

# **Optimalizace výstavby silnic a dálnic v ČR**

**TABULKY A GRAFY**

### Vybrané souhrnné ukazatele národního hospodářství

Ukazatel	Měřicí jednotka	1993	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
		Obyvatelstvo					Population						
Obyvatelstvo (střední stav)	tis. osob	10 331	10 331	10 315	10 304	10 295	10 283	10 272	10 224	10 201	10 202	10 207	10 234
v tom ve věku: 0-14	tis. osob	2 037	1 921	1 867	1 818	1 773	1 729	1 685	1 643	1 605	1 571	1 539	1 514
15-64	tis. osob	6 957	7 044	7 066	7 089	7 114	7 138	7 165	7 168	7 180	7 211	7 240	7 275
65+	tis. osob	1 337	1 366	1 382	1 397	1 408	1 416	1 422	1 413	1 416	1 420	1 428	1 445
Produkce	mld. Kč, b. c.	2 641,6	3 500,4	3 950,8	4 377,2	4 763,6	4 886,2	5 379,0	5 874,0	6 033,2	6 385,4	7 043,0	7 543,0
(předchozí rok = 100)	%, s. c.	98,0	109,0	105,2	103,3	102,6	100,3	105,5	107,3	103,1	105,1	106,6	105,7
Hrubý domácí produkt	mld. Kč, b. c.	1 020,3	1 466,5	1 683,3	1 811,1	1 996,5	2 080,8	2 189,2	2 352,2	2 464,4	2 577,1	2 781,1	2 978,2
(předchozí rok = 100)	%, s. c.	100,1	105,9	104,0	99,3	99,2	101,3	103,6	102,5	101,9	103,6	104,2	106,1
Hrubý domácí produkt na 1 obyvatele v paritě kupní síly	PPS <sup>1)</sup>	.	10 668	11 643	11 875	11 979	12 404	13 033	13 738	14 595	14 874	16 013	17 355
Souhrnná produktivita práce (předchozí rok = 100)	%	.	.	103,3	99,1	100,9	103,9	104,1	102,2	101,6	104,7	104,1	105,4
Jednotkové pracovní náklady (předchozí rok = 100)	%	.	.	109,0	108,7	106,6	102,7	101,7	105,0	103,7	103,1	102,1	99,8
Státní rozpočet													
příjmy	mld. Kč	348,8	428,4	461,4	486,0	520,9	545,6	573,5	601,8	653,9	683,9	750,4	805,6
výdaje	mld. Kč	344,1	431,8	466,7	503,5	546,8	580,5	625,6	665,1	699,6	788,8	814,9	865,2
Míra inflace	nárůst, %	20,8	9,1	8,8	8,5	10,7	2,1	3,9	4,7	1,8	0,1	2,8	1,9
Cenové indexy ve spotřebitelské sféře celkem	%	210,3	252,5	274,7	297,9	329,7	336,7	349,9	366,3	372,9	373,3	383,8	391,1

<sup>1)</sup> PPS (*Purchasing Power Standard*) - standard kupní síly; průměrná kupní síla 1 PPS odpovídá průměru kupní síly 1 eura

# MEZINÁRODNÍ SROVNÁNÍ HDP na 1 obyvatele v paritě kupní síly (PPS)

Pramen: Eurostat

v procentech

Země	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005
<b>EU 25</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
<b>EU 15</b>	<b>109,9</b>	<b>110,0</b>	<b>109,7</b>	<b>109,3</b>	<b>109,1</b>	<b>108,6</b>	<b>108,4</b>
<b>Eurozóna (12 zemí)</b> <b>Eurozone (12 countries)</b>	<b>109,9</b>	<b>109,1</b>	<b>108,6</b>	<b>107,7</b>	<b>107,2</b>	<b>106,5</b>	<b>106,3</b>
v tom:							
Belgie	120,4	116,8	117,3	117,5	117,9	118,1	117,6
<b>Česká republika</b>	<sup>1)</sup> <b>68,3</b>	<b>63,7</b>	<b>64,9</b>	<b>66,3</b>	<b>67,7</b>	<b>70,1</b>	<b>72,9</b>
Dánsko	122,9	126,3	125,0	121,4	120,8	121,5	124,3
Estonsko	<sup>1)</sup> 33,3	41,0	42,2	45,1	48,2	51,1	57,3
Finsko	103,8	114,3	115,6	114,7	112,7	113,7	113,4
Francie	113,5	113,6	113,9	112,0	111,6	109,5	108,8
Irsko	97,8	126,2	129,0	132,9	133,9	136,7	<sup>2)</sup> 136,9
Itálie	116,3	113,4	112,0	110,1	107,7	105,5	102,7
Kypr	<sup>1)</sup> 80,8	80,9	82,9	82,0	79,8	82,6	83,4
Litva	<sup>1)</sup> 33,5	38,2	40,2	41,9	45,2	47,7	52,0
Lotyšsko	<sup>1)</sup> 29,3	35,4	37,1	38,7	40,8	42,7	47,0
Lucembursko	199,2	222,5	214,8	220,3	233,5	238,0	<sup>2)</sup> 247,4
Maďarsko	<sup>1)</sup> 48,6	53,0	55,8	58,1	59,2	60,0	60,8
Malta	.	78,6	74,6	75,2	73,2	69,7	69,2
Německo	119,4	112,0	110,0	108,7	108,2	108,4	109,7
Nizozemsko	118,4	124,3	127,1	125,3	124,6	124,1	123,3
Polsko	<sup>1)</sup> 40,4	46,8	46,1	46,3	46,9	48,7	<sup>2)</sup> 49,8
Portugalsko	75,1	80,5	79,9	79,5	72,7	72,3	<sup>2)</sup> 71,3
Rakousko	125,9	125,8	122,1	120,0	120,3	121,7	122,5
Řecko	70,3	72,9	73,3	77,2	81,0	81,8	82,0
Slovensko	<sup>1)</sup> 43,7	47,5	48,5	51,0	51,9	52,9	55,0
Slovinsko	<sup>1)</sup> 67,7	72,9	73,9	74,5	75,9	78,9	79,8
Spojené království	107,7	112,1	113,1	116,1	116,5	117,1	<sup>2)</sup> 116,6
Španělsko	86,8	92,4	93,2	95,2	97,2	97,3	98,5
Švédsko	116,4	119,1	115,3	113,7	115,7	117,1	114,6
<b>Kandidátské země</b> <b>Candidate countries</b>							
Bulharsko	<sup>1)</sup> 30,6	26,5	28,0	28,3	29,7	30,5	32,1
Chorvatsko	<sup>1)</sup> 36,4	<sup>1)</sup> 40,9	<sup>1)</sup> 41,4	<sup>1)</sup> 43,6	<sup>1)</sup> 45,9	<sup>2)</sup> 46,7	<sup>2)</sup> 48,8
Rumunsko	.	24,9	26,2	28,1	30,0	32,1	34,7
Turecko	<sup>1)</sup> 29,5	29,8	25,7	26,1	26,5	28,4	30,7
<b>Ostatní země</b> <b>Other countries</b>							
Island	122,3	127,1	126,6	120,8	120,6	126,7	125,5
Norsko	129,3	158,9	155,2	146,6	145,9	153,2	164,5
Japonsko	120,4	111,7	<sup>2)</sup> 109,4	<sup>2)</sup> 107,1	<sup>2)</sup> 108,5	<sup>2)</sup> 109,3	<sup>2)</sup> 108,7
Spojené státy	149,5	152,3	148,5	145,5	147,7	150,2	<sup>2)</sup> 149,3

<sup>1)</sup> odhad

<sup>2)</sup> předběžné údaje

## Nejvýznamnější stezky v Čechách

Stezka **solní Prachatická**, zvaná též **Zlatá** či **Pasovská**

*Pasov-Freitung-Č.Žleby-Volary-Prachatice-Netolice-Vodňany-Protivín-Písek-Praha*

**Vintířova**, též Hartmanická či Březnická

*Pasov-Rinchnach-Zwiesel-Hartmanice-Sušice*

**Domažlická**

a) přes Brod n.L.

*Řezno-Kouba-Brod n.L.-Všeruby-Brůdek (Zdemily)-Kdyně-Chodská Stráž-Domažlice-Plzeň*

b) přes Mnichov n.L.

*Řezno-Mnichov n.L.-Klenčí p.Č.-Draženov-Domažlice*

c) přes Horšovský Týn

*Domažlice-Horšovský Týn-Kladruby-Stříbro*

**Přimďská**

*Norimberk-Vaidhúzy-Přimda-Stráž-Stříbro-Plzeň-Rokycany-Žebrák-Beroun-Praha*

**Tachovská**

*Norimberk-Neustadt nad Nábou-Tachov-Teplá-Manětín-Kralovice-Praha*

**Chebská**

*Nábburk-Valdsásky-Cheb-Žandov-Kynžvart-Teplá*

**Osecká** též Erfurtská či Sedlecká

*Halle-Erfurt-Plavno-Kraslice-Sedlec-Radovanův brod-Rakovník-Praha*

**Kralupská**

*Halle-Lipsko-Sadská Kamenice-Marienburg-N.Kralupy-Chomutov-Postoloprty-Louny*

**Mostecká** či Kopistská

*Merseburk-Zavidov-Beršensnějn-Kopisty-Hněvín. Most-Louny-Slaný-Praha*

**Osecká, Kralupská a Mostecká stezka byly navzájem spojeny „Velkou cestou“**

**Chlumecká** či Srbská

*Míšeň-Perno-Nakléřovský průsmyk-Petrovice-Chlumeck-Lovosice-Budyně n.O.-Velvary-Levý Hradec-Úholice-Praha*

**Záhošťská**

*Míšeň-Kamanec-Budyšín-Lubije-Žitava-N.Jablonné-Mimoň-Bělá p. B.-Ml. Boleslav-Brandýs n.L.-Praha*

**Semilská** či Krkonošská

*Semily-Mnichovo Hradiště-Kněžmost-Ml. Boleslav-Nymburk-Sadská-Praha*

**Zhořelecká**

*Zhořelec-Frýdlant-Liberec*

**Kladská** neb Polská či Náchodská

*Krakov-hrad Brdo-Náchod*

*Vratislav-hrad Brdo-Náchod-Jaroměř*

*Hradec Králové-Chlumeck n.C.-Libice-Poděbrady-Sadská-Praha*

### **Trstenická**

a) Brno-Černá Hora-Svitávka-Polička-Trstenice-Litomyšl-Vysoké Mýto-Vraclav-  
-Chrudim-Kouřim-Č.Brod-Praha

b) Olomouc-Konice-Jevíčko-Svitavy-Trstenice-Litomyšl-Vysoké Mýto-Vraclav-  
-Chrudim-Kouřim-Č.Brod-Praha

### **Liběčská**

*Brno-Vel.Meziříčí-M.Žďár-Libice-Habry*

### **Jihlavská** či Haberská

*Praha-Čáslav-Habry-Havl.Brod-Štoky-Jihlava-Znojmo*

*s odbočkou: Čáslav-Sadská-Nymburk-Záhořsko*

### **Humpolecká**

*Humpolec-Jihlava*

### **Želivská**

*Jihlava-Želiv-Čechtice-Benešov*

### **Rakouská**

*hrad Rakousy-Slavonice-St.Město-Landštejn-Pomezí-Stráž-Hatín-Klenová-Samosoly-  
-Dírhá-Chýnov-Tábor-Soběslav-Písek*

### **Vitorazská** či Česká

*Světlá-Vitoraz-N.Hrady-Trhové Sviny-Doudleby-Veselí-Soběslav-Sezimovo Ústí-Tábor-  
-Nespeky-Praha*

### **Linecká**

a) Linec-Cáhlov-Vyšší Brod-Mýto-Č.Krumlov-Netolice

b) Linec-Helfenburg-Vyšší Brod-stará stezka Linecká

c) Linec-Cáhlov-Hor.Dvořiště-Kaplice-Č.Budějovice-Veselí-Praha

## **V pramenech nedoložené stezky:**

### **Milovská** či Nisská

*Hrádek u Žitavy-Vratislavice-Hodkovice-Ohrazenice-Turnov*

a) Landshut-Koenigshan-Trutnov-Hostin. Hradec (Hostinné)-Nová Paka-Úlibice-  
-Jičín-Ml.Boleslav

b) Landshut-Koenigshan-Trutnov-Hostin. Hradec (Hostinné)-Nová Paka-Úlibice-  
-Jaroměř-Hradec Králové

## **Nejvýznamnější stezky na Moravě a ve Slezsku:**

### **Rakouská**

*Vídeň-Slavonice-Č.Rudolec-Kunžak-Praha*

## **Jihlavská** či Haberská

*Videň-Znojmo-M.Budějovice-Jihlava-Polná-Kutná Hora-Praha*

## **Břeclavská**

*Znojmo-Mikulov-Břeclav-Nitransko*

## **Vídeňská**

*Mikulov-Židlochovice-Brno*

## **Náměšťská**

*Brno-Rosice-Náměšť n.Osl.-Třebíč*

## **Velkomeziříčská**

*Brno-Domašov-Vel.Bíteš-Vel.Meziříčí-Jihlava*

*Letovice-Svitavy-Litomyšl*

*Letovice-Mor.Třebová-Lanškroun-Mladkov-Kladsko*

## **Slezská** či Cukmantelská

*Brno-Vyškov-Olomouc-Šternberk-Bruntál-Cukmantl-Nisa*

s odbočkami: a) *Bruntál-Krnov*

b) *Bruntál-Dvorce*

*Brno-Klobouky-Mor. Nová Ves*

*Brno-Slavkov-Kyjov-Bzenec*

*Olomouc-Litovel-Mor.Třebová-Litomyšl*

*Litovel-Úsov-Ruda n.M.-Kladsko*

*Olomouc-Uničov-Šumperk-Červ. voda-Kladsko*

*Olomouc-Mor. Beroun-Dvorce-Ratiboř*

*Olomouc-Mor. Beroun-Dvorce-Opava*

*Krnov-Opava-Bohumín*

## **Těšínská**

*Olomouc-Hranice-Č.Těšín*

*Příbor-Ostrava-Bohumín*

*Opava-Fulnek-val. Meziříčí-Nemšová*

*St. Jičín-Holešov-Napajedla s připojením na Olomouc-Uh.Hradiště*

*Hranice-Přerov-Vyškov*

*Hranice-Přerov-Kroměříž-Kyjov-Hodonín*

## Uvádění jednotlivých dálničních úseků do provozu

Do provozu v roce	Dál- niční tah	Název úseku	km od - do	délka km	datum zprovoznění
1971	D1	Praha - Mirošovice	0,000 - 21,255	21,3	12/7/71
1972	D1	Kývalka - Brno, západ	182,252 - 190,074	7,8	6/9/72
1973	D1	Velká Bíteš - Kývalka	162,774 - 182,252	19,5	2/11/73
1975	D1	V. Meziříčí, východ - Lhotka	146,626 - 153,592	7,0	9/12/75
1975	D1	Lhotka - Velká Bíteš	153,592 - 162,774	9,2	6/5/75
1976	D1	Brno, západ - Brno, centrum	190,074 - 194,222	4,1	28/10/76
1976	D1	Řehořov - Velké Meziříčí, západ	128,113 - 140,962	12,8	28/10/76
1977	D1	Mirošovice - Hořice	21,255 - 74,940	53,7	8/7/77
1978	D1	Vel. Mez., západ - Vel.Mez., východ	140,962 - 146,626	5,7	28/11/78
1978	D1	Brno, centrum - Brno, jih	194,222 - 196,674	2,5	4/10/78
1978	D2	Brno, jih - prov. napojení na I/2	minus 0,400 - 22,600	23,0	4/10/78
1979	D1	Hořice - Jiřice	74,940 - 85,200	10,3	6/10/79
1979	D1	Pávov - Řehořov	112,579 - 128,113	15,5	22/11/79
1979	D2	prov. napojení - Hustopeče	22,600 - 24,750	2,2	7/12/79
1980	D1	Humpolec - Pávov	92,700 - 112,579	19,9	7/11/80
1980	D1	Jiřice - Humpolec	85,200 - 92,700	7,5	7/11/80
1980	D2	Hustopeče - Slovensko	24,750 - 60,700	36,0	8/11/80
1982	D5	Praha - Rudná	0,000 - 5,800	5,8	20/10/82
1982	D1	Brno, východ - sil. I/50 směr Slavkov	203,449 - 210,558	7,1	10/12/82
1983	D5	Rudná - Loděnice	5,800 - 9,000	3,2	21/7/83
1983	D1	Brno, jih - Brno, východ	196,674 - 203,449	6,8	9/9/83
1983	D1	křižovatka Holubice	210,558 - 211,034	0,5	9/9/83
1984	D5	Loděnice	9,000 - 10,500	1,5	16/10/84
1984	D5	Loděnice - Vráž	10,500 - 11,600	1,1	16/10/84
1984	D5	Vráž - Beroun východ	11,600 - 14,650	3,1	16/10/84
1984	D11	Praha - Bříství	0,000 - 18,500	18,5	12/10/84

1985	D5	Beroun - východ - Beroun	14,650 - 17,100	2,5	4/10/85
1985	D11	Bříství - Sadská	18,500 - 25,596	7,1	19/10/85
1986	D5	Beroun - Králův Dvůr	17,100 - 19,700	2,6	29/8/86
1988	D1	Holubice - Tučapy	211,034 - 219,999	9,0	11/11/88
1989	D5	Králův Dvůr - Bavoryně	19,700 - 28,700	9,0	29/9/89
1990	D8	Řehlovice - Trmice	64,690 - 68,865	4,2	6/11/90
1990	D11	Sadská - Vrbová Lhota	25,596 - 35,300	9,7	2/11/90
1991	D1	Tučapy - Vyškov, západ	219,999 - 226,098	6,1	20/11/91
1991	D3	Čekanice - Mašát	76,110 - 79,400	3,3	30/6/91
1992	D11	Vrbová Lhota - Poděbrady	35,300 - 41,700	6,4	4/8/92
1992	D1	Vyškov, západ - napojení D1 na R46	226,098 - 229,675	3,6	30/7/92
1993	D5	Mýto - Klabava	51,000 - 64,231	13,2	27/10/93
1993	D8	Zdiby - Úžice	0,000 - 9,600	9,6	23/7/93
1994	D5	Mýto	50,238 - 51,000	0,8	1/9/94
1995	D5	Bavoryně - km 48	28,700 - 48,000	19,3	26/10/95
1995	D5	km 48 - Mýto	48,0 - 50,238	2,2	29/6/95
1995	D5	Klabava - Ejpovice	64,231 - 67,941	2,9	26/10/95
1996	D8	Úžice - Nová Ves	9,600 - 18,500	8,9	18/10/96
1997	D5	Sulkov - Rozvadov	88,424 - 150,989	62,6	6/11/97
1998	D8	Doksany - Lovosice	35,676 - 48,328	12,7	26/10/98
2001	D8	Nová Ves - Doksany	18,500 - 35,676	17,2	18/6/01
2003	D5	Útušice - Sulkov	79,980 - 88,424	8,3	15/12/03
2004	D5	Ejpovice - Černice	67,941-76,500	9,8	31/8/04
2004	D3	Chotoviny - Stoklasná Lhota	70,800 - 74,080	3,3	7/10/04
2004	D3	Stoklasná Lhota - Čekanice	74,080 - 76,110	2,0	7/10/04
2005	D1	Vyškov - Mořice	229,675 - 246,700	17,0	24/10/05
2006	D5	Útušice - Černice	76,500 - 79,800	2,9	5/10/06
2006	D8	Trmice - Německo	68,884 - 92,203	23,3	21/12/06
2006	D11	Žehuň - Chýšť	50,200 - 67,500	17,3	20/12/05
2006	D11	Poděbrady - Žehuň	41,700 - 50,200	8,5	19/12/06
2006	D11	Chýšť - Hradec Králové	67,500 - 84,000	16,5	19/12/06



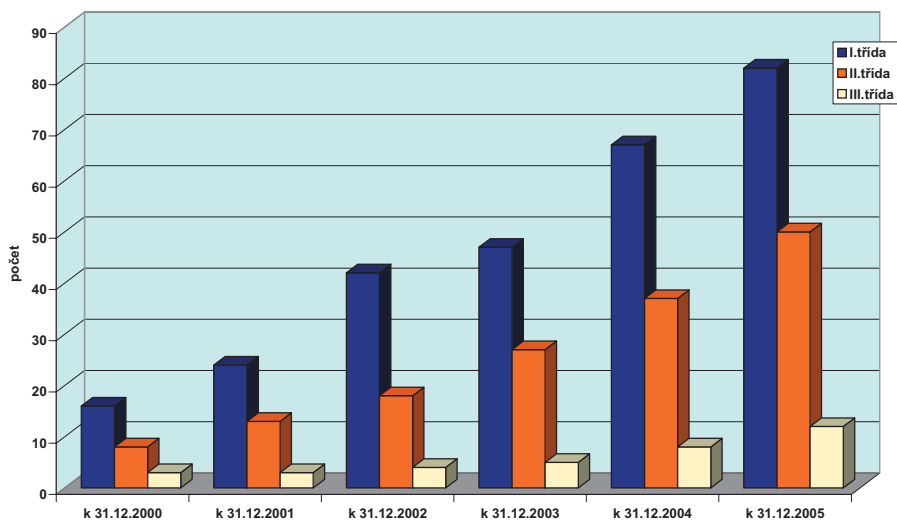
## SILNIČNÍ SÍŤ ČR



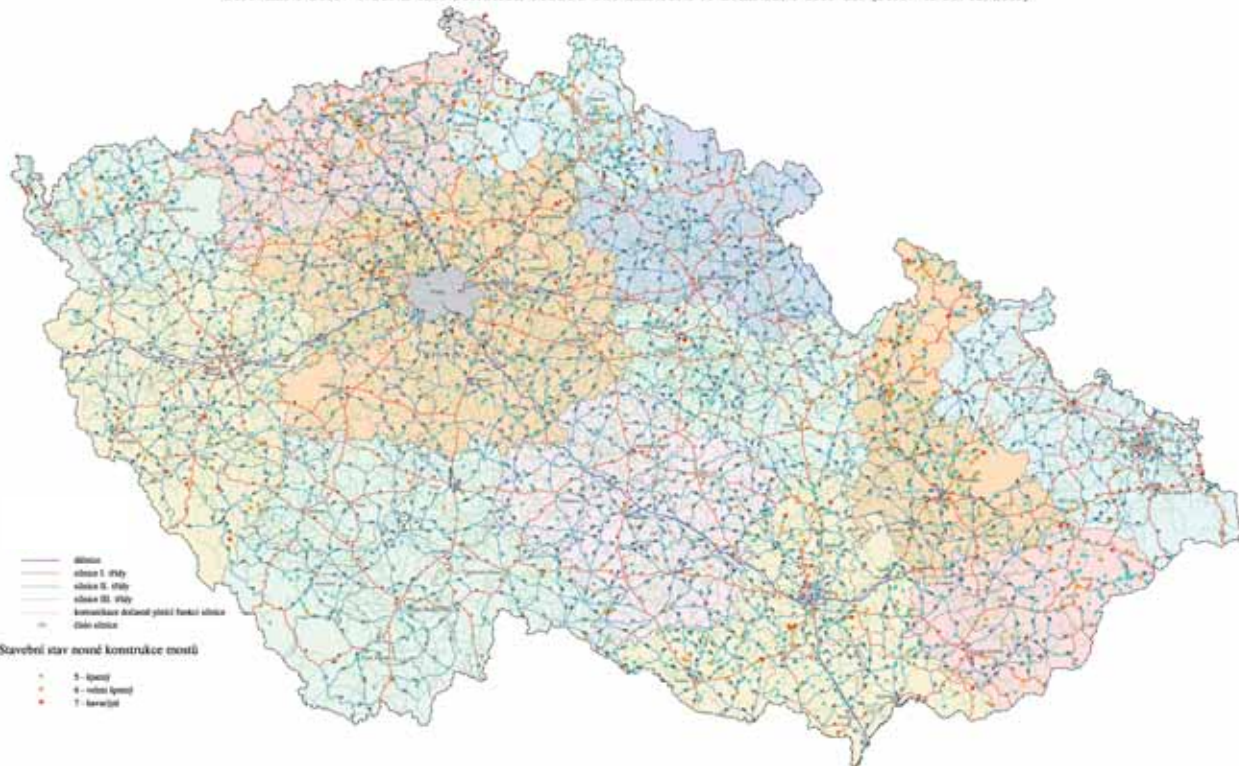
**INTENZITY DOPRAVY  
NA DÁLNICÍCH A SILNICÍCH I. TŘÍDY  
SILNIČNÍ SÍTĚ ČR V ROCE 2005  
CELOROČNÍ PRŮMĚR VE VOZIDLECH ZA 24 h  
2 (tisíce) VOZIDEL = 0,25 mm**



## Počet okružních křižovatek na silnicích ČR v letech 2000 - 2005

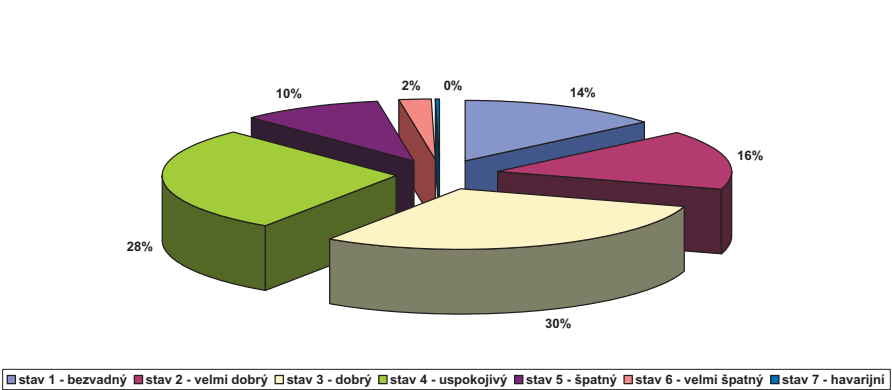


# STAVEBNÍ STAV NOSNÉ KONSTRUKCE MOSTŮ NA SILNIČNÍ A DÁLNIČNÍ SÍTI ČR (STAV K 31. 12. 2005)



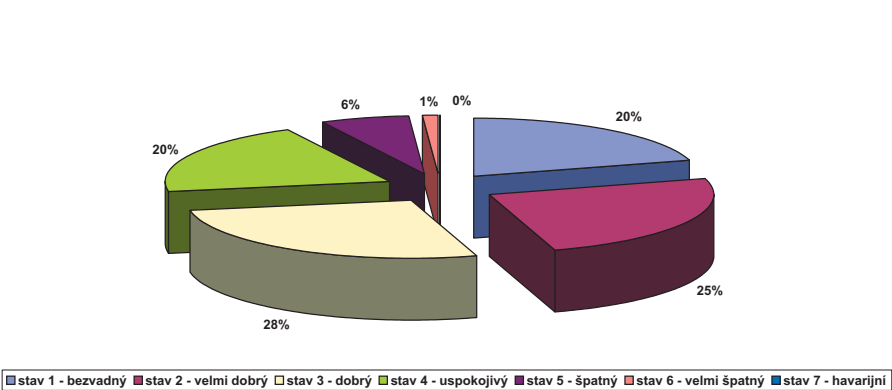
# Počet mostů na silnicích a dálnicích ČR dle stavebního stavu nosné konstrukce stav k 1. 7. 2006

celkem 16 445 mostů



## Počet mostů na dálnicích a silnicích I. třídy dle stavebního stavu nosné konstrukce stav k 1. 7. 2006

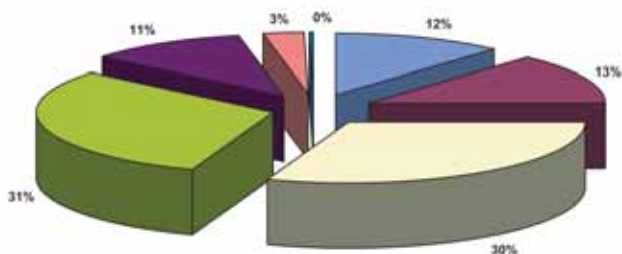
celkem 3 943 mosty



# Počet mostů na silnicích II. a III. třídy ČR dle stavebního stavu nosné konstrukce

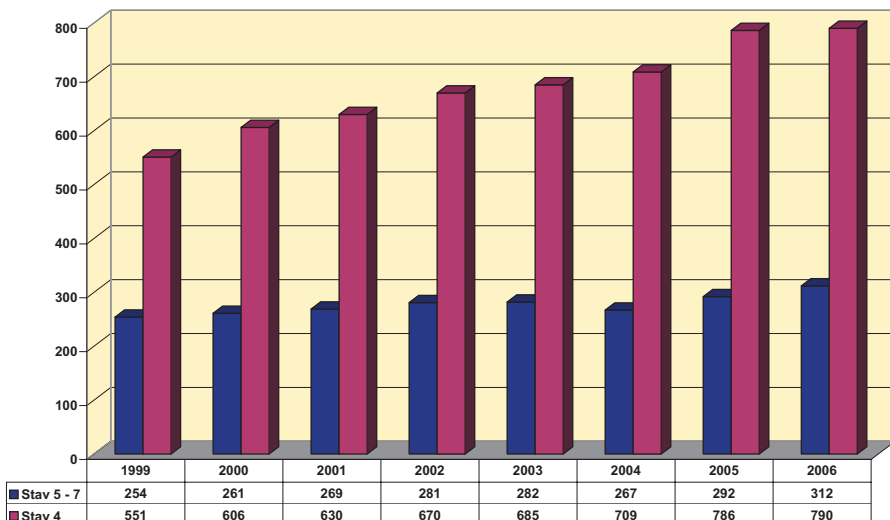
stav k 1. 7. 2006

celkem 12 502 mosty



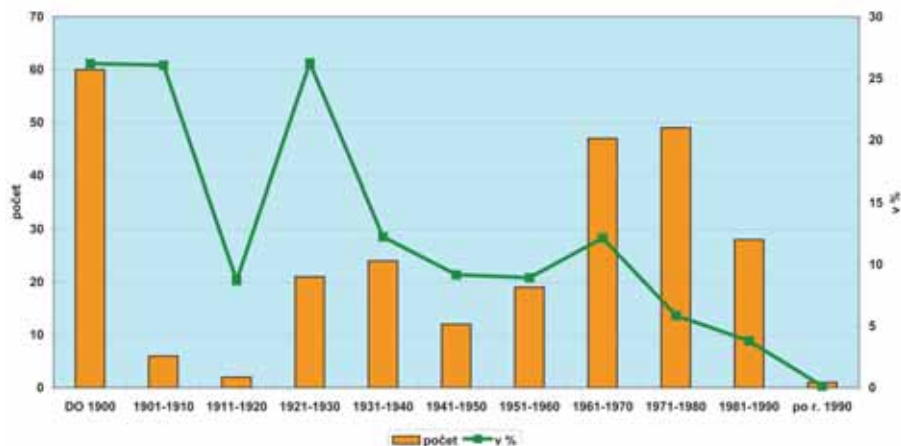
stav 1 - bezvadný stav 2 - velmi dobrý stav 3 - dobrý stav 4 - uspokojivý stav 5 - špatný stav 6 - velmi špatný stav 7 - havarijní

## Mosty na dálnicích a silnicích I. třídy ve stavebním stavu 4 a 5 - 7



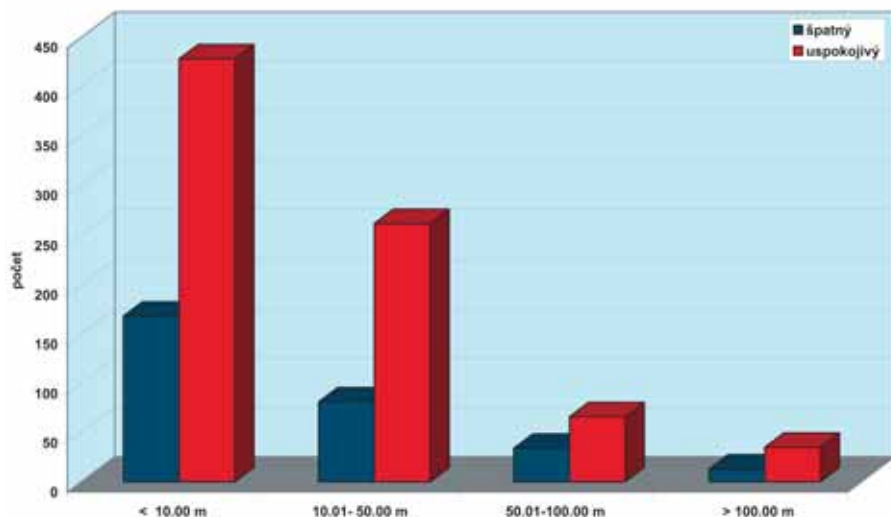
# Počet mostů na dálnicích a silnicích I. třídy ve špatném stavebním stavu podle stáří mostu

stav k 1. 1. 2006

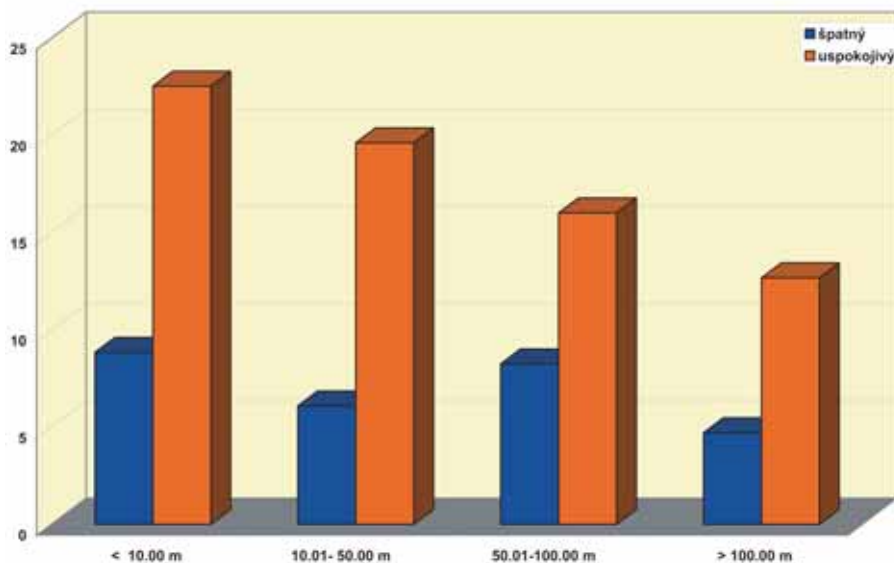


## Stavební stav mostů na dálnicích a silnicích I. třídy podle délky přemostění

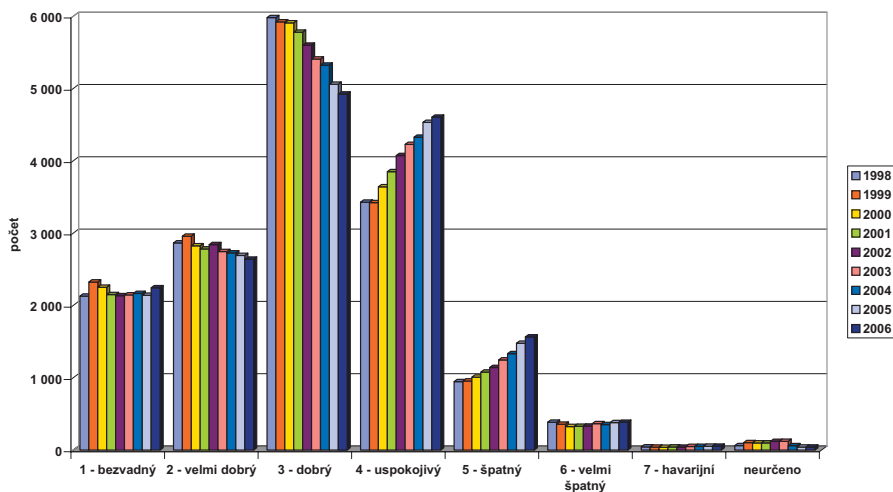
k 1. 1. 2006



**Stavební stav mostů na dálnicích a silnicích I. třídy podle délky přemostění  
v %, stav k 1. 1. 2006**

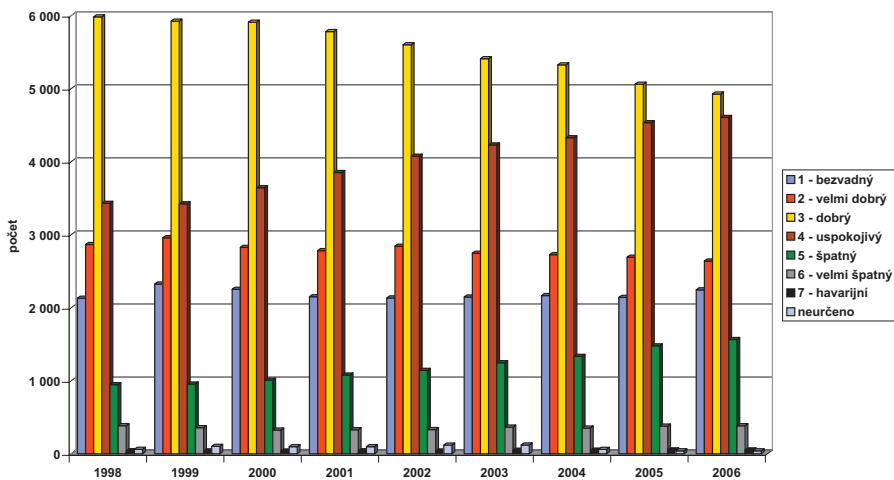


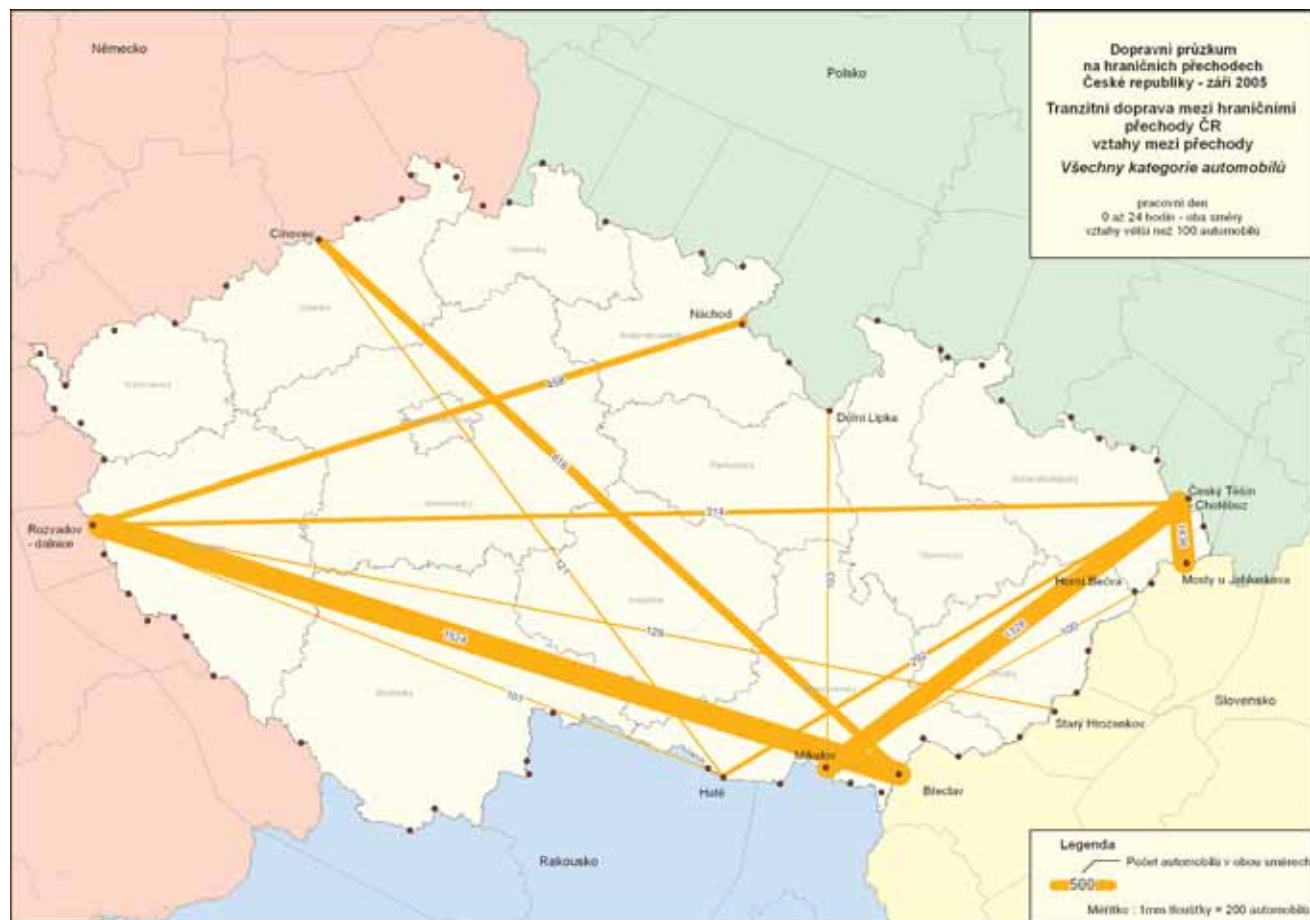
### Mosty ČR podle stavu nosné konstrukce v letech 1998 - 2006

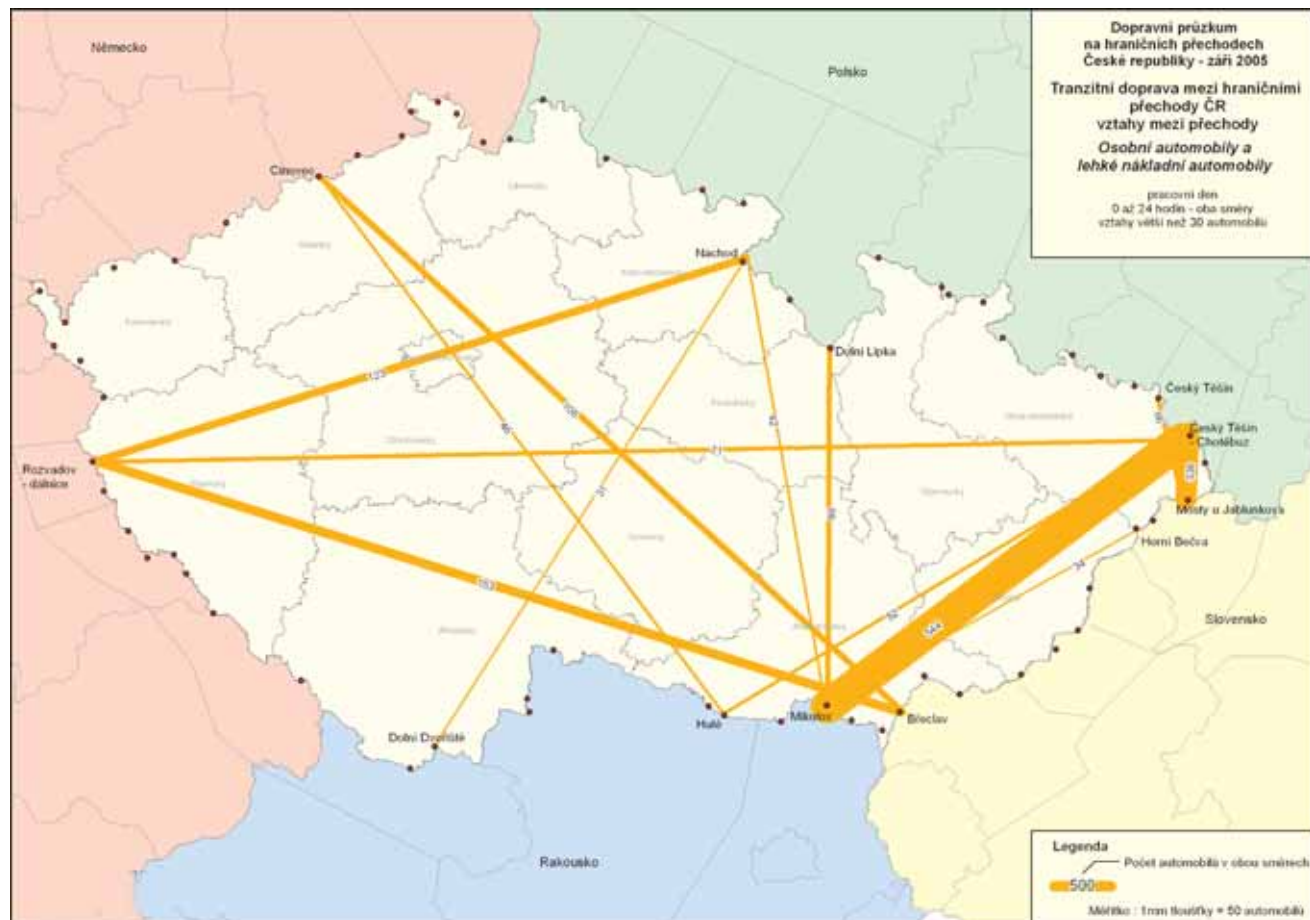


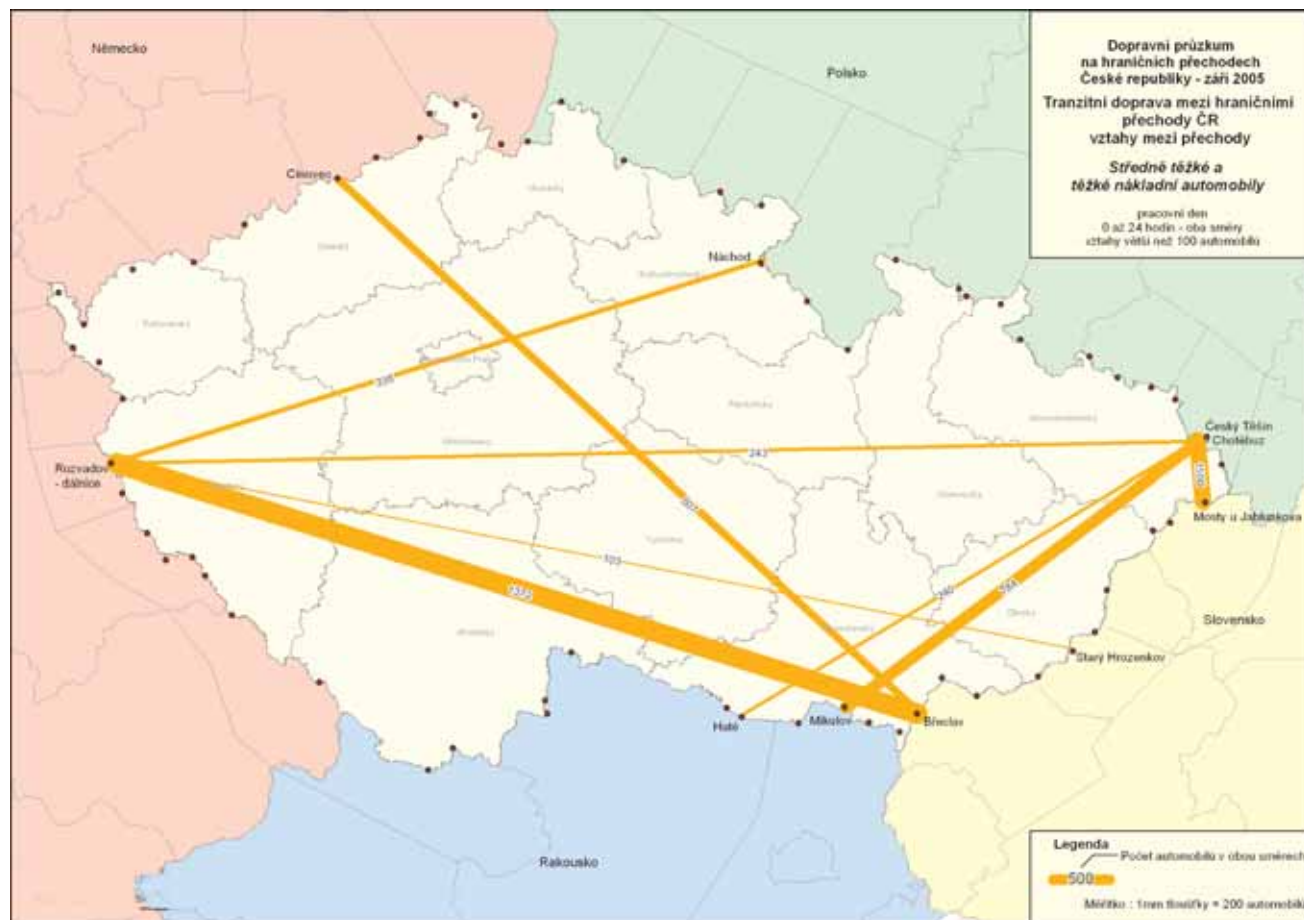


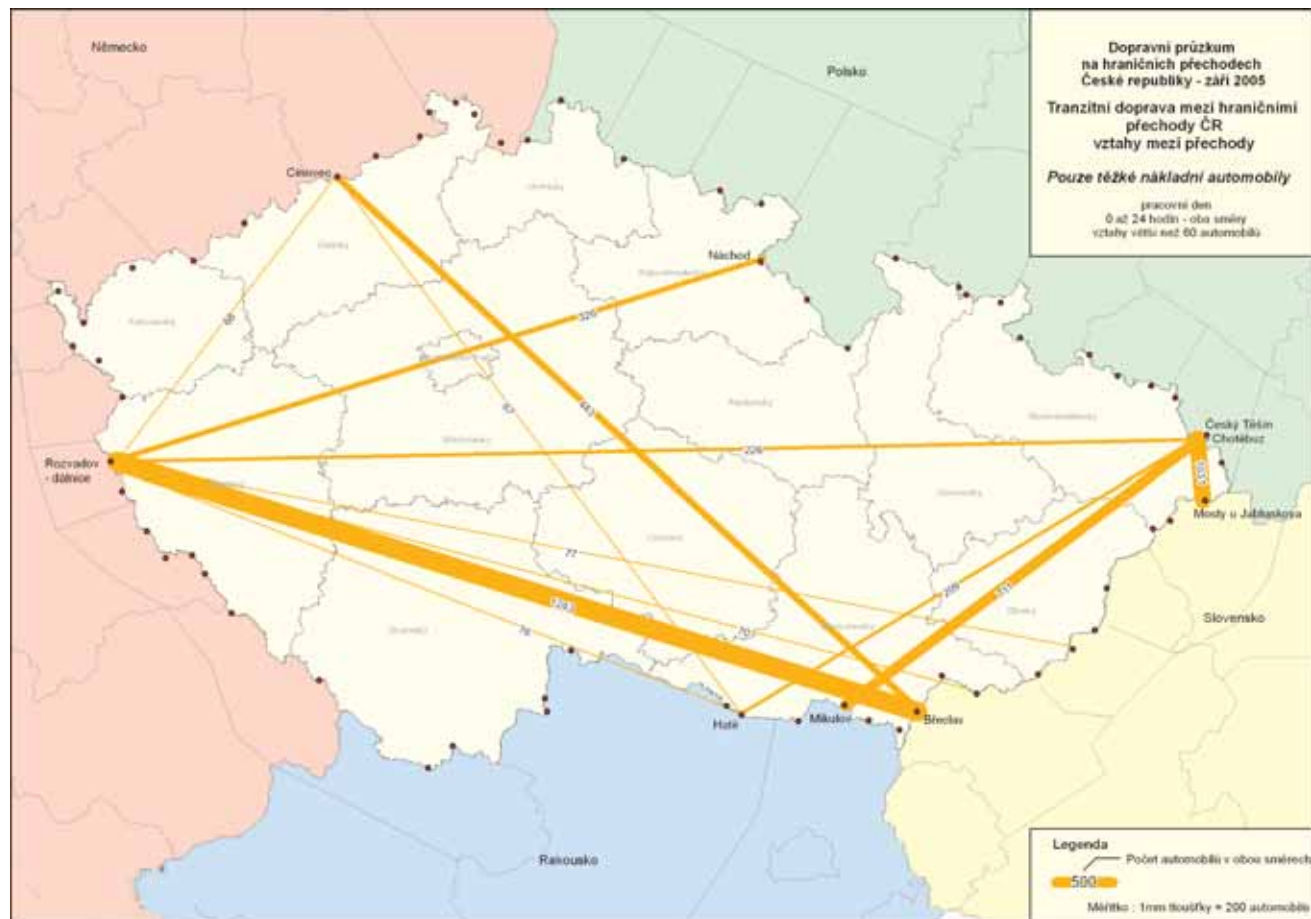
Stav nosné konstrukce mostů ČR v letech 1998 - 2006

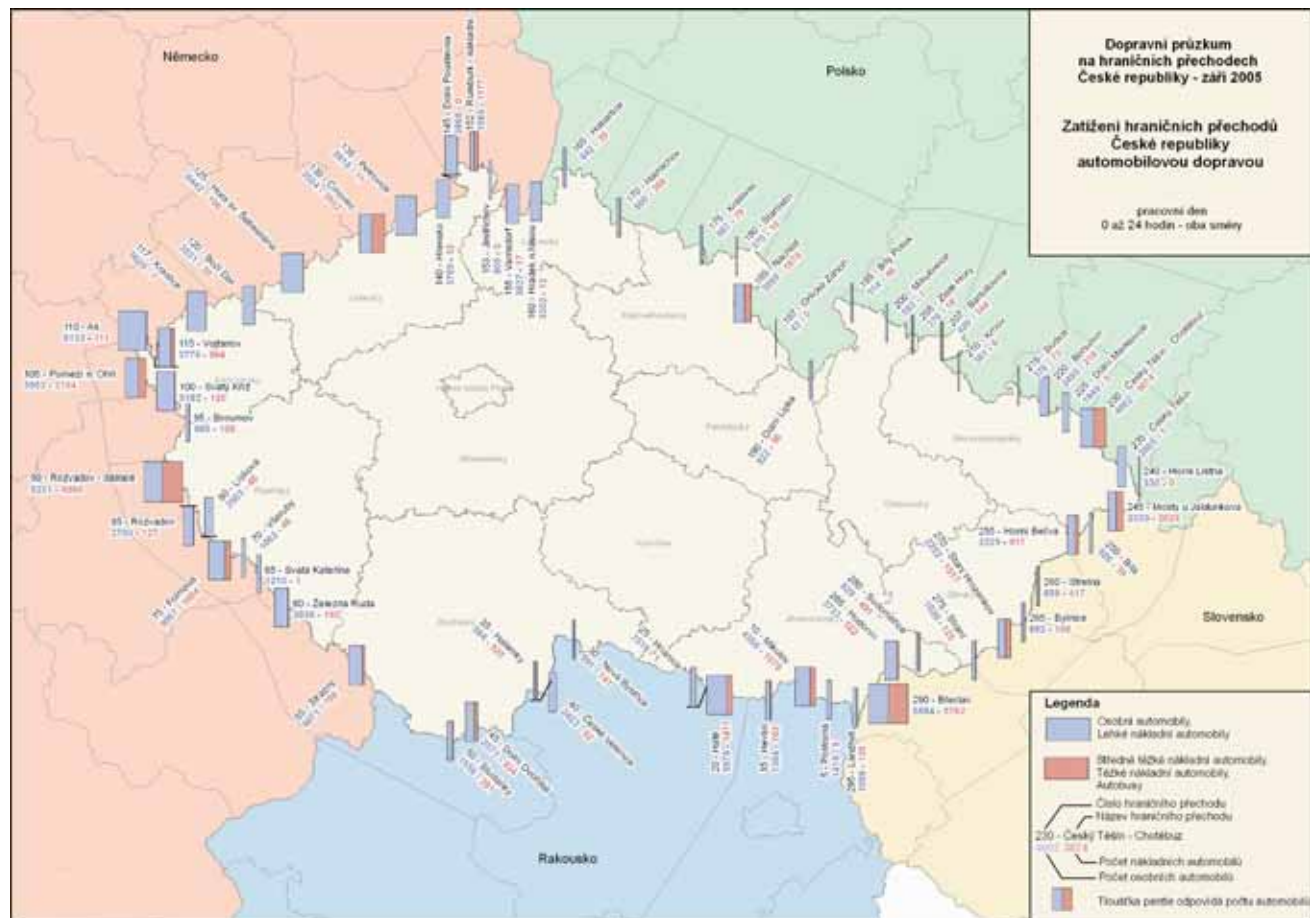












# SKLADBA VOZOVÉHO PARKU

## zastoupení vozidel dle emisních parametrů

Pro hodnocení vlivu automobilové dopravy na stav životního prostředí je důležité znát i skutečné složení vozového parku, které má obrovský vliv na množství produkovaných emisí škodlivin a hluku. Proto zde uvádíme procentuelní složení vozového parku co do splnění emisních kategorií, členěné podle druhů vozidel.

Zastoupení osobních automobilů v kategoriích dle emisních předpisů na sledovaných profilech v roce 2005 (%)

Profil	<=15.04	15.04	83.00	83.01	83.02	83.03	83.04	83.05A	83.05B	EX	Celkem
				EURO 1		EURO 2		EURO3	EURO4		
Praha – Čimická	1,8	4,4	6,5	6,0	10,4	22,3	7,5	34,1	6,7	0,2	100,0
Praha – Vinohradská	1,3	3,0	5,1	4,0	9,6	21,2	7,6	39,2	8,8	0,1	100,0
Pravy	9,0	7,0	12,2	5,5	10,8	16,6	3,5	29,7	5,5	0,3	100,0
Zvíkovské Podhradí	7,6	6,5	11,4	7,4	11,2	23,8	4,6	22,6	3,6	1,3	100,0
Benátky	1,7	3,0	4,8	3,8	9,2	20,3	7,9	39,0	10,3	0,1	100,0
Kolin	4,2	6,5	9,8	7,0	12,5	20,8	6,4	28,3	4,1	0,3	100,0
Praha – Jižní spojka	1,6	2,9	4,6	3,8	8,5	19,6	7,4	41,8	9,8	0,1	100,0
Česká Lípa	4,0	6,2	9,2	5,9	11,4	19,2	6,8	30,4	6,6	0,5	100,0
Plzeň	4,2	6,9	9,5	5,8	10,5	21,0	6,6	29,1	6,0	0,4	100,0
D1 – Všechny	1,8	3,6	4,5	3,8	8,0	19,0	8,0	41,6	9,6	0,1	100,0
<b>Celkem</b>	<b>2,5</b>	<b>4,3</b>	<b>6,4</b>	<b>4,7</b>	<b>9,7</b>	<b>20,3</b>	<b>7,3</b>	<b>36,5</b>	<b>8,2</b>	<b>0,2</b>	<b>100,0</b>

<=15.04 ..... automobily plnící normu EHK 15.04, nebo automobily starší

15.04 – 83.05 .... Předpisy EHK

EURO ..... Předpisy Evropské unie

EX ..... Automobily neplnící emisní limity ze své doby, které jezdí na výjimky. Jedná se zejména o automobily s dvoutaktním motorem.

Zastoupení lehkých nákladních automobilů v kategoriích dle emisních předpisů na sledovaných profilech v roce 2005 (%)



Profil	<=15.04	15.04	83.00	83.01	83.02	83.03	83.04	83.05A	83.05B	EX	Celkem
				EURO 1		EURO 2		EURO3	EURO4		
Praha – Čimická	4,1	7,0	8,1	2,9	10,5	24,4	11,0	26,2	5,8	0,0	100,0
Praha – Vinohradská	0,7	6,4	10,9	6,4	15,4	23,6	9,0	24,0	3,7	0,0	100,0
Pravy	0,0	7,7	0,0	15,4	15,4	23,1	7,7	30,8	0,0	0,0	100,0
Zvíkovské Podhradí	8,7	13,0	26,1	0,0	0,0	21,7	17,4	13,0	0,0	0,0	100,0
Benátky	1,8	5,5	7,3	5,0	10,4	21,7	10,2	30,3	7,0	0,8	100,0
Kolin	0,9	10,0	7,8	5,2	15,2	18,2	9,1	30,7	3,0	0,0	100,0
Praha – Jižní spojka	1,5	4,9	4,9	3,7	8,7	21,4	11,2	36,3	7,4	0,0	100,0
Česká Lípa	3,0	13,2	11,7	6,4	6,8	18,8	10,2	22,9	7,1	0,0	100,0
Pízeň	6,7	11,1	13,2	6,9	12,0	19,9	10,6	16,9	2,3	0,2	100,0
D1 – Všechnomy	2,3	6,0	5,8	2,8	10,8	18,8	9,0	37,4	6,5	0,5	100,0
<b>Celkem</b>	<b>2,7</b>	<b>7,6</b>	<b>8,4</b>	<b>4,8</b>	<b>10,8</b>	<b>20,8</b>	<b>10,2</b>	<b>29,0</b>	<b>5,5</b>	<b>0,2</b>	<b>100,0</b>

<=15.04 ..... automobily plnící normu EHK 15.04, nebo automobily starší

15.04 – 83.05 .... Předpisy EHK

EURO ..... Předpisy Evropské unie

Zastoupení těžkých nákladních automobilů a autobusů v kategoriích dle emisních předpisů na sledovaných profilech v roce 2005 (%)

Profil	EHK 49.00	EHK 49.01	EHK 49.02A	EHK 49.02B	EHK 49.03	Celkem
		EURO 0	EURO 1	EURO 2	EURO 3	
Praha – Čimická	5,5	1,6	6,7	37,0	49,3	100,0
Praha – Vinohradská	21,2	11,9	11,0	22,9	33,1	100,0
Pravy	37,4	1,7	0,6	27,4	33,0	100,0
Zvíkovské Podhradí	35,6	6,8	20,3	8,5	28,8	100,0
Benátky	11,4	4,7	5,7	33,2	45,0	100,0
Kolin	29,8	4,4	9,4	26,7	29,6	100,0
Praha – Jižní spojka	10,3	4,3	7,4	33,9	44,2	100,0
Česká Lípa	20,1	3,6	6,1	32,7	37,4	100,0
Pízeň	25,6	3,3	8,1	29,9	33,1	100,0
D1 – Všechnomy	9,9	3,7	6,7	36,6	43,0	100,0
<b>Celkem</b>	<b>14,6</b>	<b>4,0</b>	<b>7,1</b>	<b>33,1</b>	<b>41,3</b>	<b>100,0</b>

49.01 – 49.03 .... Předpisy EHK

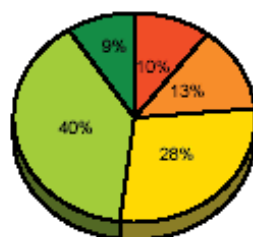
EURO ..... Předpisy Evropské unie

Jako určitou charakteristickou vlastnost vozového parku v ČR lze uvést značné rozdíly v jeho kvalitě v závislosti na sledovaných městech, komunikacích a typu území. Tento rozdíl je markantní zejména při porovnání Prahy, dálnic a rychlostních komunikací na jedné straně a odlehlejších venkovských oblastí na straně druhé.

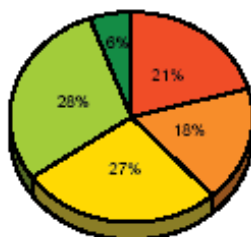


## Osobní automobily

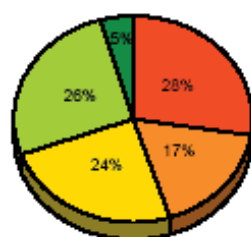
Praha + dálnice



Města a hlavní silnice

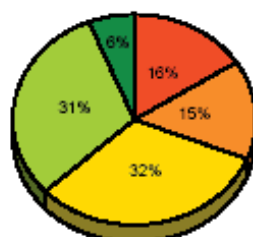


Venkovské komunikace



## Lehké nákladní automobily

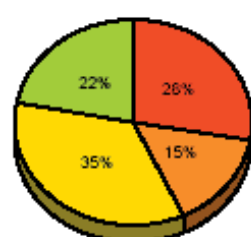
Praha + dálnice



Města a hlavní silnice

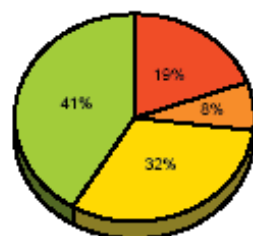


Venkovské komunikace

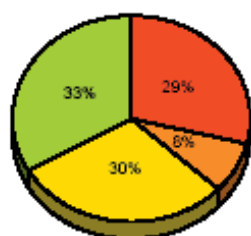


## Těžké nákladní automobily

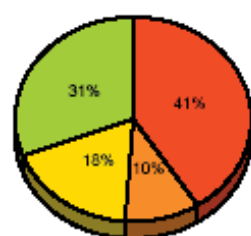
Praha + dálnice



Města a hlavní silnice



Venkovské komunikace

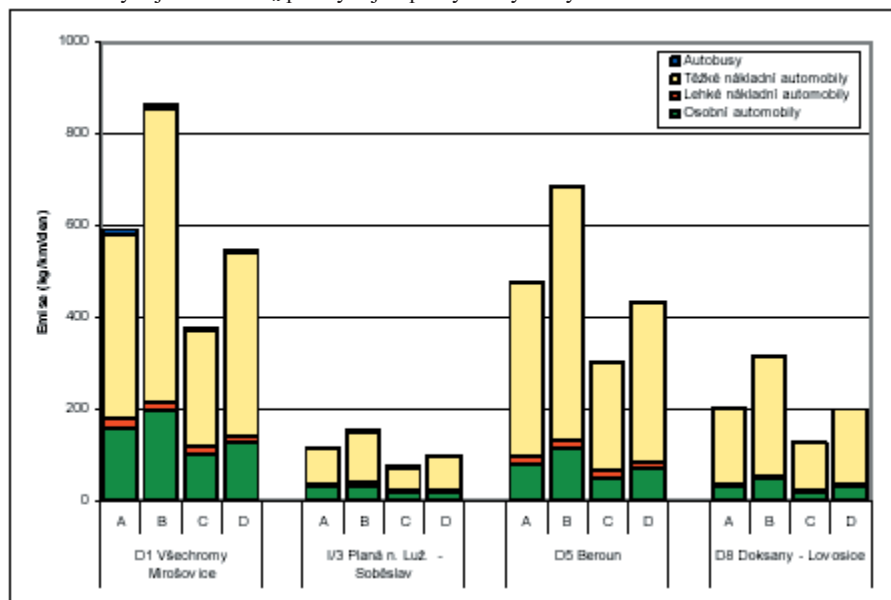


- konvenční vozidla
- EURO 1
- EURO 2
- EURO 3
- EURO 4

# VÝVOJ MNOŽSTVÍ EMISÍ na vybraných úsecích dálnic a silnic

Oblíbeným klišé je tvrzení, že množství emisí z automobilové dopravy stále roste a úměrně tomu se zhoršuje kvalita ovzduší. Skutečná data ale ukazují spíše na obecný trend stagnace nebo poklesu množství produkovaných emisí. To je patrné z následujících grafů, kde kromě porovnání emisní bilance 2000 – 2005 je zřejmé, jak se na tomto podílí i protichůdné trendy nárůstu intenzit oproti zkvalitňování emisních parametrů vozového parku.

Porovnání vývoje emisí NO<sub>x</sub> pro vývoj dopravy na vybraných úsecích 2000 - 2005

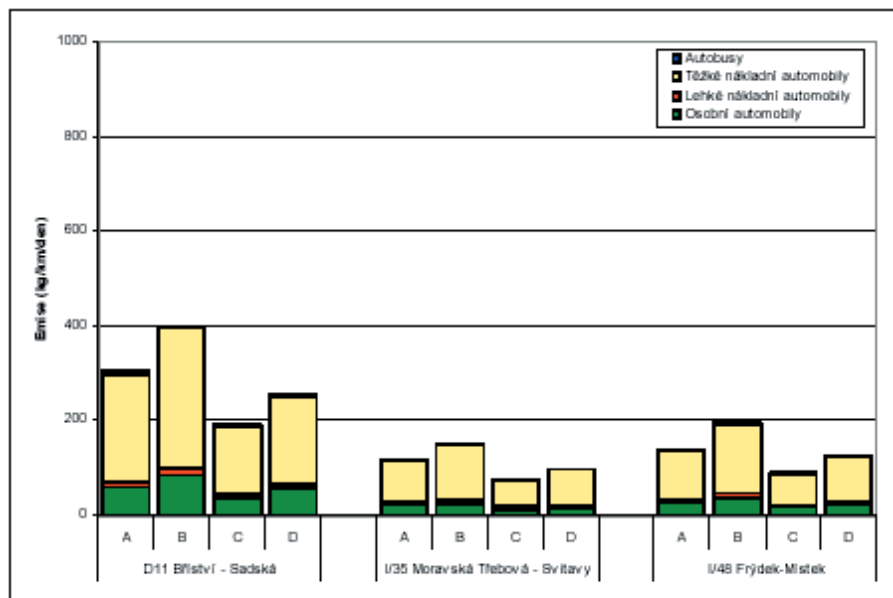


A Stav 2000

B Pouze vývoj dopravy

C Pouze vývoj voz. parku

D Celkový vývoj (stav 2005)



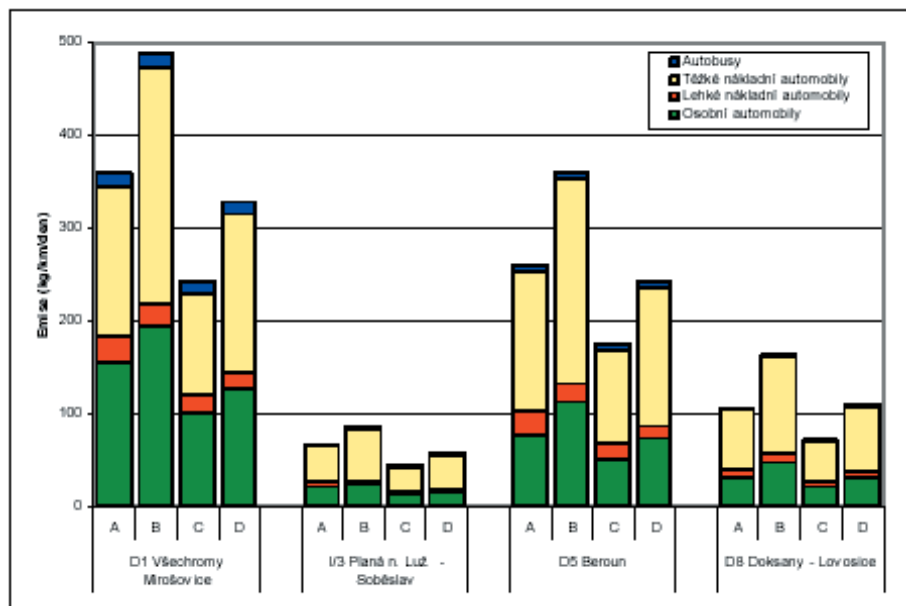
A Stav 2000

B Pouze vývoj dopravy

C Pouze vývoj voz. parku

D Celkový vývoj (stav 2005)

Porovnání vývoje emisí CO pro vývoj dopravy na vybraných úsecích 2000 - 2005

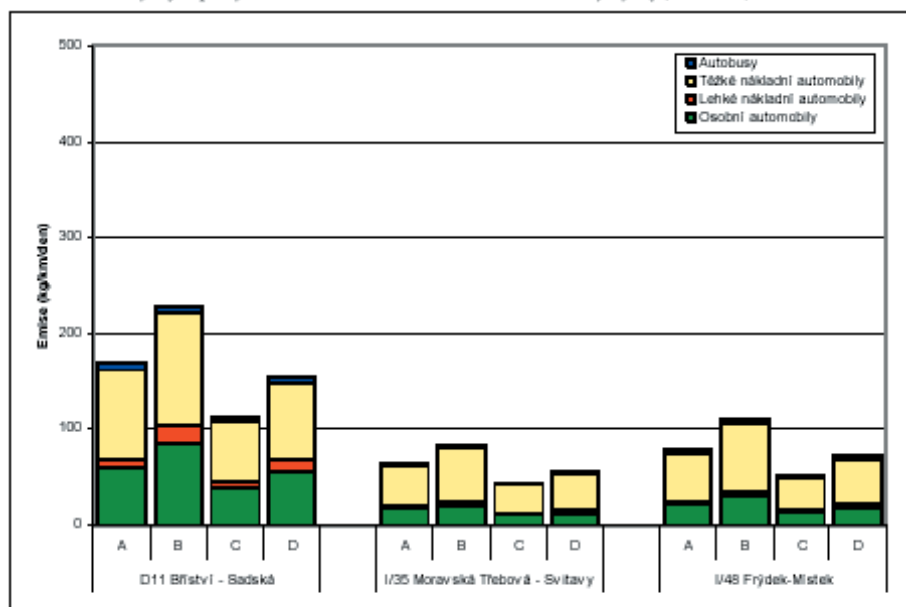


A Stav 2000

B Pouze vývoj dopravy

C Pouze vývoj voz. parku

D Celkový vývoj (stav 2005)



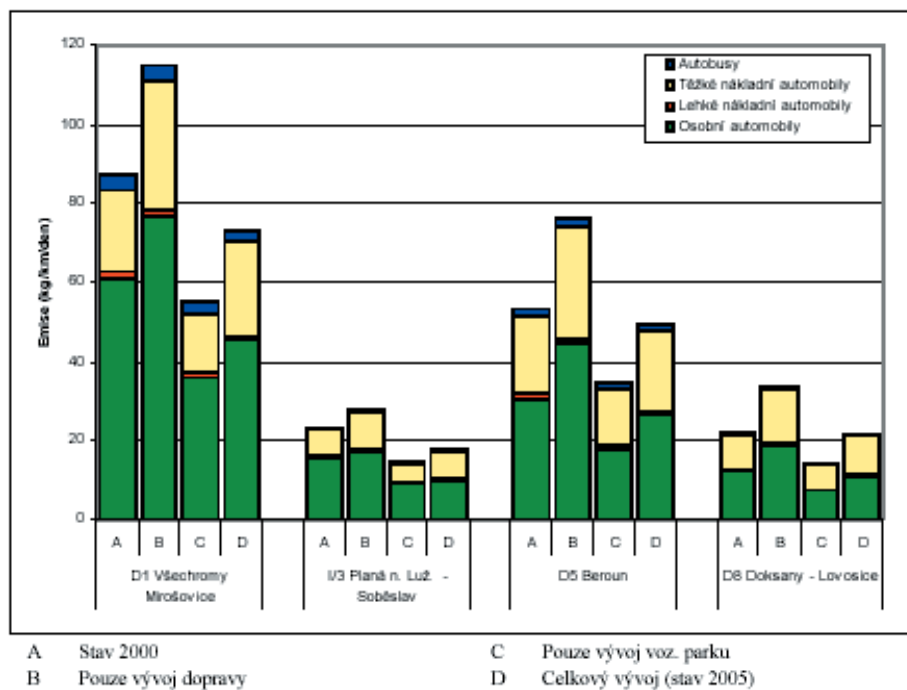
A Stav 2000

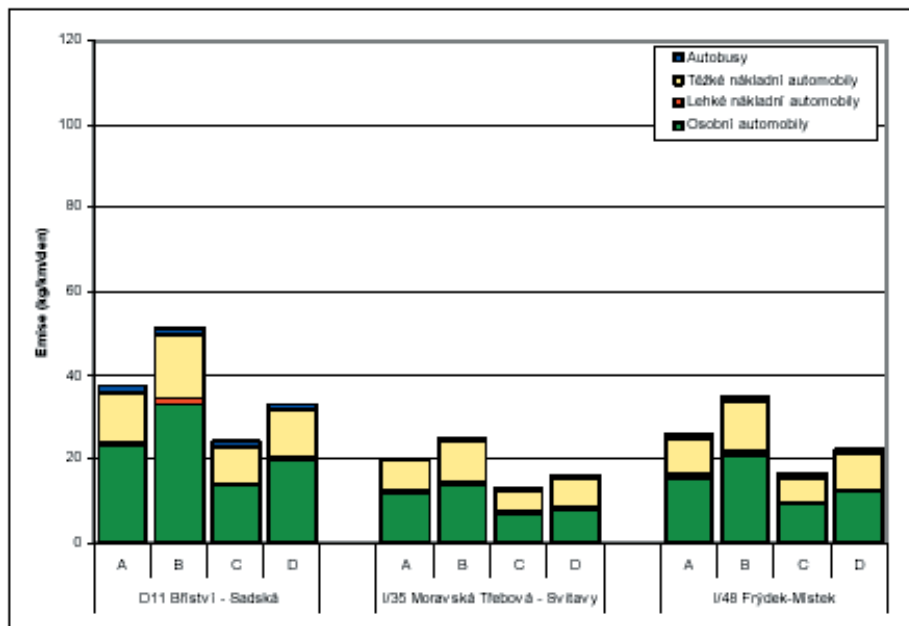
B Pouze vývoj dopravy

C Pouze vývoj voz. parku

D Celkový vývoj (stav 2005)

Porovnání vývoje emisí uhlovodíků ( $C_nH_n$ ) pro vývoj dopravy na vybraných úsecích 2000 - 2005





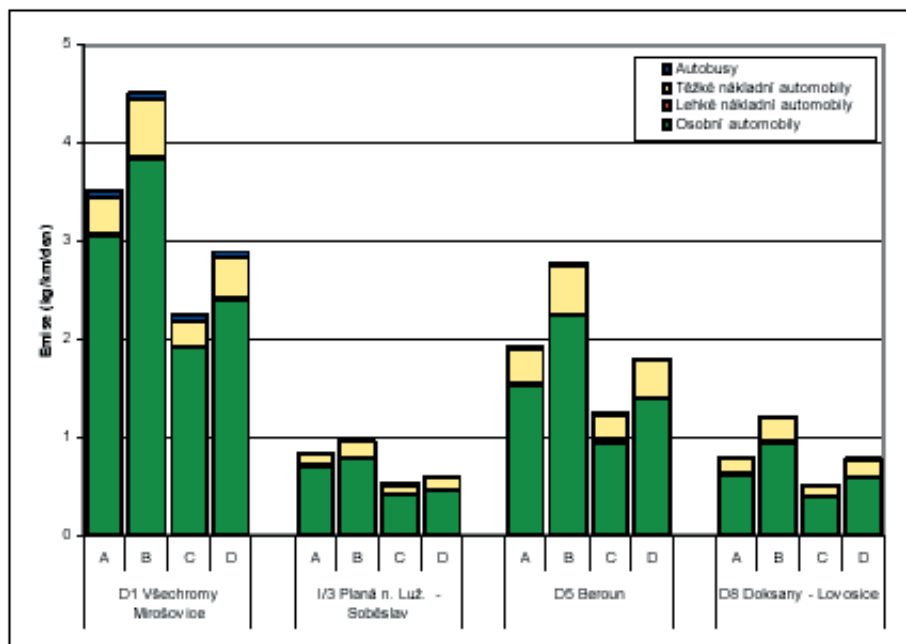
A Stav 2000

B Pouze vývoj dopravy

C Pouze vývoj voz. parku

D Celkový vývoj (stav 2005)

Porovnání vývoje emisí benzenu pro vývoj dopravy na vybraných úsecích 2000 - 2005

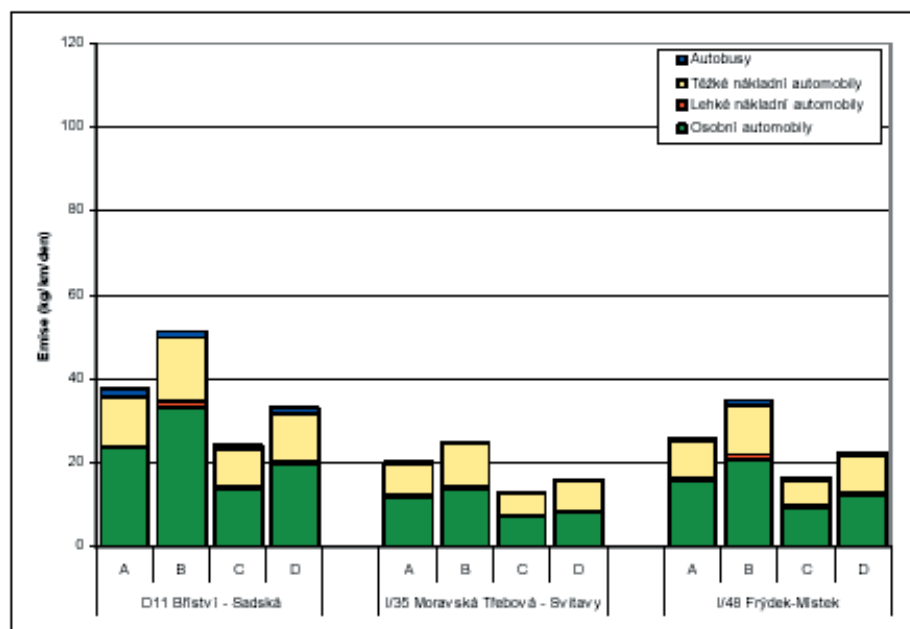


A Stav 2000

B Pouze vývoj dopravy

C Pouze vývoj voz. parku

D Celkový vývoj (stav 2005)



A Stav 2000

B Pouze vývoj dopravy

C Pouze vývoj voz. parku

D Celkový vývoj (stav 2005)