

Česká zemědělská univerzita v Praze

Technická fakulta

Katedra vozidel a pozemní dopravy

## **Charakteristika dopravní obslužnosti obce Mramotice**

bakalářská práce

Vedoucí práce: doc. Ing. Miroslav Růžička, CSc.

Autor práce: Lubomír Hammer

PRAHA 2012

## **Prohlášení**

Prohlašuji, že jsem tuto bakalářskou práci vypracoval samostatně pod vedením doc. Ing. Miroslava Růžičky, CSc., a použil jen pramenů citovaných v příložené bibliografii.

V Praze dne 8.4.2012

## **Poděkování**

Touto cestou bych rád poděkoval všem lidem, kteří mi při tvorbě bakalářské práce pomohli. Hlavně bych poděkoval svému vedoucímu práce panu doc. Ing. Miroslavu Růžičkovi, CSc. za cenné rady, připomínky a čas, který mi věnoval.

**Abstrakt:** V práci se pojednává o dopravní obslužnosti obce Mramotice. Úvodní část je charakteristikou základních pojmů dopravy a seznamuje nás se zákonnou úpravou dopravní obslužnosti v České republice. Dále práce představuje praktickou část, v rámci které byly provedeny vlastní dopravní průzkumy a anketa o spokojenosti občanů s veřejnou dopravou. Tato část práce poskytuje informace o způsobech dopravy, frekvenci veřejné dopravy a dopravcích. Závěrečná pasáž se věnuje zhodnocení dopravní obslužnosti z různých hledisek a shrnuje veškeré výsledky a poznatky získané z provedených průzkumů a ankety.

**Klíčová slova:** doprava, dopravní obslužnost, obec Mramotice

### **The characteristics of transport accessibility of municipality Mramotice**

**Summary:** The thesis deals with the transport servicing of Mramotice municipality. The introductory part of thesis contents characteristic of the basic terms of transport and it acquaints us with the legal regulation of transport services in the Czech Republic. Next the thesis is focused on the practical part where a traffic survey and citizen satisfaction survey with public transport were conducted. This section of thesis provides information about the modes of transport, frequency of public transport and transport operators. The final part of thesis is devoted to evaluation of transport services from various perspectives and summarizes all results and knowledge learned from completed surveys and inquiring.

**Key words:** transport, transport servicing, municipality Mramotice

# Obsah

Úvod.....	- 1 -
1 Rešeršní část .....	- 2 -
1.1 Charakteristika silniční dopravy.....	- 2 -
1.2 Dělení silniční dopravy.....	- 3 -
1.3 Charakteristika dopravní obslužnosti .....	- 4 -
1.3.1 Zajištění dopravní obslužnosti .....	- 5 -
1.3.2 Dopravní plánování a integrované veřejné služby .....	- 5 -
1.3.3 Ostatní dopravní obslužnost.....	- 6 -
2 Charakteristika obce .....	- 6 -
2.1 Historie obce.....	- 6 -
2.2 Současnost obce.....	- 6 -
2.3 Budoucnost a rozvoj obce .....	- 7 -
2.4 Informace o obyvatelstvu .....	- 7 -
3 Výsledky dopravního průzkumu.....	- 9 -
3.1 Způsoby dopravy .....	- 9 -
3.2 Dopravci zajišťující obslužnost obce .....	- 12 -
3.3 Frekvence veřejné dopravy.....	- 13 -
3.4 Dopravní průzkumy .....	- 14 -
3.4.1 Intenzita a skladba vozidel .....	- 15 -
3.4.2 Průzkum veřejnou dopravou .....	- 17 -
3.4.3 Anketa spokojenosti a využívání veřejné hromadné dopravy.....	- 18 -
4 Zhodnocení dopravní obslužnosti.....	- 19 -
Závěr .....	- 22 -
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY .....	- 24 -
SEZNAM TABULEK .....	- 26 -
SEZNAM OBRÁZKŮ.....	- 27 -
SEZNAM GRAFŮ .....	- 28 -

## Úvod

Doprava je cílevědomý proces přemístování osob, zvířat, předmětů, ale i zpráv, energie a nejrůznějšího zboží, které potřebujeme někam přepravit. Samotný proces je realizován pomocí dopravních prostředků po dopravní cestě. Dopravu lze tedy dělit dle dopravního prostředku např. na automobilovou, cyklistickou, pěší, tramvajovou aj. Nebo podle dopravní cesty na silniční, kolejovou, leteckou, říční atd. Doprava tedy uspokojuje potřeby obyvatel, ale je důležitým prvkem i při výrobě, neboť zabezpečuje přepravu zboží v prostoru, v určitém čase a požadované kvalitě.

Osobní dopravu používáme každý den. Dojíždíme do zaměstnání, do škol, za kulturou, ať už individuálně osobním dopravním prostředkem nebo využíváme služeb veřejné dopravy. Právě veřejná doprava (městská hromadná, linková, osobní drážní) je nedílnou součástí vyspělých států a umožňuje přepravu osob bez ohledu na věk, pohlaví, zdravotní stav nebo společenské postavení.

Tato bakalářská práce je zaměřena na dopravní obslužnost obce Mramotice, jednu z městských částí města Znojma. Nemalý počet osob totiž denně dojíždí do práce a do škol a zpět a spoléhá se tak na dopravní spoje, ve kterých tráví zlomek dne. Protože v obci není k dispozici drážní doprava, práce se v úvodu soustřeďuje především na dopravu silniční.

Rešeršní část se zabývá pojmy, silniční dopravou a zákonnou úpravou dopravní obslužnosti v ČR. Dále následuje charakteristika obce a stručné přiblížení počtu a struktury obyvatel. Poté se dostaneme k vlastnímu dopravnímu průzkumu, jeho výsledkům a samotnému zhodnocení dopravní obslužnosti.

Cílem této práce je charakteristika dopravní obslužnosti v obci Mramotice a nalezení kritických míst dopravní obslužnosti.

# 1 Rešeršní část

První kapitola má teoretický úvod, ve kterém se práce soustřeďuje na charakteristiku silniční dopravy. Dále je zde zmínka o různém dělení silniční dopravy podle několika kritérií. Protože služby veřejné dopravy v Mramotících jsou poskytovány pouze autobusovou dopravou, nezaobírá se úvodní kapitola charakteristikou osobní drážní dopravy, která jinak hraje také velmi důležitou roli v dopravní obsluze. Práce se tedy věnuje hlavně autobusové a individuální dopravě. Stěžejní částí je charakteristika dopravní obslužnosti, která je rozdělena na několik odstavců. V závěru této kapitoly je zmínka o tom, kdo stanovuje rozsah dopravní obslužnosti, a také něco málo o dopravním plánování a integrovaných veřejných službách.

## 1.1 Charakteristika silniční dopravy

Silniční dopravu dle zákona č. 111/1994 Sb. chápeme jako „souhrn činností, jimiž se zajišťuje přeprava osob (linková osobní doprava, kyvadlová doprava, příležitostná osobní doprava, taxislužba), zvířat a věcí (nákladní doprava) vozidly, jakož i přemísťování vozidel samých po dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích a volném terénu“. [2]

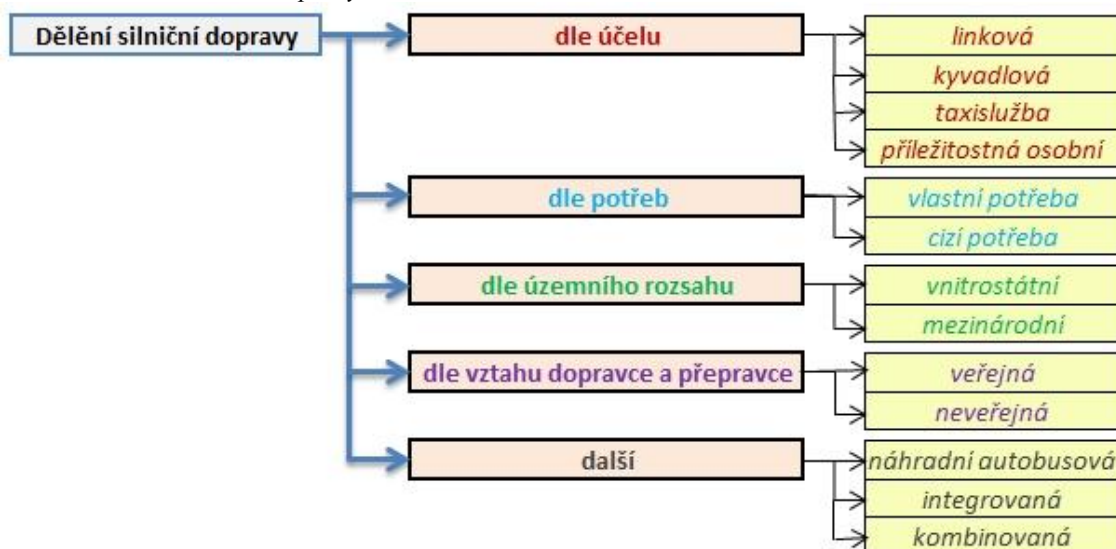
Charakteristickým rysem silniční dopravy jsou kolová vozidla, mezi něž patří obzvláště osobní automobily, dále autobusy, nákladní automobily, motocykly, tramvaje, trolejbusy, ale také jízdní kola, koloběžky a další kolové dopravní prostředky. Především první zmíněné mají vážný dopad na životní prostředí, jednak produkcí výfukových plynů, ale jednak také hlukem. Proto je snahou zamezit, předcházet nebo zmírnit tyto negativní vlivy. Naopak neodmyslitelnou výhodou, zejména osobních automobilů, je flexibilita a schopnost dostávat se i na místa, kam jiná doprava nevede. Proto je individuální automobilová doprava velmi žádaná a využívána.

Silniční doprava se jako jediná využívá v individuální dopravě. Ostatní „nesilniční“ doprava má v individualitě zanedbatelný podíl (např. letecká, lodní). Jedná se o přepravu vlastním dopravním prostředkem na základě vlastních nebo cizích potřeb. Individuální doprava se zpravidla jeví jako pohodlnější alternativa cestování, avšak z druhé stránky je ekonomicky náročnější a zvyšuje již zmíněný dopad na životní prostředí, hlavně díky malé obsazenosti dopravních prostředků.

## 1.2 Dělení silniční dopravy

Silniční dopravu lze dělit podle mnoha kritérií. Následující schéma na obr. 1 uvádí rozdělení dle účelu, potřeb, územního rozsahu, vztahu dopravce a přepravce a také ukazuje na další druhy dopravy. Rozdělení není konečné, je pouze názorné pro přiblížení dané problematiky, a je ukázkou možného dělení dle zvolených kritérií.

Obr. 1 Rozdělení silniční dopravy



Zdroj: vlastní zpracování

Na obr. 1 je znázorněno několik druhů dopravy:

- linková osobní doprava – pravidelné poskytování přepravy na určené trase dopravní cesty; cestující nastupují a vystupují na stanovených zastávkách
- kyvadlová doprava – skupiny cestujících jsou přepravovány kyvadlově mezi stejnými místy
- taxislužba – veřejná silniční doprava pro zajištění přepravy osob a jejich zavazadel osobními automobily
- příležitostná osobní doprava – neveřejná doprava, která se uskutečňuje na základě objednávky u přepravní služby (např. okružní jízda)
- doprava pro vlastní potřeby – dopravou se zabezpečuje podnikatelská činnost, ke které je subjekt oprávněn provozovat dopravu; nedochází ke vzniku závazkového vztahu



- doprava pro cizí potřeby – mezi poskytovatelem dopravy a přepravcem vzniká závazkový vztah na přepravu osob, zvířat nebo věcí
- vnitrostátní silniční doprava – výchozí a cílové místo společně s celou dopravní cestou leží na území jednoho státu
- mezinárodní silniční doprava – výchozí a cílové místo leží na území různých států nebo dopravní cesta vede přes území jiného státu, i když se výchozí i cílové místo nacházejí na území téhož státu
- veřejná doprava – doprava pro cizí potřeby; přístupná pro každého; jsou stanovena pravidla jako jízdní řády, přepravní podmínky a tarif
- neveřejná doprava – doprava pro cizí potřeby; jako náhrada veřejné dopravy; nejsou splněny podmínky pro veřejnou dopravu; příkladem může být třeba autobus, který převáží zaměstnance podniku
- náhradní autobusová doprava – veřejná linková doprava jako náhrada za přerušenu drážní, tramvajovou, trolejbusovou nebo jinou dopravu
- integrovaná doprava – jednotný dopravní systém, který zahrnuje více druhů dopravy; slouží k zajištění dopravní obslužnosti území
- kombinovaná doprava – převážná část přepravy se uskutečňuje po železnici nebo po vodě, svoz a rozvoz je realizován silniční dopravou; zboží je v jedné přepravní jednotce (př. kontejner)

### **1.3 Charakteristika dopravní obslužnosti**

Dopravní obslužnost je definovaná v zákoně č. 194/2010 Sb. jako zajištění dopravních potřeb občanů na území kraje nebo státu ve veřejném zájmu. Základní dopravní obslužností území kraje je tedy zabezpečení přiměřené dopravy po všechny dny v týdnu z důvodu veřejného zájmu. Je to doprava především do škol, do úřadů, k soudům, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a do zaměstnání, včetně dopravy zpět. [3]

Dopravní obslužnost území je známkou vyspělosti státu. Její rozsah a kvalita jsou ovlivněny veřejným rozpočtem, a proto je nutné vhodně optimalizovat a využít finanční zdroje k tomu, aby veřejná doprava byla schopným konkurentem individuální dopravě. Zdárným krokem vpřed mohou být například integrované dopravní systémy. Ve

městech potom vyhrazené jízdní pruhy, vhodné dopravní značení a úprava přednosti v jízdě.

### **1.3.1 Zajištění dopravní obslužnosti**

Kraje a obce ve své samostatné působnosti stanoví rozsah dopravní obslužnosti a zajišťují dopravní obslužnost veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou linkovou dopravou a veřejnou drážní osobní dopravou. Zabezpečí také jejich propojení. Kraj může dále zajišťovat dopravní obslužnost v jiném územním obvodu se souhlasem jiného kraje, do něhož patří již zmíněný územní obvod. Rovněž to platí i pro zabezpečení dopravní obslužnosti sousedního územního obvodu v jiném státě po předchozí dohodě s příslušným orgánem jiného státu. Obec zajišťuje dopravní obslužnost v rámci svého územního obvodu navíc k dopravní obslužnosti území kraje. Může také zajišťovat služby v přepravě cestujících veřejnou linkovou dopravou nebo veřejnou drážní osobní dopravou mimo svého územního obvodu, pokud je to potřebné pro dopravní obslužnost obce, po souhlasu příslušného kraje a dále se souhlasem obcí, které jsou tímto dotčeny.

Přepřavu cestujících veřejnou drážní osobní dopravou zajišťuje stát prostřednictvím svých organizačních složek. Tato doprava je realizována vlaky celostátní dopravy nadregionálního nebo mezinárodního charakteru. Za stát zajišťuje dopravní obslužnost Ministerstvo dopravy, které po dohodě s Ministerstvem financí určí maximální výši kompenzace a způsob tohoto určení. Pokud se výše uvedená ministerstva nedohodnou, určí výši kompenzace vláda na návrh Ministerstva dopravy. Tento návrh musí být podán do 30 dnů od doby, kdy nedošlo k dohodě. Dosavadní dopravní obslužnost se stanoví podle dopravní obslužnosti určené v předchozím rozpočtovém roce. Dopravní obslužnost pro potřeby obrany státu zajišťuje Ministerstvo dopravy po dohodě s Ministerstvem obrany. [3]

### **1.3.2 Dopravní plánování a integrované veřejné služby**

Dopravní plánování je zajišťováno Ministerstvem dopravy a jednotlivými kraji na základě plánu dopravní obslužnosti území. Výsledkem má být hospodárné, efektivní a účelné poskytování dopravní obslužnosti ve vzájemné spolupráci státu, krajů a obcí. Plán dopravní obslužnosti se pořizuje minimálně na dobu 5 let. Jeho obsahem je

zejména popis veřejných služeb, které jsou zajištěny při přepravě cestujících. Dále pak rozsah kompenzace a časový plán uzavírání smluv o veřejných službách. Nakonec harmonogram a způsob integrace v případě, že se stát a kraje podílejí na zařizování integrovaných veřejných služeb v přepravě. [3]

### **1.3.3 Ostatní dopravní obslužnost**

Ostatní dopravní obslužností je zajištění dopravních potřeb územního obvodu obce nad rámec základní dopravní obslužnosti území kraje. Na zajištění ostatní dopravní obslužnosti uzavírá obec s dopravcem závazek veřejné služby a hradí ze svého rozpočtu prokazatelnou ztrátu vzniklou dopravci plněním závazků veřejné služby.

## **2 Charakteristika obce**

Druhá kapitola se věnuje charakteristice obce. Nejprve nahlíží do minulosti, kde se dovídáme něco o vzniku a vývoji. Poté se přes současnost, ve které je popsána poloha, geografické informace a charakter zástavby, dostaneme k budoucnosti a rozvoji obce, což nám přiblíží trend ve výstavbě rodinných domků a možné podnikatelské záměry. Na konci kapitoly je několik informací k obyvatelstvu. Získáme poznatky o počtu a struktuře obyvatel, rozdělení a srovnání s Českou republikou.

### **2.1 Historie obce**

První písemná zpráva o obci Mramotice je z roku 1190. Vesnice byla dlouhá léta samostatnou administrativní jednotkou až do 1. července 1980, kdy se přidružila k městu Znojmu. K Mramoticím patřila osada Kasárna, jejíž vznik souvisí s výstavbou císařské silnice ve druhém čtvrtletí 18. století. Později, stejně jako Mramotice, se stala samostatně spravovanou částí města a zůstává jí dodnes. [14 str. 3]

### **2.2 Současnost obce**

Dnes jsou tedy Mramotice jednou z osmi samostatných místních částí města Znojma. Nacházejí se severozápadně asi 7 km od tohoto jihomoravského sídla, na odbočce z dopravního tahu silnice I/18, v nadmořské výšce v rozmezí 320 až 370 m n.m. Podle počtu obyvatel jsou třetí největší městskou částí. Katastrální území Mramotice má

rozlohu 604,4 ha. Převažuje zde zemědělská orná půda s doprovodnou zelení kolem Mramotického potoka. V okrajových částech je počítáno s extenzivními formami výstavby rodinných domů.

Charakter krajiny je rovinný. Terén je mírně zvlněný a z obou stran se sklání směrem k potoku. Skladba sídla je výrazně ovlivněna reliéfem a postrádá zřetelný centrální prostor. Značně členitá struktura zástavby místy působí dosti zmateně. Zástavba vznikala formou menších ostrůvků ve středu sídla bez výraznějších pozemků nebo zahrad. Rozlehlejší zemědělské usedlosti se objevovaly na okrajích spíše ojediněle. Novější zástavba již postrádá ryze venkovský charakter, soustřeďuje se především podél hlavních dopravních tahů, silnic III. třídy ve směru Mramotice – Kasárna a Přímětice – Kravsko. Nová zástavba už přejímala prvky městské zástavby, výjimkou nejsou ani rodinné domky s plochými střechami a bytové domy. Mramotice jsou typem zemědělského sídla, ve kterém převažuje obytná zástavba. [7]

### **2.3 Budoucnost a rozvoj obce**

Rozvoj bydlení je zaměřen na výstavbu 1 až 2 podlažních rodinných domků převážně na volných plochách, realizovaných tradiční formou s větší parcelací pozemků, umožňující zahrádkářské a pěstitelské využití. Pro rozvoj výrobních a podnikatelských aktivit, z velké části zemědělského charakteru, je vymezen nový prostor za hřbitovem u silnice směrem na Přímětice. Rozvíjení sportu a rekreačních aktivit je navrženo v návaznosti na existující sportovní plochy, v přírodní zóně, která je součástí územního systému ekologické stability, v souladu s ochranou přírody a krajiny.

Chybějící úlohu centra obce by měl plnit upravený prostor ve středu sídla, po obou březích Mramotického potoka, mezi kulturním domem a knihovnou, kde by se měl objevit nový společenský prostor a možnost pro posezení, pořádání různých kulturních akcí apod. [7]

### **2.4 Informace o obyvatelstvu**

V Mramotících žije celkem 426 obyvatel (k 1. březnu 2001). Rozdělení obyvatelstva dle věku a pohlaví dokumentuje následující tab. 1, ze které je také patrné zastoupení ekonomicky aktivních obyvatel dle jednotlivých sektorů. Z tabulky lze vyčíst i další

údaje jako např. počet obyvatel narozených v obci nebo počet hospodařících domácností.

Tab. 1 Struktura obyvatel v obci Mramotice

Pořadové číslo obce	Byty			Obyvatelstvo					Ekonomicky aktivní				Vyjíždějící žáci, studenti učni	Hospodařící domácnosti	
	celkem	trvale obydlené	z toho v rodinných domech	celkem	ženy	ve věku 0 - 14 let	ve věku 65+	narozené v obci	celkem	vyjíždějící za prací	v zemědělství, lesnictví, rybolovu	v průmyslu a stavebnictví			ve službách
141. 4.	157	140	136	426	220	71	58	306	205	39	24	71	95	25	142

Zdroj: vlastní zpracování; [12 str. 970]

Z tab. 1 vyplývá, že podíl žen je zhruba o 3 % větší (51,64 %) než podíl mužů. Pro získání přestavy o tom, jestli jsou hodnoty v tab. 1 odpovídající na české poměry, bylo provedeno srovnání. Podíly dětí do 14 let i obyvatel starších 65 let takřka odpovídají procentuálnímu zastoupení těchto věkových skupin v celé České republice. V porovnání s ČR se podílové zastoupení neliší o více než 0,5 %. Vše je zřejmé z následující tab. 2.

Tab. 2 Porovnání věkového složení obyvatel

Porovnání věkového složení obyvatel v Mramotících a v celé ČR v roce 2001							
ČR				Mramotice			
počet obyvatel							
celkem	z toho ženy	0 - 14 let	65+	celkem	z toho ženy	0 - 14 let	65+
10 230 060	5 247 989	1 654 862	1 410 571	426	220	71	58
procentuální vyjádření z celkového počtu							
-	51,30%	16,18%	13,79%	-	51,64%	16,67%	13,62%

Zdroj: vlastní zpracování; [12]

Naopak při zaměření se na vyjíždějící obyvatele za prací nebo do škol, se dostaneme k závěru, že 15,02 %, z celkového počtu obyvatel Mramotic, vyjíždí za jednou z výše uvedených činností. Zda je to málo či mnoho nelze jednoznačně určit, protože údaj v tab. 1 se vztahuje na obyvatele, kteří vyjíždějí mimo město Znojmo, tj. např. do okolních obcí, které již nejsou městskou částí jako Mramotice. Proto tuto číselnou

hodnotu nelze zaměňovat s hodnotou počtu lidí, kteří vyjíždí mimo území Mramotic, avšak ne mimo území města. Z tohoto důvodu byly provedeny průzkumy dopravy, které by měly více přiblížit skutečné počty dopravních prostředků (nebo i osob), které odjíždějí nebo naopak přijíždějí do obce. O těchto průzkumech již více v následující kapitole.

### **3 Výsledky dopravního průzkumu**

Kapitola 3 je stěžejní kapitolou celé práce. V úvodu jsou nastíněny způsoby dopravy, které mohou občané využívat. Dále je několik slov o dopravcích, tedy dopravních společnostech, které provozují buď městskou hromadnou dopravu, nebo linkové autobusy. Poté následují samotné dopravní průzkumy, jež byly v obci provedeny. Nejprve je zmínka o frekvenci veřejné dopravy – o počtu spojů, které z obce odjíždějí a které jsou rozděleny podle směru. Následují průzkumy intenzity dopravy, které se prováděly sčítáním dopravních prostředků na výjezdních cestách. S tím související průzkum veřejné dopravy, což znamená sčítání cestujících v autobusech a sledování obsazenosti jednotlivých spojů. Nakonec byla provedena anketa mezi občany o využívání veřejné dopravy, která poskytne několik dalších informací o spokojenosti a využívání VD.

#### **3.1 Způsoby dopravy**

Občané v Mramoticích nemají mnoho možností, jak ze svého sídla vycestovat. Pokud nemají vlastní dopravní prostředek, musí použít výhradně autobus, opomineme-li pěší dopravu. Lidé, kteří volí automobil, upřednostňují pohodlí před ekonomicky výhodnější autobusovou dopravou a nejsou tak odkázáni na jízdní řády. Zbytek využívající veřejnou dopravu může volit ze dvou možností. Buď použít městskou hromadnou dopravu (MHD), nebo využít služeb linkových autobusů. V současnosti je trend takový, že počet linkových autobusů klesá a hlavní dopravní obslužnost obce zajišťuje městská hromadná doprava.

Provoz MHD nemá v obci dlouhé trvání. Teprve před šesti lety se linky prodloužily z Přímětic až do Mramotic. Provoz takto probíhal nejprve jenom v období letních prázdnin, aby byla zajištěna doprava na místní, veřejností oblíbené, koupaliště. Později byl však zachován natrvalo. Pro občany to znamenalo nové možnosti např. v podobě

přímé dojížděky do znojenské nemocnice. Dříve byli nuceni použít jak linkový autobus, tak i MHD. Cesta se tedy stala pohodlnější, rychlejší i ekonomičtější. Pro žáky ZŠ přinesla MHD širší rozhled ve výběru školy<sup>1</sup>.

Od 1. července 2010 vstoupila městská autobusová doprava do Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje, což znamená kombinaci a kooperaci několika druhů dopravy, dopravních prostředků a dopravců. Integrované dopravní systémy (IDS) vznikají většinou poblíž větších měst a cílem těchto systémů je konkurovat individuální dopravě. Tyto IDS vznikají v důsledku prudkého růstu automobilizace v České republice. Růst dopravy má za následek enormní zatížení silniční a dálniční sítě, ale také komunikací ve městech. Proto jsou jako řešení těchto komplikací zaváděny IDS, které mají zvýšit atraktivitu hromadné dopravy osob a přimět tak obyvatele upřednostňovat tento druh dopravy před dopravou osobními automobily. Hlavními výhodami integrace dopravy jsou dopravní a tarifní koordinace. Tedy časová a prostorová koordinace služeb a použití jednotného jízdního dokladu.

Pro toho, kdo denně využívá služeb veřejné dopravy, se vyplatí zakoupit časový kupon, který lze pořídit jako občanský, žákovský nebo studentský, dále pak kupon pro důchodce (starobní, invalidní) a také je k dispozici kupon pro držitele zlaté plakety MUDr. Janského<sup>2</sup>. Zakoupením některého z těchto kuponů tedy občané ušetří. Navíc je nutné podotknout, že s časovým kuponem lze služeb dopravy využívat neomezeně v předem zaplaceném časovém období. V městské dopravě je nyní zaveden systém bezkontaktních čipových karet, na které se kupony nahrávají. Čipová karta může sloužit jednak jako předplatné jízdné nebo také jako elektronická peněženka, tzn. lze s ní platit přímo u řidiče autobusu. Samozřejmě lze též u řidiče platit v hotovosti, ale tato platba nepřináší žádné výhody.

V současnosti se městská doprava ve Znojmě stále rozrůstá a zasahuje už i do vzdálenějších obcí. V Mramotících jsou v provozu nyní dvě linky MHD, č. 805 a 808

---

<sup>1</sup> Konkrétně se jedná o ZŠ Přímětice, do které dříve nebyla dostupnost veřejnými dopravními prostředky takřka možná nebo jen velmi komplikovaná.

<sup>2</sup> Ocenění, které je předávané bezpříspěvkovým dárcům krve. Je pojmenováno po prof. MUDr. Janu Janském, českém lékaři, jenž objevil čtyři základní krevní skupiny. Jízdné je pro tyto osoby zdarma, pokud mají zřízenou bezkontaktní čipovou kartu.

(viz mapka na obr. 2). Linka 805 je v provozu přes den a linka 808 je noční spoj. Obě autobusové linky tak zajišťují spojení mezi městem a obcí.

Obr. 2 Linky městské hromadné (autobusové) dopravy



Zdroj: [8]

Druhou možností veřejné dopravy jsou linkové autobusy, které však s rozvojem MHD upadají a nehrají tak významnou roli v dopravní obslužnosti obce jako městská doprava. V pracovní dny je k dispozici pouze jeden spoj, který jede směrem na Znojmo. Jezdí v ranní špičce a je využíván především studenty. Jede asi polovinu času oproti MHD. Ceny jízdného jsou obdobné u obou druhů veřejné dopravy. Je tedy na občanech, jaký způsob dopravy zvolí. V opačném směru přijíždí linkové spoje ve 12.30 a 14.00 hod., lze tedy říci, že jsou k dispozici opět spíše pro studenty a žáky základních škol, protože navazují na konec vyučování. Poslední linkový autobus ze Znojma přijíždí ve 23.00 hod.

O sobotách, stejně jako o nedělích a ve státem uznávaných svátcích, jsou k dispozici tři linkové spoje v obou směrech. Nutno podotknout, že je k dispozici ještě jedna zastávka, která také náleží k Mramoticím. Je na dopravním tahu silnice I. třídy vzdálena od obce necelý 1 km. Díky této separaci je však využívána minimálně.



### 3.2 Dopravci zajišťující obslužnost obce

Městskou hromadnou dopravu pro město Znojmo zabezpečuje Znojemská dopravní společnost – PSOTA, s.r.o. a Bítešská dopravní společnost, spol. s r.o. (BDS BUS). Do Mramotic zajíždí linkové autobusy provozované třebíčskou společností TREDOS, spol. s r.o. a společností BK BUS, s.r.o. Na rozcestí u Mramotic zastavují společnosti TRADO-BUS, s.r.o. a ICOM transport a.s.

Základní údaje o jednotlivých dopravcích:

- Znojemská dopravní společnost – PSOTA, s.r.o.: Historie společnosti sahá až do roku 1990, kdy byla založena firma Karel Psota Autoexpres. Tehdy byla provozována zejména nepravidelná zájezdová doprava, později byly zavedeny linky do Brna a Prahy. Společnost se rozrůstala a v roce 1996 vznikla nynější Znojemská dopravní společnost – PSOTA, s.r.o., která mj. také provozuje čerpací stanici nebo provádí školení řidičů. Dnes společnost vlastní cca 50 vozů a zaměstnává asi 70 pracovníků. [16]
- Bítešská dopravní společnost, spol. s r.o.: Již v roce 1950 vznikl Závod 1009 Velká Bíteš. Prvotní vozový park pocházel od soukromníků nebo z vyřazených armádních automobilů. V roce 1954 podnik zaznamenal značný rozvoj díky novému vedení společnosti. Byl modernizován vozový park. Dnes společnost provozuje nákladní a autobusovou dopravu. [4]
- TREDOS, spol. s r.o.: Firma vznikla v roce 2001. Zabývá se především poskytováním služeb v oblasti osobní autobusové dopravy, provozuje nepravidelnou i linkovou dopravu. V současné době společnost zaměstnává 60 řidičů z celkového počtu 75 pracovníků. [13]
- BK BUS, s.r.o.: Společnost sídlí v Moravských Budějovicích a provozuje pravidelné autobusové linky i nepravidelnou autobusovou dopravu.
- TRADO-BUS, s.r.o.: Je dceřinou společností ICOM transport a.s.
- ICOM transport a.s.: Dříve jako ČSAD Jihlava s.p. do roku 1996. Poté mění své obchodní jméno na ICOM transport a.s. Společnost čítá skoro 1400 vozových jednotek a zaměstnává 2000 pracovníků. V současné době je jedním z největších a nejmodernějších dopravních uskupení Evropy. Hlavní činností společnosti je

tuzemská a mezinárodní doprava spolu s vnitrostátní a zahraniční autobusovou dopravou. [5]

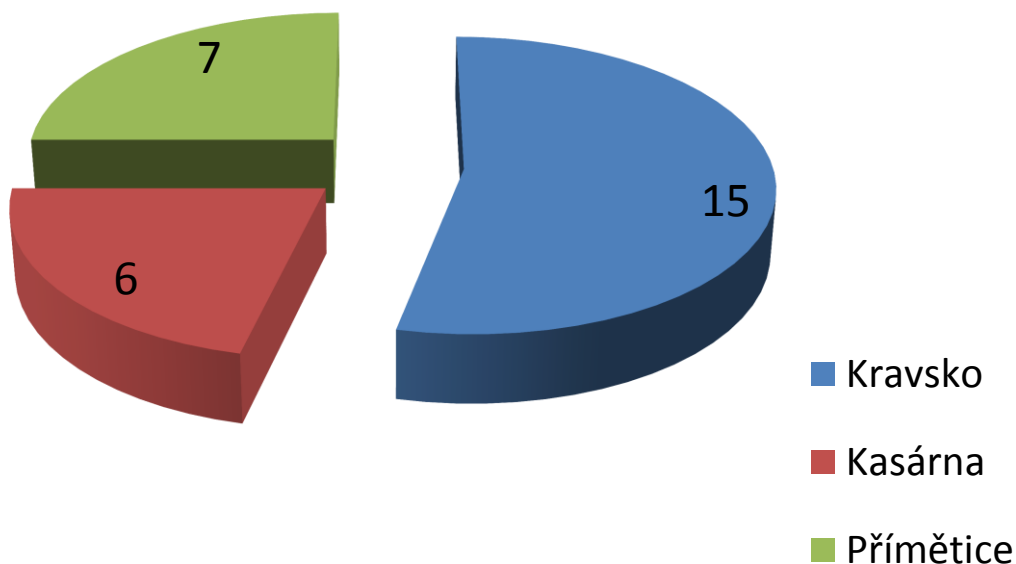
### 3.3 Frekvence veřejné dopravy

Frekvencí veřejné dopravy (VD) se rozumí počet příjezdějících (odjíždějících) spojů za jednotku času. Zavedením městské hromadné dopravy se frekvence VD v obci zvýšila, a zlepšila se tak kvalita dopravy oproti minulým létům. Současnost je taková, že každou hodinu je k dispozici zhruba jeden spoj v každém směru, opomine-li se zastávka na rozcestí, která je na hlavním dopravním tahu mezi Znojmem a Jihlavou a docházka na ni trvá cca 12 min. Není proto občany využívána při dojíždění do centra města, ale slouží spíše pro možnost výstupu (nástupu) z (do) autobusu při jízdě ve směru Znojmo – Jihlava, resp. opačně.

Na následujícím grafu je znázorněn počet spojů za celý den, které z obce odjíždí v pracovní dny. Autobusy jsou rozděleny podle směru – Přímětice, Kravsko a Kasárna (státní).

Graf 1 Počet autobusů jedoucích z obce

#### Počet spojů jedoucích z Mramotic v pracovní dny



Zdroj: vlastní zpracování

Z grafu 1 vyplývá, že největší počet autobusů odjíždí ve směru Kravsko. Je to zapříčiněno hlavně tím, že veškerá MHD, která přijíždí ze Znojma, ať už z Přímětic

nebo Kasárna, pokračuje právě do Kravska. Přispívají k tomu také linkové autobusy, které jezdí v úplně stejném směru. Naopak odjíždějí-li spoje ve směru státní (Kasárna) nebo Přímětice, všechny shodně pokračují do Znojma, akorát po jiné trase.

### **3.4 Dopravní průzkumy**

Dopravním průzkumem se rozumí seskupení několika aktivit, kterými se zjišťují informace o některém druhu dopravy a o dopravních zařízeních. Slouží tedy k poznání stávajícího stavu dopravního provozu. Dělit dopravní průzkumy lze z mnoha hledisek. Například podle způsobu provádění (pozorování, ústní dotaz, písemný dotaz, anketa). Dále podle druhu sledované dopravy rozlišujeme průzkumy:

- Silniční dopravy
- Hromadné osobní dopravy
- Cyklistické dopravy
- Pěší dopravy
- Parkování a odstavování vozidel

Vlastní dopravní průzkum byl proveden dne 20. března 2012 v době od 6.00 do 9.00 hod. Tedy v předpokládané ranní špičce. Předmětem průzkumu bylo zjištění počtu dopravních prostředků, které opouštějí obec nebo naopak do obce přijíždějí. Dále byl průzkum proveden také u veřejné dopravy, tzn. sčítání nastupujících a vystupujících osob z a do autobusu.

Při realizaci vlastního sčítání byly sledovány všechny výjezdové cesty ven z obce, tedy směry na Kravsko, Přímětice a státní silnici (viz obr. 3). Na každém pozorovacím místě se zaznamenávala vozidla s rozlišením směru jízdy (vjezd nebo výjezd). Zároveň byla sledována skladba vozidel, rozdělená na osobní automobily, nákladní automobily, dodávky, motocykly, cyklisty a pěší. Nakonec se zaznamenávala také obsazenost jednotlivých dopravních prostředků. Sčítání bylo zapisováno do formulářů v 15-ti minutových intervalech vyškolenými sčítači, kteří do těchto předem připravených listů zaznamenávali sledované parametry.

Při průzkumu veřejnou dopravou se sčítání odehrávalo na dvou autobusových zastávkách (Mramotice, u čekárny / koupaliště a Mramotice, u školky), zřetelných na obr. 3. Na těchto stanovištích byly sledovány autobusové linky opět s rozlišením směru

jízdy. Zaznamenával se čas odjezdu dle jízdního řádu a čas odjezdu skutečný. Počítali se vystupující a nastupující cestující. Nastupující osoby se dále dělily podle placení jízdného. Nakonec se sledovala také obsazenost autobusů.

Obr. 3 Mapa Mramotic – označení směrů a zastávek



Zdroj: vlastní zpracování; [9]

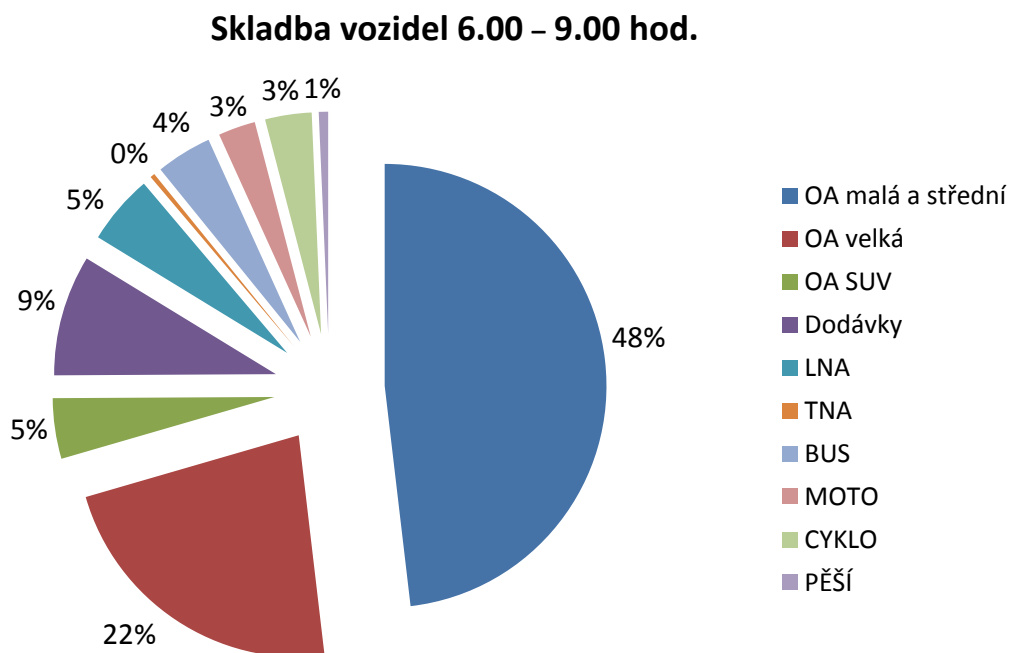
Na obrázku 3 je vyobrazena obec Mramotice s popisem a umístěním zastávek a vyznačením jednotlivých směrů na třech výjezdových cestách z obce. Na obrázku je označena i zastávka na rozcestí, která se však průzkumu netýkala, protože je občany využívána jen zřídka.

### 3.4.1 Intenzita a skladba vozidel

V grafu 1 je znázorněno zastoupení jednotlivých druhů dopravních prostředků. Je zřejmé, že ve zkoumané obci mají skoro poloviční zastoupení malé a střední osobní automobily (např. Škoda Fabia, Felicie, Peugeot 206 atd.). Téměř čtvrtinový podíl zaujímají velké osobní automobily (např. Škoda Octavia, VW Passat, Ford Mondeo a další). Za zmínku stojí také 9% účast dodávek. Naopak takřka zanedbatelná procenta jsou u těžkých nákladních automobilů, motocyklů a cyklistů. Nutno však zdůraznit, že kdybychom průzkum prováděli v jiném ročním období nebo jiném časovém intervalu, mohla by se skladba vozidel lišit. Např. více cyklistů a motocyklů bude jistě jezdit více v letních měsících a v odpoledních hodinách. Hlavní podíl osobních automobilů by se

ale tolik lišit neměl, a proto je náš průzkum dostačující pro představu o skladbě dopravních prostředků.

Graf 2 Skladba vozidel v měřeném intervalu

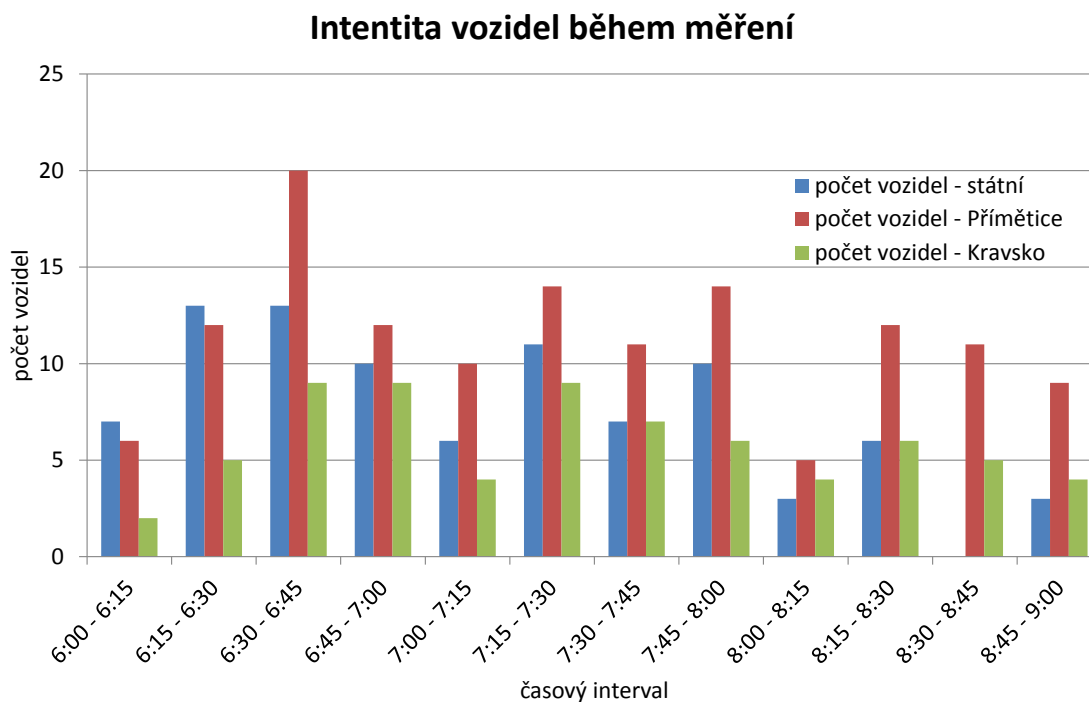


Zdroj: vlastní zpracování

Největší intenzita dopravy byla zaznamenána na výjezdu směrem na Přímětice, kde za sledovaný časový interval projelo 136 vozidel, z toho 90 z obce a 46 do obce. Naopak nejmenší intenzita dopravy byla zaregistrována na výjezdu do Kravska, kam ve sledovaném čase odjelo 23 vozidel z Mramotic. Opačně, tedy z Kravska do Mramotic, přijelo 47 dopravních prostředků. Některá z těchto vozidel pokračovala průjezdem dále na Přímětice, a proto se nám v tomto směru s největší pravděpodobností naskytla nejvyšší intenzita.

Na následujícím grafu je znázorněna intenzita dopravy v době průzkumu na třech výjezdových cestách z obce. Intenzita je tu zpracována po 15 minutových intervalech. Z grafu 2 je dále jasné, že intenzita dopravy od 6.00 hodin roste, nejvyšší je v intervalu mezi 6.30 až 6.45 hod., tedy v předpokládaném odjezdu obyvatel do zaměstnání. Po 7.00 hodině se doprava zklidňuje a dopravních prostředků ubývá.

Graf 3 Intenzita dopravy



Zdroj: vlastní zpracování

### 3.4.2 Průzkum veřejnou dopravou

Při průzkumu veřejnou dopravou se sledovaly dvě linky, č. 805 MHD a č. 815 linkový autobus. V průzkumu nebyla zjištěna žádná větší zpoždění, opomine-li se dvouminutová odchylka linky MHD jedoucí v 7.18 hod. Toto nepatrné zpoždění bylo pravděpodobně zaviněno větším počtem cestujících. Právě v tuto dobu byl autobus nejvíce obsazen, avšak jeho plné kapacity dosaženo nebylo.

Asi 2/3 cestujících v MHD používají elektronické jízdné, zbytek stále platí přímo u řidiče. Opačně je tomu v linkových autobusech, ve kterém všichni nastupující platili řidiči. Kompletní výsledky průzkumu veřejnou dopravou jsou níže v tab. 3. Z této tabulky lze vyčíst počet spojů, které projely obcí za sledovaný časový interval a také v jakém jely směru. Dále je patrná skutečnost, že pouze dva cestující v Mramotících vystupovali. Samozřejmě měření probíhalo v ranních hodinách, tudíž se dalo očekávat, že drtivá většina obyvatel obce bude odjíždět do zaměstnání nebo do škol. Naopak nelze zapomenout na fakt, že do místní základní školy byla dojížděka veřejnou dopravou takřka nulová (předpokládalo se, že by děti z obce Kasárna mohly do školy dojíždět). Nastupujících cestujících bylo 52.

Tab. 3 Výsledky průzkumu veřejnou dopravou

stanoviště	čas	linka	směr	odjezd dle JŘ	odjezd skut.	vystupující	nastupující		kód obsazenosti *
							jednotlivá jízdenka	předplatné jízdné (elektronické jízdné)	
Mramotice, školka	6:00 - 6:15	805	Přímětice/Znojmo	6:13	6:13	0	0	5	1
	6:45 - 7:00	805	Kravsko	6:52	6:52	0	0	1	1
	7:15 - 7:30	805	Kasárna/Znojmo	7:18	7:20	0	2	9	2
	7:15 - 7:30	815	Kasárna/Znojmo	7:26	7:25	1	3	0	2
	8:00 - 8:15	805	Kravsko	8:03	8:03	1	0	1	1
	8:15 - 8:30	805	Přímětice/Znojmo	8:29	8:29	0	4	2	1
Mramotice, koupaliště/čekárna	6:00 - 6:15	805	Přímětice/Znojmo	6:15	6:15	0	0	2	1
	6:45 - 7:00	805	Kravsko	6:50	6:50	0	0	4	1
	7:15 - 7:30	805	Kasárna/Znojmo	7:20	7:22	0	3	4	2
	7:15 - 7:30	815	Kasárna/Znojmo	7:27	7:27	0	10	0	2
	8:00 - 8:15	805	Kravsko	8:01	8:01	0	0	1	1
	8:30 - 8:45	805	Přímětice/Znojmo	8:31	8:31	0	1	0	1

\* 1 = pouze sedí; 2 = stojící; 3 = plně obsazen

Zdroj: vlastní zpracování

### 3.4.3 Anketa spokojenosti a využívání veřejné hromadné dopravy

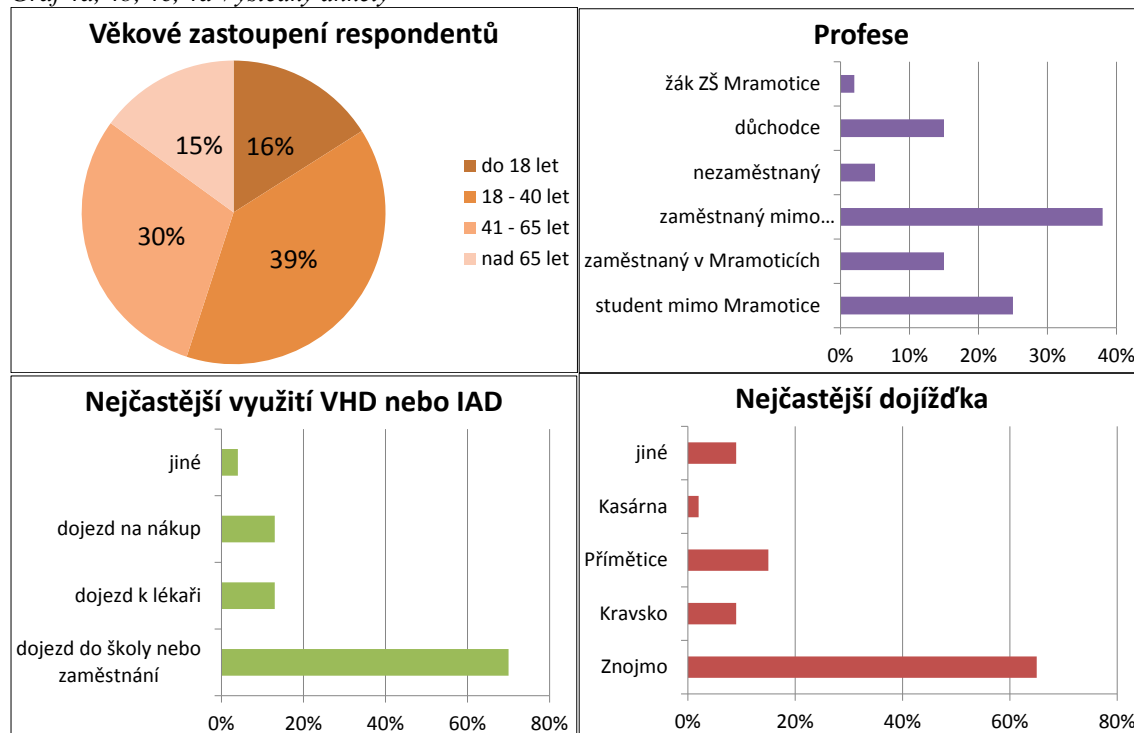
V rámci dopravního šetření byla provedena anketa spokojenosti a využívání veřejné hromadné dopravy občanů Mramotic. Zúčastnilo se jí 183 respondentů, z nichž bylo 97 žen. Důvodem vytvoření dotazníku byla snaha získat představu o tom, jaký podíl obyvatel využívá veřejnou dopravu, a také bylo na snaze potvrdit domněnku, že většina cestujících dojíždí do města Znojma.

Samotné anketní šetření se uskutečňovalo přímo na autobusových zastávkách, čímž byli oslovení obyvatelé, kteří využívají VD. Na druhé straně se otázky pokládaly také prostřednictvím návštěv domácností a pochůzkou po obci, aby bylo zaručeno, že mezi respondenty jsou i osoby, které se dopravují individuálně.

Oslovovány byly všechny věkové kategorie osob, které alespoň občasně cestují. Věkové zastoupení respondentů je uvedeno v grafu 4a. Z celkového počtu oslovených využívá veřejnou dopravu 54 %. Zbytek většinou cestuje vlastním dopravním prostředkem. Pokud by se zkoumalo zastoupení žen oproti mužům v individuální dopravě, je to zhruba 50:50. Senioři nad 65 let používají individuální dopravu zřídka, pouhých 11 % respondentů uvedlo, že jezdí vlastním dopravním prostředkem. U produktivního věku zhruba polovina využívá služeb veřejné dopravy.

V anketě byla položena otázka: „Kam nejčastěji dojíždíte?“. Nebylo překvapením, že 65 % dotázaných uvedlo město Znojmo. Dojíždí tam buď za prací, nebo do škol. Méně často pak k úřadům, na nákup a do zdravotnických zařízení. Zbytek cestujících dojíždí pravidelně do okolních obcí nebo také do vzdálenějších měst. V anketě byly uvedeny např. Brno, Praha, Moravské Budějovice. Podrobnější informace a výsledky jsou uvedeny v následujících grafech.

Graf 4a, 4b, 4c, 4d Výsledky ankety



Zdroj: vlastní zpracování

V anketě se také zjišťovalo, zda by občané uvítali spojení na železnici, která je vzdálena asi 3 km. Pozitivně však odpověděli pouze 4 dotázaní. Naopak při otázce, zda by cestující, kteří se dopravují individuálně, začali používat veřejnou hromadnou dopravu v případě zlepšení spojení, odpověděla necelá polovina ano.

#### 4 Zhodnocení dopravní obslužnosti

Poslední závěrečná kapitola se věnuje zhodnocení dopravní obslužnosti. Shrnuje předchozí dopravní průzkumy, vytyčuje pro a proti v dopravě a srovnává způsoby cestování. Zahrnuje také poznámky a připomínky občanů, kteří se vyjadřovali v anketě.



Hodnotit dopravní obslužnost je možno z několika pohledů. Četnost, tedy frekvence spojů, patří k nejčastějším kvalitativním prvkům hodnocení. Již v předchozí kapitole bylo o frekvenci veřejné dopravy psáno a díky dopravnímu průzkumu bylo zjištěno, že je naprosto dostačující z hlediska dojíždění obyvatel do zaměstnání, škol, k úřadům, soudům atd. Lidé se tedy po většinu dne bez problému dostanou do již zmíněných institucí. Druhým hlediskem hodnocení dopravní obslužnosti může být kvalita a rychlost dopravy. Například je možné sledovat časový rozdíl mezi užíváním veřejných dopravních prostředků a individuální dopravou. Při porovnání těchto dvou způsobů přepravy je zjevná jako příznivější individuální doprava osobními automobily, která je mírně časově náročná a z pohledu občana většinou pohodlnější. V kvalitě se nám odráží také komfort a modernizovanost dopravních prostředků, které se od vstupu znojemské MHD do Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje značně „posunuly kupředu“. Začalo jezdit více nízkopodlažních autobusů, což má obrovskou výhodu třeba pro starší občany nebo pro maminky s dětmi. Rozvoj lze sledovat také v hlášení jednotlivých názvů zastávek, kterými spoj projíždí.

I když se zdá zhodnocení uvedených kritérií kladné, občané měli v dotazníku několik výtek. Samozřejmostí je, že časové rozložení odjezdů a příjezdů spojů nevyhovuje všem. Objevovaly se tak připomínky k jízdám v řadách a s tím související námitky vůči plné obsazenosti některých autobusů v odpoledních hodinách jedoucích ze Znojma do Mramotic. Zvýšená obsazenost byla pozorována i u ranních spojů. Hlavně v době dojížděky studentů do škol nabírá MHD již v Mramoticích 2-3 min. zpoždění. Hlavní příčinou je nastupování pouze předními dveřmi a nákup jízdenek. Výměna cestujících se tím značně prodlouží.

Lidé, kteří se dopravují individuálně, konstatovali, že hustota veřejné dopravní sítě není z jejich hlediska dostatečná. Byli by nuceni přestupovat, a to by značně prodloužilo jejich plánovanou cestu. Několik poznámek bylo směřováno i na komfort veřejných dopravních prostředků, tedy na čistotu, chování personálu dopravce a na integraci veřejné dopravy.

Nejčastějšími místy, kam občané Mramotic dojíždí, jsou zaměstnání a školy, dále zdravotnická zařízení, úřady. Pro tuto dojížděku je k dispozici veřejná hromadná doprava po celý den s průměrnou frekvencí jednoho spoje za hodinu. Dopravní obslužnost je zajištěna i o víkendu, kdy je v provozu asi třetina spojů oproti pracovním dnům. Pokud někdo cestuje do větších měst (např. Brno, Praha), čekací doba na přestup

ve Znojmě trvá cca 20 až 30 min., o víkendu se může vyšplhat až na jednu hodinu. Tato skutečnost by mohla přinášet nepříjemnosti třeba vysokoškolským studentům, kteří se v neděli vypravují za studiem. Alternativou by mohla být zastávka na rozcestí, která je ve směru na Prahu (Jihlavu). Tam však dálkové autobusy nezastavují.

Dalším zpestřením dopravní obslužnosti by mohl být případný spoj na železnici, který by byl potenciálně využit pouze ve směru na Moravské Budějovice. Z anketního šetření však vyplynulo, že by o tento spoj nebyl zájem.

Celkové zhodnocení dopravní obslužnosti můžeme prohlásit jako dostačující z hlediska frekvence veřejných spojů. Několik připomínek i menších stížností se však mezi lidmi objevilo. Je pouze na příslušných organizacích zkvalitnit služby veřejné dopravy natolik, aby přiměly více občanů k užívání hromadných dopravních prostředků a zamezily tak růstu podílu individuální automobilové dopravy.

## Závěr

V práci je řešena dopravní obslužnost obce Mramotice. Cílem bylo charakterizovat dopravní obslužnost a nalézt kritická místa dané obslužnosti. Práce se skládá z teoretické a praktické části.

Úvodní odstavce definují pojmy s dopravní tematikou a věnují se legislativě spojené se silniční dopravou a dopravní obslužností. Veřejná osobní drážní doprava, která je jedním z alternativ zabezpečení dopravní obslužnosti území, v práci obsažena není. Železniční spojení v obci není k dispozici. Práce se tak upíná pouze na silniční dopravu, tj. na dopravu osobními automobily a veřejnými prostředky (autobusy). Úvodní kapitoly jsou tedy spíše teoretické a popisné a slouží k seznámení s pojmy dané tematiky. V popisné části je zařazena i charakteristika obce, díky které získáme základní představu o geografické poloze, obyvatelstvu a historii Mramotic.

Důležitá část sestává z dopravních průzkumů, jež se zabývají intenzitou dopravních prostředků, získaných na základě sčítání pozorovací metodou. Z těchto průzkumů je možné určit špičkovou hodinovou intenzitu vozidel, tedy časový interval s maximální intenzitou dopravy. Vše bylo dále rozčleněno ve třech výjezdových směrech z obce. Dalším předmětem průzkumu byla veřejná doprava, na kterou se pohlíželo souběžně s prováděným sčítáním dopravy na výjezdových trasách. Tímto způsobem byly zaznamenány veškeré osoby a dopravní prostředky, které opouštěly obec nebo naopak do obce přijížděly.

V rámci provádění dopravních průzkumů byla uskutečněna anketa spokojenosti a využívání veřejné hromadné dopravy, aby poskytla několik dalších informací o tom, jak na služby veřejné dopravy pohlíží samotní obyvatelé obce. Důležitou informací z ankety je získaný podíl osob v individuální a veřejné dopravě.

Výsledkem práce je kompletní charakteristika dopravní obslužnosti sledované obce. Dopravní obslužnost byla vnímána z pohledu občana, jenž má každodenní potřeby se přepravovat, a také z pohledu dopravce, který má povinnost zajistit co nejefektivnější dopravní obslužnost území, jako kompromis ekonomického, společenského a dopravního hlediska, a vyhovět tak většině cestujících. Ve vztahu dojíždění do města Znojma kritická místa vyplývají z připomínek, jež byly zmíněny občany v dotazníku. Jsou to nedostatky z hlediska prostoru, tedy hustota sítě linek MHD. Časový deficit,

spotřeba času při přemístění. Dále cestování ovlivňuje komfort jízdy a čistota dopravních prostředků.

Městská hromadná doprava je jinak nastavena ve vhodných intervalech a době tak, aby byli uživatelé přepraveni s dostačující časovou rezervou do požadovaných míst. Dá se říci, že hlavní kritická místa byla odstraněna během minulých let, ve kterých se rozrostla městská autobusová doprava až do zkoumané obce Mramotice. Nepříjemností, na kterou je možné narazit při využívání služeb veřejné dopravy, je dojíždění do vzdálenějších měst s nutností přestupu. Časové intervaly na přestup někdy velmi prodlužují celkovou dobu jízdy.

V budoucnu lze očekávat, že se městská autobusová doprava rozšíří i do vzdálenějších obcí, které už nejsou městskými částmi. Již nyní to tímhle způsobem v několika obcích probíhá.

## SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- [1] Ceny jízdného ve Znojmě. *IDS JMK - Integrovaný dopravní systém JMK - jízdní řády Brno a Jihomoravský kraj - oficiální stránky* [online]. 17.12.2009 [cit. 2012-04-03]. Dostupné z: <http://www.idsjmk.cz/cenik/CenikZnojmo.pdf>
- [2] Česká republika. Zákon o silniční dopravě 111/1994 Sb. 1994. In: *Sbírka zákonů*. 1994 [cit. 2012-01-23]. Dostupné z: [http://www.mdcz.cz/cs/Legislativa/Legislativa/Legislativa\\_CR\\_silnicni/](http://www.mdcz.cz/cs/Legislativa/Legislativa/Legislativa_CR_silnicni/)
- [3] Česká republika. Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů 194/2010 Sb. 2010. In: *Sbírka zákonů*. 2010 [cit. 2012-01-23]. Dostupné z: [http://www.mdcz.cz/cs/Legislativa/Legislativa/Legislativa\\_CR\\_drazni/](http://www.mdcz.cz/cs/Legislativa/Legislativa/Legislativa_CR_drazni/)
- [4] Historie. BÍTEŠSKÁ DOPRAVNÍ SPOLEČNOST, spol. s r.o. CZ [online]. © 2009 [cit. 2012-03-04]. Dostupné z: <http://www.bds-vb.cz/cz/historie/>
- [5] ICOM TRANSPORT A.S. *www.icomtransport.cz - Domů* [online]. © 2009 [cit. 2012-03-04]. Dostupné z: <http://www.icomtransport.cz/>
- [6] IDS JMK - Rozšiřování IDS JMK na Znojemsko. KORDIS JMK, spol. s r.o. *IDS JMK - Integrovaný dopravní systém JMK - jízdní řády Brno a Jihomoravský kraj - oficiální stránky* [online]. 25.05.2010 [cit. 2012-03-05]. Dostupné z: <http://www.idsjmk.cz/rozsirovani.aspx>
- [7] KLAJMON, Vladimír, I. GOLEŠOVÁ, A. PALACKÁ, N. ZOUNKOVÁ, J. RŮŽIČKA, M. JOKL, Z. PAVLOVSKÝ, M. NOVOTNÝ a S. MATULOVÁ. *Územní plán města Znojma a obcí Dobšice, Kuchařovice, Nový Šaldorf - Sedlešovice a Suchohrdly*. Brno, 2000 [cit. 2012-01-23]. Dostupné z: <http://www.znojmocity.cz/uzemni-plan/ms-8787/p1=1166>
- [8] KORDIS JMK - PlányDopravy.cz. SMARTGIS S.R.O. *PlányDopravy.cz | mhd, jízdní řády, spojení, vlaky, autobusy, tramvaje, trolejbusy, veřejná doprava, mapy, interaktivní plány, informace z dopravy* [online]. © 2009 [cit. 2012-02-17]. Dostupné z: <http://brno.planydopravy.cz/mapa/znojmo>
- [9] Mapy.CZ, s.r.o. *Mapy.cz* [online]. © 2001-2012 [cit. 2012-02-12]. Dostupné z: <http://mapy.cz/>

- [10] MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY, CHAPS spol. s r.o. *IDOS - Vlaky + Autobusy + MHD (všechna)* [online]. [cit. 2012-02-20]. Dostupné z: <http://www.idos.cz>
- [11] RŮŽIČKA, Miroslav. *Průběžně aktualizované přednášky Dopravní inženýrství* [online]. 2012 [cit. 2012-04-03]. Dostupné z: <http://moodle.tf.czu.cz>
- [12] *Statistický lexikon obcí České republiky 2007*. Praha: Český statistický úřad, 2007. ISBN 978-80-250-1450-9.
- [13] TREDOS, spol. s r.o. *Profil společnosti TREDOS, spol. s r.o.* [online]. © 2008 [cit. 2012-03-04]. Dostupné z: <http://www.tredos.cz/profilspol.pdf>
- [14] TRMAČ, Miloslav. *Mramotice a osada Kasárna. Z minulosti vesnice*. Znojmo: Státní okresní archiv ve Znojmě, 1994. sv. 6, 3.
- [15] ZMĚNY V MĚSTSKÉ AUTOBUSOVÉ DOPRAVĚ OD 15.2.2010: Aktuálně: Znojmo. BÁRTOVÁ, Renáta. *Znojmo: Titulní stránka* [online]. 22.12.2009 [cit. 2012-03-02]. Dostupné z: <http://www.znojmocity.cz/mad-ve-znojme-zmeny-v-roce-2010-zadanky-o-cipove-karty-zadosti-o-bezplatne-uzivani-mad/d-11868/p1=1160>
- [16] Znojmská dopravní společnost PSOTA s.r.o. ZNOJEMSKÁ DOPRAVNÍ SPOLEČNOST – PSOTA, s.r.o. *PSOTA HOLDING - ZNOJMO* [online]. © 2007 [cit. 2012-03-04]. Dostupné z: <http://www.psota-znojmo.cz/zds-historie-spolecnosti.php>

## **SEZNAM TABULEK**

Tab. 1 Struktura obyvatel v obci Mramotice .....	- 8 -
Tab. 2 Porovnání věkového složení obyvatel .....	- 8 -
Tab. 3 Výsledky průzkumu veřejnou dopravou.....	- 18 -

## SEZNAM OBRÁZKŮ

Obr. 1 Rozdělení silniční dopravy .....	- 3 -
Obr. 2 Linky městské hromadné (autobusové) dopravy .....	- 11 -
Obr. 3 Mapa Mramotic – označení směrů a zastávek.....	- 15 -



## SEZNAM GRAFŮ

Graf 1 Počet autobusů jedoucích z obce .....	- 13 -
Graf 2 Skladba vozidel v měřeném intervalu .....	- 16 -
Graf 3 Intenzita dopravy .....	- 17 -
Graf 4a, 4b, 4c, 4d Výsledky ankety.....	- 19 -