

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

Přírodovědecká fakulta

Katedra geografie



**DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST SPRÁVNÍHO
OBVODU OBCE S ROZŠÍŘENOU PŮSOBNOSTÍ
ZNOJMO**

Bakalářská práce

David Roušal

Olomouc 2010

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLMOUCI

Přírodovědecká fakulta

Katedra geografie

Akademický rok: 2008/2009

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **David ROUŠAL**

Studijní program: **B1301 Geografie**

Studijní obor: **Regionální geografie**

Název tématu: **Dopravní obslužnost správního obvodu obce s rozšířenou působností Znojmo**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Cílem bakalářské práce je popsat systém veřejné dopravy v SO ORP Znojmo a analyzovat dopravní obslužnost tohoto správního obvodu. Dílčím cílem je také navrhnout možná řešení vedoucí ke zlepšení současného stavu.

Rozsah grafických prací: **Podle potřeb zadání**
Rozsah pracovní zprávy: **10 000 - 12 000 slov**
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury:

Rodrigue, Jean-Paul: The Geography of Transport Systems. Routledge, New York, 2009, 352 s. Seidenglanz, Daniel: Dopravní charakteristiky venkovského prostoru. Disertační práce - Geografický ústav PřF MU. Brno, 2007, 196 s. Toušek, V., Kunc, J., Vystoupil, J. a kol.: Ekonomická a sociální geografie. Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, Plzeň, 2008, 411 s. Hoyle, B. S., Knowles, R.: Modern Transport Geography. John Wiley and Sons Ltd., 1999, 382 s. Voženílek, V.: Aplikovaná kartografie I.: tematické mapy, Univerzita Palackého, Olomouc, 187 s. <http://idsjmk.cz> www.kr-jihomoravsky.cz <http://www.znojmcity.cz>

Vedoucí bakalářské práce: **Mgr. Jan Hercik**
Katedra geografie

Datum zadání bakalářské práce: **8. července 2009**

Termín odevzdání bakalářské práce: **30. dubna 2010**

L.S.

Prof. RNDr. Juraj Ševčík, Ph.D.
děkan

Doc. RNDr. Zdeněk Szczyrba, Ph.D.
vedoucí katedry

V Olomouci dne 8. července 2009

Prohlašuji, že jsem zadanou bakalářskou práci vypracoval samostatně v průběhu bakalářského studia pod vedením Mgr. Jana Hercika s použitím uvedených literárních zdrojů.

V Olomouci, dne 9. května 2010

.....

podpis

Děkuji Mgr. Janu Hercikovi za jeho trpělivost a čas, který mi během konzultací a psaní bakalářské práce věnoval, za jeho odbornou pomoc, věcné připomínky, cenné praktické rady, přátelský a vřelý přístup a velkou motivaci pro mé další studium.

Obsah

1. ÚVOD	7
2. CÍLE PRÁCE A METODIKA PRÁCE	8
2.1 Cíle práce.....	8
2.2 Metodika práce	8
3. CHARAKTERISTIKA SO ORP ZNOJMO.....	12
3.1 Poloha	12
3.2 Fyzicko-geografická charakteristika	13
3.3 Socioekonomická charakteristika	14
3.3.1 Sídla.....	14
3.3.2 Obyvatelstvo	15
3.3.3 Průmysl	16
3.3.4 Zemědělství.....	17
4. VÝVOJ ŘÍZENÍ DOPRAVY V ČESKÉ REPUBLICE.....	18
4.1 Historický vývoj dopravy	18
4.2 Doprava v období socialismu	19
4.3 Transformace dopravy po roce 1989	20
4.4 Dopravní politika České republiky	22
5. DOPRAVNÍ POLOHA SO ORP ZNOJMO	26
5.1 Dopravní síť SO ORP Znojmo	26
5.2 Dopravní poloha obcí SO ORP Znojmo.....	27
6. DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST SO ORP ZNOJMO	29
6.1 Veřejná hromadná doprava ve SO ORP Znojmo	29
6.2 Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje	31
6.3 Městská hromadná doprava	32
6.4 Dopravní obslužnost Znojma vzhledem k centru kraje	34
6.5 Dopravní obslužnost obcí v SO ORP Znojmo	35
6.6 SWOT analýza a celkové zhodnocení	44
7. ZÁVĚR.....	46
8. SUMMARY	47
9. POUŽITÉ ZDROJE.....	48
10. PŘÍLOHY	52

1. Úvod

Doprava je již ze své podstaty prostorovým jevem a má geografické důsledky, jež jsou oblastí zájmu geografie. Již od svého počátku je nedílnou součástí rozvoje společnosti a má zásadní význam při formování lidské společnosti do dnešního stavu. O významu dopravy pro lidstvo svědčí i to, že významné vynálezy v oblasti dopravy jsou často považovány za jedny z největších vynálezů v historii lidstva. Ať už se jedná o vynález kola, vynález parní lokomotivy nebo vynález letadla. Doprava vždy byla, je a bude nedílnou součástí života každého jedince společnosti. Doprava je také na jedné straně produktem vývoje společnosti a na druhé zároveň jeho podmínkou.

Doprava umožňuje interakce mezi prostorově rozptýlenými oblastmi. Umožňuje přepravu osob a nákladů mezi jednotlivými částmi prostoru. Produkty její práce využíváme denně během svého života, ať už se jedná o vlastní individuální přepravu nebo využívání produktů práce dopravy. Tento její význam si často ani neuvědomujeme, ale stačí si prohlédnout zboží, jež denně nakupujeme, a dopad dopravy na náš život je zcela zřejmý.

Obrovský význam má pro fungování společnosti veřejná hromadná doprava. Tato umožňuje přemísťování lidí v prostoru při zachování poměrně nízkých nákladů. Její význam je také ekonomický, neboť velkou část cestujících představují zaměstnanci dojíždějící do práce a zároveň sama zaměstnává velký počet lidí. O tom, jak strategický význam má veřejná hromadná doprava, vypovídá i zájem státu o tuto oblast.

Vzhledem k významu hromadné dopravy je důležité sledovat dopravní obslužnost a to především ve venkovských oblastech. V těchto oblastech má veřejná doprava své nezastupitelné místo, neboť umožňuje jejich napojení na spádová centra a tím předchází dalšímu zaostávání těchto oblastí. Zároveň jsou právě venkovské oblasti pro dopravce ekonomicky nelákavé, neboť zde není taková poptávka jako v hustěji obydlených oblastech.

2. Cíle práce a metodika práce

2.1 Cíle práce

Hlavním cílem této práce je analýza dopravní obslužnosti SO ORP Znojmo a to jak z pohledu obslužnosti území vzhledem k Brnu jako centru kraje, tak i obslužnosti jednotlivých obcí v rámci území SO ORP Znojmo. Výsledkem budou kromě samotného textu i tabulky a mapy charakterizující danou problematiku. Cílem je objektivně ohodnotit současný stav dopravní obslužnosti SO ORP Znojmo. K tomuto ohodnocení bude využito především kvantitativních metod – zkoumání počtu přímých spojů, časové dostupnosti obcí, ale také několika dalších charakteristik. Pro kompletnost této problematiky je potřeba také posoudit kvalitu spojů a dopravních prostředků, jež zabezpečují dopravní obslužnost. V rámci analýzy dopravní obslužnosti budou identifikovány oblasti se zhoršenou kvalitou dopravní obslužnosti, u kterých by bylo vhodné tuto obslužnost zvýšit.

Kromě tohoto hlavního cíle má práce i další dílčí cíle. Jedná se především o popis současného stavu veřejné dopravy na území SO ORP Znojmo. Především z pohledu dopravců, jež tuto obsluhu zabezpečují. Bude také vyhodnocena dopravní poloha obcí vzhledem k dopravní síti. Dopravní obslužnost v oblasti je také ovlivňována městskou autobusovou dopravou, jež mimo jiné zajišťuje obslužnost příměstských oblastí. Z toho důvodu bude v práci také stručně charakterizována. Stejně tak bude práce obsahovat stručný popis integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje (IDS JMK). V neposlední řadě bude práce také obsahovat návrhy řešení některých problémů.

2.2 Metodika práce

Pro to, aby mohla být zadaná práce zpracována, bylo nejdříve nutné najít data, která se následně zpracovala. Pro zpracování práce byly použity tři základní zdroje dat:

- data Českého statistického úřadu
- jízdní řády aplikace IDOS

- pravidelné roční zprávy Ministerstva dopravy a Ředitelství silnic a dálnic

Data z Českého statistického úřadu posloužila především pro zpracování statistických dat při socioekonomické charakteristice. Ročenky dopravy a Výroční zprávy Ředitelství silnic a dálnic poskytly řadu ukazatelů o stavu dopravy a dopravní infrastruktury. Jedná se o pravidelně vydávané publikace, jež umožňují srovnání a poskytují přehled o vývoji dopravy. Hlavním zdrojem dat pro zpracování analýz byla aplikace IDOS – Jízdní řády (jedná se o jízdní řád platný od 13. 12. 2009 do 11. 12. 2010). Tuto aplikaci provozuje společnost CHAPS, která shromažďuje data autobusové, železniční, letecké, lodní a městské hromadné dopravy.

Kromě těchto základních zdrojů dat byly k vypracování práce samozřejmě použity i další publikace, jež jsou přínosné pro danou problematiku. V první řadě to jsou především strategické dokumenty, jako například Dopravní politika České republiky na léta 2005 – 2013. Dále se jednalo také o strategické dokumenty na úrovni kraje a na úrovni SO ORP Znojmo. Byly také kontaktovány hlavní dopravci ve sledované oblasti, ovšem zde se projevila značná neochota většiny dopravců poskytnout požadované informace. Pro podporu publikovaných názorů bylo také provedeno krátké dotazníkové šetření.

Získaná data byla zpracována v odpovídajícím softwaru. Samotný text práce a tabulky byly zpracovány v programech Microsoft Office Word 2007 a Microsoft Office Excel 2007. Mapové výstupy byly zpracovány pomocí softwaru ArcGIS 9.3. Tato aplikace obsahuje další integrované aplikace, z nichž byla použita především aplikace ArcMap. Jako mapové podklady posloužily data ArcČR 500 verze 2.0. Ze Znojemského městského úřadu byly také poskytnuty některé mapové podklady, které ovšem ve výsledné práci nejsou použity. Pro účely práce musela být některá data aktualizována (např. kvůli změně hranic Jihomoravského kraje). V použitých databázích byly vytvořeny nové atributy, jež byly naplněny získanými daty. Výsledné mapy jsou většinou zpracovány metodou kartogramů. Všechny mapy přiložené v přílohách jsou v souřadnicovém systému S-JTSK.

V rámci zpracování práce byla vymezena dopravní poloha obcí. Dopravní polohu obcí můžeme rozdělit na vertikální a horizontální. V této souvislosti je myšlena jako sledovaná poloha pouze poloha horizontální, kterou lze chápat jako postavení obce v dopravní síti. Toto postavení je dané jednak třídou komunikace, což určuje kvalita procházející komunikace, jednak druhem komunikace, protože jednotlivé druhy komunikací nemají stejný význam. (Marada 2005)

Metodika ohodnocení vycházela z prací J. Hůrského (1987) a M. Marady (2005). Byla ovšem částečně upravená vzhledem k rozdílu zkoumaných středisek. Body byly obcím přiřazeny podle následujících kritérií:

- Za silnici 1. třídy do vzdálenosti 2 km od zastavěného území obce – 3 body
- Za silnici 1. třídy do vzdálenosti 5 km od zastavěného území obce – 2 body
- Za silnici 2. třídy nebo za železnici do vzdálenosti 2 km od zastavěného území obce – 1 bod

Uvedené bodové ohodnocení bylo obcím přiřazeno na základě významu jednotlivých tříd komunikací. Jednoznačně nejvyšší význam na tomto území zaujímají obě silnice první třídy. Z toho důvodu získaly obce ležící podél jejich trasy nejvyšší bodové ohodnocení a bodové ohodnocení v tomto případě získaly i obce ve větší dojezdové vzdálenosti od komunikace. Silnice druhé třídy mají menší význam, a proto byly také ohodnoceny menším počtem bodů. Stejným počtem bodů byly ohodnoceny i místní železnice, protože se jedná pouze o méně významné tratě bez rychlíkového provozu.

Uvedené vzdálenosti nebyly brány jako pevně dané hranice, ale vzhledem k malému rozsahu území byly sporné obce do jisté míry posuzovány individuálně. Vzdálenosti jsou myšleny jako dojezdové vzdálenosti k nejbližší křižovatce s danou třídou komunikace, nikoliv jako vzdálenosti vzdušnou čarou. K určení dojezdové vzdálenosti byl použit mapový server města Znojma.

Výsledkem je mapa, která ukazuje horizontální polohu obcí ve SO ORP Znojmo. Obce jsou rozděleny do čtyř kategorií podle počtu získaných bodů:

- 0 – 1 bod – velmi špatná
- 2 – 3 body – špatná
- 4 – 5 bodů – dobrá
- > 5 bodů – velmi dobrá

Analýza počtu spojení ze Znojma do Brna byla provedena pomocí jízdních řádů publikovaných společností IDOS. Jedná se o jízdní řády, jež mají platnost od 13. 12. 2009 do 11. 12. 2010. Byla sledována tři rozdílná období – pracovní dny, soboty, neděle a státní svátky. Toto rozdělení bylo provedeno z důvodu rozdílného počtu spojení v jednotlivých dnech. Jako referenční dny byly zvoleny středa 12. 5. 2010, sobota 15. 5. 2010 a neděle 16. 5. 2010. Pro tyto dny byl zjištěn počet přímých spojení, jež vedou ze Znojma do Brna, a ten byl následně vyhodnocen.

Analýza počtu spojení obcí s městem Znojmem byla provedena obdobně, pouze se zde spočítal počet přímých spojení, jež vedou z jednotlivých obcí do Znojma. Kromě počtu spojů byl sledován také nejkratší cestovní čas a dopravci, kteří toto spojení zajišťují. Získaná data byla zpracována pomocí tabulky, a pomocí map.

Dále byla pomocí získaných dat zkonstruována Mapa rozložení dopravců a Mapa časové dostupnosti. Všechny získané údaje, pomocí nichž je možné posuzovat dopravní obslužnost, byly následně analyzovány.

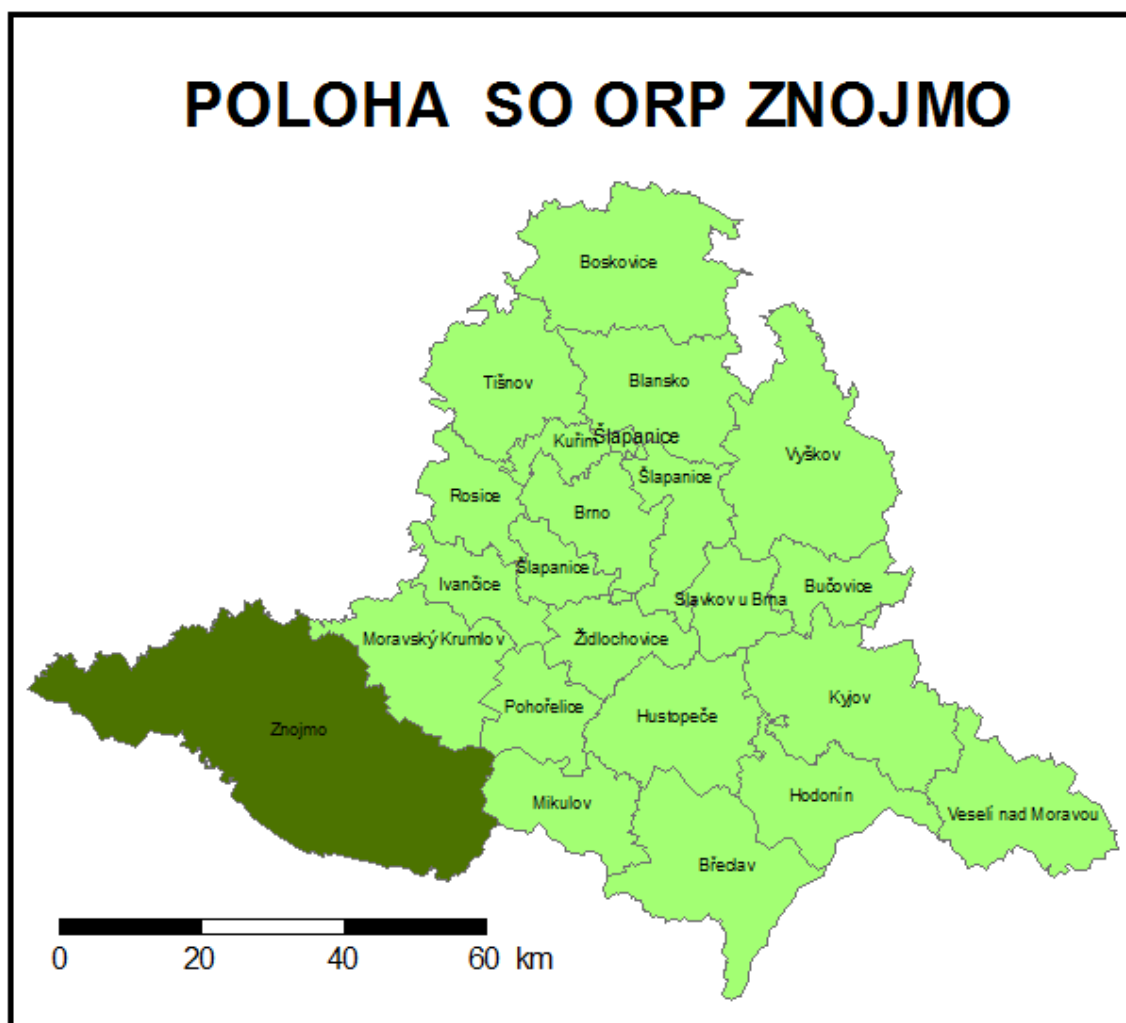
V rámci zpracování analýzy byla také provedena analýza, jež měla odhalit případné další dojížděkové regiony na sledovaném území. Toto bylo zpracováno pomocí předem určených kritérií. Těmito kritérii byly:

- minimálně tři obce, z nichž nejvíce obyvatel dojíždí do spádové obce
- alespoň 300 dojíždějících

3. Charakteristika SO ORP Znojmo

3.1 Poloha

Sledované území se nachází v jihozápadní části Jihomoravského kraje při hranicích s Rakouskem (viz. příloha č. 1). Svojí rozlohou 1243 km² je správní obvod ORP Znojmo největším správním obvodem s rozšířenou působností v České republice. Délka hranic území je 241 km. Obvod ORP Znojmo sousedí s dalšími šesti ORP. Jedná se o ORP Dačice, ORP Moravské Budějovice, ORP Třebíč, ORP Moravský Krumlov, ORP Pohořelice a ORP Mikulov. Jižní hranici území tvoří hranice s Rakouskem o délce 105 km. Právě hranice s Rakouskem je velmi důležitým geografickým faktorem. (ČSÚ [online], 2010)



Obr. 1: Poloha ORP Znojmo v rámci Jihomoravského kraje

3.2 Fyzicko-geografická charakteristika

Sledované území tvoří přechodnou část mezi dvěma provinciemi – Českou vysočinou a Západními Karpaty. Hranice mezi oběma celky prochází východně od Znojma mezi Hnanicemi a Horními Dunajovicemi. Celé území tvoří pahorkatiny a sníženiny. Nejvýše položeným vrcholem území je Suchá hora se svojí výškou 521 m n.m. (Demek, 2005)

Celé sledované území je odvodňované řekou Dyjí, která spadá do povodí řeky Moravy. Jedná se o vodohospodářsky významný tok. Krom Dyje se na území nachází celá řada menších vodních toků. Těmi nejvýznamnějšími jsou levostranné přítoky Dyje – Želetavka a Jevišovka. Na území se nacházejí tři velké vodní nádrže – Vranov (Dyje), Znojmo (Dyje) a Výrovce (Jevišovka).

Z pohledu vodní dopravy má pouze menší význam Vranovská přehrada, na které byla po mnoho let provozována lodní doprava, jež sloužila především pro rekreaci. Později byl provoz motorových lodí z důvodu předpisů o vodárenském zdroji pozastaven, ovšem od roku 2004 je již lodní provoz v menším rozsahu povolen. V současné době je povolen provoz lodí poháněných spalovacím motorem. (Generel dopravy Jihomoravského kraje, 2006)

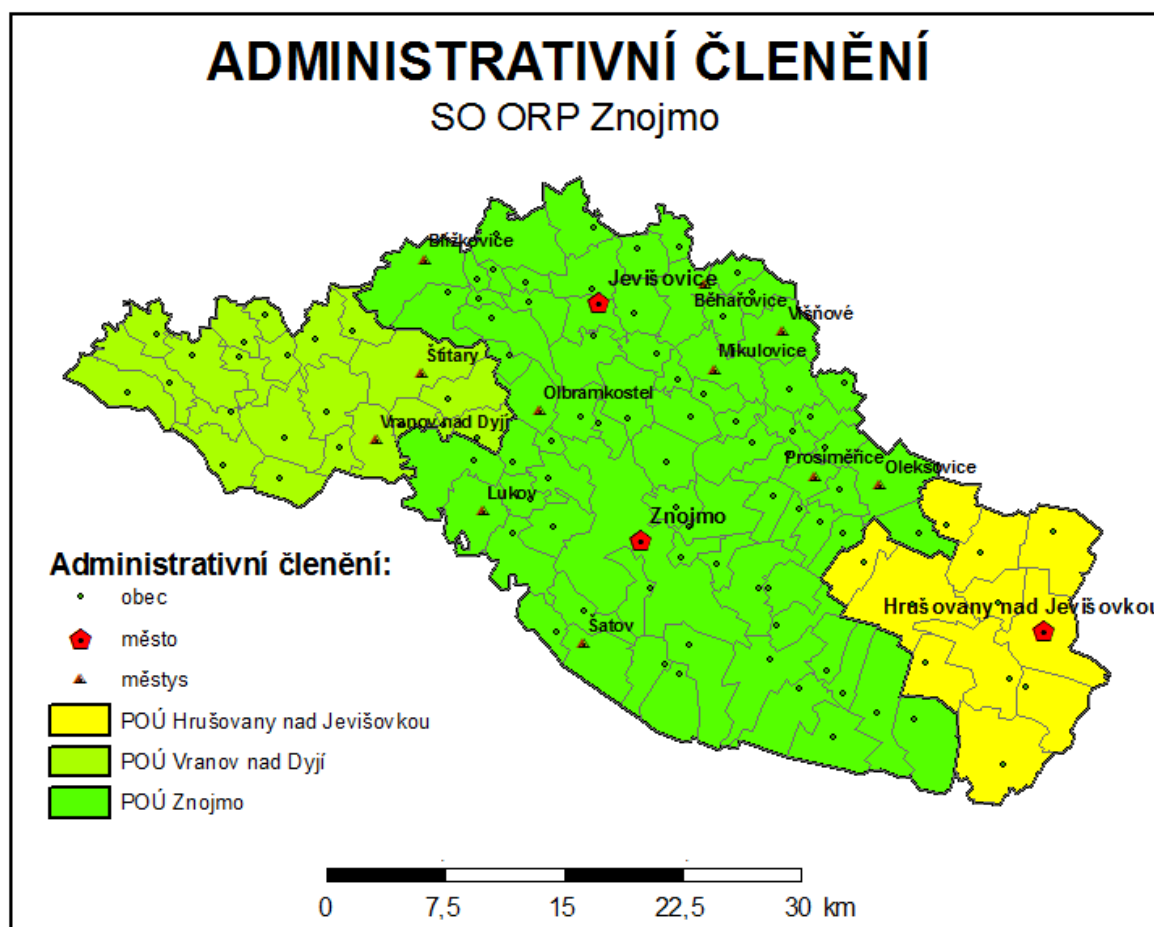
Z hlediska fyto geografického členění se na území nacházejí dvě fyto geografické oblasti – západní část území spadá do Mesophytica a východní část do Thermophytica (Mapový portál veřejné správy ČR [online], 2010). Z hlediska biogeografické regionalizace lze na území vyčlenit dvě podprovincie – hercynskou a panonskou (Preventivní hodnocení krajinného rázu Znojemska, 2008). Nejvýznamnějším chráněným územím je NP Podyjí, který se nachází v západní části území při hranicích s Rakouskem. Kromě NP Podyjí se zde nachází i několik maloplošných chráněných krajinných území.

Vzhledem k charakteru území netvoří fyzicko-geografické podmínky výrazné překážky rozvoji dopravy. Celé území je převážně rovinaté. Výjimkou je meandrující hluboké údolí řeky Dyje, které do jisté míry vytváří přírodní překážku dopravě.

3.3 Socioekonomická charakteristika

3.3.1 Sídla

Území SO ORP Znojmo zahrnuje 111 obcí. Nejvýznamnějším sídlem je město Znojmo, které se dělí na devět částí. Tři obce ve správním obvodu ORP Znojmo mají statut města – Znojmo, Hrušovany nad Jeviškovkou a nejmladším městem jsou Jevišovice (od února 2007). Statut městysů má celkem 11 obcí - Běhařovice, Blížkovice, Lukov, Mikulovice, Olbramkostel, Oleksovice, Prosiměřice, Šatov, Štítary, Višňové a Vranov nad Dyjí. V rámci SO ORP Znojmo jsou celkem tři pověřené obecní úřady (viz. příloha č. 2) – Znojmo (pod tento úřad spadá 78 obcí), Hrušovany nad Jeviškovkou (pod tento úřad spadá celkem 11 obcí) a Vranov nad Dyjí (pod tento úřad spadá 22 obcí). (ČSÚ [online], 2010)



Obr. 2: Administrativní členění SO ORP Znojmo (zdroj: ČSÚ [online], 2010)

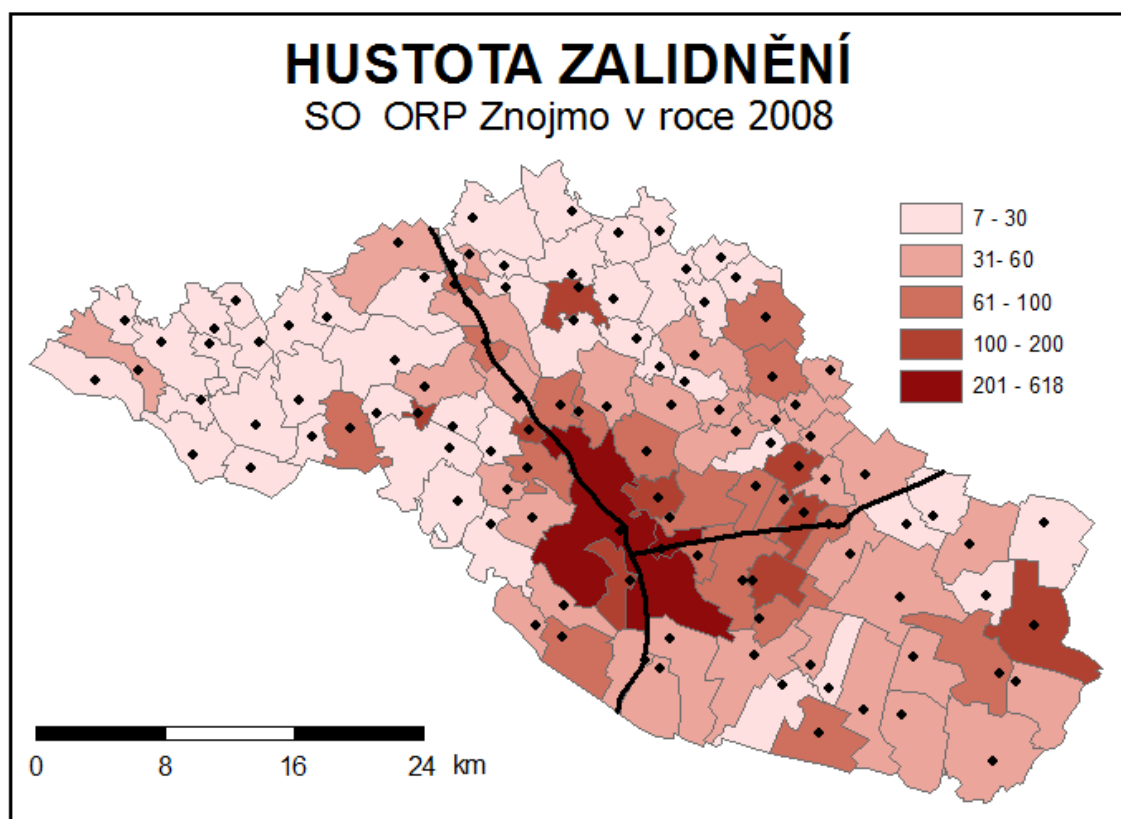
3.3.2 Obyvatelstvo

Sledované území mělo k 31. 12. 2008 91 025 obyvatel. Celkem tři obce mají více než 2000 obyvatel – samotné město Znojmo (34 759 obyvatel), Hrušovany nad Jevišovkou (3 214 obyvatel) a Dobšice (2 360 obyvatel). (ČSÚ [online], 2010)

Tab. 1: Struktura obcí podle počtu obyvatel k 31. 12. 2008

Počet obyvatel	Počet obcí
0-99	11
100-499	64
500-999	18
1000-2000	15
> 2000	3

(zdroj: ČSÚ [online], 2010)



Obr. 3: Hustota zalidnění SO ORP Znojmo k 31. 12. 2008 (zdroj: ČSÚ [online], 2010)

Průměrná hustota zalidnění (viz. příloha č. 3) v SO ORP Znojmo je 73 obyv./km², což je výrazně nižší hodnota než je průměr České republiky a dokonce méně než poloviční oproti průměru Jihomoravského kraje. Sledované území se tak řadí do podprůměrně zalidněných oblastí ČR. Dle hustoty zalidnění je nejvíce zalidněno Znojmo a jeho okolí. Z mapy je patrný rozdíl v zalidnění

mezi východní a západní části území. Nejnižší hustota zalidnění je v oblasti NP Podyjí. V centrální části území dosáhla hodnota zalidnění i hodnot přes 200 obyv./km², naopak v některých oblastech není ani na úrovni 50 obyv./km². Z výše uvedené mapy je také jasně patrný vztah mezi dopravní sítí a hustotou zalidnění. Toto je vidět především v severozápadním směru podél silnice 1. třídy I/38. Nízká hustota zalidnění také podmiňuje nízkou hustotu kvalitních komunikací v oblasti.

Meziroční přírůstek v roce 2008 byl 521 obyvatel a byl jeden z nejvyšších v rámci kraje (ČSÚ [online], 2010). Míra nezaměstnanosti v ORP Znojmo je 11,49% a je druhá nejvyšší v kraji (ČSÚ [online], 2010). Pro Znojensko je typická sezónní nezaměstnanost, která je daná velkým počtem obyvatel zaměstnaných ve stavebnictví, zemědělství a cestovním ruchu. Dle dat zjištěných při Sčítání lidí, domů a bytů v roce 2001 bylo 25,7 % obyvatel zaměstnáno v průmyslu, 11,5 % v zemědělství a dopravě, pošty a telekomunikace zaměstnávaly 6 % obyvatel. Vysokoškolského vzdělání dosáhlo 5,8 % obyvatel.

3.3.3 Průmysl

Na území je poměrně málo rozvinutý průmysl. Nenachází se zde žádné velké průmyslové závody. Jak již bylo výše zmíněno, průmysl zaměstnává zhruba čtvrtinu obyvatelstva. Z ekonomických subjektů působilo v průmyslu k 31. 12. 2003 13,8 % subjektů (ČSÚ [online], 2010).

Mezi tradiční průmyslová odvětví charakteristická pro tuto oblast patří strojírenství a potravinářský průmysl. Dále se zde nachází kožedělný, keramický, kovodělný, dřevozpracující, nábytkářský, oděvní a textilní průmysl.

Největšími průmyslovými podniky na sledovaném území jsou – EGSTON SYSTEM ELECTRONIC (elektrotechnický průmysl, 654 zaměstnanců) a Moravskoslezské cukrovary (potravinářský průmysl, 371 zaměstnanců). (HBI [online], 2010)

Nízká koncentrace průmyslu je dalším faktorem, který ovlivňuje nízkou hustotu kvalitních komunikací.

3.3.4 Zemědělství

Území ORP Znojmo je tradiční zemědělskou oblastí. Kromě pěstování obilí je zde vysoce rozvinuté i vinařství a ovocnářství. Podíl zemědělské půdy byl k 31. 12. 2008 67,4 %. Celkem tedy zemědělská půda zabírá 83 768 ha. Z této plochy připadá na ornou půdu 75 891 ha, na vinice 2 454 ha, na zahrady 1 737 ha a na ovocné sady 1 324 ha. Zemědělství zaměstnává přes 11 % obyvatel. Z ekonomických subjektů působilo v zemědělství k 21. 12. 2003 10,2 % subjektů. (ČSÚ [online], 2010)

4. Vývoj řízení dopravy v České republice

4.1 Historický vývoj dopravy

Vývoj dopravy na území České republiky má dlouhou tradici. Tento proces trvá již několik tisíc let. Vývoj veřejné osobní dopravy ve střední Evropě je možné podle používaného dopravního prostředku rozdělit do pěti období (Hercik, 2008):

1. pěší období (pravěk – raný středověk)
2. období kočárů a poštovních dotazníků (15. století – 1. pol. 20. stol.)
3. období železnice a vzniku veřejné osobní dopravy (konec 1. pol. 19. století – konec 1. světové války)
4. období silniční motorové dopravy (20. léta 20. století – 50. léta 20. století)
5. období letecké dopravy (od počátku 2. poloviny 20. století)

První významné stezky na našem území vznikaly již před polovinou 1. tisíciletí př. n. l. Jednalo se především o obchodní stezky (např. Jantarová cesta). Po rozpadu západořímského impéria došlo v důsledku poklesu obchodu k úpadku rozvoje dopravních spojení. Ale již od 10. a 11. století došlo k opětovnému rozvoji obchodu, se kterým se rozvíjely i dopravní stezky, na které se napojily cca. ve 12. století i české země. Od 18. století došlo k prudkému rozvoji nových silnic, jež často vedly v místě původních cest. Výstavbu silnic podporovali tehdejší panovníci a do poloviny 19. století tak mohla vzniknout síť kvalitních hlavních silnic. Počátek veřejné osobní dopravy lze spojovat s obdobím rozvoje poštovních dostavníků, ovšem jeden z největších milníků ve vývoji veřejné osobní dopravy byl rozvoj železnice (1. pol. 19. století), kdy vznikla veřejná osobní doprava v dnešním slova smyslu. První koněspřežná dráha na našem území (ale i v Evropě) byla dokončena v roce 1832 a vedla z Českých Budějovic do Linze. Na této železnici byla také od roku 1834 provozována osobní hromadná doprava. Větší význam měl ovšem rozvoj parostrojní železnice. První významnou dráhou Habsburské monarchie byla tzv. Severní dráha, jež měla spojit Vídeň přes Břeclav s Bohumínem

a později s Krakovem a s Haličí (součástí tratě byly i odbočky do Brna, Olomouce a Opavy). Do Brna tak mohl první vlak vjet již v roce 1838. Poté následovaly i ostatní části českých zemí a do konce 19. století byly vybudovány hlavní tratě. O významu některých tehdy vybudovaných tratí svědčí i to, že mají stále velký význam v celoevropské dopravní síti jako součásti celoevropských tranzitních koridorů. Ve druhé polovině vstoupil na železniční trh také soukromý sektor, ale později došlo k opětovnému zestátnování tohoto strategického odvětví. (Hercik, 2008)

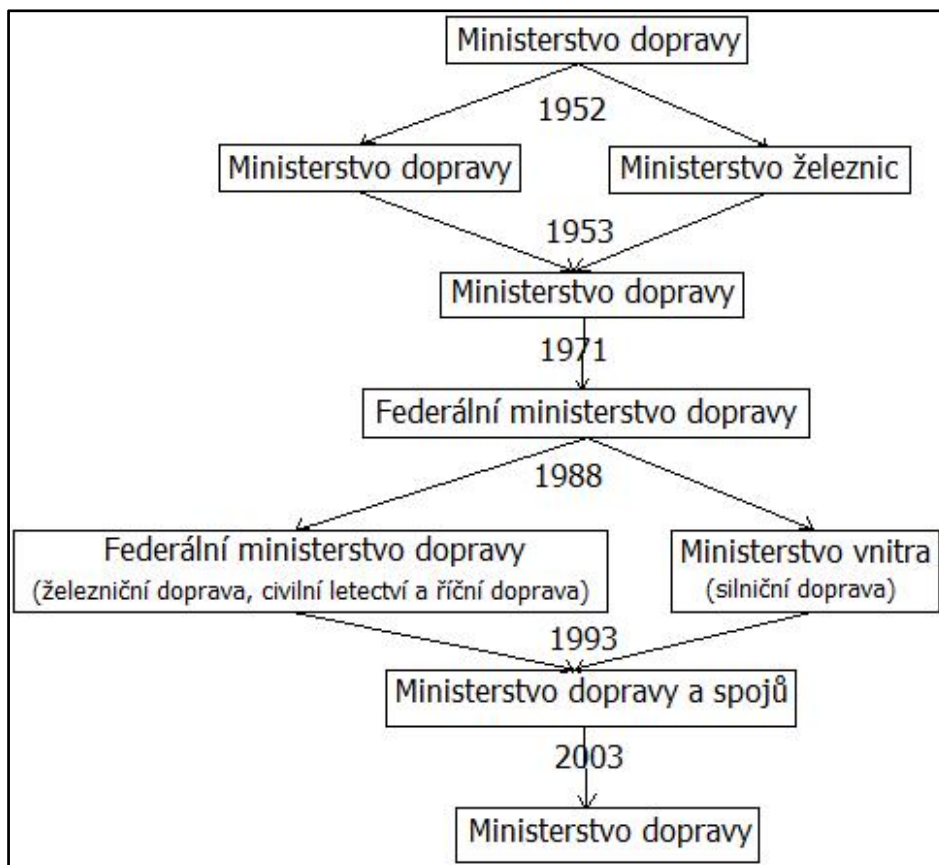
4.2 Doprava v období socialismu

Pro současný stav dopravy v České republice mělo velký význam období socialismu, které se vyznačovalo odlišným způsobem řízení dopravy než v západoevropských zemích. Řízení dopravy se lišilo především v roli státu při řízení dopravy. Zatímco v socialistických zemích se jednalo o centrální řízení dopravy, v západoevropských zemích se uplatňovalo tržní prostředí i v dopravě. Ovšem i v těchto zemích docházelo a stále dochází, vzhledem ke strategickému postavení dopravy, k částečné regulaci státem.

Po únorovém převratu v roce 1948 došlo v dopravě stejně jako v ostatních částech hospodářství k zestátnění soukromých firem. Podniky železniční, silniční a letecké dopravy byly organizovány formou národních podniků. V oblasti železniční dopravy získaly monopolní postavení Československé dráhy a v autobusové dopravě získaly monopolní postavení státní podniky ČSAD.

Dalším důsledkem nástupu socialismu, který se projevil v řízení dopravy, bylo přerušení styku se západem. V tomto období byly výrazně omezeny spoje se zeměmi západní Evropy.

Vývojem prošlo také ministerstvo dopravy, které je ústředním orgánem státní správy ve věcech dopravy a odpovídá za tvorbu státní politiky v oblasti dopravy a v rozsahu své působnosti za její uskutečňování.



Obr. 4: Vývoj ministerstva dopravy (zdroj: Švadlenka, 2006)

V tomto období vznikla kvalitní síť centrálně řízené veřejné hromadné dopravy. Podíl přepravených cestujících průběžně vzrůstal a v roce 1988 dosáhl svého maxima (Řehák, 1997). Vysoký podíl veřejné dopravy byl dán i vztahem státu k tarifním podmínkám. Tarifní systém pravidelné autobusové dopravy a železniční dopravy byl dlouhodobě dotován, což podporovalo masivní dojíždění. Dostupnost levné dopravy umožňovala zaměstnancům pracujícím ve městě dojíždět do měst a využívat pro bydlení venkovské oblasti. Obyvatelstvo tak nebylo nuceno se stěhovat do měst. (Eisler, 2001)

V porovnání s předválečným stavem byl v tomto období i přes výraznou podporu veřejné hromadné dopravy výrazný rozvoj individuální automobilizace.

4.3 Transformace dopravy po roce 1989

Po listopadu 1989 došlo se změnou politické situace i k důležitým změnám v řízení dopravy. Hlavním faktorem, který ovlivnil celé hospodářství České republiky, byl přechod od centrálního řízení k tržnímu řízení. Mezi hlavní změny v oblasti dopravy patří:

1. Deregulace a privatizace dopravního sektoru
2. Rozdělení do té doby jednotných železničních firem související s rozdělením státu
3. Pokles poptávky po veřejné hromadné dopravě související s růstem individuální automobilizace
4. Rozvoj tranzitní dopravy související s otevřením hranic a změnou politického systému

Nejvýznamnější změnou v sektoru dopravy po roce 1989 byla deregulace a privatizace. Tento proces byl zahájen již na konci 70. let v USA a ve Velké Británii, odkud se rozšířil do dalších zemí. V České republice stejně jako v jiných postsocialistických zemích proběhl tento proces během 90. let. V současné době je liberální přístup i předmětem kritiky, neboť deregulace a liberalizace v dopravním sektoru může vést k oligopolnímu uspořádání trhu. Další nevýhodou deregulace a privatizace je ohrožení kvality dopravní obslužnosti periferních a venkovských oblastí, které nejsou pro soukromé firmy, usilující především o zisk, příliš atraktivní. (Toušek, 2008)

Pro období po roce 1989 je také charakteristický pokles poptávky po veřejné hromadné dopravě, která byla v období socialismu silně podporovaná státem a zároveň rozvoj individuální automobilizace. Počet osobních automobilů se mezi roky 2000 až 2008 zvýšil z počtu 3 438 870 na 4 423 370 (Ročenka dopravy 2008). Problémem je také tzv. bludný kruh veřejné dopravy¹.

Od druhé poloviny roku 1992 docházelo k privatizaci podniků ČSAD, které po privatizaci nadále působí v pravidelné autobusové dopravě (např. ČAS-Service). Do sektoru dopravy také vstoupily nové soukromé firmy včetně řady zahraničních firem (např. Veolia Transport, ICOM, Arriva). Vzhledem k tržnímu pojetí veřejné dopravy docházelo k růstu cen jízdného a k optimalizaci

¹ Narůstající cena jízdného vede ke změně dopravního chování obyvatelstva, jež využívá více individuální automobilovou dopravu. Toto způsobuje další snížení obsazenosti prostředků veřejné dopravy a vede k nižší rentabilitě spojů (Marada a Květoň 2006).

počtu spojů a autobusů. Současně ale docházelo k poklesu počtu přepravených osob.

Pomalejší změnou oproti autobusové dopravě prošla železniční osobní doprava. Po rozpadu ČSFR došlo k rozdělení do té doby jednotného podniku. V České republice se nástupnickou společností staly České dráhy (ČD). V lednu roku 2003 došlo k zániku společnosti ČD s.o. a ke vzniku tří nástupnických organizací – ČD a.s. (České dráhy, zabývá se osobní a nákladní dopravou a zabezpečuje provozuschopnost železniční dopravní cesty), SŽDC s.o. (Správa železniční dopravní cesty, hospodaří s majetkem státu, poskytuje železničním dopravcům přístup na železniční cestu a zabezpečuje modernizaci dopravní infrastruktury) a Drážní inspekce (zjišťuje příčiny a okolnosti vzniku mimořádných událostí). (České dráhy [online], 2010)

Po roce 2002 byl soukromým firmám umožněn vstup na trh osobní železniční dopravy. Tento nástup soukromých firem je ovšem pomalý a České dráhy si nadále udržují dominantní postavení. V současné době působí v osobní železniční dopravě 17 dopravců – Advanced World Transport a.s., ARRIVA vlaky s.r.o., ČD a.s., ČD Cargo a.s., Chládek & Tintěra a.s., Jindřichohradecké místní dráhy a.s., KŽC Doprava s.r.o., Lokálka Group občanské sdružení, LOKO TRANS s.r.o., Puš s.r.o., RAILTRANSPORT s.r.o., RegioJet a.s., Slezské zemské dráhy o.p.s., Společnost železniční výtopna Jaroměř, Správa železniční dopravní cesty s.o., STAVEBNÍ OBNOVA ŽELEZNIC a.s., Veolia Transport Morava a.s., VIAMONT a.s., ZABABA s.r.o. (Správa železniční dopravní cesty [online], 2010)

Po roce 1989 jsou také patrné změny ve financování dopravy. Stát přestal plošně dotovat dopravu a v současné době kompenzuje dopravcům pouze prokazatelnou ztrátu, jež plyne z poskytování základní dopravní obslužnosti.

4.4 Dopravní politika České republiky

Dopravní politika je v současné době tvořena na úrovni státu a na úrovni kraje. Základní roli při tvorbě státní dopravní politiky má Ministerstvo dopravy.

V současné době je v České republice platná „Dopravní politika České republiky na léta 2005 – 2013“. Tento dokument byl schválen na zasedání vlády usnesením č. 882. Materiál předkládalo ministerstvo dopravy po projednání s příslušnými subjekty. Vychází z analýzy a hodnocení Dopravní politiky České republiky z roku 1998. Ta byla součástí strategie sektoru dopravy v období před vstupem ČR do EU. Dopravní politika je základním strategickým dokumentem pro sektor dopravy a určuje, co stát v oblasti dopravy vykonat musí (mezinárodní vazby, smlouvy), chce (bezpečnost, ekonomika, ekologie, veřejné zdraví) a může (finance). Dopravní politika je tvořena s ohledem na mezinárodní závazky, které Česká republika přijala nebo hodlá přijmout v souvislosti se svým členstvím v mezinárodních organizacích.

Globálním cílem dopravní politiky je vytvořit podmínky pro zajištění kvalitní dopravy zaměřené na její ekonomické, sociální a ekologické dopady v rámci principů udržitelného rozvoje a položit reálné základy pro nastartování změn proporcí mezi jednotlivými druhy dopravy.

Základními tématy, kterými se dopravní politika v rámci svých cílů zabývá především, jsou harmonizace podmínek na přepravním trhu, modernizace, rozvoj a oživení železniční dopravy, zlepšení kvality silniční dopravy, omezení vlivů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví, provozní a technická interoperabilita evropského železničního systému, panevropská dopravní síť včetně prioritních projektů EU, zvýšení bezpečnosti dopravy, výkonové zpoplatnění dopravy, práva a povinnosti uživatelů dopravních služeb, podpora multimodálních přepravních systémů, rozvoj městské, příměstské a regionální hromadné dopravy v rámci IDS a zaměření výzkumu na bezpečnou, provozně spolehlivou a environmentálně šetrnou dopravu.

Dopravní politika vytyčuje řadu priorit a cílů, z nichž jsou pro veřejnou dopravu nejdůležitější:

- **dosažení vhodné dělby přepravní práce mezi druhy dopravy a zajištění rovných podmínek na dopravním trhu** – jedná se o dělbu práce mezi hromadnou a individuální osobní dopravou.

V současné době se tento poměr vyvíjí nepříznivým směrem a toto přináší negativní dopady (kongesce, životní prostředí). Zabývá se také železniční dopravou, která se má do budoucna zaměřovat především na rychlou a kvalitní osobní přepravu. Železniční doprava by měla také výhledově tvořit páteř systému. Snaží se o zavedení pravidel, tak aby byl umožněn výběr nejvhodnějšího dopravce, který by zajistil kvalitní dopravní obslužnost, na dobu minimálně pět let a tím se stabilizovala dopravní obslužnost v regionech.

- **optimalizace úhrad za veřejné služby** – v tomto tématu státní politika usiluje o optimalizaci objemu veřejné dopravy a o vytvoření podmínek pro stabilizaci objemu dopravy.
- **financování obnovy dopravních prostředků** – záměrem je vytvořit program pro poskytování příspěvků na obnovu dopravních prostředků dopravcům, kteří zajišťují veřejnou dopravu. Při tvorbě tohoto programu se zohledňují mimo jiné ekologické požadavky
- **rozvoj a budování integrovaných dopravních systémů**

Pro naplňování Dopravní politiky má stát nástroje právní, ekonomické a informační. Dopravní politika se dále rozpracovává ve dvou sektorových dokumentech – Generálním plánu rozvoje dopravní infrastruktury (GEPARDI) a Strategie podpory dopravní obsluhy území. Úkolem těchto strategických dokumentů je konkretizovat specifické cíle a opatření z Dopravní politiky a navrhnout strategii k jejich naplnění.

Strategie podpory dopravní obsluhy území je zaměřena na nastavení systémů financování závazků veřejné služby v dopravě a obnovu vozidlového parku ve veřejné dopravě osob. Jejimi cíly jsou především:

- harmonizace veřejné osobní dopravy
- obnova vozidlového parku veřejné linkové dopravy
- obnova vozidlového parku městské hromadné dopravy
- obnova vozového parku v železniční dopravě

- celostátní informační systém o jízdních řádech a rozvoj telematických systémů

(Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013)

Stát také určuje právní předpisy, z nichž se některé přímo dotýkají veřejné dopravy. Pro fungování veřejné dopravy jsou nejdůležitější zákony:

- **Zákon č. 9/1993 Sb., o Českých drahách** – umožnil přístup dopravců na dopravní cestu.
- **Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě** – upravuje podmínky provozování silniční dopravy silničními motorovými vozidly za účelem podnikání.
- **Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách** – zákon se mimo jiné zabývá podmínkami pro provozování drah a právy i povinnostmi fyzických a právnických osob s tím spojených.
- **Vyhláška č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu** – stanovuje podmínky pro přepravu osob, zavazadel, věcí a živých zvířat ve veřejné dopravě.
- **Vyhláška č. 241/2005 Sb., o prokazatelné ztrátě ve veřejné drážní osobní dopravě a o vymezení souběžné veřejné osobní dopravy** – upravuje pojem prokazatelné ztráty ve veřejné drážní dopravě a způsob jejího výpočtu.

(Švadlenka, 2006)

Zákonem je také definován samotný pojem dopravní obslužnosti. Toto vymezení obsahuje § 19 zákona č. 304/1997 Sb., který upravuje zákon č. 111/1994 Sb. Celé jeho znění je uvedeno v příloze č. 4.

5. Dopravní poloha SO ORP Znojmo

5.1 Dopravní síť SO ORP Znojmo

Základní dopravní síť (viz. přílohy č. 5,6) tvoří dvě silnice první třídy (I/38 a I/53), které jsou doplňovány silnicemi druhé třídy a železničními tratěmi. Tato základní síť je dotvářena silnicemi třetí třídy, které umožňují vzájemné spojení obcí a jejich napojení na komunikace vyšších tříd. Území SO ORP Znojmo se vyznačuje poměrně nízkou hustotou pozemních komunikací. Tato situace je ještě horší u silnic vyšších tříd. Celková délka silnic je 1 014 km – z toho je 559 km je 3. třídy, 385 km je 2. třídy a pouze 70 km je 1. třídy. Celková hustota silnic na území je tedy 0,82 km/km² (silnice 3. třídy 0,45 km/km², silnice 2. třídy 0,31 km/km², silnice 1. třídy 0,06 km/km²) (Generel silnic Jihomoravského kraje, 2006). Územím neprochází žádná rychlostní silnice ani dálnice.

Celé území se nachází v poměrně velké vzdálenosti od vyšších dopravních tahů (rychlostní silnice, dálnice, železniční koridory). Žádná silnice ani železnice sledovaného území nespadá do kategorie transevropských dopravních sítí (TENT-T). Pouze silnice I/38, jež vede od hranic přes Znojmo v severozápadním směru na Jihlavu, spadá do kategorie tahů evropského významu a nese označení E59. Druhou silnici první třídy tvoří I/53, jež vede ze Znojma v severovýchodním směru a pokračuje až do Pohořelic, u kterých se připojuje na rychlostní komunikaci R52, která se v Brně připojuje na dálnici D1. Východně od Znojma ve vzdálenosti cca 55 km prochází druhý významný tah Jihomoravského kraje – dálnice D2. Ovšem ta nemá vzhledem ke své poloze vůči Znojmsku příliš velký význam.

V železniční síti má sledované území ještě horší umístění než v síti silniční. Celková délka železničních tratí je 154 km. Hustota železnic na území je tedy 0,12 km/km². Územím prochází jedna celostátní železnice (Břeclav - Hrušovany nad Jevišovkou – Znojmo - Jihlava), ale tato nemá v současné době velký význam. Ve Znojmě na celostátní trať navazuje odbočka, jež vede přes Šatov ke státním hranicím, kde pokračuje přes Retz až do Vídně. Krom této celostátní

tratě se na území nachází ještě dvě regionální tratě – Hrušovany nad Jevišovkou – Moravský Krumlov – Brno a Hrušovany nad Jevišovkou – Hevlín. I když tyto tratě mají velmi malý význam z hlediska vyšších územních celků, tak pro obce, jež obsluhují, mají značný význam, poněvadž zabezpečují pravidelné spojení s městem Hrušovany nad Jevišovkou a odtud je možné využít pravidelných spojů do Znojma případně do Břeclavi. Na území SO ORP Znojmo se nachází celkem 15 železničních stanic.

Dle sčítání intenzit dopravy se komunikace na sledovaném území řadí spíše k méně využívaným. Nejvyšší intenzita dopravy byla zaznamenána na silnici I/38 mezi Znojmem a Lechovicemi, kde dosahovala intenzita dopravy 12 000 vozidel/24 h (vyšší intenzita – 20 000 vozidel/24 h – byla zaznamenána ještě ve Znojmě, ale zde se jedná o městský provoz). (Ředitelství silnic a dálnic [online], 2010)

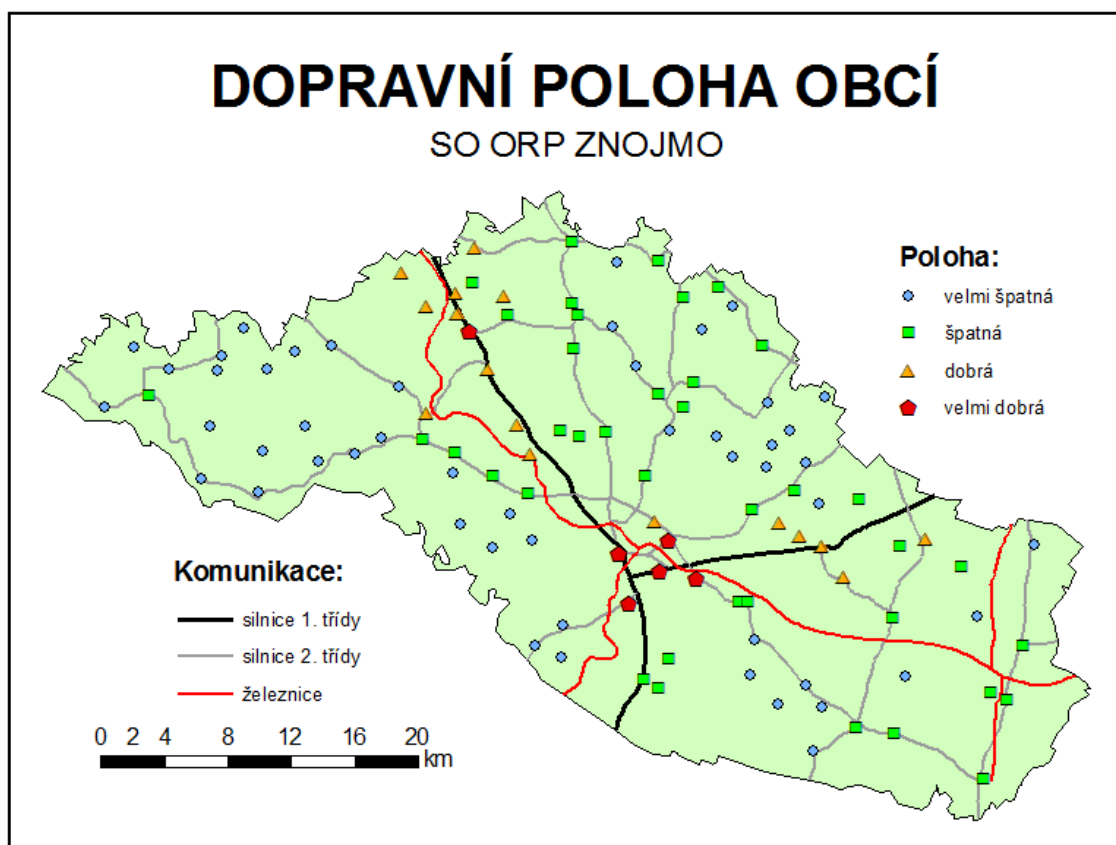
5.2 Dopravní poloha obcí SO ORP Znojmo

Horizontální poloha obcí ukazuje umístění obce v dopravní síti. Ze zkonstruované mapy (viz. příloha č. 7) je patrná poměrně špatná celková dopravní poloha obcí. Nejvíce bodů získalo město Znojmo (celkem 12). Naopak několik obcí (celkem 11) nezískalo ani jeden bod, což jasně ukazuje špatnou polohu těchto obcí. Bodové ohodnocení obcí je uvedeno v příloze č. 8.

Rozložení obcí v jednotlivých kategoriích je následující:

- velmi špatná poloha – 50 obcí
- špatná poloha – 39 obcí
- dobrá poloha – 16 obcí
- velmi dobrá poloha – 6 obcí

Nejlepší polohu má Znojmo a okolní obce, protože v této oblasti se kříží několik komunikací včetně dvou silnic 1. třídy. Dobrou dopravní polohu také vykazují obce v okolí silnic 1. třídy. V těchto dvou kategoriích se ovšem nachází zhruba pouze pětina obcí.



Obr. č. 5: Dopravní poloha obcí SO ORP Znojmo

Na zbytku území je dopravní poloha špatná nebo velmi špatná. Velmi špatnou polohu vykazuje celkem 51 obcí, většina z nich je soustředěna poblíž hranic s Rakouskem. Tento špatný stav je způsoben nízkou hustotou kvalitních komunikací v této pohraniční oblasti. Nejhorší je stav v západní části okresu, kde spadá naprostá většina obcí do kategorie velmi špatné polohy a některé z nich dokonce nezískaly ani jeden bod, což znamená, že se zde nachází pouze silnice nižších kategorií. Na tomto území se sešlo hned několik faktorů, které ovlivňují špatnou dopravní polohu. Především se jedná o periferní území a to jak z pohledu státu (hranice s Rakouskem), tak z pohledu kraje, tak i z pohledu ORP Znojmo. Jedná se také o poměrně málo obydlenou oblast, ani se zde nenachází významnější průmyslový závod. V oblasti se také nachází NP Podyjí, ve kterém je snaha zachovat přírodní krajinu. Národním parkem Podyjí prochází hluboké údolí řeky Dyje, které je do jisté míry také překážkou budování dopravní sítě.

6. Dopravní obslužnost SO ORP Znojmo

6.1 Veřejná hromadná doprava ve SO ORP Znojmo

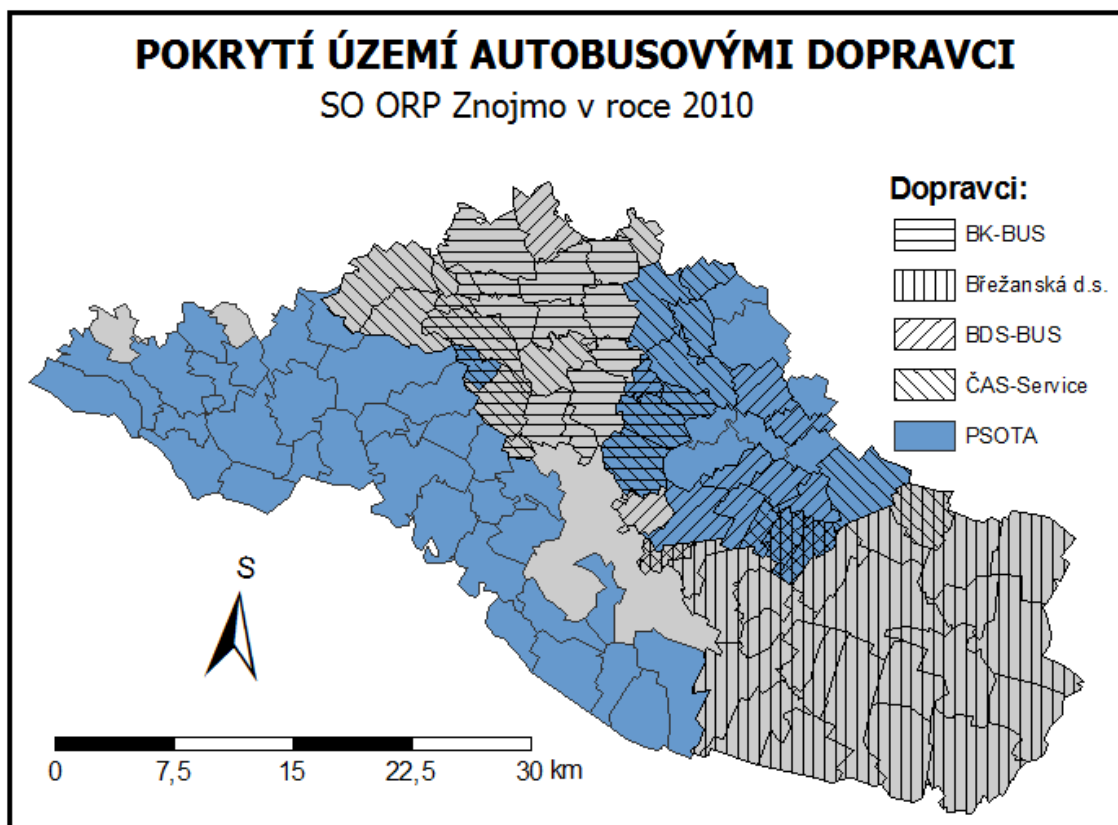
Veřejná hromadná doprava na Znojemsku prošla obdobným vývojem jako doprava v celé České republice. V období socialismu zajišťoval veřejnou hromadnou dopravu v Jihomoravském kraji, jež byla v té době silně podporována, státní podnik ČSAD Brno a jeho přidružené závody. Po listopadové revoluci zajišťoval nadále dopravu podnik ČSAD, ale již 1. 4. 1992 byla usnesením vlády schválena privatizace ČSAD Znojmo. Nástupnickou společností se stala společnost ČAS-Service, jež nadále provozovala linkovou i městskou hromadnou dopravu ve Znojmě. I přes vstup dalších soukromých společností na trh linkové dopravy byla společnost ČAS-Service dominantním dopravcem v oblasti. Zlom nastal v roce 2003, kdy se společnost nedohodla na podmínkách smlouvy o závazku veřejné služby s Jihomoravským krajem, který poté vypsál poptávkové řízení na autobusové linky. Linky po společnosti ČAS-Service získaly společnosti – PSOTA, Břežanská dopravní společnost, BK-BUS a Bítěšská dopravní společnost. Společnost ČAS-Service nyní provozuje linkovou dopravu pouze na trase Znojmo – Pohořelice – Brno. (Společnost pro veřejnou dopravu [online], 2010)

Dalším významným předělem ve veřejné hromadné dopravě je rok 2010, na který se plánuje (konkrétně na 1. 7. 2010) začlenění území do IDS JMK.

Celkově v dnešní době zajišťuje dopravu na Znojemsku 11 autobusových dopravců a jeden železniční dopravce. Největší význam mají společnosti PSOTA, Břežanská dopravní společnost a BK-BUS. Z železničních dopravců jsou zde zastoupeny pouze České dráhy, které zajišťují dopravní obsluhu do Znojma pouze dvanácti obcím (kromě těchto obcí se zde nachází ještě 2 železniční stanice, které ale neumožňují přímé spojení se Znojmem), ale pro tyto obsluhované obce má možnost využití železnice velký význam. Železniční spojení mají pouze obce, jež jsou umístěny podél vedení tratí. Jak je vidět na mapě (viz. příloha č. 9) většina území je rozdělena mezi tři výše uvedené dopravce. Společnost BK-BUS zajišťuje spojení v severozápadní části správního

obvodu. Břežanská dopravní společnost zajišťuje dopravní obslužnost ve východní části správního obvodu. Jednoznačně největší význam má společnost PSOTA, jež obsluhuje 61 obcí. Jedná se o pás obcí v pohraničí v oblasti jižně od Znojma až po západní hranici obvodu. V této oblasti je společnost PSOTA jediným dopravcem, který zajišťuje dopravní obslužnost. Další oblastí, v níž společnost PSOTA zajišťuje dopravní obslužnost, je část území severně od Znojma.

Na některých místech dochází k překryvu působení dopravních společností. Jedná se hlavně o území podél dopravních tahů směrem na Brno a Moravské Budějovice, kde působí i několik dalších dopravců a obce ležící podél těchto tahů mohou využít výhody své polohy.



Obr. 6: Pokrytí území dopravci (zdroj: IDOS – jízdní řády [online], 2010)

Jedním z negativů současné hromadné dopravy ve Znojmě je stav autobusového nádraží. Současný vlastník pozemku na němž spočívá autobusový terminál, neumožňuje jeho využívání většině dopravců, kteří využívají jako zastávky plochu před železničním nádražím a přilehlou ulici dr. Horákové. Tímto

je způsobena nepřiměřená rozlehlost rozložení zastávek i jejich vzájemná neorganizovanost. Chybí zde také jakékoliv číselné popřípadně jinak uskutečňované organizování zastávek. Pro cestující jež pravidelně využívají místní dopravu toto sice není příliš velký problém, ovšem pro cestujícího, který se v této organizaci nevyzná, se jedná o značně chaotickou záležitost. Zastávkám také chybí jakékoliv krytí před nepřízní počasí. V současné době je plánovaná výstavba nového autobusového terminálu.

6.2 Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje

Koordinátorem integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje je společnost KORDIS JMK (Koordinátor integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje), jež byla založena v roce 2002 Jihomoravským krajem a statutárním městem Brno. IDS JMK (Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje) byl postupně od roku 2004 zaváděn po jednotlivých etapách v jednotlivých oblastech Jihomoravského kraje. V současné době obsluhuje zhruba třetinu území a více než polovinu obyvatelstva kraje. (KORDIS [online], 2010)

Etapy zavádění IDS JMK: 1.1.2004 Brněnsko, Blanensko, Tišnovsko → 1. 1. 2005 Tišnovsko → 1. 9. 2005 Slavkovsko, Rosicko → 11. 12. 2005 Vyškovsko → 1. 7. 2006 Ivančicko → 1. 9. 2006 Židlochovicko → 4. 3. 2007 Boskovicko → 1. 7. 2007 Náměšť nad Oslavou → 28. 6. 2008 Vyškovsko – východ, Kyjovsko → 14. 12. 2008 Hodonínsko, Břeclavsko. Posledním plánovaným rozšířením IDS JMK je rozšíření IDS JMK právě o oblast Znojemska. Toto rozšíření je plánováno na 1. 7. 2010. (KORDIS [online], 2010)

V rámci tohoto rozšíření bude Znojemsko rozděleno do několika pásmových tarifních zón, jejichž centrem bude zóna 800 se Znojmem. Rozdělení tarifních zón se jeví jako vhodné vzhledem ke Znojmu jako jedinému přirozenému spádovému centru v oblasti. Určité kritice ze strany některých starostů i občanů podléhají spoje, jež budou zajíždět i do málo obydlených oblastí v pozdějších hodinách a nevyužívají svoji kapacitu (dochází k tzv.

přepřevě vzduchu). Tento argument je uplatňován především z důvodů vysokých nákladů na tyto spoje, jež by se daly využít jinde. Toto odůvodnění je sice založeno na jasných faktech, ovšem na druhou stranu veřejná hromadná doprava je především služba občanům. Je velmi obtížné určit hranici mezi zbytečným plýtváním zdroji a zajištěním přepravních potřeb všem občanům.

V současné době IDS JMK zajišťuje 287 linek, z toho je 163 regionálních autobusových linek. Do IDS JMK je začleněno 19 dopravců: Dopravní podnik města Brna, VYDOS BUS, TOURBUS, ČSAD Tišnov, ADOSA, SEBUS, ČAD Blansko, BDS-BUS, ZDAR, TREDOS, BORS Břeclav, PSOTA, Jarmila Brtníková – BTC, FTL Prostějov, ČSAD Hodonín, ČSAD Kyjov, ČSAD Ústí nad Orlicí, DOPAZ. (KORDIS [online], 2010)

V systému IDS JMK může cestující s jedinou jízdenkou cestovat všemi tramvajovými, trolejbusovými, autobusovými linkami a integrovanými vlaky. V rámci platnosti jízdenky je možné mezi dopravními prostředky libovolně přeseďat bez nutnosti koupě další jízdenky. Sjedené jízdné platí pro všechny začleněné dopravce, což přispívá ke zjednodušení dopravy. Jízdní řády IDS JMK se snaží o vzájemnou návaznost jednotlivých spojů. Se zavedením IDS se také zlepšila přehlednost jízdních řádů, jež jsou nyní vydávány jednotně a koordinovaně. (KORDIS [online], 2010)

6.3 Městská hromadná doprava

Vzhledem k tomu, že městská hromadná doprava zabezpečuje spojení s některými okolními obcemi Znojma, je vhodné si přiblížit i její základní charakteristiku.

V období socialismu zajišťoval fungování městské hromadné dopravy místní podnik ČSAD Brno – závod Znojmo. V tomto období bylo také plánované zavedení trolejbusového provozu, od kterého bylo ale upuštěno. Po privatizaci podniku pokračoval v městské hromadné dopravě nástupnický podnik ČAS-Service. Tento dopravce provozoval městskou hromadnou dopravu ve Znojmě až do konce roku 2009.

K 1. 1. 2010 došlo v městské autobusové dopravě k několika změnám. Především došlo ke změně dopravce. Znojemskou autobusovou dopravu v současnosti provozují společnosti PSOTA a BDS-BUS. Tito dopravci si mezi sebe rozdělili dopravní linky, případně obsluhují některé linky společně. Znojemskou autobusovou dopravu zajišťuje 18 autobusů, z nichž je část poháněná ekologickým plynovým pohonem. Zastoupení autobusů poháněných tímto pohonem se má v budoucnu rozšiřovat. Došlo také k přečíslování obsluhovaných linek (z čísel 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 11 na 801, 802, 803, 804, 805, 808, 809). Městskou hromadnou dopravu tedy v současné době zajišťuje osm linek. Z toho dvě linky (808 a 809) jsou linky noční. Nové trasy linek odpovídají předchozímu uspořádání, je zde jen několik menších změn. K přečíslení linek došlo z důvodu přípravy rozšíření IDS JMK, tak aby po této změně již nebylo třeba linky přečíslovávat. Mírně se také zvýšil počet spojů. Nové jízdní řády se také snaží o vyšší provázanost odjezdů. Časové rozložení spojů by mělo umožňovat přestoupit na návazné regionální linky, jež jsou zamýšleny po zavedení IDS JMK.

Tab. 2: Linky Znojenské městské autobusové dopravy

Linka	Trasa	Doprovce	Poč. zast.
801	Hradiště – nádraží – Suchohrdly – Kuchařovice	BDS-BUS, PSOTA	19
802	Nová nem. – nádraží – Nový Šaldorf - Oblekovice	PSOTA	20
803	Nová nem. – Pražská – nádraží – Dobšice	BDS-BUS, PSOTA	22
804	Oblekovice – nádraží – Nová nem. – Přímětice	BDS-BUS, PSOTA	27
805	Oblekovice – nádraží – Přímětice – Mramotice	PSOTA	28
808	Žel. stanice – Přímětice – Kasárna – Hradiště	PSOTA	7
809	Žel. stanice – Oblekovice – Konice – Derflice	PSOTA	4

(zdroj: KORDIS [online], 2010)

Rozložení zastávek i celkové pokrytí města linkami, stejně jako četnost spojů se jeví jako dostačující a pokrývají poměrně dobře potřeby cestujících. Také kvalita dopravních prostředků se nakoupením nových autobusů zvýšila. Změny v městské autobusové dopravě ve Znojmě lze tedy ohodnotit jako pozitivní.

6.4 Dopravní obslužnost Znojma vzhledem k centru kraje

V této části je zkoumána dopravní obslužnost města Znojma vzhledem k Brnu. Krom toho, že Brno je krajské město, je tento vztah zkoumán i z několika dalších důvodů. Brno je přirozené spádové centrum celého Jihomoravského kraje. Zajištění kvalitního spojení s Brnem je důležité vzhledem k tomu, že sem pravidelně dojíždí značný počet obyvatel SO ORP Znojmo za prací a studiem. Brno vzhledem ke svému centrálnímu postavení a umístění na křižovatce dálnic Praha, Vídeň, Bratislava, Olomouc tvoří významný dopravní uzel a to jak v silniční, tak i železniční dopravě. Díky tomu umožňuje spojení s dalšími oblastmi České republiky. Brno je samozřejmě také centrem institucí regionálního i celostátního významu.

Dopravní spojení s Brnem zajišťuje celkem pět dopravců – PSOTA (17 spojů), ČAS-Service (17 spojů), Tourbus (4 spoje), BDS-BUS (2 spoje) a Tredos (1 spoj), přičemž největší význam mají první dva jmenovaní dopravci. U spoje firmy Tredos je také vzhledem k jeho trase málo pravděpodobné, že by byl používán pro přímé spojení ze Znojma do Brna. Celková dojezdová vzdálenost Znojma od Brna je cca 68 km. Nejrychlejší spoj tuto vzdálenost absolvuje za 65 minut což, lze hodnotit jako velmi uspokojivé. Tato poměrně vysoká rychlost spojení je umožněna díky trase spojení, jež vede po silnici I/53 a následně se u Pohořelic připojuje na rychlostní komunikaci R52.

Rozložení spojů během dne lze také ohodnotit jako uspokojivé. Spoje jsou rozloženy do celého dne, přičemž první spoj vyjíždí ve 4:10 a poslední ve 20:40. O sobotách, nedělích a svátcích je ovšem rozložení horší.

Tab. 3: Spojení Znojmo-Brno

	Pracovní den	Sobota	Neděle, svátek
Počet spojů	21	8	12
Rozložení spojů	4:10 - 20:40	7:40 - 16:55	8:00:00 - 18:40

(zdroj: IDOS – jízdní řády [online], 2010)

V pracovní dny je počet spojení 21. Jedná se o poměrně vysoký počet spojů, který umožňuje dostatečné spojení mezi oběma místy. Horší je situace o

sobotách, nedělích a svátcích. Tento nižší počet spojení je ovšem také dán nižší poptávkou po přepravě v těchto částech týdne. V sobotu je počet spojení pouze 8, v neděli a o svátcích je o něco vyšší – 12 přímých spojů.

Kromě počtu spojů lze pozitivně také ohodnotit kvalitu autobusů zajišťujících přepravu na tomto spojení. Naopak negativně lze ohodnotit rozložení a kvalitu zastávek, jež jsou umístěny na několika místech autobusového nádraží ve Znojmě. Toto je způsobeno celkovým stavem a organizací znojmského autobusového nádraží a podobné problémy vykazují i jiné linky.

Mezi Brnem a Znojmem v současné době neexistuje přímé vlakové spojení a cestující tak nemají možnost volby dopravního prostředku. Železniční spojení je možné pouze s přestupováním a celková doba cestování je v tomto případě více než dvojnásobná oproti přímému spojení autobusem. Z toho plyne nízké využívání železnice na tomto spojení.

Kromě Brna existuje přímé spojení i do dalších šesti krajských měst – Praha, České Budějovice, Hradec Králové, Pardubice, Jihlava a Olomouc. I v těchto případech se jedná pouze o autobusové linky, což opět ukazuje nízké využívání železnice v regionu.

Celkově lze dopravní obslužnost Znojma v rámci Jihomoravského kraje hodnotit jako dobrou. Veřejná doprava poskytuje velký počet kvalitních spojení, jež jsou rozložena do celého dne. O sobotách, nedělích a svátcích je situace o něco horší, ale i tak dostatečná. Jedinou výraznější nevýhodou je neexistence vlakového spojení.

6.5 Dopravní obslužnost obcí v SO ORP Znojmo

V této části je zkoumána dopravní obslužnost obcí správního obvodu vzhledem ke Znojmu. Znojmo je sídlo správního obvodu a tvoří přirozené spádové centrum regionu. Znojmo tvoří regionální centrum dojížděky za prací a do škol (13 středních škol, 1 vyšší odborná škola, 1 vysoká škola). Město Znojmo je také centrem řady úřadů a institucí regionálního významu

(nemocnice, úřady, policie, soud). Soustředují se zde objekty kulturní vybavenosti (kino, divadlo, sportovní objekty).

Nejlépe význam Znojma jako centra dojížděky ukazuje počet dojíždějících do zaměstnání a do škol, jež byl zjišťován v rámci Sčítání lidí, domů a bytů v roce 2001. Celkový počet dojíždějících do města byl 10 997, z toho 9 995 dojíždějících bylo v rámci okresu (Dojížděka do zaměstnání a škol, 2003). Tato hodnota jednoznačně ukazuje význam Znojma jako centra dojížděky.

V rámci zpracování analýzy bylo provedeno i vymezení dalších dojížděkových regionů na sledovaném území, v jejichž rámci by měla být také sledována kvalita dopravní obslužnosti. Toto vymezení bylo provedeno pomocí metodiky uvedené v odpovídající kapitole. Na základě provedené analýzy nebyl identifikován žádný další region dojížděky na sledovaném území. Toto jenom podtrhuje význam Znojma jako důležitého centra a také ukazuje venkovský charakter území. Lze předpokládat zvýšenou dojížděku do obcí s pověřenými obecními úřady (Vranov nad Dyjí, Hrušovany nad Jevišovkou), ovšem tato dojížděka nemá takový význam jako dojížděka do práce a do škol a z tohoto důvodu nebyla analyzována dopravní obslužnost vzhledem k žádné další obci.

Ve kvalitě dopravní obslužnosti obcí SO ORP Znojmo jsou značné územní rozdíly. Rozsah zjištěných hodnot počtu spojení se pohybuje od 0 do 60 spojení. Celkový počet přímých spojení je uveden v příloze č. 13. Z celkového počtu spojení se vymykají zejména tři obce, jež přímo sousedí se Znojemem – Nový Šaldorf-Sedlešovice (60 spojení), Dobšice (52 spojení) a Suchohrdly (40 spojení). Tento výrazně vyšší počet spojení oproti ostatním obcím je dán především tím, že tyto obce jsou obsluhované městskou hromadnou dopravou, jež do těchto obcí zajíždí. Více než dvacet spojení vykazuje ještě dalších třináct obcí. Většina z těchto obcí je soustředěna poblíž silnic první třídy a podél železnic. Z mapy je také patrná lepší dopravní obslužnost východní části území, jež je také více osídlená a má vyšší ekonomický potenciál. U řady obcí s vyšším počtem spojení také dochází k překrývání dopravců.

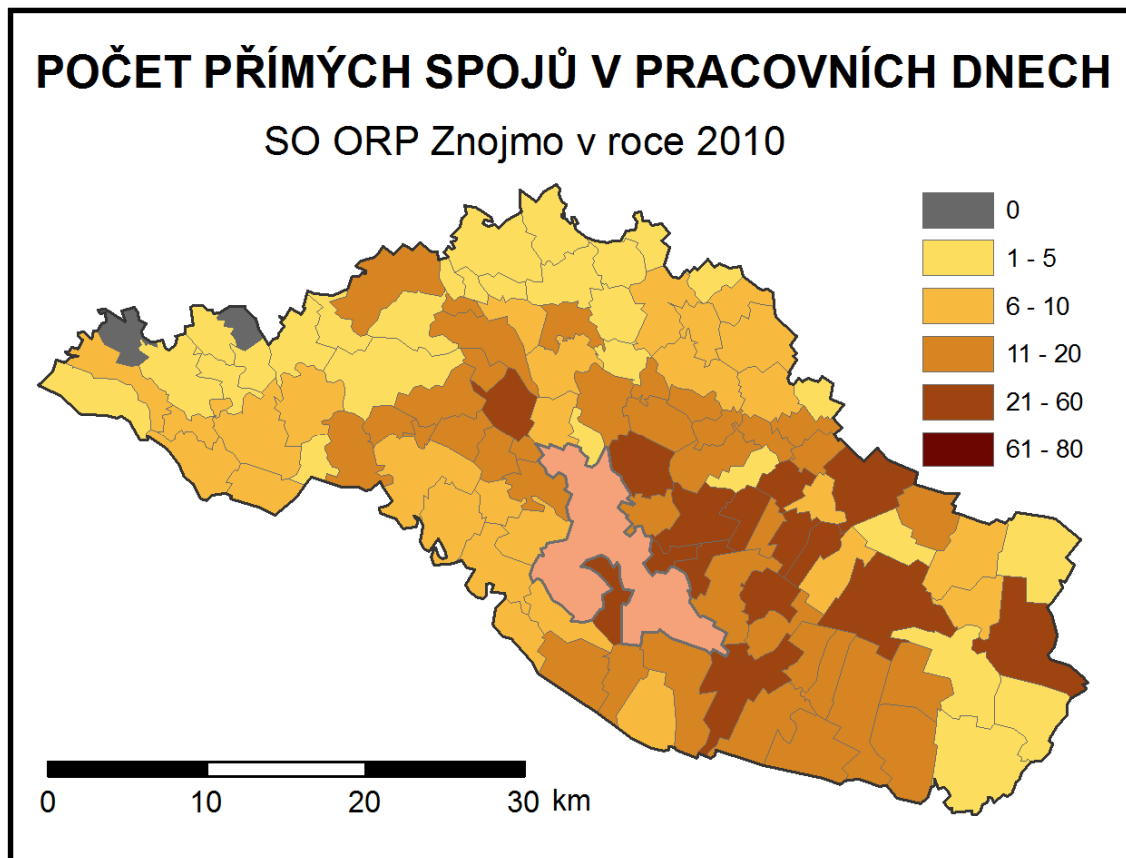
Na území je možné identifikovat tři oblasti s velmi problematickou dojížděnkou. Jedná se o oblasti v jihovýchodní části území, v západní části a v severozápadní části. Všechny tyto oblasti jsou v okrajových částech území a mají vysokou dojezdovou vzdálenost.

Oblast v západní části území, jež se nachází převážně v působnosti obce s pověřeným obecním úřadem Vranov nad Dyjí, částečně zasahuje do oblasti NP Podyjí a jeho okolí. Toto území se vyznačuje velmi nízkou hustotou osídlení. Vztah mezi hustotou osídlení a počtem zajišťovaných spojení je dobře patrný při porovnání přiložených map (viz. přílohy č.3 a 10). Jedná se také o periferní oblast. Dopravní obslužnost je zde velmi problematická. Do dvou obcí (Lubnice, Zblovice) nevede žádné přímé spojení. V obou případech je spojení možné jedině pomocí minimálně jednoho přestupu. Vzhledem k nízkému počtu cestujících (často dochází k tzv. přepravě vzduchu, kdy je obsazenost dopravního prostředku v okrajových částech území minimální případně i nulová) je tato oblast pro dopravce značně nerentabilní. Vzhledem k poloze území na okraji správního obvodu, je malý počet spojení zapříčiněn také vlivem dojíždění do center dojížděnký sousedního ORP. Jedná se především o město Jemnici, jež poskytuje pracovní příležitosti.

Další problematickou oblastí je severozápadní část obvodu. Tato oblast má obdobné problémy jako předchozí uvedená oblast. Jedná se o velmi málo obydlené území, které se nachází na okrajové části regionu. Stejně jako v předchozím případě se zde projevuje blízkost dojížděnkového regionu sousedního ORP. V tomto případě se jedná o město Moravské Budějovice.

Poslední oblastí se sníženou dopravní obslužností je jihovýchodní část správního obvodu. Tato se oproti předchozím dvěma oblastem vyznačuje vyšší hustotou osídlení. Tyto obce se také vyznačují velice kvalitním spojením (jež zahrnuje i vlakové spojení díky regionální trati) s obcí Hrušovany nad Jevišovkou, kde je možný přestup na další spoje do Znojma. Toto u předchozích dvou oblastí neplatilo a mírně to tuto oblast odlišuje. Toto území je také poměrně vzdálené od významnějších dopravních tahů a zdejší obce proto nemohou využít výhody obcí podél významných tahů.

Kromě těchto tří oblastí s výrazně nižším počtem spojů se na území nachází ještě několik izolovaných oblastí. Ve všech případech se jedná o obce s velmi nízkým počtem obyvatel.



Obr. č. 7: Počet přímých spojů z obcí do Znojma v pracovních dnech (zdroj: IDOS-jízdní řády [online], 2010)

O sobotách dochází k výraznému snížení počtu spojů. Rozložení spojů je uvedeno v mapě v příloze č. 11. Tento propad je téměř čtyřnásobný – z 1331 spojů zajišťovaných během pracovního dne na 360 spojů zajišťovaných o sobotách. Tento počet je, i přes sníženou poptávku po přepravě v sobotu, nedostatečný a nestačí pokrývat potřeby obyvatel. Tento fakt vyplývá i z odpovědí místních občanů, jež hodnotí počet spojů o sobotách jako spíše nedostatečný.

Nejlepší dopravní obslužnost vykazují opět obce, které jsou obsluhované městskou hromadnou dopravou, i když tento rozdíl není tak výrazný jako v pracovních dnech. Nejvíce spojů vede opět z obce Nový Šaldorf-Sedlešovice (25 spojů), dále potom z obcí Dyje (15 spojů) a Dobsice (14 spojů). O sobotách

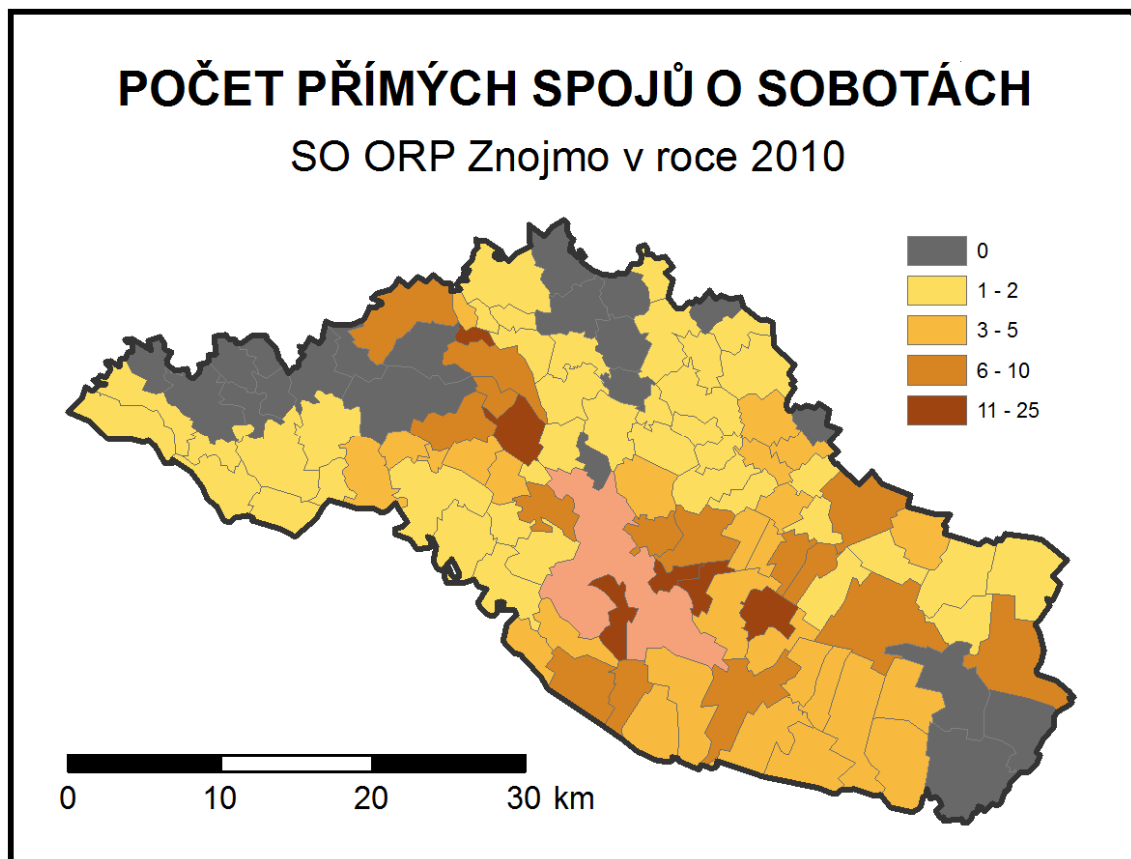
se také projevuje výhoda obcí, jež mají dostupné vlakové spojení. Železniční doprava zajišťuje pravidelné spojení i o sobotách a v těchto obcích proto není patrný takový úbytek spojení jako u obcí, jež mají dostupné pouze autobusové spojení, což je bohužel ale případ naprosté většiny obcí na území.

Bez spojení se Znojmem je o sobotách celkem 20 obcí, což je vysoké číslo, které také ukazuje špatný stav dopravní obslužnosti v tomto období. Jedná se o obce – Přeskáče, Bítov, Ctidružice, Černín, Hevlín, Hrabětice, Chvalatice, Korolupy, Lubnice, Morašice, Oslovice, Rozkoš, Slatina, Střelice, Šanov, Štítary, Vevčice, Vysočany, Zálesí a Zblovce.

Dalších 47 obcí je obsluhováno pouze jedním až dvěma spoji. To znamená, že více než polovina správního obvodu má o sobotách přímé spojení se Znojmem pouze maximálně dvěma spoji. Tato situace je velmi nedostačující a v budoucnu by měla být řešena.

Malý počet spojení se také projevuje špatným rozložením spojů během dne (například dochází k situaci, kdy oba spoje vedoucí z obce jsou vypraveny ráno a poté již celý den nic nejede).

Nejhorší situace je opět ve třech výše zmíněných oblastech. O sobotách je jejich situace ještě navíc zhoršená tím, že tyto oblasti často nejsou obsluhovány žádnými spoji. U obcí Hevlín a Hrabětice je neexistence přímého spojení částečně kompenzována vlakovým spojením s Hrušovany nad Jevišovkou, odkud je opět možné využít dopravu do Znojma (která je opět zajišťována vlaky). Tato oblast jasně ukazuje výhodu obcí, jež mají zajištěno vlakové spojení. Nejhorší je situace v západní části území, jež spadá do obvodu POÚ Vranov nad Dyjí. V této oblasti nemá devět obcí vůbec žádné přímé spojení, osm obcí má dvě spojení, čtyři obce mají tři spojení a jedna obec má sedm spojení (obec Šumná, jež může využívat vlakové spojení).



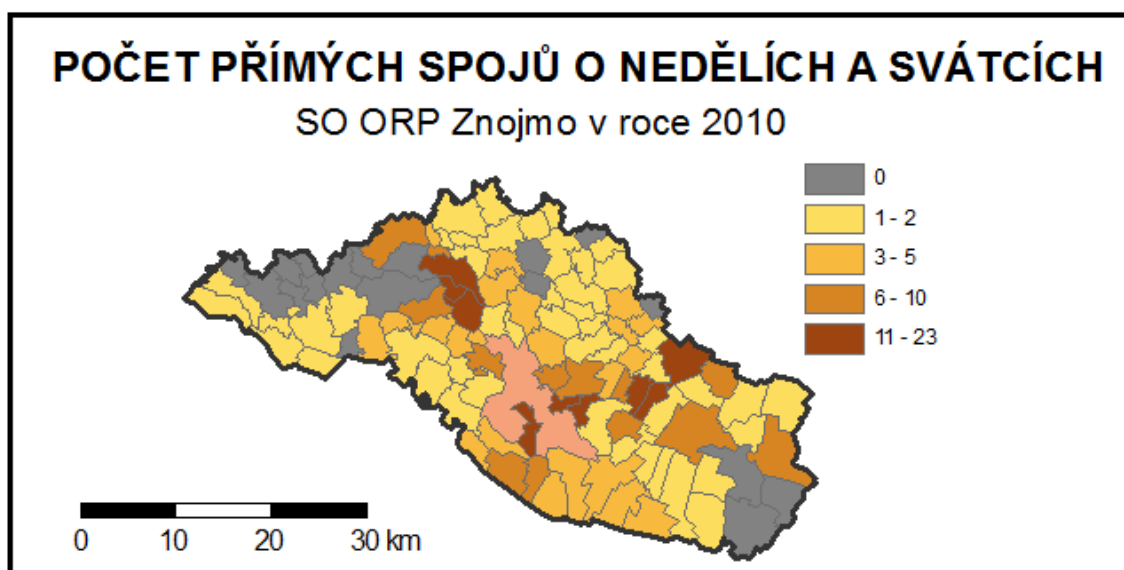
Obr. č. 8: Počet spojů o sobotách (zdroj: IDOS-Jízdní řády [online], 2010)

O nedělích a svátcích je obdobná situace jako o sobotách (viz. příloha č. 12). Celkový počet spojů je 395, což sice ukazuje určité navýšení oproti sobotám, ale i tak se jedná o malý počet spojů, který nepostačuje pro zajištění požadavků obyvatel. I přes celkově vyšší počet spojů, je stále z více než poloviny obcí (celkem z 65) možné spojení maximálně dvěma spoji. Tento malý počet spojů samozřejmě opět neumožňuje rovnoměrné rozmístění spojů do celého dne. Problematická je situace především v obcích, kde poslední spoj vyjíždí dopoledne a poté již není možné využít k přepravě veřejnou dopravu.

Z 18 obcí nevede do Znojma žádné spojení, jedná se o obce – Přeskáče, Bítov, Ctidružice, Černín, Hevlín, Hraběrice, Chvalatice, Korolupy, Lubnice, Morašice, Oslonovice, Podmyče, Šanov, Štítary, Vevčice, Vysočany, Zálesí a Zblovce.

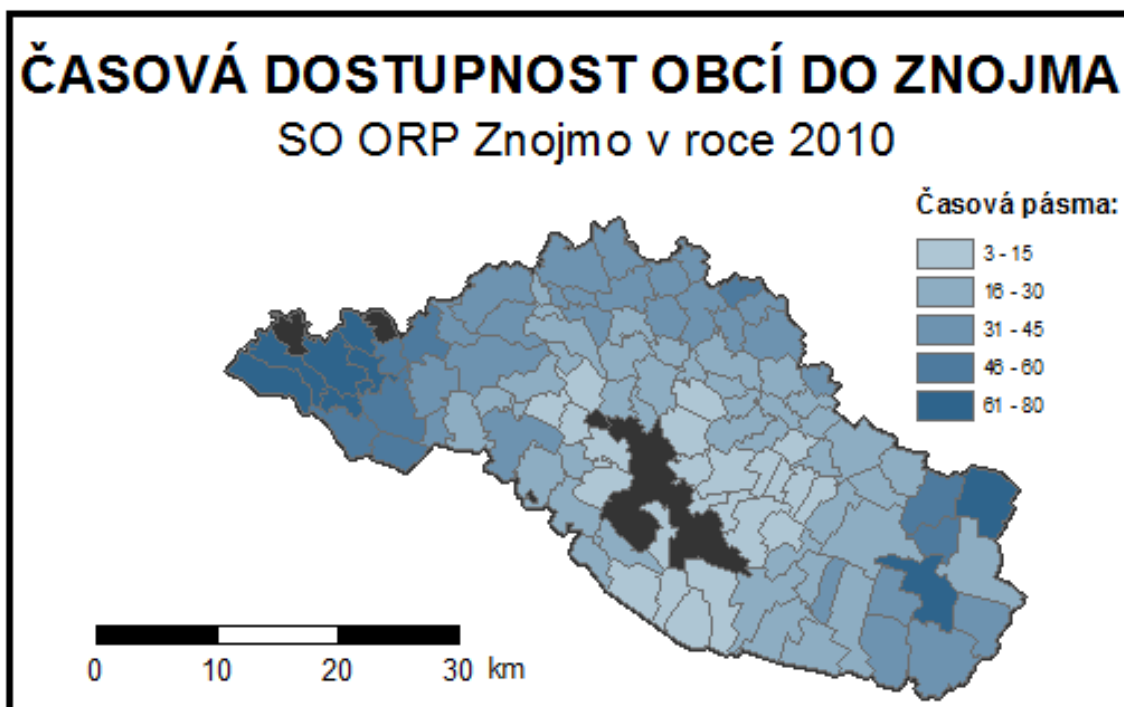
Rozložení spojení je obdobné jako o sobotách. Nejvíce spojení opět vykazují obce obsluhované městskou hromadnou dopravou – Nový Šaldorf-Sedlešovice (23 spojení), Dyje (16 spojení) a Dobšice (16 spojení). Dále jsou lépe obslouženy obce s vlakovým spojením. Oblasti s problematickým spojením

jsou opět totožné s předchozími dvěma případy, i když v tomto období ještě více vystupuje nedostatečný počet spojů v západní části obvodu.



Obr. č. 9: Počet spojů o nedělích a svátcích (zdroj: IDOS-jízdní řády [online], 2010)

Celkově lze tedy počet spojení ohodnotit jako dostatečný během pracovních dnů, kdy je zvýšená poptávka po přepravě. Přímá dopravní obsluha je zajištěna, až na dvě výjimky (a i z těch je možné se do Znojma dostat s jedním přestupem), do všech obcí správního obvodu. Toto je pozitivní především proto, že se jedná především o venkovský prostor a nedostatečná dopravní obsluha by mohla vést k další izolaci těchto oblastí. Naopak o víkendech a svátcích je situace výrazně horší. Na území se nachází několik výše zmíněných oblastí, jež mají sníženou kvalitu dopravní obsluhy. Také jsou zde oblasti, které využívají své polohy. Jedná se o území podél obou procházejících silnic první třídy. Jedná se o komunikace vyššího významu, po kterých je uskutečňována doprava s významnými centry okolních regionů a obce podél těchto tras mohou využívat výhody těchto linek. 12 obcí na území je také vzhledem ke Znojmu obsluhováno pomocí vlakových spojů. Tyto spoje se na rozdíl od autobusových linek vyznačují pravidelností a dobrým rozložením během celého dne, a to i o víkendech a svátcích. Z toho důvodu nejsou tolik postiženy snížením počtu spojů v tomto období a mají zajištěné poměrně slušné spojení. Vlakové stanice jsou ovšem často nevhodně umístěny vzhledem k obci.



Obr. č. 10: Počet spojů o nedělích a svátcích (zdroj: IDOS-jízdní řády [online], 2010)

Další charakteristikou, která vyjadřuje kvalitu dopravní obslužnosti, je celková doba spojení z jednotlivých obcí (viz. příloha č. 14). Tato charakteristika je ovšem z větší míry ovlivňována vzdáleností jednotlivých obcí od Znojma a dopravce ji může ovlivňovat pouze ve velmi omezené míře. Nejlepší časovou dostupnost mají samozřejmě obce v bezprostředním okolí města Znojma. Jedná se o obce Nový Šaldorf-Sedlešovice (3 min.), Dyje (7 min.) a Dobšice (7 min.). Dobrou kvalitu časové dostupnosti mají obce podél silnic první třídy, na kterých je umožněna vyšší cestovní rychlost a také obce využívající železniční dopravu.

Naopak nejhorší časovou dostupnost v rámci přímých spojů mají obce – Korolupy (80 min.), Oslnovice (77 min.) a Vysočany (75 min.). Jedná se převážně o obce v západní části okresu, kde je největší dojezdová vzdálenost do Znojma. O něco horší je také kvalita časové dostupnosti z obcí podél hranice s Rakouskem. Z mapy je patrná velmi špatná časová dostupnost obce Onšov, u níž je časová dostupnost 69 min., zatímco například sousední obce Hrabětice a Hrušovany nad Jevišovkou mají prakticky poloviční časovou dostupnost (37 respektive 28 min.). Tyto obce využívají totiž vlakové spojení, které je v tomto případě výrazně rychlejší, zatímco u obce Onšov je uveden pouze

přepravní čas autobusem. Toto je poněkud zavádějící, poněvadž vlaková stanice Hrabětice se nachází mezi obcemi Onšov a Hrabětice a může být proto využívána obyvateli obou obcí stejně.

Pozitivem veřejné autobusové dopravy na Znojemsku je poměrně vysoká kvalita používaných dopravních prostředků, jež poskytují cestujícím dostatečný komfort. V posledních letech dopravní společnosti investovali do kvality dopravních prostředků a jejich kvalita je tak nyní na velmi dobré úrovni vzhledem k tomu, že se převážně jedná o místní spoje. Naopak poměrně nekvalitními dopravními prostředky se vyznačují místní vlaky, jež uživatelům poskytují poměrně nízký standard komfortu. V případě vlaků je kritizováno jak jejich stáří, tak i nečistota. Pozitivní je také hodnocení přesnosti a spolehlivosti dopravních prostředků, a to v tomto případě platí jak u vlaků, tak i u autobusů.

S pozitivním ohlasem u místních obyvatel se také setkává směřování vývoje dopravy v oblasti v posledních letech. Toto ukazuje dobrý výhled do budoucna, pokud se podaří udržet zavedený trend. Pozitivně je také hodnocena změna dopravce (především v autobusové dopravě), což ukazuje odlišný přístup i úroveň jednotlivých dopravců.

6.6 SWOT analýza a celkové zhodnocení

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> -počet spojů do Brna - spojení do příměstských obcí - kvalita městské autobusové dopravy - dobrá časová dostupnost obcí podél silnic I. třídy a podél železnic - kvalita autobusového vozového parku - rozvoj cyklostezek - přesnost a spolehlivost veřejné dopravy 	<ul style="list-style-type: none"> - technický stav vozovek - malá hustota železničních tratí -malá hustota kvalitních komunikací - neexistence rychlostní komunikace - provoz pouze osobních vlaků - malý počet spojů o sobotách, nedělích a svátcích -neexistence přímého vlakového spojení s Brnem - špatný stav autobusového nádraží - umístění železničních zastávek - kongesce v době dopravní špičky - špatná dopravní poloha obcí
Příležitosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> -spojení s Rakouskem - zavedení integrovaného dopravního systému - změna dopravců - rozvoj ekologických autobusů 	<ul style="list-style-type: none"> - podfinancování údržby komunikací - neexistence přímých spojení do periferních obcí (především o víkendech a svátcích) - stav vlaků - rušení regionálních tratí

Veřejná hromadná doprava se na území SO ORP Znojmo potýká s celou řadou hrozeb a negativních faktorů, které mají vliv na její stav. Většina těchto faktorů byla již zmíněna v předchozích kapitolách. Mezi slabé stránky v dopravě na území patří celkový stav dopravní sítě. A to ať už se jedná o její hustotu, tak i o její špatný technický stav, který vyžaduje časté opravy a s tím spojené problémy jako objížďky atd. Do budoucna by bylo vhodné investovat do zkvalitnění silnic v rámci finančních možností. Na území samotného města Znojma se tvoří často v dopravních špičkách kongesce, jež jsou způsobeny neexistencí obchvatu a tím spojenou vysokou intenzitou dopravy ve městě, jež způsobuje problémy především na křižovatce v oblasti Mariánského náměstí, kde se kříží několik významných tahů. Další slabou stránkou je současný stav

autobusového nádraží. Pro zlepšení stavu dopravy v samotném městě Znojmě je důležité vybudovat obchvat města Znojma. Z hlediska počtu přímých spojů je situace přes týden uspokojující, ale o víkendech a svátcích je stav výrazně horší. Také se zde vyskytuje několik výše uvedených oblastí s problematickou obslužností. Do budoucna by bylo vhodné zajistit více víkendových spojení a především zpřístupnit i obce, které jsou v současnosti o víkendech nedostupné.

Ve velice špatném stavu je železniční doprava na celém území. Toto je dané především malou hustotou železniční sítě. Na místních tratích jsou provozovány vozy, které jsou již zastaralé a ve špatném stavu. V současné době také neexistuje přímé spojení s Brnem, které je z pohledu Znojma významný dopravní uzel. V některých případech je problematické nevhodné umístění vlakových stanic poměrně daleko od zastavěného území obce.

Naopak velmi pozitivně lze ohodnotit spojení několika příměstských obcí a také obcí podél významnějších dopravních tahů. U obcí, jež mají vlakové spojení, se také projevuje tato výhoda, a to především o víkendech. Velice dobré je také autobusové spojení s Brnem, které poskytuje dostatek spojení i jejich rozložení do celého dne. I přes předchozí kritiku dopravní obslužnosti periferních částí území je nutné uznat, že je zajištěno spojení do všech obcí správního obvodu, což je pro tyto periferní venkovské oblasti velmi důležité, s ohledem k jejich dalšímu rozvoji. Na dobré úrovni je také kvalita dopravních prostředků a to jak autobusů, tak i vlaků. Pozitivní je také spolehlivost a pravidelnost spojů. Vysokou kvalitou se vyznačuje také městská autobusová doprava, jež v poslední době prodělala výše zmíněné změny.

Do budoucna poskytuje Znojmsku příležitost rozvoje dopravy do Rakouska a to především po železnici, kde v současné době již funguje spojení. Ve veřejné dopravě se také prosazuje používání autobusů s ekologičtějším pohonem na plyn, k jehož rozvoji se zavázali místní dopravci. Velkou změnu a příležitost zahrnuje také připojení území k IDS JMK, které pokud bude správně využito, může přispět k rozvoji kvality dopravní obslužnosti.

7. Závěr

Veřejná doprava zastává na sledovaném území nezastupitelnou roli při zajišťování základních potřeb obyvatel. Provedená analýza se snažila o shrnutí poznatků v dopravní obslužnosti jak samotného města Znojma směrem k Brnu, tak v obslužnosti jednotlivých obcí vzhledem ke Znojmu. Význam veřejné hromadné dopravy je v oblasti dán především venkovským charakterem a periferním územím, jež se nachází na hranicích, jak kraje, tak i státu. Zajištěním kvalitní dopravní obslužnosti je těmto venkovským obcím poskytnuto spojení se spádovým centrem a nedochází tak k jejich izolaci a zaostávání.

V práci je zpracována stručná charakteristika sledovaného území, která ukazuje malou zalidněnost a nízký ekonomický potenciál území, což se může odrážet v kvalitě dopravní obslužnosti. Na druhou stranu přírodní faktory na území nekladou dopravě žádnou výraznější překážku. V dalších kapitolách je popsán stručný vývoj a současný stav řízení dopravy v České republice, což umožňuje zasadit tematiku do širšího kontextu.

Nosnou částí práce je analýza dopravní obslužnosti. Tato analýza ve stručnosti shrnuje vývoj a současný stav veřejné dopravy především z pohledu firem, jež tuto obslužnost zajišťují. Vzhledem k částečné obslužnosti příměstských obcí, je uvedena i stručná charakteristika městské hromadné dopravy. Konečná analýza ukazuje silné a slabé stránky současné dopravní obslužnosti na území. Město Znojmo vykazuje, i přes neexistenci přímého vlakového spojení, poměrně kvalitní dopravní obslužnost vzhledem k Brnu. Na této lince je zajištěna jak dostatečná kvantita spojů, tak i jejich kvalita. Z pohledu obslužnosti obcí správního obvodu je pozitivní zajištění dopravního spojení všech obcí v pracovní dny. Naopak špatná je situace o víkendech a svátcích, kdy není některým obcím zajištěno žádné přímé spojení. V těchto obdobích by bylo vhodné rozšířit počet spojů. Nedostatkem dopravní obslužnosti je také malý rozsah a úroveň železniční dopravy, jejíž větší rozšíření by znamenalo výraznou kvantitativní i kvalitativní změnu. Do budoucna bude jistě zajímavé také sledovat změny související se zavedením integrovaného dopravního systému.

8. Summary

TRANSPORT SERVICES IN ADMINISTRATIVE TERRITORY OF MUNICIPALITY WITH EXTENDED POWERS ZNOJMO

This bachelor thesis is mainly focused on transport services in administrative territory of municipality with extended powers Znojmo. The thesis briefly describes public transport system in the Czech Republic and in SO ORP Znojmo. Horizontal transport position of villages in this region is evaluated too and a map of their time disposal is established.

The transport services are evaluated according to several quantitative and qualitative characteristics. This analysis is based on evaluation of number of direct transport connections on weekdays, Saturdays, Sundays and holidays. The quality of transports is evaluated too. The evaluation of transport position is based on point evaluation of village according to the position of village in transportation network. The results are presented via text, maps and tables.

This region is situated on south part of South Moravian Region beside the border with Austria. It is peripheral rural region. In this area, there are a low density of population. Natural conditions are relatively favorable for development of transportation network. Despite of natural conditions the density of quality communications are very low here. Consequently, most of the villages has bad and very bad transport position.

Transport services from Znojmo to Brno allow enough quality transport connections which are provided during the whole day. But no direct transport connection by train exist. At least one direct transport connection to almost all villages exists on weekday. But situation on weekends and holidays is worse. The number of transport connection is markedly lower and a lot of villages has no one. There are three areas with problematic transport services in this region – southwest, northwest and east edge of the region. Railways is very lowly used in this region. It will be interesting to monitor introduction of integrated transport services in future.

9. Použité zdroje

- [1] BRINKE, J.: Úvod do geografie dopravy. Karolinum, Praha 1999, 112 s.
- [2] DEMEK, J. a kol.: Zeměpisný lexikon ČR: Hory a nížiny. Academia, Praha 2005, 584 s.
- [3] EISLER, J.: Úvod do ekonomiky dopravy. CODEX Bohemia, Praha 2001, 288 s.
- [4] HERCIK, J.: Dopravní systémy České republiky a Slovinska se zaměřením na veřejnou dopravu. Olomouc, 2008. 178 s. Diplomová práce na Přírodovědecké fakultě Univerzity Palackého na katedře geografie. Vedoucí diplomové práce Pavel Ptáček.
- [5] Historický lexikon obcí České republiky 1869-2005 I. díl. ČSÚ, Praha 2006, 760 s.
- [6] HLADÍK, T.: Dopravní obslužnost v problémových obdobích a částech dne. Brno, 2007. 105 s. Diplomová práce na Přírodovědecké fakultě Masarykovi Univerzity na ústavu geografie. Vedoucí diplomové práce Daniel Seidenglanz.
- [7] HOYLE, B.S.: Modern Transport Geography. John Wiley and Sons Ltd., 1999, 382 s.
- [8] KŘIVDA, V.: Dopravní geografie I. VŠB-TU, Ostrava 2006, 146 s.
- [9] MARADA, M.: Vertikální a horizontální poloha středisek osídlení Česka. Sborník příspěvků z XXI. sjezdu České geografické společnosti, katedra geografie, Pedagogická fakulta, Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích.
- [10] MARADA, M., KVĚTOŇ, V.: Význam dopravní obslužnosti v rozvoji venkovských oblastí. Sborník příspěvků z mezinárodní konference Venkov je náš svět. Provozně-ekonomická fakulta, Česká zemědělská univerzita v Praze, s. 422-431.
- [11] MIRVALD, S.: Cvičení z geografie dopravy a služeb. Západočeská univerzita, Plzeň 2001, 74 s.
- [12] MIRVALD, S.: Geografie dopravy I. Západočeská univerzita, Plzeň 1999, 71 s.
- [13] MIRVALD, S.: Geografie dopravy II. Západočeská univerzita, Plzeň 2000, 56 s.

- [14] Preventivní hodnocení krajinného rázu Znojemska. Společnost pro životní prostředí, Brno 2008, 52 s.
- [15] RAPANT, P.: Geoinformatika a geoinformační technologie. VŠB-TU, Ostrava, 2006, 463 s.
- [16] RODRIGUE, J.P.: The Geography of Transport Systems. Routledge, New York 2009, 352 s.
- [17] Rozbor udržitelného rozvoje území pro správní obvod ORP Znojmo. EKOTOXA, Brno 2008, 266 s.
- [18] ŘEHÁK, S.: Aktuální problémy České republiky – 6. díl: Doprava. Scholaforum, Ostrava 1997, 25 s.
- [19] Sčítání lidu, domů a bytů k 1.3.2001 – Dojížd'ka do zaměstnání a škol. ČSÚ, Praha, 2003, 129 s.
- [20] SEIDENGLANZ, D.: Dopravní charakteristiky venkovského prostoru. Disertační práce na Přírodovědecké fakultě Masarykovi univerzity. Vedoucí disertační práce Václav Toušek.
- [21] ŠVADLENKA, L.: Dopravní a spojová soustava. Univerzita Pardubice, Pardubice 2006, 136 s.
- [22] TOUŠEK, V.: Ekonomická a sociální geografie. Aleš Čeněk, Plzeň 2008, 411 s.
- [23] Územní plán města Znojma a obcí Dobšice, Kuchařovice, Nový Šaldorf-Sedlešovice a Suchohrdly. Urbanistické středisko Brno, Brno 2000, 205 s.
- [24] VLČEK, V. a kol.: Zeměpisný lexikon ČSR: Vodní toky a nádrže. Academia, Praha 1984, 315 s.
- [25] VOŽENÍLEK, V.: Aplikovaná kartografie I: tematické mapy. Olomouc, Univerzita Palackého, 2001, 188 s.
- [26] VOŽENÍLEK, V.: Diplomové práce z geoinformatiky. Olomouc, Univerzita Palackého, 2002, 61 s.
- [27] VOŽENÍLEK, V.: Geografické informační systémy I: pojetí, historie, základní komponenty. Olomouc, Univerzita Palackého, 1998, 173 s.

Internetové zdroje:

- [28] Akční plán pro pozemní komunikace ve vlastnictví Jihomoravského kraje [online]. [cit. 20. 4. 2010]. Dostupné z: <<http://www.kr-jihomoravsky.cz>>
- [29] Český statistický úřad – Jihomoravský kraj [online]. [cit. 10. 3. 2010]. Dostupné z :<<http://czso.cz/xb/redakce.nsf/i/home>>
- [30] HBI Česká republika – Online databáze firem [online]. [cit. 10. 3. 2010] Dostupné z: <<http://www.hbi.cz/>>
- [31] Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje [online]. [cit. 29. 4. 2010] Dostupné z: <<http://www.kordis.cz/>>
- [32] Dopravní politika České republiky na léta 2005 – 2013 [online]. [cit. 10. 4. 2010] Dostupné z: < http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/652F57DA-5359-4AC6-AC42-95388FED4032/0/MDCR_DPCR20052013_UZweb.pdf>
- [33] Generel dopravy Jihomoravského kraje [online]. [cit. 27. 4. 2010] Dostupné z: <<http://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?PubID=6927&TypeID=2>>
- [34] Generel krajských silnic Jihomoravského kraje [online]. [cit. 28. 4. 2010] Dostupné z: < <http://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?PubID=6927&TypeID=2>>
- [35] IDOS – jízdní řády [online]. [cit. 29. 4. 2010] Dostupné z: <<http://jizdnirady.idnes.cz>>
- [36] Mapové služby města Znojma [online]. [cit. 1. 5. 2010] Dostupné z: <<http://gis.znojmo.cz/mapserv/php/maps.php>>
- [37] Mapový portál – Mapy.cz [online]. [cit 28. 4. 2010] Dostupné z: <<http://mapy.cz/>>
- [38] Ministerstvo dopravy České republiky [online]. [cit. 10. 4. 2010] Dostupné z: <<http://www.mdcr.cz>>
- [39] Ministerstvo vnitra České republiky [online]. [cit. 5. 5. 2010]. <<http://www.mvcr.cz/>>
- [40] NATURA 2000 – Evropsky významné lokality v České republice [online]. [cit. 11. 3. 2010] Dostupné z: < <http://www.nature.cz/natura2000-design3/sub-text.php?id=1805>>

- [41] Portál Jihomoravského kraje [online]. [cit. 20. 4. 2010] Dostupné z: <<http://www.kr-jihomoravsky.cz/>>
- [42] Portál veřejné správy České republiky – Mapové služby [online]. [cit. 20. 2. 2010] Dostupné z: <<http://geoportal.cenia.cz/>>
- [43] Regionálně významné silniční tahy Jihomoravského kraje pro financování ze strukturálních fondů [online]. [cit. 25. 4. 2010] Dostupné z: <<http://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?PubID=6927&TypeID=2>>
- Společnost pro veřejnou dopravu [online]. [cit. 29.4.2010]. Dostupné z: <<http://www.spvd.cz>>
- [44] Ročenka dopravy 2008 [online]. [cit. 20. 4. 2010]. Dostupné z: <<http://www.sydos.cz/cs/rocenka-2008/index.html>>
- [45] Správa železniční dopravní cesty [online]. [cit. 20. 2. 2010] Dostupné z: <<http://www.szdc.cz>>
- [46] Souhrn návrhů generelu krajských silnic [online]. [cit. 25. 4. 2010] Dostupné z: <<http://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?PubID=6927&TypeID=2>>
- [47] Strategický plán rozvoje města Znojma [online]. [cit. 18. 3. 2010] Dostupné z: < http://www.znojmocity.cz/tema.asp?id_org=19341&p1=1164>

10. Přílohy

Příloha č. 1: Mapa - Poloha SO ORP Znojmo

Příloha č. 2: Mapa – Administrativní členění SO ORP Znojmo

Příloha č. 3: Mapa – Hustota zalidnění SO ORP Znojmo v roce 2008

Příloha č. 4: Text - § 19 zákona č. 304/1997 Sb.

Příloha č. 5: Tabulka – Komunikace ve SO ORP Znojmo

Příloha č. 6.: Mapa – Poloha SO ORP Znojmo v dopravní síti

Příloha č. 7: Mapa – Dopravní poloha obcí SO ORP Znojmo

Příloha č. 8: Tabulka – Dopravní poloha obcí SO ORP Znojmo

Příloha č. 9: Mapa – Územní působnost dopravců ve SO ORP Znojmo

Příloha č. 10: Mapa – Počet přímých spojů z obcí do Znojma v pracovních dnech

Příloha č. 11: Mapa – Počet přímých spojů z obcí do Znojma o sobotách

Příloha č. 12: Mapa – Počet přímých spojů z obcí do Znojma o nedělích a svátcích

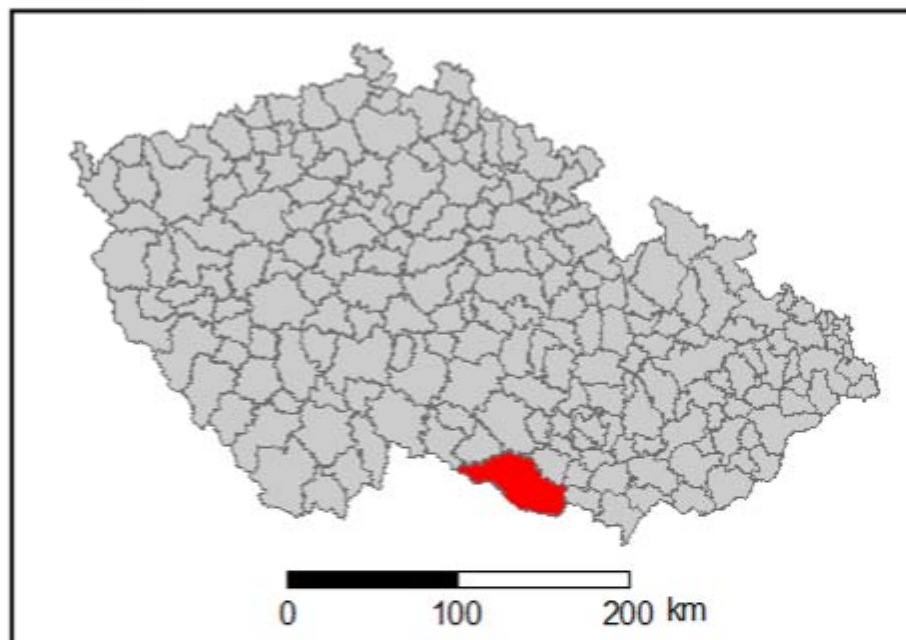
Příloha č. 13: Tabulka - Počet přímých spojů z obcí do Znojma

Příloha č. 14: Mapa – Časová dostupnost obcí do Znojma

Příloha č. 15: Dotazník – Dopravní obslužnost SO ORP Znojmo

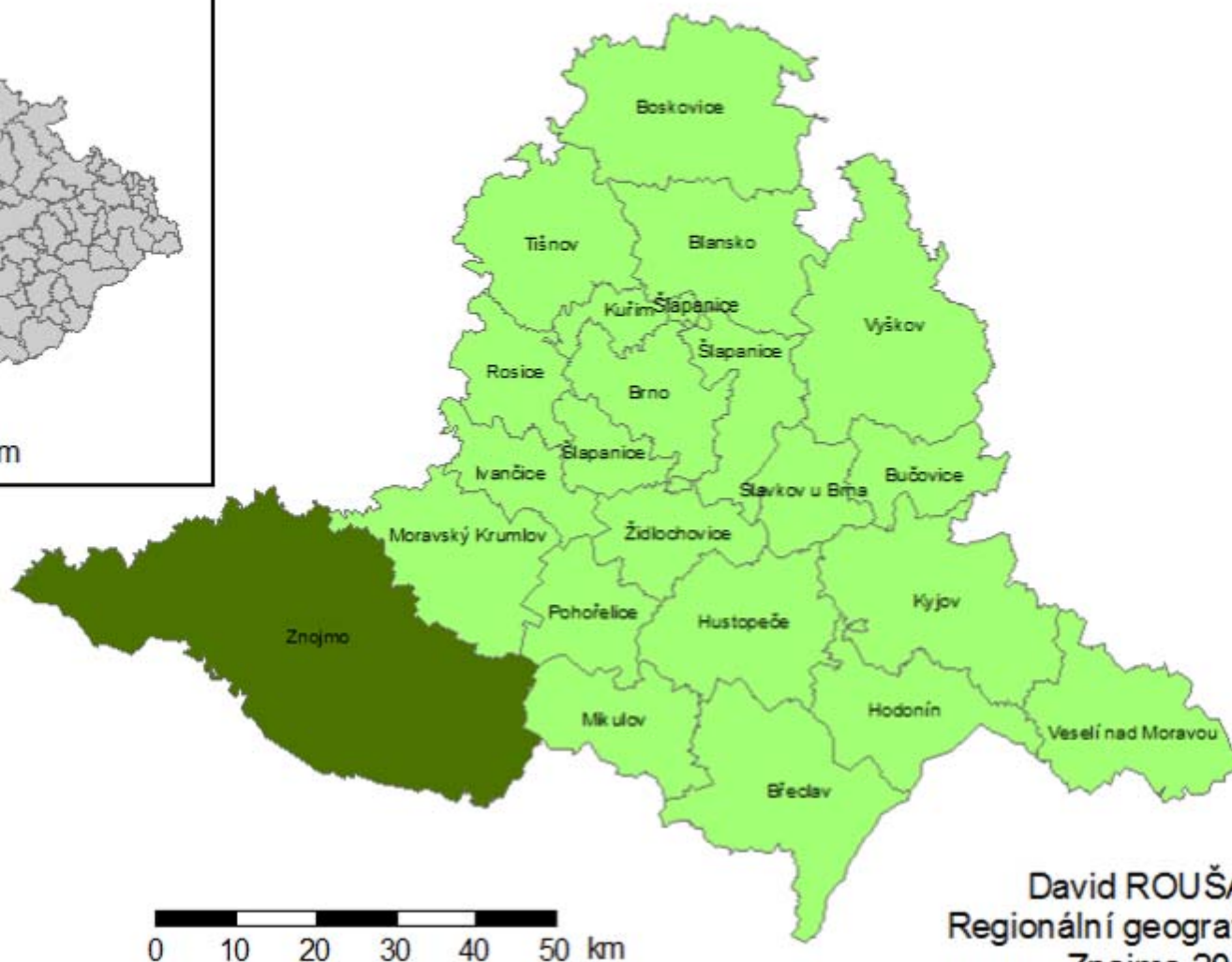
Příloha č. 1: Mapa – Poloha SO ORP Znojmo

POLOHA SO ORP ZNOJMO



Vybranné údaje o Jihomoravském kraji v roce 2008:

Počet obyvatel	1 147 146
Rozloha	7 195 km ²
Zalidnění	159 obyv./km ²
Počet obcí	673
Počet ORP	21
Nejvyšší bod	Durda 842 m .n m.
Nejnižší bod	Soutok Moravy a Dyje 150 m n. m.



Zdroj informací:
Český statistický úřad [online]. [cit. 1.2.2010] Dostupné z <<http://czso.cz/>>

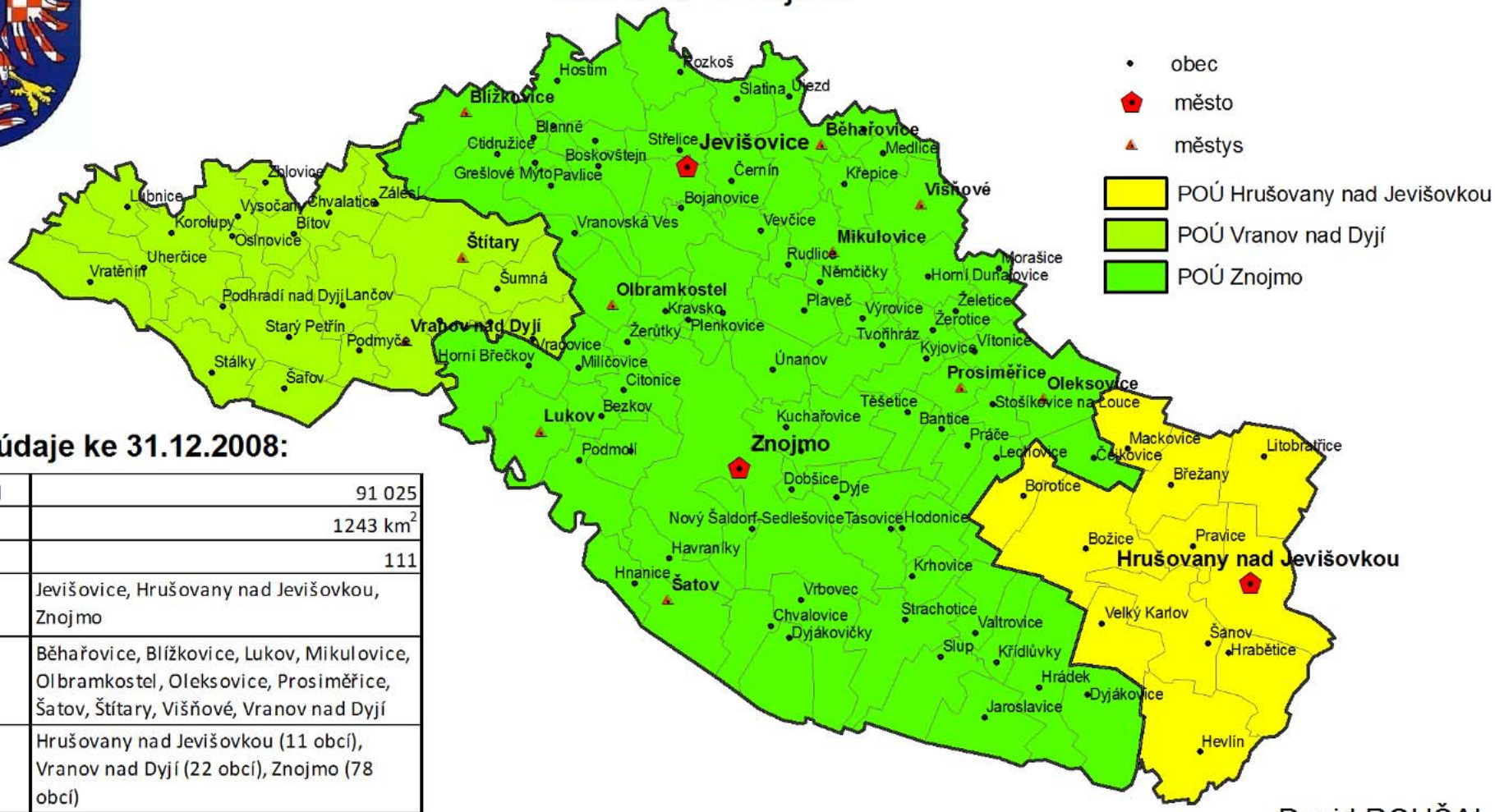
David ROUŠAL
Regionální geografie
Znojmo 2010

**Příloha č. 2: Mapa – Administrativní členění SO
ORP Znojmo**



ADMINISTRATIVNÍ ČLENĚNÍ

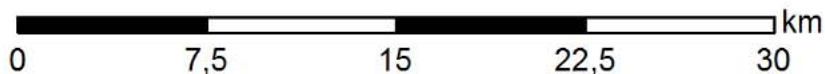
SO ORP Znojmo



Základní údaje ke 31.12.2008:

Počet obyvatel	91 025
Rozloha	1243 km ²
Počet obcí	111
Města	Jevišovice, Hrušovany nad Jevišovkou, Znojmo
Městyse	Běhařovice, Blížkovice, Lukov, Mikulovice, Olbramkostel, Oleksovice, Prosiměřice, Šatov, Štítary, Višňové, Vranov nad Dyjí
POÚ	Hrušovany nad Jevišovkou (11 obcí), Vranov nad Dyjí (22 obcí), Znojmo (78 obcí)

Zdroj informací:
Český statistický úřad [online]. [cit. 1.2.2010]. Dostupné z: <<http://czso.cz/>>



David ROUŠAL
Regionální geografie
Znojmo 2010

**Příloha č. 3: Mapa – Hustota zalidnění SO ORP
Znojmo v roce 2008**

HUSTOTA ZALIDNĚNÍ

SO ORP Znojmo v roce 2008

Počet obyvatel	91 025
Zalidnění	73 obyv./km ²
Nejvíce obyvatel	Znojmo - 34 759
Nejméně obyvatel	Podhradí nad Dyjí - 44
Největší zalidnění	Dobšice - 618 obyv./km ²
Nejmenší zalidnění	Podhradí nad Dyjí - 7 obyv./km ²

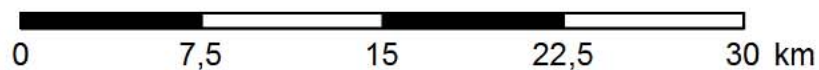
Hustota [obyv./km²]: Počet obyvatel obcí:



— silnice 1. třídy

Zdroj informací:
Český statistický úřad [online]. [cit. 1.2.2010] Dostupné z: <<http://czso.cz/>>

pozn. údaje jsou platné ke 31.12.2008



David ROUŠAL
Regionální geografie
Znojmo 2010

Příloha č. 4: Text - § 19 zákona č. 304/1997 Sb.

Závazky veřejné služby

(1) Závazky veřejné služby se pro účely tohoto zákona rozumí závazky provozní, přepravní a tarifní ve veřejné linkové dopravě ve veřejném zájmu za účelem zajištění dopravní obslužnosti území, které je dopravce ve veřejné linkové dopravě povinen přijmout a které by jinak ve svém obchodním zájmu nepřijal nebo by je přijal pouze z části.

(2) Závazek veřejné služby ve veřejné linkové dopravě vzniká na základě písemné smlouvy uzavřené mezi dopravním úřadem, obcí, nebo jedná-li se o mezinárodní veřejnou linkovou dopravu, Ministerstvem dopravy a spojů a dopravcem.

(3) V případě naléhavé potřeby ve veřejném zájmu na zajištění základní dopravní obslužnosti území může závazek veřejné služby vzniknout na základě rozhodnutí dopravního úřadu, nebo jedná-li se o mezinárodní veřejnou linkovou dopravu, Ministerstva dopravy a spojů ještě před uzavřením písemné smlouvy o závazku veřejné služby podle odstavce 2. Příslušným k rozhodování je dopravní úřad, který rozhoduje o udělení licence. Toto rozhodnutí může být vydáno pouze na dobu určitou, maximálně na dobu šesti měsíců. Odvolání proti tomuto rozhodnutí nemá odkladný účinek.

(4) V případě, že závazkem veřejné služby podle odstavce 2 nebo 3 vzniká dopravci povinnost provozovat veřejnou linkovou dopravu, na kterou nemá licenci, zahájí příslušný dopravní úřad řízení o udělení licence bez návrhu dopravce.“

Dopravní obslužnost

(1) Základní dopravní obslužnost území je doprava do škol, do úřadů, k soudům, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a do zaměstnání, včetně dopravy zpět. Rozsah podílu státu na jejím zajištění stanoví podle místních podmínek území příslušný dopravní úřad s přihlédnutím k zajištění základní dopravní obslužnosti veřejnou drážní osobní dopravou.

(2) Rozhodováním o udělení licence jednotlivým dopravcům a schvalováním jízdních řádů dopravců se zabezpečuje základní dopravní obslužnost vzájemným propojením jednotlivých linek a spojů a jejich propojením s drážní dopravou. V případě, že se tímto způsobem nezabezpečí potřebná základní dopravní obslužnost, je dopravní úřad oprávněn použít ustanovení § 19 o závazcích veřejné služby.

(3) Ostatní dopravní obslužnosti se rozumí zbývající dopravní potřeby území. Ostatní dopravní obslužnost, pokud není zajištěna v rámci rozhodování o licenci nebo při schvalování jízdních řádů, zabezpečuje obec nebo svazek obcí^{6a}) smlouvou o závazcích veřejné služby podle § 19 odst. 2.

Prokazatelná ztráta

(1) Prokazatelnou ztrátu vzniklou dopravci v důsledku zajišťování dopravní obslužnosti plněním závazků veřejné služby jsou povinny nahradit:

a) dopravní úřad z rozpočtu okresního úřadu, jedná-li se o zajišťování základní dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou,

a) dopravní úřad z rozpočtu okresního úřadu, jedná-li se o zajišťování základní dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou,

b) obec ze svého rozpočtu, jedná-li se o zajišťování ostatní dopravní obslužnosti

veřejnou linkovou dopravou,
c) Ministerstvo dopravy a spojů, jedná-li se o zajišťování základní dopravní obslužnosti mezinárodní veřejnou linkovou dopravou.

(2) Uzavírá-li se závazek veřejné služby na zajištění dopravní obslužnosti území smlouvou podle § 19 odst. 2, je povinnou součástí této smlouvy dopravcem předložený předběžný odborný odhad prokazatelné ztráty za celé období, na které se závazek veřejné služby uzavírá. Dopravní úřad, obec nebo Ministerstvo dopravy a spojů uhradí prokazatelnou ztrátu ve výši tohoto předběžného odborného odhadu zvýšeného pouze o nepředvídatelné prokazatelné náklady.

(3) Vzniká-li závazek veřejné služby na zajištění základní dopravní obslužnosti rozhodnutím dopravního úřadu nebo Ministerstva dopravy a spojů podle § 19 odst. 3, vyzve dopravní úřad nebo Ministerstvo dopravy a spojů dopravce před vydáním rozhodnutí k předložení předběžného odborného odhadu prokazatelné ztráty za celé období, na které má být rozhodnutí vydáno, a stanoví lhůtu k jeho předložení. Při úhradě prokazatelné ztráty se postupuje podle odstavce 2.

(4) Dopravní úřad nebo Ministerstvo dopravy a spojů jsou oprávněny v rámci výkonu státního odborného dozoru kontrolovat použití finančních prostředků na zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou z rozpočtu okresního úřadu, z rozpočtu obce nebo ze státního rozpočtu.

(5) Vymezení prokazatelné ztráty, způsob výpočtu předběžného odborného odhadu prokazatelné ztráty, způsob výpočtu prokazatelné ztráty, pravidla na přidělování finančních prostředků z příslušných rozpočtů, doklady, kterými musí být výpočty prokazatelné ztráty doloženy, a způsob výkonu státního odborného dozoru nad financováním dopravní obslužnosti stanoví prováděcí předpis.

(Ministerstvo vnitra ČR [online], 2010)

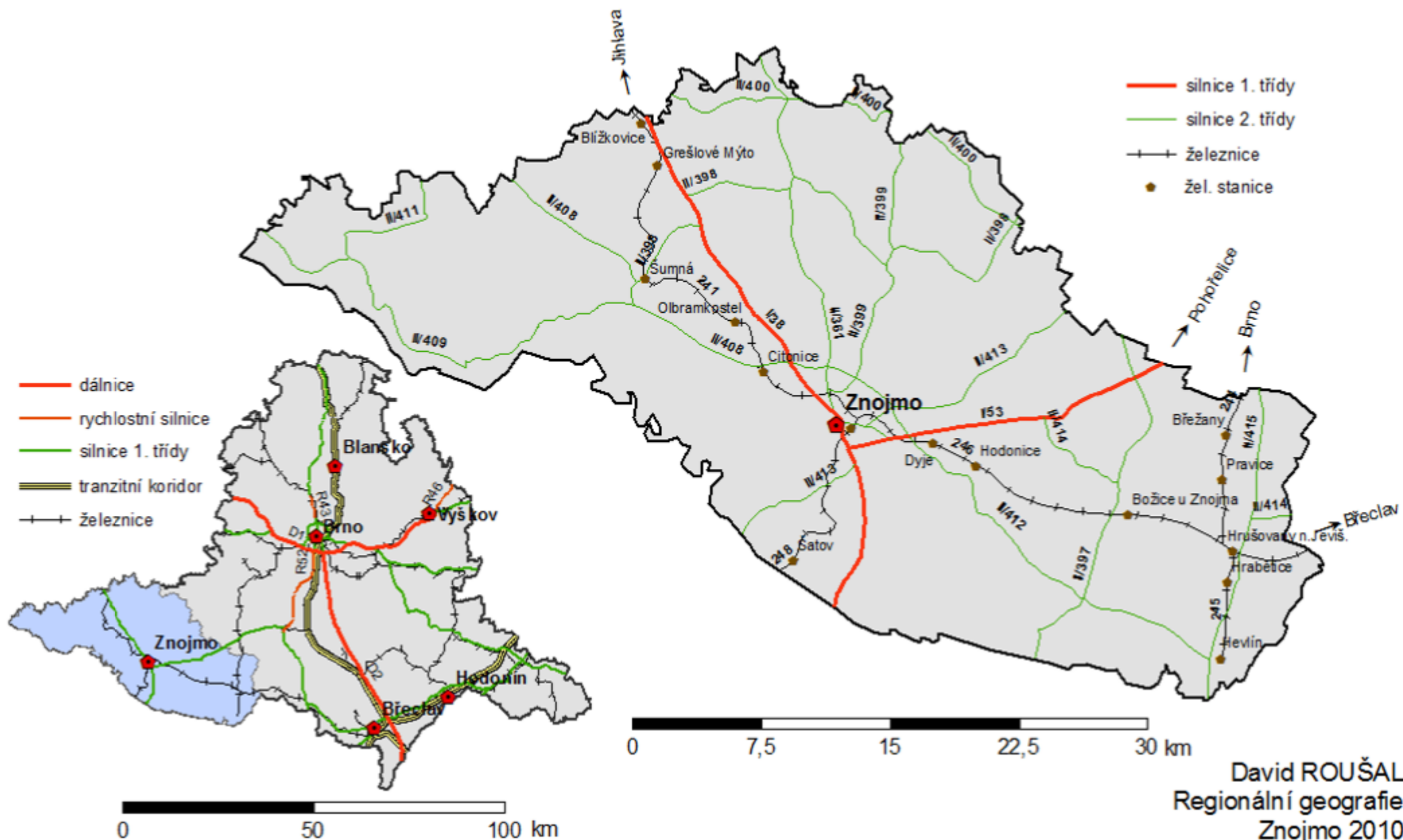
**Příloha č. 5: Tabulka – Komunikace ve SO ORP
Znojmo**

Kategorie	Číslo	Trasa
silnice	I/38	Jestřebí - Jihlava - Grešlové Mýto - Pavlice - Vranovská Ves - Olbramkostel - Znojmo - Hatě - Rakousko s napojením na I/23 a I/53
silnice	I/53	Znojmo - Lechovice - Pohořelice
silnice	II/361	I/38 - Znojmo - Hluboké Mašůvky - Bojanovice - Jevišovice - Rozkoš - hranice JMK
silnice	II/397	II/400 - Hostěradice - Mackovice - Božice - Hrádek - Jaroslavice - státní hranice
silnice	II/398	II/396 - Věmyslice - Horní Dunajovice - Mikulovice - Rudlice - Vevčice - Černín - Jevišovice - Pavlice - Vranovská Ves - Šumná - Lesná - Vranov - Šafov - státní hranice
silnice	II/399	II/361 - Znojmo - Únanov - Plaveč - Němčičky - Běhařovice - Tavíkovice - hranice JMK
silnice	II/400	I/53 - Miroslav - Višňové - Medlice - Přeskáče - Újezd - Rozkoš - Hostim - hranice JMK
silnice	II/408	hranice JMK - Zálesí - Štítary - Olbramkostel - Lesná - Vracovice - Milíčovice - Citonice - Dyje - Tasovice - Hodonice - Krhovice - Hrádek - Dyjákovice - Hevlín - II/415
silnice	II/409	Hranice JMK - Vratěnín - Uhřice - Stálky - Šafov - II/398
silnice	II/411	II/409 - Uherčice - Korolupy - Vysočany - hranice JMK
silnice	II/412	I/38 - Znojmo - I/53
silnice	II/413	státní hranice - Nový Šaldorf - Znojmo - Suchohrly - Těšetice - Prosiměřice - Vitonice - Moravský Krumlov - II/152
silnice	II/415	I/53 - Litobratřice - Hrušovany nad Jevišovkou - Hrabětice - Hevlín - státní hranice
železnice	241	Znojmo - Citonice - Olbramkostel - Šumná - Grešlové Mýto - Okříšky
železnice	244	Hrušovany nad Jevišovkou - Břežany - Pravice - Brno
železnice	245	Hrušovany nad Jevišovkou - Hevlín - Hrabětice
železnice	246	Znojmo - Božice - Hodonice - Dyje - Břeclav
železnice	248	Znojmo - Šatov - státní hranice

(zdroj: Generel silnic Jihomoravského kraje, 2006)

**Příloha č. 6: Mapa – Poloha SO ORP Znojmo
v dopravní síti**

POLOHA SO ORP ZNOJMO V DOPRAVNÍ SÍTI



**Příloha č. 7: Mapa – Dopravní poloha obcí SO ORP
Znojmo**

DOPRAVNÍ POLOHA OBCÍ SO ORP ZNOJMO

Počet bodů	Počet obcí
0	11
1	39
2	20
3	19
4	14
5	2
6	1
7	2
8	1
10	1
12	1

Poloha:

- velmi špatná
- špatná
- ▲ dobrá
- ◆ velmi dobrá

Komunikace:

- silnice 1. třídy
- silnice 2. třídy
- železnice

Obce s nejhorší dopravní polohou: Slup, Velký Karlov, Podmolí, Mašovice, Lukov, Starý Petřín, Žerotice, Výrovce, Želetice, Lančov, Bítov



David ROUŠAL
Regionální geografie
Znojmo 2010

**Příloha č. 8: Tabulka – Dopravní poloha obcí SO
ORP Znojmo**

Obec	Body	Obec	Body	Obec	Body
Bantice	4	Kravsko	3	Slatina	1
Běhařovice	2	Krhovice	1	Slup	0
Bezkov	1	Křepice	1	Stálky	1
Bítov	0	Křídlovky	1	Starý Petřín	0
Blanné	4	Kuchařovice	5	Stošíkovice na L.	1
Blížkovice	4	Kyjovice	1	Strachotice	1
Bojanovice	2	Lančov	0	Střelice	2
Borotice	4	Lechovice	4	Suchohrdly	7
Boskovštejn	3	Lesná	3	Šafov	1
Božice	3	Litobratřice	1	Šanov	2
Břežany	2	Lubnice	1	Šatov	1
Citonice	3	Lukov	0	Štítary	1
Ctidružice	4	Mackovice	4	Šumná	4
Čejkovice	3	Mašovice	0	Tasovice	4
Černín	1	Medlice	1	Těšetice	3
Dobšice	10	Mikulovice	2	Tvořihráz	1
Dyjákovice	2	Milíčovice	2	Uherčice	2
Dyjákovičky	3	Morašice	1	Újezd	2
Dyje	8	Němčičky	2	Únanov	3
Grešlové Mýto	5	Nový Šaldorf-Sedlešovice	7	Valtovice	1
Havraníky	1	Olbramkostel	4	Velký Karlov	0
Hevlín	3	Oleksovice	3	Vevčice	1
Hluboké Mašůvky	2	Onšov	1	Višňové	2
Hnanice	1	Oslnovice	1	Vítonice	1
Hodonice	4	Pavlice	6	Vracovice	2
Horní Břečkov	1	Plaveč	1	Vranov nad Dyjí	1
Horní Dunajovice	1	Plenkovice	3	Vranovská Ves	4
Hostim	3	Podhradí nad Dyjí	1	Vratěním	1
Hrabětice	2	Podmolí	0	Vrbovec	3
Hrádek	2	Podmyče	1	Výrovice	0
Hrušovany nad Jev.	3	Práče	4	Vysočany	1
Chvalatice	1	Pravice	1	Zálesí	1
Chvalovice	3	Prokopov	3	Zblovice	1
Jaroslavice	1	Prosiměřice	3	Znojmo	12
Jevišovice	2	Přeskače	2	Želetice	0
Jiřice u Mor. Bud.	3	Rozkoš	2	Žerotice	0
Korolupy	1	Rudlice	2	Žerůtky	4

**Příloha č. 9: Mapa – Územní působnost dopravců
ve SO ORP Znojmo**

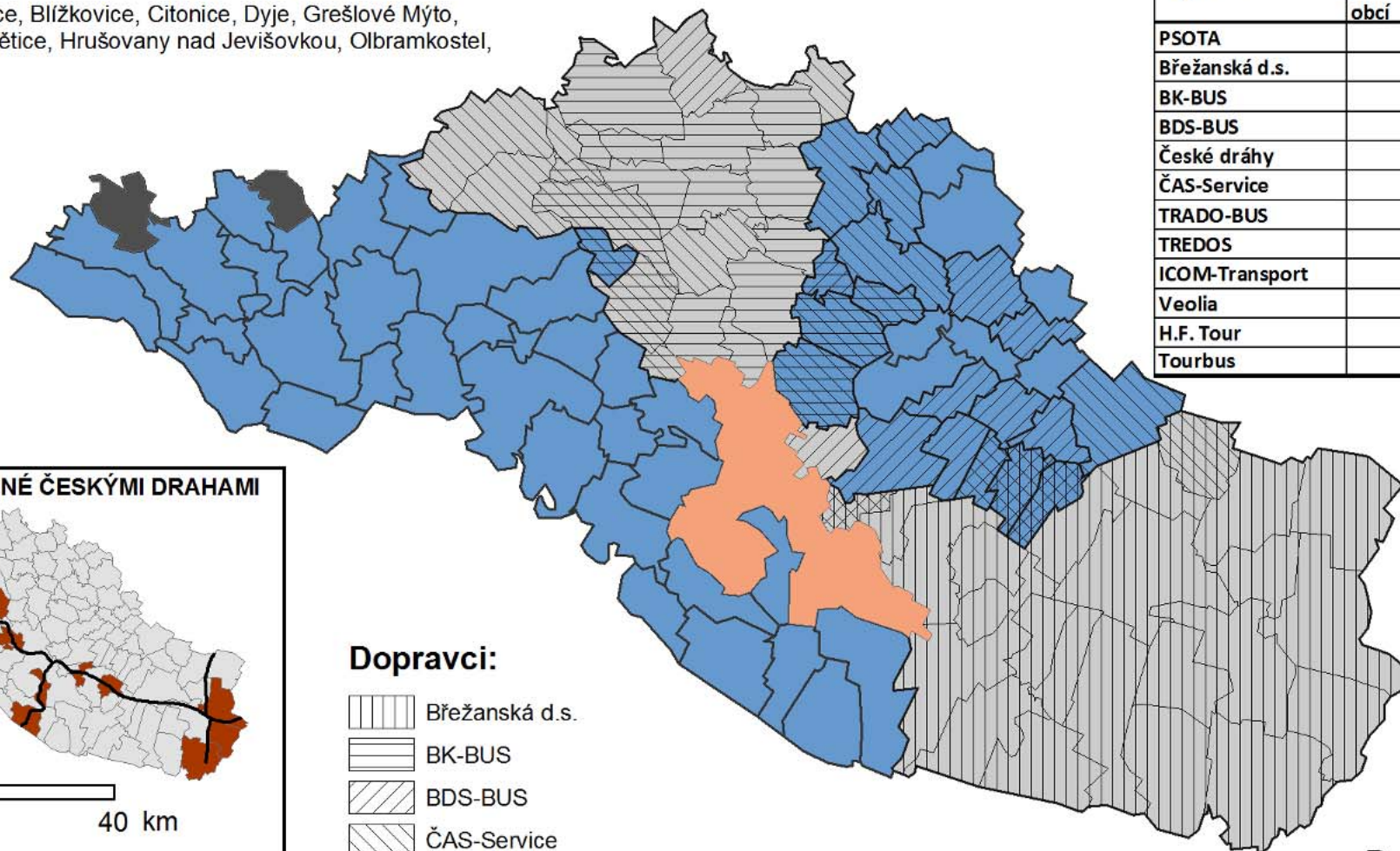
ÚZEMNÍ PŮSOBNOST DOPRAVCŮ

SO ORP Znojmo v roce 2010






Obce obsluhované vzhledem ke Znojmu Českými drahami:

Nový Šaldorf-Sedlešovice, Blížkovice, Citonice, Dyje, Grešlové Mýto, Hevlín, Hodonice, Hrabětice, Hrušovany nad Jevišovkou, Olbramkostel, Šatov, Šumná

Dopravce	Počet obsluhovaných obcí
PSOTA	61
Břežanská d.s.	26
BK-BUS	22
BDS-BUS	11
České dráhy	12
ČAS-Service	10
TRADO-BUS	7
TREDOS	5
ICOM-Transport	4
Veolia	2
H.F. Tour	1
Tourbus	1



Dopravci:

-  Břežanská d.s.
-  BK-BUS
-  BDS-BUS
-  ČAS-Service
-  PSOTA

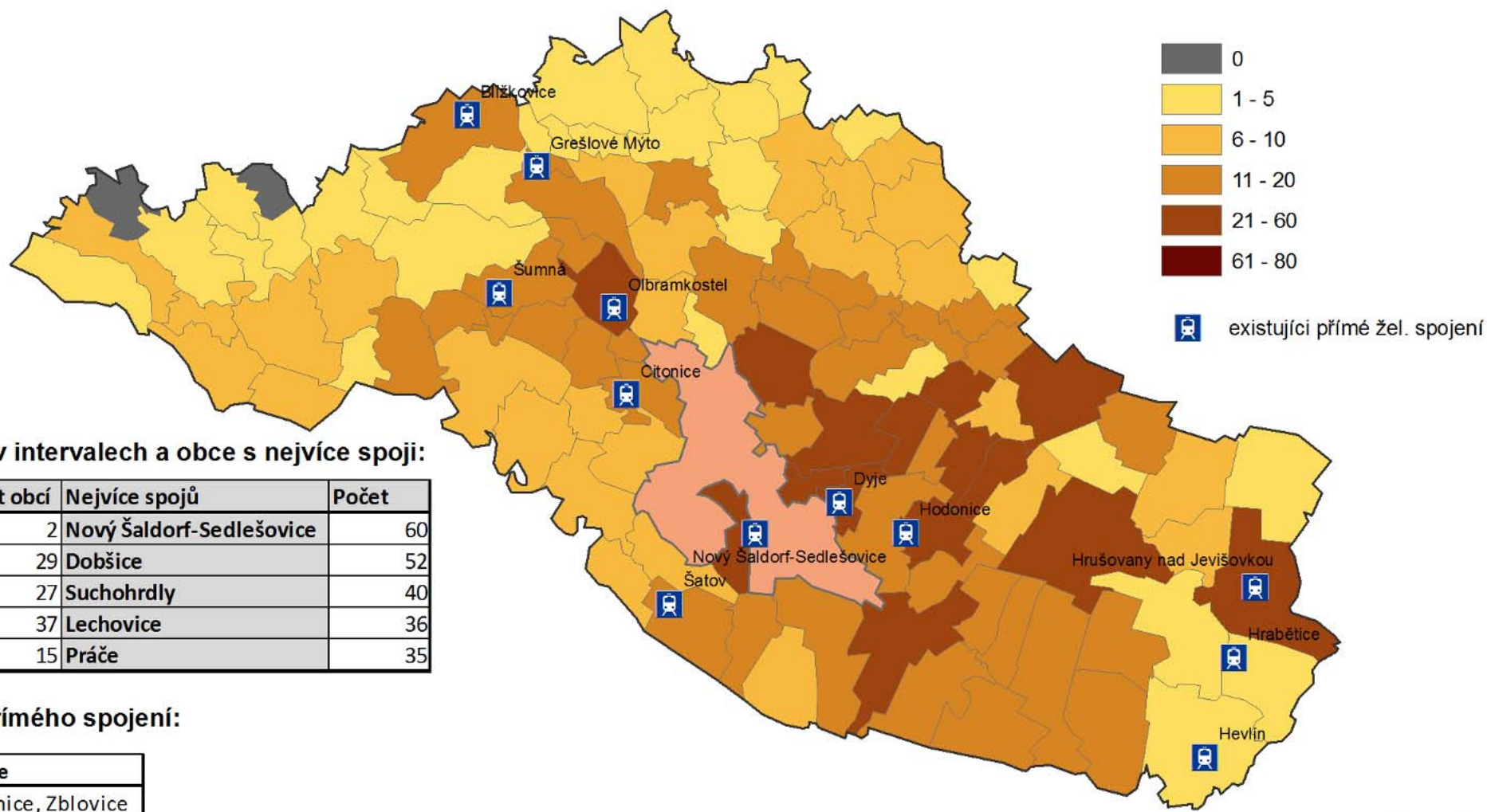
0 5 10 15 km

David ROUŠAL
Regionální geografie
Znojmo 2010

**Příloha č. 10: Mapa – Počet přímých spojů z obcí
do Znojma v pracovních dnech**

POČET PŘÍMÝCH SPOJŮ Z OBCÍ DO ZNOJMA V PRACOVNÍCH DNECH

SO ORP Znojmo v roce 2010



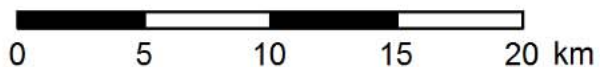
Počet obcí v intervalech a obce s nejvíce spoji:

Interval	Počet obcí	Nejvíce spojí	Počet
0	2	Nový Šaldorf-Sedlešovice	60
1 - 5	29	Dobšice	52
6 - 10	27	Suchohrdly	40
11 - 20	37	Lechovice	36
21 - 60	15	Práče	35

Obce bez přímého spojení:

Počet	Obce
2	Lubnice, Zblovce

Zdroje informací:
IDOS – jízdní řády [online]. [cit. 29.4.2010] Dostupné z: <<http://jizdnirady.idnes.cz/>>

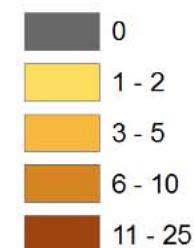
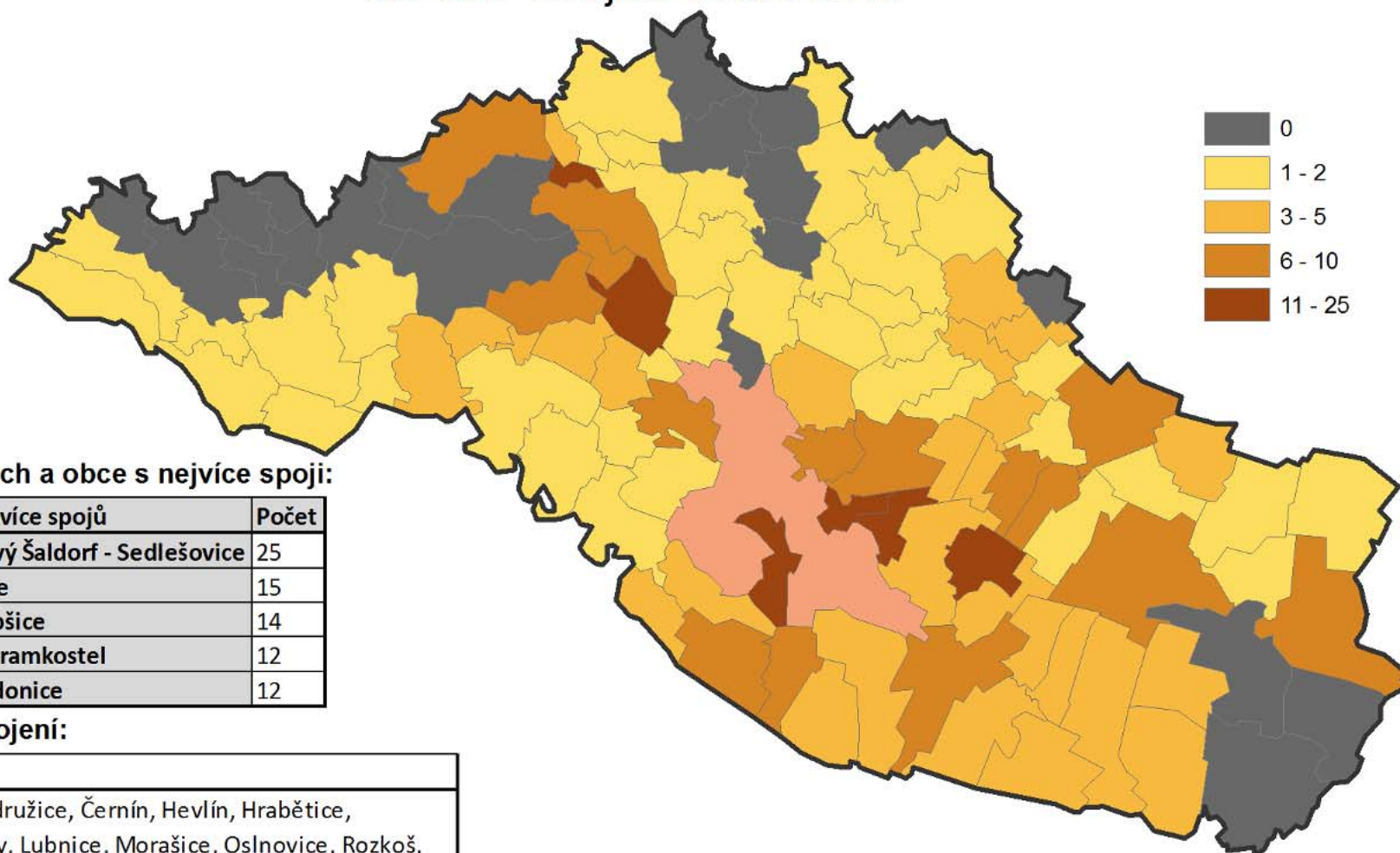


David ROUŠAL
Regionální geografie
Znojmo 2010

**Příloha č. 11: Mapa – Počet přímých spojů z obcí
do Znojma o sobotách**

POČET PŘÍMÝCH SPOJŮ Z OBCÍ DO ZNOJMA O SOBOTÁCH

SO ORP Znojmo v roce 2010



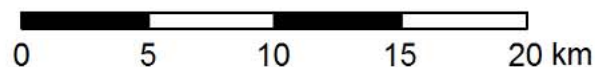
Počet obcí v intervalech a obce s nejvíce spoji:

Interval	Počet obcí	Nejvíce spojí	Počet
0	18	Nový Šaldorf - Sedlešovice	25
1 - 2	47	Dyje	15
3 - 5	23	Dobšice	14
6 - 10	13	Olbramkostel	12
11 - 25	9	Hodonice	12

Obce bez přímého spojení:

Počet	Obce
20	Přeskáče, Bítov, Ctidružice, Černín, Hevlín, Hrabětice, Chvalatice, Korolupy, Lubnice, Morašice, Oslnovice, Rozkoš, Slatina, Střelice, Šanov, Štítary, Vevčice, Vysočany, Zálesí, Zblovce

Zdroje informací:
IDOS – jízdní řády [online]. [cit. 29.4.2010] Dostupné z: <<http://jizdnirady.idnes.cz/>>

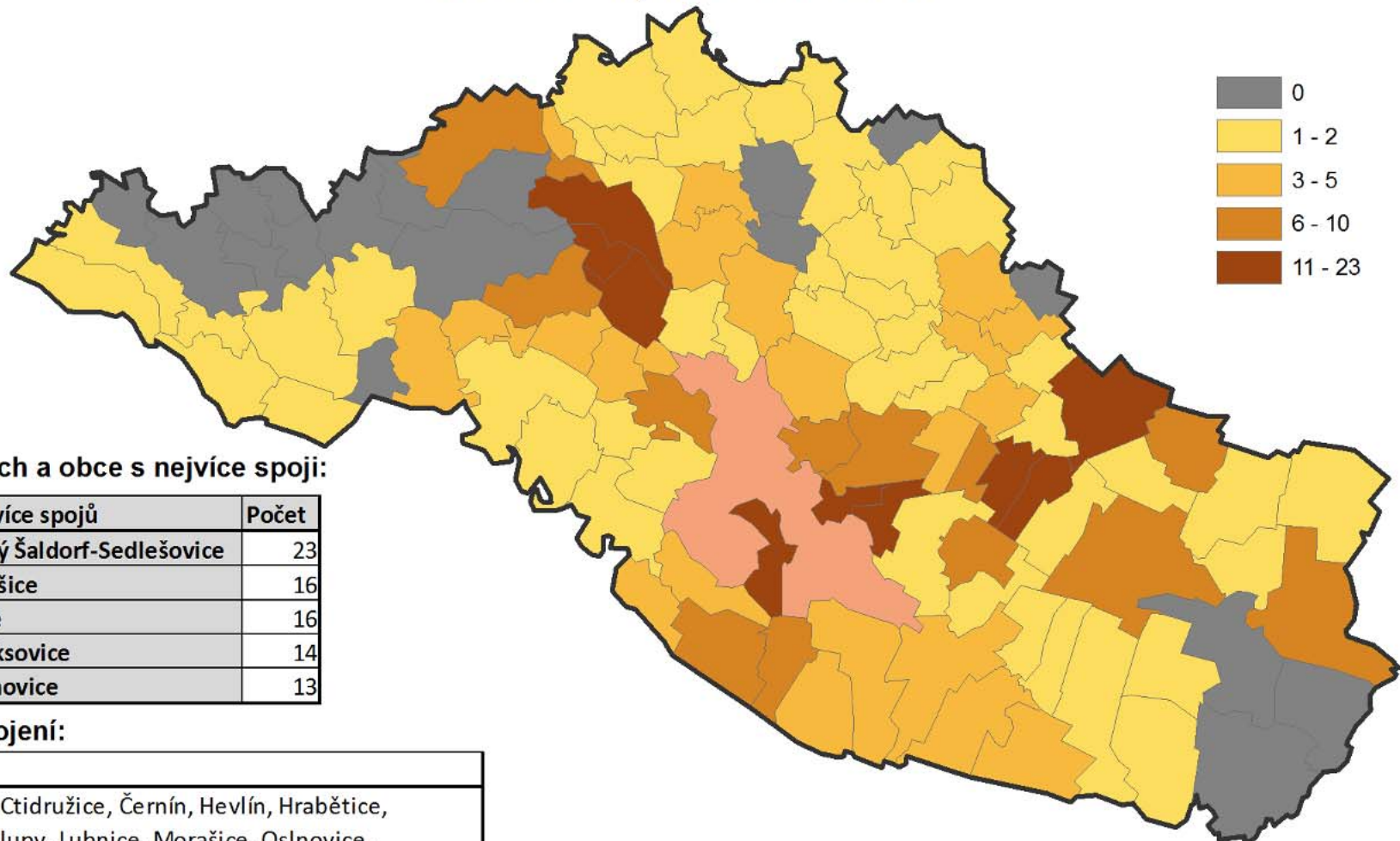


David ROUŠAL
Regionální geografie
Znojmo 2010

**Příloha č. 12: Mapa – Počet přímých spojů z obcí
do Znojma o nedělích a svátcích**

POČET PŘÍMÝCH SPOJŮ Z OBCÍ DO ZNOJMA O NEDĚLÍCH A SVÁTCÍCH

SO ORP Znojmo v roce 2010



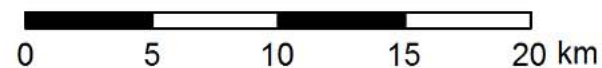
Počet obcí v intervalech a obce s nejvíce spoji:

Interval	Počet obcí	Nejvíce spojení	Počet
0	18	Nový Šaldorf-Sedlešovice	23
1 - 2	47	Dobšice	16
3 - 5	23	Dyje	16
6 - 10	13	Oleksovice	14
11 - 23	9	Lechovice	13

Obce bez přímého spojení:

Počet	Obce
18	Přeskáče, Bítov, Ctidružice, Černín, Hevlín, Hrabětice, Chvalatice, Korolupy, Lubnice, Morašice, Oslnovice, Podmyče, Šanov, Štítary, Vevčice, Vysočany, Zálesí, Zblovce

Zdroje informací:
 IDOS – jízdní řády [online]. [cit. 29.4.2010] Dostupné z: <<http://jizdnirady.idnes.cz/>>



David ROUŠAL
 Regionální geografie
 Znojmo 2010

**Příloha č. 13: Tabulka – Počet přímých spojů
z obcí do Znojma**

Obec	Prac. den	Prac. den vlaky	Sobota	Sobota vlaky	Neděle	Neděle vlaky	Dopravci	Cestovní čas
Bantice	17		5		8		BDS-BUS, ČAS-Service, PSOTA	12
Běhařovice	9		1		2		PSOTA, TREDOS	33
Bezkov	9		1		2		PSOTA	17
Bítov	2						PSOTA	55
Blanné	5		3		3		ICOM - Transport, TRADO-BUS, Veolia	27
Blížkovice	13	11	7	7	6	6	ČD, TRADO-BUS	33
Bojanovice	8		1		3		BK-BUS	25
Borotice	9		1		1		Břežanská d.s.	19
Boskovštejn	9		1		1		BK-BUS	34
Božice	21	14	10	9	9	8	Břežanská d.s., ČD	20
Břežany	8	0	1		2	1	Břežanská d.s., ČD	48
Citonice	19	11	10	7	9	7	ČD, PSOTA	9
Ctidružice	2		0		0		BK-BUS, TRADO-BUS	33
Čejkovice	3		1		1		Břežanská d.s.	23
Černín	3		0		0		BK-BUS	33
Dobšice	52		14		16		BDS-BUS, Břežanská d.s., ČAS-Service	7
Dyjákovice	11		3		2		Břežanská d.s.	35
Dyjákovičky	9		3		4		PSOTA	13
Dyje	35	13	15	10	16	10	Břežanská d.s., ČD	7
Grešlové Mýto	18	15	11	7	10	6	BK-BUS, ČD, ICOM-Transport, TRADO-BUS	22
Havraníky	9		3		3		PSOTA	16
Hevlín	2	1	0		0		Břežanská d.s., ČD	45
Hluboké Mašůvky	12		1		3		BK-BUS	16
Hnanice	9		3		3		PSOTA	19
Hodonice	28	14	12	9	10	8	Břežanská d.s., ČD	12
Horní Břečkov	9		1		2		PSOTA	35
Horní Dunajovice	9		3		3		BDS-BUS, PSOTA	30
Hostim	3		1		1		BK-BUS	45
Hrabětice	2	1	0		0		Břežanská d.s. , ČD	37
Hrádek	12		3		2		Břežanská d.s.	30
Hrušovany nad Jev.	24	14	10	9	9	8	Břežanská d.s., ČD	28
Chvalatice	2		0		0		PSOTA	49

Obec	Prac. den	Prac. den vlaky	Sobota	Sobota vlaky	Neděle	Neděle vlaky	Dopravci	Cestovní čas
Chvalovice	12		6		6		PSOTA	12
Jaroslavice	13		3		3		Břežanská d.s.	23
Jevišovice	11		1		3		BK-BUS	30
Jiřice u Mor. B.	4		1		1		BK-BUS	38
Korolupy	1		0		0		PSOTA	80
Kravsko	9		1		2		BK-BUS	20
Krhovice	14		3		2		Břežanská d.s.	18
Křepice	7		1		1		PSOTA, TREDOS	35
Křídlovky	12		3		2		Břežanská d.s.	33
Kuchařovice	20		7		7		BDS-BUS	11
Kyjovice	2		2		1		BDS-BUS, PSOTA	29
Lančov	6		2		2		PSOTA	42
Lechovice	36		9		13		BDS-BUS, Břežanská d.s., ČAS-Service, PSOTA, Tourbus	13
Lesná	16		3		3		PSOTA	20
Litobratřice	1		1		1		Břežanská d.s.	62
Lubnice	0		0		0			
Lukov	8		1		2		PSOTA	28
Mackovice	15		4		7		Břežanská d.s., ČAS-Service	25
Mašovice	10		1		2		PSOTA	15
Medlice	7		1		1		PSOTA	45
Mikulovice	10		1		2		PSOTA, TREDOS	24
Milíčovice	16		3		3		PSOTA	12
Morašice	5		0		0		PSOTA	38
Němčičky	13		1		2		BK-BUS, PSOTA, TREDOS	20
Nový Šaldorf-Sed.	60		25		23		ČD, PSOTA	3
Olbramkostel	27		12		12		BK-BUS, ČAS-Service, ČD, H.F. Tour, TRADO-BUS	14
Oleksovice	32		10		14		ČAS-Service, PSOTA	17
Onšov	12		3		3		PSOTA	22
Oslnovice	1		0		0		PSOTA	77

Obec	Prac. den	Prac. den vlaky	Sobota	Sobota vlaky	Neděle	Neděle vlaky	Dopravci	Cestovní čas
Pavlice	19		10		12		BK-BUS, ČAS-Service, ICOM Transport, PSOTA, TRADO-BUS	21
Plaveč	14		1		2		BK-BUS, PSOTA, TREDOS	15
Plenkovice	5		0		2		BK-BUS	19
Podhradí nad Dyjí	7		2		2		PSOTA	62
Podmolí	8		1		2		PSOTA	23
Podmyče	5		2		0		PSOTA	38
Práče	35		9		13		BDS-BUS, Břežanská d.s., ČAS-Service, PSOTA	11
Pravice	7		1		2		Břežanská d.s.	48
Prokopov	4		1		1		BK-BUS	41
Prosiměřice	22		3		3		BDS-BUS, PSOTA	15
Přeskače	4		0		0		PSOTA, TREDOS	48
Rozkoš	3		0		2		BK-BUS	37
Rudlice	14		1		2		BK-BUS, PSOTA, TREDOS	17
Slatina	3		0		2		BK-BUS	40
Slup	13		3		3		Břežanská d.s.	18
Stálky	7		2		2		PSOTA	59
Starý Petřín	7		2		2		PSOTA	49
Stošínovice na L.	9		2		2		BDS-BUS, PSOTA	19
Strachotice	25		6		5		Břežanská d.s.	19
Střelice	3		0		2		BK-BUS	31
Suchohrdly	40		10		10		BDS-BUS, PSOTA	8
Šafov	7		2		2		PSOTA	53
Šanov	1		0		0		Břežanská d.s.	69
Šatov	16		10		9		ČD, PSOTA	11
Štítary	3		0		0		PSOTA	32
Šumná	14	10	7	7	6	6	ČD, PSOTA	21
Tasovice	14		3		2		Břežanská d.s.	14
Těšetice	23		3		3		BDS-BUS, PSOTA	10
Tvořihráz	14		2		2		PSOTA	21
Uherčice	7		2		2		PSOTA	69

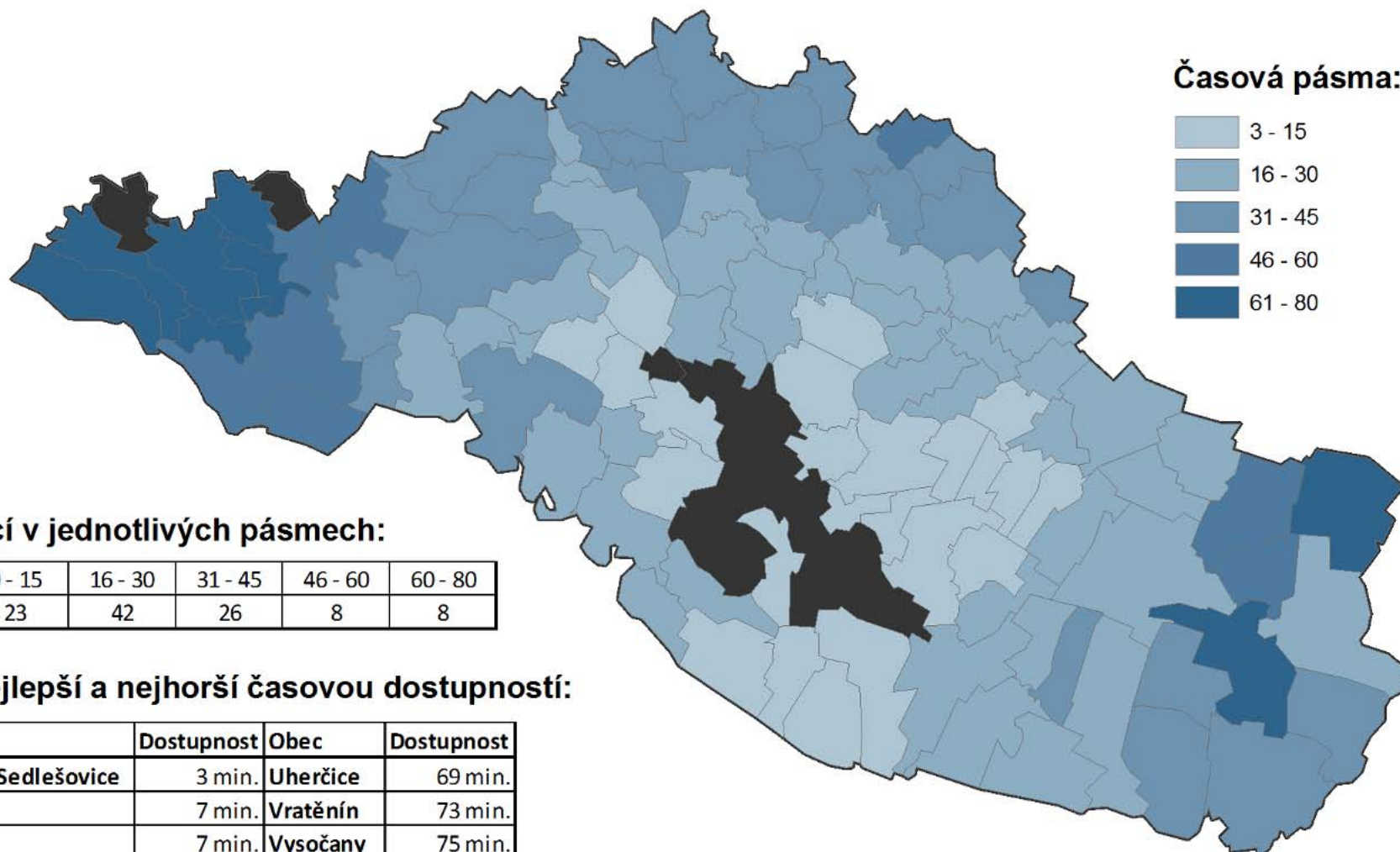
Obec	Prac. den	Prac. den vlaky	Sobota	Sobota vlaky	Neděle	Neděle vlaky	Dopravci	Cestovní čas
Újezd	5		1		2		TREDOS	42
Únanov	31		3		4		BK-BUS, PSOTA, TREDOS	12
Valtovice	12		3		2		Břežanská d.s.	23
Velký Karlov	12		3		2		Břežanská d.s.	40
Vevčice	3		0		0		BK-BUS	29
Višňové	8		2		2		PSOTA	44
Vítonice	19		2		2		PSOTA	17
Vracovice	16		3		3		PSOTA	15
Vranov nad Dyjí	13		3		3		PSOTA	30
Vranovská Ves	20		10		11		BK-BUS, ČAS-SERVICE, ICOM-Transport, PSOTA, TRADO-BUS, VEOLIA	17
Vratěín	5		2		2		PSOTA	73
Vrbovec	13		3		4		PSOTA	8
Výrovice	14		2		2		PSOTA	16
Vysočany	1		0		0		PSOTA	75
Zálesí	2		0		0		PSOTA	42
Zblovice	0		0		0			
Želetice	13		3		3		BDS-BUS, PSOTA	29
Žerotice	14		3		3		PSOTA	24
Žerůtky	14		2		3		BK-BUS, ICOM-Transport, TRADO-BUS	11

(zdroj: IDOS-Jízdní řády [online], 2010)

**Příloha č. 14: Mapa – Časová dostupnost obcí do
Znojma**

ČASOVÁ DOSTUPNOST OBCÍ DO ZNOJMA

SO ORP Znojmo v roce 2010



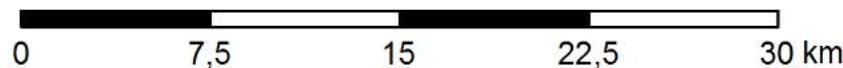
Počet obcí v jednotlivých pásmech:

Pásmo:	0 - 15	16 - 30	31 - 45	46 - 60	60 - 80
Počet obcí	23	42	26	8	8

Obce s nejlepší a nejhorší časovou dostupností:

Obec	Dostupnost	Obec	Dostupnost
Nový Šaldorf-Sedlešovice	3 min.	Uherčice	69 min.
Dobšice	7 min.	Vratětnín	73 min.
Dyje	7 min.	Vysočany	75 min.
Suchohrdly	8 min.	Oslovice	77 min.
Vrbovec	8 min.	Korolupy	80 min.

Zdroje informací:
IDOS – jízdní řády [online]. [cit. 29.4.2010] Dostupné z: <<http://jizdnirady.idnes.cz/>>



David ROUŠAL
Regionální geografie
Znojmo 2010

**Příloha č. 15: Dotazník – Dopravní obslužnost SO
ORP Znojmo**

Dopravní obslužnost ve SO ORP Znojmo

Vážená paní, vážený pane,

Jsem studentem Přírodovědecké fakulty Univerzity Palackého v Olomouci a na Katedře geografie zpracovávám bakalářskou práci na téma „Analýza dopravní obslužnosti v rámci ORP Znojmo“. Rád bych Vás touto cestou požádal o zodpovězení několika níže položených otázek. Budu rád najdete-li si pro mě několik minut Vašeho času. Předem mnohokrát děkuji.

Kontakt: David Roušal, d.rousal@centrum.cz

tel: 728 332 007

1.) Věk:

Obec bydliště:

Vzdělání:

Zaměstnání a místo zaměstnání:

2.) Jak často využíváte veřejnou dopravu?

- a) každý den
- b) několikrát za týden
- c) občas (jednou dvakrát do měsíce)
- d) velmi zřídka
- e) vůbec

3.) Využíváte častěji autobusovou nebo vlakovou dopravu?

- a) autobusovou
- b) vlakovou
- c) vlakovou vůbec nevyžívám
- d) autobusovou vůbec nevyžívám

4.) Jste spokojeni s celkovou kvalitou dopravní obslužnosti na Znojemsku?

- a) Rozhodně ano
- b) Spíše ano
- c) Spíše ne
- d) Ne

5.) Jste spokojeni s četností a rozložením spojů během pracovního dne vedoucích do Vaší obce?

- a) Rozhodně ano
- b) Spíše ano
- c) Spíše ne
- d) Ne

6.) Jste spokojeni s četností a rozložením spojů vedoucích do Vaší obce ve dnech pracovního klidu? (soboty, neděle, svátky)

- a) Rozhodně ano
- b) Spíše ano
- c) Spíše ne
- d) Ne

7.) Jste spokojeni s kvalitou vlaků zajišťujících dopravní obsluhu na Znojemsku?

- a) Rozhodně ano
- b) Spíše ano
- c) Spíše ne
- d) Ne
- e) Nevím, nemohu posoudit

8.) Jste spokojeni s kvalitou autobusů zajišťujících dopravní obsluhu na Znojemsku?

- a) Rozhodně ano
- b) Spíše ano
- c) Spíše ne
- d) Ne
- e) Nevím, nemohu posoudit

9.) Jste spokojeni s přesností a spolehlivostí vlaků?

- a) Rozhodně ano
- b) Spíše ano
- c) Spíše ne
- d) Ne
- e) Nevím, nemohu posoudit

10.) Jste spokojeni s přesností a spolehlivostí autobusů?

- a) Rozhodně ano
- b) Spíše ano
- c) Spíše ne
- d) Ne
- e) Nevím, nemohu posoudit

11.) Jaká jsou podle Vás hlavní negativa a pozitiva v dopravě na Znojemsku?

Pozitiva:

Negativa:

Ještě jednou Vám děkuji za zodpovězení otázek. V případě jakýchkoliv doplňujících otázek či informací kontaktujte mě, prosím na výše uvedené adrese.