro napojení rekreačního území Posázaví.
Ostředek	Malá obec (328 obyv.), blízké Kozmice (216 obyv.); prostřednictvím II/110 napojeno na D1 malé město Sázava (3769 obyv.) vzdálené cca 10 km, silnice II/110 umožňuje též napojení Benešova vzdáleného cca 15 jihozápadním směrem.
Šternov	MÚK umožňuje napojení Českého Šternberka (151 obyv.) a Divišova (1429 obyv.); přes Divišov je možné silnicí II/113 napojení Vlašimi (cca 17 km).
Psáře	Přes MÚK je vedena významná trasa II/125 umožňující jihozápadním směrem napojení Vlašimi (cca 11 km), severním směrem pak trasa vede až do Kolína (vyžaduje rozsáhlé přestavby); obsluha rekreačního území Posázaví.
Soutice	Malá obec (231 obyv.), severovýchodním směrem na trase II/126 leží město Zruč n. Sáz. (5 092 obyv.) s předpokladem rozvoje ekonomických aktivit, vzdálené cca 6 km, jihozápadním směrem pak leží větší obec Trhový Štěpánov (1 300 obyv.), nad vodní nádrží Švihov leží malá obec Hulice (319 obyv.) připojená k MÚK silnicí III. tř.
Loket	V OP vodárenského zdroje Želivka (v.n. Švihov); silnice II/150 umožňuje severovýchodním směrem napojení Ledče n. Sáz. a jihozápadním směrem větší obce Čechtice (1 426 obyv.), silnicí III. tř. je připojena obec Dolní Kralovice (894 obyv.)

Tab. 3 Rozvojové předpoklady v okolí MÚK na dálnici D1 – Střední Čechy

Zvýšení rychlosti na těchto tratích by bylo přínosem i pro osobní meziregionální dopravu, která rovněž nemůže konkurovat autobusové dopravě.

Vývoj osídlení přibližně koresponduje s ekonomickým výkonem měst a regionů. Výrazný rozvoj individuální automobilové dopravy po r. 1990 umožnil, v daleko větší míře než dříve, suburbánní rozvoj v okolí velkých měst. Samozřejmě tomu napomohla i terciarizace ekonomiky a výrazné zvýšení podílu malých a středních firem na vytváření pracovních příležitostí. Tento suburbánní vývoj se jen v některých případech soustředil do koridorů železničních tratí, které by mohly nabídnout velmi efektivní řešení přepravních vztahů. I přes vysoké přetížení silničních radiál k velkým městům nedokázala zatím železnice tento svůj potenciál „volné kapacity“ výrazněji využít.

Ekonomická výkonnost regionů je výrazně rozdílná, i když v krajském porovnání, s výjimkou značného odstupeh Prahy, nejsou rozdíly velké. V krajském srovnání některé regiony s malým rozsahem kapacitních silnic (D, R) a nemodernizovanými hlavními železničními tratěmi, např. Jižní Čechy vykazují vyšší ekonomickou výkonnost než regiony s poměrně vysokým rozsahem těchto sítí (Jižní Morava, Olomoucký kraj).

Kvalita dopravních sítí se dokonce ani významněji nepromítá do vývoje neza-městnanosti, ačkoliv by mohla výrazně ovlivnit dojížďku do center s vyšší nabídkou



pracovních příležitostí. V některých krajích ani vyšší centra osídlení (města s cca 50 a více tis. obyvateli) nevykazují nadprůměrnou ekonomickou výkonnost. Tato skutečnost se promítá do stagnace některých regionů.

Je velmi pravděpodobné, jak prokazuje analýza vlivu dálnice D1, že zlepšení silniční sítě, zejména na úsecích mimo sídelní aglomerace, nepřinese významnější změny v osídlení ČR. Vedení nových kapacitních silnic ve větší vzdálenosti mimo tradiční póly a osy osídlení může být v některých případech i příčinou stagnace některých území.

Koncepce rozvoje dopravních sítí by měla být více zaměřena na potřebu vazeb v území ČR i jejích regionů, nikoliv jen na

izolované trasy hlavní sítě určené převážně pro nadregionální vazby. Jedině v tomto komplexním pojetí může rozvoj dopravní infrastruktury pozitivně ovlivňovat sociální a ekonomický rozvoj území ČR.

Recenzent textu:

Doc. Ing. Antonín Peltrám, CSc.

Ing. Arch. Milan Körner, CSc.

atelér AURS, spol. s r. o.,

Zajímavosti

U Opatovic nad Labem na Pardubic-ku vzniká unikátní tříúrovňová křižovatka. V listopadu 2009 (o půl roku dříve než bylo plánováno) spojí rychlostní komunikaci R35 se silnicí I/37. Mimoúrovňová křižovatka bude mít výhledově tři podlaží. V prvním se rozšiřuje pardubická silnice na čtyři pruhy a nad ní vznikne kruhový objezd, který propojí I/37 a R35. Obě úrovně v budoucnu překlene téměř kilometr dlouhá estakáda. Z dosud plánovaných 1,7 miliardy korun bylo proinvestováno 535 milionů.

Svět motorů 18. 8., připravuje (kal)

Hořice	Malá obec (192 obyv.), OP vodního zdroje Želivka (v.n. Švihov); pouze silnice III. tř., nelze uvažovat pro rozvoj ekonomických aktivit.
Koberovice	Malá obec (144 obyv.), OP vodního zdroje Želivka (v.n. Švihov); nejbližší větší obec Senožaty (681 obyv.); vazba na silnici II/130; potřeba zlepšení navazující silniční sítě, tj. propojení na trasu II/112 (Vlašim – Pelhřimov), odklon přepravy nebezpečných nákladů.
Humpolec	Nejvýznamnější město (10 989 obyv.) na celém úseku dálnice D1 mimo Jihlavy; významná příčná vazba silnice I/34 umožňující propojení severovýchodním směrem na Havlíčkův Brod, jižním směrem na Pelhřimov, prostřednictvím trasy II/347 napojeno i město Světlá n.Sáz.; předpoklady rozvoje logistických i výrobních aktivit.
Větrný Jeníkov	Obec (566 obyv.) na nejvyšším úseku D1; vazba silnicí II/131, význam má spíše severovýchodní propojení na I/38 (Štoky); rozvoj ekonomických aktivit přímo ve vazbě MÚK není z hlediska ochrany přírody žádoucí; blízká obec Úsobí (711 obyv.) napojena na MÚK jen silnicí III. tř.
Jihlava	Křižovatka dvou hlavních silnic kraje Vysočina (D1, I/38); silnice Jihlava – Havl. Brod je hlavní osou této rozvojové oblasti, přes křižovatku je vedeno nejvýznamnější napojení Jihlavy ze směru od hl. m. Prahy, trasa I/38 přenáší i dálkové vazby Praha – Viden; severně MÚK leží větší obec Štoky (1 614 obyv.) s poměrně významným rozvojovým potenciálem; úsek Jihlava – Štoky představuje v širší vazbě na Jihlavu nejvýznamnější rozvojový potenciál v koridoru D1.
Měšín	Navrhovaná, umožňuje prostřednictvím silnice II/352 napojení jihlavské zóny Henčov a města Polná (5 113 obyv.) na dálnici D1. V případě realizace MÚK lze uvažovat významné rozvojové plochy v prostoru Měšín (191 obyv.) – Ždírec (354 obyv.); v blízkosti MÚK jsou další obce Dobronín (1 875 obyv.) a Stráž (222 obyv.), které leží na železniční trati Havl. Brod – Jihlava.
Velký Beranov	Prostřednictvím silnice II/353 a II/62 zprostředkovává napojení krajského města Jihlavy od východu (Brna), prostřednictvím II/351 je možné napojení města Polná, trasou II/353 přes Bohdalov je realizováno propojení Jihlava – Žďár n.S.; Rozvojový potenciál zejména v koridoru silnice II/602 – Velký Beranov (1 293 obyv.), Kozlov (444 obyv.), Luka n.Jihl. (2 632 obyv.), Malý Beranov (566 obyv.)
Měřín	Větší obec (1 940 obyv.), nejbližší obec Černá (324 obyv.), na silnici II/348 Měřín – Polná; vzhledem k relativně nízkému populačnímu potenciálu a špatným příčným dopravním vazbám zřejmě nelze předpokládat výraznější rozvoj, ten by měl být spíše soustředěn do blízkého města Velkého Meziříčí.
Velké Meziříčí	Nejvýznamnější město (11 792 obyv.) na východním úseku dálnice D1 v kraji Vysočina; příčné vazby prostřednictvím silnice II/360 jižně na Třebíč (druhé největší město kraje) a severovýchodně na Křižanov (1 821 obyv.); město na D1 napojeno dvěma MÚK (západ, východ); rozvojové možnosti ve vazbě na obě MÚK, nikoliv v koridoru II/360, neboť napojení je možné jen přes centrum města.
Lhotka	Příčná silnice II/390 umožňuje napojení obcí Osová Bítýška (837 obyv.) a Tasov (595 obyv.); vlastní Lhotka má 141 obyv. a blízká Ruda ležící na trase II/602 335 obyv.; rozvojové předpoklady zejména v prostoru Ruda – Os. Bítýška – Záblatí.
Velká Bíteš	Ménší město (4 954 obyv.) na východním okraji kraje; na D1 se zde připojuje silnice I/37 od Žďáru n.Sáz., silnice II/399 umožňuje vazbu Náměšti n.Osl. na D1; na východním úseku D1 zřejmě největší předpoklady rozvoje, významně ovlivňované blízkostí Brna.

Tab. 4 Rozvojové předpoklady v okolí MÚK na dálnici D1 – Vysočina