

Analýza dopravní obslužnosti okresu Břeclav

Šárka Budovičová

Bakalářská práce
2015



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: Šárka Budovičová
Osobní číslo: M120163
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

- Představte základní teoretické pojmy týkající se dopravy a dopravní infrastruktury.
- Uvedte platnou legislativu k dotčenému tématu.

II. Praktická část

- Popište geografii Břeclavska a jeho socioekonomickou charakteristiku.
- Sestavte SWOT analýzu k současnému stavu dopravy a dopravní infrastruktury okresu Břeclav.
- Představte konkrétní projekt realizovaný ze SFDI a vyhodnoťte jeho význam.
- Vymezte základní problémy a navrhněte další možnosti rozvoje dopravy 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. I. 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.

KADERÁBKOVÁ, Jaroslava, Pavel MATES a René WOKOUN. *Úvod do regionálních věd a veřejné správy*. 4. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2004, 447 s. ISBN 80-86473-80-5.

KLEPŘLÍK, Jaroslav. *Silniční doprava*. 1. vyd. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2011, 158 s. ISBN 978-80-7395-451-2.

RUSHTON, Alan, Phil CROUCHER and Peter BAKER. *The handbook of logistics & distribution management*. 5th ed. London: KoganPage, 2014, 689 p. ISBN 978-0-7494-6627-5.

Vedoucí bakalářské práce: doc. RNDr. Oldřich Hájek, Ph.D.
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva
Datum zadání bakalářské práce: 16. února 2015
Termín odevzdání bakalářské práce: 15. května 2015

Ve Zlíně dne 16. února 2015

prof. Dr. Ing. Drahomíra Pavelková
děkanka



doc. RNDr. Oldřich Hájek, 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 5.5.2015

Budovčová
.....
podpis diplomanta

ABSTRAKT

Tato bakalářská práce se zabývá analýzou dopravní obslužnosti okresu Břeclav. Úvodní teoretická část je věnována objasnění základních pojmů dané problematiky a stručnému shrnutí legislativního pozadí. Nechybí ani krátké poohlédnutí do historie dopravy a mezinárodních smluv. Pro posouzení současného stavu úrovně dopravní obslužnosti okresu Břeclav je provedena analýza socioekonomické charakteristiky okresu Břeclav, jejímž cílem je vyhodnotit možnosti jejího dalšího rozvoje. Na základě zjištěných informací je sestavena SWOT analýza. V závěru jsou definovány nejžhavější problémy a navržena možná řešení.

Klíčová slova: doprava, dopravní infrastruktura, dopravní obslužnost, silniční doprava, cyklistická doprava, SWOT analýza, projekt obchvatu, okres Břeclav.

ABSTRACT

This Bachelor work is dealing with analysis of transporting service function for district Breclav. The theoretical part of the work includes basic notions and a brief summary of the legal background of transport. There is also a short look back into the history of transportation and international treaties. Present level of transport services in the district of Breclav is assessed on the basis of socio-economic characteristics, which aims to assess the state of its further development. On the basis of the information is the SWOT analysis evaluated. At the end of the thesis are defined most pressing problems and possible solutions.

Keywords: transport, traffic infrastructure, transporting services, road transport, cycling transport, SWOT analysis, project ring road, Breclav district.

Za podnětnou spolupráci, odborné vedení a cenné rady při tvorbě této bakalářské práce bych velmi ráda poděkovala svému vedoucímu panu RNDr. Oldřichu Hájkovi, Ph.D. Mé poděkování patří také paní Ing. Lence Raclavské za vstřícný a vysoce fundovaný rozhovor. Dále bych chtěla poděkovat svým rodičům za trpělivost, podporu a pomoc, kterou mi poskytovali v průběhu zpracování bakalářské práce a celého studia.

OBSAH

ÚVOD	9
CÍLE A METODY ZPRACOVÁNÍ PRÁCE	10
I TEORETICKÁ ČÁST	12
1 POJMY A NÁZVOSLOVÍ V PROBLEMATICE DOPRAVY	13
1.1 CHARAKTERISTIKA ZÁKLADNÍCH POJMŮ	13
1.1.1 Doprava.....	13
1.1.2 Dopravní infrastruktura.....	13
1.1.3 Dopravní dostupnost.....	14
1.1.4 Dopravní obslužnost	15
1.1.5 Dopravní uzel	15
1.1.6 Vyjíždka a dojíždka	15
1.1.7 Integrovaný dopravní systém (IDS)	15
1.2 HISTORIE A TEORETICKÉ POJETÍ DOPRAVY.....	16
1.3 VÝZNAM DOPRAVY	17
1.4 FUNKCE DOPRAVY.....	17
1.4.1 Funkce dopravy v reprodukčním procesu.....	17
1.4.2 Funkce dopravy při uspokojování potřeb	17
1.5 DOPRAVNÍ PROCES	18
1.5.1 Dopravní proces v železniční dopravě.....	18
1.5.2 Dopravní proces v silniční dopravě	19
1.5.3 Dopravní proces v letecké dopravě	20
1.5.4 Dopravní proces vodní dopravy	20
1.6 DOPRAVNÍ SYSTÉM V TRŽNÍ EKONOMICE.....	21
1.6.1 Doprava a logistika	21
1.7 PŘEPRAVA OSOB A VĚCÍ V DOPRAVNÍM SYSTÉMU	23
1.7.1 Osobní přeprava	23
1.7.2 Individuální přeprava.....	24
1.7.3 Nákladní přeprava	25
2 LEGISLATIVNÍ RÁMEC ČR V SYSTÉMU DOPRAVY	26
2.1 POHLED DO HISTORIE MEZINÁRODNÍCH SMLUV.....	26
2.2 PŘEHLED NEJDŮLEŽITĚJŠÍCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ V SILNIČNÍ DOPRAVĚ ČR	29
2.3 DOPRAVNÍ SEKTOROVÉ STRATEGIE	33
II PRAKTICKÁ ČÁST	34
3 SOCIOEKONOMICKÁ CHARAKTERISTIKA A DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST OKRESU BŘECLAV	35
3.1 POLOHA	35
3.2 OBYVATELSTVO.....	36
3.3 TRH PRÁCE.....	38
3.4 DOSTUPNOST ŠKOLSKÝCH A ZDRAVOTNICKÝCH ZAŘÍZENÍ	40
3.5 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU DOPRAVY.....	41
4 SWOT ANALÝZA	46
5 PŘEDSTAVENÍ PROJEKTU OBCHVAT BŘECLAVÍ	48

5.1	DOPRAVNÍ VÝZNAM STAVBY	49
5.2	UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY.....	50
5.3	DATA PŘÍPRAVY	51
6	KATALOG NAVRHOVANÝCH PROJEKTŮ	52
	ZÁVĚR	55
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	56
	SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK.....	58
	SEZNAM OBRÁZKŮ	59
	SEZNAM TABULEK	60
	SEZNAM GRAFŮ.....	61

ÚVOD

Vývoj dějin lidské společnosti je úzce spojený s výměnou zboží a tudíž i s vývojem dopravy, která se stala nezbytnou potřebou lidstva. S rozvojem postmoderní společnosti její význam neustále roste a patří tak mezi nejrychleji se rozvíjející sektory národního hospodářství. Dopravu řadíme mezi stěžejní fenomén ekonomiky, která hraje ústřední roli vyspělého státu.

Hlavním trendem současné společnosti je zrychlení životního stylu a tím je spojen zvýšený pohyb lidí. V závislosti na těchto aspektech se také logicky zrychluje doprava. Lidé mají stále větší potřebu se přepravovat na velké vzdálenosti a v co nejkratším čase. Náš život se odehrává na více místech. Na jednom místě bydlíme, jinde studujeme a pracujeme, na dalších pak nakupujeme nebo trávíme volný čas. Dnešní uspěchaná doba jednoduše vyžaduje, abychom byli neustále v pohybu, a z tohoto důvodu je doprava neodmyslitelnou součástí života lidí.

Velkým problémem České republiky je velmi hustá dopravní síť, zejména silniční, což má negativní dopad na dopravní infrastrukturu v regionech. Z hlediska hustoty je sice srovnatelná se státy EU, nicméně v kvalitativních parametrech výrazně zaostává. Silniční doprava velmi intenzivně ovlivňuje kvalitu životního prostředí především měst a okolních obcí. Z pohledu regionální politiky je právě ona dopravou klíčovou, a to zejména při zajištění dopravní obslužnosti území.

Obsahem mé bakalářské práce je Analýza dopravní obslužnosti okresu Břeclav. Vzhledem k tomu, že v této oblasti žiji od malička, vnímám aktuálnost potřeby řešení nepříznivého stavu v dopravě. Největším problémem, kterému se budu také věnovat v bakalářské práci, je přetížená Břeclav a její okolí. Dle statistik je Břeclav dopravně nejméně bezpečné město v České republice. Na tento problém nejvíce doplácí chodci a cyklisti, kteří jsou nejčastějšími oběťmi vážných dopravních nehod. Dalším negativním vlivem dopravní situace v regionu Břeclavi je obrovské zatížení tranzitní dopravou, která se stává dlouhodobým zdrojem obtíží. Snížení nadměrného hluku, exhalace a nečistot, je hlavní prioritou všech obyvatel a snažení politických reprezentací. Vše by vyřešilo vybudování silničního obchvatu kolem Břeclavi, který bude konkrétně interpretován v praktické části mé bakalářské práce. Jsem přesvědčena, že vybudováním silničního obchvatu kolem Břeclavi, dojde především k vytvoření alternativního průjezdu městem a k celkovému zlepšení regionální dopravy.

CÍLE A METODY ZPRACOVÁNÍ PRÁCE

Cíle práce

Hlavním cílem mé bakalářské práce je analyzovat úroveň dopravní obslužnosti okresu Břeclav a vytvořit tak podkladový materiál pro strategii dalšího rozvoje dopravy.

Na hlavní cíl navazují další čtyři dílčí cíle:

- Na základě zveřejněných oficiálních výsledků Sčítání lidu, domů a bytů, které zajišťoval Český statistický úřad a provedené analýzy socioekonomického charakteru obyvatelstva, zhodnotit dopad jednotlivých faktorů na úroveň dopravní obslužnosti okresu Břeclav.
- Z výsledků předchozího šetření a využití metody popisné statistiky vyhodnotit formou grafů a tabulek zjištěné číselné hodnoty.
- Na základě metody SWOT analýzy odhalit silné a slabé stránky a upozornit na příležitosti a hrozby současného stavu dopravy a dopravní infrastruktury okresu Břeclav.
- Pomocí empirického šetření formou nestandardizovaného rozhovoru zmapovat úroveň přípravy projektu „Obchvatu Břeclavi“ a posoudit tak potenciál pro přímé napojení výhledových aktivit, jako je logistické centrum případně přístav.

V případě úspěšného dokončení mé práce vypovídající o aktuálním stavu zpracované problematiky o dopravní obslužnosti ve městě Břeclav a vznesení konkrétních doporučení pro její budoucí rozvoj, lze očekávat určitý přínos.

Ráda bych prostřednictvím této bakalářské práce pomohla čtenáři přiblížit pokus o nalezení obecných faktorů podmiňujících kvalitu dopravní obslužnosti v dané oblasti a navrhnout zlepšení stavu a koordinace veřejné dopravy v regionu Břeclav, která výrazným způsobem ovlivňuje životní úroveň obyvatel.

Svůj osobní přínos vidím ve vymezení priorit směřujících k odstranění hlavních deficitů v dopravní infrastruktuře s posouzením proporcí jednotlivých subsystémů z hlediska ekonomické efektivity a reálnosti.

POUŽITÉ METODY PRÁCE

Při použití metodiky pro posouzení dopravní obslužnosti území jsem použila metodu popisné statistiky a rešerši. Pro výstup praktické části jsem zvolila empirické šetření ve formě nestandardizovaného rozhovoru, SWOT analýzu a údaje z výsledků SLDB.

Rešerše

Rešerší rozumíme soupis použité literatury k tématu, na kterém máme pracovat. Vypracovat rešerši znamená prohledat dostupné informační zdroje: katalogy knihoven, odborné elektronické databáze i zdroje na internetu. Shromáždění a přečtení vybrané relevantní literatury je předpokladem k vytvoření přehledu o stavu poznání zvoleného tématu práce. [16]

Popisné metody

Pro analýzu dopravní obslužnosti je potřeba využít metodu popisné statistiky, která zjišťuje a sumarizuje informace, zpracovává je formou grafů a tabulek a vypočítává jejich číselné hodnoty. [12]

SLDB (sčítání lidu, domů a bytů)

Sčítání lidu, domů a bytů patří k nejrozsáhlejším statistickým zjišťováním. Přináší velké množství cenných údajů, které nelze jiným způsobem efektivně zjistit. [13]

Rozhovor

Rozhovor je technika spočívající v dotazování a výměně informací. V sociálních vědách představuje nejužívanější výzkumnou a diagnostickou techniku. V rámci klasifikace rozlišujeme nestandardizovaný neboli nestrukturovaný rozhovor a standardizovaný neboli strukturovaný.

Spontánní (nestandardizovaný) rozhovor nesleduje žádné pevné schéma otázek, ale tazatel se snaží přimět klienta, aby se dostal ze své "ulity", aby se expresivně projevil. [9]

SWOT analýza

Tato moderní metoda je v Evropských podmínkách používána v oblasti státní správy a územní samosprávy v regionálním rozvoji a plánování. Podstatou této metody je odhalení a vzájemné porovnání vnitřních silných a slabých stránek zkoumaného objektu a možností a hrozeb, které na něj působí zvenčí. Formulačně se jedná o jednoduché, ale objektivní pojmenování předností a slabin a z nich vyplývajících pozitivních a negativních výsledků. [3]

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 POJMY A NÁZVOSLOVÍ V PROBLEMATICE DOPRAVY

Pro pochopení tematiky v oblasti dopravy jsem v odborné literatuře vyhledala základní pojmy a názvosloví související s problematikou dopravy a dopravní obslužnosti. Teoretická část bakalářské práce bude rozdělena do dvou kapitol. První kapitola bude věnována vysvětlení nejdůležitějších pojmů vyskytujících se v dopravě. Legislativní rámec České republiky v problematice dopravy bude zmíněn v druhé kapitole.

1.1 Charakteristika základních pojmů

1.1.1 Doprava

Podle Alana Rushtona v knize “The handbook of logistics and distribution management”, který definuje dopravu jako záchranné lano lidského společenství, zboží a služeb, na podporu ekonomiky a usnadňující poskytování služeb reakce veřejné bezpečnosti.¹ [8]

1.1.2 Dopravní infrastruktura

Mezi dopravní infrastrukturu řadíme dopravní cesty, dopravní zařízení a dopravní prostředky. Dopravní síť (infrastruktura) je předpokladem fungování reprodukčního procesu, ale i správy státu a jeho obrany a přispívá i k uspokojování potřeb obyvatelstva. Hustota dopravní sítě znamená průměrné nasycení určitého regionu dopravními cestami. Je ovlivněna přírodními i společenskými předpoklady. Většinou se počítá jako poměr mezi délkou komunikací v km a počtem obyvatel (10 000 obyvatel) nebo jako poměr mezi délkou komunikací a rozlohou území. [1]

Nejdůležitějšími akcemi dopravní infrastruktury jsou:

- *dálnice D 5 (Praha-Plzeň-Rozvadov) s dokončovaným obchvatem Plzně;*
- *dálnice D 8 (Dresden-Praha) s napojením na dálnici směr Berlín;*
- *silniční okruh R 1 kolem hlavního města Prahy*
- *dálnice D 5 (Praha-Plzeň-Rozvadov) s dokončovaným obchvatem Plzně;*
- *dálnice D 8 (Dresden-Praha) s napojením na dálnici směr Berlín;*

¹Transportation is the life line of any nation, connecting people, goods and services, supporting the economy and facilitating the delivery of public safety response services

- silniční okruh R 1 kolem hlavního města Prahy
- modernizace tranzitních železničních koridorů I. (Děčín–Praha–Brno–Břeclav) a II. (Ostrava–Přerov–Břeclav s větví Přerov–Česká Třebová), které se dokončují, III. (Norimberk-st. hranice–Praha–Ostrava–Žilina) a IV. (Linz–Praha–Děčín), které jsou v přepravě, a modernizace příslušných uzlů;
- podstatné zvýšení kapacity mezinárodního letiště v Praze a regionálních letišť v Karlových Varech, Brně, Ostravě a Pardubicích;
- dálnice D 47 zajišťující napojení Moravskoslezského kraje na dálniční síť;
- dálnice D 3/ R 3 Praha–Tábor–České Budějovice–Dolní Dvořiště;
- dálnice D 11/R 11 Praha–Hradec Králové–Jaroměř–státní hranice ČR/Polská republika;
- rychlostní silnice R 6 Praha– Karlovy Vary–SRN;
- rychlostní silnice R 7 Praha–Chomutov;
- rychlostní silnice R 52 spojující R43 a D1 dále směrem do Rakouska;
- rychlostní silnice R 55 sever-jih (V. Týnec, R35–Břeclav);
- rychlostní silnice R 48 Český Těšín– Bělotín;
- rychlostní silnice R 49 ze Zlínského kraje na Slovensko.[2]

1.1.3 Dopravní dostupnost

Podmínkou realizace dopravy je dopravní dostupnost výchozího i cílového místa. Je vztažována k obtížnosti dosahování konkrétních míst nebo činností. Dopravní dostupnost je stěžejním faktorem ovlivňujícím kvalitu života v daném regionu. Navazuje na rozvojový potenciál kraje, dále má vliv na rozvoj hospodářských aktivit a cestovního ruchu.

Rozlišujeme:

- vzdálenostní dostupnost (součet vzdáleností z jednoho uzlu k ostatním)
- časová dostupnost (součet časových vzdáleností z jednoho uzlu k ostatním)
- frekvenční dostupnost (počet spojů z jednoho uzlu k ostatním)
- relativní dopravní dostupnost (průměrná dostupnost z uzlu do ostatních uzlů ve sledovaném území) [4]

1.1.4 Dopravní obslužnost

Podle zákona č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů se dopravní obslužností rozumí 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. (zákon č. 194/2010 Sb., § 2, 2010)

1.1.5 Dopravní uzel

Dopravní uzel, jinými slovy dopravní křižovatka je soustředění dopravních cest a tahů. Lze tak označit buď konkrétní dopravní terminál (nádraží, autobusové nádraží, stanice metra, křižovatka, náměstí), nebo, v širším významu a v kontextu dálkové dopravy, celé město. Dopravním uzlem bývá větší město nebo i město menší, které leží u křížení nebo větvení dopravních cest např. Česká Třebová. Je obvyklé, že křížení železničních či jiných tras vede k oživení obchodu města a následně k jeho rozvoji. Tak tomu bylo u mnohých sídel, například u Českých Budějovic či Zlína. Dopravními uzly bývají i velká přímořská přístavní města, města s významnými letišti atd. [1]

1.1.6 Vyjížd'ka a dojížd'ka

Vyjížd'ka a dojížd'ka je chápána ze dvou aspektů: cesta do zaměstnání z hlediska obce obvyklého pobytu je vyjížd'kou, cesta do zaměstnání z hlediska obce pracoviště je dojížd'kou. Obecně jsou tyto pojmy totožné, protože úhrn dojížd'ky a úhrn vyjížd'ky se celostátně rovná. V konkrétních územních celcích se musí oba pojmy odlišovat, údaje jsou vždy pojmově specifikovány, zda jde o počty vyjíždějících nebo dojíždějících osob. [3]

1.1.7 Integrovaný dopravní systém (IDS)

IDS představuje vyspělou vývojovou formu hromadné přepravy osob, často v sobě integrující i některé formy individuální automobilové dopravy nebo na ně intenzivně navazující. IDS nemusí znamenat nové druhy dopravy nebo nové technologie dopravy. IDS přináší především nové, vyšší organizační a ekonomické vztahy mezi subjekty, které jsou jeho součástí (cestující, dopravci, města, obce či stát). [6]

Základem IDS je mobilita cestujících v rámci jednotného přepravního a dopravního systému. Všechny procesy a činnosti v tomto systému mají jedno východisko a jeden cíl. Vše

začíná a končí u cestujícího. Systém je tvořen na základě požadavků cestujícího a pro uspokojení jeho potřeby přemístění s určitým standardem kvality služeb. Do jakýchkoliv úvah o IDS musí být zařazen cestující, neboť jinak ztrácejí jakékoliv úvahy smysl. [15]

1.2 Historie a teoretické pojetí dopravy

Dějiny dopravy jsou dějinami vztahů mezi dopravou a vývojem společnosti a jejího hospodářství, technologie i ekonomiky. Jen takové komplexní chápání dějin dopravy umožňuje určit progresivní zákonitosti vývoje dopravy, významné pro poznání současnosti a pro stanovení prognózy dalšího vývoje. Doprava jako samostatné hospodářské odvětví nevznikla najednou, ale v průběhu vývoje výrobních sil a výrobních vztahů za určitých podmínek dělby společenské práce. Úroveň a směr vývoje dopravy, její technický, ekonomický charakter i její poslání a význam v životě společnosti byly podmíněny úrovní rozvoje vědy a techniky, v souvislosti se změnami výrobních sil a výrobních vztahů v jednotlivých společenských formacích. Jako samostatné odvětví ekonomiky je spojena se vznikem skupiny lidí, dopravců, kteří tuto činnost vykonávali pro jiné na zakázku.

Teorii dopravy lze charakterizovat jako vědní disciplínu, která se zabývá vytvářením, zpracováním a aplikací adekvátních modelů dopravních systémů a jejich částí. Teorie dopravy se zabývá vytvářením, řešením a aplikací matematických modelů dopravních systémů. Metodologický aparát teorie dopravy pracuje se souhrnem pojmů, metod a poznatků o dopravě, abstrahujících od specifických vlastností jednotlivých druhů dopravy.

Předmětem teorie dopravy je zkoumání zákonitostí pohybu adresovaných objektů na dopravních sítích. Jinými slovy lze říci, že teorie dopravy zkoumá dopravní technologii. Je zřejmé, že technologické procesy lze zlepšovat dvěma způsoby a to inovací technických prostředků nebo inovací na straně organizace. Jedním z hlavních cílů teorie dopravy je právě zvyšovat kvalitu organizace a řízení pohybu objektů na dopravních sítích.

Předmětem zkoumání teorie dopravy jsou tři okruhy lidské činnosti, a to zkoumání:

- vlastního způsobu přemístění, tedy technologická realita dopravního procesu
- technických prostředků, jejichž prostřednictvím se proces přemístění uskuteční
- efektu přemístění v sociologicko-ekonomickém systému [5]

1.3 Význam dopravy

Dopravu chápeme jako významné odvětví světového hospodářství, které uskutečňuje přemísťování užitečných hodnot a osob. Byla vždy jednou ze základních potřeb společnosti od samých počátků civilizačního rozvoje. Vztah dopravy a moderní ekonomiky je úzce spojený a oboustranný. Prioritní funkcí dopravy je funkce přepravní, která však není jediná a za určitých podmínek není ani rozhodující. Doprava vytváří dopravně ekonomický prostor, v jehož rámci se uplatňuje dopravní polohová renta, která představuje určitou výhodu danou spojením daného místa pomocí dopravních komunikací.

V etapě ekonomické krize je doprava využívána k iniciaci zaměstnanosti v národním hospodářství např. formou výstavby dopravní infrastruktury, obnovou dopravních prostředků, modernizací zabezpečovací techniky. Neopomenutelný je přínos dopravy jako zdroje příjmů státního rozpočtu prostřednictvím daní a v neposlední řadě je třeba uvést význam dopravy pro turistiku, zejména mezinárodní a z ní plynoucí příjmy. [7]

1.4 Funkce dopravy

1.4.1 Funkce dopravy v reprodukčním procesu

Příčina změny místa člověka tkví v uspokojování jeho potřeby. Z tohoto důvodu se stává přeprava účelovou. Míra osobní přepravy přímo závisí na rozsahu cílů cest. Vzdálenost mezi místem pobývání a místem uskutečnění spotřeby může člověk překonat chůzí, jízdou na kole nebo použitím dopravního prostředku. Volba způsobu přemístění závisí na účelu cesty, její délce, požadované době přemístění a dalších charakteristikách.

V reprodukčním procesu přepravy dochází k přemístění cestujících, kteří musí uhradit jízdné nebo náklady v individuální dopravě. Cestující požaduje od veřejné dopravy, aby

- nabízela velký počet dopravních příležitostí ve všech dnech v týdnu
- zajišťovala přepravu s vysokou rychlostí
- byla bezpečná, spolehlivá s přiměřenou kvalitou cestování
- byla levná

1.4.2 Funkce dopravy při uspokojování potřeb

Potřebou obvykle rozumíme nedostatek něčeho, co se nám nedostává. Uspokojení té které potřeby pokládáme za nutné nebo žádoucí. Potřeby jsou podmíněny biologickými nut-

nostmi lidského organismu, ochranou proti vlivům přírody nebo nabídkou na straně výroby. Součástí obecných lidských potřeb jsou též potřeby neekonomického a duchovního charakteru.

Potřeba může být uspokojena buď materiálními užitnými hodnotami, nebo jiným způsobem. Uspokojením potřeby získává člověk užitek, který závisí také na životní situaci jedince. S růstem životní úrovně a životního stylu posiluje významně skupina neekonomických, tj. potřeb, jejichž uspokojování činí život obecně snadnější, pohodlnější či zábavnější.

Nezávisle na modelu řízení národního hospodářství uspokojuje jedinec potřeby zejména vlastní činností, dotací z celospolečenských zdrojů, směnou nebo kombinací předcházejících způsobů.

Při uspokojování potřeb plní doprava několik funkcí

- dominantní funkce, která spočívá v přemísťování zboží a osob
- stimulační (investice do dopravní infrastruktury iniciují oživení ekonomiky)
- sociálně stabilizační (před racionalizací dopravní soustavy je dáována přednost zachování sociálního míru, neboť doprava má značnou sociálně politickou dimenzi)
- substituční (doprava je využívána k substituci činností, např. v nákladní dopravě práce v režimu JIT substituuje skladování, v osobní dopravě lze regulovat soustředování obyvatel do měst apod.)
- komplementární, která je převážně její dominantní funkcí [4]

1.5 Dopravní proces

Dopravní proces představuje veškerý pohyb dopravních prostředků po dopravních cestách. Každá doprava má svým technickým vybavením technologií charakterizován svůj dopravní, někdy nazývaný provozní proces. Převážný proces soukromého přepravce je dán nahodilým požadavkem zákazníka na přemístění. Z této nahodilosti se odvíjí okamžitě dopravní proces, který spočívá ve znalosti jím používaného dopravního prostředku a techniky jízdy, dále na znalosti předpisů pro provoz silničních vozidel a ve znalosti cesty, která bude k přemístění do místa určení zvolena. [11]

1.5.1 Dopravní proces v železniční dopravě

Oblast železniční dopravy se stává v poslední době stále více využívanou, zejména pro svou schopnost přemístit najednou velký objem zboží a velký počet osob. Je vyhledáva-

ným typem přepravy nejvíce v těch oblastech, kde není možné využívat říční nebo námořní přepravy. Z pohledu životního prostředí patří železniční doprava mezi nejšetrnější druhy přeprav. Produkuje minimum emisí, je také méně náročná na prostor spojený se zásahem do krajiny. Další výhodou je, že na železnici nevznikají žádné dopravní kolony. Jednou z nevýhod je však skutečnost, že železniční síť není tak hustá jako silniční.

Pomocí soustavy ukazatelů provozu a provozních výkonů lze popsat dopravní proces železnice. K realizaci přemístění vyjádřeného velikostí přepravy a přepravními výkony je nutno vynaložit určité množství výrobních činitelů. Množství těchto činitelů může být odlišné pro stejný přepravní výkon podle konkrétních provozních a ekonomických podmínek. Přeprava zásilek či osob v různých vlcích dává možnost vyniknout rozdílu mezi přepravní a provozní stránkou železniční dopravy. [7]

1.5.2 Dopravní proces v silniční dopravě

Silniční doprava je jedním z klíčových odvětví ekonomiky České republiky se značným významem i pro mezinárodní vztahy. Poptávka po přepravě osob i zboží neustále roste a úkolem veřejného sektoru je vytvořit právní a ekonomické podmínky pro poskytování veřejných služeb v dopravě a zajistit růst dopravní infrastruktury.

V posledních letech významně narůstá úloha osobní i nákladní silniční dopravy, která v porovnání s ostatními druhy jasně převládá. V okrajových oblastech se vzhledem k efektivnosti výrazně zhoršuje obslužnost veřejnou hromadnou dopravou. Zároveň se také zhoršuje stav komunikací II. a III. třídy, naopak síť hlavních silnic posiluje. V souvislosti se vstupem ČR do EU a srůstem intenzity provozu také narostly požadavky na bezpečnost dopravy. Negativní stránkou velkého nárůstu automobilizace je zvýšení nežádoucích dopadů na životní prostředí.

V silniční dopravě se liší dopravní proces nákladní a osobní dopravy od železniční především tím, že zpravidla jsou ložná plocha či prostor pro cestující a hnací vozidlo spolu nedílně sloučeny.

Přepravní výkony silniční dopravy v ČR byly ovlivněny nejen změnami životního stylu obyvatel, oběhových procesů, ale také délkou a provozní úrovní pozemních komunikací. Význam silniční dopravní infrastruktury dokumentují následující fakta. Z celkového objemu přepravy železniční a silniční dopravy zajišťuje autobusová doprava 93,7%

v přepravných osobách a 92,3% v osobových km. V nákladní dopravě činí podíl silniční dopravy v tunách 82% a v tunových km 76,7%. [4]

1.5.3 Dopravní proces v letecké dopravě

Letecká doprava je nejrychlejší a nejpohodlnější dopravou na světě, její nevýhodou je vysoká nákladovost kvůli spotřebě paliva, drahým technologiím a složitému leteckému zázemí. Díky těmto aspektům je letecká nákladní doprava méně častá.

Pro svou geografickou polohu ČR má letecká doprava v dopravním systému své specifické postavení. To se odráží v podílech vnitrostátní mezinárodní dopravy na celkových výkonech leteckých dopravců. Rozloha republiky nedává předpoklady pro plošný rozvoj této dopravy i přesto, že počet letišť by mohl vytvářet opačný dojem.

Dopravní proces letecké dopravy vychází z dob obratu letadel na jednotlivých relacích, ukazatelů nalétaných km a využití dopravních prostředků. Na rozdíl od železniční a silniční dopravy vystupuje v letecké dopravě do popředí charakter provozu na jednotlivých relacích, lišících se vzdáleností, technickými a přepravními omezeními a podmínkami. [7]

1.5.4 Dopravní proces vodní dopravy

Vodní doprava je energeticky nejefektivnějším druhem dopravy. V přepočtu na jednotku přepravy je výrazně levnější než letecká doprava. Její nevýhodou je však nízká rychlost a proto je využívána především v mezinárodní nákladní dopravě. Vzhledem ke geografickému položení naší republiky se dopravní proces vodní dopravy uskutečňuje pouze na vnitrozemských vodách. Podmínky upravující provozování plavby na vnitrozemských vodních cestách jsou vymezeny v zákoně č. 114/1995 Sb.

Podobně jako provozní proces letecké dopravy je i vodní doprava v mnohem větší míře založena na znalosti podmínek jednotlivých relací. Pro provoz vnitrozemské, ale někdy i námořní vodní dopravy jsou charakteristické tyto skutečnosti:

- Omezenost přirozených i umělých dopravních cest a možností jejich rozšiřování z důvodů ekologických či vysoké kapitálové náročnosti na investice
- Závislost provozu na počasí, které snižuje využití dopravních prostředků a zvyšuje tím provozní náklady
- Omezení poptávky dané vhodností zboží a požadavky na rychlost a spolehlivost jako požadavek ze strany přepravců

- Vhodnost pro přepravu hromadného zboží a zásilek mimořádných rozměrů a hmotnosti, pokud ovšem trasy dopravních cest a vybavení přístavů odpovídají požadavkům na přemístění [11]

1.6 Dopravní systém v tržní ekonomice

Doprava svou činností uspokojuje přepravní procesy cestujících a přepravců, ale současně negativně ovlivňuje nepřímé uživatele dopravy, a přímo i nepřímo ovlivňuje kvalitu územních celků (otřesy, hluk, exhalace, nehody) a má tak negativní vliv na životní prostředí. Kladně působí i dnes na rozvoj regionů, oblastí či měst právě díky své existenci.

Protichůdnost potřeb přímých a nepřímých účastníků dopravy nejen vylučuje možnosti současného uspokojení potřeb, ale současně je východiskem kompromisu v dopravě mezi chtěným a možným. [6]

1.6.1 Doprava a logistika

Dopravu jako páteří systém logistických procesů je nutné hodnotit nejen z hlediska funkční efektivnosti ve vztahu k objektu přepravy, ale také jako funkční prvek optimalizace logistického procesu. V rámci analýzy působení dopravy v logistickém systému z hlediska intenzifikačních faktorů je potřebné vycházet z vnitřního vývoje dopravy a z interakcí na okolí. Jak již bylo zdůrazněno, doprava jako lidská činnost slouží k uspokojování potřeb přemísťování lidí a hmotných statků. To je funkční poslání dopravy. Přemísťování hmotných statků uskutečňuje doprava v každé ze tří fází reprodukčního procesu:

- Doprava ve sféře výroby

Uspokojuje potřeby vyvolané technologií výroby, dělbu činností a kooperací a specializací výroby mezi fázemi i v jednotlivých fázích výroby až do finálního výrobku.

- Doprava ve sféře oběhu

Uspokojuje potřeby přemísťování nutné k realizaci ekonomického oběhu, aniž se přitom stala jeho součástí, slouží koncovým fázím oběhového procesu.

- Doprava ve sféře spotřeby

Uspokojuje potřeby přemísťování výrobků, které již vstoupily do spotřeby v případě, že spotřebitel sám změnil své místo spotřeby v prostoru a přemísťováním hmotných statků se mu umožňuje jejich další spotřeba.

Z ekonomického hlediska má doprava v oblasti osobní přepravy v obou rovinách významné poslání v sociální a ekologické politice společnosti. V rámci sledování dopravy v logistických řetězcích se zabýváme přepravou hmotných statků ve sféře výroby a oběhu, doprava je důležitým intenzifikačním faktorem v řízení logistického řetězce. Jde o logistický pohled zbavený suboptimalizačních přístupů. Je potřebné budovat řídicí systémy, které kromě řízení technologických procesů řízení dopravy a jednotlivých částí oběhového procesu, za pomoci informačních procesů optimalizuje celkový efekt oběhového procesu.

V oběhovém procesu se na dopravu vážou logistické služby, a tím doprava neplní funkci čistého dopravce. Jde zejména o tyto služby:

- Služby operátora

např. leteckého operátora, operátora kombinované dopravy – nabízí kapacitu dopravního nebo přepravního prostředku

- Služby dopravce

např. autodopavce, železniční společnosti, aerolinie, rejdaři – jako vlastník, spoluvlastník nebo provozovatel dopravního prostředku nabízí dopravu z místa odeslání do místa určení

- Služby dopravní sítě

např. železniční nebo letecké sítě – zabezpečují místní a dálkovou přepravu v návaznosti na dopravní uzly či logistická centra v atrakčních obvodech odesílatele a příjemce zásilky

- Služby na úrovni jednooborové logistiky

v rámci jednoho použitého dopravního oboru zahrnují i individualizované služby přidávající hodnotu

- Služby na úrovni bimodální nebo multimodální logistiky

zahrnují individuální služby, přidávající hodnotu na bázi komplexní sítě – provázání sítí silniční a železniční, kontinentální a námořní včetně přístavních zařízení, pozemní a letové

- Služby logistického podniku

představují logistické služby včetně řízení logistického řetězce logistickým podnikem a souvisejících veškerých poradenských služeb [1]

1.7 Přeprava osob a věcí v dopravním systému

Provozní činnost dopravy spočívá v pohybu dopravního prostředku po dopravní cestě. Výsledkem provozní činnosti není nový věcný produkt, ale užitečný efekt, který vzniká souběžně s pohybem dopravního prostředku a zaniká ukončením přemístění. Nelze jej skladovat ani se jím předzásobit. Přemístění označujeme termínem přeprava, která je výsledkem uskutečnění zamýšlené aktivity cestujícího nebo slouží k výrobní či konečné spotřebě. Kromě dopravních výkonů vyvolává přeprava další činnosti, např. odbavení cestujícího a služby pro cestující veřejnost, ložné operace, komerční odbavení zboží apod.

Důsledkem realizace přepravy pohybem dopravního prostředku je nutnost odděleného evidování dopravních a přepravních výkonů, a to zvláště za osobní a nákladní dopravu. Zjišťuje se se vyčerpávajícím nebo výběrovým šetřením.

Je-li přeprava uskutečněna dopravním podnikem pro cizí potřebu, platí cestující nebo přepravce náklady formou tarifu. Je cílem státu organizovat rozmístění institucí pro uspokojení potřeb populace tak, aby nutný pohyb občanů byl minimální. Důsledkem přepravy pro cestujícího jsou nejenom již vedené výdaje spojené s použitím dopravy, ale též ztráta jeho volného času. Obdobně v nákladní přepravě je snaha organizovat dodavatelsko-odběratelské vztahy s cílem nepřekročit společensky nutnou úroveň. [10]

1.7.1 Osobní přeprava

Příčinu přemístění v osobní dopravě charakterizujeme jako nutnost překonat vzdálenost mezi místem pobývání jedince a místem uspokojení jeho potřeby. Přemístění může občan překonat chůzí, jízdou na kole nebo použitím dopravního prostředku. V takovém případě hovoříme o přepravě.

Každá přeprava je účelová a její rozsah závisí na četnosti cílů. Z tohoto hlediska osobní přepravu dělíme na:

- obligatorní, kam zahrnujeme přepravy za prací, vzděláváním, zdravotní péčí a osobními povinnostmi (úřady, společenské organizace)

- fakultativní, představující přepravy vyvolané především individuálními zájmy (kultura, rekreace, sport, zájmová činnost)

Význam a účel uvedeného třídění osobní přepravy spočívá v uplatnění a diferenciaci metod prognózování přepravy, organizaci dopravy, tarifní politiky a dalších sférách podnikové činnosti. Pro řízení přepravních a dopravních procesů i ekonomiky dopravních podniků by uvedené třídění nebylo postačující, neboť neumožňuje kvantifikaci nároků, vstupů a výstupů či efektů. Pro tyto potřeby výkony osobní přepravy měříme:

- počtem přepravených cestujících v členění podle druhů vlaků, jízdného, tratí, spojů apod. Jde o ukazatele přepravy
- rozsahem vykonaných osobových km, které vyjadřují ujetou vzdálenost cestujícího dopravním prostředkem. Třídění je shodné s členěním přepravy a hovoříme o přepravních výkonech
- zjištěným počtem přepravených cestujících a jimi vykonaných osobových km umožňující vypočítat průměrnou přepravní vzdálenost v km

1.7.2 Individuální přeprava

Na výkonech dopravního systému v extravilánu participuje rozhodujícím podílem individuální motorismus. Na jeho vývoj působí sami majitelé. S případnou kombinací chůze je možné veřejnou dopravou dosáhnout kterékoli místo v ČR při vynaložení nižších nákladů než při použití individuální dopravy. V souvislosti se změnou životního stylu a oceňováním mikroekonomických faktorů kvality (pohotovost, pohodlí, rychlost) se počet osobních automobilů a jejich využití trvale zvyšuje.

Protože nejde o přechodný jev, bude tento činitel určujícím pro rozvoj nejen pozemních komunikací, ale i dopravního systému. Použije-li cestující k jízdě osobní automobil, nemůže ve stejný čas použít veřejnou dopravu. Právo uživatelů dopravních sítí volit druh dopravy má za následek, že struktura dopravního systému není určována zájmy společnosti, ale rozhodováním cestujících a přepravníků. Požadavek na přesun přepravy ze silniční na železniční dopravu má deklaratorní význam, realita se odvíjí ve prospěch individuální dopravy. K tomu přispívají výrobci automobilů masivní reklamou a obchodní politikou i stát, který kromě zpřísnování provozních norem a daňovou politikou nemůže dynamiku individuální dopravy ovlivnit.

1.7.3 Nákladní přeprava

Důležité je dělení silniční nákladní dopravy na dopravu pro vlastní nebo cizí potřebu.

- Silniční nákladní doprava pro vlastní potřebu je dopravou, kterou se zajišťuje podnikatelská činnost, k níž je osoba provozující silniční dopravu oprávněna podle zvláštních právních předpisů a při níž nedochází ke vzniku závazkového vztahu.
- Silniční nákladní doprava pro cizí potřebu je dopravou, při níž vzniká mezi provozovatelem silniční dopravy a osobou, jejíž přepravní potřeba má být uspokojena, přičemž vzniká závazkový vztah, a to i po splnění a ukončení přepravy.

Nároky na nákladní přepravu jsou s nepatrnými výjimkami (přeprava pro potřeby obrany a ochrany, občanů k nevýrobním účelům, zábavě s nákladními vozidly apod.) závislé na velikosti a struktuře produkce národního hospodářství. Z hlediska území, na kterém se přeprava uskutečňuje, je celkový objem přepravy součtem přepravy vnitrostátní a mezinárodní, která zahrnuje dovoz, vývoz a tranzit uskutečněný na infrastruktuře ČR. V důsledku modernizace technické základny dopravního systému státu a ekonomické krize na přepravním trhu existuje převaha nabídky nad poptávkou ve všech druzích dopravy. [10]

2 LEGISLATIVNÍ RÁMEC ČR V SYSTÉMU DOPRAVY

Doprava představuje významnou složku národního hospodářství a to nejen z hlediska tvorby hrubého domácího produktu, ale také z pohledu zaměstnanosti a vazby na ostatní sektory. Veřejná doprava neplní pouze ekonomické a dopravní cíle, ale v jistém smyslu navrhuje opatření sociální a ekologické politiky. Hlavním zdrojem financování veřejné dopravy jsou veřejné finance zahrnující významný výdaj veřejných rozpočtů. Veřejné finance se neustále potýkají s nedostatkem prostředků pro krytí všech potřeb, které jsou neustále na veřejný sektor kladeny. Veřejná doprava je tedy oblastí, kde je nutno hledat úspory a zvyšovat efektivitu poskytovaných služeb.

Základní vymezení finančních toků, kompetenční zajištění či charakter smluvního zajištění vychází z platných právních norem, které tvoří základní pilíř celého systému, a proto bych ráda v této kapitole uvedla nejdůležitější legislativní akty k veřejné dopravě.

2.1 Pohled do historie mezinárodních smluv

Léta 1948 -1961 byla dobou rozvoje mezinárodní dopravy a vzniku řady nových mezinárodních smluv v dopravě, a to:

Ve všech druzích dopravy

- Celní úmluva o kontejnerech (Ženeva 1956)
- Světová poštovní úmluva – Světová poštovní unie (Ottawa 1957)
- Mezinárodní úmluva o telekomunikacích – Mezinárodní telekomunikační unie (Ženeva 1959)
- Evropská úmluva o celním projednávání palet používaných v mezinárodní dopravě (Ženeva 1960)
- Celní úmluva o usnadnění dovozu zboží určeného k vystavování nebo použití na výstavách, veletrzích, zasedáních (Brusel 1961)
- Dohoda o spolupráci a vzájemné pomoci v celních otázkách (Berlín 1962)

V železniční dopravě

- Dohoda o přepravě cestujících a cestovních zavazadel po železnicích v přímém mezinárodním styku (MPS- Budapešť 1951)

- Dohoda o přepravě zboží po železnicích v přímém mezinárodním styku (MGS-Budapešť 1951)
- Mezinárodní úmluva o přepravě zboží po železnicích (CIM- Bern 1961)
- Mezinárodní úmluva o přepravě cestujících a zavazadel po železnicích (CIV - Bern 1961)
- Dodatkový protokol k mezinárodním úmluvám CIM a CIV (Bern 1961)
- Listina o Ústředním úřadu mezinárodní přepravy po železnicích (Bern 1961)
- Protokol A, sepsaný diplomatickou konferencí, uvedení mezinárodních úmluv v činnost CIM a CIV (Bern 1961)
- Protokol B, sepsaný diplomatickou konferencí, uvedení v činnost mezinárodních úmluv CIM a CIV (Bern 1961)
- Dodatková dohoda k CIV o silničním provozu (Ženeva 1949) o ručení železnice za usmrcení nebo zranění cestujících (Bern 1961)

V silniční dopravě

- Úmluva o silničním provozu (Ženeva 1949)
- Protokol o silniční signalizaci (Ženeva 1949)
- Deklarace o výstavbě hlavních silnic s mezinárodním provozem (Ženeva 1950)
- Evropská dohoda o silničních značkách (Ženeva 1957)
- Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR, Ženeva 1956)
- Úmluva o zdanění silničních vozidel pro soukromé používání v mezinárodní dopravě (Ženeva 1956)
- Úmluva o zdanění silničních vozidel používaných při mezinárodní přepravě cestujících (Ženeva 1956)
- Úmluva o zdanění silničních vozidel používaných při mezinárodní přepravě zboží (Ženeva 1956)
- Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR, Ženeva 1957)

- Dohoda o přijetí jednotných podmínek pro homologaci (ověřování shodnosti) a o vzájemném uznávání homologace výstroje a součástí motorových vozidel (Ženeva 1958)
- Celní úmluva o mezinárodní přepravě zboží na podkladě karnetu TIR(TIR, Ženeva 1959)

Ve vnitrozemské vodní dopravě

- Úmluva o režimu plavby na Dunaji (Bělehrad 1948)

V námořní dopravě

- Mezinárodní úmluva o bezpečnosti lidského života na moři (Londýn 1954)
- Pravidla o zabránění srážkám na moři – příloha B závěrečného aktu mezinárodní konference k předešlé úmluvě (Londýn 1948)

V letecké dopravě

- Protokol o změně Úmluvy o mezinárodním civilním letectví (Montreal 1954)
- Protokol o některých změnách Úmluvy o mezinárodním civilním letectví (Montreal 1954)

V kombinované dopravě

- Vyhláška 41/1984 Sb. ve znění vyhlášky 248/1991 Sb. s doplňky o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích
- Usnesení vlády ČR č. 361/1991 Sb. – K projektu ekologizace dopravy zboží kombinovanou dopravou – aplikace Evropské dohody o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a souvisejících objektech – Dohoda AGTC
- Usnesení vlády ČR č. 670/1991 Sb. – O projektu ekologizace dopravy kombinovanou dopravou a opatřeních ve prospěch kombinované dopravy s cílem snížit negativní účinky dopravy zboží na životní prostředí
- Zákon č. 16/1993 Sb. O dani silniční, ve znění zákona č. 302/1993 Sb. – daňové zvýhodnění pro silniční vozidla provozující kombinovanou dopravu ve smyslu Směrnice Rady č. 75/130 EHS

- Vyhláška č. 123/1993 Sb. – výjimka vozidel kontejnerové dopravy ze zákazu provozu silničních nákladních vozidel ve dnech pracovního klidu. Na vozidla využívající systém Re-La se nevztahuje zákaz jízd v ČR ve dnech pracovního klidu. [5]

Je nutné konstatovat, že mnohá navržená opatření a řešení nebyla dosud realizována, což se negativně projevuje dodnes v určité stagnaci rozvoje kombinované dopravy u nás a v jejím zaostávání za rozvojem v Západní Evropě.

Domnívám se, že uvedené období je možno bez nadsázky považovat za období dokončení smluvních základů trvalé povahy pro mezinárodní dopravu v Evropě. Výjimku tvoří vodní doprava, kde zejména námořní právo má charakter světových dokumentů a jeho základy byly založeny podstatně dříve. Účast československé dopravy na mezinárodních přepravách odrážel fakt, že v silniční dopravě byl podíl na těchto přepravách fakticky přerušen a začal se znovu rozvíjet až po roce 1962.

2.2 Přehled nejdůležitějších právních předpisů v silniční dopravě ČR

Právní předpisy v silniční dopravě v ČR upravují následující oblasti:

- Pozemní komunikace
- Dopravní prostředky
- Bezpečnost provozu
- Řízení vozidel
- Podmínky provozu na pozemních komunikacích
- Provozování silniční dopravy
- Dopravní obslužnost
- Přepravní řády
- Silniční daň
- Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla
- Cestovní náhrady
- Informační systémy
- Mezinárodní dopravu

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě

V České republice je stěžejním předpisem upravujícím podmínky provozování silniční dopravy silničními motorovými vozidly prováděné pro vlastní a cizí potřeby za účelem podnikání, jakož i práva a povinnosti právnických a fyzických osob s tím spojené a pravomoc a působnost orgánů státní správy.

K tomuto zákonu byly vydány následující právní předpisy:

- **vyhláška č. 478/2000 Sb.**, kterou se provádí zákon o silniční dopravě ve znění pozdějších předpisů,
- **vyhláška č. 366/1999 Sb.**, o způsobu prokázání finanční způsobilosti dopravcem ve znění pozdějších předpisů,
- **vyhláška č. 388/2000 Sb.**, o jízdních řádech veřejné linkové osobní dopravy,
- **vyhláška č. 522/ 2006 Sb.**, o státním odborném dozoru a kontrolách v silniční dopravě.

Zákon č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích

Tento zákon zapracovává příslušné předpisy EU a upravuje problematiku pozemních komunikací, práva a povinnosti vlastníků, uživatelů a výkon státní správy a státního dozoru příslušnými správními úřady. V zákoně je i mj. uvedeno co je nebo není součástí pozemní komunikace, je zde vymezena sjízdnost dálnice, sjízdnost a schůdnost silnice a místní komunikace a její zabezpečení.

Prováděcími předpisy k tomuto zákonu jsou:

- **vyhláška č. 104/1997 Sb.**, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů,
- **nařízení vlády č. 484/2006 Sb.**, o výši časových poplatků a o výši sazeb mýtného za užívání určených pozemních komunikací ve znění pozdějších předpisů,
- **vyhláška č. 527/2006 Sb.**, o užívání zpoplatněných pozemních komunikací a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů,
- **vyhláška č. 146/2008 Sb.**, o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb.

Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel

Tento zákon vymezuje problematiku podmínek oblasti provozování autoškol, řídičských oprávnění a odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. Ten byl jednou novelizován (zákonem č. 478/2001 Sb.) a poté bylo vydáno jeho úplné znění – zákon č. 238/2002 Sb., úplné znění zákona o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů. Toto úplné znění bylo opět novelizováno.

K tomuto zákonu byly vydány následující prováděcí předpisy:

- **vyhláška č. 167/2002 Sb.**, kterou se provádí zákon č. 247/2000 sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů ve znění pozdějších předpisů,
- **vyhláška č. 31/2001 Sb.**, o řídičských průkazech a o registru řídičů ve znění pozdějších předpisů,
- **vyhláška č. 277/2004 Sb.**, o stanovení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel s podmínkou a náležitosti lékařského potvrzení osvědčujícího zdravotní důvody, pro něž se za jízdy nelze na sedadle motorového vozidla připoutat bezpečnostním pásem.

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

V tomto zákoně je specifikována problematika práv a povinností účastníků provozu na pozemních komunikacích a pravidla provozu na pozemních komunikacích, úpravu a řízení provozu na pozemních komunikacích.

K tomuto zákonu jsou vydány prováděcí předpisy:

- **vyhláška č. 30/2001 Sb.**, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích,
- **vyhláška č. 32/2001 Sb.**, o evidenci dopravních nehod,
- **vyhláška č. 218/2006 Sb.**, o úhradě za poskytnutí údajů z evidence dopravních nehod.

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, ve znění pozdějších předpisů

Tento zákon upravuje problematiku podmínek provozu silničních vozidel, přípojných vozidel a zvláštních vozidel na pozemních komunikacích.

K tomuto zákonu byly vydány následující prováděcí předpisy:

- **vyhláška č. 341/2002 Sb.**, o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů,
- **vyhláška č. 302/2001 Sb.**, o technických prohlídkách a měření emisí vozidel ve znění pozdějších předpisů,
- **vyhláška č. 243/2001 Sb.**, o registraci vozidel ve znění pozdějších předpisů,
- **vyhláška č. 355/2006 Sb.**, o stanovení způsobu a podmínek registrace, provozu, způsobu a podmínek testování historických a sportovních vozidel.

Zákon 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících

Tento zákon patří k nejvýznamnějším předpisům v oblasti veřejné dopravy. Stanoví postup při zajišťování veřejných služeb, průběh nabídkového řízení či přímého zadání veřejné služby v přepravě cestujících. Dále upravuje oblast kompenzace dopravcům za služby a uzavírání smluv. Jeho přílohou jsou standardy kvality a bezpečnosti při zajišťování veřejné služby v přepravě cestujících.

K tomuto zákonu byly vydány následující prováděcí předpisy:

- **vyhláška č. 296/2010 Sb.**, o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace,
- **vyhláška č. 297/2010 Sb.**, o stanovení vzoru formuláře pro uveřejnění oznámení o zahájení nabídkového řízení pro výběr dopravce k uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících,
- **vyhláška č. 295/2010 Sb.**, o stanovení požadavků a postupů pro zajištění propojitelnosti elektronických systémů plateb a odbavení cestujících. [4]

2.3 Dopravní sektorové strategie

„Dopravní sektorové strategie“ jsou jedním ze strategických dokumentů, zabývajících se oblastí dopravy v České republice. Tento materiál, předložený Ministerstvem dopravy, upravuje dopravní politiku pro období po vstupu ČR do Evropské Unie do roku 2013. Potřeba jeho zpracování vychází ze snahy upravit vývoj v dopravě takovým způsobem, aby byla podpořena konkurenceschopnost jednotlivých odvětví a v plném rozsahu byly využity pozitivní aspekty všech druhů dopravy.

Hlavním cílem dopravní politiky pro léta 2005 - 2013 je zhodnotit podmínky na dopravním trhu a vytvořit vhodnou pozici dopravních odvětví v širším územním i časovém kontextu. Dokument si klade za cíl nastínit rámcové trendy v oblasti vnitrostátních i transevropských sítí v časovém horizontu do roku 2030.

Dopravní sektorové strategie se zabývají následujícími klíčovými aspekty:

- Konkurenční pozice
- Základní služby
- Analýza mezer
- Implementační a investiční plán

Strategie dopravy v České republice je řešena v rámci několika navazujících dokumentů, které se navzájem odlišují v závislosti na časovém horizontu, územním rozsahu a tematickém záběru.

Vrcholovým strategickým dokumentem Ministerstva dopravy pro oblast dopravy v ČR, který řeší hlavní potřeby a cíle sektoru je „Dopravní politika ČR“. Hlavní priority a cíle dopravní politiky jsou řešeny v dalších navazujících strategických dokumentech, z nichž nejdůležitější jsou „Strategie podpory dopravní obslužnosti území“ (STRAPODOU) a „Generální plán dopravní infrastruktury“ (GEPARDI).

Vzhledem k tomu, že tyto dvě strategie jsou důležité zejména z důvodu vysoké náročnosti z hlediska financování z veřejných rozpočtů, vzniká potřeba řešení strategie dopravně politického procesu přijetím sektorových strategií. [18]

II. PRAKTICKÁ ČÁST

3 SOCIOEKONOMICKÁ CHARAKTERISTIKA A DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST OKRESU BŘECLAV

3.1 Poloha

Okres Břeclav leží v jižní části Jihomoravského kraje. Jeho sídlem je město Břeclav, které je přirozeným centrem rozsáhlého spádového území dalších 63 obcí na 69 katastrálních územích. Území okresu je rozděleno na 3 správní obvody obcí s rozšířenou působností a to Břeclav, Hustopeče a Mikulov. Svou rozlohou zabírá 16,6% Jihomoravského kraje a území okresu zaujímá 1173 km².

Jedná se o nejjižněji a nejnižše položený okres Moravy. V rámci kraje sousedí na západě s okresem Znojmo a na severozápadě s okresem Brno-venkov, na severu s okresem Vyškov a na severovýchodě s okresem Hodonín.



Obrázek 1: Poloha okresu Břeclav [17]

Je to území lužních lesů, sněhobílých skal, vinic a polí, kraj bohaté historie, četných památek, lidových tradic, region dvou světových unikátů chráněných UNESCO. Převážně nížinaté území okresu se rozkládá v oblasti Dyjsko-svrateckého úvalu, Středomoravských Karpat a Dolnomoravského úvalu.



Město Břeclav není jen významnou silniční křižovatkou a vstupní bránou do Lednicko-valtického areálu, ale je z hlediska dopravní infrastruktury i důležitým železničním uzlem evropského významu. Kříží se tu I. a II. železniční koridor, po nichž je vedena dálková osobní i nákladní doprava ve směrech Brno – Praha - Berlín - Hamburk, Přerov - Ostrava – Polsko, Bratislava - Budapešť a Vídeň Graz / Villach. [19]

Obrázek 2: Poloha okresu Břeclav SO ORP [17]

3.2 Obyvatelstvo

Břeclavsko bylo již ve slovanském období součástí metropolitní oblasti Moravské a tvořilo tak jádro Velkomoravské říše. Příznivé klimatické a ekonomické podmínky okresu vytvářely dobrý předpoklad pro osídlení vůbec. Hustá síť sídel velikostní skupiny do 999 obyvatel vznikla v severní a západní části okresu. V jihovýchodním cípu okresu vznikla větší sídla velikostní skupiny 2000-4999 obyvatel. [17]

Tabulka 1: Bilance pohybu obyvatel v JMK a okresu Břeclav v roce 2013

	Živě narození	Zemřelí	Přistěhovalí	Vystěhovalí	Počet obyvatel
Jihomoravský kraj	12 403	11 629	9 308	8 654	1 170 078
Okres Břeclav	1 182	1 102	1 181	1 143	114 978

Zdroj: ČSÚ, Veřejná databáze

Na základě zjištění statistických údajů a dalších publikací Českého statistického úřadu žije v okrese Břeclav k 31. 12. 2013 114 978 obyvatel, v Jihomoravském kraji celkem 1 170 078 obyvatel. Z tabulky lze vyčíst, že je ve sledovaném období počet živě narozených vyšší než počet zemřelých, což odpovídá celkovému demografickému vývoji českého státu. Z uvedeného počtu přistěhovalých a vystěhovalých obyvatel jasně vyplývá, že převažuje počet přistěhovalých nad počtem vystěhovalých obyvatel. Tento růst je ovlivněn celkovým vývojem společnosti, kdy se lidé stěhují za širší škálou služeb, kulturou a větším množstvím volnočasových aktivit.

Tabulka 2: Demografický vývoj obyvatelstva v ORP

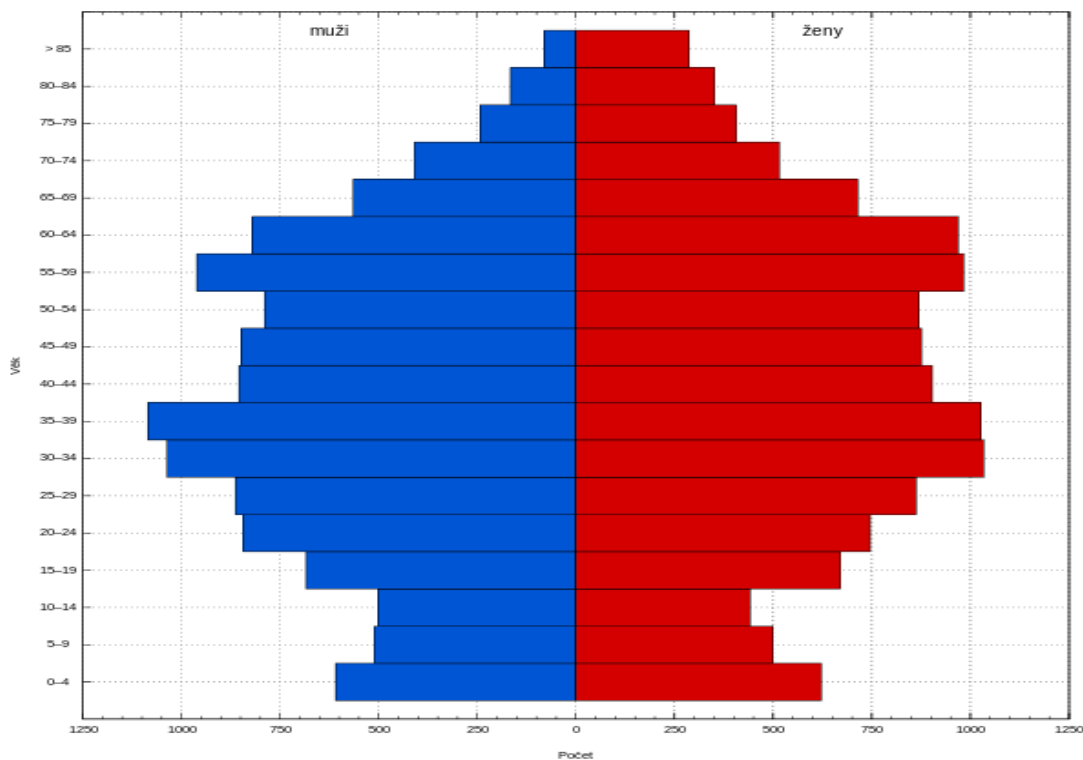
	Obyvatelstvo celkem				
	2010	2011	2012	2013	2014
Břeclav	24 164	24 052	25 015	24 925	24 956
Hustopeče	5 972	5 962	5 869	5 883	5 862
Mikulov	7 454	7 450	7 374	7 410	7 416

Zdroj: ČSÚ, Veřejná databáze

Výše uvedená tabulka vypovídá o demografickém vývoji počtu obyvatelstva ve městech, která jsou zároveň sídly ORP. Vývoj za posledních 5 let jasně ukazuje, že počty obyvatel v Hustopečích a v Mikulově klesají. Břeclav zaznamenává trvalé snižování, výjimkou je pouze rok 2012, kdy dosáhla mírného nárůstu na 25 015 obyvatel.

Hrozbou pro město Břeclav je skutečnost, že dle posledního sčítání lidu klesl počet jeho obyvatel pod 25 tisíc lidí. Odchází především mladí lidé, kteří v regionu často jen těžko hledají práci nebo bydlení. Nižší počet obyvatel postihne i městský rozpočet, který díky sníženému koeficientu u daně z nemovitosti, přijde o dva miliony korun.

Graf 1: Věková struktura obyvatelstva ve městě Břeclav



Zdroj: ČSÚ, sčítání lidu 2011

Pro názornou ukázkou věkové skladby obyvatelstva ve městě Břeclav jsem zvolila věkovou populační pyramidu, která graficky zachycuje strukturu věku podle pohlaví. Ve věkové struktuře se projevuje postupné stárnutí obyvatelstva, což souvisí se zvyšováním průměrného věku obyvatel v České republice. U mužů je největší zastoupení kategorie 35-39 let, zatímco u žen je to věková skupina 30-34 let. Hlavním trendem, který převládá u nejstarší populace tj. 85 let a více, je dožití vyššího věku u žen. Demografické stárnutí se v současné době stává jednou z nejzávažnějších a nejdiskutovanějších společenských otázek. Postupně se mění věková struktura obyvatelstva takovým způsobem, že se zvyšuje podíl seniorů a snižuje se podíl dětí mladších 15 let, což vyjadřuje nárůst starších věkových skupin populace.

3.3 Trh práce

V uplynulém roce docházelo v okrese Břeclav k oživení ekonomiky a nezaměstnanost výrazně klesala. V lednu 2014 činil podíl nezaměstnaných 9,7 %, na konci roku již jen 7,7%. Počet uchazečů na jedno pracovní místo v okrese Břeclav dosahoval na konci roku 2014 hodnoty 11,7.

Tabulka 3: Přehled trhu práce v okrese Břeclav k 31. 12. 2014

Území	Počet nezaměstnaných			Absolventi škol	Osoby se ZP	Volná pracovní místa	Podíl nezaměst. [%]
	Celkem	v tom					
		Muži	Ženy				
Břeclav	3 106	1 636	1 469	225	373	329	7,4
Hustopeče	1 433	750	684	105	178	79	7,3
Klobouky	372	192	179	32	47	22	7,4
Mikulov	1 241	609	632	63	187	96	8,9
Okres Břeclav	6 152	3 187	2 965	425	785	526	7,7

Zdroj: MPSV, ČR, GIS Prostorová analýza, 2014

Břeclavsko

Z hlediska odvětví poskytuje nejvíce pracovních míst v okrese odvětví obchodu, následuje zpracovatelský průmysl a odvětví stavebnictví. Největší průmyslový podnik břeclavského regionu s více než polovinou produkce určenou pro export, je akciová společnost Gumotex, zaměstnávající 1119 osob. Mezi další významné zaměstnavatele regionu patří Nemocnice Břeclav, dále pak akciová společnost OTIS, zabývající se výrobou eskalátorů. Neméně významnou společností je také BORS Břeclav, poskytující automobilovou a ostatní dopravu. Zemědělské firmy a družstva řeší situaci na trhu práce se zaměstnanci tak, že je vždy ke konci roku propouštějí a s příchodem jarních měsíců je do zaměstnání opětovně přijímají. Ke konci roku 2014 bylo v mikroregionu Břeclavsko evidováno celkem 3 106 uchazečů o zaměstnání a podíl nezaměstnaných osob dosáhl 7,4%.

Hustopečsko

Vzhledem ke geografické povaze regionu a dojezdovým vzdálenostem má Hustopečsko průmyslově - zemědělský charakter. Většina živnostníků se zabývá prvovýrobou a službami. K nejvýznamnějším zaměstnavatelům regionu patří MOSS Logistics s.r.o. zabývající se automobilovou dopravou. Ke konci roku 2014 bylo v tomto mikroregionu evidováno celkem 1 433 uchazečů o zaměstnání a podíl nezaměstnaných osob dosáhl hodnoty 7,3%.

Kloboucko

Ke konci roku bylo v tomto regionu evidováno celkem 372 uchazečů o zaměstnání a podíl nezaměstnaných osob dosáhl hodnoty 7,4%. Nejvýznamnějším zaměstnavatelem je výrobce plastových oken PRAMOS, a.s.

Mikulovsko

S ohledem na specifické postavení má mikroregion Mikulovsko v rámci okresu tradičně nejvyšší nezaměstnanost. Tato situace je dána i tím, že jde o region s relativně významnou zaměstnaností v odvětví zemědělství. Díky přírodním podmínkám je v regionu významné pěstování vinné révy a její následné zpracování. Tato oblast podnikání úzce souvisí s agroturistikou, cestovním ruchem a rozvojem služeb s ním spojených. To má však negativní dopad na nezaměstnanost mimo sezónní měsíce. Nejvýznamnějším zaměstnavatelem je rakouská společnost na výrobu kabelů Gebauer a GrillerKabeltechnik, zaměstnávající více než 1 350 osob. K 31.12. 2014 bylo v mikroregionu evidováno celkem 1 241 uchazečů o zaměstnání a podíl nezaměstnaných osob dosáhl hodnoty 8,9%.

Silné stránky okresu

- tradice vinařství a ovocnářství
- vybudování nových průmyslových zón
- relevantní podíl malého a středního podnikání
- fungující spolupráce mezi obcemi

Slabé stránky okresu

- vysoká míra nezaměstnanosti
- nedostatek volných pracovních míst
- disonance mezi profesní kvalifikační strukturou nabídky a poptávky
- nízká úroveň vzdělanosti obyvatel
- nedostatečná dopravní dostupnost mezi menšími obcemi

3.4 Dostupnost školských a zdravotnických zařízení

Okres Břeclav poskytuje svým občanům celou řadu služeb, mezi které patří dostupnost moderních školských i zdravotních zařízení, orientovaných především do větších měst a obcí. Na Břeclavsku existuje dostatečná síť předškolních zařízení, která se navzdory rapidnímu nárůstu počtu dětí v mateřských školách snaží pokrýt požadavky na umístění. Přesto však přetrvává trend mírného převisu poptávky po umístění dětí do mateřských škol nad jejich kapacitními možnostmi. Tento fakt způsobil i nárůst počtu soukromých mateřských škol. Nárůst počtu dětí v mateřských školách je nutné předpokládat i do budoucího vývoje stavu žáků základních a středních škol.

Tabulka 4: Přehled školských a zdravotnických institucí v roce 2013

Základní školy	52
Střední odborné školy	13
Střední odborná učiliště	5
Nemocnice	3
Sdružená ambulantní zařízení	2

Zdroj: RIS 2013

Základní vzdělávání poskytuje 52 základních škol, střední vzdělání umožňuje 13 středních odborných škol a 5 odborných učilišť. V posledních letech došlo k výraznému poklesu počtu žáků na základních školách, což mělo negativní dopad na nutnou optimalizaci školských zařízení, především středních škol.

Tabulka 5: Vzdělanostní struktura obyvatelstva SO ORP, 2011

	Obyvatelstvo (15 a více let)	Bez vzdělání	ZŠ vč. neukon- čeného	SŠ vč. vyučení (bez mat.)	Úplné střední s mat.	Nástavbové studium	VOŠ	VŠ
Břeclav	50 857	0,4	22,2	34,7	25,9	2,6	0,9	9,5
Hustopeče	29 731	0,4	22,1	39,3	24,4	2,2	0,9	7,7
Mikulov	16 500	1,0	24,0	38,4	22,7	2,1	0,9	7,3

Zdroj: ČSÚ, SLDB 2011

Ve vzdělanostní struktuře obyvatel okresu lze vysledovat pozitivní trendy v poklesu počtu obyvatel s nejnižším vzděláním ve prospěch osob s vyšším a vysokoškolským vzděláním. Vzdělanostní struktura v jednotlivých správních obvodech ORP v okrese se mnoho neliší, i když platí převaha obyvatel vyučených bez maturity, následují středoškolsky vzdělaní lidé.

3.5 Analýza současného stavu dopravy

Pro podrobnější analýzu dopravní obslužnosti a posouzení současného stavu dopravy jsem si zvolila město Břeclav, které představuje po stránce dopravy perspektivní hraniční pásmo a důležité tranzitní území, zároveň se však potýká s množstvím dopravních problémů.

Město Břeclav leží na jihu Moravy v blízkosti hranic s Rakouskem a Slovenskem a je důležitou křižovatkou dopravních proudů ve směru sever - jih- a východ - západ.

S dopravní dostupností souvisí i vážná dopravní situace ve městě, které má díky své specifické rozloze tři významné městské části propojeny pouze jednou tranzitní komunikací I/55. Zde velice často dochází k dopravním kolapsům a zácpám. Vzhledem k tomu, že se rozloha města nachází v rovinatém terénu v dojezdové vzdálenosti cyklistů, je podíl cyklistické dopravy velice výrazný. V blízkosti města Břeclav se nachází Lednicko-valtický areál, který je vyhledáván a navštěvován turisty, zejména cykloturisty.

Město Břeclav má všechny předpoklady k tomu, aby se podíl cyklistické dopravy i nadále zvyšoval a významná část obyvatel používala jízdní kolo jako každodenní dopravní prostředek k cestě do práce, do školy i za zábavou a tím se snižoval počet automobilů v centru města.

Hlavní principy dopravní infrastruktury města Břeclav

V rámci dosažení dopravní politiky města a vzájemné propojení jednotlivých druhů dopravy je nutné stanovit tyto hlavní principy:

- zajišťovat finanční prostředky k pokrytí nákladů na provoz dopravního systému města, jeho údržbu a další rozvoj,
- provoz a rozvoj dopravní infrastruktury podřídit jednotné politice města, ve spolupráci s dotčenými orgány státní správy a samosprávy,
- v komunikační síti města zajistit preferenci osobní hromadné dopravy před dopravou automobilovou,
- zajistit výstavbu cyklistických stezek,
- dopravní infrastrukturu koncipovat, rozvíjet a řídit jako komplexní systém všech druhů dopravy,
- dbát na zajištění bezpečného a pohodlného pohybu pěších, umožnit, aby dopravní systém byl použitelný pro děti a osoby s omezenou pohyblivostí.

Silniční komunikační doprava

Tabulka 6: Stávající základní silniční komunikační systém města

Název	Lokalita
D2	Brno - Břeclav - Bratislava
I/55	Olomouc - Uh. Hradiště - Břeclav - st. Hranice
I/40	Břeclav - Mikulov
II/414	Lechovice - Mikulov - Poštorná
II/425	Rajhrad - Břeclav
III/00221	Břeclav - Ladaná
III/00223	Stará Břeclav - průjezdná
III/05529	Poštorná - státní hranice
III/41417	Poštorná - Charvatská N. Ves - Lednice
III/41418	Poštorná - spojka
III/4245	Břeclav - Kostice

Zdroj: MěÚ Břeclav

Velkým problémem v silničním komunikačním systému je vysoký nárůst intenzity dopravy na ulici 1. máje, kde za 24 hod. projede téměř 25 tis. vozidel. Ulice 1. máje je jedinou spojovací komunikací městské části Poštorná a Charvatská Nová Ves s centrem města. Tento kritický stav by měl pomoci vyřešit obchvat města, který umožní další dopravní propojení zmíněných městských čtvrtí.

Silnice I/55 v celkové délce 20 km byla etapově opravena, v úseku hranice okresu Hodonín – Břeclav až po státní hranici. Cílem opravy bylo zlepšení stavu státní silnice a řešení oddělení cyklistické dopravy vyznačením cyklistických pruhů na ulici Lidická, Národních Hrdinů a Hraniční. Celkovou rekonstrukcí prošla také ulice Lidická.

Městská hromadná doprava

Městská hromadná doprava je zabezpečována v rámci IDS JMK devíti autobusovými linkami. Provoz zajišťuje dopravce BORS Břeclav a.s., který je přímým nástupcem dopravního závodu 604 Břeclav a později státního podniku ČSAD Brno. Po privatizaci působila firma v letech 1994 - 2001 pod názvem ČSAD Břeclav a.s. V současnosti zajišťuje provoz osobní i nákladní dopravy v provozovnách Břeclav, Mikulov a Hustopeče. Vlastní přibližně 100 autobusů a 60 nákladních automobilů a zaměstnává zhruba 340 pracovníků.

Domnívám se, že trasy jednotlivých linek jsou vcelku podobné a je evidentní, že na město velikosti Břeclavi, je jejich počet vysoký.

Tabulka 7: Síť linek MHD v Břeclavi, stav k 30. 12. 2014

Linka	Trasy
561	Gumotex - Poštorná - Charvátská Nová Ves
562	Městský hřbitov - Poštorná - Charvátská 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 - Autobusové nádraží
568	Autobusové nádraží - Poštorná, FOSFA
569	Charvátská Nová Ves - Poštorná - Stará Břeclav

Zdroj: Jízdní řády MHD Břeclav

- Nový autobusový terminál

K výrazné změně došlo na konci září 2014, kdy byl u příležitosti Národního dne železnice otevřen v Břeclavi nový přestupní terminál IDS JMK. Nahradil tak dosavadní autobusové nádraží i stanici MHD před budovou železniční stanice. Břeclav patřila do té doby mezi poslední město v Jihomoravském kraji, které nemělo vlakové a autobusové stání u sebe. Vzdálenost obou míst tak způsobovala problémy v jízdním řádu integrovaného dopravního systému.

Nový terminál se skládá ze dvou částí:

- část přestupního terminálu, která je spolufinancována z Evropského fondu pro regionální rozvoj prostřednictvím Regionálního operačního programu NUTS 2 Jihovýchod částkou 38,9 mil. korun,
- část okružní křižovatky, která je hrazena z prostředků města

Celkové náklady na provedení stavebních prací přestupního terminálu a okružní křižovatky činí 67,7 mil. korun. Vybudováním nového terminálu se podařilo zlepšit systém a koordinaci veřejné dopravy, zvýšil se celkový komfort a zkrátily se přestupní časy. Nové autobusové nádraží je tak od té doby společným terminálem pro městskou i meziměstskou autobusovou dopravu Břeclavi. [14]

Osobně si myslím, že nový terminál je jedním z kroků potřebných ke zlepšení dopravy ve městě a dlouhodobému odlehčení početného davu osobních i nákladních aut projíždějících do Rakouska a na Slovensko.

Železniční dopravní infrastruktura

Město Břeclav je důležitým železničním uzlem. Osou okresu je železniční trať Praha-Brno-Břeclav-Bratislava. Je to magistrála spojující střed Evropy s Balkánem, zanedbatelný není ani tranzit s Rakouskem. Železniční trať je důležitá jak pro osobní dopravu, tak zejména pro nákladní dopravu. Úsek Břeclav-Brno patří k nejvíce zatíženým u nás, druhá významná trať vede z Břeclavi do Hodonína, Přerova a na Ostravsko a její význam spočívá v nákladní a tranzitní dopravě.

Za zmínku stojí trať 246 Břeclav - Mikulov na Moravě - Hrušovany nad Jevišovkou - Znojmo a trať 247 Břeclav – Lednice vycházející z Břeclavi, které jsou pouze regionálního významu. Jsou jednokolejné a neelektrifikované. Na obě tratě vyjíždějí z Břeclavi osobní - zastávkové vlaky, z toho na trati 247 je zachován pouze turistický provoz od dubna do září. Železniční stanice Břeclav leží přímo v zástavbě nedaleko centra města.

V souladu s odpovídajícím technickým stavem železnice dle požadavků evropských parametrů a standardů, prochází železniční uzel v Břeclavi kompletní rekonstrukcí, která započala v roce 2010 a má být ukončena v letošním roce. Po jejím dokončení bude zrekonstruován železniční svršek, výhybky s elektrickým ohřevem výměn a trakční vedení. Dále bude provedena rekonstrukce sdělovacího a zabezpečovacího zařízení, silnoproudých rozvodů a technologie, mostních a pozemních objektů. Díky rekonstrukci železničního uzlu bude dosaženo zlepšení železniční dopravy na síti TEN-T a bude zvýšena celková dopravní dostupnost. [18]

Analýzou železniční dopravy v Břeclavi jsem dospěla k názoru, že realizací výše uvedených projektů, dojde ke zvýšení bezpečnosti provozu, kultury cestování, snížení negativních vlivů železniční dopravy na obyvatelstvo, zvýšení dostupnosti dopravy pro osoby se sníženou pohyblivostí a tím i k výraznému zkvalitnění služeb v osobní i nákladní dopravě.

Cyklistická doprava

Vzhledem k reliéfu krajiny má cyklodoprava velký význam. Město Břeclav a jeho rovinaté okolí, má ideální podmínky pro využití cyklistiky nejen pro základní dopravní obslužnost, ale i pro rekreační účely. Nejdůležitějším předpokladem je vybudování bezpečné cyklistické infrastruktury, kterou se představitelé města cíleně zabývají. Dalším předpokladem podpory cyklistické dopravy je její dlouhodobé a integrální začlenění do všech koncepčních a strategických dokumentů města.

Hlavním cílem integrovaného dopravního systému města by mělo být zlepšení životních podmínek a snaha o vyváženou dělbu přepravní práce mezi dopravou veřejnou, cyklistickou, pěší a automobilovou. Vybudování husté sítě kvalitních a bezpečných cyklistických stezek přinese rozvoj cestovního ruchu, zajistí pracovní místa v různých oblastech služeb a prohloubí zájem o jednotlivé zajímavosti a památky města.

Dle mého názoru nelze opomenout i příznivý dopad na naše životní prostředí. Znečištění při provozu jízdního kola je nulové, zatímco znečištění výfukovými plyny automobilovou dopravou nebezpečně roste.

Ostatní formy dopravy

- Vodní doprava

Vodní doprava na řece Dyji by mohla mít v budoucnu velký význam. Je zpracován projekt „Napojení ČR na Dunajskou vodní cestu“ a vybudování přístavu v katastrálním území Břeclav. V případě jeho realizace by se vodní doprava stala významným impulzem pro rozvoj celého regionu. V současnosti existují dvě varianty umístění přístavu jihovýchodně od Břeclavi. První varianta uvažuje s jeho umístěním na jižní straně silnice 11/425, které je využíváno zemědělsky. Druhá varianta se zamýšlí nad umístěním severně od trati Břeclav-Lanžhot.

Po mém prostudování obou variant návrhu, se přikláním k druhé variantě, protože dle mého názoru je poloha jeho umístění velmi výhodná, zvláště pro své bezprostřední sousedství s plánovanou průmyslovou zónou města Břeclavi.

- Letecká doprava

Další dopravní alternativou v Břeclavi by mohlo být vybudování letiště republikového významu, o kterém se dokonce v jednom období uvažovalo. Zatím se jedná o travnaté, sportovní letiště využívané pro zájmovou činnost.

Jsem přesvědčena o tom, že zintenzivnění provozu letiště by snížilo znečišťování životního prostředí, avšak nevýhodou by bylo snížení plochy stávající zahrádkářské kolonie a zvýšený hluk u přilehlé obce Lahná. A opět jsme u problému s nedostatkem financí.

4 SWOT ANALÝZA

Velmi důležitou kapitolou praktické části je SWOT analýza, kterou jsem zpracovala ze studií jednotlivých oblastí Integrovaného plánu rozvoje města Břeclav. Analýzu současného stavu dopravní obslužnosti města Břeclav jsem doplnila o vlastní poznatky a vize získané studiem dané problematiky.

Podstata a strategie rozvoje dopravního systému bude spočívat v hledání možností využití jeho silných stránek, řešení slabých stránek, způsobu uplatnění příležitostí a opatření pro omezení hrozeb.

Silné stránky

- strategická poloha na rozhraní tří středoevropských zemí
- významná poloha na dálnici a železničním koridoru
- kapacitně dostačující silniční síť
- blízkost letišť mezinárodního významu (Brno, Vídeň)
- dobrá dopravní dostupnost pracovní síly
- vysoká image jižní Moravy v rámci ČR
- příliv zahraničního kapitálu (OTIS, Moraviapress)
- významná podpora přeshraniční spolupráce ze strany EU
- těžba nerostných surovin (plyn, ropa)
- lukrativní podmínky pro zemědělskou výrobu (vinařství)
- podpora a rozvoj malého a středního podnikání
- potenciál cestovního ruchu (rozvoj cyklotras)
- unikátní komplex světového kulturního dědictví UNESCO (LVA)

Slabé stránky

- přetížená místní silniční doprava
- chybějící obchvat města, tranzit přes město
- místní komunikace ve špatném stavu
- nedostatek financí na opravy dopravní infrastruktury
- odklon zájmu veřejnosti od veřejné hromadné dopravy
- nedostatečná dopravní dostupnost mezi malými obcemi
- málo využívaný turistický potenciál
- nízká klasifikace pracovních sil

Příležitosti

- napojení okresu na evropskou dopravní síť umožňující rozvoj podnikání
- blízkost trhu s Rakouskem a Slovenskem
- využití rovinatého terénu k cykloturistice a pěší turistice
- zkvalitňování dopravní sítě
- vhodné využití geografické polohy a přírodních zdrojů
- podpora rozvoje turistického ruchu a lázeňství
- rozvoj ekologické zemědělské výroby
- vzájemná spolupráce v rámci regionů
- možnost čerpání zdrojů z EU
- realizace projektů v rámci strukturálních fondů, přeshraniční spolupráce a mezinárodní spolupráce
- expanze významných firem
- rozvoj malého a středního podnikání

Hrozby

- kritická situace na komunikaci I/55 v Břeclavi ohrožující průjezdnost a bezpečnost dopravy - vysoká nehodovost
- nevybudování silničního obchvatu Břeclavi
- stav komunikací na hranici sjízdnosti s mnohými bezpečnostními závadami
- budování dopravních tepen mimo region
- ekonomická nevyužitelnost železnice pro nákladní dopravu
- nízká bezpečnost zranitelných účastníků silničního provozu
- zhoršené životní prostředí, vznik ekologické zátěže spojené s těžbou surovin a motorovou dopravou
- nedostačující flexibilita státních institucí využít všech možných zdrojů z EU
- vysídlování obyvatelstva v důsledku nízkého počtu pracovních míst
- prohlubující se depopulační vývoj a stárnutí obyvatelstva
- tržní konkurence evropských, zejména asijských výrobců
- nedostatek finančních prostředků k pokrytí nákladů na provoz dopravního systému města

5 PŘEDSTAVENÍ PROJEKTU OBCHVAT BŘECLAVÍ

Pomocí empirického šetření formou ústního rozhovoru se zástupkyní odboru rozvoje a správy Městského úřadu Břeclav paní Ing. Lenkou Raclavskou, jsem zjišťovala aktuální stav a úroveň přípravy projektu „Obchvat Břeclaví“. V průběhu spontánního rozhovoru jsem se dotazovala zejména na význam, umístění a popis připravovaného záměru. Dále mne zajímala data přípravy a osobní pohled Ing. Raclavské na realizaci plánované stavby. Získané hodnotné informace doplněné o vlastní poznatky ze studia navrženého projektu Vám představím v následujících odstavcích.

Břeclav je okresní město ležící na řece Dyji, jehož bohatá historie sahá až do pravěku. Blízkost Lednicko-Valtického areálu i množství vlastních pamětihodností předurčuje toto město turisticky atraktivnímu cíli. Břeclav je i významným železničním uzlem. Kříží se tu první a druhý tranzitní železniční koridor. Toto jihomoravské město je také důležitou silniční křižovatkou. Východně od Břeclavi vede dálnice D2, která se zde kříží se silnicí I/55 vedoucí od hranic s Rakouskem přes Uherské Hradiště do Olomouce. V Poštorné se z této komunikace odpojuje silnice I/40, která vede do Mikulova. Důvody pro výstavbu obchvatu jsou tedy zcela zřejmé.

- Hustá tranzitní doprava na již zmíněných silnicích I/40 a I/55, které vedou středem města
- Místní doprava, která ke spojení obou částí města může využít jedinou možnou trasu a to jediný most přes odlehčovací kanál řeky Dyje
- V letních měsících hustota dopravy vzrůstá i kvůli turistům, kteří přijíždějí do tohoto kraje

Nejhorší dopravní situace je v úseku, který místní obyvatelé nazývají „mezi kostely“. Popojíždění v dlouhých kolonách za kamiony, připojení z vedlejších komunikací je téměř nemožné a k tomu hustý cyklistický provoz. Takto vypadá každodenní dopravní situace v Břeclavi. Není tedy divu, že průjezd městem, který by zabral jen pár minut, se může protáhnout i na desítky minut. Část silnice I/55 je řešením této problematické situace. Nový jihovýchodní obchvat města Břeclavi tvoří úsek silnice I/55, který je dlouhý téměř 9 km a úsek silnice I/40 o délce téměř 2,5 km. Obchvat je pro výstavbu rozdělen na tři etapy, které mohou být uváděny do provozu i samostatně.

Hlavními důvody pro výstavbu obchvatu je snaha o zlepšení životní úrovně obyvatel Břeclavi, kterým hluk, exhalace a kolabující doprava znepríjemňují každodenní život. Obchvat

také umožní mimo jiné přímou obsluhu jihovýchodní průmyslové části Břeclavi a je podmínkou pro možnost vybudování logistického centra v prostoru nového průmyslového areálu v Poštorné. Realizace bude tedy velkým přínosem nejen pro řidiče, ale zejména pro místní obyvatele. Odklon tranzitní dopravy z centra města prostřednictvím nového obchvatu zajistí vyšší bezpečnost provozu i kvalitnější životní prostředí. [20]

5.1 Dopravní význam stavby

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. Silnice I/55 je významnou dopravní tepnou severojižního směru. V různých stádiích přípravy je její přestavba na komunikaci rychlostního typu.

V současné době prochází silnice I/55 zástavbou Břeclavi, a to Lidickou ulicí přes náměstí T. G. Masaryka a pokračuje přes Břeclav a Poštornou k hraničnímu přechodu do Rakouska. V Poštorné se na silnici I/55 připojuje silnice I/40 od Valtic. Další významná komunikace, silnice II/425 vedoucí na hraniční přechod se Slovenskem v Lanžhotě, peážuje po silnici I/55 a dále pokračuje středem města k podjezdu pod železniční tratí se sníženou podjezdnou výškou. Na všech těchto silnicích je vysoká intenzita cyklistické dopravy.

Realizací silničního obchvatu na silnici I/55 kolem Břeclavi dojde především k odvedení tranzitní dopravy z centra města. Zároveň bude vymístěna doprava ve směru na Lanžhot a Valtice z centra na novou přeložku. Vybudování silničního obchvatu umožní přímou obsluhu jihovýchodní průmyslové části Břeclavi.

Navržený dvoupruhový obchvat umožní v budoucnu přímé napojení výhledových aktivit (logistické centrum, přístav). Velký přínos spočívá ve výrazném zklidnění centra města se všemi dopady, tedy snížení hlukové a exhalační zátěže a především k zlepšení bezpečnosti silničního provozu. [20]

5.2 Umístění a popis stavby



Obrázek 3: Trasa návrhu obchvatu [14]

Navržený silniční obchvat obchází širokým východním obloukem město Břeclav. Na jihu se přibližně 500 metrů před místní částí Poštorná odklání od stávající silnice I/55 vedoucí k hraničnímu přechodu Reinthal, protíná borovicové monokultury a zemědělské pozemky u výrobního podniku Fosfa přibírá krátkou větev mířící od silnice I/40 Valtice-

Břeclav. Ta prochází také lesními kulturami, dále prochází okrajem bývalého hliníku, podchází bývalou výrobu keramiky a přes zemědělské pozemky míří k továrně Fosfa, kde se spojuje s hlavní trasou. Odtud se linie stavby stáčí na sever, protíná porosty lužního lesa, překračuje odlehčovací kanál Dyje, drobný tok Staré Dyje a řeku Dyji. Dále překračuje železniční trať Břeclav-Bratislava a Břeclav-Vídeň. Potom pokračuje po zemědělské půdě, krátce sepřidružuje k železniční trati Břeclav-Bratislava, následně se stáčí na severozápad, protíná zemědělské pozemky, přechází železniční trať do Přerova, stáčí se na sever a v blízkosti dálnice D2 Brno-Bratislava se napojuje na stávající silnici I/55 Břeclav-Přerov.

Počátek úpravy je v km 0,000 v blízkosti čerpací stanice na stávající silnici I/55, konec úpravy je v km 8,752 v těsné blízkosti mimoúrovňové křižovatky s dálnicí D2. Navržená trasa mimoúrovňově kříží v km 0,400 jedním mostním objektem stávající železniční trať Břeclav-Lednice, Břeclav-Valtice a železniční vlečku. Křížení je navrženo v blízkosti železniční stanice Boří les. Dále pak v km 2,500-2,600 opět jedním mostním objektem kříží trať Břeclav-Wien a Břeclav-Bratislava. V km 4,000-4,700 je trasa vedena v souběhu se stávající tratí Břeclav-Bratislava. V km 7,950 trasa kříží železniční trať Břeclav-Přerov opět mostním objektem. Celková délka obchvatu je 8,752 metrů.

Trasa silnice dále křížuje řadu stávajících komunikací. Křížení bude ve většině případů mimoúrovňové pomocí mostních objektů. K úrovňovému křížení dojde v km 1,380 s hraniční ulicí, v km 3,380 s místní komunikací a v km 5,360 se stávající polní cestou. V km 4,500 trasa obchvatu mimoúrovňově kříží silnici I/425 Břeclav-Lanžhot (pod jezdem). V tomto křížení bude vybudována větev křižovatky k propojení obou silnic. V konci úpravy bude provedeno připojení stávající silnice I/55 na novou silnici I/55. [20]

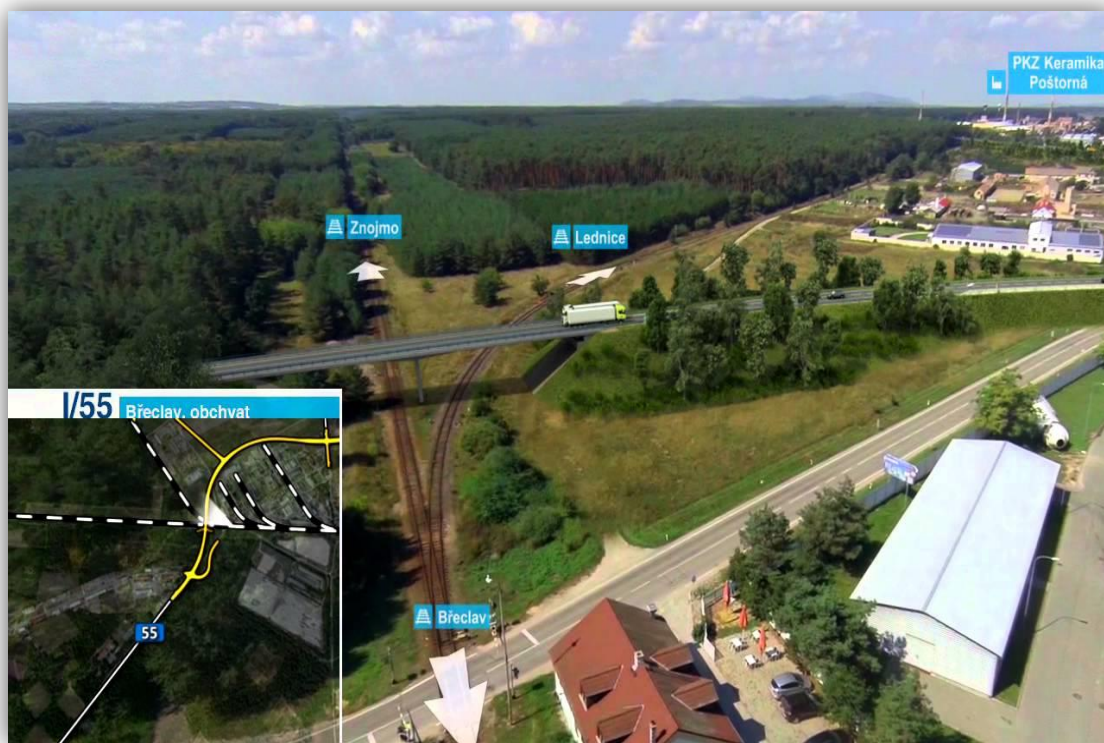
Součástí stavby je tedy i přeložka silnice I/40 v celkové délce 2, 480 metrů. Trasa odbočuje ze silnice I/55 v km 0,000, tedy km 0,763 silnice I/55, konec úpravy silnice I/40 je navržen za Poštornou, na stávající silnici I/40 v prostoru hájenky ve směru na Valtice.

5.3 Data přípravy

Na stavbu je vydáno územní rozhodnutí (04/2007). Jeho platnost byla prodloužena do dubna 2016. V současné době probíhá příprava stavebního povolení a zahájení inženýrských činností. Ředitelství silnic a dálnic vypsallo předběžné oznámení na zakázku k majetkoprávnímu vypořádání stavby. Zadání této zakázky je důležitým předpokladem pro pokračování přípravy stavby.

Předpokládá se, že obchvat bude realizován ve třech na sebe navazujících 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 [14]



Obrázek 4: Vizualizace obchvatu Břeclaví [18]

6 KATALOG NAVRHOVANÝCH PROJEKTŮ

Prostřednictvím dostupných nástrojů jsem se pokusila o zhodnocení úrovně dopravní obslužnosti okresu Břeclav se zaměřením na nejožehavější problémy v dopravě města Břeclav. Pomocí SWOT analýzy jsem navrhla některá možná řešení, napomáhající zlepšení a dalšímu rozvoji stávající dopravní situace města. V katalogu konkrétních projektů Vám představím dva způsoby, jak odlehčit dopravu z centra města a zároveň zrychlit a zkvalitnit průjezd celým dotčeným územím. Třetí variantou navrhovaného opatření, přispívající ke zlepšení dopravní infrastruktury a dalšímu hospodářskému rozvoji města je Revitalizace cukrovaru v Břeclavi.

- **Vybudování druhého komunikačního propojení z Břeclavi do Poštorné**

V souladu s dokumentem Generel dopravy města Břeclav jsem navázala na již zpracovanou analytickou část, ze které vyplývá, že nejzatíženějším úsekem komunikační sítě je průtah silnice I/55 vedoucí z Břeclavi do Poštorné. V současné době tato komunikace prochází po jediném mostě přes Starou Dyji a intenzita dopravy je cca 21 tisíc vozidel za 24 hodin. Vlivem značné intenzity dopravy se stává situace na této nejfrekventovanější komunikaci neúnosnou.

Tuto nepříznivou situaci bych řešila projektem „Vybudování druhého komunikačního propojení“, jako pokračování ulice Břetislavova souběžně s železniční tratí s vyústěním do křižovatky Hraniční a Havlíčkova. Novou komunikaci bych navrhla s jednostranným chodníkem a cyklostezkou. Tím by se tak prodloužila i ulice nábřeží Komenského. Nejdůležitějším aspektem k uskutečnění výstavby druhého komunikačního propojení, bude nutné zajistit dostatek finančních prostředků. Celkové náklady realizovaného projektu odhaduji na částku cca 200 mil. Kč. Domnívám se, že z rozpočtu města Břeclav by bylo možné financovat 15% celkových nákladů stavby, otevřenou možnost vidím v získání prostředků ze Státního fondu dopravní infrastruktury, Strukturálních fondů EU a v neposlední řadě také z krajských rozpočtů.

V případě realizace druhého komunikačního propojení z Břeclavi do Poštorné lze očekávat zmírnění intenzity dopravy na cca 7 tis. vozidel/24 hod. Nezanedbatelný přínos spatřuji také v lepší organizaci a řízení Městské hromadné dopravy a zejména ve snížení negativních vlivů na životní prostředí.

- **Rozšíření cyklistických tras**

Město Břeclav má vzhledem ke konfiguraci terénu velmi rozšířenou cyklistickou a pěší dopravu. Ve využívání cyklistické dopravy se v měřících ČR řadí na jedno z prvních míst. Páteří trasou je již zmiňovaná silnice I/55, na které byly vyznačeny cyklistické pruhy a druhou osou je ulice 17. Listopadu s pokračováním ulice J. Palacha. Městem dále procházejí nadregionální cyklotrasy Moravská stezka a Greenways a dále Liechtensteinské stezky, pokračující až do Rakouska. Tyto trasy jsou však vedeny po málo bezpečných silnicích, po místních komunikacích a po polních a lesních stezkách. Bohužel, městu chybí průřezovost a komplexní vnímání cyklistické dopravy a její dlouhodobé, integrální začlenění do všech koncepčních a strategických dokumentů.

Mým navrhovaným řešením je možnost dalšího rozšíření cyklistických komunikací s navazujícím systémem a vytvoření vhodných podmínek pro výstavbu cyklistické infrastruktury, přispívající k celkové bezpečnosti dopravy ve městě. Dalším aspektem navrhovaného řešení je nalezení alternativní cesty I/55, I/40, II/425, které jsou velice dopravně zatíženy a tudíž pro cyklisty představují časté kolizní situace. Domnívám se, že východiskem pro vedení bezpečných cyklistických tras, by bylo vhodné podél řeky Dyje, v centru podél nábrežní zdi, mimo centrum po protipovodňových hrázích. Využitím hrází se vytvoří alternativní trasa podél hlavních silnic. Neodmyslitelnou součástí by bylo vybudování lávek přes již zmíněnou řeku.

Dostačující síť kvalitních a bezpečných cyklistických stezek umožní větší využívání jízdního kola na každodenních cestách za prací, do školy, za nákupy či v rámci trávení volného času. Cyklisté nemají takový problém s hledáním parkovacích míst a s dopravními kolapsy a zácpami. Pravidelná jízda na kole je vynikající prevencí proti civilizačním chorobám.

- **Revitalizace cukrovaru – brownfields**

Z hlediska dlouhodobého vývoje a snahy o koordinovaný a udržitelný rozvoj města mne zaujala myšlenka možného využití areálu bývalého cukrovaru mezi ulicemi Národních Hrdinů, U Stadionu a řekou Dyje.

Dle mého osobního pohledu se jeví tento objekt jako jeden z nejvhodnějších urbánních brownfields. V trase ulice Národních Hrdinů v současné době prochází hlavní dopravní tah silnice I/55, navržený jako obchvat města. Kvalitní dopravní obslužnost tohoto území je možné dosáhnout realizací dopravního propojení přes řeku Dyji a to přemostěním na ulici Sovadinovu. Po vybudování sítě technického vybavení, komunikací a veřejných ploch

vzniknou smíšené prostory, skýtající další možnosti rozvoje komerčních aktivit, bydlení, příp. umístění nových objektů městského centra. Neméně významný přínos spatřuji také v rozšíření rozvojových aktivit, které mohou příznivě ovlivnit počet pracovních příležitostí stávající průmyslové zóny v centru města.

Co se týče výše celkových nákladů případné revitalizace areálu, odhaduji částku na cca 80 mil. Kč. Vzhledem k vysoké investiční náročnosti tohoto projektu je nejdůležitějším předpokladem efektivní využití současných finančních možností rozpočtu města Břeclav. Neodmyslitelnou součástí financování by se staly zdroje využitelné z Evropských fondů a v neposlední řadě také zapojení soukromých investorů.

ZÁVĚR

Mým hlavním cílem v bakalářské práci bylo provést analýzu úrovně dopravy a dopravní obslužnosti okresu Břeclav. Vzhledem ke strategické poloze města Břeclav jsem se rozhodla charakterizovat a zhodnotit možnosti rozvoje dopravního systému přímo v tomto okresním městě. A to jak z hlediska kvality životní úrovně a spokojenosti místních obyvatel, tak z pohledu zmírnění negativních vlivů na životní prostředí.

Zvolila jsem postup, při kterém jsem čerpala informace z dosažitelných knižních, internetových zdrojů a také z programových dokumentů rozvoje města Břeclav. Pomocí těchto informací jsem zmapovala současný stav dopravy v Břeclavi a definovala jeho nejzávažnější problémy, související s enormním nárůstem motorizace.

Nejvýznamnějším krokem ke zlepšení dopravní sítě vidím právě v realizaci silničního obchvatu na silnici I/55 kolem Břeclavi, díky které by došlo především k odvedení tranzitní dopravy z centra města a zároveň přesměrování dopravy na Lanžhot a Valtice na novou přeložku. Vybudování silničního obchvatu by umožnilo efektivnější obsluhu jihovýchodní průmyslové části Břeclavi a přímé napojení výhledových aktivit v podobě logistického centra, případně přístavu. Významným atributem jeho výstavby by bylo výrazné zklidnění centra města, snížení hlukové a exhalační zátěže a celkové zlepšení bezpečnosti silničního provozu.

Neméně významným aspektem pro zlepšení dopravní obslužnosti je mé zjištění, že je nutné dosáhnout zvýšení podílu cyklistické dopravy a její integraci do celkového dopravního systému a tím částečně snížit počet automobilů v centru města. Rozvoj kvalitní sítě cyklotras je ovšem možný za předpokladu plánované, dlouhodobé koncepce. Alfou a omegou pro její rozvoj je dostatek financí. Ty se dají získat nejen ze Státního fondu dopravní infrastruktury, ale také ze Strukturálních fondů EU a z rozpočtů krajů.

V případě naplnění alespoň části těchto klíčových opatření, by došlo ke zviditelnění dopravního tranzitu, které město poskytuje a zároveň by bylo možné napojení na evropské sítě a vazby. Tato dispozice je navíc umocněna příhraniční polohou města a možností jeho začlenění do celoevropského dopravního systému.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

Tištěné publikace

- [1]EISLER, Jan, Jaromír KUNST a František ORAVA. *Ekonomika dopravního systému*. 1. vyd. Praha: Oeconomica, 2011, 284 s. ISBN 978-80-245-1759-9.
- [2]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.
- [3]KADEŘÁBKOVÁ, Jaroslava, Pavel MATES a René WOKOUN. *Úvod do regionálních věd a veřejné správy*. 4. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2004, 447 s. ISBN 80-86473-80-5.
- [4]KLEPRLÍK, Jaroslav. *Silniční doprava*. 1.vyd. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2011, 158 s. ISBN 978-80-7395-451-2.
- [5]KYNCL, Jan. *Historie dopravy na území České republiky*. 1. vyd. Praha: Vladimír Kořínek, 2006, 146 s. ISBN 80-903184-9-5.
- [6]MOJŽÍŠ, Vlastislav, Milan GRAJA a Pavel VANČURA. *Integrované dopravní systémy*. 1. vyd. Praha: Powerprint, 2008, 115 s. ISBN 978-80-904011-0-5.
- [7]PŘIBYL, Pavel. *Inteligentní dopravní systémy a dopravní telematika*. 1. vyd. Praha: Vydavatelství ČVUT, 2005, 182 s. ISBN 80-01-03122-5.
- [8]RUSHTON, Alan, Phil CROUCHER a Peter BAKER. *The handbook of logistics&distributionmanagement*. 5th ed. London: KoganPage, 2014, 689 s. ISBN 978-0-7494-6627-5.
- [9]SOUKUP, Jan. *Motivační rozhovory v praxi*. 1. vyd. Praha: Portál, 2014, 150 s. ISBN 978-80-262-0607-1.
- [10]ZELENÝ, Lubomír. *Osobní přeprava*. 1. vyd. Praha: ASPI, 2007, 351 s. ISBN 978-80-7357-266-2.
- [11]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.
- [12]ZVÁRA, Karel. *Základy statistiky v prostředí R*. 1. vyd. Praha: Karolinum, 2013, 259 s. ISBN 978-80-246-2245-3.

Internetové zdroje

[13] Český statistický úřad. [online]. [cit. 2015-04-03]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/sldb/o_scitani

[14] Česká televize. [online]. [cit. 2015-05-02]. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/>

[15] INTEGROVANÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM JIHOMORAVSKÉHO KRAJE. [online]. [cit. 2015-03-22]. Dostupné z: <http://www.idsjmk.cz/>

[16] KNIHOVNA UNIVERZITNÍHO KAMPUSU. [online]. [cit. 2015-04-03]. Dostupné z: https://kuk.muni.cz/animace/eiz/Reserse/reserse_teorie.html

[17] Města a obce. [online]. [cit. 2015-05-02]. Dostupné z: <http://mesta.obce.cz/>

[18] Ministerstvo dopravy České republiky. [online]. [cit. 2015-03-22]. Dostupné z: <http://www.mdcz.cz/>

[19] Slovákko. [online]. [cit. 2015-04-02]. Dostupné z: <http://www.slovacko.cz/>

Ostatní zdroje

[20] Rozhovor se zástupkyní odboru rozvoje a správy Městského úřadu Břeclav paní Ing. Lenkou Raclavskou

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

MHD	Městská hromadná doprava
ČSAD	Česká státní autobusová doprava
JMK	Jihomoravský kraj
IDS	Integrovaný dopravní systém
LVA	Lednicko – valtický areál
SO	Správní obvod
ORP	Obec s rozšířenou působností
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
NUTS II	Regiony soudržnosti
MPSV	Ministerstvo práce a sociálních věcí
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
ČSÚ	Český statistický úřad
MěÚ	Městský úřad
RIS	Regionální informační servis
GIS	Geografický informační systém
EU	Evropská unie
TEN-T	Trans-European Transport Network in field of Transport
I/40, I/55	Silnice I. třídy číslo 40, 55
SLDB	Sčítání lidu, domů a bytů

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1: Poloha okresu Břeclav	35
Obrázek 2: Poloha okresu Břeclav SO ORP	35
Obrázek 3: Trasa návrhu obchvatu	50
Obrázek 4: Vizualizace obchvatu Břeclaví	51

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1: Bilance pohybu obyvatel v JMK a okresu Břeclav, 2013	36
Tabulka 2: Demografický vývoj obyvatelstva v ORP	36
Tabulka 3: Přehled trhu práce v okrese Břeclav, 2014	38
Tabulka 4: Přehled školských a zdravotnických institucí, 2013	40
Tabulka 5: Vzdělanostní struktura obyvatelstva SO ORP, 2011	40
Tabulka 6: Stávající základní silniční komunikační systém města	42
Tabulka 7: Síť linek MHD v Břeclavi, 2014.....	43

SEZNAM GRAFŮ

Graf 1: Věková struktura obyvatelstva ve městě Břeclav	37
---	----