

# **Analýza dopravní obslužnosti okresu Břeclav**

Renáta Jungová

---

Bakalářská práce  
2016

 Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně  
Fakulta managementu a ekonomiky

---

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně  
Fakulta managementu a ekonomiky  
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva  
akademický rok: 2015/2016

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE (PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Renáta Jungová**  
Osobní číslo: **M13114**  
Studijní program: **B6208 Ekonomika a management**  
Studijní obor: **Management a ekonomika**  
Forma studia: **prezenční**

Téma práce: **Analýza dopravní obslužnosti okresu Břeclav**

Zásady pro vypracování:

Úvod

Definujte cíle práce a použité metody zpracování práce.

### I. Teoretická část

- Uvedte základní pojmy týkající se dopravy.
- Představte platnou legislativu k danému tématu.
- Popište geografii a socioekonomickou charakteristiku okresu Břeclav.

### II. Praktická část

- Provedte analýzu dopravní obslužnosti okresu Břeclav.
- Sestavte SWOT analýzu týkající se současného stavu dopravy a dopravní obslužnosti regionu.
- Vymezte základní problémy a navrhněte další opatření pro zlepšení dopravní obslužnosti okresu Břeclav.

Závěr

Rozsah bakalářské práce: **cca 40**  
Rozsah příloh:  
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury:

EISLER, Jan, Jaromír KUNST a František ORAVA. *Ekonomika dopravního systému*. 1. vyd. Praha: Oeconomica, 2011, 284 s. ISBN 978-80-245-1759-9.

HÁJEK, Oldřich. *1. Sborník referátů z odborné konference na téma "Dopravní obslužnost a technologie ve vztahu k regionálnímu rozvoji"*: 27. května 2005 ve Zlíně. Zlín: Univerzita Tomáše Bati, 2005, 101 s. ISBN 80-7318-351-x.

MARADA, Miroslav. *Doprava a geografická organizace společnosti v Česku*. 1. vyd. Praha: Česká geografická společnost, 2010, 165 s. ISBN 978-80-904521-2-1.

TANIGUCHI, Eiichi, Tien Fang FWA and Russell G THOMPSON. *Urban Transportation and Logistics: Health, Safety, and Security Concerns*. Boca Raton: CRC Press, 2013, 267 p. ISBN 978-14-8220-909-9.

ZELENÝ, Lubomír. *Osobní přeprava*. 1. vyd. Praha: ASPI, 2007, 351 s. ISBN 978-80-7357-266-2.

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Milan Škarka, Ph.D., MBA**  
Ústav průmyslového inženýrství a informačních systémů  
Datum zadání bakalářské práce: **15. února 2016**  
Termín odevzdání bakalářské práce: **16. května 2016**

Ve Zlíně dne 15. února 2016

doc. RNDr. PhDr. Oldřich Hájek, Ph.D.

děkan



Mgr. Jiří Novosák, Ph.D.

ředitel ústavu

## PROHLÁŠENÍ AUTORA BAKALÁŘSKÉ/DIPLOMOVÉ PRÁCE

### Prohlašuji, že

- beru na vědomí, že odevzdáním diplomové/bakalářské práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, bez ohledu na výsledek obhajoby;
- beru na vědomí, že diplomová/bakalářská práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému dostupná k prezenčnímu nahlédnutí, že jeden výtisk diplomové/bakalářské práce bude uložen na elektronickém nosiči v příruční knihovně Fakulty managementu a ekonomiky Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně;
- byl/a jsem seznámen/a s tím, že na moji diplomovou/bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, zejm. § 35 odst. 3;
- beru na vědomí, že podle § 60 odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- beru na vědomí, že podle § 60 odst. 2 a 3 autorského zákona mohu užít své dílo – diplomovou/bakalářskou práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen přípouští-li tak licenční smlouva uzavřená mezi mnou a Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně s tím, že vyrovnání případného přiměřeného příspěvku na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše) bude rovněž předmětem této licenční smlouvy;
- beru na vědomí, že pokud bylo k vypracování diplomové/bakalářské práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tedy pouze k nekomerčnímu využití), nelze výsledky diplomové/bakalářské práce využít ke komerčním účelům;
- beru na vědomí, že pokud je výstupem diplomové/bakalářské práce jakýkoliv softwarový produkt, považují se za součást práce rovněž i zdrojové kódy, popř. soubory, ze kterých se projekt skládá. Neodevzdání této součásti může být důvodem k neobhájení práce.

### Prohlašuji,

1. že jsem na diplomové/bakalářské práci pracoval samostatně a použitou literaturu jsem citoval. V případě publikace výsledků budu uveden jako spoluautor.
2. že odevzdaná verze diplomové/bakalářské práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

Ve Zlíně 12.5.2016

*Jungová*  
.....  
podpis diplomanta

## **ABSTRAKT**

Tato bakalářská práce se věnuje analýze dopravní obslužnosti v okrese Břeclav. Představuje obecné informace o dopravě, základní pojmy dané problematiky a jmenuje základní legislativní zákony a vyhlášky České republiky v oblasti dopravy. Nechybí ani strategické dokumenty České republiky. Dále práce zahrnuje socioekonomickou charakteristiku okresu Břeclav a zabývá se analýzou současného stavu dopravní infrastruktury a obslužnosti v členění na dopravu silniční, železniční, cyklistickou, leteckou a vodní. Na základě zjištěných informací z předešlých částí je sestavena SWOT analýza, která hodnotí přednosti a nedostatky dopravy. V závěru jsou popsány konkrétní problémy a navrženy projekty a opatření pro zlepšení aktuálního stavu dopravní obslužnosti okresu Břeclav.

Klíčová slova: cyklistická doprava, dopravní obslužnost, dopravní proces, integrovaný dopravní systém, městská hromadná doprava, okres Břeclav, silniční doprava, SWOT analýza, železniční doprava.

## **ABSTRACT**

This Bachelor Word is devoted to the analysis of transport services in Břeclav district. It presents general information on transportation, basic terms of the issue and appoints the basic legislative laws and notices of the Czech Republic in the transport sector. There are also strategic documents of the Czech Republic. The work also includes a socio-economic characteristics of district Breclav and deals with the analysis of the current state of transport infrastructure and services divided into several categories: road, rail, cycling, air and water. The SWOT analysis was based on the information from the previous parts and it assesses the strengths and weaknesses of transport. In conclusion are described specific problems and proposed projects and measures to improve the current state of transport services district Breclav.

Keywords: Cycling, Transport services, Transport process, Integrated traffic system, Urban mass transport, Břeclav district, Road transport, SWOT analysis, Rail transport.

Poděkování patří vedoucímu mé bakalářské práce panu Ing. Milanu Škarkovi za vstřícný přístup, rady, připomínky a čas, který mi při tvorbě práce věnoval.

Také bych ráda poděkovala panu doc. RNDr. Oldřichu Hájkovi, Ph.D., jeho vstřícnost a poskytnuté rady a informace.

Dále bych chtěla poděkovat svým rodičům za trpělivost, podporu a pomoc, kterou mi poskytovali v průběhu zpracování bakalářské práce a celého studia.

Prohlašuji, že odevzdaná verze bakalářské/diplomové práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

# OBSAH

<b>ÚVOD</b> .....	<b>9</b>
<b>I TEORETICKÁ ČÁST</b> .....	<b>12</b>
<b>1 VYMEZENÍ DOPRAVY A S NÍ SOUVISEJÍCÍCH POJMŮ</b> .....	<b>13</b>
1.1 DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST.....	14
1.1.1 Základní oblasti dopravní obslužnosti .....	15
1.2 FAKTORY OVLIVŇUJÍCÍ DOPRAVNÍ SEKTOR.....	16
<b>2 KLASIFIKACE DOPRAVY</b> .....	<b>19</b>
2.1 SILNIČNÍ DOPRAVA .....	20
2.1.1 Pěší doprava .....	20
2.1.2 Cyklistická doprava.....	21
2.1.3 Městská hromadná doprava.....	22
2.2 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA .....	23
2.3 LETECKÁ DOPRAVA .....	24
2.4 VODNÍ DOPRAVA .....	25
<b>3 LEGISLATIVNÍ RÁMEC TÝKAJÍCÍ SE DOPRAVY V ČR</b> .....	<b>27</b>
3.1 ZÁKONY A VYHLÁŠKY .....	27
3.2 STRATEGICKÉ DOKUMENTY.....	29
<b>4 SOCIOEKONOMICKÁ CHARAKTERISTIKA OKRESU BŘECLAV</b> .....	<b>32</b>
4.1 GEOGRAFICKÁ POLOHA .....	32
4.2 OBYVATELSTVO .....	33
4.3 EKONOMICKÉ ÚDAJE A TRH PRÁCE .....	34
4.4 VZDĚLÁVACÍ A ZDRAVOTNICKÁ ZAŘÍZENÍ .....	34
4.5 CESTOVNÍ RUCH A KULTURA .....	35
<b>II PRAKTICKÁ ČÁST</b> .....	<b>37</b>
<b>5 ANALÝZA DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY OKRESU BŘECLAV</b> .....	<b>38</b>
5.1 SILNIČNÍ SÍŤ .....	38
5.1.1 Výstavba dálnice .....	38
5.1.2 Městská hromadná doprava.....	40
5.1.3 Autobusová doprava.....	42
5.1.4 Dopravní situace v centru Břeclavi .....	45
5.2 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA .....	45
5.3 CYKLISTICKÁ DOPRAVA .....	47
5.4 LETECKÁ DOPRAVA .....	49
5.5 VODNÍ DOPRAVA .....	50
<b>6 IDS JMK V RÁMCI OKRESU BŘECLAV</b> .....	<b>51</b>
6.1 VÝHODY INTEGROVANÉHO DOPRAVNÍHO SYSTÉMU .....	52
6.2 TARIFY JÍZDENEK .....	52
6.3 ZMĚNY V DOPRAVĚ PO ZAVEDENÍ SYSTÉMU IDS JMK.....	54
<b>7 SWOT ANALÝZA DOPRAVY V OKRESE BŘECLAV</b> .....	<b>57</b>

7.1	SILNÉ STRÁNKY.....	57
7.2	SLABÉ STRÁNKY.....	57
7.3	PŘÍLEŽITOSTI.....	58
7.4	HROZBY .....	58
<b>8</b>	<b>NÁVRHY PROJEKTŮ PRO ZLEPŠENÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI OKRESU BŘECLAV.....</b>	<b>59</b>
8.1	PROJEKT Č. 1: VYBUDOVÁNÍ SILNIČNÍHO OBCHVATU BŘECLAVI.....	59
8.2	PROJEKT Č. 2: OPATŘENÍ V OBLASTI DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY .....	60
8.3	PROJEKT Č. 3: NÁVAZNOST A NAVÝŠENÍ SPOJŮ .....	61
8.4	PROJEKT Č. 4: BUDOVÁNÍ CYKLISTICKÝCH TRAS.....	62
	<b>ZÁVĚR .....</b>	<b>64</b>
	<b>SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....</b>	<b>66</b>
	<b>SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK.....</b>	<b>69</b>
	<b>SEZNAM OBRÁZKŮ .....</b>	<b>70</b>
	<b>SEZNAM TABULEK.....</b>	<b>71</b>
	<b>SEZNAM PŘÍLOH.....</b>	<b>72</b>



## ÚVOD

Doprava je všude kolem nás, tudíž nedělitelnou součástí našeho života. Patří mezi činnosti, se kterými se seznámí každý člověk při cestách do školy, při jízdách do zaměstnání, zdravotnických zařízení, při rekreaci, dalšími zájmy a potřebami k jejich uspokojení. Kromě přemísťování osob zajišťuje přepravu věcí, informací a energie, dále také přepravu surovin, materiálů i polotovarů do výrobních podniků a vyrobené produkty k finální spotřebě. Doprava spojuje města, státy i kontinenty, umožňuje tak vzájemnou komunikaci mezi lidmi. Její význam neustále roste díky postmodernímu rozvoji jednotlivých druhů dopravy, ale u každého odlišným tempem. Řadí se tak mezi nejrychleji rozvíjející se sektory národního hospodářství.

Česká republika má velmi hustou dopravní síť, ale pro zajištění konkurenceschopnosti to nestačí. Posuzuje se dopravní infrastruktura a její vybavenost jako je například kvalitní a vzdělaná pracovní síla, fungující trh práce, uplatňování moderních technologií, kvalita životního prostředí, atraktivita pro cestovní ruch a jiné. Z tohoto pohledu kvalita dopravní infrastruktury v ČR výrazně zaostává za svými západními sousedy. Nejde jen o budování komunikací, ale i o její zlepšování zvyšováním rychlosti, její kapacity a zlepšení bezpečnosti.

V mé bakalářské práci se budu zabývat Analýzou dopravní obslužnosti, kterou aplikuji na okres Břeclav, nejjižněji položený okres Moravy. Vymezuje se třemi obcemi s rozšířenou působností a těmi jsou Břeclav, Hustopeče a Mikulov. Důvodem k vybrání této dané oblasti mě přimělo to, že v ní bydlím a nejsem spokojená s aktuálním nepříznivým stavem dopravy v Břeclavi a jejím okolím. Hlavním problémem je zvyšující se dopravní zatížení města Břeclav jak cestujícími obyvateli, tak tranzitní dopravou. Bezpečná situace zde není ani pro cyklisty, z důvodu vedení tras po frekventovaných silnicích. Určitě by občané uvítali více cyklistických stezek, které budou lépe řešeny.

Záměrem mé práce je zhodnotit jednotlivé druhy dopravy a jejich dopravní situaci v okrese Břeclav a navrhnout řešení pro zlepšení dopravní obslužnosti pro další roky v budoucnosti. Z důvodu šíře tématu jsem se rozhodla zpracovávat jen určitou část.

## CÍLE A METODY PRÁCE

### Cíle práce

Hlavním cílem mé bakalářské práce je analyzovat a vyhodnotit současný stav dopravní obslužnosti obcí patřících pod okres Břeclav.

Hlavní cíl je složen ze tří dílčích cílů:

1. Na základě zjištěných informací od poskytovatelů veřejné dopravy, provedení socioekonomické analýzy z výsledků poskytnutých z Českého statistického úřadu, zhodnotit dopad daných faktorů na využitelnost jednotlivých druhů dopravy v okrese Břeclav.
2. Na základě prostudování jízdních řádů a mapy zónového rozmístění Integrovaného dopravního systému a pročení jízdních řádů před jeho zavedením, zjistit nedostatky v návaznostech spojů.
3. Na základě zjištěných informací pomocí metody SWOT analýzy odhalit přednosti a nedostatky současného stavu dopravní obslužnosti a navrhnout možná řešení pro zlepšení veřejné dopravy v rámci potřeb místních obyvatel.

V případě úspěšného dokončení mé bakalářské práce bych ráda chtěla čtenáři přiblížit danou problematiku týkající se dopravní obslužnosti v okrese Břeclav a nastínit určitá řešení, která by mohla pomoci ke zlepšení stavu veřejné dopravy a životního prostředí.

Pokud by došlo k odstranění alespoň těch hlavních problémů v dopravní infrastruktuře, bude to pozitivním přínosem do budoucna z pohledu ekonomicko-sociálního hlediska.

### Metody práce

V úvodní kapitole je nezbytné určit metody, které budou použity ke zpracování bakalářské práce. Mezi použité metody patří analýza, popisná statistika, rešerše a SWOT analýza.

### Analýza

Analýza je nástroj pro rozbor zkoumaného objektu (situace), který se dělí do několika dílčích částí. Postupným rozpoznáváním a oddělováním nedůležitého, pronikáme k podstatnému jevu. Cílem je poznat zkoumanou strukturu a pochopit chování celku. (Analýza a syntéza, ©2016)

### **Metoda popisné statistiky**

Popisná statistika zjišťuje a následně shrnuje informace. Jejím cílem je zpracovat data ve formě grafů a tabulek a vypočítat různé charakteristiky, především číselné, tak aby byly dobře známy statické vlastnosti. (Popisná statistika, 2016)

### **Rešerše**

Rešerše je charakterizována jako soupis literatury k tématu, na kterém máme pracovat. Při rešerši je potřeba prohledat dostupné informační zdroje, kterými jsou například katalogy, knihovny, odborné elektronické databáze či zdroje na internetu. Shromážděním a přečtením vybrané relevantní literatury získáme přehled o našem tématu práce. Po utvrzení základních poznatků a východisek se tím můžeme nechat i inspirovat. (Ústřední-knihovna, ©2010)

### **SWOT analýza**

SWOT analýzou se rozumí komplexní metoda kvalitativního hodnocení, při níž se rozčleňují faktory rozvoje do čtyř skupin: na silné (Strengths) a slabé stránky (Weaknesses), jež jsou vnitřními faktory a dále na příležitosti (Opportunities) a hrozby (Threats), které jsou vnějšími faktory z hlediska subjektu hodnocení. Rozsah by měl být takový, aby byl výstižný, přehledný a zároveň v něm byly zachyceny všechny podstatné charakteristiky. Skutečnosti budou seřazeny od nejvýznamnějších výroků po méně významné. (MPRR, ©2016)

## **I. TEORETICKÁ ČÁST**

## 1 VYMEZENÍ DOPRAVY A S NÍ SOUVISEJÍCÍCH POJMŮ

Orava, Kunst a Eisler (2011, s. 14) charakterizují dopravu jako proces, který probíhá v čase a prostoru za určitých podmínek, pravidel a předpisů. Jedná se tedy o dopravní proces, jehož výsledkem je přemístění zboží nebo osob pomocí dopravních prostředků po dopravních cestách. Rozlišujeme buď dopravu **osobní**, nebo **nákladní**.

Práce v nákladní dopravě je brána jako produktivní. Je součástí výrobní sféry a jejím výsledkem činnosti je užitečný efekt přemístění – přeprava. Vynaložené úsilí na nákladní přepravu zvyšuje hodnotu přepravovaného výrobku (suroviny, materiálu, polotovarů) a náklady na přepravu zboží zvyšují jeho cenu. Naopak osobní doprava se řadí do nevýrobních služeb. Zde užitečný efekt končí přepravením cestujících, nedochází ke zhodnocení jako u zboží. (Novák, Pernica, Svoboda, Zelený, 2005, s. 18)

**Přeprava** je výsledkem činnosti dopravy. Vyjadřuje kolik zboží nebo osob, bylo přemístěno, na jakou vzdálenost, za jakou cenu, v jaké lhůtě a za dalších právních či obchodních podmínek. Dále je třeba zmínit přepravní proces pro nákladní a osobní přepravu. V nákladní dopravě se jedná o činnosti, které počínají objednááním přepravy, vyplněním přepravních listin, podáním zboží k přepravě a končí vydáním zboží příjemci včetně doplňkových služeb. Kdežto v osobní dopravě proces začíná zjištěním informací cestujícím o možnostech přemístění, obstaráním potřebných jízdních dokladů a končí opuštěním vyhrazeného prostoru dopravce cestujícím. (Foltýnová, 2009, s. 13)

**Dopravní proces** je organizován ze strany podniku, zatímco přepravní proces je ovlivňován požadavky a přáními zákazníků. Přání přepraveců a cestujících spočívá platit co nejméně za přepravu, přičemž dopravci se snaží se minimalizovat své výdaje na dopravu. (Foltýnová, 2009, s. 14)

**Dostupnost** vyjadřuje obtížnost dosahování konkrétních míst nebo činností. Ovlivňuje ji doba potřebná k vykonání cesty, bezpečnost a náklady na ni. (Foltýnová, 2009, s. 14)

Dopravní dostupnost hraje velkou roli v oblasti rozvoje zemědělství a místního průmyslu ve venkovských obcích. Nutno podotknout velkou zanedbatelnost sítě silnic II. a III. třídy a prakticky všech místních komunikací, které vyžadují náročné opravy a rekonstrukce. Za posledních deset let se výrazně zhoršila dostupnost prostředky veřejné dopravy do venkovských obcí. (Hájek, 2005, s. 17)

Kvalita přemístění je vyznačována těmito ukazateli:

- **Rychlostí** – čas potřebný k přemístění (osob či zboží) v prostoru. Je dána technickými a technologickými parametry dopravních prostředků a dopravních cest.
- **Pravidelností a přesností služeb** – hlavní roli zde hraje úspora času pro přepravce i cestující.
- **Bezpečností** – cílem je snížení rizika nehod a rizika neporušitelnosti zásilky, které lze ovlivnit výběrem dobrého dopravce.
- **Dostupností** – v osobní dopravě znamená vzdálenost k nástupnímu místu do dopravního prostředku nebo výstupnímu místu vůči konečnému cíli cesty (vzdálenost zastávky autobusu, garáž vlastního automobilu, či nádraží). V nákladní dopravě se jedná o dobu od objednávky dopravního prostředku k nakládce nebo vykládce.
- **Pohodlností** – v osobní dopravě je zřejmá a v nákladní dopravě lze pohodlnost nazvat úvahou o použití vlastní dopravy.
- **Optimalizací expedičního množství v nákladní dopravě** – existuje řada drobných přepravců, větší prostor pro silniční dopravu na přepravním trhu. (Orava, Kunst, Eisler, 2011, s. 15)

## 1.1 Dopravní obslužnost

Podle zákona č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů se dopravní obslužnost uvádí jako „zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu“. (Zákony pro lidi, ©2016)

Eisler, Orava a Kunst (2011, s. 78) dopravní obslužnost charakterizují jako závazky dopravního podniku provést přepravy, které by jinak neuskutečnil díky podnikatelskému principu dosáhnout zisk. Rozlišují závazky, které by dopravce nepřevzal vůbec, nebo ve stejném rozsahu nebo jen za jiných podmínek. Závazek veřejné služby zahrnuje:

- **Závazek provozu** – závazek dopravce zajistit provozování veřejné linkové dopravy plynule a pravidelně podle schváleného jízdního řádu, včetně provozování doplňkových přepravních služeb.

- Závazek přepravy – závazek dopravce přepravit cestující za speciální cenu při splnění zvláštních podmínek.
- Závazek tarifní – závazek dopravce přepravit cestující nebo věci za regulovanou cenu předpisů, která je nižší než ekonomické jízdné nebo dovozné.

Doprovaci náleží náhrada při prokázání ztráty z provozování dopravní obsluhy. Kompenzaci dopravci je povinen nahradit:

- Dopravní úřad z rozpočtu Krajského úřadu, jedná-li se o zajišťování základní dopravní obslužnosti
- Ministerstvo dopravy, jedná-li se o zajišťování základní dopravní obslužnosti mezinárodní veřejnou linkovou dopravou. (Eisler, Orava a Kunst, 2011, s. 79)

### 1.1.1 Základní oblasti dopravní obslužnosti

Zelený (2007, s. 113) ve své knize uvádí pět základních oblastí významu veřejné dopravy:

#### **Sociální aspekt**

Pokud občan nemůže používat individuální automobilovou dopravu, musí se dostat do zaměstnání, do školy a školských zařízení, k lékaři, k úřadům, k soudům, za cenu, která pro něj bude přijatelná.

#### **Prostorový aspekt**

Individuální automobilová doprava je brána za prostorově náročnou. Zajištění prostoru a klidné dopravy je ve městech velmi náročný úkol. Ve městech končí často i cesty z regionu.

#### **Ekologický aspekt**

Individuální automobilová doprava produkuje sice více emisí než veřejná doprava jako celek, ale za to nepotřebuje pro ekologickou bilanci na jednotlivých dopravních službách odpovídající přepravní proudy.

#### **Bezpečnost**

Ve srovnání s individuální automobilovou dopravou má veřejná doprava výrazně méně nehod. Velkou úlohu má zde kolejová doprava provozovaná po zabezpečené dopravní cestě.

## **Vyváženost regionálního rozvoje**

Kvalitní veřejná doprava významně přispívá k vyrovnanému regionálnímu rozvoji, má pozitivní vliv na nezaměstnanost, zabraňuje vysídlování venkovských oblastí a jiné.

## **1.2 Faktory ovlivňující dopravní sektor**

### **Politický vliv**

Po překonání ideologického rozkolu ve světě koncem 80. let se klíčovými problémy stávají geografické nerovnosti, které jsou v pozadí konfliktů a etnických srážek. „Způsob a prosazování nového světového řádu bude mít velký vliv na rozvoj a uspořádání dopravy. V evropském měřítku je to otázka vývoje a dynamiky přepravních proudů ve směrech západ – východ, středoevropské země obnoví své postavení na kontinentě, ale budou se potýkat s tvrdou realitou tranzitních států.“ (Novák, Pernica, Svoboda, Zelený, 2005, s. 36)

### **Technický vliv**

V technické oblasti se orientuje pokrok na zvyšování výkonů, efektivnosti provozu dopravních prostředků, na omezování škodlivých účinků a bezpečnost. Největší změny se očekávají v oblasti výpočetní techniky a telematiky.

### **Ekonomický vliv**

Od předpokládaného růstu rozvoje dopravy je očekávána větší míra dostupnosti k místům a zdrojům ekonomického růstu. Vzdálenost nehraje již významnou roli, neboť rozvoj ekonomiky vyvolává expanzi dopravního sektoru. Mezi okolnosti, které tuto expanzi ovlivňují, patří: omezená kapacita dopravní infrastruktury, přepravní náklady a ohled na životní prostředí. (Novák, Pernica, Svoboda, Zelený, 2005, s. 35)

### **Sociální vliv**

Mezi tyto znaky počítáme změny související s jednotnou úpravou životních podmínek, odbouráváním kulturních bariér v evropské společnosti, včetně sílicích konzumních prvků v ekonomicky méně vyspělých zemích, jež vedou ke zvýšení podílu turistické a rekreační dopravy. (Novák, Pernica, Svoboda, Zelený, 2005, s. 36)

### **Ekologický vliv**

Faktor ekologie bývá považován za primární a rozhodující. Ekologická omezení budou ovlivňovat rozvoj dopravy v oblasti stavebních nákladů a prodloužení dopravních tras,



v důsledku nákladnějších projektových řešení (tunely, protihlukové stěny atd.). Nepřímo s touto stránkou souvisí potřeba snížení ztrát na životech a zdraví lidí při dopravních nehodách. (Novák, Pernica, Svoboda, Zelený, 2005, s. 35)

### Negativní externí vlivy

Mezi hlavní negativní externí efekty dopravy patří:

- Znečištění ovzduší
- Hluk
- Příspěvek ke klimatické změně
- Nehody
- Fragmentace ekosystémů a urbánních oblastí
- Dopravní zácpy (kongesce)
- Znečištění vod
- Dopady na přírodu včetně snižování biodiverzity.

Znečištění z dopravy má dopady na lidské zdraví, zemědělství, budovy, viditelnost, pozemní a vodní ekosystémy a globální klima. Znečišťování ovzduší může způsobovat příčiny vzniku nemocí, zhoršení zdravotního stavu obyvatel a snižovat zemědělské výnosy. Tyto dopady velmi závisí na použitém dopravním prostředku, jeho energetické efektivitě a použitém palivu. Emise z dopravy působí negativně také na regionální a globální úrovni. Přispívají ke změně klimatu. (Brůhová – Foltýnová, 2009, s. 56)

Silniční bezpečnost je jednou z nejvýznamnějších obav smíšené dopravy ve městech. Ekonomicky roste využívanou motorových vozidel v městských oblastech a smíšená doprava je chaotičtější a způsobuje více dopravních nehod. (Eiichi Taniguchi Tien Fang Fwa Russell G. Thompson, 2014, s. 117)<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Road safety is one of the most significant concerns in cities with mixed traffic. As economies grow, motorized vehicles are more commonly used in urban areas and mixed-traffic situations become more chaotic, causing more traffic accidents.

### **Pozitivní externí vlivy**

Nejedná se o klasické pozitivní externality, ale o přebytek spotřebitele či výrobce. Jde především o úsporu času, komfort při cestování a jiné. Velkou část externích přínosů dopravy najdeme u německy mluvících autorů. Například Rothengatter cituje tyto:

- Značný nárůst flexibility a inovací vytvářející novou kvalitu služby dopravy a posilující ekonomiku v rámci mezinárodní konkurence.
- Snížení nákladů na balení, zpracování a logiku.
- Velmi kvalitní regionální distribuce spotřebního zboží.
- Zlepšení v lokalizaci kvality, což se zdá být extrémně důležité pro zemi s vysokou kvalitou produkce a náklady.
- Pozitivní efekty na zaměstnanost v periferních regionech bez přístupu k železnici.

(Hana Brůhová – Foltýnová, 2009, s. 59)

Většina významných externích přínosů dopravních aktivit je v dlouhém období ztotožňována firmami a jednotlivci nebo automaticky zpracována mezi původcem externího přínosu a subjektem, u nějž došlo ke zvýšení užitku. Většina přínosů se neospravedlňuje státní intervencí. (Hana Brůhová – Foltýnová, 2009, s. 60)

## 2 KLASIFIKACE DOPRAVY

Posláním dopravy je přeprava průmyslových a zemědělských surovin pro jejich výrobu. Svou kvalitou a rychlostí urychluje výrobní proces. Z tohoto pohledu lze dopravu charakterizovat jako ekonomický fenomén výrobního procesu v oblasti oběhu zboží do doby upotřebení užitných hodnot výrobků. (Pastor, Tuzar, 2007, s 13)

Přemísťování hmotných statků se dělí do tří fází reprodukčního procesu:

- **Doprava ve sféře výroby**

Uspokojování potřeby vyvolané technologií výroby, korporací, dělbou činností a specializací jednotlivých fází výroby, až k finálnímu výrobku.

- **Doprava ve sféře oběhu**

Uspokojování potřeby přemístění k realizaci ekonomického oběhu, bez toho aniž by se při tom stala jeho součástí. Její průběh v rámci produkce a pohybu hmotných toků věcně a časově slouží koncovým fázím a to výrobě a spotřebě.

- **Doprava ve sféře spotřeby**

Uspokojování potřeby přemísťování výrobků, které již vstoupily do spotřeby. Pokud spotřebitel sám změní své místo spotřeby v prostoru, tak přemístěním hmotných statků se mu umožňuje další spotřeba. (Pastor, Tuzar, 2007, s 14)

Každý druh dopravy potřebuje dopravní cestu, různá dopravní zařízení, realizuje se v dopravních prostředcích a ke svému pohybu vyžaduje určitou pohonnou energii. Podle různých hledisek můžeme dopravu dělit takto:

- Podle druhu substrátu – nákladní, osobní a dopravu zpráv.
- Podle prostředí – pozemní, podzemní, vodní, vzdušnou.
- Podle použité dopravní cesty – silniční, kolejovou, říční, námořní, leteckou, potrubní, dopravníkovou, lanovkovou aj.
- Podle dopravních prostředků – pěší, cyklistickou, automobilovou, tramvajovou, trolejbusovou, autobusovou, železniční, kosmickou aj.
- Z hlediska vztahu přepravce a dopravce – veřejnou, neveřejnou a individuální.
- Z hlediska územního rozsahu – vnitrostátní nebo mezinárodní.
- Z hlediska přepravní vzdálenosti – lokální, příměstskou, dálkovou, kontinentální, aj. (Pastor, Tuzar, 2007, s 14)

## 2.1 Silniční doprava

Silniční, lépe řečeno automobilová doprava se řadí mezi nejmladší a velmi rychle rozvíjející se druh dopravy. S postupem času se její funkce v dopravní soustavě změnila. Na místo doplňkové dopravy k dopravě železniční se rozvinula v systém přepravní, který je následkem hustoty a konfigurace silniční sítě, hospodářské, demografické a sociální struktury společnosti. Uplatňuje se jak v dopravě vnitrostátní tak mezinárodní. (Zelený, 2007, s. 171)

Mezi její nejvýznamnější přednosti patří rychlost, dostupnost, pohodlnost, rychlá přizpůsobivost změnám poptávky a bezproblémově realizovat přepravu z „domu do domu“. Na druhou stranu s sebou přináší i různé problémy, mezi které se řadí další rozšiřování silniční a dálniční sítě, růst nákladů na provoz, údržba komunikací, větší množství nehod, negativní dopady na životní prostředí a jiné. Nutno podotknout, že z celospolečenského hlediska je silniční doprava dražší než železniční. (Zelený, 2007, s. 172)

„Z pohledu cestovního ruchu lze silniční dopravu rozdělit na **hromadnou** (autobusovou) a **individuální** (dvoustopá nebo jednostopá vozidla, případně s přívěsy)“. (Zurynek, Zeleň, Mervart, 2008, s. 65)

Příznivý vliv na environmentální prostředí má osobní doprava ve městech – nemotorová doprava (pěší a cyklistická) a veřejná hromadná doprava. Tyto druhy dopravy jsou významné hlavně v soustředování hospodářského i kulturního života do velkých měst na úkor venkova a pro osoby, které nemají k dispozici užití vlastního automobilu. (Brůhová – Foltýnová, 2009, s. 150)

Je zřejmé, že vlastní automobilovou dopravu využívají více lidé z méně zalidněných oblastí, pro zajištění nezbytné dostupnosti s horší dopravní obslužností veřejné dopravy. Ve vysoké míře využívá individuální automobilovou dopravu oblast v okolí Čech, protikladem jsou okresy Kolín a Nymburk. (Marada, 2010, s. 24)

### 2.1.1 Pěší doprava

Pěší doprava je brána za nejpřirozenější způsob dopravy, neboť je příznivá pro životní prostředí a má pozitivní vliv na zdraví člověka. Chodec se dostává do kontaktu s ostatními dopravními systémy vždy, když vstoupí na území města. Tyto kontakty jsou vyřešené při územním plánování a při plánování dopravního uzlu, který ovlivňuje prostor pro chůzi a bezpečnost chodce v době, kdy je nejvíce zranitelný. Taktéž s pohybem chodců souvisí

i kvalita veřejných prostorů. Je všeobecně známé, že chodci se vyhýbají neatraktivním a nebezpečným místům.

Chůze konkuruje motorovému druhu dopravy jen při krátkých vzdálenostech, proto není moc v dopravních modelech zahrnována (Brůhová – Foltýnová, 2009, s. 150)

### 2.1.2 Cyklistická doprava

Cyklistika je označována za příznivou, stejně tak jako pěší doprava. Podle Zeleného (2007, s. 284) se cyklistická doprava dělí na dvě hlavní skupiny podle motivace a z hlediska kompetencí na:

- **Cyklistiku jako formu dopravy** – oblast dopravní obsluhy.
- **Rekreační cyklistiku** – „je vnímána jako ekonomicky dostupná alternativa trávení volného času.“ Součástí je rozvoj cyklistické infrastruktury pro sportovně – rekreační činnosti.

Brůhová – Foltýnová (2009, s. 153) ve své knize mezi pozitivní dopady cyklistiky a pěší dopravy zahrnuje:

#### Individuální příznivé dopady

- „Pozitivní zdravotní dopady a lepší fyzickou kondici
- Úspory z rodinného rozpočtu
- Na krátkých a středních vzdálenostech může cyklistika ušetřit čas oproti použití motorové dopravy“.

#### Společenské příznivé dopady

- „Menší zábor prostoru (jak při pohybu, tak při parkování), umožňuje hospodárné využití povrchové plochy měst.
- Méně opotřebovávají silniční síť a snižují spotřebu výstavby nové dopravní infrastruktury.
- Snižují hospodářské ztráty způsobené dopravními ztrátami.
- Zlepšují přístupnost městských služeb pro všechny obyvatele.
- Snižují energetickou závislost, přispívají k úsporám neobnovitelných zdrojů“.

### **Kombinované příznivé dopady**

- „Žádný negativní vliv na kvalitu života ve městě (žádný hluk, žádné znečištění ovzduší).
- Zvyšují atraktivitu bydlení ve městech“.

### **2.1.3 Městská hromadná doprava**

Městská hromadná doprava se nejvíce podílí na objemu veřejné dopravy. Díky tomu, že ve městech je nejvyšší hustota osídlení, která je většinou stálá, a proto se zde vyžaduje nejvyšší přepravní potřeba. (Zurynek, Zelený, Mervart, 2008, s. 58)

MHD se nejvíce využívá ve městech nebo sídelních celcích, které mají 10 000 obyvatel a více. Existují i výjimky, kde je počet stálých obyvatel sice menší, ale doplňují je náhodní cestující. Typická jsou malá lázeňská města či horská střediska. V České republice mezi tyto výjimky patří například Chotěboř, Litomyšl, Špindlerův mlýn nebo Harrachov.

V tomto segmentu se uplatňuje kolejová (vlak, metro, tramvaj, nekonvenční doprava) a silniční doprava (trolejbus, autobus) podle velikosti a charakteru dopravy. K nejvyšší přepravě dochází při denní špičce, která je v ranních a odpoledních hodinách, kdy lidé jezdí do zaměstnání, škol a potom zase z nich. Ve větších městech se zavádí i noční doprava v pravidelných, ale krátkých intervalech. (Zurynek, Zelený, Mervart, 2008, s. 59)

### **Integrovaný dopravní systém (IDS)**

Integrovaný dopravní systém je zaváděn ve větších městech, příměstských oblastech velkých aglomeračních center nebo na území celých krajů. IDS zajišťuje hromadnou dopravu na daném území s více druhy dopravy (vlak, autobus, tramvaj aj.) nebo linkami více dopravců (př. Autobusových dopravců), na principu jednotných a přepravních podmínek. V současné době se v České republice zavádí v různé fázi a v různém integračním stupni tyto systémy:

- „Pražská integrovaná doprava PID
- Středočeská integrovaná doprava SID
- Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje IDS JMK
- Ostravský dopravní integrovaný systém ODIS
- Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje IDSOK
- Východočeský dopravní integrovaný systém VYDIS

- Integrovaná regionální doprava Královéhradeckého kraje IREDO
- Českobudějovická integrovaná doprava IDS ČB
- Integrovaná doprava Plzeňska IDP
- Integrovaná doprava Karlovarského kraje IDOK
- Integrovaný dopravní systém Libereckého kraje IDOL
- IDS Tábor (Tábor, Sezimovo Ústí, Planá nad Lužnicí)
- Jablonecký regionální integrovaný dopravní systém JARIS
- Zlínská integrovaná doprava ZID“. (Brůhová – Foltýnová, 2009, s. 157)

## 2.2 Železniční doprava

Železniční doprava se rozvinula v jednu z nejhustší železniční sítě v Evropě. V současné době provozní délka tratí v ČR činí 9 614 km, ale zaostává v počtu dvou a vícekolejných tratí (provozní délka je 1868 km). Vytížení železničních tratí je nerovnoměrné. Mezi nejvytíženější úsek patří trať Česká Třebová – Přerov – Bohumín. (Zelený, 2007, s. 154)

Železniční dráhy se rozdělují do jednotlivých kategorií z hlediska významu, účelu a technických podmínek. Mezi ně patří:

**Dráha celostátní** – dráha sloužící mezistátní a celostátní veřejné železniční dopravě

**Dráha regionální** – dráha regionálního nebo místního významu zaústěna do celostátní nebo jiné regionální dráhy

**Vlečka** – slouží vlastní potřebě provozovatele v celostátní nebo regionální dráze

O zařazení železniční dráhy do těchto kategorií a jejich změnách rozhoduje drážní správní úřad. (Zelený, 2007, s. 155)

Hájek (2005, s. 12) rozděluje železniční koridory na následující trasy:

„I. koridor: (Berlin - Dresden) – Děčín – Praha – Pardubice - Česká Třebová – Brno – Břeclav – (Wien / Bratislava – Budapešť).

II. koridor: (Gdaňsk – Warszawa – Katowice) – Petrovice u Karviné – Ostrava – Přerov – Břeclav; odbočná větev Přerov – Olomouc – Česká Třebová.

III. koridor: (Le Havre – Paris – Frankfurt a M.) – Cheb – Plzeň – Praha – Ostrava – (Žilina – Košice – Lvov); odbočná větev Plzeň – Domažlice – (Nürnberg).

IV. koridor: (Stockholm – Dresden) – Děčín – Praha – Tábor – Veselí nad Lužnicí – České Budějovice – Horní Dvořiště – (Linz – Salzburg – Ljubljana – Rijeka – Zagreb)“.

Zurynek, Zelený a Mervart (2008, s. 111) uvádí instituce působící v železniční dopravě:

**Ministerstvo dopravy** – má za úkol rozhodovat o zařazení tratí do kategorií a jejich provozování. Je odvolacím orgánem proti rozhodnutí podřízených orgánů.

**Drážní úřad** – výkonný orgán, kde nerozhodují ministerstva.

**Drážní inspekce** – její pracovní náplní je vyšetřovat mimořádné události a zabývat se prevencí, zjišťuje teda nedostatky a usiluje o jejich odstranění.

**Správa železniční dopravní cesty** – vlastní dopravní cesty, u nichž zajišťuje jejich provoz a modernizaci, vybírá poplatky za použití dopravní cesty a sestavuje vlastní jízdní řád.

**Dopravci** - mezi nejznámější dopravce patří České dráhy a. s., další již méně známé řadíme externí dopravce Viamont a.s., OKD Doprava a.s., Connex Morava a.s. a JMHD a. s.

Velký vliv na železniční dopravu mají i mezinárodní instituce. Mezi nejvýznamnější v České republice patří Mezinárodní železniční unie (UIC). Jejím úkolem je sestavovat normy, které by vedly ke zlepšení mezinárodní přepravy, sdílet informace a rozšiřovat spolupráci. (Zurynek, Zelený, Mervart, 2008, s. 112)

### 2.3 Letecká doprava

Letecká doprava je jedním z nejbezpečnějších druhů dopravy, ale pokud dojde k nehodě, jsou její následky vesměs katastrofální. Současný nárůst intenzity letového provozu je dán důsledkem vysoké rychlosti, pohodlí, odpovídající kvality nabízených služeb a přijatelných cen. Zápornou stránkou je negativní dopad na životní prostředí a nejbližší okolí od letiště ovlivňuje hlukem a exhalací. (Zelený, 2007, s. 229)

Podle Eislera, Kunsta a Oravy (2011, s. 179) v roce 2009 letecká doprava ČR disponovala 87 letišť, z nichž je:

- 8 veřejných mezinárodních (Praha – Ruzyně, Brno, Ostrava, Karlovy Vary, Pardubice, Mnichovo Hradiště, Olomouc, Kunovice)
- 59 veřejných pro vnitrostátní dopravu
- 7 mezinárodních pro neveřejnou dopravu
- 12 vnitrostátních neveřejných.



Do vlastnictví krajů patří 5 dalších letišť, jejichž provoz zajišťují soukromé společnosti.

**Letiště** je územně vymezená a vhodně upravená plocha, určená ke vzletům, přistávání letadel a k pobytu letadel.

**Civilním letectvím** je chápána letecká činnost na území ČR civilními letadly jakékoli státní příslušnosti pro civilní účely.

„**Letecký rejstřík ČR** je evidence letadel, jejichž provozovatelem je fyzická osoba s trvalým pobytem nebo právnická osoba se sídlem v ČR. Letecký rejstřík je veden Úřadem pro civilní letectví“. (Eisler, Kunst a Orava, 2011, s. 180)

## 2.4 Vodní doprava

Vodní doprava se řadí mezi nejstarší druhy dopravy, kdy ji lidé začali používat pro přepravu osob a nákladů. V současné době se vyznačuje vysokým přepravním objemem, relativní bezpečností, nižšími provozními náklady a výhradní dostupností k některým výhradním lokalitám. Životní prostředí zatěžuje jen minimálně. Naopak problémem lodní dopravy je nižší rychlost, závislost na počasí a vodních stavech. (Zurynek, Zelený, Mervart, 2008, s. 181)

Z teritoriálního hlediska dělíme vodní dopravu na **vnitrozemskou** a **námořní**, ty dále rozdělujeme na **přírozené** (velké řeky a jezera) a **umělé** (kanalizované toky, průplavy a vodní nádrže). (Zelený, 2007, s. 215)

**Vnitrozemské vodní cesty (říční)** jsou **zákonem č. 114/95 Sb., o vnitrozemské plavbě**, charakterizované jako vodní toky a jiné vodní plochy, na kterých je možno provozovat plavbu. Tyto vodní cesty Zelený (2007, s. 215) člení z plavebního hlediska na:

- a) **Splavné** – jedná se o toky, na kterých se provozuje tzv. velká plavba (plavba vnitrozemskými plavidly). Splavné řeky dělíme na:
  - **Národní** – „protékají územím jednoho státu a není na nich zaveden mezinárodně-právní režim plavby (např. Vltava)“.
  - **Mezinárodní** – „všechny splavné řeky, na kterých byl zaveden mezinárodně-právní režim plavby (např. Rýn)“
- b) **Nesplavné** – jde o toky, na kterých se neuskutečňuje tzv. velká plavba, ale je na nich možná sportovní plavba.

- c) **Dopravně významné** – tyto cesty se dělí na **využívané**, tzv. provádí se na nich nákladní a osobní doprava a na **využitelné** tzv. probíhá zde pouze rekreační plavba a místního významu, využitelné i pro tzv. velkou plavbu.
- d) **Účelové** – na těchto dopravních cestách je provozována rekreační plavba a doprava místního významu.

**Vodní cesty** – jednou z nejdůležitějších dopravních cest je řeka Vltava a Labe pro potřeby cestovního ruchu. Využívaná délka dopravních cest na území ČR činí 663,6 km, ale jedinou využitelnou vodní cestou pro dálkovou dopravu je labsko-vltavská vodní cesta o délce 303 km. (Zelený, 2007, s. 219)

**Přístav** – rozumíme místo v plavební síti, kde se střetávají cestující s loděmi jednotlivých společností. (Zurynek, Zelený, Mervart, 2008, s. 187)

„**Námořní doprava je zákonem č. 61/2000 Sb., o námořní plavbě**, definována jako provozování námořních plavidel na volném moři, ve výlučné ekonomické zóně a v souostrovních vodách, v pobřežním moři a na úsecích vnitrozemských vodních cest s pobřežním mořem spojených až po poslední přístav, který plní funkci přístavu pro námořní lodě a pobyt námořních plavidel v přístavech. Námořním plavidlem se rozumí obchodní loď a námořní jachta“. (Zákony pro lidi, ©2010-2016)

### 3 LEGISLATIVNÍ RÁMEC TÝKAJÍCÍ SE DOPRAVY V ČR

Následující kapitola se zabývá zákony a vyhláškami, které se týkají jednotlivých druhů dopravy. Jejich výčet není konečný, neboť podle mého názoru jsou zde uvedeny jen ty nejhlavnější. Dále jsou zde zmíněny strategické dokumenty související s dopravou.

#### 3.1 Zákony a vyhlášky

##### Silniční doprava

**Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů.**

V tomto zákoně jsou upraveny práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích, úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, řidičská oprávnění a řidičské průkazy.

**Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.**

Upravuje podmínky pro provozování autoškol, způsob provádění výuky a výcviku řidičů o získání odborné způsobilosti k řízení motorového vozidla a práva a povinnosti žadatelů o získání řidičského oprávnění.

**Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů.**

Tento zákon se zabývá problematikou registrace vozidel, dále stanovuje technické požadavky na provoz silničních vozidel a kontrolou technického stavu vozidel v provozu. (Zákony pro lidi, ©2010-2016)

##### Železniční doprava

**Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách**

Tento zákon specifikuje podmínky pro stavbu železničních, tramvajových, trolejbusových a lanových drah a stavby na nich.

**Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů.**

V tomto zákoně se upravuje postup státu, krajů a obcí při zajišťování dopravní obslužnosti veřejnými službami v přepravě cestujících.

**Zákon č. 77/2002 Sb. o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů.**

Zde se stanovuje způsob zřízení a činnost akciové společnosti České dráhy, zřízení a činnost státní organizace Správa železniční dopravní cesty. Na založení, vznik a činnost akciové společnosti se vztahuje obchodní zákoník. (Zákony pro lidi, ©2010-2016)

**Letecká doprava****Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů.**

Tento zákon ve věcech civilního letectví upravuje podmínky stavby a provozování letadla, osvědčování způsobilosti letišť, činnost leteckého personálu, využívání vzdušného prostoru a další.

**Vyhláška MD č. 466/2006 Sb., o bezpečnostní letové normě.**

Tato vyhláška stanovuje maximální dobu ve službě, dobu letu, maximální požadavky na odpočinek, principy dělené služby a další.

**Vyhláška MDS č. 108/1997 Sb., kterou se provádí zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů.**

Ustanovení civilního letectví. Tato vyhláška obsahuje zápis do leteckého rejstříku, přistavení letadla ke kontrole letové způsobilosti, schvalování leteckých pozemních zařízení aj. (Zákony pro lidi, ©2010-2016)

**Vodní doprava****Vyhláška MD č. 222/1995 Sb., o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí, ve znění pozdějších předpisů.**

Zabývá se tříděním cest do tříd dle klasifikace vnitrozemských vodních cest.

### **Zákon č. 114/1995 Sb. , o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů.**

Tento zákon vymezuje vodní cesty a jejich správu, stanovuje podmínky pro provozování vodní dopravy na vnitrozemských vodních cestách a pravomoc správních orgánů v oblasti plavby.

### **Vyhláška MD č. 334/2015 Sb. , o vedení rejstříku malých plavidel a technické způsobilosti malých plavidel, převozních lodí a plovoucích zařízení k provozu na vodních cestách.**

Tato vyhláška stanovuje způsob vedení evidence malých plavidel v rejstříku, technické požadavky na bezpečnost provozu, znaky jednotlivých druhů plavidel a jiné.

### **Zákon č. 61/2000 Sb., (anglický překlad) o námořní plavbě.**

Zde jsou upravovány podmínky provozování námořní plavby námořními plavidly pod státní vlajkou České republiky a s tím spojené práva a povinnosti fyzických osob. (Zákony pro lidi, ©2010-2016)

## **3.2 Strategické dokumenty**

### **Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050**

„Dopravní politika je vrcholový strategický dokument vlády ČR pro sektor doprava, Ministerstvo dopravy je institucí odpovědnou za její implementaci“. Dokument slouží k identifikaci problému a návrhu jeho řešení, které zpracovávají dopodrobna navazující strategické dokumenty související s dopravní politikou. Mezi základní témata dopravní politiky řadíme zlepšení kvality silniční dopravy, zvýšení bezpečnosti dopravy, omezení dopadů na životní prostředí a zdraví člověka, rozvoj městské, příměstské a regionální hromadné dopravy IDS, modernizace železniční a vodní dopravy a další. (MDCR, ©2005)

### **Koncepce letecké dopravy pro období 2015 – 2020**

Ministerstvo dopravy bylo pověřeno předložením Koncepce letecké dopravy dne 9. srpna 2013. Koncepce navazuje na strategický dokument k uskutečnění cílů Dopravní politiky ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050.

Letecká doprava je nejmladším druhem dopravy osob a zboží, ale za svou existenci dosáhla dramatického rozmachu, že si bez ní nelze mezinárodní spolupráci představit. Patří mezi

nejpohodlnější, nejbezpečnější a taky nejrychlejší způsob přepravy. Díky její žádanosti je potřeba zvýšit kapacitu v oblasti letecké infrastruktury (letištní infrastruktura a letecká pozemní zařízení). Taktéž musíme brát v potaz, že je třeba se vyrovnat s negativním dopadem růstu letecké dopravy, především na žijící obyvatele v blízkosti letišť a nejvytíženějších leteckých koridorů. Nezbytné je i zvyšování výkonnosti regionálních letišť, ve velkých aglomeracích může docházet i k nárůstu přepravy leteckého nákladu. Kvůli bezpečnosti je potřeba územní ochrany.

Stávající politika se snaží stanovit základní rámec, podle kterého mohou být učiněna potřebná opatření. (MDCR, ©2005)

### **Evropa 2020**

Jedná se o strategii pro podporu inteligentního a udržitelného růstu. Vytyčuje pět hlavních cílů, kterých by měla EU dosáhnout do roku 2020. Mezi tyto cíle patří zaměstnanost, výzkum, změna klimatu a energetiky, vzdělání, boj proti chudobě a sociálnímu vyloučení. Mělo by být zaměstnáno 75 % osob ve věku od 20 do 64 let. Do výzkumu by se měly investovat 3 % HDP Evropské Unie. Co se týče klimatu, je třeba snížit emise o 20 %, zvýšit podíl energie z obnovitelných zdrojů na 20 % a zvýšit energetickou účinnost o 20 %. V oblasti vzdělávání by se měla snížit míra nedokončení studia pod 10 % a ve věkové kategorii od 30 do 34 let aby dosáhlo vysokoškolského vzdělání alespoň 40% lidí. Posledním cílem je zbavit se počtu 20 ti milionů lidí, žijící v chudobě. (Evropská komise, 2014)

### **Bílá kniha**

Bílá kniha o dopravě je cestovní mapou jednotného evropského dopravního prostoru. Vychází z cílů Strategie Evropa 2020 a z materiálů týkající se oblasti životního prostředí a energetiky. Jejím cílem je podpořit konkurenceschopnost Evropy pomocí efektivních dopravních systémů v příštím desetiletí. Bílá kniha zahrnuje 40 konkrétních iniciativ, jež mezi hlavní patří například snížení závislosti Evropy na dovozu ropy a uhlíkové emise o 60 %, využívání ze 40 % nízkouhlíkových paliv v letecké dopravě, zákaz používání konvenčního pohonu ve městě a snížit o 40 % emise ve vodní dopravě. Chce toho docílit přesunutím 50 % přepravy nákladů na střední a dlouhé vzdálenosti ze silniční dopravy na vodní a železniční. V osobní dopravě zvýšením podílu železniční dopravy. Dále zaváděním účinnějších motorů, alternativních energií a aplikací systému ITS s optimalizací dopravních procesů. (MDCR, ©2005)

**Politika Transevropských dopravních sítí (TEN-T)**

Síť TEN-T je charakterizována jako dvouvrstvá globální a hlavní síť. Evropský nástroj pro rozvoj dopravní infrastruktury pro dálkové přepravní proudy. Cílem je posílení hospodářské soudržnosti mezi evropskými zeměmi a regiony, zlepšit účinnost a udržitelnost dopravy a dosáhnout zvýšení přínosů pro uživatele dopravy. Politika TEN-T chce těchto cílů dosáhnout stanovením nového nařízení, v němž jsou stanoveny aktivity, kterým by se měli členské státy věnovat, dále jsou dány požadavky na jednotlivé druhy dopravy a definovány koridory hlavní sítě pro snazší realizaci příhraničních projektů. Je zřízen i evropský finanční nástroj nazývaný se „Nástroj pro propojení Evropy“, pro rozvoj dopravní, telekomunikační a energetické infrastruktury. (MDCR, ©2005)

**Národní akční plán čisté mobility**

Cílem tohoto dokumentu, který byl schválen na jednání vlády 20. listopadu 2015, je dosáhnout aby jezdilo více aut na elektrický pohon a podpořit další alternativní paliva zejména v silniční dopravě. Podpora nízko emisních vozidel přispěje ke snížení emisí hlavně ve městech a aglomeracích, kde doprava hraje hlavní roli v ovlivňování kvality ovzduší. (MDCR, ©2005)

## 4 SOCIOEKONOMICKÁ CHARAKTERISTIKA OKRESU BŘECLAV

Tato kapitola je zaměřena na socioekonomickou charakteristiku okresu Břeclav s ohledem na dopravu. Je zde rozebírána především geografická poloha daného území, obyvatelstvo a s ním související úroveň trhu práce, přístup ke vzdělání a okres z turistického hlediska.

### 4.1 Geografická poloha

Okres Břeclav se nachází v Jihomoravském kraji a patří mezi nejjihněji položený okres Moravy. Jeho sídlem je město Břeclav, jež sousedí na severu s okresem Brno – venkov, na východě s okresem Hodonín a na západě s okresem Znojmo. Taktéž sousedí s příhraničními státy, a to na jihu s Rakouskem a v jihovýchodní části se Slovenskem. Rozloha okresu Břeclav činí 1 173 km<sup>2</sup> a celkově zabírá 16,6 % Jihomoravského kraje. (CZSO, 2016)



*Obr. 1. Poloha okresu Břeclav (Geografický portál, 2016).*

Celé území je nížinatého charakteru rozkládající se v oblasti Dyjsko-svrateckého úvalu, Středomořských Karpat a Dolnomoravského úvalu. Jeho nadmořská výška je okolo 200 m. Bývá označován krajem lužních lesů, vinic, polí, četných památek, regionem dvou světových chráněných unikátů UNESCO a lidových tradic. (CZSO, 2016)

Okres Břeclav se člení na 63 obcí z toho 9 má statut města a 69 katastrálních území. Území okresu se rozděluje na 3 obce s rozšířenou působností, a těmi jsou Břeclav, Hustopeče a Mikulov. ORP Hustopeče má 2 pověřené obecní úřady a to Klobouky u Brna a Hustopeče. (CZSO, 2016)

ORP Břeclav zaujímá největší rozlohou 439 km<sup>2</sup> s 18 obcemi, jimiž jsou Bulhary, Břeclav, Hlohovec, Hrušky, Kostice, Ladná, Lanžhot, Lednice, Moravská Nová Ves, Moravský



Žižkov, Podivín, Přítluky, Rakvice, Tvrdonice, Týnec, Valtice, Velké Bílovice a Zaječí. (Státní správa, ©2010-2016)

Správní obvod Hustopeče má rozlohu 355 km<sup>2</sup> a 28 obcí a těmi jsou Boleradice, Borkovany, Bořetice, Brumovice, Diváky, Horní Bojanovice, Hustopeče, Kašnice, Klobouky u Brna, Kobylí, Krumvír, Křepice, Kurdějov, Morkůvky, Němčičky, Nikolčice, Popice, Pouzdřany, Šakvice, Šitbořice, Starovice, Starovičky, Strachotín, Uherčice, Velké Hostěradky, Velké Němčice, Velké Pavlovice a Vrbice. (Státní správa, ©2016)

ORP Mikulov má rozlohu 245 km<sup>2</sup> a 17 obcí, mezi něž patří Bavory, Brod nad Dyjí, Březí, Dobré Pole, Dolní Dunajovice, Dolní Věstonice, Drnholec, Horní Věstonice, Jevišovka, Klentnice, Mikulov, Milovice, Novosedly, Nový Přerov, Pavlov, Perná, Sedlec. (Státní správa, ©2010-2016)



Obr. 2. Obce okresu Břeclav podle ORP (CZSO, 2016).

## 4.2 Obyvatelstvo

Podle Českého statistického úřadu žilo k 31. 12. 2014 v Jihomoravském kraji 1 172 853 obyvatel. V okrese Břeclav to bylo 115 049 lidí a z toho 56 472 mužů a 58 577 žen. Nejví-

ce je rozsáhlá věková kategorie mezi 15-64 lety, která tvoří 68 % a naopak nejméně děti do 14 let se 14,5 %. Průměrný věk obyvatel je 41,8 let. Podle statistik se ženy dožívají vyššího věku než muži, neboť průměrný věk u žen je 43,3 let a u mužů pouze 40,2 let. Z ekonomického hlediska je věková struktura stále příznivá. (CZSO, 2016)

### 4.3 Ekonomické údaje a trh práce

Okres Břeclav je dlouhodobě řazen k okresům s vyšší nezaměstnaností., ale od roku 2013 se postupně snižuje. K 31. 12. 2015 byl podíl nezaměstnaných 6,46 % na rozdíl od předšlého roku, který činil 7,72 %. V porovnání s ostatními okresy Jihomoravského kraje se umísťuje přímo ve středu. Počet uchazečů o zaměstnání v evidenci úřadu práce činí 5 144 a volných míst je při tom pouze 1 092. Na 1 pracovní místo vychází tedy zaokrouhleně 5 uchazečů. (CZSO, 2016)

Největší zastoupení ekonomicky aktivního obyvatelstva je v průmyslu z více než 27 %, který prezentuje chemický, gumárenský, plastikářský, polygrafický, potravinářský a strojírenské odvětví. Na druhém místě je oblast pohostinství, která zaobírá 14 %, ve stavebnictví pracuje téměř 10 % a v zemědělství 9 % občanů. (CZSO, 2016)

Největším průmyslovým podnikem na Břeclavsku je firma Gumotex, která zaměstnává přes více než 1200 zaměstnanců. Společnost působící více než 60 let na mezinárodním trhu vyrábějící díly interiéru pro osobní a nákladní automobily i autobusy, nafukovací čluny, výrobky pro ochranu a záchranu životů, produkuje gumárenské směsi, které se dále zpracovávají v dalších provozovnách a jiné. Tyto výrobky exportuje do více než 28 zemí ve světě. Dalším významným zaměstnavatelem je OTIS, největší výrobce eskalátorů, výtahů, pohyblivých chodníků a dalších horizontálních dopravních systémů. U této firmy pracuje okolo 65 000 zaměstnanců a výrobky jsou nabízeny ve více než 200 zemích. Nutno vzpomenout i společnost Racio, nejznámější česká značka zdravé výživy, dále BORS Břeclav, poskytující městskou hromadnou dopravu, linkovou a zájezdovou dopravu. (Gumotex, ©2016; Otis, ©2016)

### 4.4 Vzdělávací a zdravotnická zařízení

Okres Břeclav nabízí svým občanům uspokojivou řadu předškolních a školních zařízení. Nachází se zde 63 mateřských škol, 52 základních škol, 9 učilišť, 5 nástavbových zařízení, 13 středních škol, 5 gymnázií. Je zde zastoupeno i vysokoškolské studium Zahradnickou fakultou v Lednici při Mendelově zemědělské a lesnické univerzitě v Brně. Střední školy

a odborná učiliště se zaměřují na ekonomiku, podnikání, informační technologie, gastroonomie a hotelnictví, průmysl, zemědělství a zdravotnictví. (CZSO, 2016)

Tab. 1. Struktura obyvatelstva podle ukončeného vzdělání SO ORP, 2011 (CZSO, 2016)

	Obyvatelstvo (15 a více let)	Bez vzdělání	Střední (bez maturity)	Střední s maturitou	Nástavbové studium	VOŠ	VŠ
<b>Břeclavsko</b>	97 088	518	35 661	24 186	2 334	867	8 292

Z výše uvedené tabulky lze vyčíst, že v okrese převažují lidé s vyučením bez maturity a hned po nich následují středoškolsky vzdělaní lidé. I když se zde najdou i lidé bez vzdělání, není to až tak velké číslo. Je třeba zmínit i pozitivní vývoj ve prospěch osob s vysokoškolským vzděláním za posledních pár let.

V tomto okrese jsou 3 nemocnice, které se nachází v Břeclavi, Valticích a Hustopečích. Dále zdravotnickou péči poskytuje 22 samostatných zdravotnických zařízení. V současné době zde ordinuje 398 lékařů, takže na jednoho lékaře připadá 289 obyvatel. Největší počet 47 lékařů je se zaměřením na praktické lékařství pro děti a dospělé. Případně potřebné léky si můžete vyzvednout ve 34 lékárnách. (CZSO, 2016)

#### 4.5 Cestovní ruch a kultura

Okres Břeclav se řadí mezi nejkrásnější místa České republiky, které turisté velmi rádi navštěvují. Vyznačuje se krajem lužních lesů v oblasti soutoku řeky Dyje a Moravy, vinic, úrodných polí, četnými památkami a lidovými tradicemi. Okres je zasvěcen folklorním festivalům, mezi ty nejznámější patří, Podluží v písních a tancích v Tvrdonicích a Kraj beze stínu v Krumvíři. Další tradicí jsou krojované hody v oblasti Hanáckého Slovácka (Velké Bílovice, Vrbice, Rakvice) a na Podluží (Lanžhot, Moravská Nová Ves) s doprovodem cimbalové a dechové muziky. Dlouholetou tradici má i vinařství, jehož součástí jsou vinné sklípky. Nachází se zde památkové rezervace pod ochranou UNESCO. CHKO Pálava s vápencovými útesy a charakteristickým reliéfem Pavlovských vrchů. Jediným dílem je Lednicko-valtický areál, který láká turisty svou uměle vytvářenou krajinou, v níž se nachází zámek, Minaret a pavilony. Součástí UNESCO je i archeologická památková rezervace Pohansko u Břeclavi. Taktéž město Mikulov se může pyšnit nepř-

hlédnutými dominantami, jako je renesanční zámek a poutní místo Svatý kopeček, kam přijíždí spousta věřících. (CZSO, 2016)

## **II. PRAKTICKÁ ČÁST**

## 5 ANALÝZA DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY OKRESU BŘECLAV

Tato kapitola je věnována analýze dopravní obslužnosti týkající se silniční, železniční, vodní, letecké a cyklistické dopravy na území regionu Břeclavska.

### 5.1 Silniční síť

Celková délka silnic činí v okrese Břeclav k 1. 7. 2015 dohromady 562,3 km, představuje 12,6 % z celkové délky v Jihomoravském kraji. Z celkového součtu dálnice tvoří 44,5 km (33 %), silnice I. třídy (12,3 %), silnice II. třídy 199 km (13,6 %) a silnice III. třídy 266,9 km (11,1 %). Rychlostní silnice tímto okresem neprochází. (ŘSD-přehledy, ©2015)

Tab. 2. Silniční a dálniční síť okresu Břeclav k 1. 7. 2015 (ŘSD, ©2015)

	Dálnice	Silnice I. třídy	Silnice II. třídy	Silnice III. třídy	Celkem (km)
<b>Délka silnic (km)</b>	44,5	51,9	199,0	266,9	562,3
<b>Počet mostů</b>	45	13	72	60	190
<b>Délka mostů (m)</b>	3 225	309	1 792	898	6 224
<b>Počet podjezdů</b>	29	4	5	5	43
<b>Počet přejezdů</b>	0	5	4	10	19

V okrese se nachází 190 mostů s celkovou délkou 6 224 metrů. Nejvíce jich je na silnici II. třídy v počtu 72 mostů a naopak nejméně na silnici I. třídy s počtem 13 mostů. Největší délku mostů zaujímají dálnice s rozsahem 3 225 metrů s pouhými 45 mosty. Můžeme vypozorovat, že silnice III. třídy mají sice 60 mostů, ale jejich délka činí jen 898 metrů. Je zde 43 podjezdů, jejichž největší část je na dálnici a 19 železničních přejezdů s největším počtem na silnicích III. třídy.

#### 5.1.1 Výstavba dálnice

Dálnice D2 byla jednou z priorit výstavby dálnic a silnic v ČSSR. Součástí páteřového dálničního spojení ČSSR Praha – Brno – Bratislava. V Československu tato výstavba byla rozdělena na 7 staveb, z nichž 4 se nacházely na území České republiky a 3 na území Slovenska. Realizace stavby dálnice D2 byla na Slovensku zahájena v roce 1969 v úseku Malacky - Bratislava (Lamač) o délce 29,4 km. Do provozu byla uvedena v roce 1973. V České republice byla stavba zahájena v roce 1974 v úseku Brno-jih – Blučina a o rok

později na ni navázala výstavba v úseku Blučina – Hustopeče. V roce 1978 byl do provozu dálnice D2 uveden úsek od křižovatky Brno-jih po Starovice v délce 22,6 km a rok po té zbývající úsek po Hustopeče o délce 2,2 km. K 8. 11. 1980 bylo do provozu uvedeno celé páteřové dálniční spojení, neboť byl dostavěn poslední úsek zahrnující výstavbu hraničního mostu přes řeku Moravu délky 36 km. (ŘSD-páteřní síť, 2013)

### **D2 Brno – Břeclav – Lanžhot.**

Trasa dálnice D2 začíná v Brně a končí v Lanžhotě. Její celková česká část československé dálnice měří 61 kilometrů a náklady na tuto výstavbu činily 2 547 340 000 Kčs. (Dálnice-silnice, ©2002-2015)

Hlavním důvodem pro výstavbu dálnice bylo vytvoření dopravních podmínek pro rozvoj národního hospodářství i mezinárodních vztahů, dále zabránění očekávaných kapacitních problémů na silničních sítích, úspora času cestujících, díky vyšší rychlosti, lepší plynulosti, bezpečnosti silničního provozu, vyloučení průjezdní dopravy z měst a obcí, snížení exhalací a hluku. (ŘSD-páteřní síť, 2013)

### **Rekonstrukce dálnice D2**

Oprava dálnice D2 v úseku km 28,4 – 42,7 tedy mezi Hustopečí a Břeclaví, započala v srpnu 2015 a skončila v prosinci téhož roku. Šlo zatím o nejdější opravovaný souvislý dálniční úsek, dlouhého přes více než 14 kilometrů. Byl zhotovován firmou Metrostav, která je sdružena se společností EUROVIA CS. „Oprava stavby zahrnovala výměnu původní betonové vozovky s následným provedením nového cementobetonového krytu, včetně výměny porušených míst cementové stabilizace. Proběhla úprava kabelového vedení, obnova ocelových svodidel a instalace nového vodorovného a svislého dopravního značení.“ Celková rekonstrukce tohoto dálničního úseku vyšla na 248,5 milionu korun. (Parlamentní-listy, ©2009-2016)

### **Silnice I. třídy**

Silnice I. třídy jsou určeny pro dálkovou a meziměstskou dopravu, o jejichž zabezpečení práv a povinností zodpovídá příspěvková organizace Ředitelství silnic a dálnic v ČR. Mezi silnice I. třídy v tomto kraji patří:

- **I/40** Mikulov - Břeclav
- **I/52** Brno – Pohořelice – Mikulov - Rakousko

- **I/55** Olomouc – Přerov – Hulín – Otrokovice – Uherské Hradiště – Uherský Ostroh – Veselý nad Moravou – Přerov – Hodonín – Břeclav - Rakousko (propojuje Jihomoravský – Zlínský – Olomoucký kraj pokračující do Rakouska). (ŘSD, ©2015)

### **Silnice II. třídy**

Okresem Břeclav prochází 10 silnic II. stupně, které zajišťují spojení mezi jednotlivými oblastmi a regiony. Těmi jsou:

- **II/380** Brno – Telnice – Moutnice – Klobouky u Brna – Krumvív – Čejč – Hovorany – Mutěnice - Hodonín
- **II/381** Pohořelice – Velké Němčice – Křepice – Dambořice – II/419
- **II/414** I/53 – Lechovice – Drnholec – Březí - Mikulov
- **II/418** II/380 – Sokolnice – Újezd u Brna – Velké Hostěrádky - Krumvív
- **II/420** Horní Věstonice – Strachotín – Hustopeče – Kurdějov - Nikolčice
- **II/421** Mikulov – Zaječí – Velké Pavlovice – Bořetice – Kobylí - Terezín
- **II/422** Valtice – Lednice – Podivín – Velké Bílovice – Čejkovice - Šardice
- **II/423** Velké Bílovice – Moravský Žižkov – Prušánky – Josefov – Lužice – I/55
- **II/424** Moravská Nová Ves – Týnec – Tvrdonice – Kostice – Lanžhot – II/425
- **II/425** Rajhrad – Židlochovice – Hustopeče – Podivín – Břeclav – Lanžhot (ŘSD, ©2015)

Některé silnice II. a III. třídy by potřebovaly zrekonstruovat a obnovit, neboť se nacházejí v havarijním stavu. Jedná se především o silnici II/422 Podivín – Lednice, II/425 Břeclav okružní křižovatka u Hlavní pošty, III/41612 Velké Němčice – Moutnice a silnici III/42125 Nové Mlýny – průtah. (Portál JMK, 2016)

Technický stav silnic je jednou z příčin vysokého počtu dopravních nehod a rok od roku se neustále zvyšuje. Jenom za rok 2015 došlo na silnicích Jihomoravského kraje k 7 056 dopravním nehodám. (CZSO,2016)

#### **5.1.2 Městská hromadná doprava**

Městská hromadná doprava v okrese Břeclav je provozována společností BORS Břeclav a.s. devíti autobusovými linkami, a od roku 2005 je součástí Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje (IDS JMK). Historie společnosti BORS Břeclav a.s. sahá do roku 1949, kdy na místo podniku ČSAD Kyjov vznikl dopravní závod Hustopeče u Brna. Díky novému krajskému a okresnímu členění ČSSR vznikl v roce 1960 podnik



ČSAD Břeclav se sídlem v Břeclavi, s provozovny v Hustopečích a Mikulově. V rámci privatizace roku 1994 vznikla akciová společnost zaměřena na provozování a rozvoj nezátrátové osobní dopravy, nákladní dopravy, kvalitní celní služby, veřejné čerpací stanice pohonných hmot a mycí linky. Roku 2001 byla společnost přejmenována na BORS Břeclav a.s. Své aktivity rozšířila o provoz autosalonu a servisu Renault, o provoz sportovních aktivit otevřením tenisové haly BORS CLUB a o další produktivní ziskové činnosti. V současné době pro přepravu cestujících využívá 130 autobusů, vlastní 48 nákladních automobilů a zaměstnává přibližně 350 zaměstnanců. (BORS, ©2013)

Břeclav je jediným městem v okrese Břeclav, kde je zavedena MHD, která je zajišťována 9 autobusovými linkami. Vzhledem k tomu, že město Břeclav má rozlohu 77,11 km<sup>2</sup>, 24 949 obyvatel a jednotlivé linky jsou dost podobné, proto považují jejich počet za vysoký. Pro městskou dopravu v Břeclavi jsou využívány autobusy značky MERCEDES-BENZ, IRISBUS a KAROSA. (SPVD, ©2012)

*Tab. 3. Síť linek MHD Břeclav (BORS, ©2013)*

Linky	Trasy
561	Gumotex – Poštorná – Charvatská Nová Ves
562	Městský hřbitov – Poštorná – Charvatská Nová Ves
563	Autobusové nádraží – Poštorná, Fosfa
564	Městský hřbitov – Stará Břeclav – Městský hřbitov
565	Městský hřbitov – Stará Břeclav – Městský hřbitov
566	Gumotex – Poštorná - Gumotex
567	Autobusové nádraží – Poštorná - Gumotex
568	Autobusové nádraží – Poštorná, Fosfa
569	Charvatská Nová Ves – Poštorná – Stará Břeclav

Provoz městských autobusových linek je od ranních 4:30 do večerních 22:30 hodin. Nejvytíženější je linka 547, která v ranní špičce jezdí dvakrát až třikrát do hodiny, v odpolední špičce po 15 minutách, jinak jednou do hodiny. Ostatní linky jezdí cca po 60 minutách a více, a některé v dopravní špičce mají pauzu. O víkendu jezdí pouze 3 linky a to s číslem 562, 564 a 568. Jejich provoz je hodně omezený. (SPVD, ©2012)

Jízdenku si lze zakoupit v hotovosti u řidiče, která stojí 20 Kč na libovolně dlouhou nepřestupnou jízdu anebo pomocí čipové karty, kde je cena výrazně levnější a to 10 Kč. Na stej-

nou částku, ale v hotovosti u řidiče Vás vyjde přeprava rozměrného zavazadla, dětského kočárku bez dítěte, psa či děti ve věku od 6 do 15 let s dokladem o věku. S čipovou kartou cesta činí jenom 5 Kč. Přepravu zdarma mají děti do 6 let, občané ČR starší 65 let, držitelé průkazu ZTP a ZTP-P, včetně invalidního vozíku, kočárek s dítětem, malá zvířata v uzavřených schránkách a příslušníci Policie ČR a Městské policie při výkonu služby. (BORS, ©2013)

Tab. 4. Ceny jízdného s čipovou kartou (BORS, ©2013)

	Měsíční	Čtvrtletní	Roční
<b>Základní občanská</b>	280,-	720,-	2500,-
<b>Děti a studenti (6-26 let) + důchodci</b>	140,-	360,-	1250,-

Ve výše uvedené tabulce jsou rozepsány ceny jízdného s měsíčním, čtvrtletním a ročním tarifem zvlášť pro studenty a důchodce, jichž cesta vychází o polovinu levněji než obyčejného občana. Když jedna cesta stojí 10 Kč, při měsíčním tarifu má občan nárok na 28 jízd a při ročním na 250 jízd. Čipová karta je velmi výhodná pro občana města Břeclavi, který jezdí pravidelně MHD, neboť tak ušetří polovinu peněz, než kdyby pokaždé platil hotově.

Ve městě Mikulov byla provozována MHD linkou **581 - Železniční stanice – Poliklinika – Dukelská – Vídeňská – Železniční stanice**, která byla v roce 2013 zrušena a částečně nahrazena linkovou dopravou **585 – Mikulov – Valtice** (Město Mikulov, ©2008)

### 5.1.3 Autobusová doprava

Linková autobusová doprava spadající pod IDS JMK zajišťuje obslužnost na území Jiho-moravského kraje, a to Břeclavska, Mikulovska, Hustopečska, Hodonínska, Kyjovska, Pohořelicka a přepravu osob do Brna. Doprava je zde zajišťována především společností BORS Břeclav a.s., s menším podílem ČSAD Hodonín a.s. (BORS, ©2013)

ČSAD Hodonín je dopravní, logistická a servisní firma s více než šedesátiletou tradicí. Poskytuje široké spektrum služeb jako je například osobní doprava, nákladní doprava, přeprava kusových zásilek TOPTRANS, logistické služby (skladování zboží, celní služby), servis vozidel, obchod s pohonnými látkami, provoz čerpacích stanic a jiné. Součástí jejich vážených zákazníků patří mnoho tuzemských ale i mezinárodních firem. Tato společnost zaměstnává přes 500 zákazníků. (ČSAD, ©2013-2016)

**Vedení linek autobusové dopravy v okrese Břeclav:***Tab. 5. Autobusové linky vyjíždějící z Břeclavi (IDS JMK, 2016)*

Linky	Trasy
542	Moravský Žižkov – Velké Bílovice – Velké Pavlovice - Hustopeče
570	Lednice – Pavlov – Dolní Věstonice – Perná – Klentnice - Mikulov
571	Valtice
572	Lanžhot – Tvrdonice – Moravská Nová Ves
572	Moravská Nová Ves – Mikulčice – Lužice - Hodonín
573	Hrušky – Moravská Nová Ves - Prušánky
574	Ladná - Podivín

Z autobusového nádraží ve městě Břeclavi v rámci IDS JMK odjíždí 7 linek. Všechny jezdí po okrese Břeclav, až na linku 572, která má poslední zastávku v Hodoníně, tedy v okrese Hodonín. (IDS JMK, 2016)

- **Přestupní autobusový terminál**

Ke zlepšení dopravní dostupnosti na území Břeclavi došlo koncem září roku 2014, kdy byl vybudován přestupní autobusový terminál Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje. Přesunutím autobusového nádraží došlo k propojení areálu železniční stanice s přestupním terminálem a tím i k atraktivnější integrované dopravě, neboť se minimalizovaly pěší vzdálenosti při přestupech.

Autobusový terminál se skládá ze dvou částí:

- z **přestupního terminálu**, který je financován z Evropského fondu pro regionální rozvoj
- z **části okružní křižovatky**, hrazená z prostředků města.

Součástí stavby terminálu je i nový informační a kamerový systém, silnice, chodníky, 12 nástupišť, 1 výstupiště pro regionální dopravu, úprava bočních ramp a železničního svršku, vybudování nástupištních přístřešků, individuální protihluková opatření a osvětlení. Cílem projektu bylo dosáhnout lepší orientace návštěvníků využívajících služeb a zvýšení komfortu. Celkové náklady stavebních prací přestupního terminálu a okružní křižovatky vyšly na 67,7 milionu korun včetně DPH. (Město Břeclav, ©2014-2016)

Tab. 6. Autobusové linky vyjíždějící z Hustopečí (IDS JMK, 2016)

Linky	Trasy
164	Starovice – Uherčice – Vranovice - Pohořelice – Obramovice – Mor. Krumlov
521	Velké Němčice – Nosislav – Židlochovice- Hrušovany u Brna
522	Kurdějov – Diváky – Šitbořice - Židlochovice – Hrušovany u Brna
531	Popice - Pouzdřany
540	Strachotín – Dolní Věstonice – Perná - Bavory - Mikulov
543	Šakvice
541	Horní Bojanovice – Boleradice – Klobouky u Brna – Velké Hostěrádky
542	Velké Pavlovice – Velké Bílovice - Moravský Žižkov - Břeclav
550	Zaječí – Rakvice – Milovice - Mikulov

Zde jsou znázorněny odjezdy autobusových linek z města Hustopeče, které jsou součástí IDS JMK. V Hustopečích je celkově 9 linek, které jezdí v okrese Břeclav, ale některé z nich jsou stanoveny i na delší trasy, jež zavítají do Brněnského okresu či Znojemského.

Tab. 7. Autobusové linky vyjíždějící z Mikulova (IDS JMK, 2016)

Linky	Trasy
105	Mikulov – Pasohlávky – Pohořelice – Ledce - Brno
174	Mikulov – Březí – Novosedly – Hrušovany nad Jevišovkou
540	Mikulov – Dolní Dunajovice – Strachotín - Hustopeče
550	Mikulov – Milovice – Rakvice – Zaječí – Velké Pavlovice
570	Mikulov – Perná – Horní Věstonice - Milovice – Lednice Břeclav
585	Mikulov – Valtice

Ve městě Mikulov je zřízeno 6 autobusových linek, zajišťující dopravu v okrese Břeclav. Jedna linka (105) zajišťuje dostupnost pro cestující i do Brna a linka 174 do Znojemského kraje v rámci IDS JMK.

Tab. 8. Ostatní linky okresu Břeclav (IDS JMK, 2016)

Linky	Trasy
555	Rakvice – Podivín – Lednice - Valtice
556	Hodonín – Prušánky – Velké Bílovice - Podivín

V této tabulce jsou uvedeny spoje, které vyjíždějí z jiných měst než z obcí s rozšířenou působností v okrese Břeclav. Linka 556 vyjíždí z okresu Hodonín, propojuje okres Břeclav.

Nově byla zřízena i autobusová linka vedoucí z Břeclavi až do města Zlína, tedy Zlínského kraje, která není zařazena do systému IDS JMK.

**740360 Břeclav – Hodonín – Zlín** Linka nezařazená do IDS JMK. (BORS, ©2013)

#### 5.1.4 Dopravní situace v centru Břeclavi

Doprava v Břeclavi představuje velký problém, neboť je město v dopravních špičkách neustále ucpané osobními automobily a kamiony. Zapříčiněno tím, že město Břeclav je významným silničním uzlem, jehož kostru tvoří dálnice D2 Brno - Bratislava, silnice I/55 Břeclav – Hodonín – Uherské Hradiště – Olomouc, silnice I/40 Břeclav – Poštorná – Mikulov a silnice II/425 Rajhrad – Břeclav – Lanžhot. (ŘSD, ©2015)

V současnosti silnice I/55 prochází zástavbou Břeclavi, Lidickou ulicí přes Náměstí T. G. Masaryka, dále přes Břeclav a Poštornou až k hraničnímu přechodu do Rakouska. V Poštorné na ni navazuje silnice I/40 od Valtic. Dále po ní peážuje silnice II/425 a pokračuje středem města k podjezdu pod železniční tratí. Všechny tyto uvedené silnice se potýkají s vysokou intenzitou cyklistické dopravy, což není zrovna moc bezpečné. Na chodnících jsou sice vedeny pruhy pro cyklisty, ale občas se jim chodci motají pod kola. Bylo by vhodné odklonit cyklistickou dopravu mimo centrum. (ŘSD, ©2015)

## 5.2 Železniční doprava

Břeclav se řadí mezi nejvýznamnější železniční uzly v ČR. Okresem Břeclav prochází I. železniční koridor, jež představuje spojení Berlína a Drážďan s Bratislavou popřípadě Vídní. V České republice vede těmito tratěmi: **Děčín – Ústí nad Labem – Praha – Kolín – Pardubice – Česká Třebová – Brno – Břeclav**. Hlavní tah mezi Děčínem a Břeclaví.

Tato trať měří 380 kilometrů a její modernizace byla dokončena v říjnu 2004, která stála 36,5 miliardy korun. (MDCR, ©2005)

Dále je Břeclav součástí i II. železničního koridoru, který je hlavním dálkovým tahem mezi Břeclaví a Petrovicemi u Karviné. Vede z Rakouska přes **Břeclav – Přerov - Ostrava – Bohumín – Petrovice u Karviné** až do Polska, jejíž modernizace vyšla na 28,5 miliardy korun. (MDCR, ©2005)



Obr. 3. Trasy železničních koridorů (Novinky a mapy, ©2016)

Hlavními cíli modernizace železničních koridorů byly:

- Napojení vybraných sítí ČD na hlavní evropské magistrály.
- Snížení zátěže životního prostředí.
- Zvýšení bezpečnosti provozu novými dokonalejšími technologickými zařízeními.
- Zvýšení cestovní rychlosti v osobní železniční dopravě.
- Naplnění podmínek integrace do evropských struktur (Evropská unie, NATO).
- Zvýšení spolehlivosti a pravidelnosti v nákladní dopravě.
- Možnost využití mezinárodní kombinované dopravy. (MDCR, ©2005)

Díky tomu, že trať z Brna k Břeclavi vede po rovinaté krajině, maximální rychlost zde dosahuje 160 km/h, oproti jiným místům, kde je rychlost nižší kvůli členitějšímu terénu. (MDCR, ©2005)

V níže uvedené tabulce jsou zahrnuty vlakové linky projíždějící přes okres Břeclav, které jsou značeny jako příměstské železniční linky S. V těchto vlacích Českých drah ve 2. vozové třídě platí jízdenky IDS JMK.

Tab. 9. Vlakové linky vedoucí přes okres Břeclav (České dráhy, ©2010)

Číslo tratě	Linka	Úsek
246	S8	Břeclav-Znojmo
250	S3, S53, R5	Níhov-Tišnov-Brno-Břeclav-Lanžhot
254	S51	Šakvice-Hustopeče u Brna
255	S52	Hodonín-Zaječí
330	S9, S91, R5	Břeclav, Hodonín, Moravský Písek

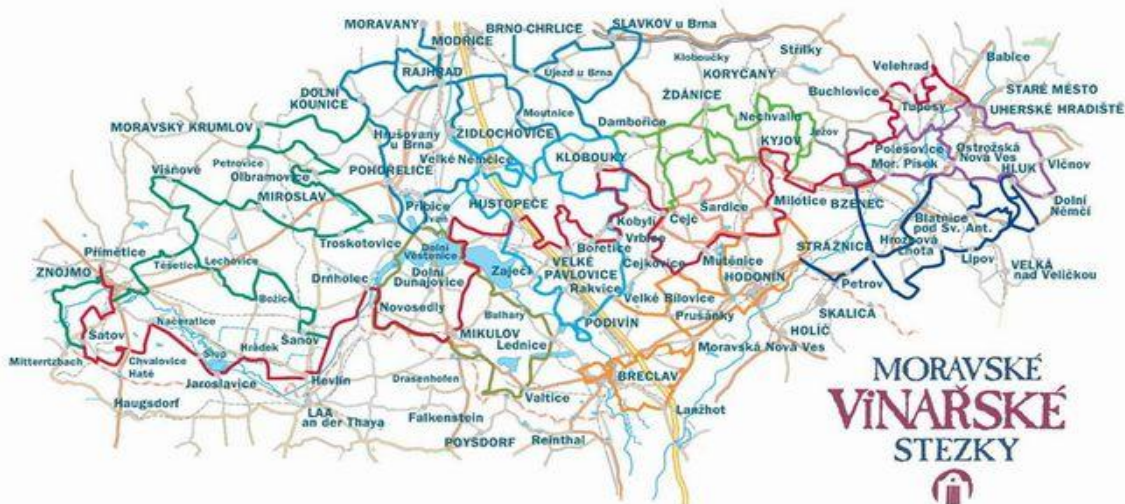
Za zmínku stojí i trať 247, na které jezdí historický vlak s motorovým vozem z 50. let minulého století „Hurvínkem“ mezi Brnem, Břeclaví a Lednicí. Cílem je především turistická oblast Lednicko-valtický areál. V provozu je pouze o víkendech a svátcích přes turistickou sezonu od dubna do konce září. (ČD, ©2010)

### 5.3 Cyklistická doprava

Město Břeclav a jeho okolí se nachází převážně v rovinaté oblasti, která je pro cykloturistiku jako stvořená. V okolí města Břeclav je vyznačeno spoustu cyklistických tras - Moravská vinařská, Podluží a Lichněšejnská. Trasy jsou vedeny po běžných silnicích nižších tříd, po polních a lesních cestách nebo místních komunikacích.

Lichněšejnské stezky (Lednicko-valtický areál) spojují nejkrásnější památky rodu Lichněšejnů na jižní Moravě v oblasti Lednicko-valtického areálu a v Dolním Rakousku. Na přeshraniční Knížecí stezky navazují na Moravské straně čtyři kratší stezky: Břeclavská (17 km), Poštorenská (12 km), Valtická (24,5 km), a Lednická (19,5 km) stezka. Lichněšejnské stezky lákají památkami, jako jsou romantický Dianin chrám, kaple svatého Huberta, vyhlídkový Apollonův chrám, Janův hrad, Lednické rybníky, Hraniční zámek a spousta dalších. (Cyklo-JM, ©2010-2016)

Celková délka Moravských vinařských stezek činí 1200 kilometrů, z toho na území Břeclavska sem zasahuje Mikulovská (82 km), Podluží (115 km) a Velkopavlovická (110 km), které vás provedou mezi vinohrady a vinnými sklípky. Během deseti let se tyto stezky staly jednou z nejvyhledávanějších cykloturistických destinací. (Cyklo-JM, ©2010-2016)



Obr. 4. Moravské vinařské stezky (Cyklo-JM, ©2010-2016)

Každá vinařská oblast má svůj vlastní okruh vinařských stezek. Velkopavlovická vinařská stezka je vyznačena na mapě červenou barvou, kterou když se budete řídit, navštívíte Kobylí, Bořetice, Velké Pavlovice, Šakvice. Mikulovská vinařská stezka vás zavede do Mikulova, Novosedly a Valtic, která je značena zelenou barvou. S Vinařskou stezkou Podluží navštívíte Břeclav, Hodonín a Moravskou Novou Ves, která má oranžovou barvu.

Cyklistické trasy neslouží jenom k cykloturistice a pro rekreační účely, ale zejména jako trasy pro každodenní používání při cestě do práce, do školy nebo na zábavu. Snahou města Břeclav je zvýšit podíl této dopravy, aby se tím snížil počet automobilů v centru. Nezbytnou záležitostí Města a jeho představitelů je vybudování bezpečné a pohodlné cyklistické infrastruktury, kterou se zabývají. Dále je třeba dosáhnout dlouhodobého, rovnocenného a integrálního začlenění dopravy do všech plánovacích a strategických dokumentů města. (Město Břeclav, ©2014-2016)

Vybudováním husté sítě kvalitních a bezpečných cyklistických stezek by přispělo ke zlepšení životních podmínek ve městě, neboť znečištění ovzduší při jízdě na kole nehrozí na rozdíl od automobilové dopravy. Prohloubil by se zájem o jednotlivé zajímavosti a památky města či okolí a zároveň prospělo lidem ohledně jejich zdraví. Dalším cílem je dosáhnout vyvážené dělby přepravní práce mezi veřejnou, pěší, cyklistickou a individuální dopravou. (Město Břeclav, ©2014-2016)



## 5.4 Letecká doprava

V okrese Břeclav se nachází veřejné vnitrostátní letiště, jímž je letiště Břeclav, které bylo vybudováno v lednu 1934. Letiště s přistávací dráhou leží v prostoru mezi Ladnou a Břeclaví, jeho provozovatelem je Aeroklub Břeclav. Jedná se o největší přistávací plochu v regionu, kde přistává zhruba padesát letadel za víkend. Létá se většinou o víkendu, svátcích, prázdninách nebo při nějakém soustředění. (Aeroklub Břeclav, ©2009-2016)

Mezi hlavní činnosti Aeroklubu Břeclav patří provozování sportu a tělovýchovy v oblasti leteckých sportů a modelářství, práce s dětmi a mládeží v péči o jejich sportovní výchovu, organizovat a pořádat sportovní akce, propagovat sportovní letectví a parašutismus, realizovat projekty směřující k navýšení počtu aktivně sportující veřejnosti, umožňovat svým členům a čekatelům výcvik a sportovní činnost v leteckých prostorech. Aeroklub k provozování těchto činností disponuje devíti letadly. Součástí členské základny je 64 osob, z toho 42 členů, 22 čekatelů na členství a z nich 53 létajících a 11 nelétajících. Nejvíce jich vlastní kvalifikaci pro kluzáky (33), potom na ultralehká letadla (27) a nejméně na motorová letadla (15). (Aeroklub Břeclav, ©2009-2016)

V současné době Břeclavskému letišti hrozilo odebrání licence kvůli špatnému stavu přírodní přistávací a vzletové dráhy. K jeho zachránění pomůže rekonstrukce, která už je v jednání. (Aeroklub Břeclav, ©2009-2016)

Další letiště se nachází ve Velkých Pavlovicích podél silnice III. třídy č. 42113, které bylo zaregistrováno v roce 2007 pod názvem Letecký klub Nad krajem André o. s. Úkolem spolku je prosazovat, popularizovat a rozvíjet rekreační a sportovní létání, modelářské aktivity a leteckou turistiku ve Velkopavlovické vinařské oblasti. Spolek má 8 pilotů, z nich šest má vlastní letadlo a dva si půjčují. Součástí spolku je i čestný člen, který se zasloužil vysokou měrou o výstavbu plochy, která byla otevřena pro SLZ v září 2012 ve Velkých Pavlovicích. Dříve létali na letecké ploše v Bořeticích, poté se klub rozdělil a zde vznikl letecký klub Kraví Hora se čtyřmi členy s pilotní kvalifikací, šesti modeláři a ostatní jsou příznivci létání všeho druhu. Zatím nemají vlastní hangár, ale na jeho pořízení se již pracuje. Prozatím letouny uskladňují v hangárech jiných letišť a ploch v okolí. (Velkopavlovické letiště, ©2012)

## 5.5 Vodní doprava

Trasou lužních lesů se dostanete k soutoku dvou řek, Moravy a Dyje v katastrálním území Lanžhot se 149 metry nadmořské výšky, kde se stýkají hranice Česka, Slovenska a Rakouska. Zároveň je nejnižším místem na Moravě.



Obr. 5. Soutok řeky Moravy a Dyje (Půjčovna Dyje, ©2016)

Řeka Dyje je nejdelší moravská řeka s délkou toku 306 km a plochou povodí 13 419 km<sup>2</sup>. Uskutečňuje se na ní i provoz lodní dopravy na trase z Veslařského klubu na Janův hrad a zpět, jež poskytovatelem části finančních prostředků je město Břeclav. Dyje obtéká velkým obloukem Mikulovskou vrchovinu s Pavlovskými a Dunajovickými vrchy a plní přehradu Nové Mlýny s celkovou rozlohou vodní plochy 3 232 ha. Nové mlýny jsou soustava tří přehradních vodních nádrží pod Pálavou (Horní Mušovská, Střední Věstonická, Dolní Novomlýnská) po řece Dyji, jejíž výstavba usilovala o zamezení opakujících se záplav a zvýšení účinnosti zemědělské velkovýroby. Jednotlivé nádrže slouží k různým účelům, pro rekreaci, závlahy, výrobu elektřiny, koupání, k rybolovu, windsurfingu či lodní dopravě. Mezi největší rybníky v okrese Břeclav patří Nesyt, Novoveský, Vrkoč, Apollo a Hlohovecký. (Lodní doprava, ©2016; CZSO, 2016)

## 6 IDS JMK V RÁMCI OKRESU BŘECLAV

Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje (IDS JMK) zprostředkovává veřejnou dopravu na území, v němž vzájemně spolupracují jednotlivé druhy dopravy. Jedná se o jednoduchý a přehledný systém navzájem provázaných linek s jednotným tarifem, přepravními podmínkami a pravidelnými intervaly mezi spoji. „Mohou cestovat všemi tramvajovými, trolejbusovými a autobusovými linkami zahrnutými do IDS JMK a všemi osobními a spěšnými vlaky a vybranými rychlíky v tarifně integrovaných úsecích.“ Důvodem zavedení tohoto systému byla jeho stále větší neekonomičnost a nepřehlednost. Cestující se přestávali orientovat v jízdních řádech a rozdílných cenách, kvůli narůstajícímu počtu dopravců, a proto k přepravě volili raději svůj osobní automobil. Tato volba byla považována za špatnou nejen z pohledu životního prostředí, ale také z hlediska snižování počtu cestujících, neboť poté musí dojít i ke zvýšení cen pro ty, kteří jsou odkázáni na veřejnou dopravu. (IDS JMK, ©2016)

IDS JMK vznikl po etapách, jež první z nich zahájila provoz 1. ledna 2004. Hodonínsko a Břeclavsko se k integrovanému dopravnímu systému připojilo v etapě od 14. 12. 2008 se 124 obcemi. V rámci poslední etapy zprovozněné k 1. 7. 2010 tento systém pokryl celé území Jihomoravského kraje. (IDS JMK, 2016)

Provoz IDS JMK zajišťuje akciová společnost **KORDIS JMK**, která byla založena v březnu roku 2002. Vlastní ji z 51 % Jihomoravský kraj a ze 49 % Statutární město Brno. Mezi činnostmi této společnosti především patří:

- Odpovědnost za organizační zajištění dopravní obslužnosti (smlouvy, podklady pro licence).
- Plánovat a zajišťovat rozvoj IDS a realizaci finančních toků IDS.
- Sledovat a vyhodnocovat vývoj přepravních potřeb, navrhovat jízdní řády, optimalizovat vedení linek.
- Zajišťovat smluvní dopravce a provádět jejich kontrolu.
- Spolupracovat na vývoji a modernizaci vozového parku, přestupních terminálů a vybavení zastávek.
- Účastnit se projednávání územně plánovacích dokumentací v oblasti zajištění dopravní obslužnosti.
- Zavádět jednotný tarifní systém, přepravní kontrolu, jízdní doklady a zajišťovat jednotné přepravní podmínky. (IDS JMK, 2016)

## 6.1 Výhody Integrovaného dopravního systému

Tento systém přináší cestujícím řadu výhod. Mezi ty hlavní přednosti patří:

- **Jednotná jízdenka** – Na jednu jízdenku lze cestovat všemi tramvajovými, trolejbusovými a autobusovými linkami. Platí také v osobních a spěšných vlacích v integrovaných úsecích Českých drah. Jízdenku označíte při zahájení své cesty a potom s ní můžete libovolně přestupovat mezi všemi dopravními prostředky.
- **Předplatná jízdenka** – Pro ty, kteří cestují pravidelně veřejnou dopravou, se oplatí zakoupit předplatnou jízdenku a to buď měsíční, čtvrtletní nebo roční. Její platnost je časová, související s tarifními zónami. Při jejím pořízení razantně ušetříte.
- **Sjednocené jízdné** – S IDS JMK zaplatíte vždy stejnou, předem známou cenu u jakéhokoli dopravce či dopravního prostředku.
- **Možnosti přestupů** – Jízdní řády jsou koordinovány tak, aby na sebe v maximální možné míře navazovaly. Pokud dojde k menšímu časovému zpoždění, mají řidiči povinnost na přípoj vyčkat. Dochází tím ke zlepšení možnosti cestovat do škol, za prací či zábavou, kde není zavedena přímá linka.
- **Pravidelnost odjezdů** – Tento systém je zaveden na principu pravidelnosti. Spoje odjíždí ve stejných a snadno zapamatovatelných intervalech. Došlo i k posílení dopravy o víkendech a večerních hodinách.
- **Zlepšení informovanosti** – Platí jednotná telefonní čísla, kde se můžete obracet v případě svých dotazů a stížností.
- **Zlepšení služeb** – Všichni dopravci musí dodržovat jednotné standardy poskytovaných služeb. (IDS JMK, 2016)

## 6.2 Tarify jízdenek

Cestující využívající služeb IDS JMK mají spoustu možností, kde získat jízdenky. U řidiče seženeme pouze jednorázové jízdné a vyjde nás draž, než když jej zakoupíme na prodejních místech ČD nebo prodejních střediscích autobusových dopravců. Zde je v nabídce i kompletní sortiment předplatných jízdenek, měsíční, čtvrtletní a roční. Dále jsou k dostání na všech poštách Jihomoravského kraje a informačních centrech. (IDS JMK, 2016)

V níže uvedené tabulce jsou rozepsány zóny s určitou časovou platností a ceny, které za ně jsou povinni cestující při přepravě zaplatit.

Tab. 10. Tarify přestupní jednorázové jízdenky (IDS JMK, 2016)

Počet zón	Platnost	Základní	Zlevněná	ZTP a ZTP/P
2	45 minut	20 Kč	10 Kč	5 Kč
2	60 minut	25 Kč	12 Kč	6 Kč
3	90 minut	27 Kč	13 Kč	6 Kč
4	90 minut	34 Kč	17 Kč	8 Kč
5	120 minut	42 Kč	21 Kč	10 Kč
6	120 minut	49 Kč	24 Kč	12 Kč
7	150 minut	56 Kč	28 Kč	14 Kč
8	150 minut	63 Kč	31 Kč	15 Kč
9	180 minut	71 Kč	35 Kč	17 Kč
10	180 minut	78 Kč	39 Kč	19 Kč
<b>U řidiče</b>	90 minut	35 Kč	25 Kč	-

Autobusové jízdné s tarifními zónami lze kombinovat s železniční dopravou a vychází levněji než před zavedením systému IDS JMK. Jako příklad lze uvést spojení z Bavor do Břeclavi. Z Bavor autobusem do Mikulova a odtud vlakem do Břeclavi. Celková trasa činí 30 km a trvá 54 minut i s přestupem. Zóny jsou to však 3, takže základní jízdné vychází na 27 Kč, zlevněné na 13 Kč a pro osoby s průkazem ZTP 6 Kč. Pokud si na stejnou trasu koupíte jízdenku u řidiče, tak vás základní jízdné vyjde o 8 Kč draž tedy na 35 Kč a zlevněné na 25 Kč. Osobně mi přijde, že stanovení zón není příliš objektivní. To z toho důvodu, neboť některá města či obce oproti jiným jsou na tom výhodněji. Takovým příkladem může být cesta z Moravského Žižkova do Břeclavi, jejíž trasa je délky 13 kilometrů trvající 19 minut v porovnání s cestou z Velkých Bílovic do Břeclavi o délce 17 kilometrů trvající 26 minut. Obě tyto cesty vyjdou cestujícího na 20 Kč, neboť jejich trvání je do 45 minut a jsou to 2 zóny. (IDS JMK, 2016)

Tab. 11. Výhodnosti předplatných jízdenek  
(IDS JMK, 2016)

Předplatné jízdenky u třízónové jízdenky		
Druh jízdenek	Měsíčně zaplatí	Sleva
Jednorázové	1080 Kč	0 %
Měsíční	830Kč	23 %
Čtvrtletní	697 Kč	35 %
Roční	609 Kč	43 %

V tabulce jsou zaznamenány ceny a úspory při koupi předplatných jízdenek v rámci tří zón, tedy na cestu trvající 90 minut. Jednoznačně cenově nejvýhodnější je roční jízdenka. Jedinou její nevýhodou je nutnost vynaložit jednorázově sice velkou finanční částku, ale v porovnání s jednorázovým jízdým ušetříte pěkných 43 %, než když byste si ji kupovali jednorázově při každé přepravní cestě. U cestujících je velmi žádaná i čtvrtletní jízdenka, neboť vychází o 23 % levněji než měsíční a ušetřené náklady se jednou za tři měsíce v rodinném rozpočtu můžou hodit. Obrovským plusem těchto jízdenek je, že pokud přestane jezdit v těchto zónách například v případě změny zaměstnání, školy či z jiných důvodů, můžete ji vrátit tam, kde jste ji zakoupili a nevyužitou část jízdného obdržíte zpět. Tato výhoda se netýká předplatných jízdenek s kratší dobou platnosti.

### 6.3 Změny v dopravě po zavedení systému IDS JMK

Od roku 2008, jež se Břeclavsko připojilo k dopravnímu systému IDS JMK, proběhly změny u přepravních autobusových linek. Bohužel dochází i k ne moc příjemným situacím, kdy cestující musí přestupovat, aby se dopravili do určitého místa, nebo je spojení řešeno po delší trase. Neustále se objevují nové návrhy řešení, aby dopravní spojení bylo ve všech směrech co nejvýhodnější. V současné době největší připomínky se kladou k těmto spojům:

#### Valtice (přestupní uzel)

Snížena frekvence spojů směrem na Břeclav a zpět. Doprava dle návrhu směrem na Břeclav je orientována na vlak S8, který ovšem odjíždí pouze z nádraží „Valtice, Město“. Vzhledem k rozloze města Valdice to není zrovna nejlepší řešení na zajištění dopravní služby. Cestující budou muset na vlak dojít přes celé Valdice, nebo použít linku autobusu

555 (směr na Lednici) a na zastávce železniční stanice přestoupit na vlak. To ovšem řeší jen několik jedinců z centra města.

Ve spojení do Mikulova je méně spojů v ranních a odpoledních hodinách. Doprava je opět směřována na vlak S8. Není vůbec řešen odvoz pracujících lidí z odpolední směny do Mikulova po 22:00 hodině.

Úvaly – Chybí přímé spojení do Mikulova a Břeclavi, nutno přestupovat ve Valticích. Je zde o dva páry spojů míň. Zejména chybí spojení po 15:00 hodině. Poslední spoj do Úval jede v 14:46 hodin, což je pro cestující pracující v Břeclavi nebo v Mikulově nevyhovující. Nejsou vůbec řešeny spoje v neděli.

### **Mikulov (přestupní uzel)**

Chybí přímé spojení autobusem do Břeclavi, vše řešeno vlakem.

Spojení na Klentnici a Pavlov je řešeno přes Pernou, takže cestující do Pavlova musí jet po delší a dražší trase. Cestující do Klentnice zaplatí stejnou sumu za jízdenku, jak cestující do Pavlova přes Pernou a Věstonice.

Spojení do Milovic zajišťuje linka 550. Poslední autobus jede v 15:02. Cestující tedy musí jet linkou 570 po delší trase za větší peníze a více časově náročnou.

### **Lednice (linka 555, 570)**

Ve směru z Mikulova je nedostatečná kapacita vozů při návozu z obce Bulhary a Nejdek. Dříve to bylo řešeno třemi spoji, nyní už pouze dva, což je nedostatečné a zhoršuje to i kvalitu cestování pro cestující do Břeclavi za předpokladu, že v Lednici ještě budou přestupovat cestující z linky 555 z Hlohovce.

Chybí spojení v sobotu a neděli, zejména na ranní směnu do Břeclavi ke Gumotexu, a odvoz z noční směny.

### **Křepice (linka 522)**

Přímé spojení do Hustopečí vede oklikou přes Šitbořice, Diváky.

Není zajištěno spojení do Hustopečí na ranní směnu. Příjezd prvního spoje do Hustopečí až v čase 6:20 hodin.

Chybí přímé spojení do Brna. Přestup v Židlochovicích na bus nebo v Hrušovanech na vlak.

**Moravský Žižkov (linka 542)**

Objevují se zde kapacitní problémy. Dopravní linka IDS příjíždějící od Hustopečí přes Velké Bílovice, je navržená kapacita ve směru do Břeclavi ve špičkových časech nedostatečná. (Vlastní zpracování podle IDS JMK)



## 7 SWOT ANALÝZA DOPRAVY V OKRESE BŘECLAV

V této kapitole se zaměřuji na zhodnocení současného stavu dopravy a dopravní obslužnosti v okrese Břeclav sestavením SWOT analýzy. Ke zpracování jsem prostudovala různé dokumenty týkající se dané problematiky, hlavně Strategický plán rozvoje města Břeclav, použila zjištěné poznatky z předchozích kapitol a doplnila o vlastní poznatky.

Cílem SWOT analýzy je určit a následně omezit slabé stránky a podporovat silné stránky, jež se týkají vnitřního prostředí. Dále hledat nové příležitosti a znát hrozby, které se nacházejí ve vnějším okolí. V tomto případě využít příležitostí a předejít hrozbám rozvoje dopravní obslužnosti okresu Břeclav.

### 7.1 Silné stránky

- Dostupnost dvou letišť mezinárodního významu – Brno, Vídeň.
- Příznivé dopravní napojení okresu jako celku na dálniční tah D2 a hlavní železniční tahy.
- Plně integrovaný a zvýhodněný systém IDS.
- Kapacitně dostačující silniční síť.
- Významná dopravní křižovatka – Břeclav.
- Výhodná poloha okresu u hranic s Rakouskem a dobrá dopravní dostupnost okresu do větších center.
- Nerostné zdroje v regionu – ropa, zemní plyn.
- Pestrá síť cyklotras v okrese.
- Přestavba a modernizace autobusového nádraží blíže k vlakovému v Břeclavi.

### 7.2 Slabé stránky

- Nedostačující autobusová spojení obcí zejména ve večerních hodinách, o sobotách a nedělích.
- Nedostatečné ranní spoje při dojíždění do škol či za prací.
- Vysoká cena jízdenek městské hromadné dopravy.
- Snížení zájmu veřejnosti o hromadnou dopravu ve prospěch individuální dopravy.
- Jediný most spojující Břeclav s Poštornou a Charvatskou Novou Vsí – riziko dopravního kolapsu při zneprůjezdnění.
- Nedostatečná kapacita parkovacích a odstavných ploch pro automobily.

- Chybějící bezpečná cyklistická komunikace v Břeclavi.

### 7.3 Příležitosti

- Příprava realizace obchvatu města Břeclav v nejbližší době.
- Modernizace hlavních železničních koridorů na rychlost 160 km/hod.
- Unikátní příroda v bezprostředním okolí – lužní lesy, soutok Moravy a Dyje, Lednicko-valtický areál atd.
- Využití technické infrastruktury pro přitažení zahraničních investic.
- Rekonstrukce a obnova silničních komunikací II. a III. třídy.
- Možnost obdržení dotací z fondů EU.
- Vyloučení tranzitní dopravy z místních komunikací a průtahů obcí.
- Zlepšení návaznosti jízdních řádů autobusů a vlaků.

### 7.4 Hrozby

- Chybějící silniční obchvat města Břeclavi, přeprava přes město.
- Snižování spojů hromadné autobusové dopravy.
- Zhoršování životního prostředí v důsledku růstu intenzity dopravy.
- Závažné nedostatky v kvalitě některých silnic II. a III. třídy, obslužných a místních komunikací, chodníků a veřejného osvětlení v řadě obcí.
- Nedostatek finančních prostředků na opravy dopravních komunikací.

## 8 NÁVRHY PROJEKTŮ PRO ZLEPŠENÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI OKRESU BŘECLAV

V závěrečné kapitole mé bakalářské práce jsem se pokusila navrhnout několik řešení na základě získaných výsledků ze SWOT analýzy, které by měly přispět ke zlepšení podmínek dopravní obslužnosti v okrese Břeclav pro následující léta. První projekt je přejat z organizace Ředitelství silnic a dálnic týkající se vybudování obchvatu, který by měl zlepšit celkovou dopravu ve městě. Dalším návrhem je rekonstrukce silnic, jež má zlepšit dopravní situaci z pohledu rychlosti, bezpečnosti a vůči životnímu prostředí. Dále navrhuji zlepšení provázanosti autobusové a železniční dopravy a navýšení spojů především při dopravních špičkách. Nakonec vybudování bezpečných cyklistických tras z důvodu snížení nehodovosti.

### 8.1 Projekt č. 1: Vybudování silničního obchvatu Břeclavi

Vybudováním dvoukruhového silničního obchvatu na silnici I/55 se vyřeší dopravní situaci ve městě Břeclavi. Dojde tím k odvedení tranzitní dopravy z centra a doprava ve směru na Lanžhot a Valtice bude přesměrována na novou přeložku. Stav v centru města se zklidní, neboť se sníží hluková a exhalační zátěž a taktéž selepší bezpečnost silničního provozu.

Úprava začíná v blízkosti čerpací stanice na silnici I/55 a končí v blízkosti mimoúrovňové křižovatky s dálnicí D2. Trasa navrženého obchvatu obchází město Břeclav širokým východním obloukem. Na jihu z 500 metrů se před místní částí Poštorná odklání od silnice I/55 vedoucí k hraničnímu přechodu Reinthal a u továrny Fosfa přibírá krátkou větev mířící od silnice I/40 Valtice-Břeclav. Ta vede borovicovými monokulturami, podchází bývalou keramičku a míří k továrně Fosfa přes zemědělské pozemky, kde se napojuje na hlavní trasu. Odtud protíná porosty lužního lesa a překračuje kanál Dyje a řeku Dyji. Poté přechází železniční trať Břeclav-Bratislava a Břeclav-Vídeň. Následně se stáčí na severozápad přes železniční trať do Přerova. Nakonec se stáčí na sever poblíž dálnice D2 Brno-Bratislava a napojuje se opět na silnici I/55 Břeclav-Přerov. Můžeme tedy říct, že úprava začíná v blízkosti čerpací stanice na silnici I/55 a končí v blízkosti mimoúrovňové křižovatky s dálnicí D2. (ŘSD, ©2015)



Obr. 6. Obchvat Břeclav (ŘSD, ©2015)

Výstavba silničního obchvatu bude probíhat ve třech etapách:

- I. etapa: silnice I/55 – km 0,000 – 1,250 + silnice I/40
- II. etapa: silnice I/55 – km 1,250 – 4,250
- III. etapa: silnice I/55 – km 4,250 – 8,752.
- Celková délka silničního obchvatu činí 8 821 m a plocha vozovek 99 870 m<sup>2</sup>. Součástí je 20 mostních objektů a jeden podchod. Cena stavby se odhaduje na 1 041 322 314 Kč bez DPH. (ŘSD, ©2015)

## 8.2 Projekt č. 2: Opatření v oblasti dopravní infrastruktury

V okrese Břeclav je zanedbaný technický stav komunikací, především na silnicích II. a III. třídy a proto by bylo vhodné provést jejich rekonstrukci. Opravy níže zmiňovaných komunikací by vedly především ke zlepšení dopravní situace, zejména rychlosti dopravní obslužnosti, a taktéž ke snížení dopadu na životní prostředí a obyvatele při užívání vozovky v daném úseku.

### Rekonstrukce silnice II/422

Krajská silnice II/422 v úseku mezi městem Podivín a obcí Lednice je ve velmi špatném stavu, chybějí zde bezpečnostní prvky. Je potřeba provést její rekonstrukci o délce 4,636 km i spolu s pěti mostními objekty. Dojde k obnově krytových vrstev, sanace okrajů a lokální opravy po frézování, bude umístěn přechod pro chodce, 10 uličních vpustí napojených přípojkami na kanalizace a veřejné osvětlení. Předpokládaná hodnota rekonstrukce

je 78,5 milionů Kč bez DPH, která bude financovaná evropským fondem IROP (Integrovaný regionální operační program). (Město Břeclav, ©2014-2016)

#### **Rekonstrukce silnice III/41612**

Silnice III/41612 mezi obcemi Velké Němčice a Moutnice potřebuje rekonstrukci jejího povrchu o délce 6,35 km, protože se vozovka nachází v havarijním stavu. Bude se provádět sanace podkladní vrstvy vozovky včetně odvodnění. Cena rekonstrukce se odhaduje na 28,2 milionů Kč bez DPH. Tento projekt bude financován z úspor SFDI (Státní fond dopravní infrastruktury). (Ministerstvo pro místní rozvoj, ©2012)

#### **Rekonstrukce silnice III/42125**

Silnice III/42125 v průtahu obcí Nové Mlýny je v havarijním stavu. Nutno opravit vozovku v délce 982,5 metru, jež bude provedena technologií recyklace za studena s novým jednovrstvovým krytem. Předmětem projektu je pročištění propustku, rekonstrukce říms, bezpečnostních prvků a zastávkového zálivu. Celková hodnota stavby je vyčíslena na 8,7 milionů korun. Financování tohoto projektu bude zajištěno programem Jihomoravského kraje využitím přebytku z rozpočtu. (Město Břeclav, ©2014-2016)

#### **Rekonstrukce silnice III/4203**

Na silnici III/4203 spojující obce Šakvice a Nové Mlýny je potřeba provést demolici a výstavbu dvou ocelových mostních objektů evidované číslem 4203-3 a 4203-4. Délky jejich přemostění činí 29,7 m a 10,03 m, šířky nosných konstrukcí jsou 10,96 m a 10,31m. Součástí projektu jsou i související projekční a zeměměřické práce. Předpokládající hodnota stavby je odhadována na 123 milionu korun bez DPH a její financování bude zajištěno ze SFDI.

### **8.3 Projekt č. 3: Návaznost a navýšení spojů**

Tím, že se okres Břeclav zapojil do systému IDS JMK, se rozvoj veřejné dopravy posunul výrazně dopředu. Došlo ke spoustě pozitivních změn jako je například sjednocení cen, lepší orientace v jízdních řádech, používání přestupních jízdenek a spousta dalších. Ale stále velkým nedostatkem v některých návaznostech je provázanost železničních a autobusových spojů, kdy jednotlivé autobusové linky odjíždějí z obce ve stejnou dobu, jako přijíždí vlak a nestíháme přestoupit. Odjezdy autobusů by stačilo pouze o pár minut posunout, jenže to už není v kompetenci společnosti BORS Břeclav od doby zavedení IDS JMK. Tento systém je nyní řízen z Brna společností KORDIS, a proto je to složitější.

Je zde špatné časové rozmístění autobusových spojů. Důkazem toho uvádím cestu z Moravského Žižkova do Hustopečí. Autobusová linka odtud vyjíždí v 5:33 hod. a v cíli je v 6:08 hod., tím pádem by cestující přišel pozdě do práce na ranní směnu, která většinou začíná v 6:00 hodin. Navrhovala bych posunout odjezd o pár minut dřív. Tento posun by neměl ovlivnit žádnou jinou návaznost, neboť je to první vyjíždějící spoj dne, maximálně by chvíli počkal. Myslím si, že by nebylo ani od věci nechat původní časový odjezd tak jak je a přidat ještě jeden spoj dříve třeba v 5:05 hod. a troufám si říct, že kapacitně autobus bude plně využit. Uvedla jsem schválně Moravský Žižkov, neboť zde není ani možnost dopravení se do místa nahradit vlakovou dopravou.

Po prozkoumání jízdních řádů zjistíme, že poslední autobusy z autobusových nádraží různých obcí odjíždí nejpozději kolem 20:00 hodiny o víkendech. Možností dopravy se nabízí taxislužby, které jsou mnohem dražší než autobusová doprava. Neškodilo by, kdyby města spolu s dopravcem zvažila zavedení nočních linek o víkendech a svátcích. Toto opatření by bylo vhodné především pro zaměstnance, kteří jezdí do práce na noční směny v neděli, pro cestující navštěvující své rodiny a blízké a také pro ty, co využívají víkendových nákupů. Vzhledem k tomu, že se jedná o prodloužení časové doby o víkendu, tarif pro jízdenku by mohl být dvojnásobný. Veřejná doprava není financována jen z uživatelských poplatků (jízdného), ale i z dotací veřejného sektoru.

#### **8.4 Projekt č. 4: Budování cyklistických tras**

V současné době vzhledem k příznivému a rovinnému terénu je ve městě Břeclav cyklistická doprava na relativně vysoké úrovni. Bohužel zde chybí bezpečné cyklistické trasy a veškerý provoz cyklistů je veden po silnicích a místních komunikacích. Jsou zde na vozovce vyznačené souvislé úseky cyklistických pruhů a krátká cyklistická stezka v prostoru chodníku v centru Břeclavi. Šířky cyklistických pruhů závisí na šířce komunikace a v místech křižovatek s odbočovacími pruhy jsou přerušeny úplně. Cyklistické pruhy jsou vyznačeny na silnicích I/55 a II/425, které jsou nejvíce zatíženy tranzitní dopravou, a během dne tady projede okolo 24 000 vozidel. Proto není divu, že na této frekventované silnici jsou vytvářeny nebezpečné kolizní situace a došlo zde už i k několika smrtelným zraněním. (Město Břeclav, ©2014-2016)

Situaci by pomohlo z části vyřešit postavením lávky nad splavem u ulice Zahradní přes řeku Dyji. Lávka bude využívána převážně pro volný čas směrem na Pohansko, Kančí obouru, sportoviště, Lednicko-Valtický areál a k propojení městských částí. Naopak na dopravu

do zaměstnání a škol nebude mít vliv. Jejím vybudováním by přispěla k lepšímu komfortu cyklistů zejména ke zvýšení bezpečnosti, ke snížení počtu zastávek na cestě, protože by nemuseli řešit přechody, různé bariéry, díky tomu ani sesedat z kola a tím si i urychlili cestu. Trasa po hrázy se vyhýbá všem rizikovým místům, protože je vedena mimo město. Celkové náklady jsou odhadovány na 20 milionu korun. Aby toto řešení mělo smysl, musel by se vybudovat i přejezd mostu I/55 pro cyklisty v přímé trase k ulici Na Řádku. (Město Břeclav, ©2014-2016)

Dalším východiskem by bylo vedení tras podél řeky Dyje, především v centru podél nábrežní zdi a po protipovodňových hrázích mimo centrum. Došlo by k vytvoření alternativních tras podél hlavních silnic. To by mohlo pomoci dosáhnout zvýšení podílu cyklistické dopravy a z části snížit počet automobilů v centru, což by mělo příznivý dopad na životní prostředí.

Na rozvoj cyklistické dopravy je dostatek zdrojů finančních prostředků. Dají se získat například ze Strukturálních fondů EU, ze Státního fondu dopravní infrastruktury i z rozpočtu krajů. Na úpravy lesních a polních cest lze získat finance z Programu obnovy venkova, pozemkových úprav a další. (Město Břeclav, ©2014-2016)

## ZÁVĚR

Na závěr bych si dovolila shrnout zjištěné skutečnosti a poznatky uvedené v této bakalářské práci, která je zaměřena na Analýzu dopravní obslužnosti okresu Břeclav. Mým cílem bylo provést zhodnocení současného stavu jednotlivých druhů dopravy pomocí dostupných informací, vyhodnotit jejich kvalitu popřípadě uvést nedostatky. V případě daných nedostatků navrhnout možná řešení k jejich odbourání a vylepšení dopravní situace do budoucnosti.

Veřejnou osobní dopravu v okrese Břeclav lze považovat spíše za vyhovující. K výrazným změnám došlo v roce 2008, kdy se Břeclavsko zapojilo do IDS JMK. Cestující velmi oceňovali jednotnou jízdenku v rámci zaplacených tarifních zón, na kterou můžou cestovat všemi autobusovými, trolejbusovými a vlakovými linkami s možností přestupu. Zároveň se zlepšila informovanost, pravidelnost odjezdů a zkvalitnění služeb. I když zavedení systému IDS JMK znamenalo pro většinu obcí zlepšení dopravní obslužnosti, najdou se zde i lokality se zhoršenou dopravní obslužností, kde ubylo dopravních spojů, chybí přímá návaznost nebo je přeprava řešena po delší trase.

Železniční stanice Břeclav je vzhledem ke své poloze významným dopravním uzlem. Tímto okresem prochází I. a II. železniční koridor, který je zaměřen na dálkové tratě směřující až do vedlejších států. Přesunutím autobusového nádraží co nejbližší k železniční stanici se zvětšila její důležitost, atraktivnost a zlepšila integrovaná přestupnost. Za to letecká a vodní doprava zůstává využívána především jen pro rekreační účely.

Hlavním problémem v oblasti dopravní infrastruktury je, že město Břeclav tvoří tři městské části, které spojuje jen jedna páteřní komunikace, silnice I/55, a ta nezvládá zvyšující se dopravní zatížení a proto zde doprava pravidelně kolabuje. Město je ucpáno jak cestujícími obyvateli, tak tranzitní dopravou. Dlouhodobý nedostatek bude vyřešen vybudováním dvoukruhového silničního obchvatu, který bude odvádět tranzitní dopravu mimo centrum a dopravu na Lanžhot a Valtice na novou přeložku. Touto výstavbou selepší vliv na životní prostředí i bezpečnost.

Dalším nedostatkem jsou chybějící bezpečné trasy pro cyklisty. Většina jich je vedena přes město po silnicích a místních komunikacích, kde je nepřetržitý provoz. Vybudováním kvalitní sítě cyklotras by pomohlo posílit cyklistiku a naopak zredukovat automobilovou dopravu v centru. Některé místní komunikace jsou ve špatném stavu, u kterých by bylo potřeba provést jejich zkvalitnění, které by přispělo ke snížení nehodovosti na cestách.



Za zmínku stojí i zlepšení harmonizace autobusových spojů především v ranních a nočních hodinách.

Zrealizováním alespoň některých výše uvedených navrhovaných opatření, povede to ke zlepšení a zároveň i rozvoji dopravní obslužnosti.

## SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

### Tištěné dokumenty

EISLER, Jan, Jaromír KUNST a František ORAVA. *Ekonomika dopravního systému*. 1. vyd. Praha: Oeconomica, 2011, 284 s. ISBN 978-80-245-1759-9.

FOLTÝNOVÁ, Hana. *Doprava a společnost: ekonomické aspekty udržitelné dopravy*. 1. vyd. v Praze: Karolinum, 2009, 212 s. ISBN 978-80-246-1610-0.

HÁJEK, Oldřich, I. *Sborník referátů z odborné konference na téma "Dopravní obslužnost a technologie ve vztahu k regionálnímu rozvoji"*: 27. Května 2005 ve Zlíně. Ve Zlíně: Univerzita Tomáše Bati, 2005, 101 s. ISBN 80-7318-351-x.

MARADA, Miroslav. *Doprava a geografická organizace společnosti v Česku*. 1. vyd. Praha: Česká geografická společnost, 2010, 165 s. ISBN 978-80-904521-2-1.

NOVÁK, Radek, Petr PERNICA, Vladimír SVOBODA a Lubomír ZELENÝ. *Nákladní doprava a zasilatelství*. 2. vyd. Praha: ASPI, 2005, 412 s. ISBN 80-7357-086-6.

PASTOR, Otto a Antonín TUZAR. *Teorie dopravních systémů*. 1. vyd. Praha: ASPI, 2007, 307 s. ISBN 978-80-7357-285-3.

TANIGUCHI, Eiichi, Tien Fang FWA and Russell G THOMPSON. *Urban Transportation and Logistics: Health, Safety, and Security Concerns*. Boca Raton: CRC Press, 2013, 267 p. ISBN 978-14-8220-909-9.

ZELENÝ, Lubomír. *Osobní přeprava*. 1. vyd. Praha: ASPI, 2007, 351 s. ISBN 978-80-7357-266-2.

ZURYNEK, Josef, Lubomír ZELENÝ a Michal MERVART. *Dopravní procesy v cestovním ruchu*. 1. vyd. Praha: ASPI, 2008, 255 s. ISBN 978-80-7357-335-5.

### Elektronické dokumenty

AEROKLUB BŘECLAV. [online]. ©2009-2016 [cit. 2016-03-15]. Dostupné z: <http://www.aeroklubbreclav.cz/>

ANALÝZA A SYNTÉZA. [online]. 2016 [cit. 2016-04-25]. Dostupné z: <http://nb.vse.cz/kfil/win/atlas1/analyza.htm>

BORS. *O nás*. [online]. ©2013 [cit. 2016-03-15]. Dostupné z: <http://bors.cz/o-nas>

CYKLO JIŽNÍ MORAVA. [online]. ©2010-2016 [cit. 2016-04-10]. Dostupné z: <http://www.cyklo-jizni-morava.cz/regionalni-cyklotrasy>

ČESKÉ DRÁHY. [online]. ©2010 [cit. 2016-03-27]. Dostupné z: <http://www.cd.cz/default.htm>

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. [online]. 2016 [cit. 2016-02-23]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/>

ČSAD HODONIN. *Tradice/Kvalita/Prosperita*. [online]. ©2013-2016 [cit. 2016-03-28]. Dostupné z: <http://www.csad.com/profil-firmy--3436.html>

DÁLNIČE-SILNIČE. [online]. ©2002-2015 [cit. 2016-04-5]. Dostupné z: <http://www.dalnice-silnice.cz/D2.htm>

EVROPSKÁ KOMISE. *Evropa 2020*. [online]. 2014 [cit. 2016-03-25]. Dostupné z: [http://ec.europa.eu/europe2020/europe-2020-in-a-nutshell/index\\_cs.htm](http://ec.europa.eu/europe2020/europe-2020-in-a-nutshell/index_cs.htm)

GUMOTEX. *O nás*. [online]. 2016 [cit. 2016-02-25]. Dostupné z: <http://www.gumotex.cz/o-spolecnosti>

INTEGROVANÝ SYSTÉM JIHOMORAVSKÉHO KRAJE. [online]. [cit. 2016-03-28]. Dostupné z: <http://www.idsjmek.cz/strucne.aspx>

JIHOMORAVSKÝ KRAJ. [online]. [cit. 2016-03-11]. Dostupné z: <http://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=255011&TypeID=2>

LODNÍ DOPRAVA. [online]. ©2016 [cit. 2016-04-15]. Dostupné z: <http://www.lodnidoprava.com/cz/plavba-lodi-reka-dyje-januv-hrad-breclav/#text>

METODICKÁ PODPORA REGIONÁLNÍHO ROZVOJE. [online]. [cit. 2016-03-12]. Dostupné z: <http://www.regionalnirozvoj.cz/index.php/swot-analyza.html>

MĚSTO BŘECLAV. [online]. ©2014-2016 [cit. 2016-04-7]. Dostupné z: <http://breclav.eu/>

MĚSTO MIKULOV. [online]. ©2008 [cit. 2016-03-25]. Dostupné z: <http://www.mikulov.cz/cz/>

MINISTERSTVO DOPRAVY. [online]. ©2005 [cit. 2016-04-05]. Dostupné z: <http://www.mdcr.cz/cs/>

MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ. *Věstník veřejných zakázek*. [online]. ©2012 [cit. 2016-04-27]. Dostupné z: <https://www.vestnikverejnychzakazek.cz/cs/Form/Display/646001>

OTIS. *O nás*. [online]. ©2016 [cit. 2016-02-25]. Dostupné z: <http://www.otis.com/site/cz/Pages/AboutOtis.aspx?menuId=6>

PARLAMENTNÍ LISTY. [online]. ©2009-2016 [cit. 2016-03-5]. Dostupné z: <http://www.parlamentnilisty.cz/zpravy/tiskovezpravy/Reditelstvi-silnic-a-dalnic-zprovoznilo-opravovany-usek-dalnice-D2-mezi-Hustopecemi-a-Breclavi-jiz-tyden-pred-planovanim-terminem-413108>

POPISNÁ STATISTIKA. [online]. [cit. 2016-04-7]. Dostupné z: <https://math.feld.cvut.cz/prucha/mstp/7pu.pdf>

ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC. [online]. ©2015 [cit. 2016-03-02] Dostupné z: <https://www.rsd.cz/wps/portal/web/Silnice-a-dalnice/delky-a-dalsi-data-komunikaci>

ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. *Kraj Jihomoravský, přehledy*. [online]. ©2015 [cit. 2016-03-02]. Dostupné z: [https://www.rsd.cz/wps/wcm/connect/f05c3c23-637e-4d21-af26-753a57d9128d/prehledy\\_2015\\_7\\_jm.pdf?MOD=AJPERES](https://www.rsd.cz/wps/wcm/connect/f05c3c23-637e-4d21-af26-753a57d9128d/prehledy_2015_7_jm.pdf?MOD=AJPERES)

ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. *Páteří síť silnic a dálnic v ČR*. [online]. 2013 [cit. 2016-03-05]. Dostupné z: <https://www.rsd.cz/wps/wcm/connect/7bf169c3-ffb1-409b-8279-4f2322af6572/RSD-paterni-sit-silnic-a-dalnic-v-cr.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=7bf169c3-ffb1-409b-8279-4f2322af6572>

SPOLEČNOST PRO VEŘEJNOU DOPRAVU. [online]. ©2012 [cit. 2016-03-16]. Dostupné z: <http://www.spvd.cz/index.php/breclav>

STÁTNÍ SPRÁVA. *Nižší územní celky*. [online]. ©2010-2016 [cit. 2016-02-23]. Dostupné z: <http://www.statnisprava.cz/rstsp/ciselniky.nsf/i/CZ0644>

ÚSTŘEDNÍ KNIHOVNA. [online]. ©2010 [cit. 2016-03-16]. Dostupné z: <http://knihovna.cvut.cz/sluzby/reserse/co-je-reserse.html>

VELKOPAVLOVICKÉ LETIŠTĚ. [online]. ©2012 [cit. 2016-04-15]. Dostupné z: <http://www.velkepavlovice-letiste.cz/o-nas/>

ZÁKONY PRO LIDI. [online]. ©2010-2016 [cit. 2016-03-10]. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/>

**SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK**

ČD	České dráhy
ČSAD	Československá státní autobusová doprava
ČSÚ	Český statistický úřad
IDS JMK	Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje
IROP	Integrovaný regionální operační program
MHD	Městská hromadná doprava
ORP	Obce s rozšířenou působností
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SLZ	Sportovní létající zařízení

**SEZNAM OBRÁZKŮ**

Obr. 1. Poloha okresu Břeclav .....	32
Obr. 2. Obce okresu Břeclav podle ORP .....	33
Obr. 3. Trasy železničních koridorů .....	46
Obr. 4. Moravské vinařské stezky .....	48
Obr. 5. Soutok řeky Moravy a Dyje.....	50
Obr. 6. Obchvat Břeclav .....	60

**SEZNAM TABULEK**

Tab. 1. Struktura obyvatelstva podle ukončeného vzdělání SO ORP, 2011 .....	35
Tab. 2. Silniční a dálniční síť okresu Břeclav k 1. 7. 2015.....	38
Tab. 3. Síť linek MHD Břeclav .....	41
Tab. 4. Ceny jízdného s čipovou kartou .....	42
Tab. 5. Autobusové linky vyjíždějící z Břeclavi .....	43
Tab. 6. Autobusové linky vyjíždějící z Hustopeč .....	44
Tab. 7. Autobusové linky vyjíždějící z Mikulova .....	44
Tab. 8. Ostatní linky okresu Břeclav .....	45
Tab. 9. Vlakové linky vedoucí přes okres Břeclav .....	47
Tab. 10. Tarify přestupní jednorázové jízdenky .....	53
Tab. 11. Výhodnosti předplatných jízdenek .....	54

## SEZNAM PŘÍLOH

P1 Plán regionálních linek - Jihovýchod



# PŘÍLOHA P I: PLÁN REGIONÁLNÍCH LINEK - JIHOVÝCHOD

