

Plán udržitelné městské mobility města Brna

část I. - analytická

ČÁST C – Prognózy a posouzení vývoje pro výhledové období

Objednatel: Statutární město Brno
Dominikánské náměstí 1
601 67 Brno

Zastoupený: Bc. Romanem Onderkou, MBA, primátorem města Brna

Zhotovitel: AF-CITYPLAN s.r.o., Jindřišská 17, 110 00 Praha 1
Zastoupený: Ing. Milanem Komínkem ve věcech smluvních
Autorský kolektiv: Ing. Jiří Landa, technický ředitel
Ing. Petr Hofhansl, Ph. D., náměstek TŘ pro dopravní plánování
Ing. Monika Blahová
Michal Prosek

Kontrola: Ing. Petr Hofhansl, Ph. D.

Číslo zakázky zhotovitele: 14 – 3 – 233

Datum: Říjen 2014

OBSAH

1	PROGNÓZA A POSOUZENÍ MIGRACE OBYVATEL A ZAMĚSTNANOSTI _____	2
1.1	OBYVATELSTVO BRNĚNSKÉ METROPOLITNÍ OBLASTI	2
1.2	DOJÍŽDKA DO ZAMĚSTNÁNÍ	2
1.3	DOJÍŽDKA DO ŠKOL	3
1.4	DOJÍŽDKA ZA SLUŽBAMI	5
1.5	ODHAD CELKOVÉHO POČTU OBYVATEL MĚSTA BRNA	6
2	PROGNÓZA A POSOUZENÍ VÝVOJE STUPNĚ AUTOMOBILIZACE, MOBILITY OBYVATEL__	8

1 PROGNOZA A POSOUZENÍ MIGRACE OBYVATEL A ZAMĚSTNANOSTI

1.1 OBYVATELSTVO BRNĚNSKÉ METROPOLITNÍ OBLASTI

- Dlouhodobě stabilní až mírný nárůst obyvatelstva.
- Věková struktura BMO (Brněnská metropolitní oblast) odpovídá struktuře České republiky a Jihomoravského kraje.
- Nejpočetněji jsou zastoupeni lidé ve věkové skupině 30–39 let (generace narozená v 70. letech). Střednědobě přibývají děti předškolního věku (početní nárůst skupiny 0–14 let). Silná věková skupina je i v kategorii 55–70 let (poválečné ročníky), která v nejbližších letech přejde do důchodového věku.
- Stejně jako v celé republice probíhá proces demografického stárnutí populace, které bude i nadále pokračovat.
- Index stárí převyšuje celorepublikový průměr. Nejvyšší je v městě Brno a některých menších obcích na okrajích oblasti. Kromě demografického stárnutí je příčinou migrace mladší generace do suburbánních oblastí v zázemí Brna nebo do větších měst.
- Od roku 2007 dochází ke zpomalení růstu přirozenou měnou i migrací. Obyvatelstvo přibývá převážně v obcích v zázemí Brna díky procesu suburbanizace, tedy migrací.
- Velmi příznivá je vzdělanostní struktura obyvatel. Město Brno a jeho zázemí mají nadprůměrný počet vysokoškolsky vzdělaných obyvatel. Počet obyvatel se středoškolským vzděláním, nástavbovým studiem a vyšším odborným vzděláním také převyšuje celorepublikový průměr.
- Nejvyšší podíl obyvatel vyjíždějících za prací a do škol mají obce v bezprostředním zázemí města Brna.

1.2 DOJÍŽDKA DO ZAMĚSTNÁNÍ

Vývoj dojíždky do zaměstnání ve městě Brně (respektive vyjíždky do zaměstnání z Brna) v dalším období, konkrétně do roku 2025, bude podle *Odborné analýzy vývoje počtu osob oficiálně neregistrovaných ve městě Brně* ovlivněn několika skutečnostmi. Vysoce pravděpodobně lze očekávat:

- Pokračování procesů rezidenční a komerční suburbanizace. Jejich intenzita již sice nemusí narůstat, nicméně jejich vliv na velikost a prostorové uspořádání dojíždčkových vazeb bude patrný i nadále. Očekávat v této souvislosti lze zejména pokračující přeměnu radiální organizace dojíždčkových proudů s jasným středem v Brně do složitějšího systému s větším počtem výchozích i cílových bodů a také vzestup vyjíždky z města Brna do jeho bezprostředního okolí.
- Pokračující vysokou pracovní atraktivitu města Brna, faktem ovšem může být rychlejší růst atraktivity celé aglomerace Brna než jeho centrální části, tzn. Brna v jeho administrativním vymezení. Přesto Brno i nadále zůstane druhým nejvýznamnějším dojíždčkovým centrem v ČR, v němž bude nabídka existujících pracovních míst i v příštích letech vysoká.

- Změny ve věkové struktuře obyvatelstva jak samotného Brna, tak i oblastí, z nichž do Brna za prací dojíždí největší počty osob. V současné době totiž již překonávají hranici 65 roků, tedy věku odchodu do důchodu, silné ročníky narozené v době po 2. světové válce, zatímco do věku ekonomické aktivity začínají vstupovat slabší ročníky narozené po roce 1990. Díky tomu se zmenšuje velikost tzv. pracovní síly, z níž se odvozuje i skupina osob dojíždějících a vyjíždějících do zaměstnání. Budeme-li pro jednoduchost předpokládat stabilitu současné věkové struktury obyvatelstva okresů Brno venkov, Vyškov a Blansko (tedy okresů, z nichž do Brna vyjíždí dohromady asi $\frac{2}{3}$ z celkového počtu dojíždějících), můžeme očekávat, že velikost kategorie tzv. produktivního věku (pro naše účely jde o kategorii 20-64 roků) se do roku 2020 zmenší přibližně o 13 tis. osob (o 5%) a do roku 2025 již o 19 tis. osob (o 7%).

Je tedy možné v příštích letech očekávat stabilizaci dojíždky za prací směřující do města Brna na jedné straně a mírný vzestup vyjíždky z Brna na straně druhé:

- V roce 2020 tedy bude do Brna dojíždět do zaměstnání cca 70 tisíc osob, naopak vyjíždět bude z Brna do jeho okolí přibližně 18 tisíc osob.
- V roce 2025 bude do Brna do zaměstnání dojíždět stále přibližně 70 tisíc osob, vyjíždka se pak zvýší na asi 20 tisíc osob.
- Dojíždkové saldo bude v roce 2020 činit 52 tisíc osob a v roce 2025 pak 50 tisíc osob.
- Podíl osob s denní frekvencí dojíždky do zaměstnání se bude v letech 2020 i 2025 pohybovat v rozmezí mezi 70 a 80%.
- Odhadu vychází z velikosti dojíždky a vyjíždky za prací v roce 2011, respektive z cenových dat zvýšených o přibližně 20% z důvodu jejich deklarované nepřesnosti.

Tabulka 1 - Brno, dojíždka do zaměstnání - vývoj, aktuální stav a odhad vývoje do roku 2025. Zdroj: Odborná analýza vývoje počtu osob oficiálně neregistrovaných ve městě Brně 2013.

	1991	2001	2011	2011	2020	2025
	(census)	(census)	(census)	(korigovaná data)	(odhad)	(odhad)
	abs.	abs.	abs.	abs.	abs.	abs.
dojíždějící do Brna do zaměstnání	60 988	65 127	55 778	69 723	cca 70 tisíc	cca 70 tisíc
vyjíždějící z Brna do zaměstnání	12 706	13 352	11 467	14 334	cca 18 tisíc	cca 20 tisíc
saldo dojíždky (dojíždka - vyjíždka)	48 282	51 775	44 311	55 389	cca 52 tisíc	cca 50 tisíc

1.3 DOJÍŽDKA DO ŠKOL

Vývoj dojíždky do škol ve městě Brně (respektive vyjíždky do škol z Brna) v dalším období, konkrétně do roku 2025, bude podle našeho názoru ovlivněn několika skutečnostmi. Vysoce pravděpodobně lze očekávat:

- Pokračující vysokou atraktivitu vzdělávacích institucí ve městě Brně, zejména místní vysoké školy budou i nadále nabízet atraktivní a kvalitní studijní programy, za nimiž bude dojíždět vysoký

počet studentů z rozsáhlého zázemí města Brna. Školská dojíždka do Brna tak bude i v příštích letech výrazně převažovat nad vyjíždkou za stejným účelem z Brna.

- Určité změny ve věkové struktuře obyvatelstva jak samotného Brna, tak i oblastí, z nichž do Brna do škol dojíždějí největší počty osob. Tyto změny však nebudou tak dramatické, neboť celkový počet obyvatel ve věkových kategoriích 5-24 roků, z nichž nejčastěji některé osoby dojíždějí do základní, střední a vysoké školy, se do roku 2025 nebude měnit zásadním způsobem. Přesto lze určité dílčí změny očekávat, z hlediska školské dojíždky do Brna bude asi nejvýznamnější pokles počtu osob ve věkové kategorii 20-24 roků, tedy v kategorii osob studujících na vysokých školách. Počet osob v těchto věkových kategoriích klesá podle existujících populačních prognóz do roku 2020 a 2025 poměrně výrazně jak ve městě Brně, tak i v Jihomoravském kraji a rovněž v celé ČR.
- Pokračování procesu rezidenční suburbanizace. Jeho intenzita již sice nemusí narůstat, nicméně jeho mírný podpůrný vliv na velikost dojíždky do škol bude pravděpodobně přetrvávat i v dalších letech.

V příštích letech tedy možno očekávat víceméně stabilizovanou velikost dojíždky do škol směřující do města Brna na jedné straně a rovněž stabilizovanou vyjíždku z Brna na straně druhé. Mírné změny celkového počtu osob ve věku 5-24 roků, a to včetně zřetelnějších změn v početnosti osob ve věkové kategorii 20-24 roků, budou totiž kompenzovány jednak přetrvávající atraktivitou škol v Brně a jednak pokračujícími dopady rezidenční suburbanizace:

- V roce 2020 i 2025 tedy bude do Brna dojíždět do škol cca 45 tisíc osob, naopak vyjíždět budou z Brna přibližně 3 tisíce osob.
- Dojíždkové saldo tedy bude v roce 2020 i 2025 činit 42 tisíc osob.
- I nadále bude výrazně zastoupena dojíždka do škol s týdenní či jinou frekvencí, denně bude v letech 2020 a 2025 dojíždět do škol zhruba 40 až 45% dojíždějících žáků, učňů a studentů.

Tabulka 2 - Vývoj početnosti věkových kategorií, z nichž nejčastěji některé osoby dojíždějí do základní, střední a vysoké školy. Zdroj: Odborná analýza vývoje počtu osob oficiálně neregistrovaných ve městě Brně 2013.

	Věková kategorie	Počet obyvatel ve věkových kategoriích v roce:		
		2011 k 31.12. (stav)	2020 prognóza (střední stav)	2025 prognóza (střední stav)
město Brno	5-14	30 143	42 460	39 133
	15-19	16 293	16 696	21 898
	20-24	22 804	13 768	16 778
	celkem (věk 5-24)	69 240	72 925	77 809
Jihomoravský kraj (prognóza bez vlivu migrací)	5-14	102 733	122 840	118 850
	15-19	59 605	49 794	60 860
	20-24	73 500	48 872	49 683
	celkem (věk 5-24)	235 838	221 506	229 393
ČR	5-14	950 551	1 128 179	1 049 582
	15-19	541 105	474 060	580 868
	20-24	671 462	474 673	487 458
	celkem (věk 5-24)	2 163 118	2 076 912	2 117 908

Tabulka 3 - Brno, dojíždka do škol - vývoj, aktuální stav a odhad vývoje do roku 2025. Zdroj: Odborná analýza vývoje počtu osob oficiálně neregistrovaných ve městě Brně 2013.

	1991	2001	2011	2020	2025
	(census)	(census)	(census)	(odhad)	(odhad)
	abs.	abs.	abs.	abs.	abs.
dojíždějící do Brna do škol	33 567	38 059	44 271	cca 45 tisíc	cca 45 tisíc
vyjíždějící z Brna do škol	3 451	3 299	1 921	cca 3 tisíce	cca 3 tisíce
saldo dojíždky (dojíždka – vyjíždka)	30 116	34 760	42 350	cca 42 tisíc	cca 42 tisíc

1.4 DOJÍŽDKA ZA SLUŽBAMI

Dojíždka za službami zahrnuje obtížně kvantifikovatelnou skupinu osob, a to z několika důvodů:

- Za tuto kategorii osob neexistují žádné oficiálně evidované statistické údaje (údaje, které jsou publikovány v této kapitole, o velikosti dojíždky vypovídají jen nepřímě).
- Skupina služeb je velmi široká (maloobchod, spotřební služby, zdravotnictví aj.), a tudíž typická rozdílnými charakteristikami jak prostorového rozložení ve městě, tak i frekvencí a pravidelností užívání ze strany klientů.
- Řada klientů těchto služeb je tvořena osobami, které do města dojíždějí i za jiným účelem, zejména do zaměstnání, tzn. že už jsou započítány do jiné skupiny.

Velikost dojíždky za maloobchodními službami je ovlivňována řadou probíhajících procesů. Zjevným jevem, k němuž v současné době dochází i v Brně a jeho okolí, je vznik nových maloobchodních jednotek v nákupních centrech ležících ve výhodné dopravní poloze na křižovatkách významných dopravních komunikací za administrativní hranicí města (v případě Brna jde např. o nákupní centrum Olympia, které leží v katastrálním území Modřic). Takový vývoj je projevem komerční suburbanizace. Ve vztahu k našemu odhadu lze předpokládat, že vznik a existence takových zařízení sice přispívá k nárůstu dojíždky za službami

do prostoru celého městského regionu, nicméně to může alespoň do určité míry rozptýlovat původně koncentrovanější dojížděkové proudy, které směřovaly přímo do centrálního města. Zároveň je růst oblíbenosti příměstských nákupních center odrazem rostoucí mobility obyvatelstva vázané na osobní automobily (automobilita). Vyslovit jednoznačný závěr o vlivu komerční suburbanizace na dojížděku za službami do Brna však není možné, protože od roku 1997 narostla i prodejní plocha maloobchodních jednotek ležících v administrativních hranicích města.

Zdravotnické služby zůstávají i nadále lokalizovány primárně v administrativních hranicích města.

Čistě hypoteticky je možné předpokládat, že demografické stárnutí, k němuž bude v příštích letech jak v Brně, tak i v Jihomoravském kraji a v celé ČR docházet mimo jiné v souvislosti se stárnutím silných ročníků narozených po druhé světové válce, by mohlo vést alespoň k mírnému růstu počtu hospitalizovaných z důvodu většího podílu starších, a tudíž zpravidla i nemocnějších, obyvatel na celkové populaci.

Na základě výše uvedených skutečností a také některých podpůrných statistických údajů se odhaduje, že počet osob, které do Brna dojíždějí pouze za účelem využití různých typů služeb, kolísá na škále mezi 10 až 20 tisíci osobami denně. V příštích letech, tzn. v rocích 2020 a 2025 se očekává velikostní stabilita této skupiny dojíždějících. Poměrně velká šířka odhadovaného intervalu (10 až 20 tisíc osob) je motivována snahou respektovat týdenní a sezónní kolísání velikosti dojížděky do maloobchodních zařízení a za službami. Ve špičkových dnech (zejména pátky a víkendy) a obdobích (např. velké předvánoční nákupy) mohou počty dojíždějících za službami uvedené hodnoty výrazně překročit.

Tabulka 4 - Brno, dojížděka za službami - vývoj, aktuální stav a odhad vývoje do roku 2025. Zdroj: Odborná analýza vývoje počtu osob oficiálně neregistrovaných ve městě Brně 2013.

	současnost	2020	2025
	abs.	abs.	abs.
dojíždějí do Brna za službami	cca 10 až 20 tisíc (denní a sezónní kolísání hodnoty)	cca 10 až 20 tisíc (denní a sezónní kolísání hodnoty)	cca 10 až 20 tisíc (denní a sezónní kolísání hodnoty)

1.5 ODHAD CELKOVÉHO POČTU OBYVATEL MĚSTA BRNA

Výsledky odhadu celkového počtu obyvatel města Brna, a to jak v současnosti, tak i ve výhledu do roků 2020 a 2025, obsahuje *Tabulka 5*. Vyplývá z ní, že v administrativních hranicích města Brna:

- V současnosti fakticky žije zhruba 430 tisíc obyvatel a tento počet se nebude příliš měnit ani v příštích letech, neboť v rocích 2020 a 2025 se bude počet faktických obyvatel Brna pohybovat v rozmezí mezi 420 a 440 tisíci osob.
- Se navíc průměrně každý den v současnosti vyskytuje dalších přibližně 110 tisíc osob tzv. přítomného obyvatelstva; velikost této kategorie se v letech 2020 a 2025 mírně zvýší, neboť dosáhne hodnoty 120 tisíc osob.
- V současnosti se pohybuje a využívá jeho infrastruktury celkově až 540 tisíc osob; v letech 2020 a 2025 dosáhne definovaná kategorie velikosti mezi 540 a 560 tisíci osobami.

Tabulka 5 – Celkový počet obyvatel města Brna – odhad aktuálního stavu a vývoje do roku 2025. Zdroj: Odborná analýza vývoje počtu osob oficiálně neregistrovaných ve městě Brně 2013.

Řádek č.	Ukazatel		2011	2020	2025
			(stav/odhad)	(odhad)	(odhad)
1	obyvatelstvo na základě průběžné evidence ČSÚ	nízká varianta ^{*)}	378 965	373 117	365 423
2		střední varianta ^{*)}		379 372	375 986
3		vysoká varianta ^{*)}		381 590	381 540
4	další fakticky žijící osoby	fakticky bydlící bez přihlášení	cca 25 tisíc	cca 25 tisíc	cca 25 tisíc
5		nelegální cizinci	cca 20 tisíc	cca 25 tisíc	cca 25 tisíc
6		vězni a osoby ve vazbě	cca 1 tisíc	cca 1 tisíc	cca 1 tisíc
7		bezdomovci	cca 2 tisíce	cca 3 tisíce	cca 3 tisíce
8	fakticky bydlící obyvatelstvo celkem	součet řádků 1/2/3 a 4, 5, 6, 7	cca 430 tisíc	cca 425 až 440 tisíc	cca 420 až 435 tisíc
9	přítomné obyvatelstvo	dojízdka do zaměstnání	69 723	cca 70 tisíc	cca 70 tisíc
10		vyjízdka do zaměstnání	14 334	cca 18 tisíc	cca 20 tisíc
11		saldo dojízd'ky do zaměstnání	55 389	cca 52 tisíc	cca 50 tisíc
12		dojízdka do škol	44 271	cca 45 tisíc	cca 45 tisíc
13		vyjízdka do škol	1 921	cca 3 tisíce	cca 3 tisíce
14		saldo dojízd'ky do škol	42 350	cca 42 tisíc	cca 42 tisíc
15		dojízdka za službami	cca 10 až 20 tisíc	cca 10 až 20 tisíc	cca 10 až 20 tisíc
16		denní počet návštěvníků	cca 10 tisíc	cca 10 tisíc	cca 10 tisíc
17	přítomné obyvatelstvo celkem (počítáno se saldy dojízd'ky do zaměstnání a do škol)	součet řádků 11, 14, 15, 16	cca 110 tisíc	cca 120 tisíc	cca 120 tisíc
18	celkové obyvatelstvo	součet řádků 8 a 17	cca 540 tisíc	cca 545 až 560 tisíc	cca 540 až 555 tisíc

Závěrem je nutné zopakovat, že vypočítané hodnoty jsou orientační. Výsledky kvalifikovaného odhadu jsou sice opřené o dostupná podkladová data, ale ta by bylo nutné ve většině případů doplnit o odhad situace daného jevu na úrovni města Brna. Reálná situace je přitom často velmi komplikovaná a závislá na mnoha dalších demografických, sociálních, ekonomických a geografických procesech, takže lze v provedeném odhadu odůvodněně předpokládat výskyt řady nepřesností. Abychom vliv těchto nepřesností na výsledné hodnoty alespoň částečně eliminovali, uvádíme v odhadu čísla zaokrouhlená na celé tisíce, případně dokonce na celé desetitisíce.

Odhad celkového počtu obyvatel města Brna je nutné vnímat jako orientační podklad i z toho důvodu, že je koncipován jako odhad maximální, tzn. jako odhad, který v jednom okamžiku předpokládá současnou přítomnost všech analyzovaných kategorií osob ve městě.

2 PROGNOZA A POSOUZENÍ VÝVOJE STUPNĚ AUTOMOBILIZACE, MOBILITY OBYVATEL

Potřeby a požadavky na mobilitu budou i nadále stoupat a bude se proporcionálně zvyšovat podíl všech druhů dopravy. Z toho lze vyvodit nové požadavky na efektivní spolupráci mezi jednotlivými obory dopravy. Rozvoj dopravy vyvolává nové požadavky na plánování dopravy. Pravidlo volby nejkratší trasy bude pravděpodobně nahrazeno pravidlem volby takové trasy, která je průchodná a nabízí kapacitu k použití.

Mobilita evropského obyvatelstva stále roste i přes některé negativní trendy, které ji doprovázejí (růst cen pohonných hmot, kongesce, zhoršení kvality životního prostředí, vysoká nehodovost na pozemních komunikacích). Rozvoj volného obchodu a globalizující se ekonomiky neustále zvyšují nároky na mobilitu zboží i lidí.

Hlavní faktory ovlivňující vývoj:

- Zvýšení cen energií, deficit a racionalizace spotřeby nafty vede ke zvýšení podílu inovací a využití obnovitelných zdrojů energie.
- Nárůst informačních technologií v sektoru dopravy.
- Pokračující globalizace.
- Nárůst placených služeb v dopravě jako důsledek potíží (kongesce, dopravní nehody, zátěž životního prostředí atd.), nedostatek financí v sektoru dopravy na údržbu a výstavbu nové dopravní infrastruktury.
- Nárůst požadavku na dopravu při velkém stupni diferenciací životních stylů ve městě a na venkově.
- Technický pokrok – redukce spotřeby energie, využití čistých energetických zdrojů a skok ve zvýšení bezpečnosti silničního provozu, snížení nehodovosti a počtu zraněných, eliminování smrtelných nehod.
- Nárůst požadavků na flexibilní multimodální řetězce mobility využívající informačních technologií.

Automobilizace má v České republice stále stoupající tendenci. Po celá 90. léta docházelo ke značnému nárůstu počtu osobních vozidel. Tempo tohoto růstu v posledních letech zpomalilo, je ale otázkou, zda tato stagnace není jen dočasná, způsobená momentálními limitujícími faktory. Doprava, zejména individuální, se podílí stále významněji na spotřebě energie z fosilních paliv a postupně se stává hlavním zdrojem znečištění životního prostředí. Zároveň je automobilový průmysl hnacím motorem některých významných národních ekonomik.

Osobní automobil je spotřební výrobek s velmi širokou poptávkou. Z ekonomického pohledu je atraktivita individuální dopravy dána paritou kupní síly obyvatelstva, cenou automobilu, cenami pohonných hmot a dalšími náklady vyvolanými provozem automobilu. Ke zvyšování atraktivity IAD významnou mírou přispívají i sociálněpsychologické aspekty IAD (reklama, sociální status, životní styl).

Dá se předpokládat, že v ČR bude stupeň automobilizace dále růst přibližně na úroveň obvyklou v členských státech EU. Rozvoj automobilizace v jednotlivých zemích poměrně dobře odpovídá makroekonomickému ukazateli hrubého domácího produktu na obyvatele v přepočtu podle parity kupní síly. Odchyly od tohoto vztahu jsou způsobeny především velikostí země a hustotou sítě veřejné dopravy. ČR je relativně malá země s vysokou hustotou veřejné dopravy. Přesto patří k těm zemím, které vzhledem k velikosti HDP mají relativně nejvíce automobilů.

Odhady dalšího vývoje vlastnění automobilů se různí. Za horní mez relativního nasycení se považuje 800 automobilů na 1000 obyvatel. To, jestli dojde k další radikální automobilizaci české společnosti, závisí na mnoha faktorech. Při zdvojnásobení HDP na hlavu můžeme počítat s nárůstem na maximálně 700 aut./1000 obyv., což je zhruba dvojnásobek oproti současnému průměru v ČR.

Prognóza vývoje osobní dopravy se opírá především o možnosti zvýšení kvality veřejné osobní dopravy a zlepšení jejího síťového rozsahu na odpovídající úrovni pro obyvatelstvo tak, aby byl udržen optimální poměr mezi veřejnou a individuální dopravou. Dle dostupných materiálů se předpokládá, že stupeň saturace dosáhne v ČR okolo roku 2020 asi 5 230 mil. osobních vozidel.

Všechny prognózy se shodují v tom, že bez ohledu na opatření státu k revitalizaci železnic poroste dále nákladní silniční doprava výrazným tempem a bude ovlivňovat dopravní trh. Následující tabulka ukazuje předpokládaný vývoj osobní dopravy v ČR dle Generelu krajských silnic Jihomoravského kraje (2006).

Tabulka 6 - Prognóza vývoje stupně automobilizace v ČR. Zdroj dat: Generel krajských silnic JMK; ČSÚ

Rok	Zjištěné údaje					Odhad	
	2004	2005	2010	2013	2014 (30.6.)	2020	2030
Počet obyvatel [tis. os.]	10 221	10 247	10 533	10 512	10 522	10 284	10 102
Počet osob. Automobilů [tis. voz.]	3 815	3 959	4 496	4 788	4 860	5 230	6 061
Stupeň automobilizace	1:2,68	1:2,58	1:2,34	1:2,20	1:2,17	1:1,97	1:1,67
Počet os. voz./1000 obyv.	373	386	427	455	462	509	600