

SOUKROMÁ VYSOKÁ ŠKOLA EKONOMICKÁ ZNOJMO s.r.o.

Bakalářský studijní program: **Ekonomika a management**

Studijní obor: **Ekonomika veřejné správy a sociálních služeb**

PROBLEMATIKA DOPRAVY V JIHOMORAVSKÉM KRAJI

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Autor: **Miroslava ŠPAČKOVÁ**

Vedoucí bakalářské práce: Ing. Milan VENCLÍK

Znojmo, 2011

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma „*Problematika dopravy v Jihomoravském kraji*“ vypracovala samostatně a veškerou použitou literaturu a další prameny jsem řádně označila a uvedla v seznamu použitých zdrojů.

V Brně dne

.....

Miroslava ŠPAČKOVÁ

Poděkování

Na tomto místě bych ráda poděkovala Ing. Milanu Venclíkovi za metodickou pomoc, kterou mi poskytl při zpracování mé bakalářské práce. Dále bych ráda poděkovala všem, kteří mi poskytly materiály, které přispěly k vypracování bakalářské práce a respondentům za jejich ochotu při vyplňování záznamových archů.

.....
Miroslava ŠPAČKOVÁ



ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Autor **Miroslava ŠPAČKOVÁ**
Bakalářský studijní program Ekonomika a management
Obor Ekonomika veřejné správy a sociálních služeb

Název: **Problematika dopravy Jihomoravského kraje**
Název (v angličtině): Probléms of South Moravian county

Zásady pro vypracování:

Cíl práce:

Problematika dopravy Jihomoravského kraje a města Brna.

Téma a metody:

Teoretická část: Zaměření na problematiku dopravy v Jihomoravském kraji, problematika s přemístěním hlavního nádraží ve městě Brně, zavedení IDS JMK jeho přínosy pro cestující. Návrh změn v přepravě pro vybranou cílovou skupinu cestujících starších a postižených občanů.

Praktická část: Využití pozorování, kritické analýzy a kvantifikace zkoumaného vzorku cestujících starších a postižených občanů.

Rozsah práce: 40

Seznam odborné literatury:

1. EISLER, Jan. *Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě*. 2. vyd. Praha: Oeconomica, 2008. 152 s. ISBN 978-80-245-1416-1.
2. ŽEMLIČKA, Zdeněk; LUKŠŮ, Vladimír. *Dopravní politika*. Praha: Vysoká škola ekonomická v Praze, 1999. ISBN 80-7079-659-6.

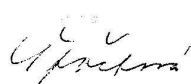
Elektronické zdroje:

1. Dopravní podnik města Brna [online]. [cit. 16. prosince 2010]. Dostupné z: <<http://www.dpmb.cz/hist.asp>>.

Datum zadání bakalářské práce: duben 2010

Termín odevzdání bakalářské práce: duben 2011

L. S.



Miroslava ŠPAČKOVÁ
autor



Ing. Milan VENCLÍK
vedoucí bakalářské práce



Prof. PhDr. Kamil FUCHS, CSc.
rektor SVŠE Znojmo

Abstrakt

Předkládaná bakalářská práce se zabývá problematikou dopravy v Jihomoravském kraji. V úvodu jsem zmínila historický vývoj dopravy, stručný popis dopravy a dopravního sektoru. Následující kapitoly jsou pak zaměřené na problematiku Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje, jehož cílem je vybudovat takový systém dopravní obsluhy, v němž všechny druhy dopravy vzájemně spolupracují. Další problém se týká přesunu Železničního uzlu a budovy hlavního nádraží ve městě Brně, a to zejména z důvodu zastaralosti a nevyhovujících parametrů. Poslední uvedený problém je zaměřen na poskytování služeb s přepravou cestujících, a to zejména starších a postižených občanů.

Abstract

Below presented Bachelor Thesis disserts on transport problems in the South-moravian Region. The introduction alludes transport evolution from historical point of view, brief description of the transportation sector, this part is followed by chapters treating of the South-moravian Integrated Transportation System which is intended to be attendance on mutual cooperation of transport systems. The next problem is related to the intended rail junction displacement inclusive the station building as well. Treatise of proportion among transportation of seniors and/or handicapped citizen finishes my thesis.

ÚVOD.....	10
1 CÍL PRÁCE A METODIKA.....	12
2.TEORETICKÁ ČÁST	14
2.1 Význam a specifika dopravy.....	14
2.2 Dopravní soustava.....	15
2.3 Vývoj dopravy	17
2.4 Převážní trh	18
2.5 Kvantifikace přepravy.....	19
2.6 Základní legislativní normy ČR.....	19
2.6.1 Vztah mezi legislativou EU a ČR	20
2.7 Rozpočet Ministerstva dopravy	20
2.8 Vliv na životní prostředí	21
3. PRAKTICKÁ ČÁST	22
3.1 Problematika dopravy Jihomoravského kraje.....	22
3.2 Problematika veřejné dopravy ve městě Brně	23
3.3 Problematika a zavedení IDS JMK.....	24
3.4 Investice a další rozvoj IDS JMK.....	27
3.5 Vliv IDS JMK.....	28
3.5.1 Výhody IDS JKM	28
3.5.2 Nevýhody IDS JMK.....	29
3.5.3 Zhodnocení IDS JMK	30
4. PROBLEMATIKA PŘESUNU NÁDRAŽÍ VE MĚSTĚ BRNĚ.....	30

4.1 Historie železničního uzlu	31
4.2 Etapizace přestavby	32
4.3 Současný stav železniční infrastruktury	36
4.4 Problematika přesunu hlavního nádraží v Brně.....	37
4.5 Kritika a referendum.....	38
4.6 Význam sledované koncepce přestavby	39
4.7 Financování stavby, zabezpečení přípravy	40
4.8 Zhodnocení nutnosti přesunu.....	41
4.8.1 Výhody přesunu ŽUB	41
4.8.2 Nevýhody přestavby ŽUB.....	43
4.9 Vliv na životní prostředí	44
5. SPOKOJENOST CESTUJÍCÍCH S IDS JMK	46
5.1 Počet důchodců v Jihomoravském kraji	50
5.2. Předmět výzkumu	51
5.3. Postup výzkumu.....	51
5.3.1 Pozorování.....	51
5.2. Vlastní šetření	52
5.3 Shrnutí výsledků ČR z analýzy dat z kvantitativního šetření-SIZE	64
6. KVANTIFIKACE VLIVŮ DOPRAVY NA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	65
ZÁVĚR	66
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	68

ELEKTRONICKÉ ZDROJE	69
DALŠÍ ZDROJE.....	71
SEZNAM TABULKOVÝCH PŘÍLOH	72
SEZNAM GRAFICKÝCH PŘÍLOH.....	73
PŘÍLOHY	74

Úvod

Ve své bakalářské práci bych se ráda zaměřila na problematiku veřejné dopravy v Jihomoravském kraji. Úvodem bych se zmínila o tom, že dopravní politika jako taková tvoří důležitou součást hospodářské politiky každého státu. Dopravní politika se zabývá koncepcí rozvoje odvětví, vztahy v zahraničí, prognózami přepravního trhu, prognózami vědeckotechnického rozvoje, koncepčními otázkami ekonomiky a řízení, vztahy dopravy k životnímu prostředí, otázkami priorit, otázkami sociálními.

Reflektuje stav společnosti, úroveň národního hospodářství a ekonomiky. Klíčové podmínky tvoří výrazná podpora veřejné dopravy, kvalitní napojení na evropskou síť, zpřísnění podmínek přístupu na přepravní trh, silniční dopravu včetně snižování ekologických dopadů.

S dopravou jako provozovatelem služeb jsou spojeny i problémy. Ráda bych se zaměřila na problematiku veřejné dopravy v Jihomoravském kraji, zejména pak dopravy ve městě Brně, kde také současně žiji. Někdo si uvědomuje více někdo méně, že doprava ovlivňuje náš každodenní život. Asi každý z nás řeší situaci, jak se dostat do zaměstnání, do školy, nebo k lékaři. Je mnoho způsobů, ale jen na nás záleží, jaký si vybereme.

Dříve se více jezdilo na kole, což podporovalo i zdraví jedince, v dnešní době však častěji přistupujeme k mnohem pohodlnějšímu dopravnímu prostředku. Většinou využijeme osobní auto, které je jistě pohodlné, nicméně si mnohdy neuvědomujeme, že vzhledem k množství automobilů směřujících do centra města si znečišťujeme to nejcennější co máme, vzduch! Proto jsem moc ráda, že i v Jihomoravském kraji se budují stále nové cyklostezky, které jsou vedeny v přítažlivých lokalitách, kdy mnohdy máme možnost si zakoupit při rekreačním sportu i občerstvení a využít posezení v krásné přírodě.

A protože jsem se rozhodla ve své bakalářské práci věnovat problematice dopravy Jihomoravského kraje, neopomenu zde zmínit velice důležitý Integrovaný dopravní

system Jihomoravského kraje, jeho výhody a nevýhody, které přináší našim spoluobčanům.

Jako další problematiku Jihomoravského kraje vidím ve stále diskutovaném návrhu na přesun železničního uzlu a budovy hlavního nádraží z centra Brna. Tento projekt je velice důležitý, protože ovlivní celou infrastrukturu. Měli bychom si uvědomit, že každé rozhodnutí, které učiníme bude mít nedozírné následky, proto musí být rozhodnutí takové, aby přineslo nejen Jihomoravskému kraji a lidem v něm žijícím výhody do budoucna.

Další téma spojené s dopravou, kterému bych se ráda věnovala je přeprava starších a postižených spoluobčanů, kteří tvoří velké procento naší populace a na kterou bohužel někteří spoluobčané rádi zapomínají.

Byla bych ráda, kdyby po přečtení mé bakalářské práce si mnozí uvědomili, že je potřeba každického z nás, abychom se starali o své spoluobčany a kraj ve kterém žijeme. Více si všímali věcí, které se nás třeba bezprostředně netýkají, ale z velké části ovlivňují náš život, abychom nebyli pasivní, ale aktivně se zapojovali do programů, protože je jen na nás, jaké prostředí pro život si vybudujeme.

1 Cíl práce a metodika

Za cíle ve své bakalářské práci, která se zabývá problémy dopravy v Jihomoravském kraji jsem si vybrala jednak problematiku Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje, kterým se Jihomoravský kraj odlišuje od ostatních krajů a do kterého vkládá stovky milionů každý rok. Proč bylo nutné měnit zaběhnutý systém městské hromadné dopravy? Jaké výhody a nevýhody nám integrovaný systém přináší? Pokusila bych se najít odpověď na tyto otázky. Využila jsem kritické analýzy, kdy klíčovým aspektem je analýza minulého chování. Na jejímž základě jsou odvozeny pravidla pro budoucí chování. Analyzují se např. znaky nejlepších a nejhorších produktů a na základě toho se identifikují strategie pro jejich zlepšení v budoucnosti.

Dalším problémem, kterým se budu ve své práci zabývat je přesun železničního uzlu a nádraží z centra Brna. O přesunu nádraží se jedná už několik let, je zcela jisté, že stávající nádraží i kolejový uzel je již zastaralý a nevyhovuje současným podmínkám. Bude nádraží z centra přesunuto nebo zrekonstruováno? Cílem práce bude najít na tyto otázky odpověď. Zde bych stejně jako u Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje ráda využila k zhodnocení kritické analýzy.

Dalším důležitým problémem spojeným s dopravou tvoří cestující. Pro svoji bakalářskou práci jsem si vybrala jako cílový segment starší a postižené občany, kterým se podle mého názoru stále věnuje málo pozornosti. Vytvořila jsem si záznamový arch, který obsahuje příloha mé práce. Oslovila jsem celkem 100 respondentů využívajících integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje, z toho 50 bylo postižených spoluobčanů, a to s těžkým postižením a stejný počet respondentů tvořili starší občané (věk v rozmezí 65-80 let). Vzhledem k tomu, že jsem byla zároveň výzkumníkem i tazatelem, mohla jsem respondentům dle potřeby poskytnout doplňující informace, pokud jim bylo něco nejasné. Sběr informací v terénu jsem uskutečnila v období od 1.1.2011 do 28.2.2011. Respondenty jsem volila na nejfrekventovanějších místech města Brna. Jednalo se o autobusové a vlakové nádraží a autobusové zastávky. Cílem mého šetření bylo zjištění, zda výsledek mého šetření se přibližuje výsledkům kvantitativního výzkumu provedeného společností

Kordis s.r.o. Dále jsem využila metody kvantifikace k určení poptávky cestujících po službách.

2. Teoretická část

2.1 Význam a specifika dopravy

Jedna ze základních lidských a společenských potřeb je zájem a potřeba změny místa. Tyto potřeby vyplývají z nejrůznějších příčin, ať se jedná o potřebu pohybu, společenského uplatnění, vzdělání či rekreace. S rozvojem průmyslové výroby význam dopravy ještě vzrostl. Doprava se projevuje jako spojovací článek mezi různými odvětvími, výrobou a spotřebou.

Rozvoj hospodářství, zejména v tomto století, soustavně zvyšoval úlohu dopravy. Dvacáté století je ve znamení rozšiřování dopravních systémů, zvyšování přepravních rychlostí a zavádění nových způsobů pohonu.¹

Doprava se celou řadou specifík liší od ostatních odvětví národního hospodářství. Jde o výsledek pracovního procesu, technologii a organizaci. Při organizování a řízení dopravy, uplatnění metod a nástrojů ekonomického řízení, hodnocení efektivnosti, požadavků na dotace z veřejných rozpočtů, stanovení cen zdůrazňují specifika dopravy.² Podmínkou při vymezení specifík je definování kritérií, určení účelu, kterému má specifikum sloužit.

Rozhodující kritéria jsou např.:

- účelnost neomezeného zvyšování produkce dopravy – při rostoucím rozsahu výroby, snižovat rozsah přepravy,
- nabídka dopravní příležitosti, nezvyšuje produkci dopravy - produkce dopravy je závislá na objemu a struktuře výroby v národním hospodářství. Jde vesměs o faktory působící mimo dopravu, které doprava nemůže ovlivnit,

¹ ZELENÝ, Lubomír. *Rozvoj dopravy ve světě*, 2004, str. 5

² ŽEMLIČKA, Zdeněk; LUKŠŮ, Vladimír. *Dopravní politika*, 1999, str.11

- disponovat kapacitami včetně rezerv, jedná se o speciálně vyškolené pracovníky, zajištěním bezpečnosti provozu,
- vysoká investiční náročnost, dlouhá doba výstavby dopravních investic, financovaných zejména ze státního rozpočtu,
- požadavky na lidského činitele s ohledem na bezpečnost dopravy,
- velmi významný je vztah a působení dopravy na životní prostředí.

2.2 Dopravní soustava

Doprava v každém vyspělém státě tvoří významnou součást technické základny národního hospodářství. Vzhledem ke strategickému postavení a vysoké investiční náročnosti dopravy se v této oblasti vždy uplatňovala vyšší míra integrace státu.³

Podle některých autorů jsou zásahy státu anebo jiných nadstátních institucí vedené snahou regulovat dopravní systém ze zásady špatné, protože veřejná správa již v historii mnohokrát prokázala, že její intervence v realitě nefungují. V zásadě takové stanovisko formuluje J.Hibbs⁴, když tvrdí, že s dopravou se musí obecně zacházet jako s jakýmkoliv jiným odvětvím, takže i v jeho rámci se musí v zájmu efektivity uplatňovat především tržní síly. Pravomoce veřejné sféry musí být omezeny pouze na stanovení a kontrolu dodržování bezpečnostních opatření a na kontrolu toho, zda nedochází k narušení tržní konkurence v důsledku monopolního chování některých subjektů. Klíčovým nástrojem, který jediný má podle autora schopnost změnit uspořádání dopravního trhu ve smyslu zvýšení významu železnic a poklesu silniční dopravy je zpoplatnění přístupu na příslušnou infrastrukturu. Jedině podporou racionálního ekonomického rozhodování na základě předem stanovené ceny lze dosáhnout požadované změny.

³ EISLER, Jan. *Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě*, 2008, str.35

⁴ KVIZDA, Martin; POSPÍŠIL, Tomáš; SEIDENGLANZ, Daniel; TOMEŠ, Zdeněk. *Železniční doprava*, 2007, str. 93

S názory J.Hibbse polemizuje v recenzi jeho knihy J.Shaw⁵, který tvrdí, že pravomoci veřejné sféry musí být v dopravě silnější, než tvrdí Hibbs: „Transport requires government intervention over and above issues of safety and monopoly control because it creates harmful externalities and its markets are characterised in part by socially divisive failures. If transport is to become more sustainable, it needs a strategic framework within which to function and through which it can work towards achieving defined (and well-conceived) sustainability targets. If it is to be socially inclusive, it has to provide mobility for all who need it, including those who would be forgotten by the objective and efficient laws of supply and demand. Transport planning needs to be integrated at many levels, and whereas the present government's approach may be something of a disappointment in this regard, it is at least a start“.

Dopravní soustavu můžeme rozlišovat podle místa vzniku a určení:

- vnitrostátní
- mezinárodní
- tranzitní.

Dopravní soustavu tvoří:

- veřejná doprava (státní, soukromá),
- železniční (tramvaje, metro),
- silniční (veřejná, neveřejná),
- letecká,
- vodní,
- městská hromadná doprava.

Neveřejné:

- motorismus.

Z hlediska dopravy má Jihomoravský kraj důležitou tranzitní funkci. Kostru dopravního systému tvoří dálnice D1, D2 a rychlostní komunikace R43 a R52. Významný dopravní

⁵ KVIKZDA, Martin; POSPÍŠIL, Tomáš; SEIDENGLANZ, Daniel; TOMEŠ, Zdeněk. *Železniční doprava*, 2007, str. 94

uzel v případě silniční, dálniční a železniční dopravy a integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje představuje město Brno. Civilní letiště v Brně - Tuřanech je celoročně schopno přijímat všechny typy letadel. Krajem prochází dva hlavní železniční koridory propojující země EU a město Brno je členem sdružení evropských měst se zájmem o vybudování rychlé železnice.⁶

2.3 Vývoj dopravy

Doprava byla ve všech obdobích historického vývoje osídlení mýtotvorným prvkem. Křižovatka obchodních cest, nebo možnost zakotvení lodi u pobřeží a tím vznik přístavů – to byly výhodné předpoklady pro koncentraci obyvatelstva i pro následné založení sídel postupně přerůstající do měst. Nesoběstačnost měst a jejich závislost na dovozu nejrůznějších produktů kladla zásadní nároky na rozvoj vnější dopravní sítě. Vznik železnice v 19. století vyvolal rozvoj území směrem k nádraží a podél železničních tratí. Konec 19. a počátek 20. století znamenal nástup automobilu a tím také vznik individuální automobilové dopravy. Následně docházelo k rozvoji městských komunikací a silniční sítě v krajině.⁷ Příjmy železnic v důsledku ostré konkurence začaly klesat, mluvíme o soumraku železniční dopravy. Přes prudký rozvoj letecké dopravy i doprav nekonvenčních, došlo k renesanci železniční dopravy.

Na rozdíl od obvyklého bipolárního vztahu mezi zákazníkem a podnikem, který je pro tržní ekonomiku typický, má řešení ekonomických problémů v dopravě tři dimenze. Vztahy v dopravě vznikají mezi zákazníkem, dopravním podnikem a státem.⁸

Stát se od počátku snažil regulovat konkurenci (daňová politika vůči dopravcům, omezováním dopravních podniků, předpisy o bezpečnosti, ekologii provozu, atd..). Stát si historicky ponechával a ponechává i současně určitou možnost zásahu do dopravního podnikání.

⁶ Český statistický úřad [online]. [cit. 15.1.2011]. Dostupné z: <http://www.brno.czso.cz/xb/redakce.nsf/i/charakteristika_jihomoravskeho_kraje>

⁷ KOTAS, Patrik. *Dopravní systémy a stavby*, 2002, str. 9

⁸ EISLER, Jan. *Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě*, 2008, str. 6.

Strategie se zaměřuje na to, aby dopravní systémy vyhovovaly ekonomickým a sociálním potřebám společnosti a přitom minimálně zatěžovaly jak společnost a ekonomiku, tak i životní prostředí. Cílem je oddělit ekonomický růst od růstu dopravy, snížit nepříznivé dopady ekonomického růstu a dopravy na životní prostředí a omezit emise skleníkových plynů při dopravě na úroveň, která minimalizuje škody pro zdraví obyvatel.⁹

2.4 Přepravní trh

Hospodářská činnost se realizuje prostřednictvím trhu. Trh je oblast ekonomiky, ve které dochází k výměně činnosti mezi jednotlivými ekonomickými subjekty prostřednictvím směny zboží. Prostřednictvím trhu jsou spojovány jednotlivé ekonomické subjekty (firmy, domácnosti, stát) a je zprostředkováván na různé úrovni oběh zboží či služeb mezi nimi.

Jedním ze segmentů trhu je přepravní trh, jehož aktéři jsou dopravci (dopravní podniky), přepravci (cestující), stát, orgán regionální správy, kteří na tomto trhu vytváří „pravidla hry“.

Zabezpečení udržitelné přepravy osob a věcí v regionu pro uspokojení potřeb občana, průmyslu a obchodních organizací, znamená podporu rozvoji systémům hromadné dopravy osob, systémům managementu mobility ve městech a dopravních systémů. Doprava v regionech, její plynulost a rychlost je výrazně negativně ovlivňovaná rozvojem individuální silniční dopravy. Důležitým nástrojem realizace regionální dopravní politiky jsou investice do dopravní infrastruktury a dotační politika dopravcům pro zabezpečení garantované dopravní obslužnosti.

⁹ Český statistický úřad Jihomoravského kraje, *Udržitelný rozvoj v ČR*, [online].[cit.23.1.2011]. Dostupné z:<<http://www.vykazy.cz/xb/edicniplan.nsf/p/13-6209-07>>

2.5 Kvantifikace přepravy

Požadavky zákazníků na přemístění musí dopravce nějakým způsobem kvantifikovat, aby mohl následně určit potřebu dopravních prostředků, organizovat jejich pohyb a využití v čase, stanovit cenu, která uhradí náklady vyvolané provozem nákladní, železniční a osobní dopravy.¹⁰

2.6 Základní legislativní normy ČR

Oblast dopravní legislativy ČR má návaznost na Občanský zákoník, Obchodní zákoník a Živnostenský zákon.

Platnou legislativu nalezneme na webových stránkách Ministerstva dopravy: www.mdcz.cz. Ve své bakalářské práci uvádím novely zákonů a vyhlášek:

- Novela zák.č.111/1994 Sb., o silniční dopravě
- Návrh novela zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích
- Návrh novely zák. č. 61/2000 Sb., o námořní plavbě
- Návrh novely zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, a zák. č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel
- Novely zák. č. 266/1994 Sb., o dráhách
- Novela zák. č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích
- Návrh novely zákona č.49/1997 Sb., o civilním letectví
- Návrh novely zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích
- Návrh novely vyhlášky č.30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích
- Novela zák. č. 114/1995 Sb. O vnitrozemské plavbě
- Návrh novely vyhlášky č. 241/2002 Sb., o stanovení vodních nádrží a vodních toků, na kterých je zakázána plavba plavidel se spalovacími motory

¹⁰ EISLER, Jan. *Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě*, 2008, str.48

- Návrh novely vyhlášky č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

2.6.1 Vztah mezi legislativou EU a ČR

Dopravní politika byla v rámci EU od počátku přijímána jako zvláštní oblast společné politiky. Právně je tato oblast zakotvena v člancích 74-85 Římské smlouvy. Dalším důležitým dokumentem je Maastrichtská smlouva. V těchto základních dokumentech je odvozeno velké množství právních norem, které se ve větší míře zabývají dopravní problematikou.

Základní právní normy EU, týkající se dopravy, jsou od roku 1993 vydávány nakladatelstvím NADATUR Praha v rámci „Knižnice základních právních norem EU vztahujících se k dopravě“. ¹¹ V březnu roku 1995 vyšel k tomuto seznamu doplněk, který podchycuje tyto normy do 1.12 1994. Každý záznam zde obsahuje označení dokument, zkrácený český název, bibliografický odkaz (zpravidla Official Journal of the European Communities) a označení dokumentu doplňků.¹²

2.7 Rozpočet Ministerstva dopravy

Ministerstvo dopravy (dále kapitola MD) je součástí státního rozpočtu ČR. Kompletní státní rozpočet je zveřejněn na stránkách Ministerstva financí ČR ve formě zákona č. 475/2005 Sb., o státním rozpočtu České republiky na rok 2009.

Ministerstvo dopravy je ústředním orgánem státní správy ve věcech dopravy a odpovídá za tvorbu a uskutečňování státní politiky v oblasti dopravy v rozsahu své působnosti. Ze zásadních činností Ministerstva dopravy vyplývají hlavní výdajové priority, které se

¹¹ Knižnice základních právních norem EU vztahujících se k dopravě. *Seznam platné legislativy společenství* [online]. [cit. 25.4.2011]. Dostupné z: <http://www.datis.cd rail.cz/edice/Kniznice/platne_eu06.pdf>

¹² ŽEMLIČKA, Zdeněk; LUKŠŮ, Vladimír. *Dopravní politika*, 1999, str.133

odvíjejí od úkolů stanovených příslušnými požadavky vlády České republiky a zákonnými normami, zejména zákonem č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů. Dále je to soubor zákonů souvisejících se zajištěním činností spojených s dopravně správními agendami.¹³

2.8 Vliv na životní prostředí

Účinky dopravy na životní prostředí jsou mnohonásobné. K nejdůležitějším patří provozní faktory zatěžování životního prostředí, přetížení dopravou a rizika při přepravě nebezpečného zboží.

Zatěžování životního prostředí závislé na provozu dopravy závisí na použitém dopravním prostředku, které se liší znečišťováním vzduchu, vody, půdy, hlukem a otřesy.¹⁴

Přetížení dopravou je typické pro dopravu ve městech. Projevuje se především růstem spotřeby energie, časového využití, zhoršením zdravotního stavu lidí, ztrátu příjmů a produktivity. Těmto nepříznivým vlivům lze částečně předejít dostatečnou nabídkou na straně veřejné dopravy nebo omezením vstupu automobilů do přetížených oblastí.

Rizika při přepravě nebezpečného zboží, zde se jedná především o problém dopravních nehod a úniku nebezpečných látek do půdy.

¹³ Ministerstvo dopravy, *Legislativa a ostatní*, [online].[cit.18.3.2011]. Dostupné z:<
<http://www.mdcr.cz/cs/Legislativa/Ekonomika+a+finance/Rozpocet/>>

¹⁴ EISLER, Jan. *Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě*, 2008, str.150

3. Praktická část

3.1 Problematika dopravy Jihomoravského kraje

Jihomoravský kraj je pro svoji výhodnou polohu na hranicích se dvěma zeměmi EU a na spojnici Středozeří se střední a severní Evropou považován za křižovatku Evropy. Zahraničními sousedy Jihomoravského kraje je Slovensko na východě a Rakousko na jihu území, v rámci republiky jsou to vzato postupně od západu po severovýchod kraje Jihočeský, Vysočina, Pardubický, Olomoucký a Zlínský.

Jihomoravský kraj je tvořen 7 okresy - okresy Blansko, Brno-město, Brno-venkov, Břeclav, Hodonín, Vyškov a Znojmo - 673 obcí je rozděleno do 21 správních obvodů obcí s rozšířenou působností (ORP).

Vnitřní hranice mezi okresy kraje byly upraveny na základě vyhlášky č. 513/2006 Sb., kterou se měnila vyhláška č. 564/2002 Sb. o stanovení území okresů České republiky. Bylo sloučeno území okresů s územím správních obvodů obcí s rozšířenou působností, od 1. 1. 2007 tak došlo ke změně okresu u 26 obcí. Do okresu Hodonín přešla 1 obec z okresu Vyškov, zbývajících 25 obcí přibylo do okresu Brno-venkov – 14 obcí z okresu Blansko, 7 obcí z okresu Břeclav a 4 obce z okresu Znojmo. Rozlohou 7 195 km² se Jihomoravský kraj řadí na čtvrté místo v republice.¹⁵

Na území Jihomoravského kraje žilo k 31. 12. 2008 podle předběžných údajů 1 147 146 obyvatel. Proti konci roku 2007 se počet obyvatel zvýšil o 6, 6 tisíc osob, přičemž meziroční přírůstek počtu obyvatel kraje je zaznamenáván pravidelně již od roku 2003. Dlouhodobě se v Jihomoravském kraji projevuje druhý nejvyšší podíl žen v populaci (po Hlavním městě Praze), v roce 2008 připadlo v kraji na 100 mužů 105 žen.

¹⁵ BusinessInfo, *Charakteristika Jihomoravského kraje*, [online].[cit.1.4.2011]. Dostupné z:<<http://www.businessinfo.cz/cz/clanek/jihomoravsky-kraj/charakteristika-jihomoravskeho-kraje/1000924/40555/#rozloha>>

3.2 Problematika veřejné dopravy ve městě Brně

Odlišnosti ve stanovení zásad a prognóz rozvoje dopravy vyjadřujeme technickoekonomickými parametry, což jsou charakteristiky, které rozhodující měrou ovlivňují druhy dopravy a tím i dělbu přepravy.

Potřeby přepravníků a cestujících jsou vyjádřeny jednak objemem přepravy, kvalitou tak i přiměřenou cenou. Uvedené potřeby mohou zajistit jednotlivé druhy dopravy, dopravní podniky, dopravní obory.

Velmi důležitou součástí dopravní soustavy zejména větších měst je hromadná osobní doprava. Pod pojmem „městská hromadná doprava“ rozumíme pravidelnou osobní dopravu provozovanou na území města, a to speciálními hromadnými dopravními prostředky (autobusy, trolejbusy, tramvaje, metro). Její význam spočívá kromě jiného v tom, že se podílí na výrobním procesu přepravou pracujících z místa bydliště na pracoviště a zpět, umožňuje přemísťování pracovníků mezi pracovišti i mezi bydlištěm a rekreačními místy.¹⁶

Hromadnou dopravu ve městě Brně zajišťuje Dopravní podnik města Brna, a.s. (DPmB). Zapsán dne 1.1.1998. Jeho zakladatelem bylo Statutární město Brno. V současnosti je DPmB největším dopravcem v rámci integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje. Zajišťuje dopravu autobusovou, tramvajovou, trolejbusovou, lodní dopravu na brněnské přehradě.

Z výroční zprávy DPmB za rok 2009 se dozvídáme, že DPmB vnímá problémy zejména v zahušťování individuální automobilové dopravě, která negativně ovlivňuje hromadnou dopravu, a to zejména v nárůstu počtu dopravních nehod. Dalším problémem, který vnímá, spočívá ve snížení počtu cestujících. Ve výroční zprávě se přesně uvádí, že „Celkový výsledek hospodaření společnosti byl v průběhu hodnoceného období roku 2009 negativně ovlivňován poklesem počtu cestujících, k čemuž docházelo z důvodu poklesu ekonomické aktivity. Nižší než plánované tržby byly z podstatné části kompenzovány

¹⁶ PUCHRÍK, Jaroslav. *Dopravní stavby*, 2004, str.71

úsporou provozních nákladů. V rámci úspor provozních prostředků nejvýrazněji poklesly náklady na paliva díky poklesu světových cen a výrazně poklesly i náklady na energii díky nižší spotřebě paliv. Společně s výnosy z komerčních činností umožnily dosáhnout vyrovnaného hospodaření a kladného hospodářského výsledku. Kladný výsledek hospodaření za rok 2009 byl dosažen ve výši 764 479,95 Kč.¹⁷

Základním směrem dopravy jsou ve vyspělých státech rozvíjející se soustavy k Integrovanému dopravnímu systému.

3.3 Problematika a zavedení IDS JMK

Ve městě Brně usilovaly Dopravní úřady Statutárního města Brna (dále jen SMB) a Okresu Brno-venkov o zavedení Integrovaného dopravního systému (IDS) již v dřívějších obdobích. Avšak až se vznikem krajů započala příprava zavedení Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje (dále jen IDS JMK). Vznikla pracovní skupina, která na základě podrobných analýz a rozborů připravila koncepci vzniku a postupné realizace IDS JMK a jeho koordinátora KORDIS JMK, spol. s r.o..

IDS JMK znamená integraci železniční, linkové autobusové a městské dopravy. Integrace se odvíjí jednak v rovině přepravně - tarifní (zavedení jednotného tarifu, vzájemné uznávání jednotného jízdního dokladu více dopravci) a jednak v rovině dopravní (přestupní vazby, čekací doby).

Co se týče IDS JMK je třeba zdůraznit, že se jedná o unikátní projekt v ČR, který je finančně velmi náročný. Vznikal postupně po etapách:

- 1.etapa- IDS JMK zahájila provoz 1. ledna 2004, K 112 obcím zaintegrovaným v 1. etapě IDS JMK přibylo od 1. ledna 2005 dalších 49 obcí zaintegrovaných.
- 2.etapa- 2A etapě v oblasti Tišnovska a od 1. září 2005 24 obcí zaintegrovaných ve 2B etapě v oblasti Sokolnicka a Zbraslavska. K 11. prosinci 2005 byla spuštěna

¹⁷ Dopravní podnik města Brna. Výroční zpráva DPMB za rok 2009.[on-line].[cit.25.2.2011]. Dostupné z: <<http://www.dpmb.cz/vz.asp>>

- 3 etapa- 3A etapa IDS JMK na Slavkovsku, Bučovicu a Vyškovsku s celkem 22 novými obcemi a městskou dopravou ve Vyškově. Od 1. července 2006 je spuštěna první část 3B etapy v oblasti Ivančicka s 21 novými obcemi. Od 1. září 2006 je spuštěna 2. část 3B etapy na Židlochovicku s 29 obcemi. V těchto datech došlo ke změnám ve vedení regionálních autobusových linek, k zjednodušení a zpravidelnění dopravy a zavedení jednotného jízdného. Všechny provozované linky získaly jednotné dvou nebo třímístné provozní označení, vstoupily v platnost nové jízdní řády a došlo ke sjednocení cen jízdného a přepravních podmínek na všech linkách IDS JMK. Od 4. 3. 2007 spuštěna
- 4 etapa- E4, která zahrnuje Boskovicko. Od poloviny roku 2008 byla spuštěna E4B etapa na Vyškovsku. Poslední rozšíření IDS JMK proběhlo od 14. 12. 2008. Zaintegrováno bylo celkem 124 obcí na Hodonínsku a Břeclavsku.
- 5 etapa- od 1. července 2010 byla zaintegrována poslední část Jihomoravského kraje na Znojemsku. Na Znojemsku bylo zaintegrováno 163 obcí.¹⁸

Základním jeho cílem je lepší spojení v kraji a vytvoření takového systému hromadné osobní dopravy, který při daných ekonomických možnostech uspokojí optimálním způsobem dopravní potřeby obyvatel a návštěvníků celého regionu.¹⁹

Objednatelům dopravy (JMK, SMB) přináší IDS JMK vyšší ekonomickou efektivitu prostředků vynakládaných na veřejnou dopravu. Odstraňuje souběhy dotované dopravy. Zajišťuje naplnění standardů dopravní obslužnosti stanovených Jihomoravským krajem. Zvyšuje možnosti mobility obyvatelstva a tím umožňuje cestovat za zaměstnáním, do škol či za zábavou na větší vzdálenosti i v netradičních časech. Zvyšuje tak atraktivitu Jihomoravského kraje pro investory i turisty.

Jako předstupeň spuštění IDS JMK zastupitelé Jihomoravského kraje na svém 15. zasedání dne 7.11.2002 schválili Standardy veřejné osobní dopravy postupně uplatňované od 1. 1. 2003 na území Jihomoravského kraje.²⁰

¹⁸ Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje, *Stručně o IDS JMK*, [online].[cit.25.4.2011]. Dostupné z: <<http://www.idsjmk.cz/strucne.aspx>>

¹⁹ ZELENÝ, Lubomír. *Osobní přeprava*, 2007, str.263

Vybrané standardy veřejné osobní dopravy:

- **Standard jednotné kvality dopravní obslužnosti** - na celém území Jihomoravského kraje bude postupně do r. 2010 uplatňováním standardu minimální frekvence spojů do obcí zajištěna stejná kvalita dopravní obslužnosti.
- **Standard dostupnosti vybraných zařízení veřejnou osobní dopravou** - standard dostupnosti vybraných zařízení veřejnou osobní dopravou je zajištění přiměřené dopravy především do škol, na úřad, k soudům, k lékaři a do zaměstnání veřejnou osobní dopravou včetně dopravy zpět.
- **Standard dostupnosti veřejné osobní dopravy** - standard dostupnosti veřejné osobní dopravy je zajištění dostupnosti veřejné osobní dopravy (zastávek, stanic) pěší dopravou zpravidla nepřesahující docházkovou vzdálenost **2 km** s přihlédnutím k místním podmínkám.

Důležitým faktorem v IDS JMK je skutečnost, že České dráhy jsou pojaty jako páteřní dopravce – od časových poloh příměstské dopravy jsou odvozeny návazné integrované autobusové linky.

V tabulce č. 1 uvádím souhrnné údaje o celém IDS JMK.

²⁰ Ročenka KORDIS, *Zpráva o vývoji*, duben 2010

Tab.č.1. Souhrnné údaje o celém IDS JMK

CELKEM JIHMORAVSKÝ KRAJ			
Počet obyvatel		1 147 146	
Rozloha		719 541 ha	
Počet obcí		673	
CELÝ IDS JMK (ETAPY E1 + E2 + E3 + E4 + E5)			
	Celkem	z toho v JMK	podíl na JMK
Počet obyvatel	1 079 407	1 009 487	88%
Rozloha	608 425 ha	548 454 ha	76%
Počet obcí	558	513	76%
DOPRAVNĚ-PROVOZNÍ ÚDAJE O IDS JMK			
Počet zastávek v IDS JMK	2700	Počet vypravených autobusů v regionu	
- z toho v zónách 100 + 101 (Brno)	600	- v pracovní dny	547
- z toho mimo zóny 100 + 101	2100	- v sobotu a neděli	181
Počet výluk v roce 2009 celkem	516	Počet vypravených vozidel DPMB	
- z toho výluky a provozní omezení DPMB	333	- v pracovní dny	544
- z toho výluky autobusů v regionu	183	- v sobotu a neděli	269

Zdroj. Ročenka KORDIS, *Zpráva o vývoji*, duben 2010

3.4 Investice a další rozvoj IDS JMK

V letech 2005 až 2007 byly realizovány investiční akce financované ze strukturálních fondů Evropské unie prostřednictvím programu SROP²¹. Cílem bylo především zkvalitnit funkci a vzhled přestupních terminálů potřebných pro rozšiřování IDS JMK a vybudovat Centrální dispečink IDS JMK. Celkový rozpočet akcí realizovaných v rámci projektu SROP během tří let činil více než 150 mil. Kč.²²

Za významný krok směřující ke zlepšení komfortu a kvality veřejné osobní dopravy lze považovat projekt Centrálního dispečinku IDS JMK zprovozněného v roce 2007. Ten na celokrajské úrovni sleduje a částečně řídí provoz všech vozidel zahrnutých do systému a poskytuje cestujícím informace o příjezdu vozidla na zastávku v reálném čase, případně i o zpožděních a mimořádných událostech v dopravě.

²¹ Partnerství pro EU programy, *Průvodce dotačními fondy* [online], [cit. 16.4.2011] . Dostupné z: <<http://www.partnerstvi-jmk.cz/>>

²² Ročenka KORDIS, *Zpráva o vývoji*, duben 2010

Společnost Kordis s.r.o., zpracovala v roce 2009 tři žádosti o dotaci z SROP v celkové výši 100,9 mil. Kč. Tyto žádosti byly Úřadem Regionální rady vybrány k realizaci. První projekt se týká vybudování zázemí pro cestující v přestupním uzlu Modřice, smyčka v hodnotě 8,1 mil. Kč. Druhý projekt představuje zavedení intermodálních informačních služeb dopravní telematiky – rozvoj Centrálního dispečinku a druhou etapu budování elektronických informačních panelů v hodnotě 22,9 mil. Kč. Třetím projektem je Elektronické odbavování cestujících formou čipových karet (první etapa – předplatní jízdenky) v hodnotě 69,9 mil. Kč.²³

V rámci rozšiřování IDS JMK směrem ke slovenským a rakouským hranicím pokračovala spolupráce s partnery z obou zemí. Cílem je zkvalitnit možnosti přes hraniční dopravy a vybudovat kvalitní dopravní a tarifní propojení mezi zeměmi regionu CENTROPE, kam jsou zařazeny sousedící regiony České republiky, Rakouska, Slovenska a Maďarska. Kordis JMK pokračoval v realizaci projektu BENEFIT, který má za cíl informovat návštěvníky, zaměstnance a studenty Černovické terasy a Bohunického kampusu o výhodách cestování veřejnou dopravou.²⁴

3.5 Vliv IDS JMK

3.5.1 Výhody IDS JKM

Výhody, které cestujícím IDS JMK přináší, jsou tarifní výhody spojené především se zavedením systému předplatních jízdenek. Nezanedbatelnou úsporu přináší i cesta s jedním jízdním dokladem, který platí nejenom ve vlacích a regionálních autobusech, ale i v městských dopravách. IDS JMK navyšuje proti předchozímu stavu v odůvodněných případech počty spojů, zavádí jednotný způsob odbavování, pravidelnou taktovou dopravu se snadno zapamatovatelnými odjezdy, přehledné jízdní řády nebo větší variabilitu cestování s možnostmi přestupů.

²³ Ročenka KORDIS, *Zpráva o vývoji*, duben 2010

²⁴ Ročenka KORDIS, *Zpráva o vývoji*, duben 2010

Další velké výhody přináší IDS JMK občanům měst a vesnic při plánování jejich cest. Až dosud byli obvykle odkázáni na jeden spoj, kterým v ranních hodinách odjeli do zaměstnání a odtud odpoledne opět zpátky. Po zavedení IDS JMK se zvýšil počet spojů, které mohou využít. V důsledku zlepšení pravidelnosti jejich odjezdů a zajištění vzájemných návazností získali možnost cestovat do více směrů než doposud. Zvýšení počtu spojů ve večerních hodinách a o víkendu jim umožňuje pohodlně cestovat nejen do práce ale i za nákupy, kulturou a zábavou. Dále se zvýšila přehlednost a srozumitelnost jízdních řádů neboť jsou vytvářeny, vydávány a kontrolovány jednotně a mají podobný vzhled. Všichni pravidelní cestující ocení možnost zakoupit si předplatní jízdenku.

Cena jízdného v IDS JMK je dána počtem projetých zón nikoliv počtem projetých kilometrů, což v konečném důsledku mírně snižuje cenu jízdného. Mnoho cestujících si donedávna po příjezdu do Brna muselo kupovat další jízdní doklady. Tento problém se zavedením IDS JMK odpadá.

3.5.2 Nevýhody IDS JMK

Proč bylo vlastně nutné stávající systém dopravy měnit? Hlavním důvodem byla stále větší nepřehlednost a neekonomičnost. S narůstajícím počtem dopravců se mnozí cestující ve složité spleti jízdních řádů a rozdílných cen přestávali orientovat a volili pro svou cestu raději osobní automobil. Toto východisko bylo špatné nejen z hlediska životního prostředí, ale se snižováním počtu cestujících musí pochopitelně narůstat i ceny pro ty, kteří jsou na veřejnou dopravu odkázáni.

Zavedením integrovaného dopravního systému lze tomuto negativnímu trendu zabránit. V mnoha evropských zemích i u nás se totiž potvrdilo, že po zjednodušení a zpravidelnění dopravy, zavedení jednotného jízdného a vytvoření integrovaných dopravních systémů začal počet uživatelů veřejné dopravy opět pozvolna narůstat.²⁵

²⁵ Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje, *Stručně o IDS JMK*, [online].[cit.12.4.2011].
Dostupné z: <<http://www.idsjmk.cz/strucne.aspx>>

3.5.3 Zhodnocení IDS JMK

Osobně tedy spatřuji hlavní výhody zavedení IDS JMK ve snaze přilákat cestující k veřejné dopravě a tím omezení automobilové dopravy. Další výhody spatřuji ve vytvoření společného legislativního rámce pro všechny druhy dopravy a jednotného tarifního systému. Také jednotné jízdné umožní cestujícím lepší přehlednost. Lepší spojení v kraji pak nabízí lidem z vesnice se lépe dostat k lékaři, do zaměstnání nebo lépe využít svůj volný čas.

Co bych doporučovala je více se věnovat budování parkovišť v blízkosti stanic a možnosti popř. nějakých slev pro ty, co na okraji města zaparkují své vozidlo a využijí IDS JMK. A v neposlední řadě bych se zaměřila na vybudování lepšího informačního systému, a to v podobě rozmístění většího množství informačních tabulí.

Hlavní nevýhody integrovaného dopravního systému pak oproti starému způsobu zabezpečování dopravní obslužnosti spatřuji především ve vyšším počtu přestupů a také delší době samotné přepravy.

I přes některé výhrady si myslím, že zavedení Integrovaného dopravního systému je velkým přínosem pro Jihomoravský kraj, který je třeba neustále zdokonalovat a rozšiřovat. V dnešní době je potřeba nabídnout cestujícím a dopravcům detailně vypracovaný jednotný systém, který bude sloužit k lepší orientaci, jakou bezesporu IDS JMK zajišťuje.

4. Problematika přesunu nádraží ve městě Brně

Další významná událost související s problematikou na území Jihomoravského kraje je přestavba železničního uzlu Brno (ŽUB) a související přesun hlavního nádraží z centra Brna. Abychom pochopili celou problematiku, nejdříve bych se zmínila něco o historii.

4.1 Historie železničního uzlu

Počátky historie železničního uzlu vznikají již od 19. století, kdy se stavěla železnice z Vídně do polské Bochnie. Tehdy se rozhodlo, že se postaví zároveň odbočka do Brna, protože Brno bylo považováno za předměstí Vídně. Postupně došlo k rozšiřování tratí do všech směrů: v roce 1851 na Prahu, v roce 1886 byla vybudována trať od Střelic, která byla ukončena na nově vytvořeném tzv. Dolním nádraží (dnes Brno–dolní nádraží), v roce 1869 na Přerov, v roce 1870 byla vybudována spojka mezi Dolním nádražím a hlavním nádražím pro možnost jízdy vlaků od Střelic, v roce 1885 trať od Tišnova a v letech 1883 až 1888 byla postavena tzv. vlárská trať se zaústěním do Dolního nádraží. V roce 1887 pak byla uvedena do provozu tzv. židenická spojka, odbočující z vlárské trati do Židenic. Umožňovala přímé jízdy z Dolního nádraží na Českou Třebovou. V roce 1890 byla dobudována tzv. Svitavská pobřežní dráha, která propojila tišnovskou trať s Dolním nádražím, v té době již pouze nákladním.²⁶

A pokud jde o samotné brněnské nádraží, tak spolu s rozhodnutím, že se zbuduje trať z Brna do České Třebové, patřilo i to, že bude potřeba nového nádraží. Společnost si proto postavila malou nádražní budovu až u ulice Křenové. V letech 1893 – 1897 si toto rozporuplné brněnské nádraží přestavovalo své technické zázemí nákladového a uhelného areálu, ale potřeba vyřešit nádraží osobní byla stále naléhavější.

V roce 1902 byla zahájena relativně velkolepá přestavba brněnského nádraží, jejíž základní rysy se dochovaly s většími či menšími úpravami dodnes. Výstavba nové nádražní budovy, kterou projektoval Josef Nebehosteny, byla dokončena v roce 1904. V letech 1939 – 1945 opět přemýšlelo nad nedokončeným a chaotickým brněnským uzlem. Blízká poloha nádraží vzhledem k historickému centru se začala považovat za výhodnou.

²⁶ Historie přestavby železničního uzlu Brno, *Radoslava Cicvářková*, Zpracováno na základě interních materiálů Ing. arch. Zdeňka Kubíčka, promované historičky Mileny Flodrové, Ing. arch. Jaroslava Josířka, Ing. Mojmíra Krejčířka, Ing. arch. Dušana Riedla a Mgr. Evy Gregorové.[online]. [cit.15.3.2011]. Dostupné z: <http://www.uur.cz/images/publikace/uur/2005/2005-02/05_uzel.pdf>

Problematikou rekonstrukce osobního nádraží se zabývalo v roce 1942 i ředitelství státních drah. Osobní nádraží umísťuje poblíž Křídlovické ulice a nákladní před řeku Svratku. Celkově však město toto řešení považovalo za nepřijatelné.

Nové společenské podmínky po listopadu 1989 vyvolaly velmi rychle diskusi o dalším rozvoji Brna a tedy i o novém územním plánu města. To automaticky znovu nastolilo otázku přestavby brněnského železničního uzlu, včetně polohy nádraží.

Následně byla na přelomu let 1992 a 1993 vyhlášena urbanistická soutěž, která prokázala možnosti rozvoje urbanistické struktury centrální oblasti města ve vazbě na zvolenou dopravní koncepci, především na koncepci přestavby železničního uzlu Brno.

V roce 1994 byl schválen zatím poslední Územní plán města s nádražím v „odsunuté poloze“, který přinesl i nové pojetí dopravy. Byly poprvé zvažovány trasy vysokorychlostních tratí. Jejich přivedení do města a zaústění do hlavního nádraží vyžaduje v každém případě přestavbu ŽUB. Tyto tratě by spojovali Prahu s Vídní s odbočkou do Ostravy (Varšavy) v Brně.

Usnesením č. 457 ze dne 6. května 2002 vláda České republiky souhlasila s přestavbou železničního uzlu Brno podle Územního plánu statutárního města Brna a dne 4. července 2002 byla uzavřena Smlouva o spolupráci a zajištění zdrojů financování na přestavbu železničního uzlu Brno podle jednotlivých etap. Smlouvu podepsali ministr dopravy a spojů, hejtman Jihomoravského kraje, primátor města Brna a ředitel Českých drah. Přestavba ŽUB se tak stává celoměstskou i krajskou prioritou.

Byla vypracována etapizace stavby do roku 2015.

4.2 Etapizace přestavby

Etapizace přestavby železničního uzlu Brno je navržena tak, aby prvních 5 etap plně nahradilo dnešní osobní nádraží s podstatně větší kvalitou pro provoz a cestující a byla

zaručena čistota a údržba osobních vlaků. Dále zahrnují tyto etapy úpravu trasy nákladního průtahu v prostoru nového osobního nádraží. Realizace prvních pěti etap zahrnuje tyto zásahy do železničního uzlu Brno:

- **1 etapa - výstavba první části odstavného nádraží**

Tato etapa předpokládá výstavbu první části odstavného nádraží jako zárodku pracoviště pro opravu, údržbu a čištění souprav osobních vlaků a zvýšení kultury cestování.

V této etapě se toto nové kolejiště napojí na stávající železniční stanici Brno hlavní nádraží. Jako první se realizuje sdružená hala elektrických jednotek a opravny osobních vozů, ve které bude na přechodnou dobu prováděno i čištění souprav osobních vozů s tím, že i nadále budou v provozu stávající pracoviště. Současně se vybuduje první svazek odstavných kolejí, na jehož okraji bude vybudována i hala fekálních kolejí. Provoz dnešního dolního nádraží, železničních stanic Brno Horní Heršpice a Brno hlavní nádraží jakož i nákladového průtahu není narušen. Je přerušena doprava na "střelické" nákladové koleji. Nákladní vlaky od Střelice budou do doby realizace třetí etapy vedeny přes Horní Heršpice a železniční stanici Brno hlavní nádraží.²⁷

- **2. etapa - výstavba první části osobního nádraží**

Obsahem této druhé etapy je vybudování první části nového osobního nádraží tak, aby stávající trasa nákladového průtahu, zejména v prostoru žst. Brno dolní nebyla narušena výstavbou a aby tento nákladový průtah byl neustále v provozu a při tom byla zaručena funkčnost nového osobního nádraží a kapacita plně nahrazovala dnešní hlavní nádraží.

Vybuduje se kolejiště se čtyřmi ostrovními nástupišti se sedmi průběžnými hranami o délkách 6 x 400m a 1 x 350m. Dále se u kusých kolejí A1 a A2 vybudují dvě jednostranná kusá nástupišť pro nástup a výstup do končících a začínajících osobních vlaků ve směru od jihu (Břeclav, Jihlava, Znojmo) a od severu (Česká Třebová, Havlíčkův Brod, Přerov, Trenčianská Teplá). Hlavním účelem kolejí A1, A2 však je služba autocouchetu (přeprava cestující + vlastní osobní automobil) města. Současně s mostní konstrukcí kolejiště a nástupišť se vybudují prostory výpravní budovy, přístupy pro cestující, provozní část

²⁷ Brno, *Průvodní zpráva*, [online].[cit 20.3.2011]. Dostupné z: <http://www2.brno.cz/index.php?nav02=89&nav01=88&nav03=6479&nav04=1503&nav05=2970&nav06=2984>

budovy ČD a napojení na dopravní infrastrukturu. Součástí této etapy je rovněž realizace tří nových souběžných traťových kolejí do "černovického" trianglu a z toho dvou dále do železniční stanice Brno Židenice. S touto úpravou souvisejí opěrné zdi v celé délce a mosty přes ulice Plotní, Dornych, říčku Ponávku, ulici Masnou, řeku Svitavu, ulice Charbulovu, Olomouckou, Nezamyslovu, Tábořskou, Jílkovu, Filipínského, Bubeníčkovu. Dále je součástí přepojení přerovské trati v prostoru Komárova po tělese "komárovské spojky", zapojení vlárské trati do železničního uzlu Brno do severního zhlaví nového osobního nádraží od "černovického" trianglu a výstavba jednoho svazku odstavných kolejí v odstavném nádraží. S uvedením této části osobního nádraží do provozu se během výstavby zruší stávající vlečkové napojení Výstaviště z žst. Brno - dolní a bude nahrazeno v nové trase s přemostěním řeky Svratky.²⁸

- **3. etapa - úprava trasy nákladního průtahu**

Třetí etapa výstavby železničního uzlu Brno představuje realizaci přesměrování vedení nákladového průtahu tak, aby uvolnil staveniště pro dobudování osobního nádraží v prostoru žst. Brno dolní nádraží a dobudování odstavného nádraží v následné etapě. Rekonstrukce nákladového průtahu bude provedena až do žst. Brno Židenice.

Budou nově napojeny dotčené vlečky. Při realizaci nového nákladového průtahu v definitivní poloze se vybuduje i nový most křížení střelické nákladové koleje přes břeclavskou trať. S touto úpravou opět souvisejí opěrné zdi v celé délce a také mosty přes ulice Plotní, Dornych, říčku Ponávku, ulici Masnou, řeku Svitavu, ulice Charbulovu, Olomouckou, Nezamyslovu, Tábořskou, Jílkovu, Filipínského, Bubeníčkovu. Součástí etapy je podjezd z ulice Košuličovy do areálu odstavného nádraží.²⁹

- **4. etapa - výstavba druhé části odstavného nádraží**

Čtvrtá etapa přestavby železničního uzlu Brno je koncipována tak, aby po jejím dokončení bylo dobudováno odstavné nádraží. Bude vybudována hala provozního ošetření souprav,

²⁸ Brno, *Průvodní zpráva*, [online].[cit 20.3.2011]. Dostupné z: <http://www2.brno.cz/index.php?nav02=89&nav01=88&nav03=6479&nav04=1503&nav05=2970&nav06=2984>

²⁹ Brno, *Průvodní zpráva*, [online].[cit 20.3.2011]. Dostupné z: <http://www2.brno.cz/index.php?nav02=89&nav01=88&nav03=6479&nav04=1503&nav05=2970&nav06=2984>

vjezdové a odjezdové kolejiště odstavného nádraží a vybudovány zbývající svazky odstavných stání. Rovněž tak se dobudují veškerá zařízení pro provozní ošetření lokomotiv. Kapacita nových kolejišť na odstavném nádraží dosáhne kapacity stávajících zařízení a bude možné opustit stávající provozy.³⁰

- **5. etapa - výstavba druhé části osobního nádraží**

V páté etapě výstavby železničního uzlu Brno bude dokončeno celé nové osobní nádraží. Dojde k doplnění mostní konstrukce mezi hotovou první částí osobního nádraží a novým tělesem nákladového průtahu a realizaci zbývajících dvou ostrovních nástupišť.

Doplní se návazná zařízení a propojení s MHD a autobusovým nádražím, rozšířena bude odbavovací hala pod mostní konstrukcí kolejiště osobního nádraží i parkovací plochy pod ní. Tímto skončí stavební ruch v jižním centru v souvislosti s přestavbou železničního uzlu. Po dokončení této etapy získá železniční uzel Brno dlouhodobě provozuschopný celek.

Závěrečným výhledovým souborem staveb **6. etapy** případně dalších bude vybudování těch zařízení a objektů železničního uzlu, které nejsou bezprostředně nutné pro co nejrychlejší nahrazení potřebných kolejí a provozů ČD. Jedná se o krátkodobé skupiny odstavných stání, areálu spěšnin a udržovacích jednotek dráhy. Dále jsou z původních pěti etap do vzdálenějších etap výstavby zařazeny ty úpravy železničního uzlu, které budou realizovány, až když nový provoz prokáže jejich nutnost.³¹

Pro lepší přehlednost jsem vytvořila souhrnnou tabulku č.2, ve které uvádím shrnutí návrhu etapizace přestavby ŽUB.

³⁰ Brno, *Průvodní zpráva*, [online].[cit 20.3.2011]. Dostupné z: <<http://www2.brno.cz/index.php?nav02=89&nav01=88&nav03=6479&nav04=1503&nav05=2970&nav06=2984>>

³¹ Brno, *Průvodní zpráva*, [online].[cit 20.3.2011]. Dostupné z: <<http://www2.brno.cz/index.php?nav02=89&nav01=88&nav03=6479&nav04=1503&nav05=2970&nav06=2984>>

Tab.č.2 Shrnutí návrhu etapizace přestavby ŽUB

Stavba		Etapa	
Číslo	Název	číslo	Název
1	Převedení osobní dopravy na nové nádraží	I.	První část odstavného nádraží
		II.	První část osobního nádraží
2	Úprava trasy nákladního průtahu	III.	Úprava trasy nákladního průtahu
3	Dokončení odstavného nádraží	IV.	Druhá část odstavného nádraží
4	Dokončení osobního nádraží	V.	Druhá část osobního nádraží

Zdroj: Vlastní práce

4.3 Současný stav železniční infrastruktury

Druhá polovina 20 století je charakteristická zejména rychlým tempem růstu dopravy. Současně s ním se v tomto období výrazně měnily i poměry na dopravním trhu spočívající v jeho zásadních strukturálních změnách a také v měnícím se celkovém kontextu. Tyto změny můžeme charakterizovat slovy S.Hanson ³², která hovoří jednak o fascinaci lidstva rychlostí a flexibilitou dopravy (což jsou skutečnosti, které nejlépe saturuje např. podle P.J.Mc Bridea silniční doprava, v důsledku čehož tento druh dopravy výrazně navyšoval

³² KVIZDA, Martin; POSPÍŠIL, Tomáš; SEIDENGLANZ, Daniel; TOMEŠ, Zdeněk. *Železniční doprava*, 2007, str. 61

své výkony na úkor svých konkurentů, avšak současně zdůrazňuje i rostoucí význam environmentálních aspektů.³³

V současné době železniční tratě a zařízení na území města jsou rozdělena územně na historickou trasu (Židenice - hlavní nádraží - Horní Heršpice), která slouží osobní dopravě a je téměř v havarijním stavu. Přestavba železničního uzlu Brno, která musí být v dohledné době realizována, je dlouhodobě odkládána z důvodu porovnávání dvou koncepcí - přestavby dnešního hlavního nádraží a výstavby nového osobního nádraží v prostoru "dolního nádraží". Tato nerozhodnost v řešení zásadní otázky vede k tomu, že se nic neděje ani s hlavním nádražím a ani s přípravou výstavby nového osobního nádraží a je základní příčinou retardace vývoje celého jihovýchodního segmentu města Brna.

Stavební zásah do železničního uzlu Brno pro zajištění komplexní modernizace I. koridoru je součástí dokumentu "Harmonogramu a finančního zajištění realizace návrhu rozvoje dopravních sítí v České republice do roku 2010" projednaného vládou ČR 14. února 2001. Přestavba železničního uzlu Brno je tedy nezbytná.³⁴

4.4 Problematika přesunu hlavního nádraží v Brně

Veškerá nynější osobní doprava v Brně je soustředěna do hlavního nádraží. S denním počtem 300 osobních vlaků a s obratem přes 10 milionů cestujících za rok je v současnosti jednou ze stanic s nejvyšším počtem odbavených cestujících v železniční síti České republiky.

Dnešní osobní nádraží umístěné v historickém jádru brání dalšímu rozšiřování a nesplňuje požadavky na moderní dopravní uzel. Přestupy na městskou hromadnou dopravu jsou sice

³³ KVIKZDA, Martin; POSPÍŠIL, Tomáš; SEIDENGLANZ, Daniel; TOMEŠ, Zdeněk. *Železniční doprava*, 2007, str. 61

³⁴ Brno, *Průvodní zpráva*, [online]. [cit 20.3.2011]. Dostupné z: <<http://www2.brno.cz/index.php?nav02=89&nav01=88&nav03=6479&nav04=1503&nav05=2970&nav06=2984>>

možné, horší je to s provázaností na autobusovou dopravu, ať již příměstskou provozovanou v rámci Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje nebo dálkovou.

Předpokládaný nárůst železniční dopravy jako páteřní dopravy v rámci integrovaného dopravního systému má průměrnou denní frekvenci 50 tisíc a špičkovou frekvenci až 70 tisíc osob za 24 hodin. Tento nápor nelze na dnešním hlavním nádraží již provozně zvládnout.

Proto byla v roce 2004 vyhlášena veřejná anonymní ideová urbanisticko-architektonická soutěž „Nové osobní nádraží v Brně.“ Porota, jíž předsedal architekt Josef Pleskot, vybrala ve dnech 2. a 3. prosince 2004 návrh vídeňských architektů Fellerera a Vendla z kanceláře Architekten Česka - Priesner, jež „vyniká značnou jednoduchostí a jasností demonstrující vhodnými architektonickými prostředky chápání objektu nádraží jako dopravního uzlu 21. stol., aniž by se však vzdával vyjádření jeho důležitosti prostřednictvím mostního objektu levitujícím kolmo nad lapidárním zastřešením nástupišť.“³⁵

4.5 Kritika a referendum

Magistrát města již desítky let prosazuje myšlenku nádraží v rámci nutné celkové rekonstrukce železničního uzlu přemístit na jiné místo, na jižní okraj centra a vybudovat zcela novou stanici s nástupišti o délce 400 m, která by zároveň sloužila jako dominantní prvek zcela nové části městského centra o rozloze asi 200 ha. Projektu se však dostává i nemalé kritiky. Ráda bych upozornila na články umístěných na webových stránkách Moderní Brno: www.modernibrno.cz.³⁶

³⁵ Europoint Brno, *Železniční uzel a jižní centrum*[online]. [Cit 14.4.2011]. Dostupné z: <<http://www.europointbrno.cz/index.php?nav01=6299&nav02=8067&nav03=8080>>

³⁶ Moderní Brno, *Železniční uzel Brno*, [online]. [cit 16.4.2011]. Dostupné z: <<http://www.modernibrno.cz/tema/ZUB/clanek.htm?clanek=465>>

Je mu vytýkáno zejména – oproti současnému stavu – horší pěší dostupnost z centra, nedostatečné napojení na IDS JMK a poukazuje se i na určité technické nedostatky. Proto bylo některými skupinami a jednotlivci navrženo několik alternativních variant modernizace či úpravy současného nádraží včetně řešení celého železničního uzlu. Spektrum těchto alternativních variant sahá od rekonstrukce stávajícího nádraží a jeho odlehčení zavedením vlakotramvají až k faktické novostavbě přibližně na stejném místě. Objevil se i kompromisní návrh městské rychlodráhy s ponecháním starého nádraží jen pro vlaky regionální dopravy, který byl však v říjnu 2009 odmítnut.

Po tomto rozhodnutí se zase intenzivněji uvažuje o dřívější výstavbě severojižního kolejového diametru. Na téma přesunu nádraží proběhlo ve městě Brně i referendum, které kvůli nízkému počtu hlasujících bylo neusnášeni schopné. V roce 2010 bylo z důvodu stabilizace rozpočtu a snížení rozpočtového schodku rozhodnuto o pozastavení veškerých aktivit s přesunem souvisejících.³⁷

Osud nádraží se stal jedním z hlavních témat volební kampaně v komunálních volbách 2006. Nechuť Brňanů k přesunu nádraží vynesla do radničních lavic Stranu zelených a hnutí Brno 2006 v čele s tehdejšími senátorem Jiřím Zlatuškou. Nový primátor Roman Onderka (ČSSD) objednal v Centru dopravního výzkumu novou studii. Experti zjistili, že původní projekt není výhodný.

4.6 Význam sledované koncepce přestavby

Rozvoj města je závislý na železniční dopravě a proto přetrvává zájem města o výstavbu nádraží v odsunuté poloze za současné přestavby železničního uzlu. Realizace záměru v souladu s přijatou koncepcí znamená pro rozvoj města Brna zejména možnost rozvoje

³⁷ Wikipedia, *Brno hlavní nádraží*, [online].[cit.15.4.2011]. Dostupné z: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Brno_hlavn%C3%AD_n%C3%A1dra%C5%BE%C3%AD#P.C5.99esun_n.C3.A1dra.C5.BE.C3.AD>

centrální zóny, uvolnění atraktivních stavebních ploch pro centrální funkce města, efektivní využívání extenzivně využívaných a ladem ležících pozemků, umožnění dobudovat městský dopravní systém (velký městský okruh, obslužný systém), zkvalitnění dopravní dostupnosti Brna a regionu.

- Pro železniční dopravu v Brně pak znamená zejména nové kapacitní osobní nádraží v technických parametrech umožňujících tvorbu integrovaného dopravního systému (IDS JMK), nekonfliktní zapojení vysokorychlostních tratí (VRT) a tím posílení úlohy města a regionu v Evropě, zjednodušení a redukci celého kolejového systému na území, zlepšení přestupních vazeb mezi železniční a autobusovou dopravou, zmenšení časových ztrát při průjezdu uzlem Brno.
- Pro železniční síť České republiky, vybudování kvalitního železničního uzlu jako součásti české a evropské železniční sítě, dokončení modernizace I. železničního koridoru bez zásahu do provozu na stávajícím brněnském osobním nádraží, zrychlení mezinárodní dopravy na I. železničním koridoru i ostatních tratích, snížení státních dotací do osobní železniční dopravy v důsledku zkvalitnění a zrychlení dopravy v železničním uzlu Brno.

4.7 Financování stavby, zabezpečení přípravy

Způsob financování stavby je navržen dle postupů obvyklých ve státech Evropské unie, kombinací více zdrojů.

Realizace stavby je závislá na spolupráci Statutárního města Brna, Českých drah s. o., České republiky prostřednictvím Ministerstva dopravy a spojů a Jihomoravského kraje. Tato spolupráce musí být specifikována smlouvou o spolupráci uzavřenou mezi dotčenými subjekty před zahájením prací na přípravě a realizaci projektu.

Finanční zdroje je reálné shromáždit opět při smluvně zajištěném spolupodílnictví

- Statutárního města Brna
- Jihomoravského kraje
- Státního fondu dopravní infrastruktury

další významné zdroje lze získat z:

- Využití zisku ze zhodnocených pozemků (přímé prodeje, nájmy, daňové výnosy ...)
- Strukturálních, ev. kohezních fondů EU
- Spoluúčasti soukromého kapitálu + úvěrů.

Celkově je potřeba na dlouhodobě provozuschopný soubor staveb přestavby železničního uzlu a výstavbu nového osobního nádraží jižně od ulice Opuštěné v Brně vynaložit částku 18 627,9 mil Kč, a to v průběhu 14-15 let. (Uvedená částka neobsahuje zatížení inflací.)

Poznámka:

Využití zisku z přímého prodeje pozemků je závislé na rozhodnutí o koncepci a na postupu etapizace výstavby.

4.8 Zhodnocení nutnosti přesunu

4.8.1 Výhody přesunu ŽUB

Ráda bych uvedla některé výhody, které spatřuji v souvislosti s přesunem ŽUB. Současná nádražní budova patří mezi reprezentační památkově chráněné objekty, její hodnotu sice dočasně snižují různé přístavky a neutěšený stav okolí budovy, ale bude-li tato památka vhodně využita, může se jistě stát ozdobou budoucího nově upraveného parkového segmentu "okružní třídy".

Pro Brno jako město vzdělání a nových technologií je důležitá také nabídka špičkových služeb a kvalita životního prostředí ve městě i jeho okolí. Proto vidím jako nezbytné využít jedinečné šance, a to vybudování vedle historického jádra v centrální zóně novou čtvrť, která bude splňovat nároky 21. století.

Brno by tak mohlo umožnit investorům vybudovat na dosud nevyužitém území za dnešním nádražím novou městskou čtvrť "nové město". Na jehož jižním okraji se právě plánuje vystavět nové hlavní nádraží. K novému hlavnímu nádraží by měla vést široká ulice, zhruba stejně dlouhá jako je Václavské náměstí v Praze, což vidím jako mimořádnou šanci právě pro zmíněné investory.

Další výhodu vidím v zajištění zbudování nových koridorů pro budoucí zaústění vysokorychlostních tratí do města.

Nesmím opomenout zdůraznit i fakt, že realizace tak velkého projektu jako je přestavba železničního uzlu spojená s výstavbou nového nádraží vyžaduje vedle důkladné přípravy, vytrvalosti také příznivé společenské a ekonomické podmínky. V současné době má Brno neopakovatelnou možnost využít pro realizaci projektu rekonstrukce železničního uzlu finanční příspěvek EU. Tato možnost je ale časově omezená, proto bychom měli co nejdříve najít společné řešení.

Projekt přestavby Železničního uzlu v Brně (ŽUB) a výstavby nádraží považuji za nezbytný pro udržitelný rozvoj města Brna. Jeho dostupnost vidím v podobě komfortního vlakového spojení s evropskými metropolemi. A s možností využití vysokorychlostních tratí. Brno má podle mého názoru šanci využít i své strategické polohy jako křižovatky významných evropských železničních koridorů.

4.8.2 Nevýhody přestavby ŽUB

Možná si někteří občané myslí, že může být dobré soužití nádraží s městem, já si to nemyslím, vidět při opuštění budovy hlavního nádraží řadu tramvajových nástupišť oddělených zábradlím znehodnocujícím veřejný prostor i vstup do historického jádra nevnímám jako moc reprezentativní.

Nádraží v těsné blízkosti historického jádra Brna vidím jako špatné řešení i když toto umístění mělo v minulosti užitečný důvod. Ještě bych ráda zmínila, že mluvíme-li o nádraží, je třeba si uvědomit, že pro kvalitu provozu nádraží je podstatná jeho technická část - nástupiště, odstavné koleje a rozsáhlé technické zázemí provozu, která je v dnešní době již zcela zastaralá. Jeho případná rekonstrukce by stála obrovské finanční náklady a nikdy by se nedosáhlo patřičného rozšíření tak, aby vyhovovalo budoucím nárokům.

Velkou nevýhodu spatřuji i v tom, že všechny další tratě musejí do tohoto "nádraží na terase" vystoupat pomocí dlouhých násypů, které dodnes protínají rovinaté území jižní části města. Právě tyto násypy jsou podle mého mínění onou bariérou, která komplikuje dopravní napojení, ale i pěší prostupnost rozsáhlého rozvojového území. Musím však uvést, že ani technickým problémům s terénním schodkem se nevyhne výstavba nového nádraží, jejíž realizace přeruší na několik let železniční provoz na hlavním nádraží.

Nejpalčivějším problémem současné doby, kterým je zapotřebí se zabývat spatřuji v malé ochotě podřídit se dílčím zájmům udržitelného rozvoje města Brna a podceňování významu systémových souvislostí. Považuji proto za nejdůležitější začít hledat obecnou shodu a veřejnou podporu pro dlouhodobé priority, programy, projekty a opatření Strategie pro Brno, která by měla sjednotit naše rozhádané město.

4.9 Vliv na životní prostředí

Každá přestavba s sebou nese i negativní vlivy na životní prostředí, abychom se jich co nejvíce vyvarovali, musíme dodržovat zákonem stanovené normy. Před každou stavbou musíme mít vypracován posudek o předpokladu působení těchto negativních vlivů.

Stejně tak byl vypracován posudek k přestavbě ŽUB, ve které je konstatováno, že všechny negativní vlivy spojené s výstavbou nijak nepřekročí povolené zákonné normy.³⁸ Jako nejvýznamnější negativní vlivy předpokládané při ovlivnění životního prostředí u přestavby ŽUB bych uvedla:

- Vlivy na dopravní infrastrukturu- jsou dány jednak změnami infrastruktury jako takové, jednak změnami podmínek jejich provozu. Drážní stavby jsou zaměřeny na celkovou modernizaci podmínek a provozu železniční dopravy. Na silniční komunikační síti města nedochází v důsledku přestavby železničního uzlu ke změnám, které by byly z dopravního hlediska významné. Vyřešení železniční otázky umožní nebo usnadní realizaci silničních staveb. Pokud jde o regionální a nadregionální hromadnou dopravu, přestavba železničního uzlu vyřeší přestupní vztahy mezi železniční a autobusovou dopravou na centrálních nádražích, spolu s přestupem na systém městské hromadné dopravy. Ve vztahu k cyklistické dopravě vznikají v území předpoklady pro její lepší využití. Pěší vztahy k cílům v území jsou zajištěny (přemístěním nádraží o cca 700 m se pro velkou část historického jádra pěší dostupnost zhoršuje, na druhé straně se zdroje a cíle pěší dopravy v nově vzniklé čtvrti dostanou do blízkosti nádraží). Vytvoření podmínek pro ostatní dopravu je z hlediska dopravní infrastruktury pozitivní. Přestavba železničního uzlu nabízí zlepšení pro dopravu v klidu.

³⁸ Europoint Brno, *Posudek o vlivu záměru na životní prostředí*. [online]. [cit. 25.4.2011]. Dostupné z: <<http://www.europointbrno.cz/index.php?nav01=6299&nav02=8067>>

- Znečišťování ovzduší - potenciálně významnější znečišťování ovzduší tuhými znečišťujícími látkami však připadá do úvahy v etapě výstavby, a to zejména s ohledem na sekundární prašnost. Emise tuhých znečišťujících látek závisí od řady parametrů a obecně lze konstatovat, že výpočtové modely mají svá omezení v přesnosti výpočtu. Ve vztahu k posuzovanému záměru je však podstatnější skutečnost, že v dané etapě přípravy záměru nejsou u jednotlivých staveb příslušných souborů staveb zpracovány plány organizace výstavby a predikce emisí tuhých znečišťujících látek za tohoto stavu a tím i následný výpočet imisní situace by proto byl v dané etapě spekulativní a z praktického hlediska málo vypovídající. Z tohoto pohledu je proto podle názoru zpracovatele posudku praktičtější stanovit podmínky k omezování emisí těchto látek v etapě výstavby a v průběhu výstavby plnění příslušných podmínek vyžadovat a kontrolovat (reálná velikost emisí tuhých znečišťujících látek bude kromě jiného záviset zejména na velikosti „aktivní plochy“ jako zdroje prašnosti a vlhkosti materiálu a může proto být významně ovlivněna zejména minimalizováním „aktivních ploch“ a skrácením nejvíce exponovaných ploch při nepříznivých klimatických podmínkách, zejména v době velkého sucha).
- Hluk při provozu - u drážních staveb bude hlavním zdrojem hluku zejména jízda vlaků, provoz nádrží a provoz na seřadovacích kolejích včetně provozu rozhlasových a výstražných zařízení. Plánovaný koridor však bude veden v území nového nádraží dál od obytné zástavby než současný nákladní průtah. Změnou organizace železniční dopravy v dotčeném území dojde rovněž ke změně hlukové situace. Nejvýznamnější nárůst hluku lze očekávat v blízkosti rozšířeného koridoru, nejvíce při přechodu ulic Plotní a Dorných relativně blízko hlukově chráněné obytné zástavby. V prostoru rušených tratí lze naopak předpokládat výrazné snížení hlučnosti (jde především o úsek mezi současným hlavním nádražím a stanicí Židenice, zejména v prostoru čtvrti Zábrdovice lze očekávat výrazné zlepšení hlukové situace).
- Vlivy na krajinu - jedná se o území, které je dlouhodobě přetvářeno člověkem, s vysokou intenzitou zastavění, vybudovanou dopravní a technickou infrastrukturou a předpokládá se pokračující urbanizace. Realizace záměru

probíhá uvnitř vymezeného mezotypu urbanizované krajiny, nedojde k „nepatřičným“ zásahům do mezotypů sousedních, dopady urbanizačních záměrů v urbánní krajině lze hodnotit jako odpovídající krajinnému typu. Realizace záměru umožní rozvoj urbanizace, současně dojde k redukci nyní obtížně využitelných ploch, dojde k „uklizení“ území.

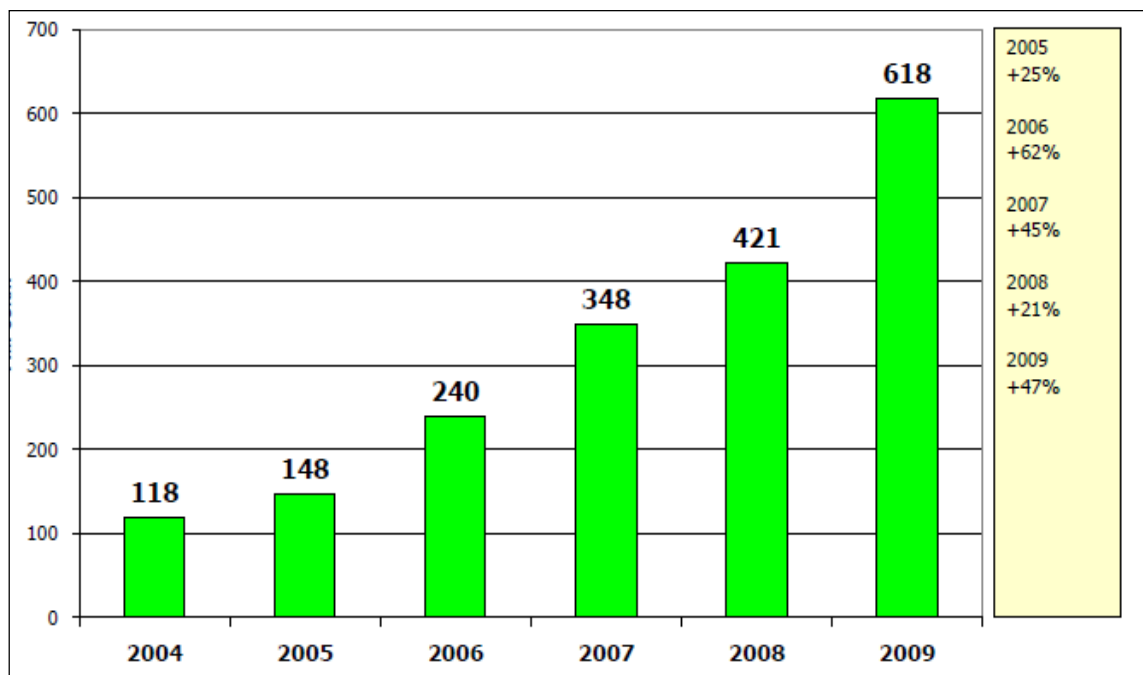
S ohledem na charakter posuzovaného záměru, byla zvýšená pozornost správně věnována zejména vlivům na veřejné zdraví souvisejícím s vyvolanou dopravou, a to jak z hlediska hlukové zátěže, tak i z hlediska znečištění ovzduší. Je nutné podotknout, že významná část ploch zemědělského půdního fondu s výjimkou zahrad není vzhledem k současnému stavu území (znečištění, plochy pro dopravu, průmyslové zóny) zemědělsky využívána, leží ladem a hyzdí okolí.

5. Spokojenost cestujících s IDS JMK

K dopravě neodmyslitelně patří i přeprava cestujících. Naší snahou by mělo být nabídnout cestujícím takové služby, které by co nejvíce uspokojovaly jejich potřeby. Věnovat cestujícím pozornost, neustále zlepšovat naše služby, dostatečně informovat o připravovaných novinkách, změnách v jízdních řádech. Měli bychom se zabývat každým novým podnětem, který by vedl ke zlepšení těchto námi poskytovaných služeb. V případě stížností bychom měli operativně reagovat a snažit se v co nejkratší době o jejich nápravu. Naším prvořadým úkolem by mělo být dosažení maximální spokojenosti cestujících tak, aby i nadále rádi využívali služeb k přepravě, jakou nabízí IDS JMK.

Pro názornost uvádím v grafu č. 1 vzrůstající počet přepravovaných osob IDS JMK, kterou uvádí ve své výroční zprávě společnost Kordis s.r.o.

Graf č.1: Počet přepravovaných osob v Jihomoravském regionu

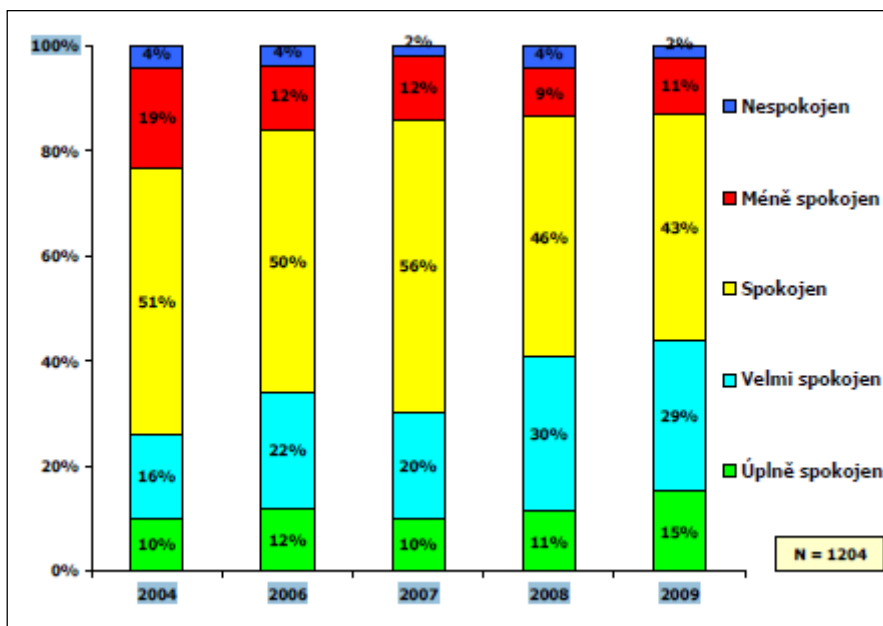


Zdroj: Ročenka KORDIS, *Výroční zpráva*, duben 2010

Společnost Kordis s.r.o. zajišťuje každoročně marketingové průzkumy zjišťující názory a postoje cestujících k IDS JMK. Výsledky výzkumů pro IDS JMK vyznívají pozitivně, obecnou spokojenost se službami vyjádřilo 87 % cestujících.

V následujícím grafu č.2 pak uvádím spokojenost cestujících využívajících IDS JMK, jak ji uvádí společnost Kordis, s.r.o.

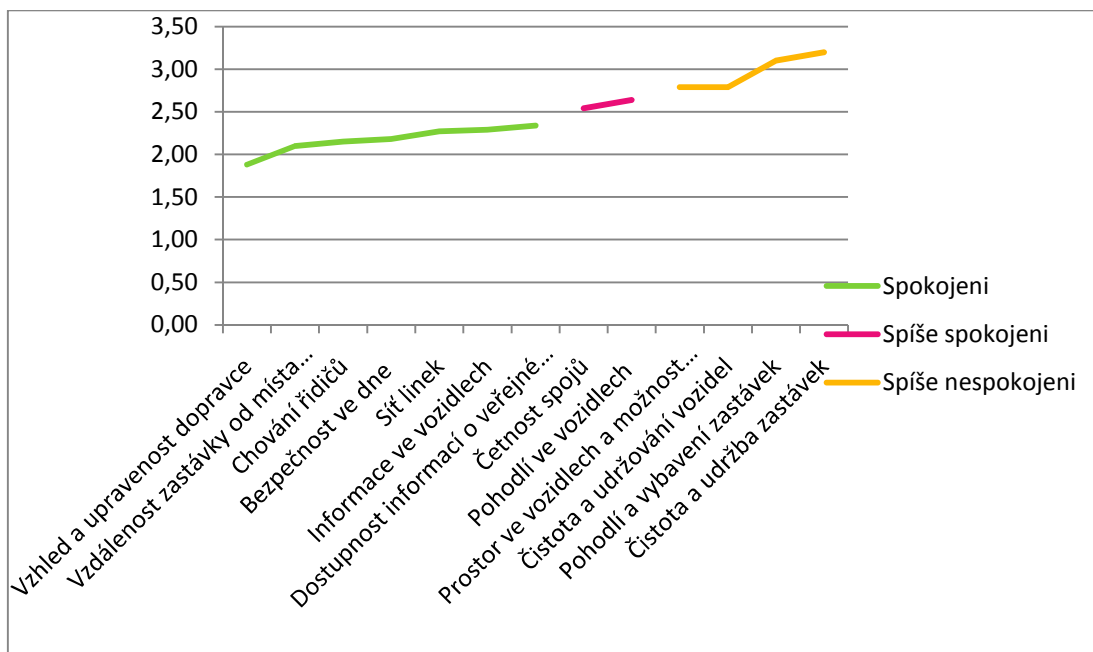
Graf č.2: Spokojenost cestujících s IDS JMK, známkováno jako ve škole



Zdroj: Ročenka KORDIS, *Výroční zpráva*, duben 2010

Dále pro názornost přikládám i graf č.3 ve kterém je zobrazena spokojenost cestujících s jednotlivými aspekty provozu zajišťovaného IDS JMK, jak ji opět uvádí ve své výroční zprávě společnost Kordis s.r.o.

Graf č.3: Spokojenosti cestujících s jednotlivými aspekty provozu IDS JMK



Zdroj: Ročenka KORDIS, *Výroční zpráva*, duben 2010, vlastní úprava

Nejhůře je v tomto grafu hodnocena čistota a údržba zastávek, pohodlí a vybavení zastávek, snaha IDS JMK o zlepšení služeb, čistota a udržovanost vozidel.

Nejlepší hodnocení obdržel vzhled a upravenost zaměstnanců dopravců, vzdálenost zastávky od místa bydliště, chování řidičů a bezpečnost ve dne. Proti roku 2008 (i letům předcházejícím) se pořadí nejhůře a nejlépe hodnocených složek služby výrazně nezměnilo. Nově se zařadilo mezi pět nejlépe vnímaných aspektů pouze chování řidičů. U nejpozitivněji vnímaných složek dopravní služby dosáhlo jejich hodnocení nižších hodnot než v předcházejících letech.³⁹

Já bych se ve své bakalářské práci ráda blíže zaměřila na skupinu cestujících starších a postižených spoluobčanů.

³⁹ Ročenka KORDIS, *Výroční zpráva*, duben 2010

5.1 Počet důchodců v Jihomoravském kraji

V prosinci roku 2009 v Jihomoravském kraji pobíralo některý z důchodů (tzn. starobních, invalidních, vdovských, vdoveckých a sirotčích) téměř 317 tisíc osob a jejich počet se proti roku 2000 zvýšil o více než 22 tisíc. V roce 2000 připadlo na 1 000 obyvatel Jihomoravského kraje 258 osob pobírajících nějaký důchod, v roce 2009 to bylo již 275 osob s důchodem na 1 000 obyvatel. Z celkového počtu příjemců důchodů v roce 2009 tvořili více než polovinu (54,0 %) starobní důchodci (v roce 2000 to bylo 51,4 %).⁴⁰

Stárnutí populace a snižování podílu dětské složky ve věkovém složení obyvatelstva je průvodním jevem populačního vývoje posledních let v celé naší společnosti. V Jihomoravském kraji na konci roku 2009 tvořila dětská složka (osoby ve věku 0 až 14 let) 13,9 % obyvatel, obyvatelstvo v produktivním věku (15 až 64 let) tvořilo 70,2 % celku a obyvatelstvo v poproduktivním věku (65 a více let) 15,9 % z celkového počtu (v roce 1991 podíl dětí tvořil 20,6 %, podíl ekonomicky aktivních 66,0 % a v poproduktivním věku bylo 13,4% obyvatel).⁴¹

Tab.č.3: Stav důchodců v Jihomoravském kraji (v prosinci)

Zdroj: MPSV										
	2000	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Rozdíl 2009- 2000	Index 2009/ 2000
Příjemci důchodů celkem	294 673	297 384	301 175	302 930	307 006	309 976	313 210	316 736	22 063	107,5
v tom pobírající důchody:										
starobní plné	151 427	152 051	155 365	157 107	160 604	163 530	166 988	171 120	19 693	113,0
starobní poměrné	1 122	780	691	617	528	465	405	339	-783	30,2
invalidní plné	38 281	37 705	37 906	37 813	37 296	36 556	35 722	34 992	-3 289	91,4
invalidní částečné	19 657	22 986	23 787	24 660	26 141	27 470	28 588	29 263	9 606	148,9
vdovské (vč. kombinovaných)	69 585	68 455	68 038	67 418	67 146	66 665	66 323	65 917	-3 668	94,7
vdovecké (vč. kombinovaných)	8 699	9 458	9 637	9 745	9 839	9 966	10 050	10 171	1 472	116,9
sirotčí	5 902	5 949	5 751	5 570	5 452	5 324	5 134	4 934	-968	83,6

Zdroj: Ministerstvo práce a sociálních věcí

⁴⁰ Český statistický úřad, [online]. [cit. 16.4.2011], Dostupné z:

<[http://www.brno.czso.cz/xb/redakce.nsf/i/zakladni_tendence_vyvoje_jihomoravskeho_kraje_v_roce_2009/\\$File/zakladni%20tendence%20JmK%202009.pdf](http://www.brno.czso.cz/xb/redakce.nsf/i/zakladni_tendence_vyvoje_jihomoravskeho_kraje_v_roce_2009/$File/zakladni%20tendence%20JmK%202009.pdf)>

⁴¹ Český statistický úřad, [online]. [cit. 16.4.2011], Dostupné z:

<[http://www.brno.czso.cz/xb/redakce.nsf/i/zakladni_tendence_vyvoje_jihomoravskeho_kraje_v_roce_2009/\\$File/zakladni%20tendence%20JmK%202009.pdf](http://www.brno.czso.cz/xb/redakce.nsf/i/zakladni_tendence_vyvoje_jihomoravskeho_kraje_v_roce_2009/$File/zakladni%20tendence%20JmK%202009.pdf)>

5.2. Předmět výzkumu

Ve své práci jsem využila výsledků kvantitativního výzkumu společnosti Kordis s.r.o., jehož výsledky odpovídají spokojenosti různých aspektů spojených s dopravou IDS JMK, a to za všechny cestující (mladí, staří, ženy, muži). Já bych se však ve své práci zaměřila na konkrétní segment cestujících, a to na starší a postižené občany, protože se domnívám, že této skupině obyvatel se stále věnuje malá pozornost.

5.3. Postup výzkumu

5.3.1 Pozorování

Než jsem přistoupila k vlastnímu výzkumu, pozorovala jsem chování cestujících na zastávkách, při vstupování a vystupování do dopravních prostředků a při jednání s řidiči. Zaměřila jsem se právě na skupinu starších a postižených spoluobčanů. Svým pozorováním jsem dospěla k názoru, že v této „uspěchané době“ to nemají vůbec jednoduché. Jsou pomalí, neví si rady a dokonce bych se nebála říci, že mnohým z nás i překáží. Měli bychom si však uvědomit, že každý z nás jednou bude starý a proto bychom se měli tuto skupinu naučit lépe chápat a tolerovat.

Následně jsem si vytvořila záznamový arch s deseti otázkami, které byly společné pro oba cílové segmenty. Osobním šetřením jsem zjišťovala v období od 1.1.2011 do 28.2.2011 na vzorku dotázaných, jak hodnotí spokojenost s IDS JMK. Oslovila jsem celkem 100 respondentů využívajících IDS JMK, z toho 50 bylo postižených spoluobčanů, a to s těžkým postižením a stejný počet bylo starších občanů (věk v rozmezí 65-80 let). Ani u jedné skupiny dotázaných respondentů jsem nerozlišovala pohlaví. Z vyhodnocených odpovědí jsem pak vytvořila tabulky a grafy, které mi pomohly k porovnání spokojenosti a nespokojenosti.

5.2. Vlastní šetření

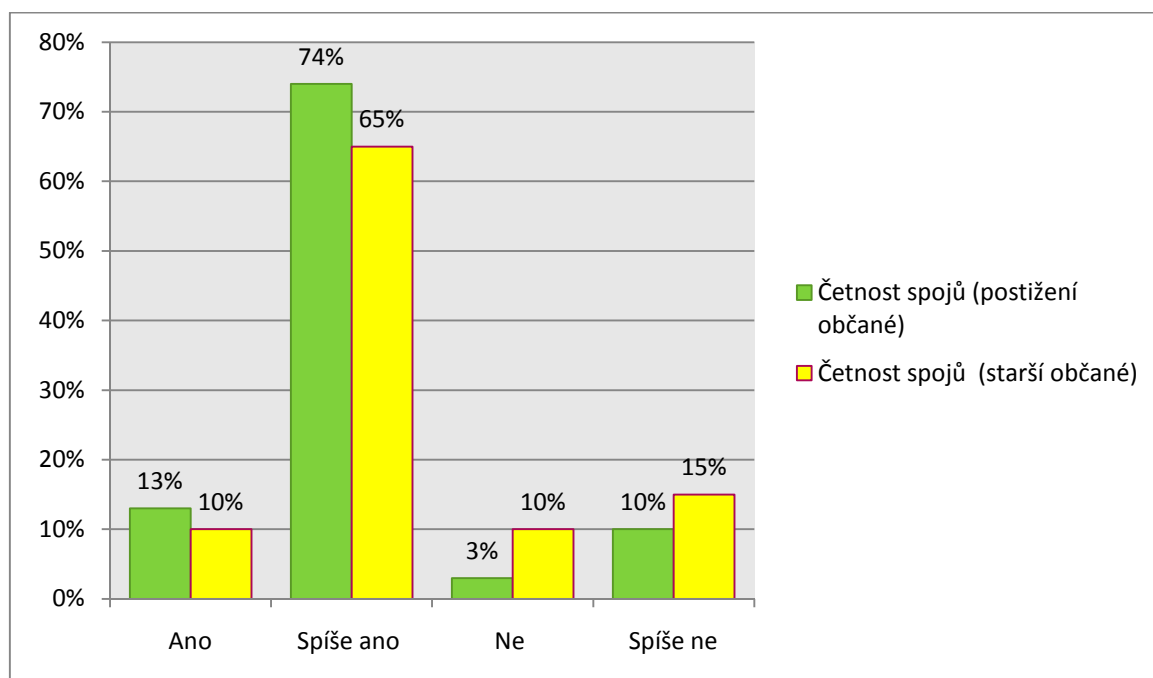
Otázka č.1 – v první otázce mne zajímalo, jak respondenti hodnotí četnost spojů. Obě skupiny hodnotí z větší části, že jsou spíše spokojeni. Jsou to postižení občané, kteří až 74% hodnotí, že jsou s frekvencí spojů spokojeni.

Tab.č.4: Četnost spojů

Varianty odpovědí	Ano	Spíše ano	Ne	Spíše ne	Celkem
Četnost spojů (postižení občané)	13%	74%	3%	10%	100%
Četnost spojů (starší občané)	10%	65%	10%	15%	100%

Zdroj: Vlastní práce

Graf č.4: Četnost spojů



Zdroj: Vlastní práce

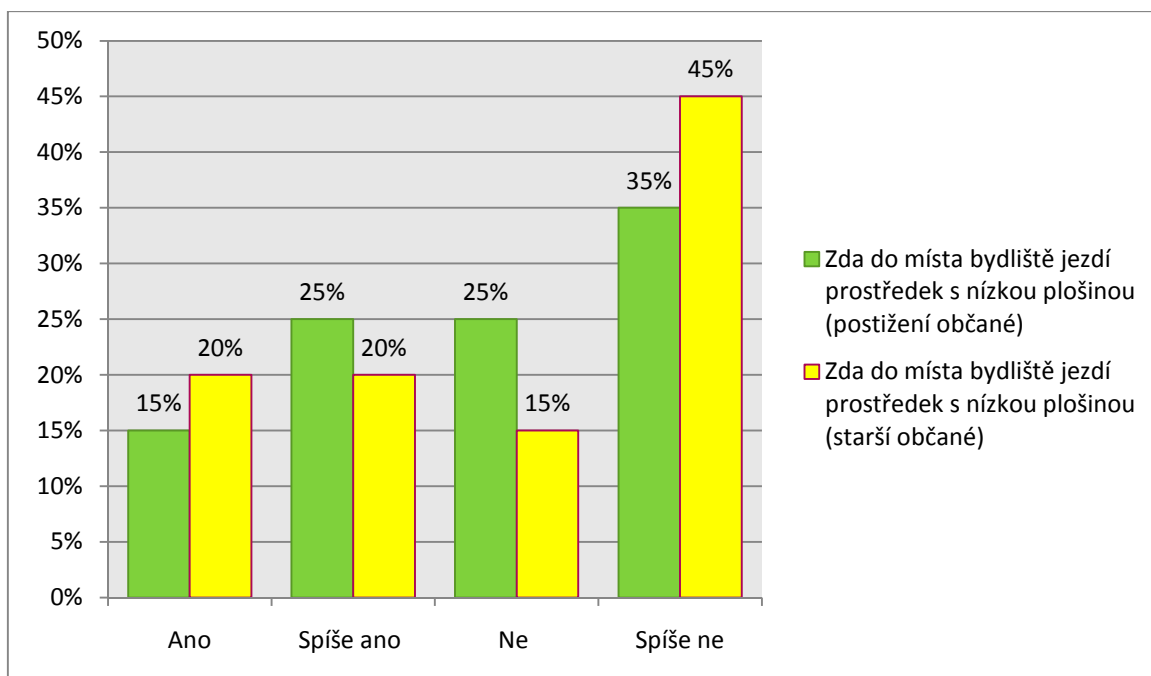
Otázka č.2 - ve druhé otázce mne zajímalo, zda do místa bydliště respondentů jezdí spoj s nízkou plošinou. Zde obě skupiny respondentů uvádějí, že spíše ne, více jsou nespokojeni starší občané, a to 45%. Zavedení více těchto spojů by jistě bylo pro obě tyto skupiny velkým přínosem.

Tab.č.5: Zda do místa bydliště jezdí spoj s nízkou plošinou

Varianty odpovědí	Ano	Spíše ano	Ne	Spíše ne	Celkem
Zda do místa bydliště jezdí spoj s nízkou plošinou (postižení občané)	15%	25%	25%	35%	100%
Zda do místa bydliště jezdí spoj s nízkou plošinou (starší občané)	20%	20%	15%	45%	100%

Zdroj: Vlastní práce

Graf č.5: Zda do místa bydliště jezdí spoj s nízkou plošinou



Zdroj: Vlastní práce

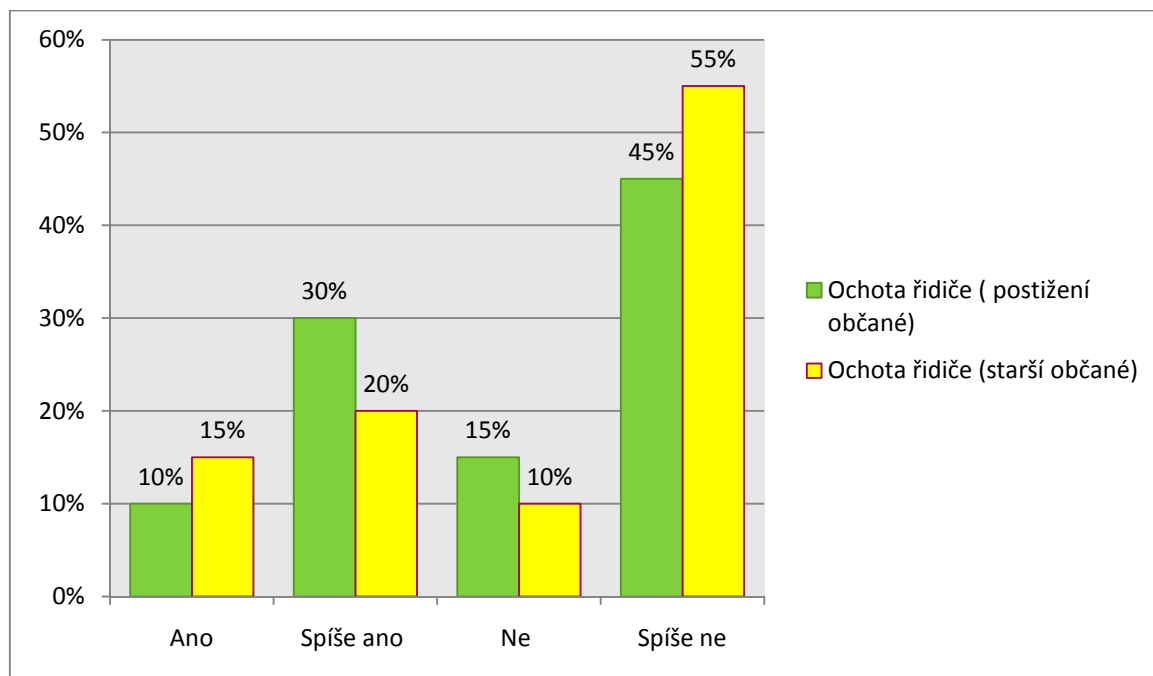
Otázka č.3 - ve třetí otázce mne zajímalo, jak jsou dotazovaní respondenti spokojeni s ochotou řidičů. Z výsledků tabulky vyplývá, že postižení občané vnímají ochotu lépe než starší občané. Nejsou však spokojeni, což vyplývá z odpovědí starších občanů spíše ne, až 55%.

Tab.č. 6: Ochota řidiče pomoci

Varianty odpovědí	Ano	Spíše ano	Ne	Spíše ne	Celkem
Ochota řidiče pomoci (postižení občané)	10%	30%	15%	45%	100%
Ochota řidiče pomoci (starší občané)	15%	20%	10%	55%	100%

Zdroj: Vlastní práce

Graf č.6: Ochota řidiče pomoci



Zdroj: Vlastní práce

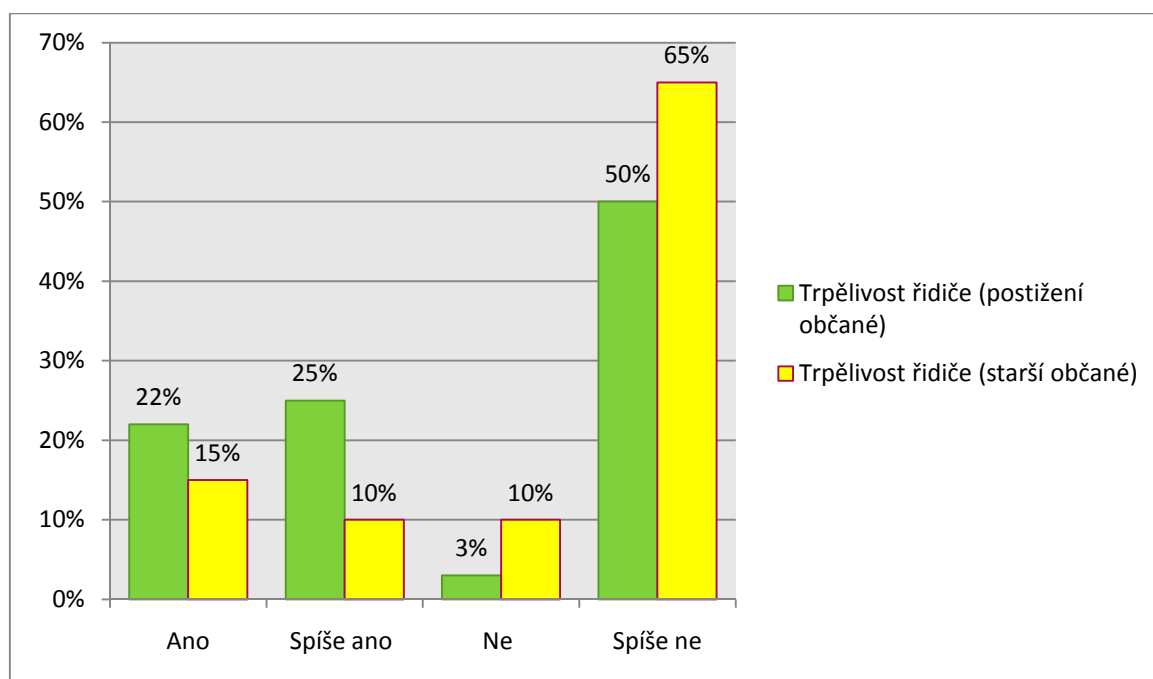
Otázka č.4 - ve čtvrté otázce jsem se dotazovala na spokojenost respondentů s trpělivostí řidičů, např. při nastupování a vystupování. Na tuto otázku odpovídají obě skupiny téměř shodně, spíše ne a to až 65% u starších občanů.

Tab.č. 7: Trpělivost řidičů

Varianty odpovědí	Ano	Spíše ano	Ne	Spíše ne	Celkem
Trpělivost řidiče (postižení občané)	22%	25%	3%	50%	100%
Trpělivost řidiče (starší občané)	15%	10%	10%	65%	100%

Zdroj: vlastní práce

Graf č. 7: Trpělivost řidičů



Zdroj: Vlastní práce

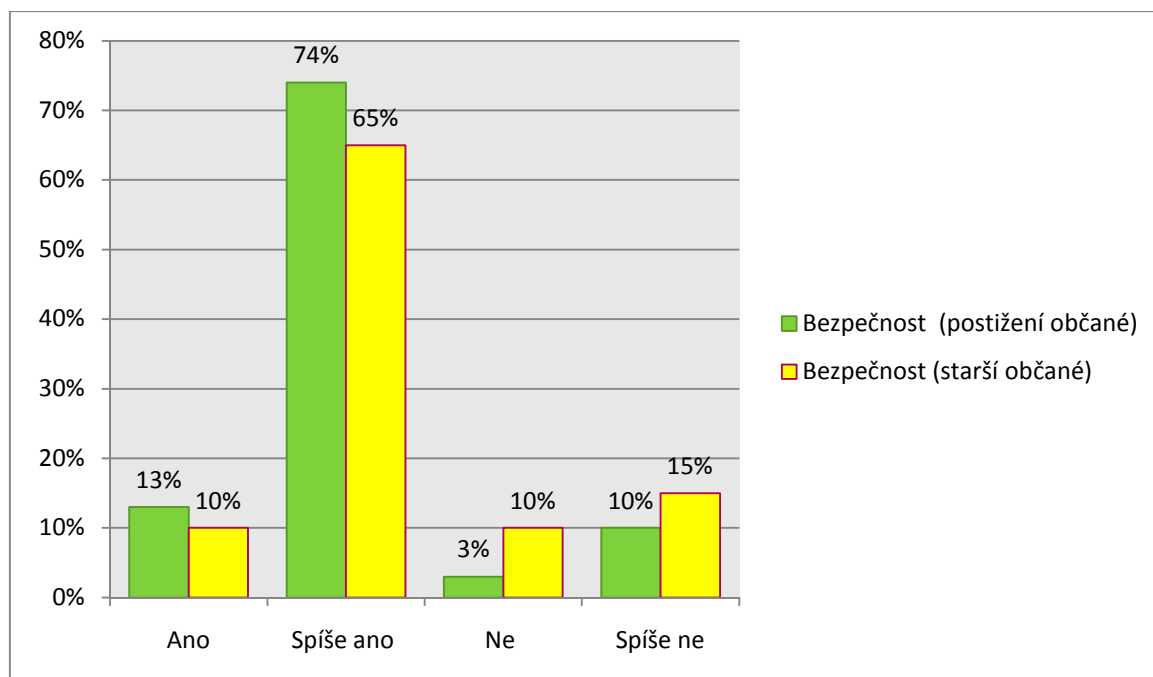
Otázka č. 5 - v páté otázce mne zajímalo, jak dotazovaní respondenti hodnotí bezpečnost v dopravním prostředku. Zde obě dotazované skupiny téměř shodně odpovídají, že spíše ano, a to až 74% u postižených občanů.

Tab.č. 8: Bezpečnost dopravního prostředku

Varianty odpovědí	Ano	Spíše ano	Ne	Spíše ne	Celkem
Bezpečnost (postižení občané)	13%	74%	3%	10%	100%
Bezpečnost (starší občané)	10%	65%	10%	15%	100%

Zdroj: Vlastní práce

Graf č. 8: Bezpečnost dopravního prostředku



Zdroj: Vlastní práce

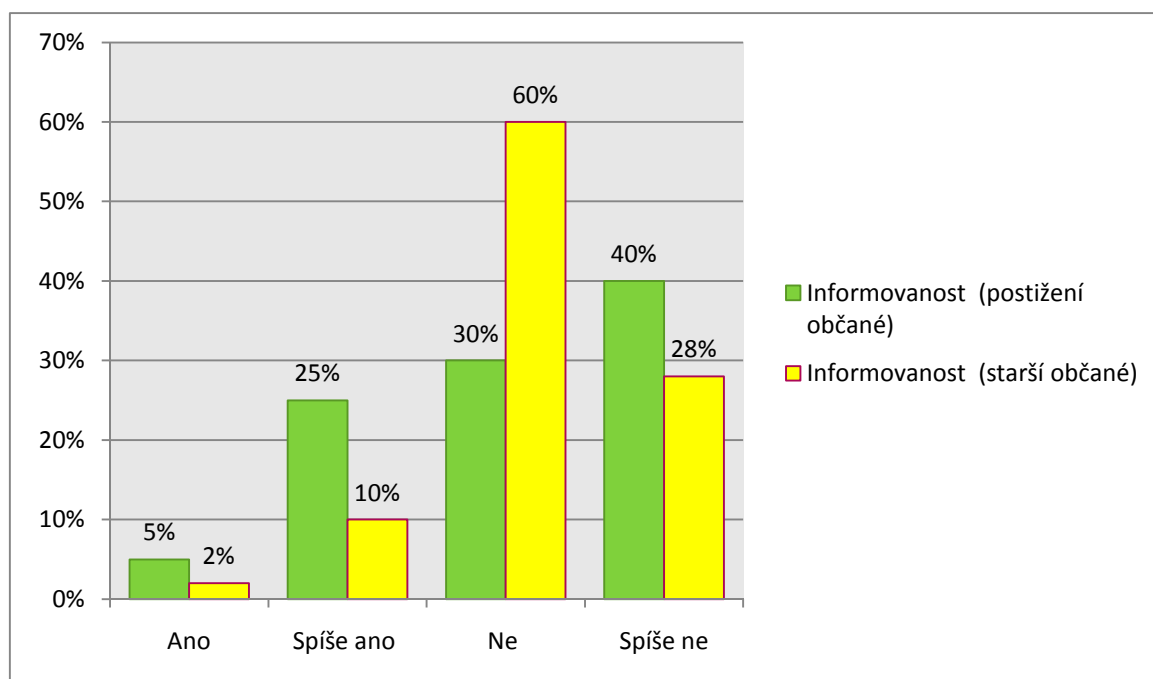
Otázka č. 6 – v šesté otázce jsem se dotazovala, zda respondenti navštěvují webové stránky společností zajišťujících dopravu k získání informací ohledně spojů a novinek. Zde opět převládají odpovědi, spíše ne 40% u postižených občanů u starších občanů převládají odpovědi ne, a to až v 60%. Z výsledků je patrné, že hlavně starší občané, tyto služby skoro nevyužívají, většina jich uvádí, že nemá k dispozici internet, nebo nevědí jak s ním zacházet.

Tab.č. 9: Informovanost (návštěva webových stránek)

Varianty odpovědí	Ano	Spíše ano	Ne	Spíše ne	Celkem
Informovanost (postižení občané)	5%	25%	30%	40%	100%
Informovanost (starší občané)	2%	10%	60%	28%	100%

Zdroj: Vlastní práce

Graf č. 9: Informovanost (návštěva webových stránek)



Zdroj: Vlastní práce

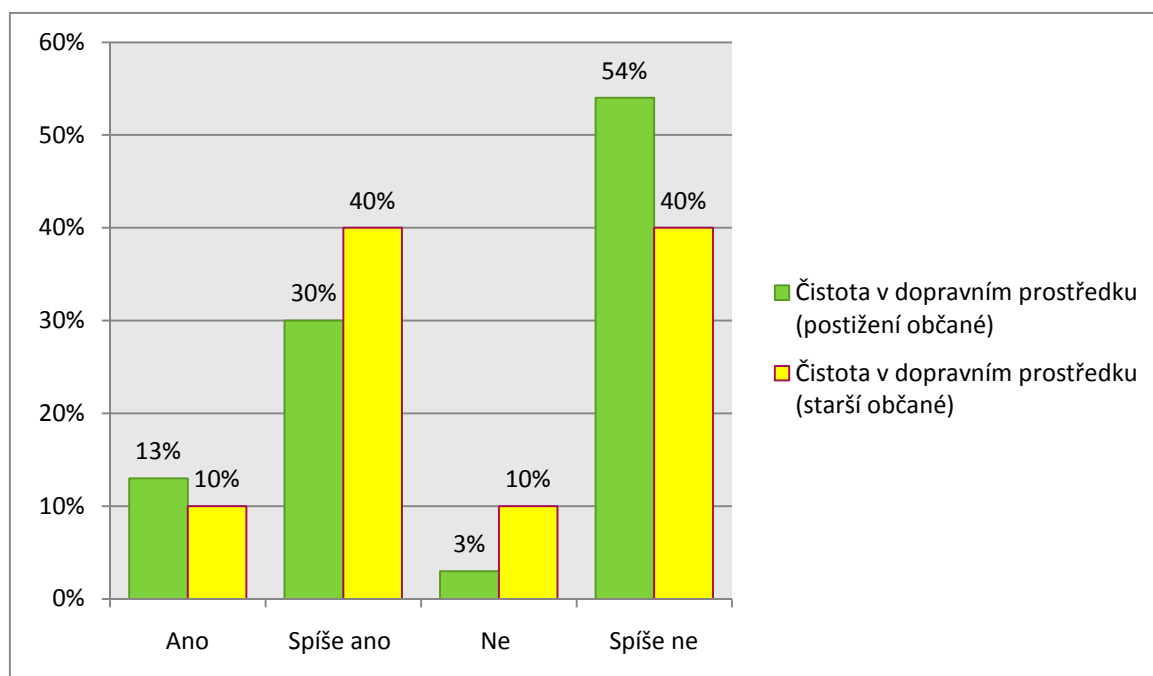
Otázka č.7 - v sedmé otázce jsem se dotazovala na to, zda jsou respondenti spokojeni s čistotou v dopravních prostředcích. Zde vidíme, že postižení občané tuto čistotu hodnotí ve svých odpovědích spíše ne, a to až 54%. U starších občanů také převládají ve 40% odpovědi spíše ne a dokonce v 10% tuto čistotu hodnotí nespokojeností. Doporučovala bych se více na tento problém zaměřit.

Tab.č.10: Spokojenost s čistotou v dopravních prostředcích

Varianty odpovědí	Ano	Spíše ano	Ne	Spíše ne	Celkem
Čistota v dopravním prostředku (postižení občané)	13%	30%	3%	54%	100%
Čistota v dopravním prostředku (starší občané)	10%	40%	10%	40%	100%

Zdroj: Vlastní práce

Graf č.10: Spokojenost s čistotou v dopravních prostředcích



Zdroj: Vlastní práce

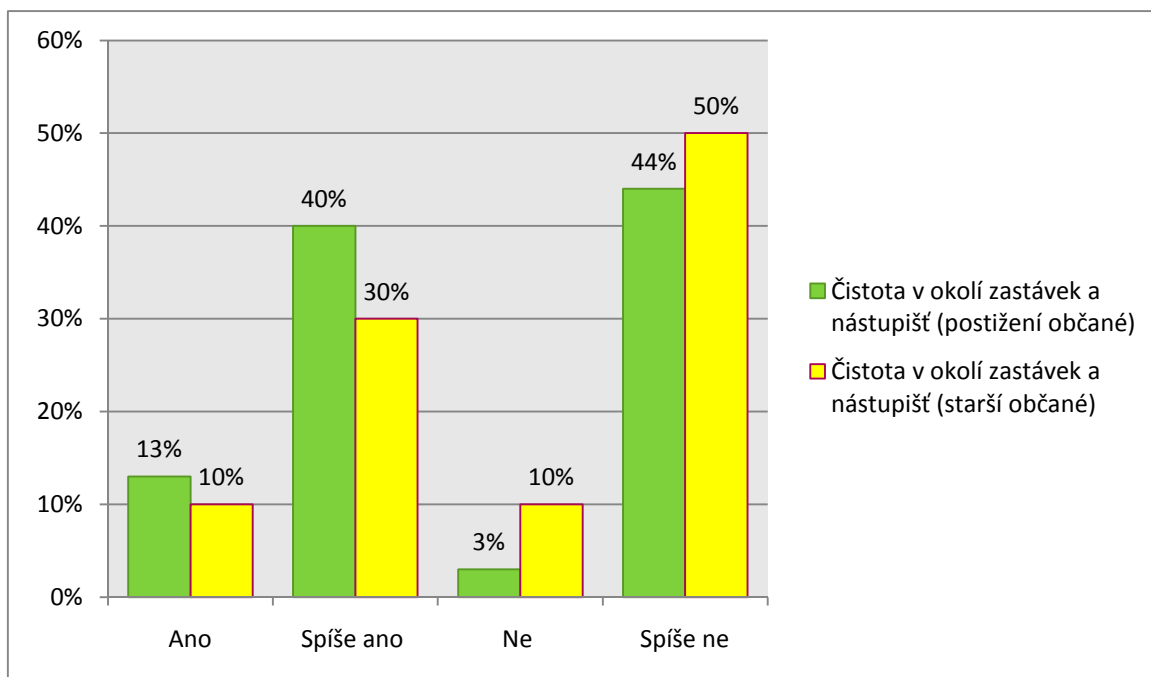
Otázka č.8 - v osmé otázce jsem se dotazovala respondentů, jak jsou spokojeni s čistotou v okolí zastávek a nástupišť. Obě dotazové skupiny respondentů uvádějí, že spíše ne, a to opět až 50%, vyplývajících z odpovědí starších občanů. Je tedy na místě se více čistotě věnovat.

Tab.č.11: Čistota v okolí zastávek a nástupišť

Varianty odpovědí	Ano	Spíše ano	Ne	Spíše ne	Celkem
Čistota v okolí zastávek a nástupišť (postižení občané)	13%	40%	3%	44%	100%
Čistota v okolí zastávek a nástupišť (starší občané)	10%	30%	10%	50%	100%

Zdroj: Vlastní práce

Graf č.11: Čistota v okolí zastávek a nástupišť



Zdroj: Vlastní práce

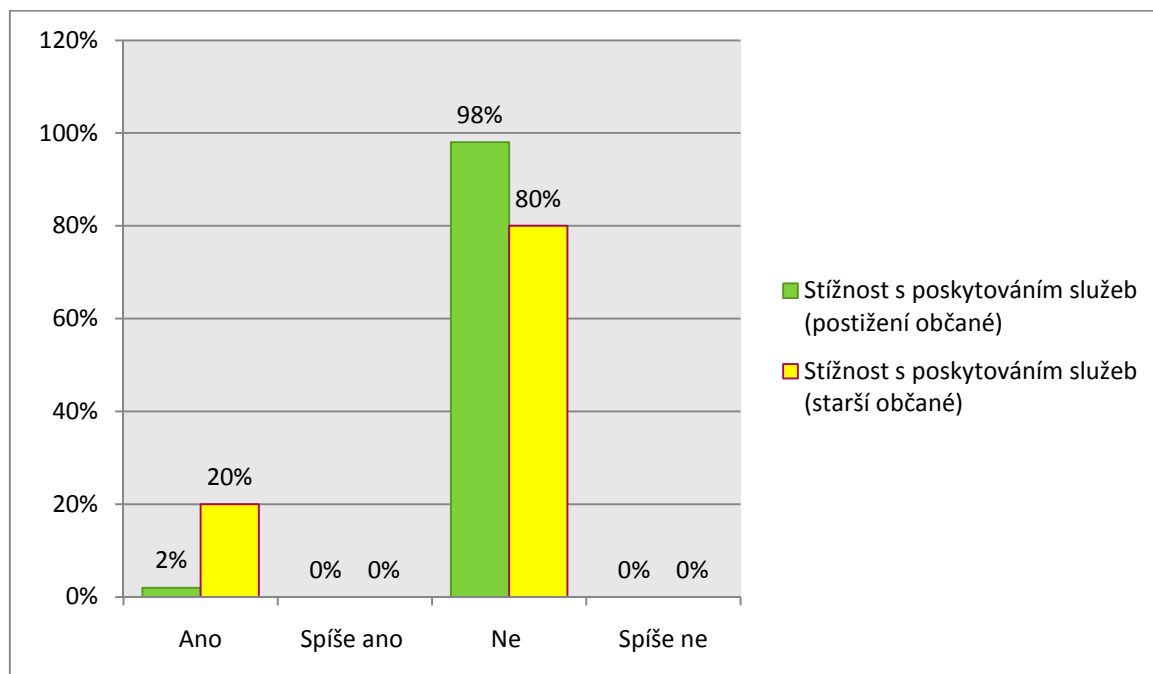
Otázka č.9 - v deváté otázce mne zajímalo, zda si někdo z respondentů stěžoval na služby spojené s dopravou provozovanou IDS JMK a jaké jsou jejich poznatky. Zde jsem byla překvapena, že stížností využívají zejména starší občané, a to 20%.

Tab.č.12: Stížnosti

Variety odpovědí	Ano	Spíše ano	Ne	Spíše ne	Celkem
Stížnost s poskytováním služeb (postižení občané)	2%	0%	98%	0%	100%
Stížnost s poskytováním služeb (starší občané)	20%	0%	80%	0%	100%

Zdroj: Vlastní práce

Graf č. 12: Stížnosti



Zdroj: Vlastní práce

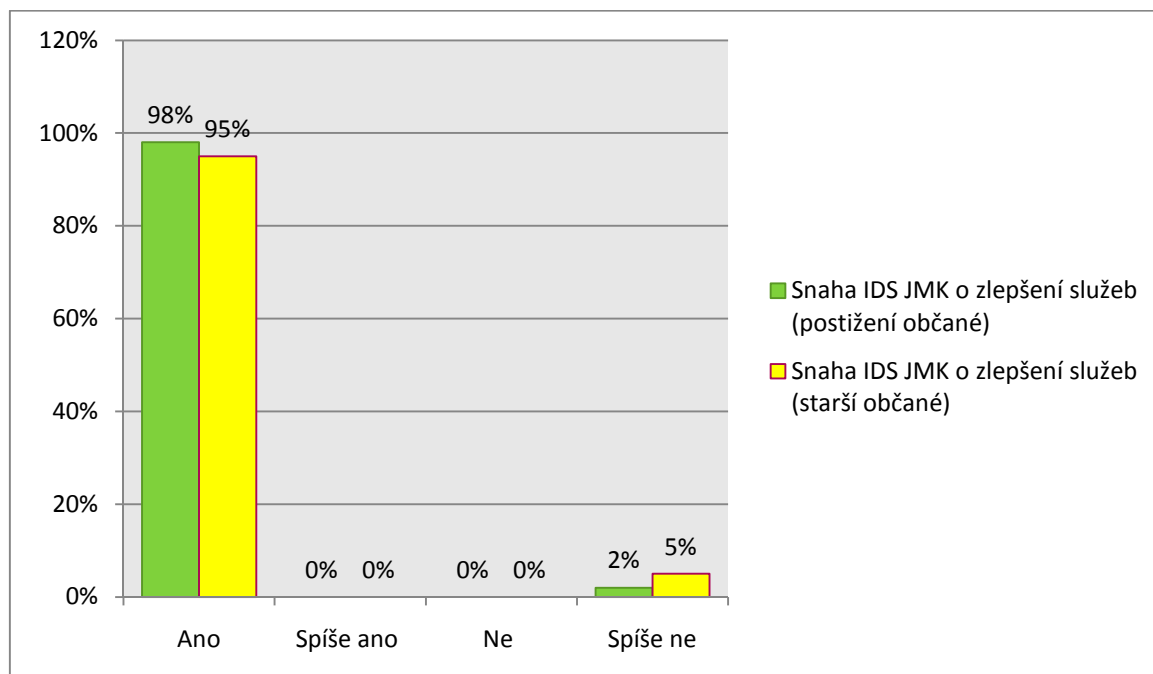
Otázka č. 10 - v desáté otázce mne zajímalo, zda respondenti kladně vnímají snahu IDS JMK o zlepšení služeb. U většiny dotázaných bylo uvedeno, že ano, a to až překvapivě až 98% u postižených občanů.

Tab.č.13: Snaha o zlepšení služeb IDS JMK

Varianty odpovědí	Ano	Spíše ano	Ne	Spíše ne	Celkem
Vyřízení stížnosti ke spokojenosti (postižení občané)	98%	0%	0%	2%	100%
Vyřízení stížností ke spokojenosti (starší občané)	95%	0%	0%	5%	100%

Zdroj: Vlastní práce

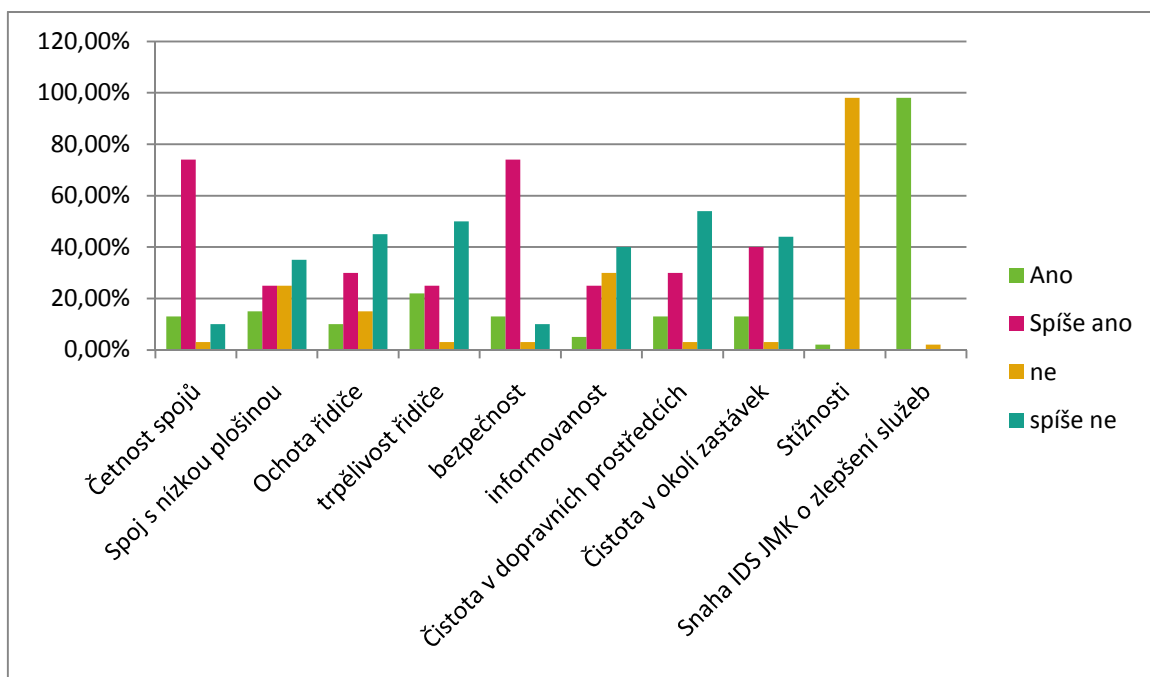
Graf č.13: Snaha o zlepšení služeb IDS JMK



Zdroj: Vlastní práce

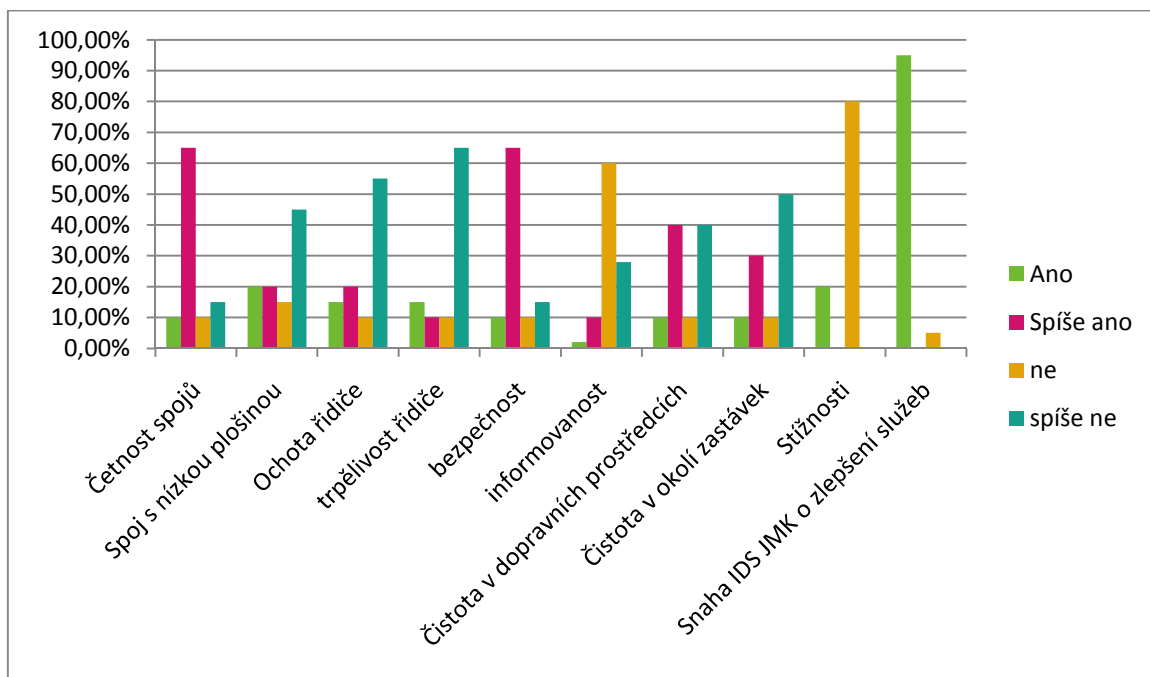
Pro lepší srovnání jednotlivých odpovědí jsem vypracovala následující grafy, kde v grafu č.14 uvádím spokojenost s jednotlivými aspekty vyplývajícími z otázek z vlastního šetření a následně tabulka č. 15 uvádí stejné členění spokojenosti u starších občanů.

Graf č.14: Spokojenost cestujících postižených občanů s jednotlivými aspekty v dopravě z vlastního průzkumu



Zdroj: Vlastní práce

Graf č.15 : Spokojenosti cestujících starších občanů s jednotlivými aspekty v dopravě z vlastního průzkumu



Zdroj: Vlastní práce

Z výsledných grafů dvou grafů vyplývá, že postižení občané hodnotí nejlépe snahu IDS JMK o zlepšení služeb, na dalších místech spokojenosti je pak bezpečnost a četnost spojů. Za nespokojenost označili nedostatečnou informovanost, málo spojů s nízkou plošinou. Na dalším místě v nespokojenosti se pak objevila ochota a trpělivost řidičů.

Z výsledných grafů sestavených odpovědí na předložené otázky vyplývá, že starší občané hodnotí za nejlepší stejně jako postižení občané snahu IDS JMK o zlepšení služeb, na druhém místě pak pozitivně hodnotí bezpečnost a četnost spojů. Za nespokojenost uvádějí stejně jako postižení občané využívající IDS JMK ochotu a trpělivost řidičů a málo zavedených vozů s nízkou plošinou.

Při porovnání spokojenosti dotázaných starších a postižených cestujících se všemi dotázanými cestujícími z kvantitativního výzkumu předloženého společností Kordis, s.r.o., je zřejmé, že skupiny nehodnotí právě otázku ohledně ochoty řidičů stejně.

Rozdíl ve výsledcích přikládám tomu, že mnou dotázaných respondentů byla jen malá skupina, nicméně jistě to nutí k zamyšlení, zda při dalším zpracování kvantitativního výzkumu by neměla společnost Kordis s.r.o. věnovat zvýšenou pozornost právě této skupině obyvatel.

5.3 Shrnutí výsledků ČR z analýzy dat z kvantitativního šetření-SIZE

Rozdíly mezi souborem ČR a celým souborem (všech zúčastněných evropských zemích). Hodnotila se zejména nespokojenosti s veřejnou dopravou a postojem veřejnosti k seniorům.

Čeští senioři v dimenzi obav a strachu oproti seniorům v ostatních zemích projevují větší obavy, a to zejména z kontaktu s ostatními lidmi. Obávají se ohrožení ze strany řidičů vodidel i kolemjdoucích, navíc se při pohybu venku obávají přepadení, okradení.

S veřejnou dopravou čeští senioři si více stěžují na vybavenost nízkopodlažními vozidly a na podporu a respekt ze strany řidičů.

V hromadné dopravě vyjadřuje naprostý nezájem bezbariérovost. Značná nevhodnost systému veřejné dopravy pro osoby se sníženou pohyblivostí, bývá řešena zaváděním bezbariérových linek.⁴²

⁴² SCHMEIDLER Karel a spol., *Problémy mobility stárnoucí populace*, 2009, str.77

Pomocí kvantitativního výzkumu sledovali problematiku v několika dimenzích, např. obavy-bariéry. Navrhovaná opatření lze pak rozlišit podle několika kritérií, např. na technická a netechnická. Postupně je vypracováván seznam vhodných oblastí pro implementaci.

6. Kvantifikace vlivů dopravy na zdraví a životní prostředí

- Škodliviny produkované dopravou a jejich environmentální a zdravotní rizika - stanovení obsahu škodlivin limitů v rámci legislativy EU účinku škodlivin včetně zdravotních rizik a navrhnout příslušná opatření ke snížení vlivu škodlivin
- hluková zátěž a vibrace - na základě zpracování podkladů (hlukové mapy) a metodiky (akční plány) stanovit konkrétní opatření pro odstranění těchto zátěží
- vliv dopravy na charakter krajiny a ekosystémy (fragmentace, morfologie ...) - navrhnout opatření ke snížení negativních účinků dopravní infrastruktury a provozu na ní na krajinu.
- využití alternativních paliv a obnovitelných zdrojů energie v dopravě - vyhodnotit přínosy využití alternativních zdrojů energie a stanovit případné negativní vlivy včetně návrhu na její odstranění
- odpady, recyklace, LCA - zmapovat problematiku odpadového hospodářství v resortu dopravy a navrhnout opatření k optimalizaci.⁴³

⁴³ Osnova koncepce V a V v resortu dopravy, *Kvantifikace vlivů dopravy*, [online].[cit. 12.3.2011]. Dostupné z:

<http://aplikace.msmt.cz/VedaAVyzkum/Odbor_34/Koncepce_resortu/Koncepce_MD.htm>

Závěr

Ve své bakalářské práci jsem se zabývala problematikou dopravy v Jihomoravském kraji. V závěru bych ještě jednou ráda upozornila na to, že doprava zasahuje do všech sfér života společnosti. Ovlivňuje jak ekonomické funkce, které jsou charakterizovány rozsahem a kvalitou uspokojování přepravních potřeb hospodářství a společnosti, tak společenské, které uspokojují potřeby vyplývající z politického života, životní úrovně tak i funkce ekologické. Dalšími důležitými aspekty se doprava řadí do infrastrukturního odvětví, jehož rozvoj je předpokladem rozvoje ekonomiky celé společnosti.

K funkcím dopravy patří i mobilita osob ve městech. Právě při řešení mobility osob hraje důležitou úlohu veřejná doprava, neboť je šetrnější než individuální automobilová doprava. Ve své bakalářské práci jsem se podrobněji věnovala třem problémům souvisejícím s dopravou.

Prvním problémem, kterému jsem se věnovala je Integrovaný dopravní systém a jeho udržení. Nejdříve bych uvedla, že ve veřejné dopravě se využívala městská hromadná doprava. Na trh však nastupovalo velké množství dopravců z nichž každý si diktoval jiné podmínky a v tomto chaosu se cestující jen těžko orientovali. Proto se naléhavě volala po zavedení nějakého systému, který by zlepšit orientaci cestujících a nabídl náhradní alternativu oproti cestování automobilem, kdy komunikace jsou přetížené a katastrofický vliv na životní prostředí zřejmý. Vznikl fungující Integrovaný dopravní systém, který cestujícím nabízí přehledný a jednotný dopravní systém. Zajišťuje návaznost jednotlivých linek v systému a pro přehlednost také sjednotil jízdní řády. Zavedl jednotné jízdenky, které platí jak v dopravě po železnici tak i autobusem. Zlepšil celkové spojení s kraji. S lehkou nadsázkou tedy můžeme říci, že Integrovaný dopravní systém je cestujícím podřízen.

Druhým problémem Jihomoravského kraje, kterým jsem se zabývala je přesun Železničního uzlu a budovy hlavního nádraží mimo centra Brna. Po shromáždění všech informací jsem dospěla k názoru, že je to nejlepší řešení, vzhledem k jeho zastaralosti a nevyhovujícímu současnému stavu. Rekonstrukce železničního uzlu a hlavní budovy

nádraží by stála obrovské finanční prostředky, jak jsem již uvedla a stejně by se nedosáhlo takového rozšíření, vzhledem k možnostem umístění současného nádraží, jaké bychom potřebovali. Uvědomuji si, že tyto finanční prostředky budeme muset stejně investovat, ale k vybudování takového železničního uzlu, který bude vyhovovat požadavkům do budoucna, ať to jsou např. vysokorychlostní tratě. Další výhody tohoto přesunu vidím ve vybudování „nového města“ a tím využití ladem ležících pozemků, které by mohli přilákat nové investory. A v neposlední řadě je nutné brát v úvahu, že na celou akci bychom získali část prostředků z fondu EU, která je však časově omezená. Proto by bylo velice dobré, kdybychom přistoupili co nejdříve k realizaci projektu.

Třetím problémem, kterým jsem se ve své práci zabývala v souvislosti s přepravou, tvoří cestující, kteří využívající právě zmíněného Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje. A protože se domnívám, že se stále málo naše společnost věnuje starším a postiženým občanům, zaměřila jsem se právě na tento segment. Měla jsem k dispozici výsledky kvantitativního výzkumu hodnocení spokojenosti cestujících s jednotlivými aspekty poskytovaných služeb IDS JMK. Mě však zajímal užší segment trhu, a to starší a postižení občané. Vytvořila jsem si tedy záznamový arch s deseti otázkami a stanovila velikost zkoumaného vzorku. Výsledky jsem porovnala s dostupnými výsledky kvantitativního výzkumu společnosti Kordis s.r.o.

Zjistila jsem, že mnou dotázaní respondenti jsou také nespokojeni s čistotou ve vozidlech a zastávkách stejně jako u výsledku kvantitativního výzkumu provedeného společností Kordis, s.r.o., v čem se ale výsledky lišily, byla spokojenost s ochotou a trpělivostí řidičů. Další nespokojenost pak vyplývala z informovanosti. Mnozí mnou dotázaní totiž odpověděli, že nemají možnost přístupu na internet nebo s ním neumí zacházet. Proto bych doporučovala, aby se v případě informovanosti cestujících více využívalo reklamních ploch uvnitř dopravních prostředků.

Z takto malého vzorku nemohu vyvodit žádná zásadní rozhodnutí, ale jistě může posloužit k zamyšlení, zda bychom se neměli více věnovat právě této skupině cestujících.

Seznam použité literatury

1. EISLER, Jan. *Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě*. 2. vyd. Praha: Oeconomica, 2008. 152 s. ISBN 978-80-245-1416-1.
2. KOTAS, Patrik. *Dopravní systémy a stavby*. Vydavatelství ČVUT Praha, 2002. 353s. ISBN 80-01-02321-4.
3. KVIZDA, Martin. POSPÍŠIL, Tomáš. SEIDENGLANZ, Daniel. TOMEŠ, Zdeněk. *Železniční doprava*. 1.vyd. Brno: BonnyPress, 2007. ISBN 978-80-210-4233-9.
4. PUCHRÍK, Jaroslav. *Dopravní stavby*. 1.vyd. Brno: Akademické nakladatelství CERM, s.r.o., 2004. 195 s. ISBN 80-214-2814-7.
5. SCHMEIDLER, Karel a kol. *Problémy mobility stárnoucí populace*. 1.vyd. Brno: NOVOPRESS, 2009. 180 s. ISBN 978-80-87342-05-3.
6. ZELENÝ, Lubomír. *Osobní přeprava*. 1. vyd. Praha: ASPI, a.s., 2007. 351 s. ISBN 978-80-7357-266-2.
7. ZELENÝ, Lubomír. *Rozvoj dopravy ve světě*. 1.vyd. Praha: Oeconomica, 2004. 128 s. ISBN 80-245-0671-8.
8. ŽEMLIČKA, Zdeněk; LUKŠŮ, Vladimír. *Dopravní politika*. 1.vyd. Praha: Vysoká škola ekonomická v Praze, 1999. 234 s. ISBN 80-7079-659-6.

Elektronické zdroje

1. Dopravní podnik města Brna [online]. [cit. 14.1.2011]. Dostupné z: <<http://www.dpmb.cz/vz.asp>>
2. Český statistický úřad [online]. [cit. 15.1.2011]. Dostupné z: <http://www.brno.czso.cz/xb/redakce.nsf/i/charakteristika_jihomoravskeho_kraje>
3. Český statistický úřad Jihomoravského kraje, *Udržitelný rozvoj v ČR*, [online]. [cit. 23.1.2011]. Dostupné z: <<http://www.vykazy.cz/xb/edicniplan.nsf/p/13-6209-07>>
4. Ministerstvo dopravy, *Legislativa a ostatní*, [online]. [cit. 18.3.2011]. Dostupné z: <<http://www.mdcr.cz/cs/Legislativa/Ekonomika+a+finance/Rozpocet/>>
5. BusinessInfo, *Charakteristika Jihomoravského kraje*, [online]. [cit. 1.4.2011]. Dostupné z: <<http://www.businessinfo.cz/cz/clanek/jihomoravsky-kraj/charakteristika-jihomoravskeho-kraje/1000924/40555/#rozloha>>
6. Dopravní podnik města Brna. Výroční zpráva DPMB za rok 2009. [online]. [cit. 25.2.2011]. Dostupné z: <<http://www.dpmb.cz/vz.asp>>
7. Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje, *Stručně o IDS JMK*, [online]. [cit. 12.4.2011]. Dostupné z: <<http://www.idsjmk.cz/strucne.aspx>>
8. Partnerství pro EU programy, *Průvodce dotačními fondy* [online], [cit. 16.4.2011]. Dostupné z: <<http://www.partnerstvi-jmk.cz/>>
9. Historie přestavby železničního uzlu Brno, *Radoslava Cicvářková*, Zpracováno na základě interních materiálů Ing. arch. Zdeňka Kubíčka, promované historičky Mileny

Flodrové, Ing. arch. Jaroslava Josífka, Ing. Mojmíra Krejčířka, Ing. arch. Dušana Riedla a Mgr. Evy Gregorové.[online]. [cit.15.3.2011]. Dostupné z:

<http://www.uur.cz/images/publikace/uur/2005/2005-02/05_uzel.pdf>

10. Brno, *Průvodní zpráva*, [online].[cit 20.3.2011]. Dostupné z:

<<http://www2.brno.cz/index.php?nav02=89&nav01=88&nav03=6479&nav04=1503&nav05=2970&nav06=2984>>

11. Europoint Brno, *Železniční uzel a jižní centrum*[online]. [Cit 14.4.2011]. Dostupné z:

<<http://www.europointbrno.cz/index.php?nav01=6299&nav02=8067&nav03=8080>>

12. Moderní Brno, *Železniční uzel Brno*,[online].[cit 16.4.2011]. Dostupné z:

<http://www.modernibrno.cz/tema/ZUB/clanek.htm?clanek=465>

13. Wikipedia, *Brno hlavní nádraží*, [online].[cit.15.4.2011]. Dostupné z:

<http://cs.wikipedia.org/wiki/Brno_hlavn%C3%AD_n%C3%A1dra%C5%BE%C3%AD#P.C5.99esun_n.C3.A1dra.C5.BE.C3.AD>

14. Český statistický úřad, [online].[cit.16.4.2011], Dostupné z:

<[http://www.brno.czso.cz/xb/redakce.nsf/i/zakladni_tendence_vyvoje_jihomoravskeho_kraje_v_roce_2009/\\$File/zakladni%20tendence%20JmK%202009.pdf](http://www.brno.czso.cz/xb/redakce.nsf/i/zakladni_tendence_vyvoje_jihomoravskeho_kraje_v_roce_2009/$File/zakladni%20tendence%20JmK%202009.pdf)>

15. Osnova koncepce V a V v resortu dopravy, *Kvantifikace vlivů dopravy*, [online].[cit. 12.3.2011]. Dostupné z:

<http://aplikace.msmt.cz/VedaAVyzkum/Odbor_34/Koncepce_resortu/Koncepce_MD.htm>

16. Knižnice základních právních norem EU vztahujících se k dopravě. *Seznam platné legislativy společenství*, [online].[cit. 25.4.2011]. Dostupné z:

<http://www.datis.cd rail.cz/edice/Kniznice/platne_eu06.pdf>

Další zdroje

Ročenka KORDIS s.r.o, *Výroční zpráva*, duben 2010

Seznam tabulkových příloh

Tab.č.1: Souhrnné údaje o celém IDS JMK

Tab.č.2: Shrnutí návrhu etapizace přestavby ŽUB

Tab.č.3: Stav důchodců v Jihomoravském kraji (v prosinci)

Tab.č.4: Četnost spojů

Tab.č.5: Zda do místa bydliště jezdí spoj s nízkou plošinou

Tab.č. 6: Ochota řidiče pomoci

Tab.č. 7: Trpělivost řidičů

Tab.č. 8: Bezpečnost dopravního prostředku

Tab.č. 9: Informovanost (návštěva webových stránek)

Tab.č.10: Spokojenost s čistotou v dopravních prostředcích

Tab.č.11: Čistota v okolí zastávek a nástupišť

Tab.č.12: Stížnosti

Tab.č.13: Snaha o zlepšení služeb IDS JMK

Seznam grafických příloh

Graf č.1: Počet přepravovaných osob v Jihomoravském regionu

Graf č.2: Spokojenost cestujících s IDS JMK, známkováno jako ve škole

Graf č.3: Spokojenost cestujících s jednotlivými aspekty provozu IDS JMK

Graf č.4: Četnost spojů

Graf č.5: Zda do místa bydliště jezdí spoj s nízkou plošinou

Graf č.6: Ochota řidiče pomoci

Graf č.7: Trpělivost řidičů

Graf č.8: Bezpečnost dopravního prostředku

Graf č.9: Informovanost (návštěva webových stránek)

Graf č.10: Spokojenost s čistotou v dopravních prostředcích

Graf č.11: Čistota v okolí zastávek a nástupišť

Graf č.12: Stížnosti

Graf č.13: Snaha o zlepšení služeb IDS JMK

Graf č.14: Spokojenosti cestujících postižených občanů s jednotlivými aspekty v dopravě z vlastního průzkumu

Graf č.15: Spokojenosti cestujících starších občanů s jednotlivými aspekty v dopravě z vlastního průzkumu

Přílohy

Záznamový arch

Spokojenost starších občanů a tělesně postižených využívajících IDS JMK.

	ANO	SPÍŠE ANO	NE	SPÍŠE NE
1.Četnost spojů				
2.Spoj s nízkou plošinou				
3.Ochota řidiče				
4.Trpělivost řidiče				
5.Bezpečnost (v případě, že NE, uveďte proč do poznámky pod tabulku)!				
6.Navštěvuji pro získání informací webové stránky IDS JMK?				
7. Čistota v dopravních prostředcích				
8.Čistota v okolí zastávek				
9. Stížnosti				
10.Vnímání snahy IDS JMK o zlepšení služeb				

Poznámky k jednotlivým bodům:

1.....

2.....

3.....

4.....

5.....

6.....

7.....

8.....

9.....

10.....

Chtěla bych Vám touto cestou poděkovat za Váš čas při vyplňování záznamového archu.