

Analýza dopravní obslužnosti okresu Hodonín

Adriana Chludilová

Bakalářská práce
2015



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva
akademický rok: 2014/2015

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Adriana Chludilová**
Osobní číslo: **M120166**
Studijní program: **B6208 Ekonomika a management**
Studijní obor: **Management a ekonomika**
Forma studia: **prezenční**

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

Zásady pro vypracování:

Úvod

Definujte cíle práce a použité metody zpracování práce.

I. Teoretická část

- Uvedte základní teoretické pojmy týkající se dopravy.
- Představte dotčenou legislativu tématu.

II. Praktická část

- Popište geografii a socioekonomickou charakteristiku okresu Hodonín.
- Provedte analýzu dopravní obslužnosti okresu Hodonín.
- Sestavte SWOT analýzu na základě výše uvedených analýz.
- Navrhněte opatření pro zlepšení dopravní obslužnosti okresu Hodonín.

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.

HUTTON, Barry. *Planning sustainable transport*. 1st ed. London: Routledge, 2013, 430 p. ISBN 978-1-84971-391-7.

KADEŘÁBKOVÁ, Jaroslava et al. *Úvod do regionálních věd a veřejné správy*. 2., rozš. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008, 455 s. ISBN 978-80-7380-086-4.

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

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 připouští-li tak licenční smlouva uzavřená mezi mnou a Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně s tím, že vyrovnání případného přiměřeného příspěvku na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše) bude rovněž předmětem této licenční smlouvy;
- beru na vědomí, že pokud bylo k vypracování diplomové/bakalářské práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tedy pouze k nekomerčnímu využití), nelze výsledky diplomové/bakalářské práce využít ke komerčním účelům;
- beru na vědomí, že pokud je výstupem diplomové/bakalářské práce jakýkoliv softwarový produkt, považují se za součást práce rovněž i zdrojové kódy, popř. soubory, ze kterých se projekt skládá. Neodevzdání této součásti může být důvodem k neobhájení práce.

Prohlašuji,

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

Ve Zlíně 12.5.2015

.....
podpis diplomanta

ABSTRAKT

Bakalářská práce se zabývá analýzou dopravní obslužnosti okresu Hodonín. Teoretická část je zaměřena na obecné informace o dopravě, základní pojmy týkající se dopravy a legislativní rámec České republiky v oblasti dopravy. Dále jsou zde popsány instituce působící v dopravě a strategické dokumenty České republiky. Praktická část je zaměřena na analýzu současného stavu dopravní obslužnosti podle jednotlivých druhů dopravy. Klíčovým prvkem praktické části je dotazníkové šetření. Hlavním cílem dotazníkového šetření je zjistit spokojenost obyvatel okresu Hodonín s dopravní obslužností. Na základě informací zjištěných v předchozí části je sestavena SWOT analýza. V závěru práce jsou popsány návrhové projekty pro zlepšení dopravní obslužnosti okresu Hodonín.

Klíčová slova: doprava, dopravní obslužnost, veřejná doprava, silniční doprava, železniční doprava, vodní doprava, letecká doprava, integrovaný dopravní systém, SWOT analýza.

ABSTRACT

Bachelor work deals with analysis of transporting services for Hodonín district. The theoretical part is focused on general information about transportation, basic concepts related to transport and legislative framework of Czech Republic in the field of transport. Institutions operating in transport and strategic documents of the Czech Republic are described further. The practical part is focused on analysis of the current state of transport services by various types of transport. The questionnaire survey is the key element of the practical part. The main aim of the survey is to find out satisfaction of inhabitants from Hodonín district with transport services. Subsequently there is assembled SWOT analysis which is based on information gained in the previous section. In the conclusion are described projects to improve transport services in Hodonín district.

Keywords: transport, transport services, public transport, road transport, rail transport, water transport, air transport, integrated transport systém, SWOT analysis.

Ráda bych poděkovala panu doc. RNDr. Oldřichu Hájkovi, Ph.D., vedoucímu mé bakalářské práce za odborné vedení, cenné rady, připomínky a pomoc při tvorbě bakalářské práce.

Dále bych chtěla poděkovat mé rodině za trpělivost, podporu a pomoc, kterou mi poskytovali v průběhu tvorby bakalářské práce a celého studia.

OBSAH

ÚVOD	9
CÍLE A METODY ZPRACOVÁNÍ PRÁCE	10
I TEORETICKÁ ČÁST	12
1 ÚVOD DO DOPRAVY	13
1.1 ZÁKLADNÍ POJMY	13
1.1.1 Doprava.....	13
1.1.2 Dopravce	13
1.1.3 Dopravní cesta.....	13
1.1.4 Dopravní prostředek	13
1.1.5 Dopravní obslužnost	14
1.1.6 Integrované dopravní systémy (IDS).....	14
2 DRUHY DOPRAVY	16
2.1 KLASIFIKACE DRUHŮ DOPRAVY	16
2.2 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA	16
2.2.1 Technická základna železnic	17
2.2.2 Instituce působící v železniční dopravě	18
2.3 SILNIČNÍ DOPRAVA.....	18
2.3.1 Kategorie pozemních komunikací v České republice	19
2.3.2 Druhy silničních vozidel	19
2.3.3 Instituce působící v silniční dopravě	19
2.4 LETECKÁ DOPRAVA.....	20
2.4.1 Infrastruktura letecké dopravy	21
2.4.2 Instituce působící v letecké dopravě.....	21
2.5 VODNÍ DOPRAVA	22
2.5.1 Infrastruktura vodní dopravy.....	22
2.5.2 Instituce působící ve vodní dopravě	23
2.6 MĚSTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA.....	23
2.7 CYKLISTICKÁ DOPRAVA	24
3 LEGISLATIVNÍ ÚPRAVA	25
3.1 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA	25
3.2 SILNIČNÍ DOPRAVA.....	26
3.3 LETECKÁ DOPRAVA.....	27
3.4 VODNÍ DOPRAVA.....	27
4 STRATEGICKÉ DOKUMENTY.....	29
4.1 STRATEGIE EVROPA 2020 A NÁRODNÍ PROGRAM REFORM, EVROPSKÁ POLITIKA SOUDRŽNOSTI.....	29
4.2 BÍLÁ KNIHA.....	30
4.3 POLITIKA TRANSEVROPSKÝCH DOPRAVNÍCH SÍTÍ TEN-T	30
4.4 DALŠÍ STRATEGIE DOPRAVY	30
II PRAKTICKÁ ČÁST	31
5 CHARAKTERISTIKA OKRESU HODONÍN	32

5.1	ÚZEMÍ.....	32
5.2	OBYVATELSTVO	34
5.3	NEZAMĚSTNANOST.....	34
5.4	PRŮMYSL A ZEMĚDĚLSTVÍ	34
5.5	ŠKOLSTVÍ A ZDRAVOTNICTVÍ.....	35
5.6	KULTURA A CESTOVNÍ RUCH.....	36
6	SOUČASNÝ STAV JEDNOTIVÝCH DRUHŮ DOPRAVY.....	37
6.1	SILNIČNÍ DOPRAVA.....	37
6.1.1	Autobusová doprava	39
6.1.2	Městská hromadná doprava	41
6.1.3	Obchvat Hodonín – I/51.....	42
6.2	ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA.....	43
6.3	VODNÍ DOPRAVA	44
6.3.1	Bařův kanál	44
6.4	LETECKÁ DOPRAVA.....	46
6.5	CYKLISTICKÁ DOPRAVA	47
7	IDS JMK V OKRESE HODONÍN	48
7.1	TARIFY	48
8	DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ	50
9	SWOT ANALÝZA DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI OKRESU HODONÍN.....	55
9.1	SILNÉ STRÁNKY.....	55
9.2	SLABÉ STRÁNKY.....	55
9.3	PŘÍLEŽITOSTI	56
9.4	HROZBY.....	56
10	OPATŘENÍ PRO ZLEPŠENÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI.....	57
10.1	OPATŘENÍ V OBLASTI ROZVOJE VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVY	57
10.2	OPATŘENÍ V OBLASTI DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY	57
	ZÁVĚR.....	59
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	60
	SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK.....	62
	SEZNAM OBRÁZKŮ.....	63
	SEZNAM TABULEK	64
	SEZNAM GRAFŮ.....	65
	SEZNAM PŘÍLOH.....	66

ÚVOD

Doprava vždy hrála v životě obyvatel důležitou roli, provází lidstvo od samotného vzniku. V současné době představuje součást našeho každodenního života, využíváme ji především za účelem dostat se do zaměstnání, školských a zdravotnických zařízení, k orgánům veřejné moci, rekreací či k přepravě zboží. Rozvoj osobní i nákladní dopravy neustále roste, jednotlivé druhy dopravy však odlišným tempem.

Základní dopravní obsluha území veřejnou dopravou je považována za součást základních sociálních práv každého občana Evropské unie. Úroveň dopravní obslužnosti závisí na poloze obce v rámci dopravní sítě a velikosti obce. Malá populační velikost obsluhovaných obcí podmiňuje malou ekonomickou efektivitu spojů. Snaha o zvýšení rentability však vede ke snížení počtu málo využívaných spojů a tím dochází ke snížení nabídky a celkové kvality dopravní obslužnosti. Důsledkem je využití jiného druhu dopravy, zejména automobilové, což vystihuje problém současné doby, tedy upřednostňování individuální silniční dopravy před veřejnou hromadnou dopravou. Individuální automobilová doprava má však negativní vliv na plynulost provozu, životní prostředí, zdraví obyvatel, ale také svým působením ohrožuje vývoj veřejné dopravy. Z těchto důvodů je nutné vyřešit nedostatky veřejné hromadné dopravy, aby se stala dostatečně silným konkurentem dopravy individuální.

Jako sledované území, ve kterém je prováděna analýza, byl zvolen okres Hodonín, třetí populačně největší okres Jihomoravského kraje. Tento okres je vymezen třemi obcemi s rozšířenou působností, kterými jsou Hodonín, Kyjov a Veselí nad Moravou. Zde patří mezi největší problémy týkající se dopravy zatížení města Hodonín tranzitní a individuální silniční dopravou, špatná kvalita některých místních komunikací a nedostatečná provázanost linek mezi železniční a silniční dopravou. V práci zhodnotím jednotlivé druhy dopravy, zanalyzuji požadavky obyvatel a navrhu řešení pro rozvoj dopravní obslužnosti tohoto okresu v dalších letech.

CÍLE A METODY ZPRACOVÁNÍ PRÁCE

Cíle práce

Hlavním cílem mé bakalářské práce je podrobná analýza dopravní obslužnosti obcí patřících pod okres Hodonín.

Hlavní cíl obsahuje 3 dílčí cíle:

1. Na základě zjištěných údajů a analýzy současné nabídky poskytovatelů veřejné dopravy zhodnotit využití jednotlivých druhů dopravy v okrese Hodonín.
2. Na základě dotazníkového šetření zhodnotit spokojenost obyvatel okresu Hodonín s dopravní obslužností.
3. Na základě zjištěných údajů ze SWOT analýzy zhodnotit současnou situaci a navrhnout možná řešení rozvoje veřejné dopravy v souladu s potřebami místních obyvatel.

Metody práce

Tato úvodní kapitola se zabývá metodami práce nezbytné pro vypracování praktické části bakalářské práce. Mezi použité metody v mé práci patří rešerše, dotazník, metody popisné statistiky a SWOT analýza.

Rešerše

Rešerší nazýváme proces vyhledávání informací o určité problematice na základě předem zadaného dotazu. Pojem rešerše také označuje výsledný soupis vyhledaných informací. Požadované rešerše mohou být jednorázové i opakované, spojené se systematickým monitoringem.

K realizaci rešerší je využíváno několik desítek veřejných, interních, soukromých i jiných databází, rejstříků a indexů v elektronické nebo tištěné podobě. [15]

Dotazník

Dotazování je nejběžnější a nejčastější využívanou metodou založenou na výpovědích lidí. Nástroje, které se opírají o výpovědi respondentů, se označují jako techniky dotazovací. Jednotlivé dotazovací techniky rozlišujeme podle řady kritérií, mezi které patří stupeň standardizace, počet respondentů, forma osobní a neosobní, počet témat a jestli je prováděno jednorázově nebo opakovaně. V dotazníku mohou být použity otázky uzavřené, otevřené a polootevřené. Uzavřené otázky mají předem stanoveny varianty odpovědi, které by

měly být správně připraveny, aby nenutily respondenta přiklonit se k odpovědi, která mu ne zcela vyhovuje. Uzavřené otázky jsou často používány pro svou jednoduchost, kvalitativní stejnorodost odpovědí a snadné zpracování. Otevřené otázky nepředkládají dotazovanému respondentovi žádnou variantu odpovědi předem a je jen na něm, jakou odpověď zvolí. Polootevřené otázky představují spojení otevřených otázek s uzavřenými. Pokud si respondent nevybere z nabídky předem daných odpovědí, má možnost doplnit svou alternativu. [11]

Metody popisné statistiky

Popisná statistika zjišťuje a sumarizuje informace. Účelem je přehledně zpřístupnit data graficky, tabulkově a výpočtem různých charakteristik tak, aby byly dobře patrné jejich statistické vlastnosti a umožnilo se také srovnání různých podskupin dat a kategorií, které jsou předem známy, nebo je výzkumník vytváří v průběhu analýzy dat. [3]

SWOT analýza

Tato moderní metoda je v evropských podmínkách jich běžně používaná v oblasti státní správy a územní samosprávy v regionálním rozvoji a plánování. SWOT analýza je zkratkou anglických slov strenght, weakness, opportunities a threats, což v překladu znamená síla (silné stránky), slabost (slabé stránky), příležitost (možnosti) a ohrožení (hrozby).

Podstatou této metody je odhalení a současně vzájemné porovnání vnitřních silných a slabých stránek zkoumaného objektu, dále také možností a hrozeb, které na něj působí zvenčí. Smysl SWOT analýzy spočívá v akceptování silných stránek a odstraňování slabých stránek, čímž se zvyšuje pravděpodobnost budoucí realizace příhodných možností a naopak se omezuje dopad hrozeb. [5]

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 ÚVOD DO DOPRAVY

Doprava patří k nejdynamičtěji se rozvíjejícím oborům lidské činnosti. Doprava má rostoucí význam v každodenním životě obyvatel, kteří ji využívají za účelem přepravit se do zaměstnání, za studiem, za svými blízkými anebo za volnočasovými aktivitami. Pro tento důvod se nejčastěji řeší problémy aplikačního charakteru, kterým je například dopravní obslužnost venkova či vliv dálnic na rozvoj sídel a regionů. [8]

Kromě přemísťování osob doprava také zajišťuje přepravu surovin, materiálů a polotovarů do výrobních podniků a vyrobených produktů do konečné nebo výrobní spotřeby. [1]

1.1 Základní pojmy

1.1.1 Doprava

Doprava je úmyslný pohyb dopravních prostředků po dopravních cestách nebo činnost dopravních zařízení. Doprava je odvětvím národního hospodářství, které zajišťuje a uskutečňuje přemísťování osob a věcí. [26]

1.1.2 Dopravce

Dopravcem je provozovatel dopravy respektive dopravních prostředků, který uskutečňuje přemísťovací činnost v prostoru a čase. Může jím být provozovatel dopravy osobní i nákladní, veřejné i smluvní neveřejné a to v dopravě silniční, drážní (dráhy železniční, tramvajové, trolejbusové, lanové) a dále také dopravy letecké nebo vodní. [10]

1.1.3 Dopravní cesta

Dopravní cesta je část prostoru určená nebo vymezená pro dopravu. Lze ji rozdělit podle druhů dopravy nebo dalších charakteristik dopravní cesty. Pozemní komunikace lze rozdělit na dálnice, silnice, místní a účelové komunikace, dráhu pak na tratě celostátní, regionální, vlečky a dráhy speciální. Leteckou dopravu podle typu vzdušného prostoru, ve kterém je realizována a vodní podle povoleného ponoru vodní cesty a klasifikačních tříd. [10]

1.1.4 Dopravní prostředek

Dopravním prostředkem je prostředek, jehož pohybem se uskutečňuje doprava. Technickým dopravním prostředkem mohou být vozidla (automobily, motocykly, vagóny, lokomotivy, jízdní kola), letadla (vrtulníky, balóny, padáky, vznášedla), plavidla (lodě, vory, po-

norky), zdvihadla (výtahy, lanovky, eskalátory) a produktovody (vodovody, plynovody, ropovody aj.). Dále mohou být dopravní prostředky poháněné zvířecí silou, například koně (koňský povoz nebo kočár) a psí spřežení. [7]

1.1.5 Dopravní obslužnost

Dopravní obslužnost je zajišťování dopravních potřeb občanů na území kraje nebo státu ve veřejném zájmu. Je potřeba vytvořit spravedlivé tržní prostředí v konkurenci mezi železniční, silniční, leteckou a vodní dopravou, hromadnou dopravou osob a individuální automobilovou dopravou. [13]

1.1.6 Integrované dopravní systémy (IDS)

Integrované dopravní systémy vznikají především v okolí velkých měst. Jejich hlavním cílem je zajistit díky efektivní spolupráci všech dostupných druhů dopravních prostředků konkurenceschopnost hromadné dopravy vůči dopravě individuální. Aby obyvatelé upřednostňovali hromadnou dopravu před individuální automobilovou, musí být nabídnuty výhodné podmínky.

Do integrovaných systémů je zapojena městská hromadná doprava, železniční a regionální autobusová doprava. [13]

Znaky IDS - integrované dopravní systémy mají pět základních znaků, mezi které patří jednotný odbavovací systém, jednotný přepravní řád a jednotné přepravní podmínky, jednotný tarifní systém, jednotný informační systém, racionalizace přepravních a dopravních toků a výkonů. [9]

Dopravní systém musí zajistit, aby byly všechno počátky a konce tras přístupné.¹ [4]

Integrované dopravní systémy v České republice

- Pražská integrovaná doprava (PID)
- Integrovaný dopravní systém Moravskoslezského kraje (ODIS)
- Zlínská integrovaná doprava (ZID)
- Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje (IDS JMK)

¹ The transport system must ensure that all origins and destinations are accessible.

- Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje (IDSOK)
- Integrovaná doprava Plzeňska (IDP)
- Integrovaný dopravní systém České Budějovice (IDS ČB)
- Integrovaný dopravní systém Tábor (IDS TA)
- Dopravní integrovaný systém Královehradeckého a Pardubického kraje (VYDIS)
- Jablonecký regionální integrovaný dopravní systém (JARIS)
- Integrovaný dopravní systém Karlovarského kraje (IDOK)
- Integrovaná regionální doprava Náchodsko a Rychnovsko (IREDO)
- Integrovaný dopravní systém Ústeckého kraje (IDS ÚK)

V současné době je většinová část České republiky pokryta integrovanými dopravními systémy, což má pozitivní dopad na dopravní obslužnost. Jediný kraj Vysočina nemá svůj vlastní integrovaný dopravní systém, ale část jeho území pokrývá Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje (IDS JMK) a Integrovaná regionální doprava Náchodska a Rychnovska (IREDO). Okres Hodonín patří do integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje (IDS JMK). [11]

2 DRUHY DOPRAVY

Druhy dopravy je možné členit z několika různých hledisek.

2.1 Klasifikace druhů dopravy

- **Podle prostředí** – pozemní, podzemní, vodní, vzdušná a meziplanetární - výzkumná
- **Podle dopravních cest** – silniční - motorová, cyklistická, pěší, kolejová – železniční, městské dráhy (tramvaj, metro), lodní – říční, námořní, letecká, potrubní, dopravníková, lanovková a další
- **Podle formy organizace** – v klidu – parkování a odstavné plochy, v pohybu – veškerý pohyb dopravních prostředků
- **Podle pravidelnosti** – pravidelná a nepravidelná
- **Podle intenzity dopravy v časovém období** – dopravní špička, dopravní sedlo a noční provoz
- **Podle územního rozdělení** – mezistátní, vnitrostátní, příměstská, městská, místní a kyvadlová
- **Podle uspokojování přepravních potřeb** – pro potřeby vlastní nebo pro potřeby cizí
- **Podle dopravních prostředků** – pěší, cyklistická, motocyklová, automobilová, autobusová, trolejbusová, tramvajová, železniční, vrtulníková, letecká individuální a hromadná, lodní individuální a hromadná [12]

2.2 Železniční doprava

Železnice patří k nejvýznamnějším dopravním oborům, a to i navzdory tomu, že je řazena mezi staré dopravní obory. Vlakový provoz se stal postupně nejrychlejším a nejsnadnějším prostředkem pro spojení s okolním světem. Místa, kam vedly koleje, zaznamenávala rychlý hospodářský růst.

Síť světových železnic je v současné době soustředěna do několika regionů. V první řadě do evropského a amerického, ve druhé řadě pak do dalších šesti regionů, kterými jsou: jižní Asie, východní Asie, Austrálie, jižní Afrika, východní Argentina, pobřeží oblasti Brazílie. Podle hustoty železniční sítě rozlišujeme tyto základní stupně:

velmi hustá síť – západní a střední Evropa

řidší síť – rozsáhlé a méně osídlené oblasti USA, Ruska a Kanady

řidká síť – africké a asijské země

Dopravní infrastruktura železniční sítě v České republice

Patří mezi jednu z nejhustších železničních sítí v Evropě. V současné době je provozní délka tratí v České republice 9 614 km. Vytížení železničních tratí je však nerovnoměrné, jelikož přibližně 50 % přeprav je realizováno na 15 % tratí.

Kategorie železničních drah

Dráha celostátní – slouží mezistátní a celostátní veřejné železniční dopravě, je tak i označena.

Dráha regionální - je dráha regionálního nebo místního významu. Slouží veřejné železniční dopravě a je zaústěna do celostátní nebo jiné regionální dráhy.

Vlečka - dráha, která slouží k vlastní potřebě provozovatele nebo jiného podnikatele. Je zaústěna do celostátní nebo regionální dráhy. [13]

2.2.1 Technická základna železnic

Technickou základnu rozdělujeme do dvou částí a to stabilní, kam řadíme všechny dopravní cesty a druhou částí je mobilní, která obsahuje kolejové vozidla.

Dráhu neboli stabilní část železnic tvoří železniční svršek a spodek, železniční přejezdy, sdělovací zařízení, zabezpečovací zařízení, elektrická zařízení, zařízení pro měření, údržbu a opravy dráhy, budovy a pozemky. [12]

Železniční koridory v České republice

I. železniční koridor: (Berlín - Dresden) – Děčín – Praha – Česká Třebová – Brno – Břeclav – (Wien / Bratislava - Budapest).

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

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

IV. železniční koridor: (Stockholm – Dresden) – Děčín – Praha – Tábor - Veselí nad Lužnicí – ČESKÉ Budějovice - Horní Dvořiště – (Linz – Salzburg – Ljubljana – Rijeka – Zagreb). [2]

2.2.2 Instituce působící v železniční dopravě

Ministerstvo dopravy – rozhoduje o zařazení železniční dráhy do kategorie nebo o změně kategorie dráhy. Dále také o zrušení celostátní nebo regionální dráhy po dohodě s Ministerstvem obrany.

Drážní úřad – je podřízen ministerstvu dopravy. Vykonává na dráze železniční působnost s výjimkou věcí, ve kterých rozhoduje Ministerstvo dopravy nebo obce.

Drážní inspekce – byla zřízena jako organizační složka státu. Plní funkci nezávislého národního orgánu pro odborné řešení příčin a okolností mimořádných událostí. Dále zjišťuje nedostatky ohrožující bezpečnost provozování dráhy nebo drážní dopravy a jejich příčiny. Vyžaduje odstraňování a nápravu nedostatků.

Správa železniční dopravní cesty – hospodaří s majetkem státu, který tvoří zejména železniční dopravní cesta. Plní funkci vlastníka dráhy. Zajišťuje provozování, provozuschopnost, modernizace a rozvoj železniční dopravní cesty. SŽDC přiděluje kapacitu dopravní cesty na dráze celostátní a regionální ve vlastnictví České republiky.

České dráhy, a. s. – tato instituce je dominantním provozovatelem železniční dopravy v České republice.

Sdružení železničních společností – sdružuje externí dopravce, kteří působí v České republice. V osobní dopravě zajišťují dopravu na vlastních či pronajatých tratích regionálního významu, dále také plánují vstup do dálkové dopravy. [13]

2.3 Silniční doprava

Silniční neboli automobilová doprava patří k nejmladším, velmi rychle se rozvíjejícím oborům dopravy. Dříve byla silniční doprava považována převážně za doplňkovou k železniční dopravě.

2.3.1 Kategorie pozemních komunikací v České republice

Dálnice – pozemní komunikace, která je určena pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly. V české republice je přístupná pouze silničním motorovým vozidlům, jejichž rychlost je vyšší než 80km/h.

Silnice – veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a zvláštními vozidly. Silniční síť vytvářejí všechny silnice společně. Podle určení a dopravního významu se silnice dělí do tří tříd: silnice I. třídy jsou určeny především pro mezistátní a dálkovou dopravu. Může být vystavěna jako rychlostní silnice. Silnice II. třídy jsou určeny k dopravě mezi většími obcemi. Silnice III. třídy slouží k vzájemnému spojení nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace.

Místní komunikace – veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží místní dopravě. Může být vystavěna jako rychlostní místní komunikace, která je určena pro rychlou dopravu a přístupná pouze silničním motorovým vozidlům. Místní komunikace rozdělujeme do čtyř tříd. Místní komunikací I. třídy je zejména rychlostní místní komunikace. Místní komunikace II. třídy je dopravně významná sběrná místní komunikace s omezením přímého připojení sousedních nemovitostí. Místní komunikací III. třídy je obslužná místní komunikace a poslední komunikací je místní komunikace IV. třídy, která je nepřístupná provozu silničních motorových vozidel, nebo na níž je umožněn smíšený provoz, například chodníky, cyklostezky a obytné zóny.

Účelová komunikace – pozemní komunikace sloužící ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků nemovitostí, nebo k jejich spojení s ostatními pozemními komunikacemi. Také mohou sloužit k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků. Tyto komunikace dělíme na veřejně přístupné a veřejně nepřístupné.

2.3.2 Druhy silničních vozidel

Mezi základní druhy silničních vozidel řadíme motocykly, osobní automobily, autobusy, nákladní automobily, speciální vozidla (autojeřáb), přípojná vozidla a ostatní silniční vozidla. [6]

2.3.3 Instituce působící v silniční dopravě

Mezinárodní silniční unie (IRU – International Road Transport Union) – sdružuje zhruba 150 členů, kterými jsou národní organizace dopravců a celá řada členů přidružených (například výrobci vozidel).

Rada pro nákladní dopravu a Rada pro osobní dopravu – tyto rady reprezentují vrcholné orgány Mezinárodní silniční unie.

Mezinárodní silniční federace (IRF- International Road Federation) – věnuje se oblasti silničního hospodářství.

Stálé mezinárodní sdružení kongresů (AIPCR – L'Association Internationale Permanente des Congrès de la Route) – tato organizace má celosvětovou působnost. Charakter této organizace je smíšený, členy jsou vlády více než 60 států, mezi ně patří i Česká republika, dále také veřejné instituce, právnické a soukromé osoby.

ČESMAD BOHEMIA – instituce, která je nejreprezentativnějším sdružením veřejných a závodových dopravců v mezinárodní nákladní a osobní silniční dopravě v České republice. Jejím cílem je přispívat k podpoře, rozvoji a prosperitě mezinárodní i vnitrostátní silniční dopravy a prosazovat zájmy provozovatelů silniční veřejné dopravy.

Sdružení autodopravců Čech a Moravy (SAČM) – je zaměřeno na vnitrostátní nákladní dopravu, mezinárodní nákladní dopravu, autobusovou dopravu, taxislužbu a zasílatelství.

Asociace dopravních, spedičních a servisních firem Čech, Moravy a Slezska (ADSSF)

Asociace dopravních, spedičních a servisních firem středních Čech (ADSSS) – předmětem ADSSF a ADSSS je hájení profesních i specifických zájmů svých členů a podílení se na tvorbě právních předpisů.

Ředitelství silnic a dálnic ČR – předmětem této instituce je výkon vlastnických práv státu k nemovitostem tvořícím dálnice a silnice I. třídy. Zabezpečuje jejich správu, údržbu, opravy, výstavby a modernizace. Je státní příspěvkovou organizací, zřízenou Ministerstvem dopravy.

2.4 Letecká doprava

Letecká doprava je považována za jedno z nejdynamičtěji rostoucí odvětví dopravy. Je nedílnou součástí moderní světové ekonomiky, působí na její růst a je jím také zpětně ovlivňována. Výhodami u letecké dopravy je především rychlost, pohodlí, kvalita, spolehlivost a bezpečnost. I přesto, že případné letecké nehody jsou katastrofální, je považována za nejbezpečnější druh dopravy. [13]

2.4.1 Infrastruktura letecké dopravy

Letadlo - zařízení, které je způsobilé létat v atmosféře nezávisle na zemském povrchu. Na své palubě zajišťuje přepravu osob nebo nese jiný náklad. Letadlo je schopné bezpečného vzletu a přistání a je alespoň částečně říditelné.

Leteckou cestu tvoří:

Vzdušný prostor - prostor nad územím České republiky nebo nad územím jiných států do výšky, kterou lze použít pro letový provoz. Je přístupný k létání za podmínek stanovených zákonem a mezinárodními smlouvami.

Letiště - letištní infrastruktura obsahuje vzletové a přistávací dráhy, pojižděcí dráhy, odbavovací plochy a technické manipulační plochy.

Letecké služby - tyto služby zabezpečují plynulost a bezpečnost létání ve vzdušném prostoru. Řadíme sem letecké telekomunikační služby, letecké meteorologické služby, letecké služby pátrání a ochrany, letecké informační služby, služby při předletové přípravě a monitorování letů a služby při odbavovacím procesu na letišti. [12]

2.4.2 Instituce působící v letecké dopravě

Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO – International Civil Aviation Organisation) – tato organizace zabezpečuje technickou a provozní stránku mezinárodní letecké dopravy. Je vládní, stálá odborná mezinárodní organizace OSN.

Mezinárodní sdružení leteckých dopravců (IATA – International Air Transport Association) – dobrovolná nevládní organizace sdružující letecké dopravce.

Evropská konference civilního letectví (ECAC – European Civil Aviation Conference) – mezivládní organizace, která koordinuje rozvoj letectví a letecké infrastruktury v Evropě.

Sdružené letecké úřady (JAA – Joint Aviation Authorities) – sdružuje některé národní evropské letecké úřady a jejím cílem je implementace společných postupů v civilním letectví. Tyto předpisy jsou pro státy Evropské unie závazné.

Asociace evropských leteckých společností (AEA – Association of European Airlines) – sdružuje kolem třiceti evropských leteckých dopravců provozujících linkovou dopravu. Reprezentuje zájmy svých členů v oblasti rozvoje obchodní letecké dopravy.

Evropská agentura pro bezpečnost letectví (EASA – European Aviation Safety Agency) – její činností je certifikace, údržba a zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků. Vznikla na základě nařízení Evropského parlamentu a Rady.

Mezinárodní sdružení pro letecké komunikace (SITA – Societé Internationale de Télécommunications Aéronautique) – systém mezinárodních telekomunikačních sítí, využívaný pro potřeby letecké dopravy.

Mezinárodní úřad pro letiště (ACI – Airports Council International) – cílem této organizace je prosazování zájmů letišť, podporuje jejich spolupráci s ostatními činnými subjekty v letectví. Je neziskovou orgnizací.

Eurocontrol (Evropská organizace pro bezpečnost leteckého provozu) - zabývá se především koordinací a kooperací řízení letového provozu v Evropě.

Úřad pro civilní letectví - úřad pro výkon státní správy ve věcech civilního letectví. Tento úřad je podřízen Ministerstvu dopravy ČR

Letiště Praha, s. p. – správce a provozovatel civilního veřejného mezinárodního letiště Praha (Letiště Václava Havla).

2.5 Vodní doprava

Vodní doprava patří stejně jako doprava železniční k nejstarším druhům dopravy. Vodní toky a moře odedávna sloužily k přepravě nákladů a osob. V současné době je česká vnitrozemská doprava méně významným oborem dopravní soustavy než doprava železniční nebo silniční. Vodní doprava je šetrná k životnímu prostředí v porovnání s ostatními druhy dopravy.

2.5.1 Infrastruktura vodní dopravy

Vodní cesty rozdělujeme na cesty námořní a vnitrozemské, které se dále dělí na přirozené, jimiž jsou velké řeky a jezera a umělé, mezi které patří kanalizované toky, průplavy a vodní nádrže.

Základem sítě vnitrozemských vodních cest jsou řeky, které dělíme z plavebního hlediska na splavné a nesplavné. Splavné jsou toky, na kterých lze provozovat velkou plavbu. Tyto toky dále dělíme na národní a mezinárodní. Národní protékají územím jednoho státu a není na nich zaveden mezinárodně-právní režim plavby. Mezinárodní jsou všechny splavné řeky, na kterých byl zaveden mezinárodně- právní režim plavby. Mezi nesplavné řadíme

všechny toky, na kterých není možná velká plavba, přestože na nich lze provozovat sportovní plavbu.

2.5.2 Instituce působící ve vodní dopravě

Ředitelství vodních cest ČR – bylo zřízeno Ministerstvem dopravy a jeho hlavním úkolem je správa a údržba vodních cest a dalšího potřebného majetku. Zabezpečuje přípravu, realizaci a modernizaci vodních cest a staveb. Vykonává vlastnictví státu k těmto stavbám, hospodaří s majetkem ve vlastnictví a nájmu České republiky.

Státní plavební správa – je plavebním úřadem a plní úkoly státní správy a státního dozoru ve vnitrozemské plavbě. Jejím úkolem je kontrola dodržování pravidel plavebního provozu na vodních cestách, sledování vodních cest z pohledu bezpečnosti, vydávání omezení provozu na vodních cestách, poskytování odborného šetření nehod ve vnitrozemské dopravě. Dále také rozhoduje o vydávání povolení k pořádání veřejných akcí na vodních cestách.

Český lodní a průmyslový registr – je institucí pro stanovování způsobilosti pravidel k provozu na vodních cestách.

České přístavy, a. s. – instituce zabývající se provozem veřejných přístavů a souvisejícími obchodními a technickými činnostmi. Komerční se prolíná s využíváním pro rekreaci a vodní sporty.

České plavební a vodocestné sdružení – instituce, která se věnuje dopravní politice v oblasti vnitrozemské vodní dopravy, problematikou rozvoje vodních cest, osobní dopravě, rekreační a sportovní plavbě. Je kolektivním členem následující instituce AIPCN/PIANC.

Mezinárodní plavební sdružení AIPCN/PIANC (Association Internationale Permanente des Congress de Navigation/Permanent International Association of Navigation Congresses) – instituce, která sdružuje odborníky pro říční dopravu, námořní dopravu, vodní cesty, přístavy, environmentální vlivy dopravy a rekreační plavbu. Je nejstarší organizací svého druhu a sídlo má v Bruselu. [13]

2.6 Městská hromadná doprava

S městskou hromadnou dopravou se setkáváme ve městech, které mají více než 10 000 obyvatel. Výjimkou mohou být horská střediska a lázeňská místa, které mají nižší počet obyvatel, ale velký počet turistů.

Do městské hromadné dopravy v České republice řadíme metro, tramvaj, trolejbus, autobus a nekonvenční dopravu, do které patří lanovky a přívozy. [14]

2.7 Cyklistická doprava

Cyklistická doprava je důležitou součástí dopravního systému. Obsahuje celou řadu pozitiv, jimiž jsou například nulové emise, žádná hlučnost nebo finanční a prostorová nenáročnost.

Cyklistickou dopravu lze rozdělit do dvou skupin, první z nich je cyklistika jako forma dopravy a druhou je rekreační cyklistika. Cyklistika jako forma dopravy spadá do oblasti dopravní obsluhy a je alternativou k dalším druhům dopravy. Jízdní kolo nabízí značnou flexibilitu při pohybu ve městě a částečně řeší i dopravní obsluhu v regionech. Rekreační cyklistika spadá pod resort místního rozvoje. Je vnímána jako ekonomicky dostupná alternativa trávení volného času. Rekreační cykloturistika je druh cestovního ruchu, který obohacuje turistické zážitky návštěvníků a současně minimálně zatěžuje životní prostředí. [13]

3 LEGISLATIVNÍ ÚPRAVA

Následující kapitola se věnuje zákonům, vyhláškám a nařízením týkajících se dopravy na území České republiky, které jsou rozděleny do skupin podle druhu dopravy, tedy železniční, silniční, vodní a letecká.

3.1 Železniční doprava

Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů.

Tento zákon upravuje podmínky pro stavbu drah železničních, tramvajových, trolejbusových a lanových a stavby na těchto drahách. Dále se zabývá podmínkami pro provozování drah a drážní dopravy na těchto drahách.

Zákon č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změnách zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů.

V tomto zákoně je upraven způsob zřízení a činnosti akciové společnosti České dráhy a zřízení a činnost státní organizace.

Nařízení vlády č. 133/2005 Sb., o technických požadavcích na provozní a technickou propojenost evropského železničního systému, ve znění nařízení vlády č. 371/2007 Sb.

Zde jsou zpracovány příslušné předpisy Evropských společenství. Dále jsou zde upraveny technické požadavky na součásti a subsystémy evropského železničního systému a podmínky pro pověření právnické osoby k činnostem při posuzování shody a vhodnosti použití stanovených výrobků.

Vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů.

Upravuje pravidla pro provozování dráhy, které stanovují způsob a podmínky pro zabezpečení a obsluhu dráhy a pro organizování drážní dopravy.

Vyhláška č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravou.

Tato vyhláška stanoví podmínky pro přepravu osob, zavazadel, věcí a živých zvířat ve veřejné drážní a silniční osobní dopravě. Charakterizuje jízdní doklady, placení jízdného a příplatků, rezervaci služeb.

Zákon č. 111/1994 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů.

V návaznosti na předpis Evropských společenství tento zákon upravuje postup státu, krajů a obcí při zajišťování dopravní obslužnosti veřejnými službami v přepravě cestujících.

3.2 Silniční doprava

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů.

Zde jsou upraveny podmínky pro provozování silniční dopravy silničními motorovými vozidly prováděné pro vlastní a cizí potřeby za účelem podnikání, práva a povinnosti právnických a fyzických osob s tím spojené a pravomoc a působnost orgánů státní správy.

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Obsahuje kategorizaci pozemních komunikací, jejich stavbu, podmínky užívání, ochranu, práva a povinnosti vlastníků pozemních komunikací a jejich uživatelů a výkon státní správy ve věcech pozemních komunikací příslušnými silničními správními úřady.

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

V tomto zákoně jsou upraveny podmínky provozu vozidel na pozemních komunikacích. Především registrace a vyřazování vozidel z registru, technické požadavky na provoz vozidel.

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

Zde jsou upraveny práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích, pravidla, úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích.

Zákon č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury a o změně zákona č. 171/1991 Sb., o působnosti orgánů České republiky ve věcech převodů majetku státu, jiné osoby a o Fondu národního majetku České republiky, ve znění pozdějších předpisů.

Zabývá se problematikou státního fondu, jeho vznikem, využitím, popisem jednotlivých řídicích a správních orgánů tohoto fondu.

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

Zde jsou upraveny podmínky pro provozování autoškol, způsob provádění výuky a výcviku žadatelů o získání odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a k získání řidičského oprávnění. Dále práva a povinnosti provozovatelů a učitelů autoškol.

3.3 Letecká doprava

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

V zákoně jsou upraveny věci týkající se civilního letectví, podmínky stavby, provozování letadla, letecké stavby, podmínky užívání vzdušného prostoru, poskytování leteckých služeb, leteckých činností, ochrana letectví, podmínky užívání sportovního létacího zařízení a výkon státní správy.

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

Jsou zde upraveny stanovení zákona o civilním letectví. Obsahuje náležitosti žádosti o schválení typu letadla nebo jeho součástí a doklady, které je nutno k žádosti doložit, způsob schvalování typu letadla a další.

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

Stanovují se zde pravidla pro určování maximální doby ve službě, doby letové služby, doby letu, maximální požadavky na odpočinek, principy dělené služby aj.

3.4 Vodní doprava

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

Podmínky pro provozování plavby vnitrozemských vodních cest a pravomoc a působnost ministerstev a jiných správních úřadů na tomto úseku. Charakterizuje vodní cesty v České republice.

Vyhláška federálního ministerstva dopravy č. 344/1991 ze dne 10. Července 1991. Kterou se vydává Řád plavební bezpečnosti na vnitrozemských vodních cestách České a Slovenské Federativní Republiky.

Tento řád stanovuje pravidla plavebního provozu na vnitrozemských vodních cestách České a Slovenské republiky.

Vyhláška č. 222/1995 Sb., o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí.

Uvádí klasifikaci vodních cest a jejich rozměry, upravuje plavební provoz v přístavech a zabývá se haváriemi.

Vyhláška č. 223/1995 Sb., o způsobilosti plavidel k provozu na vnitrozemských vodních cestách.

V této vyhlášce jsou popsány určující znaky jednotlivých druhů plavidel, podmínky technické a provozní způsobilosti a vybavení plavidel.

Vyhláška č. 224/1995 Sb., o způsobilosti osob k vedení a obsluze plavidel.

Zahrnuje podmínky způsobilosti k vedení plavidla, mezi něž patří vzdělání a praxe. Dále zkušební předměty pro získání průkazu způsobilosti člena posádky (lodník, kapitán, převozník, vůdce malého plavidla). Dále upravuje zdravotní způsobilost.

Vyhláška MDS č. 84/2000 Sb., o způsobilosti osob k provozování vnitrozemské vodní dopravy pro cizí potřeby, ve znění vyhlášky MDS č. 467/2001 Sb.

Vyhláška se zabývá odbornou způsobilostí k provozování vodní dopravy, která se prokazuje osvědčením o úspěšně vykonané zkoušce z předmětů uvedených v příloze vyhlášky složenou před Státní plavební správou a dokladem o vykonané pětileté praxe v oboru. [12]

4 STRATEGICKÉ DOKUMENTY

Oblast doprava obsahuje několik strategií, mezi něž řadíme především Strategii Evropa 2020 a Národní program reforem, Evropská politika soudržnosti, Bílá kniha, Politika transevropských dopravních sítí TEN-T a další strategie jako východiska pro přípravu dopravní politiky.

4.1 Strategie Evropa 2020 a Národní program reforem, Evropská politika soudržnosti

Europe 2020

Desetiletá strategie Evropské unie na podporu trvale udržitelného všeobecného růstu. V rámci této strategie bylo stanoveno pět hlavních cílů, které musí Evropská unie do konce tohoto desetiletí dosáhnout. Tyto cíle se týkají zaměstnanosti, inovace, otázek klimatu a energetiky, vzdělávání, sociálního začleňování a snižování chudoby. Zaměstnáno by mělo být 75% populace ve věku 20 až 64 let. Což se týče inovace, 3% HDP Evropské unie by měly být investovány do výzkumu a vývoje. Ve třetím cíle, který se zabývá klimatickými změnami, by mělo být dosaženo cílů dle zásady klima / energie „20/20/20“ za dobrých podmínek včetně snížení emisí o dalších 30%. Podíl osob s nedokončeným vzděláním by měl být nižší než 10% a nejméně 40% populace ve věku 30 až 34 let by mělo mít dokončené vysokoškolské vzdělání nebo vzdělání srovnatelné. Posledním pátým cílem je zmírnit chudobu, tedy zbavit nejméně 20 milionů obyvatel rizika chudoby či vyloučení.

Národní program reforem a Evropská politika soudržnosti

Národní program je příspěvek České republiky k plnění cílů Strategie Evropa 2020, které si stanovily státy Evropské unie nad rámec unijních kompetencí v oblasti dobrovolné koordinace hospodářských politik.

Evropská politika soudržnosti poskytuje potřebné investiční rámce a postupy k dosažení cílů strategie Evropa 2020. Efektivnost evropských peněz se musí zvýšit, a proto budou vynakládány pouze na omezený počet priorit největšího významu, tedy výhradně na priority, které přispějí k plnění Strategie Evropa 2020. Všechny podporované oblasti tedy musí být obsaženy v Národním programu reforem. Z hlediska sektoru doprava je důležité, že kapitola 7 Národního programu reforem s názvem Podpora konkurenceschopnosti zlepšením dopravní infrastruktury je zaměřena na rozvoj sektoru doprava.

4.2 Bílá kniha

Bílá kniha je cesta k jednotnému evropskému dopravnímu prostoru, ke konkurenceschopnému a efektivnímu dopravnímu systému.

V tomto dokumentu je představena nová evropská dopravní politika pro období 2012 – 2020 s výhledem do roku 2050, na niž poté navazuje Politika transevropských dopravních sítí TEN-T, jako hlavní evropský nástroj pro rozvoj dopravní infrastruktury pro dálkové přepravní proudy s cílem podpořit jednotný evropský trh. Tento dokument obsahuje 40 konkrétních iniciativ pro vybudování konkurenceschopného dopravního systému v příštích deseti letech. Velmi důležitými cíli jsou následující, a to zásadně snížit závislost Evropy na dovážené ropě a snížit uhlíkové emise o 60% do roku 2050, přestat používat konvenční pohon ve městě, využívat 40% nízkouhlíkových paliv v letecké dopravě a snížit o 40% emise v dopravě vodní. Těchto cílů chce dosáhnout přesunutím 50% přepravy nákladů na střední a dlouhé vzdálenosti ze silniční na železniční a vodní dopravu. V případě osobní dopravy pak zvýšit podíl železniční dopravy. Dále chce zavést alternativní energie pro dopravu, účinnější motory a aplikaci systémů ITS ve všech druzích dopravy s cílem optimalizovat dopravní procesy.

4.3 Politika transevropských dopravních sítí TEN-T

V politice transevropských dopravních sítí TEN-T jsou definovány hlavní zásady rozvoje dopravní infrastruktury i opatření umožňující poskytování kvalitních služeb. Definuje dvouvrstvou evropskou dopravní síť železniční, silniční, vnitrozemské vodní a námořní cesty, leteckou infrastrukturu a infrastrukturu pro multimodální nákladní dopravu. Tato dopravní síť by měla být uskutečněna do roku 2050, její hlavní část by měla být dokončena už do roku 2030.

4.4 Další strategie dopravy

K dokumentům evropské a národní úrovně, které jsou východisky pro dopravní politiku, nebo které se vzájemně ovlivňují, řadíme na evropské úrovni Politiku soudržnosti, Společný evropský referenční rámec a Evropské dokumenty a koncepty řešící problematiku energií v dopravě. Na národní úrovni je to Strategický rámec udržitelného rozvoje, Strategie mezinárodní konkurenceschopnosti, Strategie regionálního rozvoje pro období 2014-2020 a Politiky územního rozvoje České republiky. [26]

II. PRAKTICKÁ ČÁST

5 CHARAKTERISTIKA OKRESU HODONÍN

5.1 Území

Okres Hodonín leží v jihovýchodní části Jihomoravského kraje. Jeho sídlem je město Hodonín. Okres sousedí z východní části s okresem Břeclav, na severozápadě s okresem Vyškov, na východě a severovýchodě s okresy Kroměříž a Uherské Hradiště, tedy se Zlínským krajem. Z jihu je okres vymezen státní hranicí se Slovenskem. Rozloha okresu Hodonín je 1 099,13 km², zaujímá 15,3% Jihomoravského kraje. [20]



Obr. 1 – Poloha okresu Hodonín

Zdroj: Zeměpis – geografický portál

V okrese Hodonín je 82 obcí, z toho 8 měst. Od 1. 1. 2003, kdy vstoupilo v platnost nové územní uspořádání, v okrese Hodonín působí tři obce s rozšířenou působností, jimiž jsou ORP Hodonín, ORP Kyjov a ORP Veselí nad Moravou. Dále jsou v okrese čtyři obce s pověřeným obecním úřadem, mezi které patří Bzenec, Strážnice, Velká nad Veličkou a Ždánice.



Obr. 2 – Rozdělení okresu Hodonín

Zdroj: ČSÚ

Počet obcí v působnosti ORP Hodonín je 18, jimiž jsou Čejč, Čejkovice, Dolní Bojanovice, Dubňany, Hodonín, Josefov, Karlín, Lužice, Mikulčice, Mutěnice, Nový Poddvorov, Petrov, Prušánky, Ratíškovice, Rohatec, Starý Poddvorov, Sudoměřice a Terezín.

ORP Kyjov má 42 obcí v působnosti, mezi které patří Archlebov, Bukovany, Bzenec, Čeložnice, Dambořice, Domanín, Dražůvky, Hovorany, Hýsly, Ježov, Kelčany, Kostelec, Kyjov, Labuty, Lovčice, Milotice, Moravany, Mouchnice, Násedlovice, Nechvalín, Nenkovice, Ostrovánky, Skalka, Skoronice, Sobůlky, Stavěšice, Střážovice, Svatobořice-Mistřín, Syrovín, Šardice, Těmice, Uhřice, Vacenovice, Věteřov, Vlkoš, Vracov, Vřesovice, Žádovice, Žarošice, Ždánice, Želetice a Žeravice.

Počet obcí v působnosti ORP Veselí nad Moravou je 22. Mezi ně patří Blatnice pod Svatým Antonínkem, Blatnička, Hroznová Lhota, Hrubá Vrbka, Javorník, Kněždub, Kozojídky, Kuželov, Lipov, Louka, Malá Vrbka, Moravský Písek, Nová Lhota, Radějov, Strážnice, Suchov, Tasov, Tvarožná Lhota, Velká nad Veličkou, Veselí nad Moravou, Vnorovy a Žeraviny. [29]



Obr. 3 – Obce okresu Hodonín podle ORP

Zdroj: ČSÚ

Z geologického hlediska je pro tento okres charakteristický členitý terén. Severní částí okresu jsou listnaté lesy Ždánického lesa a Chřibů. Jižní část okresu je lemována hřebeny

Bílých Karpat, které díky bohatství živočišných i rostlinných druhů dostaly statut biosférické rezervace UNESCO na ploše 715 km².

5.2 Obyvatelstvo

Počet obyvatel v okrese Hodonín na konci roku 2013 byl stanoven na 155 742, z toho 79 060 žen a 76 682 mužů. V porovnání s předchozím rokem ubylo 230 obyvatel, příčinou je z velké části nízká porodnost, jelikož o 193 lidí méně se narodilo, než zemřelo. Dalším důvodem je vysoká nezaměstnanost, která působí na stěhování obyvatel do jiných regionů.

Tab. 1 – Počet obyvatel

ORP	Počet žen	Počet mužů	Počet obyvatel
Hodonín	31 186	30 121	61 307
Kyjov	28 216	27 574	55 790
Veselí nad Moravou	19658	18 987	38 645
Celkem	79 060	76 682	155 742

Zdroj: ČSÚ

Nejvíce obyvatel v tomto okrese je ve věku 35 – 39 let, s celkovým počtem 13 075. Průměrný věk obyvatel je 42 let, u mužů je průměrný věk nižší než u žen. U mužů je stanoven na 40,3 let a u žen 43,7 let. Počet uzavřených sňatků v roce 2013 bylo 662, avšak rozvodů manželství bylo 452, což je velmi vysoké číslo. [20]

5.3 Nezaměstnanost

V současné době je v okrese Hodonín vysoká nezaměstnanost, za kterou může zánik a různé transformace velkých průmyslových podniků, které patřily k hlavním zaměstnavatelům obyvatel tohoto okresu. Ke snížení nezaměstnanosti nepomohl ani vznik menších podniků v průmyslové a zemědělské sféře. Míra registrované nezaměstnanosti je z dlouhodobého hlediska ve srovnání s jinými okresy ČR jednou z nejvyšších. Neumístěných uchazečů o zaměstnání je v okrese Hodonín 11 397, volných pracovních míst je přitom pouze 512. Uchazečů na 1 pracovní místo je tedy 22,3 a podíl nezaměstnaných osob 10,41%. [20]

5.4 Průmysl a zemědělství

Díky cukrovarům, strojírnám, cihelnám, ale především tabákovým továrnám se stal Hodonín v minulosti jedním z velkých průmyslových center jižní Moravy. V letech 2003-2004 byl však Hodonínský cukrovar srovnán se zemí a místo něj vybudováno nákupní centrum.

V minulosti byl také okres Hodonín známý díky dolům v Dubňanech, Šardicích, Ratíškovicích a Hovoranech.

Ve městě Hodonín je sídlo největší těžební společnosti ropy a zemního plynu, MND a.s. (Moravské naftové doly). MND a.s. je společnost s druhou největší kapacitou podzemních zásobníků zemního plynu v České republice. Tím napomáhá ke zvýšení jistoty v případě zastavení dodávek do Evropy z Ruska. [27] Další významnou firmou je Jihomoravská armaturka, spol. s.r.o., která se zabývá výrobou průmyslových armatur pro vodárenství, energetiku, plynárenství, topenářství, chemii a ostatních průmyslových odvětví. V současné době má 560 zaměstnanců. [24] Významnou firmou v oblasti strojírenství je společnost T Machinery, a.s., která sídlí v Ratíškovicích. Tato společnost, která byla založena v roce 2003, je jednou z významně výrobně-engineeringových firem v oblasti důlní techniky. Současně je jediným výrobcem v České republice, který je schopen navrhnout, vyrobit, dodat a spustit do provozu celý dobývací komplex. [30]

Zemědělská půda tvoří asi 63 % plochy okresu. Nejúrodnější jsou plochy v nivě řeky Moravy, v západní a severovýchodní části okresu. Pro okres Hodonín je typické vinařství. K nejvýznamnějším vinařským obcím patří Mutěnice, Čejkovice, Strážnice, Blatnice pod sv. Antonínkem, Prušánky, Dolní Bojanovice, Bzenec, Kyjov a Žarošice. Zajímavé sklepní oblasti jsou například v Dubňanech, Prušánkách a Miloticích. V tomto okrese jsou vhodné podmínky pro pěstování vinné révy, obilí, kukuřice, sadovnictví a zeleniny. [19]

5.5 Školství a zdravotnictví

V tomto okrese je uspokojující nabídka mateřských, základních, středních škol, gymnázií i učilišť. Střední školy jsou zaměřeny na ekonomii, gastronomii a hotelnictví, průmysl a zdravotnictví. Vysoká škola se v okrese nachází jen jedna, a tou je soukromá vysoká škola Evropský polytechnický institut, s.r.o. V okrese Hodonín je 77 mateřských škol, 67 základních škol, 3 gymnázia, 10 středních škol, 7 učilišť a 6 zařízení nástavbového studia. Dále je možnost studovat uměleckou školu, kterých se zde nachází v daném okrese 10 nebo jednu jazykovou školu v Hodoníně. [20]

V okrese se nachází dvě nemocnice a velké množství poliklinik. První nemocnicí je Nemocnice TGM Hodonín a druhou Nemocnice Kyjov. Současný počet lékařů v daném okrese je 397, z toho největší počet 75 lékařů se zaměřením na všeobecné praktické a 31 praktické lékařství pro děti a dorost. Počet lékařů na 1 000 obyvatel je 3,5. [20]

5.6 Kultura a cestovní ruch

Okres Hodonín je oblíbeným turistickým cílem zejména díky kulturním památkám, uchování lidových tradic a zajímavým turistickým cestám. V posledních letech stoupá zájem turistů o návštěvy vinných sklípků, procházky malebných vinogradů a především o burčákový pochod, kterého se každoročně účastní několik tisíc turistů z celé republiky i zahraničí. Střediskem lidových tradic je Strážnice, kde se nachází skanzen lidové architektury a každoročně se zde koná mezinárodní folklorní festival. V Mikulčicích, které mají bohatou historii, se nachází archeologické expozice, vyobrazující kulturu slovanského útvaru na našem území. Velmi oblíbeným turistickým cílem je také Baťův kanál, který vede řekou Moravou a uměle vyhloubenými kanálovými úseky. [20]

6 SOUČASNÝ STAV JEDNOTIVÝCH DRUHŮ DOPRAVY

V následující kapitole jsem se soustředila na analýzu současného stavu silniční, železniční, vodní a letecké dopravy. Především na popis dopravních cest, dopravních spojení a poskytovatele veřejné dopravy.

6.1 Silniční doprava

Silnice v okrese Hodonín zaujímají celkem délku 543 km. Z toho silnice I. třídy 115 km, silnice II. třídy o něco více se 153 km a s největším podílem jsou silnice III. třídy 274 km. Dálnice ani rychlostní silnice tímto okresem neprocházejí.

Tab. 2 – Silnice v okrese Hodonín

	Silnice I. třídy	Silnice II. třídy	Silnice III. třídy	Celkem
Délka silnic (m)	115	153	274	543
Počet mostů	51	44	67	162
Délka mostů (m)	1 131	508	445	2 084
Počet podjezdů	6	4	5	15
Počet přejezdů	5	12	9	26

Zdroj: ŘSD

Celkový počet mostů je 162 s délkou 2 084 m. Mostů na silnicích I. třídy je 51 s délkou 1 131 m, II. třídy 44 s délkou 508 a nejvíce mostů je na silnicích III. třídy 67 s délkou 445 m. V tomto okrese je 15 podjezdů a 26 železničních přejezdů. Podjezdů na silnicích I. třídy je 6 a přejezdů 5, na silnicích II. třídy jsou 4 podjezdy a 12 přejezdů a na silnicích III. třídy 5 podjezdů a 9 přejezdů.

Tab. 3 – Silnice I. třídy

Číslo silnice	Průběh silnice
I/51	Hodonín - SK
I/54	Slavkov u Brna - Kyjov - Veselí n. M. - Blatnice pod sv. Antonínem - Strání - SK
I/55	Olomouc - Přerov - Hulín - Otrokovice - Uherské Hradiště - Uherský Ostroh - Veselí nad Moravou - Petrov - Hodonín - Břeclav - Poštorná
I/70	Petrov - Súdomeřice - SK

Zdroj: ŘSD

Okresem Hodonín prochází celkově 4 silnice I. třídy. První z nich je silnice I/51, důležitá Jihomoravská komunikace, která propojuje Českou a Slovenskou republiku, tedy Hodonín

a Holíč. Silnice I/54 vede Jihomoravským krajem a okrajově i Zlínským. Počátek této silnice je v Slavkově u Brna, pokračuje přes Kyjov, Veselí nad Moravou, Blatnice pod sv. Antonínem, Strání a dále na Slovensko. Další silnicí je I/55, má počátek v Olomouci a pokračuje přes Přerov, Hulín, Otrokovice, Uherské Hradiště, Uherský Ostroh, Veselí nad Moravou, Petrov, Hodonín, Břeclav a Poštorná. Propojuje tedy Olomoucký, Zlínský a Jihomoravský kraj a dále pokračuje do Rakouska. Silnice I/70, která je nejkratší silnicí I. třídy na území České republiky, má počátek v Petrově a přes Sudoměřice pokračuje na Slovensko. [28]

Celkový počet silnic II. třídy, které prochází okresem Hodonín je 11.

Tab. 4 – Silnice II. třídy

Číslo silnice	Průběh silnice
II/380	Brno - Brno-Tuřany - Telnice - Moutnice - Klobouky u Brna - Krumvír - Čejč - Mutěnice - Hodonín
II/381	I/52 - Velké Němčice - Křepice - II/380
II/419	I/54 - Velké Hostěrádky - Násedlovice - Čejč
II/421	Mikulov - Velké Pavlovice - Kobylí - Terezín
II/422	Valtice - Lednice - Podivín - Čejkovice - Čejč - Hovorany - Šardice - Svatobořice-Mistřín - Kyjov - Osvětímány - Boršice u Buchlovic - I/50
II/423	Velké Bílovice - Moravský Žižkov - Prušánky - I/55
II/426	Medlovice - Bzenec - Strážnice
II/427	Staré Město - Moravský Písek
II/431	Vyškov - Bohdalice - Bučovice - Ždánice - I/54 (přerušeni) Kyjov - Dubňany - II/380
II/432	Holešov - Hulín - Kroměříž - Zdounky - Střilky - Koryčany - Kyjov - Milotice - Ratíškovice - Hodonín
II/495	Moravský Písek - Uherský Ostroh - Hluk - Vlčnov - Uherský Brod - Bojkovice - Slavičín

Zdroj: ŘSD

Silnice II/380 spojuje Brno-město, Brno-venkov, okres Břeclav a okres Hodonín. Silnice II/381 spojuje Pohořelice, které jsou součástí Brno-venkov s Uhřicemi v okrese Hodonín. Délka této silnice je 42 km.

Silnice II/419 je napojena na silnici I. třídy I/54 a přes Velké Hostěrádky a Násedlovice vede do Čejče. Silnice II/421 je silnice vedoucí především okresem Břeclav, ale část zaobírá v okrese Hodonín, jelikož vede do Terezína.

Silnice II/422 propojuje okresy Břeclav, Hodonín a Uherské Hradiště. Počátek této silnice druhé třídy je ve Valticích, dále vede přes Lednici, Podivín, Čejkovice, Čejč, Hovorany, Šardice, Svatobořice-Mistřín, Kyjov, Osvětimany, Boršice u Buchlovic a končí napojením na silnici první třídy I/50.

Silnice II/423 má počátek ve Velkých Bílovicích, tedy okresu Břeclav a pokračuje přes Moravský Žižkov, Prušánky a napojuje se u Lužic na silnici I. třídy I/55.

Dalšími silnicemi druhé třídy jsou II/426, která spojuje Medlovice se Strážnicí a silnice II/427 spojující Staré Město s Moravským Pískem. Vyškov, Bohdalice, Bučovice a Ždánice spojuje silnice II/431, která končí napojením na silnici I. třídy I/54. Zde je silnice přerušena, ale dále spojuje Kyjov a Dubňany.

Silnice II/432 vede z Holešova přes Kroměříž, Zdounky, Střílky, Koryčany, tedy Zlínský kraj a dále přes Kyjov, Milotice a Ratíškovice do Hodonína.

Poslední silnicí II. třídy je II/495, která pokrývá jen malou část okresu Hodonín, větší část této silnice je v okrese Uherské Hradiště. [28]

6.1.1 Autobusová doprava

Autobusová doprava v okrese Hodonín je provozována v rámci Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje (IDS JMK). Dopravu zde zajišťuje především ČSAD Hodonín a.s. a ČSAD Kyjov Bus a.s., s menším podílem VYDOS BUS a.s. (Vyškov) a BORS Břeclav a.s.

ČSAD Hodonín je dopravně-logistická společnost s více než padesátiletou tradicí předního poskytovatele logistických služeb v České republice. Osobní přepravu poskytuje prostřednictvím 19 typů autobusů, s celkovým počtem 148. Nejpoužívanějším typem je Karosa C734 a SOR C, které zaobírají většinou část vozového parku. [21]

Firma ČSAD Kyjov, založena v roce 1949 má více než šedesátiletou tradici a bohaté zkušenosti s podnikáním v nákladní i autobusové dopravě. V roce 2011 byla tato společnost rozdělena na 3 samostatné subjekty, jimiž jsou ČSAD Kyjov Servisní, ČSAD Kyjov Bus a ČSAD Kyjov Logistics. [22]

Společnost VYDOS Bus je stejně jako výše zmiňovaná společnost s šedesátiletou tradicí služeb v oblasti osobní dopravy a ostatních činností spojených s touto dopravou. Vznikla rozdělením společnosti ČSAD Vyškov a.s. Mimo linky IDS JMK zajišťuje dopravu na dálkových linkách a také nepravidelnou dopravu. [31]

Poslední společností poskytující osobní dopravu v okrese Hodonín je BORS Břeclav, která byla od roku 2005 zapojena do IDS JMK. V současné době vykonává svou činnost se 130 autobusy po celém Jihomoravském kraji. [18]

Tab. 5 – Autobusové linky z Hodonína

Linky	Směry integrovaných autobusových linek IDS JMK z Hodonína
109	Mutěnice - Čejč - Klobouky u Brna - Těšany - Sokolnice - Brno
556	Josefov - Prušánky - Moravský Žižkov - Velké Bílovice - Podivín
572	Mikulčice - Moravská Nová Ves - Tvrdonice - Lanžhot - Břeclav
663	Dubňany - Svatobořice-Mistřín - Kyjov
664	Ratíškovice - Vacenovice - Milotice - Kyjov
910	Holíč - Skalica - Sodoměřice - Strážnice - Veselí nad Moravou
911	Rohatec - Strážnice - Veselí nad Moravou
912	Ratíškovice - Vacenovice - Vracov - Bzenec
913	Bojanovice - Čejkovice - Čejč

Zdroj: IDS JMK

Tabulka znázorňuje linky v rámci IDS JMK, které vyjíždí z autobusového nádraží v Hodoníně. Celkově je v Hodoníně 9 linek s různými trasami. Některé z nich jsou pouze v rámci okresu Hodonín, dále také spojení s okresem Břeclav, Brno a Slovenskou republikou.

Tab. 6 – Autobusové linky z Kyjova

Linky	Směry integrovaných autobusových linek IDS JMK z Kyjova
106	Dražůvky - Žarošice - Slavkov u Brna - Brno
642	Bukovany - Lovčice - Ždánice - Bučovice
660	Sobůlky - Žarošice - Uhřice - Dambořice
661	Želetice - Násedlovice
662	Svatobořice-Mistřín - Šardice - Hovorany - Čejč
663	Dubňany - Hodonín
664	Milotice - Vacenovice - Ratíškovice
665	Vracov - Bzenec - Strážnice
666	Vlkoš - Žeravice - Osvětimany
667	Moravany - Hýsly - Kyjov
668	Čeložnice

Zdroj: IDS JMK

Z autobusového nádraží v Kyjově vyjíždí 11 linek IDS JMK. Jedna z nich (106) spojuje Hodonín s Brnem, linka 666 se Zlínským krajem – Osvětimany, které patří pod okres Uherské Hradiště. Z Kyjova jsou také autobusové spoje do jiných regionů, které nepatří do integrovaného systému například Praha, Kroměříž a Staré Hutě.

Tab. 7 – Autobusové linky z Veselí nad Moravou

Linky	Směry integrovaných autobusových linek z Veselí nad Moravou
910	Vnorovy - Strážnice - Skalica - Holíč - Hodonín
911	Vnorovy - Strážnice - Sodoměřice - Rohatec - Hodonín
932	Blatnice pod Svatým Antonínkem - Blatnička - Suchov - Nová Lhota
933	Moravský Písek - Domanín - Syrovín - Žeravice
934	Bzenec - Syrovín - Žeravice
930	Hroznová Lhota - Velká nad Veličkou - Javorník nad Veličkou - Nová Lhota
931	Hroznová Lhota - Kněždub - Tvarožná Lhota - Strážnice

Zdroj: IDS JMK

Celkový počet linek IDS JMK z města Veselí nad Moravou je 7, prostřednictvím kterých spojuje město především s okolními obcemi. Větší podíl linek je zde dálkových, meziregionálních, kterými jsou 3 linky do Prahy, 2 na Slovensko a do Zlína.

6.1.2 Městská hromadná doprava

Městskou Hromadnou dopravu ve městě Hodonín zajišťuje ČSAD Hodonín a.s. Vozový park obsahuje 5 busů SOR BN 12 a jeden bus KAROSA Citybus. [21]

Tab. 8 – Linky MHD Hodonín

Linky	Trasa MHD
755901	Autobusové nádraží - Hypernova - Bažantnice - žel.st. - hřbitov
755902	Bažantnice, penzion - žel.st. - EHO - Nesyt, farma
755903	Bažantnice, penzion - žel.st. - Rybáře - Očovská - Janáčkova - žel.st.
755904	Kapřiska, U Kyjovky - Hypernova - Bažantnice - Na Pískách - Koupelní - hřbitov

Zdroj: IDS JMK

MHD Hodonín má celkově 4 linky. Linka 755901 vede z autobusového nádraží, první zastávkou je Hypernova, dále hustě obydlená část města Bažantnice, železniční stanice a konečná je hřbitov. Druhá linka jede z Bažantnice od penzionu, pokračuje k železniční stanici, elektrárně a dále k Nesytu. Třetí linka je velmi podobná, také začíná v Bažantnici, dalšími zastávkami jsou železniční stanice, Rybáře, Očovská, Janáčkova a opět železniční stanice. Poslední linka začíná u Kapřisek, další zastávka je U Kyjovky, Hypernova, Bažantnice, na Pískách, Koupelní a končí u hřbitova. Linky mají mezi většími stanicemi více malých zastávek, kde staví autobusy na znamení.

Jelikož město Hodonín má rozlohu 63,05 km² a počet obyvatel 25 875, počet linek MHD je dostačující. Městská hromadná doprava lze zkombinovat s železniční a autobusovou

dopravou, jelikož 3 z linek mají zastávku u železniční stanice a autobusové nádraží se nachází v jeho blízkosti.

Druhou obcí s městskou hromadnou dopravou v tomto okrese je Kyjov, který je ve srovnání s Hodonínem ani ne poloviční, s celkovým počtem obyvatel 11 483 a rozlohou 29,88 km². MHD v tomto městě zabezpečuje ČSAD Kyjov a.s. se 3 linkami.

Tab. 9 – Linky MHD Kyjov

Linka	Trasa MHD
756671	Bohuslavice - Boršov - Újezd - Autobusová st. - Nemocnice
756672	Bohuslavice - Boršov - Gymnázium - Autobusová st. - Nemocnice
756673	Nemocnice - Autobusová st. - Újezd - Autobusová st. - Nemocnice

Zdroj: IDS JMK

Linky MHD Kyjov mají všechny tři velmi podobné trasy. Městská hromadná doprava v tomto městě zajišťuje dopravu z hustě obydlených částí do centra, autobusové stanici a nemocnici. MHD je tedy napojena na autobusovou dopravu. Železniční stanice se nenachází v blízkosti autobusového nádraží, což může být pro obyvatele komplikací.

6.1.3 Obchvat Hodonín – I/51

Město Hodonín řeší dlouhodobý problém se zatížením městských komunikací tranzitní dopravou, jelikož leží v blízkosti hranice se Slovenskou republikou. Současný stav je nevyhovující z důvodu nepříznivých vlivů na životní prostředí ve městě.

Trasa plánovaného obchvatu začíná v lesním komplexu Doubrava, kde se napojuje na mimoúrovňovou křižovatku Hodonín-západ. Křižovatka je navržena jako okružní, která kříží stávající ulici I/55 dvěma mosty. Dále silnice I/51 v klesání překračuje mostním objektem odlehčující koryto Studené chodby. Na dalším mostě kříží silnici III/05531 a dostává se na území průmyslové zóny zvané Kapřiska. Zde je trasa obchvatu umístěna do trasy stávající komunikace vybudované pro přístup do nově vzniklé podnikatelské oblasti. Tato lokalita je ohraničena železniční tratí Břeclav-Přerov, kde silnice podchází pod stávajícím mostem. Trasa dále pokračuje nezastavěným územím využívaným k zemědělskému hospodaření, územím Štěpnice a zahrádkářskou kolonií. Na dalším mostě bude trasa obchvatu křížit železniční trať Hodonín-Holíč. Plánovaná trasa končí na mostě přes řeku Moravu směrem na hraniční přechod Hodonín/Holíč.



Obr. 4 – Obchvat Hodonín

Zdroj: ŘSD

V roce 2009 bylo vydáno stavební povolení, předpokládaná cena tohoto projektu je stanovena na 1 488 000 000 Kč bez DHP. Délka trasy je stanovena na 3400 m a plocha vozovek na 34 000 m². [28]

6.2 Železniční doprava

Železniční doprava v okrese Hodonín funguje v rámci IDS JMK i mimo něj. Okresem Hodonín prochází II. železniční koridor, který spojuje Polsko (Gdaňsk – Warszawa - Katowice), s Českou republikou, kde pokračuje do Petrovic u Karviné, Ostravy, Přerova a přes Hodonín do Břeclavi. Je tedy hlavní dálkový železniční tah mezi Břeclaví a Petrovicemi u Karviné. [26]

Tab. 10 – Železnice vedoucí okresem Hodonín

Číslo tratě	Úsek
255	Hodonín - Zaječí
330	Přerov – Hulín – Otrokovice – Staré Město u Uherského Hradiště – Moravský Písek - Hodonín - Břeclav
340	Brno – Kyjov – Bzenec – Veselí nad Moravou - Uherské Hradiště
343	Hodonín - Veselí nad Moravou - Vrbovice

Zdroj: ŽelPage – elektronický magazín o drahách

Trať číslo 255 je jednokolejná regionální trať s délkou 37 km. Spojuje obce Hodonín, Mutěnice, Čejč, Kobylí na Moravě, Velké Pavlovice a Zaječí. Provoz na této trati byl zahájen v roce 1897. Denně jezdí tento spoj 15 krát, z toho 7 krát pouze z Čejče do Zaječí. Trať 330 je dvoukolejná elektrizovaná celostátní trať, která je součástí již zmiňovaného II. koridoru. Tato trať spojuje následující města: Přerov, Hulín, Otrokovice, Staré Město u Uherského Hradiště, Moravský Písek, Hodonín a Břeclav. Provoz na této trati byl zahájen v roce 1841 a elektrizace proběhla v letech 1981 až 1985. Celková délka tratě je 100,3 km, v okrese Hodonín zaobírá pouze 30 km. Denně touto tratí projíždí 30 vlaků. Trať číslo 340 spojuje Brno s Uherským Hradištěm. Tato trať vede přes Blažovice, Kyjov, Bzenec, Veselí nad Moravou a Kunovice. Trať je ve většinové části dvojkolejná, pouze na úseku Veselí nad Moravou – Uherské Hradiště je jednokolejná. V okrese Hodonín má tato trať 32 km a interval spoje ve všední dny je 30 krát denně. Poslední z nich je trať číslo 343 vedoucí z Hodonína přes Rohatec, Sudoměřice, Petrov, Strážnici, Vnorovy, Veselí nad Moravou, Lipov, Louku u Ostrohu, Velková nad Veličkou, Javorník nad Veličkou do Vrbovce (Slovensko). Na území okresu Hodonín zabírá tato trať 50 km, část tratě je dvoukolejná (Hodonín – Rohatec) a zbytek tratě (Rohatec – Vrbovec) je jednokolejná.

6.3 Vodní doprava

Okresem Hodonín protékají dvě řeky, jimiž jsou Kyjovka a Morava. Kyjovka je malá moravská řeka s délkou toku 86,7 km a plochou povodí 665,8 km². Její střední a dolní tok protéká okresem Hodonín (Ždánický les, Kyjov, Veselí nad Moravou, Dubňany, Mutěnice a Lužice). Významnou řekou pro vodní dopravu je však druhá zmiňovaná řeka Morava. Tato řeka má délku 354 km a rozlohu povodí 26 658 km². [20]

6.3.1 Baťův kanál

Baťův kanál je historická vodní cesta, která má převážně turistický charakter. Byl vybudován v letech 1934 – 1938. V současné době je jeho délka 53 km. Vodní cesta vede částečně po řece Moravě, dále vyhloubenými kanály s pohyblivými jezy, plavebními komorami a dalšími vodními stavbami. Baťův kanál je vodní cesta dopravně významná využívaná 0. třídy, bez oprávnění je zde možno řídit malá plavidla do výkonu 20 kW, která jsou schopna pouze výtlačné plavby a maximální rychlosti 12 km/h. Plavba ve skluzu je zde zakázána a na kanálových úsecích je povolena maximální rychlost 8 km/h. Baťův kanál je splavný od

Kroměříže po Hodonín, v okrese Hodonín však zaobírá vodní cestu jen z Veselí nad Moravou do Hodonína.



Obr. 5 – Bařův kanál – úsek v okrese Hodonín

Zdroj: Bařův kanál

Na obrázku je znázorněn Bařův kanál na území okresu Hodonín. První přístaviště má název U jezu Hodonín. Je zde možnost plavby po řece na výletní lodi Konstancie, která je pro 60 osob, Korálce pro 14 osob, TMC pontoon boat pro 12 osob, nebo si lze zapůjčit loď s motorem, veslice, kánoe a paddleboard neboli pádlování ve stoje. Přístav v Sudoměřicích se nazývá Výklopník. Zde je možnost zapůjčení kajutových lodí a Hausbótů, motorových lodí a člunů nebo kánoí. Přístav ve Strážnici se nachází kousek od historického středu města, sousedí se Skanzenem a zámeckým parkem. Přístav ve Vnorovech leží na křížení kanálu s řekou Moravou, což umožňuje velkou nabídku plavebních tras na motorových lodích, hausbótech, kánoích a raftech. Jsou zde pořádány tematické plavby pro děti i dospělé. Ve Veselí nad Moravou se nachází 3 přístavy také s širokou nabídkou vodních plavidel.

Sezóna pro plavbu Bařovým kanálem je od května do září. Všechny plavební komory jsou otevřeny každý pátek, sobotu a neděli od 10 do 18 hodin. V hlavní sezóně, tedy červen, červenec a srpen jsou všechny plavební komory otevřeny od úterý do neděle od 10 do 18 hodin.[17]

6.4 Letecká doprava

V okrese Hodonín se nachází pouze jedno letiště, jímž je Letiště Kyjov. Je to veřejné vnitrostátní letiště, které bylo vybudováno v roce 1951. Leží mezi Kyjovem a Miloticemi, jeho provozovatelem je Aeroklub Kyjov. Má dvě vzletové a přistávací dráhy s rozměry 1000 x 125.



Obr. 6 – Letiště Kyjov

Zdroj: Aeroklub Kyjov

V současné době zde létá více než 35 pilotů v odbornosti: pilot kluzáku, pilot motorového kluzáku a pilot motorového letounu. Letiště poskytuje lety v 8 typech letadel. L-13 Blaník je určený k výcviku všech stupňů pilotáže od elementárního výcviku, až po nácvik akrobacie, posádka letadla sedí za sebou. L-23 Super Blaník je určený pro speciální výcvik v létání bez vidu, vyšší pilotáže a výkonnému plachtění. L-33 Sóló je jednomístný samostatný kluzák s ocasionálními plochami uspořádanými do tvaru písmene T, určen především pro pokračovací výcvik sportovců. ASW-15 je jednomístný letoun určen pro výkonné plachtění. Schempp-Hirth Standard citrus je také jednomístný letoun pro výkonné plachtění. L-13 SE Vivat je motorizovaný kluzák pro dvě osoby. ZLIN 226 MS je jednomotorový dvoumístný dolnoplošník, má sedadla za sebou a ZLIN 142 je dvoumístný dolnoplošník smíšené konstrukce se sedadly vedle sebe. [16]

V okrese Hodonín má letecká doprava jen okrajový význam, zmiňované letiště je využíváno především pro výcvik pilotů, letecké přehlídky, soutěže a vyhlídkové lety.

6.5 Cyklistická doprava

Okresem Hodonín prochází lokální, regionální, meziregionální cyklotrasy a cyklostezky. Význam cyklistické dopravy v okrese Hodonín je především turistický, funkci dopravní obslužnosti má jen velmi okrajovou.

Jelikož je pro tento okres typické vinařství, cyklistika je zaměřena především na vinařské oblasti. Kyjovská vinařská stezka vede přes Sobůlky, Věteřov, Strážovice, Stavěšice, Nenkovice, Želetice do Hovorán. Další vinařskou stezkou je Moravská vinná stezka, která vede na území tohoto kraje z Čejče do Bzence přes Čejkovice, Mutěnice, Dubňany, Ratíškovice, Milotice, Kyjov, Vlkoš a Vracov. Mutěnické vinařské stezky jsou zde 2, první z nich začíná v Dubňanech, pokračuje do Milotic, Svatobořic, Šardic, Hovorán a zpět do Dubňan. Druhá vede z Hovorán do Čejče a Mutěnic. Stezka s názvem Podluží vede z Mikulčic do Prušánek přes Lužice, Hodonín, Vacenovice, Ratíškovice, Dubňany, Dolní Bojanovice a Starý Poddvorov. Strážnické vinařské stezky jsou také dvě, první z nich vede ze Bzence do Strážnice a druhá z Veselí nad Moravou přes Vnorovy, Strážnici, Radějov, Hroznovou Lhotu do Lipova.

Územím Hodonínska prochází 3 regionální cyklotrasy. První z nich, s názvem Jihovýchodní příhraniční trasa vede z Ostravy přes Vsetín a Hodonín do Břeclavi. Na území tohoto okresu prochází přes Vápenky-Javorník, Velkou nad Veličkou, Hrubou Vrbku, Malou Vrbku, Lučinu, Radějov a Hodonín. Další regionální cyklotrasou je spojení Hradce Králové a Břeclavi. Trasa přes region je vedena přes Bukovany, Kyjov, Svatobořice-Mistřín, Milotice, Dubňany, Mutěnice a Čejkovice. Poslední regionální trasou vedoucí skrz okres Hodonín je trasa z Jihlavy do Třince. V tomto okrese má jen malou část, kterou je Ždánický les. [25]

7 IDS JMK V OKRESE HODONÍN

Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje zajišťuje takový způsob veřejné dopravy na území kraje, kde jednotlivé druhy dopravy spolupracují. Vytvářejí přehledný a jednoduchý systém vzájemně provázaných linek s jednotným tarifem, přepravními podmínkami a pravidelnými intervaly mezi spoji. Společnost KORDIS JMK a.s. zajišťuje provozování IDS JMK a koordinaci základní dopravní obslužnosti.

IDS JMK vznikl postupně v etapách. První etapa zahájila provoz 1. 1. 2004. Důležitým datem je 14. 12. 2008, kdy bylo do integrovaného systému zapojeno 124 obcí na Hodonínsku a Břeclavsku. [23]

7.1 Tarify

Zákazníci využívající služeb IDS JMK mají možnost si koupit jízdenku jednorázovou, měsíční, čtvrtletní nebo roční. Jízdenky je možno zakoupit na prodejních místech ČD, kde je v nabídce kompletní sortiment předplatných jízdenek. Dále na prodejních střediscích autobusových dopravců, kde je možno zakoupit úsekové jízdenky a předplatní jízdenky 2, 3 a 4 zóny. Na poštách lze zakoupit měsíční úsekové jízdenky a předprodejní jízdenky pro 2, 3 a 4 zóny.

Tab. 11 – Nepřestupní jízdenky IDS JMK

Jízdenka	Počet zón a platnost	Základní	Zlevněná	ZTP a ZTP/P
Nepřestupní	1 úsek	10 Kč	5 Kč	2 Kč
	2 úseky	16 Kč	8 Kč	4 Kč
	2 zastávky ve vlaku	16 Kč	8 Kč	4 Kč
	2 zóny/10 minut	16 Kč	8 Kč	4 Kč

Zdroj: IDS JMK

Tabulka znázorňuje ceny nepřestupních jízdenek, které závisí na počtu zón a na uplatněné slevě. Zlevněnou jízdenku lze uplatnit například pro dítě do 15 let, spoluzavazadlo nespĺňující podmínky bezplatné přepravy, psa a přepravu jízdního kola. Nepřestupní jízdenku lze zakoupit přímo v autobuse u řidiče.

Příkladem nepřestupní jízdenky je cesta autobusem: Hodonín, autobusové nádraží – Dubňany, u mlýna. Cesta mezi těmito úseky je dlouhá 7 km a trvá 10 minut, základní cena této jízdenky je tedy 16 Kč, zlevněná 8 Kč a pro osobu s průkazem ZTP 4 Kč. Příkladem vlakového spojení je: Veselí nad Moravu – Vnorovy. Úsek je dlouhý 3 km a cesta trvá 3 mi-

nuty. Počet úseků je 2, takže je zde použita nepřestupní jízdenka na 2 úseky se základní cenou 16 Kč, zlevněná 8 Kč a pro držitele ZTP 4 Kč.

Tab. 12 – Přestupní jízdenky IDS JMK

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

Zdroj: IDS JMK

Tabulka znázorňuje ceny přestupních jízdenek, které také závisí na počtu zón, platnosti a uplatněných slevách. U přestupních jízdenek je možno využít různých linek autobusů s přestupem nebo zkombinovat železniční a autobusovou dopravu (v rámci Jihomoravského kraje).

Příkladem je cesta autobusovou linkou: Hodonín, autobusové nádraží – Kyjov, autobusová stanice. Vzdálenost je 26 km, celkový čas 45 minut. Zóny jsou to však 4, takže platí základní jízdné 34 Kč, zlevněné 17 Kč a pro osoby s průkazem ZTP 8 Kč. Příkladem kombinace pro vlakové a autobusové spojení je: Moravský Písek – Prušánky. Z Moravského Písku cesta vlakem do Hodonína a dále do Prušánek autobusem. Vzdálenost trasy je 34 km a cesta s přestupem trvá 63 minut. Úseky jsou to celkově 4, takže platí jízdenka na 90 minut se základní cenou 34 Kč, zlevněnou 17 Kč a pro držitele průkazu ZTP 8 Kč.

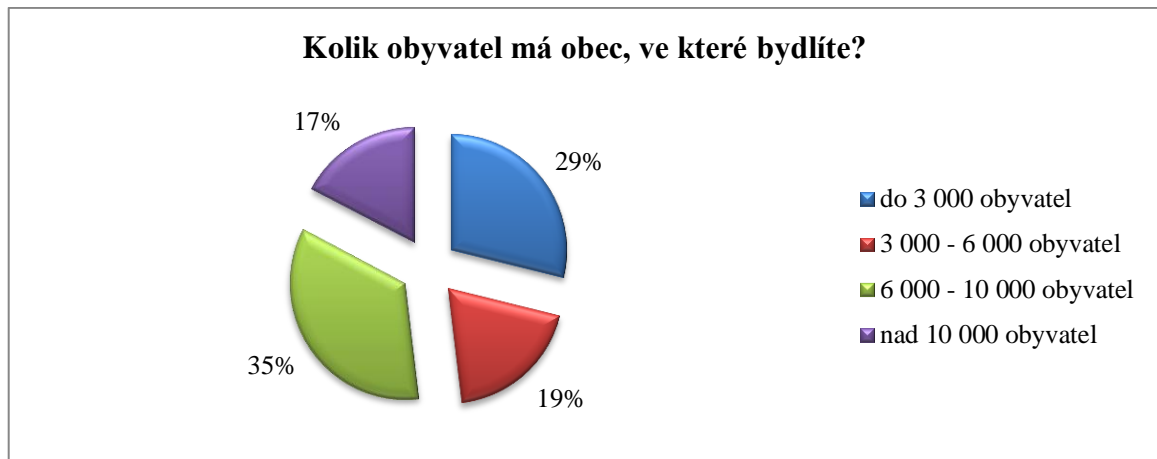
Pro studenty a osoby dojíždějící 5 krát týdně za prací jsou výhodné jízdenky měsíční, čtvrtletní nebo roční. Cena závisí na tom, kolik má daný úsek zón. Například student dojíždějící z Čejče do Hodonína (3 zóny) zaplatí 610 Kč měsíčně, 1 600 Kč čtvrtletně nebo 5 150 Kč ročně. Pracující, který nemá nárok na slevu, na stejném úseku zaplatí měsíčně 820 Kč, čtvrtletně 2 140 Kč nebo ročně 6 900 Kč. [23]

8 DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ

V rámci výzkumu spokojenosti obyvatel s dopravní obslužností okresu Hodonín bylo osloveno 52 respondentů prostřednictvím e-mailů a sociálních sítí. V dotazníku byly použity převážně uzavřené otázky, dvě z nich jsou polo uzavřené, kde je možnost přidat vlastní odpověď a poslední otázka je otevřená (dobrovolná), kde se respondent má možnost konkrétně vyjádřit.

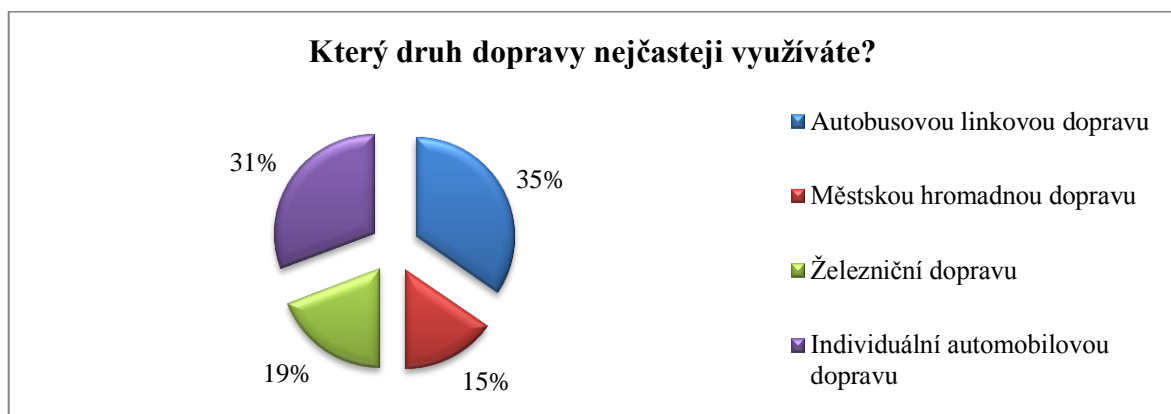
Respondentům bylo položeno následujících 14 otázek:

- 1) Kolik obyvatel má obec, ve které bydlíte?
- 2) Který druh dopravy nejčastěji využíváte?
- 3) Jaký faktor je u vás nejdůležitější při výběru dopravního prostředku?
- 4) Za jakým účelem využíváte veřejnou hromadnou dopravu?
- 5) Jak často využíváte veřejnou hromadnou dopravu?
- 6) Jak jste spokojeni s kapacitou dopravních prostředků?
- 7) Jak jste spokojeni s cenami jízdného?
- 8) Jak jste spokojeni s časovým zajištěním ranních spojů?
- 9) Jak jste spokojeni s časovým zajištěním odpoledních a večerních spojů?
- 10) Jak jste spokojeni s počtem spojů o víkendu?
- 11) Jak jste spokojeni s umístěním autobusových zastávek/vlakových nástupišť?
- 12) Jak jste spokojeni s přesností a spolehlivostí spojů?
- 13) Jak jste spokojeni s fungováním systému IDS JMK?
- 14) Jakou konkrétní věc byste změnili?



Graf 1 – Složení respondentů

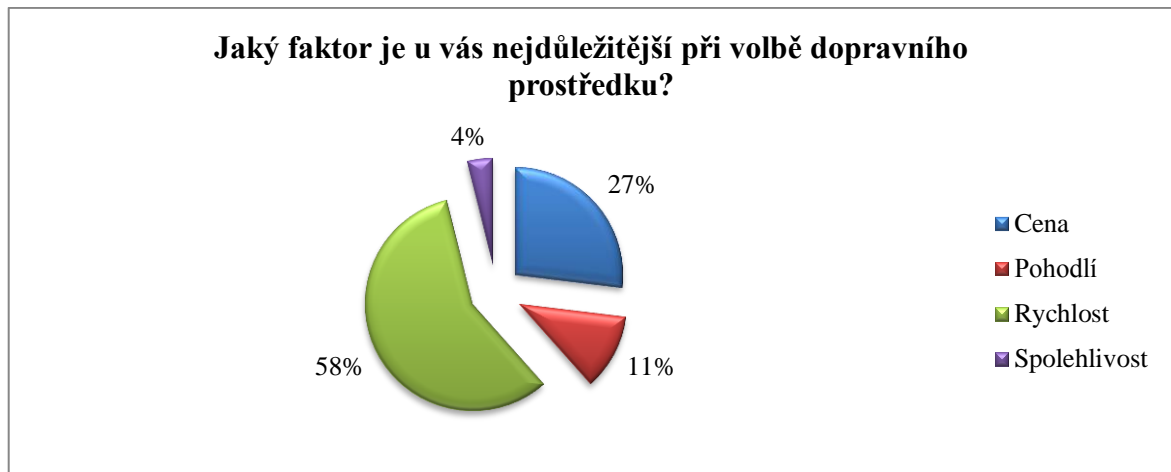
Byli osloveni respondenti z různě velkých obcí okresu. Nejvíce respondentů (35%) bydlí v obci 6 – 10 tisíc obyvatel. Druhý nejvyšší podíl respondentů je z obce do 3 000 obyvatel (29%). Dále z obce 3 – 6 tisíc obyvatel je 19% dotazovaných. Z větších měst, jako je Hodonín, Kyjov nebo Veselí n. Moravou je 17% respondentů.



Graf 2 – Nejčastěji využívaný druh dopravy

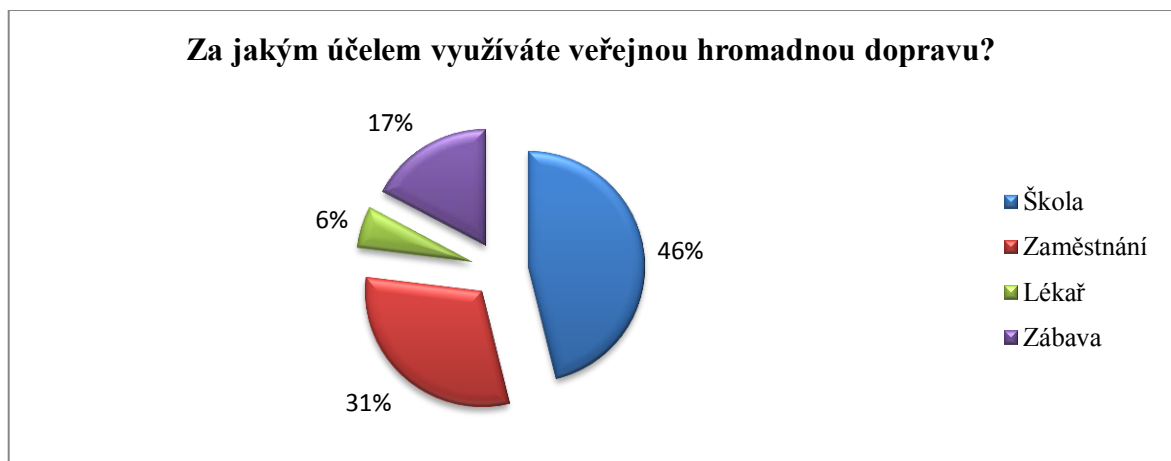
Nejvíce obyvatel využívá autobusovou linkovou dopravu, jelikož je zde velmi hustá síť autobusových linek. Těsně za ní je umístěna individuální automobilová doprava. Na třetím místě se umístila doprava železniční, síť železnic je zde výrazně nižší a je využívána především na dálkové trasy. Jelikož zde nejsou příliš velká města (největší je Hodonín s necelými 25 tis. obyvateli), MHD je nejméně využívanou dopravou.

Toto zjištění je pozitivní, jelikož 69% tázaných využívá nejčastěji veřejnou hromadnou dopravu, pouze 31% automobilovou.



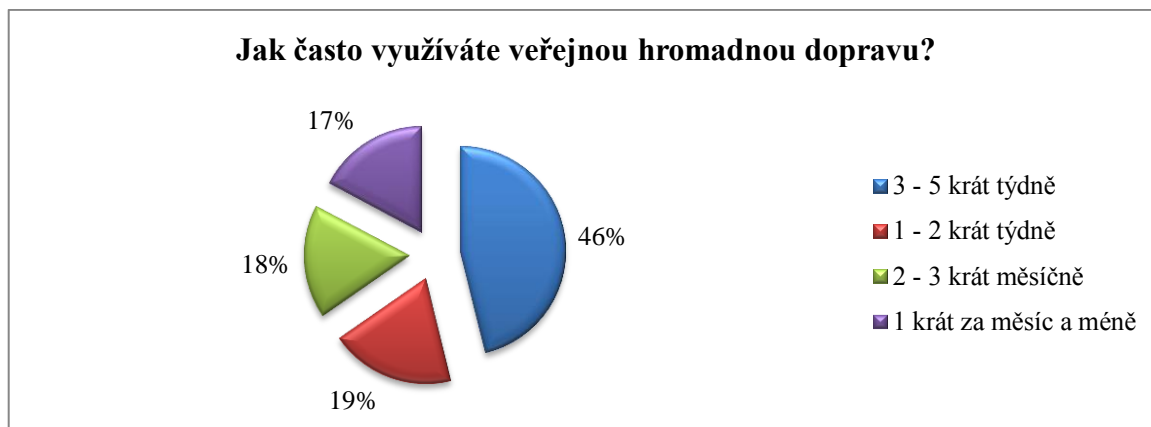
Graf 3 - Nejdůležitější faktor při výběru dopravního prostředku

U otázky jaký faktor je nejdůležitější při volbě dopravního prostředku, zvítězila jednoznačně odpověď rychlost. Druhým nejdůležitějším faktorem je cena. U respondentů, kteří využívají individuální automobilovou dopravu a železniční dopravu, byla nejčastější odpověď rychlost a pár respondentů zvolilo pohodlí. U autobusové linkové dopravy a MHD byla častou odpovědí cena a rychlost. U této otázky byla možnost přidat vlastní faktor, žádný z respondentů však tuto možnost nevyužil, všem vyhovovali již navržené odpovědi.



Graf 4 – Účel využívání veřejné hromadné dopravy

Nejvíce respondentů využívá veřejnou hromadnou dopravu za účelem dopravit se do školy. Druhé místo zabírají zaměstnání. Za zábavou využívají veřejnou hromadnou dopravu ve většinové části ti respondenti, kteří obvykle využívají individuální automobilovou dopravu. K lékaři využívá veřejnou dopravu jen malý počet respondentů. U této otázky byla také možnost přidat vlastní odpověď, ale žádný z respondentů tuto možnost nevyužil.



Graf 5 – Periodicita využívání veřejné hromadné dopravy

Veřejnou hromadnou dopravu využívá 3 – 5 krát týdně 46% dotazovaných. Mezi ně patří především uživatelé autobusové linkové dopravy a železniční dopravy. 1- 2 krát týdně ji využívá 19% respondentů (dojíždí například na internáty a koleje), 2 – 3 krát měsíčně 18 % respondentů. 1 krát za měsíc a méně využívají hlavně ti, kteří obvykle jezdí automobilem (podle předchozí otázky za zábavou).

Dalších osm otázek je zaměřeno na jednotlivé faktory týkající se dopravní obslužnosti.

Tab. 13 – Úroveň spokojenosti obyvatel s dopravní obslužností 1

	Kapacita	Ranní spoje	Odpolední a večerní spoje	Víkendové spoje
Velmi spokojen	6%	31%	2%	0%
Spíše spokojen	35%	39%	14%	14%
Průměrně	48%	17%	27%	40%
Spíše nespokojen	12%	8%	42%	39%
Velmi nespokojen	0%	6%	15%	8%

V první tabulce jsou znázorněny odpovědi respondentů na spokojenost s kapacitou dopravních prostředků, s časovým zajištěním ranních, odpoledních, večerních a víkendových spojů. Data jsou uvedena v procentech. Kapacita dopravních prostředků veřejné dopravy dosahuje průměrného až spíše lepšího hodnocení uživatelů. Spíše nespokojeno je pouze 12% respondentů. Časové zajištění ranních spojů je v okrese Hodonín na dobré úrovni, 70% respondentů je spokojeno. Naopak špatné hodnocení má časové zajištění odpoledních, večerních a víkendových spojů. S odpoledními a večerními spoji je nespokojeno 57% respondentů a s víkendovými 47% respondentů. Je těžké vyhovět všem, ale bylo by možno spoje alespoň rovnoměrně rozmístit.

Tab. 14 – Úroveň spokojenosti obyvatel s dopravní obsluhností 2

	Ceny	Zastávky / nástupiště	Přesnost a spo- lehlivost	Systém IDS JMK
Velmi spokojen	0%	14%	10%	10%
Spíše spokojen	44%	52%	42%	35%
Průměrně	33%	29%	27%	52%
Spíše nespokojen	23%	4%	17%	4%
Velmi nespokojen	0%	2%	4%	0%

Druhá tabulka znázorňuje spokojenost uživatelů veřejné hromadné dopravy s cenami jízdného, s umístěním autobusových zastávek a vlakových nástupišť, s přesností a spolehlivostí spojů a celkově s fungováním systému IDS JMK. Hodnocení cen se drží průměru, respondenti jsou spíše spokojeni než nespokojeni. Umístění autobusových zastávek a vlakových nástupišť je vyhovující, 66% respondentů je spokojeno, jen 6% nespokojeno. Na hodnocení přesnosti a spolehlivosti spojů jsou odpovědi rozdílné, ale spíše na lepší úrovni. Postoj respondentů k fungování systému IDS JMK je kladný, jen 4% respondentů je spíše nespokojeno.

Poslední otázka byla otevřená, respondenti se měli vyjádřit, jakou konkrétní věc týkající se dopravy by změnili. Jelikož tato otázka byla dobrovolná, odpověděla na ni polovina respondentů. Nejčastější změny byly navrženy na zvýšení počtu spojů v odpoledních a večerních hodinách, opravu místních komunikací, modernizace zastávek (hlavně zastřešení), dále pak zvýšení kapacit vlaků z Hodonína směr Moravský Písek, spolupráce vlakového a autobusového nádraží v Hodoníně - návaznost autobusů na příjíždějící vlaky, zavedení přímého spoje z Hodonína do Šardic.

9 SWOT ANALÝZA DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI OKRESU HODONÍN

Na základě zjištěných údajů z předchozích kapitol a získaných vlastních poznatků při studování dokumentů během tvorby práce, jsem sestavila SWOT analýzu dopravní obslužnosti okresu Hodonín.

Přehled silných a slabých stránek, příležitostí a ohrožení pro budoucí rozvoj dopravní obslužnosti okresu Hodonín:

9.1 Silné stránky

- existence jednotného integrovaného dopravního systému
- bezbariérová MHD
- kapacita přepravních prostředků
- malá vzdálenost autobusového a vlakového nádraží v Hodoníně
- hustá síť cyklistických stezek
- moderní vybavení autobusů
- procházející II. železniční koridor
- elektrizované železniční tratě
- hustá autobusová síť
- rozmístění autobusových zastávek a vlakových nástupišť
- velký počet spojů v ranních hodinách

9.2 Slabé stránky

- chybějící dálnice
- zatížení města Hodonín tranzitní dopravou
- nedostatečný počet spojů veřejné dopravy ve večerních hodinách
- nedostatečný počet spojů veřejné dopravy o víkendech
- velká vzdálenost autobusového a vlakového nádraží v Kyjově
- nízký počet spojů do menších obcí
- časté zpoždění vlaků
- malé využití letiště
- nevyhovující stav autobusových zastávek

9.3 Příležitosti

- využití dotačních titulů z programu EU na zlepšení veřejné infrastruktury
- vhodný terén pro rozšíření cyklistické dopravy
- realizace obchvatu v Hodoníně
- vyšší využití cyklistické dopravy
- zvýšení atraktivity veřejné dopravy
- rozvoj dopravy může mít pozitivní vliv na rozvoj podnikatelské činnosti
- harmonizace jízdnicích řádů autobusové a železniční dopravy

9.4 Hrozby

- zhoršující se kvalita místních komunikací
- rostoucí míra individuální automobilové dopravy
- nedostatek zdrojů na financování dopravních projektů
- zhoršení životního prostředí v důsledku dopravy
- rušení spojů veřejné hromadné dopravy
- zvyšující se podíl tranzitní dopravy
- dlouhé trvání realizace dopravních projektů

10 OPATŘENÍ PRO ZLEPŠENÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI

V závěrečné kapitole mé bakalářské práce se pokusím navrhnout na základě výsledků získané ze SWOT analýzy a programových plánů obcí několik řešení, které by měly zlepšit v následujících letech podmínky dopravní obslužnosti v okrese Hodonín.

10.1 Opatření v oblasti rozvoje veřejné hromadné dopravy

Harmonizace spojů

Pro rozvoj veřejné dopravy na území okresu Hodonín je důležité prohloubení provázanosti železniční a autobusové dopravy. Častým problémem je, že jednotlivé linky autobusů do okolních obcí často vyjíždí ve stejný čas, jako přijíždějící vlaky. Odjezd autobusů by přitom stačilo posunout o pár minut.

Časové rozmístění odpoledních a večerních spojů autobusů je nevyhovující. Příkladem je autobusová linka vedoucí z Hodonína do Kyjova. Ve všední dny tato linka vyjíždí v časy 17:15 a 17:17, poté až 18:15. Obyvatelé, kteří končí v zaměstnání v 17 hodin, často nestíhají první dva spoje, proto jsou nuceni čekat hodinu na spoj další. Návrh spočívá v přehození spoje 17:17 na 17:45 a tím zajistit dopravu do Kyjova po půl hodině. Jelikož by tento návrh neměl mít vyšší náklady, než jsou náklady v současné době na tyto spoje, mohl by být společností ČSAD Hodonín zrealizován.

Rekonstrukce zastávek veřejné dopravy

Předmětem navrženého projektu je rekonstrukce zastávek veřejné dopravy ve městě Dubňany. Jedná se o zastávku U mlýna a Obchodní dům, které patří mezi nejvyužívanější v tomto městě (staví zde autobusové linky z Hodonína a Kyjova). Tyto zastávky obsahují jen základní vybavení, jako je lavička, označnický autobusové zastávky a odpadkový koš. Vybavenost zastávek je nevyhovující zejména v oblasti chybějících přístřešků pro cestující, které je nutno přistavit. Předpokládané náklady na rekonstrukci zastávek jsou 290 000 Kč. Tento projekt by byl financován z dotací ROP Jihovýchod.

10.2 Opatření v oblasti dopravní infrastruktury

Problémem v dopravní infrastruktury v okrese Hodonín je zanedbaný stav komunikací, zejména tedy silnic II. a III. třídy. Zatížení města Hodonín tranzitní dopravou již řeší Ředitelství silnic a dálnic ČR, tedy výše zmiňovaný projekt obchvat Hodonín na silnici I/51, není proto nutné se tímto problémem dále zabývat.

Rekonstrukce silnice II/431

Silnice II/431 spojuje obce Dubňany a Svatobořice-Mistřín (hlavní tah mezi Hodonínem a Kyjovem). Délka silnice nutné k rekonstrukci je 5,2 km, tedy celá délka mezi těmito obcemi. Předmětem projektu je frézování současných krytových vrstev, sanace krajů vozovky, oprava trhlin, položení nových krytových vrstev a zřízení krajnice. Předpokládaná cena projektu je stanovena na 23 000 000 Kč. Tento projekt bude financován ze SFDI (Státní fond dopravní infrastruktury).

Rekonstrukce silnice II/426

Silnice II/426 spojuje Strážnici a Bzenec-Přívov. Nutná oprava silnice je přibližně o délce 4,4 km, součástí oprav by byla i část silnice procházející Strážnicí, napojení na silnici I/55 a rekonstrukce pěti mostů (přes Moravu, Vešky, odlehčovací kanál, Veličku a Bařův kanál). Všechny mosty, s výjimkou mostu přes Moravu, potřebují kompletní výměnu mostního svršku a vybavení. Most přes řeku Moravu byl v roce 2000 rekonstruován, jsou zde nutné jen menší úpravy. Předpokládaná cena rekonstrukce je 80 781 000 Kč. Financování tohoto projektu zajistí IROP (Integrovaný regionální operační program).

Rekonstrukce silnice III/4254.1

Silnice III. třídy spojuje obec Mutěnice a Jarohněvice (část města Dubňany). V minulosti byla již silnice rekonstruována, avšak jen malá část vedoucí z obce Mutěnice. Je nutné na tuto rekonstruovanou část navázat a to v podobě vyfrézování současných krytových vrstev, zřízení krajnice a položení nových krytových vrstev. Délka mezi těmito obcemi je 3,5 km, z toho je nutná rekonstrukce v rozsahu 3 km. Cena projektu je odhadována na 15 000 000 Kč. Financování rekonstrukce by bylo zajištěno prostřednictvím dotací z ROP Jihovýchod.

Rekonstrukce silnice III/4254.3

Silnice III. třídy vedoucí z Ratíškovic do Dubňan je v havarijním stavu. Zejména z důvodu nárůstu dopravních nehod je zde nutno vyměnit konstrukční vrstvy vozovky a zpevnit okraje vozovky. Délka silnice nutné k rekonstrukci je 3,8 km. Předpokládaná cena rekonstrukce je 18 000 000 Kč. Tento projekt bude financován prostřednictvím dotací z ROP Jihovýchod.

Realizace oprav zmiňovaných komunikací by vedla k zvýšení komfortu a rychlosti dopravní obslužnosti mezi jednotlivými obcemi.

ZÁVĚR

V mé bakalářské práci jsem se zabývala analýzou dopravní obslužnosti okresu Hodonín. Pomocí dostupných informací jsem zhodnotila současnou situaci jednotlivých druhů dopravy v tomto okrese a navrhla možná řešení pro zlepšení dopravní situace.

Úroveň dopravní obslužnosti v tomto okrese jako celek lze charakterizovat za vyhovující. Důležité postavení v rámci veřejné hromadné dopravy v okrese Hodonín zaujímá autobusová linková doprava, která díky své husté síti zajišťuje dopravu do všech obcí tohoto okresu. Železnice disponuje čtyřmi tratěmi, které procházejí devatenácti obcemi okresu z celkového počtu osmdesát dva obcí. Železniční doprava je díky procházejícímu II. železničnímu koridoru zaměřena i na dlouhé tratě, tedy spojení s jinými okresy či kraji. V cyklistické dopravě byl v posledních letech zaznamenán vývoj v oblasti výstavby velkého množství cyklistických stezek, ale stejně jako doprava vodní a letecká zůstává nadále využívána především pro rekreační účely.

Za dlouhodobý problém v oblasti dopravní infrastruktury je považováno zatížení města Hodonín tranzitní a individuální dopravou. Tento nedostatek však bude v nejbližších letech vyřešen plánovaným projektem obchvat Hodonín na silnici I/51, který odvede dopravu na jihozápadní část města přes průmyslovou zónu Kapřiska, kde se dále napojí na most přes řeku Moravu a bude pokračovat na Slovensko. Nevyhovující stav komunikací, na čemž má značný podíl nárůst individuální dopravy, by vyřešily plánované projekty financované prostřednictvím fondů.

Úroveň veřejné hromadné dopravy díky fungování integrovaného dopravního systému ve sledovaném okrese stále roste. V posledních letech byl také zaznamenán velký pokrok v modernizaci služeb a dopravních prostředků poskytovatelů autobusové i železniční dopravy. Realizace navržených projektů by tak veřejné dopravě dopomohla stát se v budoucích letech atraktivním poskytovatelem dopravy a také konkurentem dopravy individuální, čímž by se snížily negativní dopady na životní prostředí, plynulost provozu či hlukové zatížení měst, což by vedlo k vyšší spokojenosti obyvatel.

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. Zlín: Univerzita Tomáše Bati, 2005, 101 s. ISBN 80-7318-351-x.
- [3] HENDL, Jan. Statistika v aplikacích. 1. vyd. Praha: Portál, 2014, 455 s. ISBN 978-80-262-0700-9.
- [4] HUTTON, Barry. Planning sustainable transport. 1st ed. London: Routledge, 2013, 430 p. ISBN 978-1-84971-391-7.
- [5] KADERÁBKOVÁ, Jaroslava et al. Úvod do regionálních věd a veřejné správy. 2. rozš. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008, 455 s. ISBN 978-80-7380-086-4.
- [6] KLEPRLÍK, Jaroslav. Silniční doprava. 1. vyd. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2011, 158 s. ISBN 978-80-7395-451-2.
- [7] KYNCL, Jan. Historie dopravy na území České republiky. 1. vyd. Praha: Vladimír Kořínek, 2006, 146 s. ISBN 80-903184-9-5.
- [8] MARADA, Miroslav. Doprava a geografická organizace společnosti v Česku. 1. vyd. Praha: Česká geografická společnost, 2010, 165 s. ISBN 978-80-904521-2-1.
- [9] MOJŽÍŠ, Vlastislav, Milan GRAJA a Pavel VANČURA. Integrované dopravní systémy. 1. vyd. Praha: Powerprint, 2008, 115 s. ISBN 978-80-904011-0-5.
- [10] PASTOR, Otto a Antonín TUZAR. Teorie dopravních systémů. 1. vyd. Praha: ASPI, 2007, 307 s. ISBN 978-80-7357-285-3.
- [11] SURYNEK, Alois, Eva KAŠPAROVÁ a Růžena KOMÁRKOVÁ. Základy sociologického výzkumu. 1. vyd. Praha: Management Press, 2001, 160 s. ISBN 80-7261-038-4.
- [12] ŠIROKÝ, Jaromír. Technologie dopravy. 2. vyd. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2014, 281 s. ISBN 978-80-7395-852-7.

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

[14] 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.

Internetové zdroje

[15] Abchistory. [online]. [cit. 2015-03-31]. Dostupné z: <http://abchistory.cz/reserse.htm>

[16] Aeroklub Kyjov. [online]. [cit. 2015-04-30]. Dostupné z: <http://www.ak-kyjov.cz/>

[17] Bařův kanál. [online]. [cit. 2015-04-30]. Dostupné z: <http://www.batacanal.cz/>

[18] BORS. [online]. [cit. 2015-04-30]. Dostupné z: <http://www.bors.cz/>

[19] CZregion. [online]. [cit. 2015-04-30]. Dostupné z: <http://www.czregion.cz/>.

[20] Český statistický úřad. [online]. [cit. 2015-04-30]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/>

[21] ČSAD Hodonín. [online]. [cit. 2015-04-30]. Dostupné z: <http://www.csad.com/>

[22] ČSAD Kyjov. [online]. [cit. 2015-04-30]. Dostupné z: <http://www.csadkyjov.cz/>

[23] Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje. [online]. [cit. 2015-04-30]. Dostupné z: <http://www.idsjmk.cz/>

[24] Jihomoravská armaturka. [online]. [cit. 2015-04-30]. Dostupné z: <http://www.jmahod.cz/>

[25] Město Hodonín. [online]. [cit. 2015-04-30]. Dostupné z: <http://hodonin.eu/>

[26] Ministerstvo dopravy České republiky. [online]. [cit. 2015-03-29]. Dostupné z: <http://www.mdcz.cz/>

[27] Moravské naftové doly. [online]. [cit. 2015-04-30]. Dostupné z: www.mnd.cz

[28] Ředitelství silnic a dálnic. [online]. [cit. 2015-04-30]. Dostupné z: <http://www.rsd.cz/>

[29] Státní správa. [online]. [cit. 2015-04-30]. Dostupné z: <http://www.statnisprava.cz/>

[30] TMachinery. [online]. [cit. 2015-04-30]. Dostupné z: <http://www.tmachinery.cz/>

[31] Vydosbus. [online]. [cit. 2015-04-30]. Dostupné z: www.vydosbus.cz

[32] Zeměpis: geografický portál. [online]. [cit. 2015-04-30]. Dostupné z: www.zemepis.com

[33] ŽelPage: Elektronický magazín o drahách. [online]. [cit. 2015-05-02]. Dostupné z: <http://www.zelpage.cz/>

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

ČD	České dráhy
ČSAD	Československá státní autobusová doprava
ČSÚ	Český statistický úřad
EHO	Elektrárna Hodonín
IDS JMK	Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje
IROP	Integrovaný regionální operační program
MHD	Městská hromadná doprava
MND	Moravské naftové doly
ORP	Obce s rozšířenou působností
ROP	Regionální operační program
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obr. 1 – Poloha okresu Hodonín.....	32
Obr. 2 – Rozdělení okresu Hodonín.....	32
Obr. 3 – Obce okresu Hodonín podle ORP	33
Obr. 4 – Obchvat Hodonín.....	43
Obr. 5 – Baťův kanál - úsek v okrese Hodonín	45
Obr. 6 – Letiště Kyjov	46

SEZNAM TABULEK

Tab. 1 – Počet obyvatel	34
Tab. 2 – Silnice v okrese Hodonín	37
Tab. 3 – Silnice I. třídy	37
Tab. 4 – Silnice II. třídy.....	38
Tab. 5 – Autobusové linky z Hodonína.....	40
Tab. 6 – Autobusové linky z Kyjova.....	40
Tab. 7 – Autobusové linky z Veselí nad Moravou.....	41
Tab. 8 – Linky MHD Hodonín	41
Tab. 9 – Linky MHD Kyjov	42
Tab. 10 – Železnice vedoucí okresem Hodonín.....	43
Tab. 11 – Nepřestupní jízdenky IDS JMK	48
Tab. 12 – Přestupní jízdenky IDS JMK.....	49
Tab. 13 – Úroveň spokojenosti obyvatel s dopravní obslužností 1	53
Tab. 14 – Úroveň spokojenosti obyvatel s dopravní obslužností 2	54

SEZNAM GRAFŮ

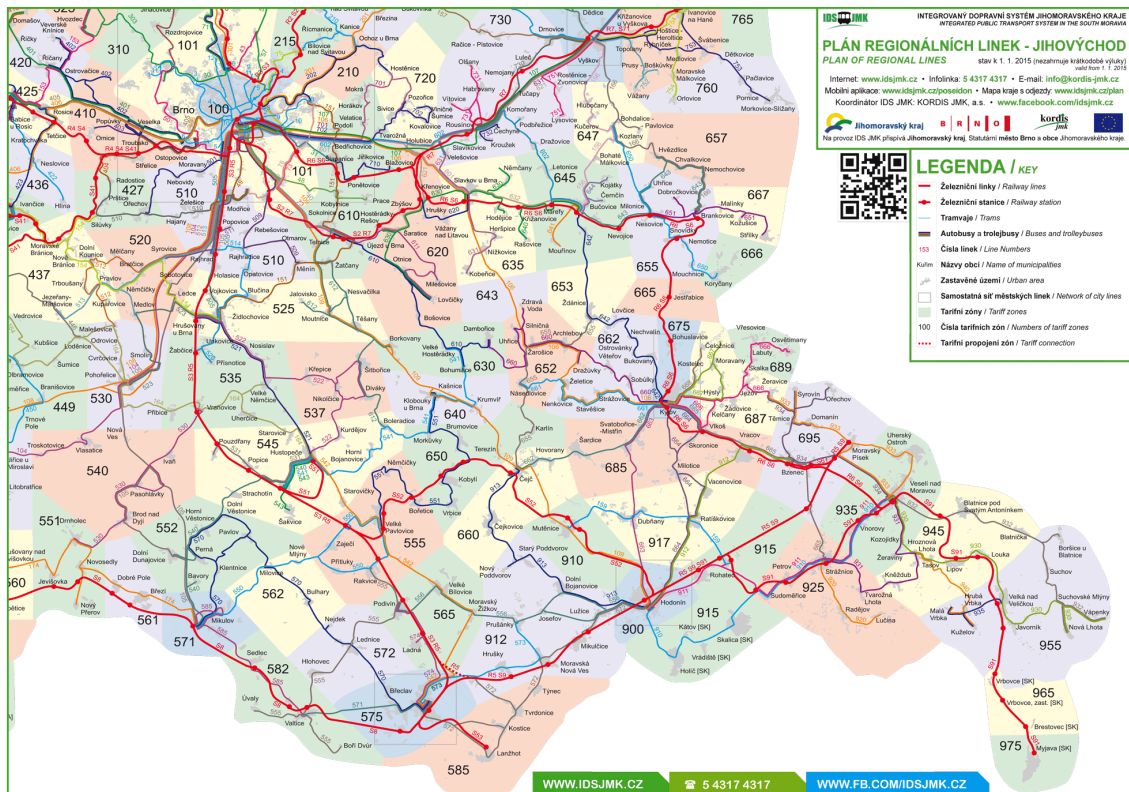
Graf 1 – Složení respondentů.....	51
Graf 2 – Nejčastěji využívaný druh dopravy	51
Graf 3 - Nejdůležitější faktor při výběru dopravního prostředku	52
Graf 4 – Účel využívání veřejné hromadné dopravy	52
Graf 5 – Periodicita využívání veřejné hromadné dopravy	53

SEZNAM PŘÍLOH

P I Plán regionálních linek – Jihovýchod

P II Dotazník spokojenosti obyvatel

PŘÍLOHA P I: PLÁN REGIONÁLNÍCH LINEK – JIHOVÝCHOD



PŘÍLOHA P II: DOTAZNÍK SPOKOJENOSTI OBYVATEL

Dotazník spokojenosti obyvatel s dopravní obsluhností v okrese Hodonín

*Povinné pole

Kolik obyvatel má obec, ve které bydlíte? *

- do 3 000 obyvatel
- 3 000 - 6 000 obyvatel
- 6 000 - 10 000 obyvatel
- nad 10 000 obyvatel

Který druh dopravy nejčastěji využíváte? *

- Autobusovou linkovou dopravu
- Městskou hromadnou dopravu
- Železniční dopravu
- Individuální automobilovou dopravu

Jaký faktor je u vás nejdůležitější při volbě dopravního prostředku? *

- Cena
- Pohodlí
- Rychlost
- Spolehlivost

Jiné:

Za jakým účelem využíváte veřejnou hromadnou dopravu? *

- Škola
- Zaměstnání
- Lékař
- Zábava

Jiné:

Jak často využíváte veřejnou hromadnou dopravu? *

- 3 - 5 krát týdně
- 1 - 2 krát týdně
- 2 - 3 krát měsíčně
- 1 krát za měsíc a méně

Úroveň spokojenosti uživatelů veřejné hromadné dopravy *

	Velmi spokojen	Spíše spokojen	Průměrně	Spíše nespokojen	Velmi nespokojen
S kapacitou dopravních prostředků jsem:	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
S cenami jízdného jsem:	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
S časovým zajištěním ranních spojů jsem:	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
S časovým zajištěním odpoledních a večerních spojů jsem:	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
S počtem spojů o víkendů jsem:	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
S umístěním autobusových zastávek/vlakových nástupišť jsem:	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
S přesností a spolehlivostí spojů jsem:	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
S fungováním systému IDS JMK jsem:	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Jakou konkrétní věc byste změnili?

zvýšení počtu spojů do určité obce, oprava silnice mezi obcemi, modernizace nádraží nebo zastávky aj.

Odeslat