

# **Dopravní infrastruktura okresu Břeclav**

Práce do předmětu P108 – Environmentalistika

Zdeněk Hrabě



Po stránce dopravy je okres Břeclav velmi důležitým tranzitním územím, ať jde o dopravu železniční, silniční, nebo o dopravu energie (elektrovody, plynovody, ropovody). U těchto druhů dopravy jde o významné postavení okresu nejen v rámci státu, ale i v mezinárodní přepravě. Bylo tomu tak historicky už od pravěku.

Osou okresu je železniční trať Praha-Brno-Břeclav-Bratislava. Je to nejstarší parní železnice ve střední Evropě, daná v úseku Břeclav-Brno do provozu v roce 1839. Je to magistrála spojující střed Evropy s Balkánem; zanedbatelný není ani tranzit s Rakouskem. Trať je důležitá jak pro osobní dopravu, tak zejména pro nákladní dopravu. Úsek Břeclav-Brno patří k nejvíce zatíženým u nás. Druhá významná trať vede z Břeclavi do Hodonína, Přerova a na Ostravsko a její význam je zejména v nákladní a tranzitní dopravě. Obě tyto tratě jsou dvoukolejné. Stoupá význam trati z Břeclavi do Znojma a dále do Jihlavy jako odlehčovací trať pro přetížený úsek do Brna. Ostatní tratě jsou jen místní. Za zmínku stojí trať Zaječí-Hodonín, na níž byla ve 20 letech jako první u ČSD zavedena motorová trakce. Délka železničních tratí v okrese měří 154 km. Břeclavský železniční uzel patří mezi nejfrekventovanější v ČR.

Silniční doprava má k dispozici 616 km silnic, z toho silnic I. třídy je 153 km, II. třídy 138 km, III. třídy 325 km. Prakticky všechny jsou bezprašné. Dominantní postavení má silnice 1/2 (Brno-Břeclav-Bratislava), dále 1/52 (Brno-Mikulov-Vídeň), 1/54 (Kyjov-Pohořelice-Znojmo), 1/55 (Břeclav-Hodonín-Přerov) a 1/51 (Brno-Klobouky-Hodonín). Dvě z nich jsou zařazeny do evropského systému -- 1/2 = E 15 a 1/52 = E 7. Na dálnici D2 se soustřeďuje nápor tranzitní, zejména osobní dopravy - v letní době po ní projíždí většina motorizovaných cestujících z Německa a Polska do balkánských států k Černému moři a k Jadranu. Tuto úlohu komunikace převzala v roce 1980 od komunikace E15. Dálnice D2 vede z Brna do Bratislavy - první úsek do Hustopečí byl dán do provozu v roce 1978.

Autobusová veřejná doprava je rozvětvena tak, že linky vedou do všech obcí okresu. Břeclav a Mikulov mají i dálkové spojení do sousedních krajů.

Nákladní silniční doprava zajišťuje přepravu kusových zásilek, hlavně zboží a výrobků. Po všech trasách silnic I. třídy v okrese probíhají tahy mezinárodní kamionové přepravy TIR.

Územím okresu probíhá několik tras plynovodů. Jsou to jednak potrubí vnitrostátního systému, jednak tranzitní plynovod z Ruska, který má tři větve. Severovýchodní částí okresu vede i ropovod z Ruska.

Mimo dnes běžné dálkové elektrovody velmi vysokého napětí probíhá okrese mezinárodní vedení ze sokolnické rozvodny do rakouského Bisambergu.

Dopravě zpráv slouží síť pošt, kterých je v okrese 54. Všechny obce jsou telefonizovány.

Dopravní situaci můžeme hodnotit ze dvou hledisek, jednak jako dopravní dostupnost a kvalitu silnic, jednak jako vytižení komunikací. Co se týče prvního bodu, je Břeclav i přes svou periferní polohu v rámci České republiky snadno dostupná přes dálnici D2 z Brna na Bratislavu, stejně jako po železnici. Železniční koridor Břeclav-Brno-Praha byl vytipován pro vybudování vysokorychlostní železnice. Tah na Přerov a Olomouc je potom druhým význačným železničním koridorem v celorepublikovém měřítku. Přitom v očekávání vstupu do Evropské unie by se periferní situace Břeclavi změnila, neboť v EU platí jiné, než politické hranice a dobrá dopravní dostupnost společně s křížením hlavních železničních tratí by mohla být výrazným impulsem rozvoje.

V Břeclavi se dokonce jednu dobu uvažovalo o vybudování letiště republikového významu. Zatím je zde travnaté letiště odkud létají zejména větroně, takže nemůžeme mluvit ani o zvýšeném hluku či znečišťování životního prostředí. Plocha dosavadního letiště by se však musela rozšířit na úkor velké zahrádkářské kolonie, zvýšený hluk by potom pravděpodobně ohrožoval přilehlou obec Ladná. Otázkou by samozřejmě byl dostatek financí.

S dopravní dostupností souvisí i dopravní situace ve městě. Břeclav v minulosti nebyla příliš automobilizovaným regionem, po revoluci pak samozřejmě došlo k prudkému nárůstu počtu aut. Zároveň byla otevřena i hranice s Rakouskem, což byl druhý faktor znamenající zvýšení dopravního zatížení centra. Problém je v tom, že přes město od dálnice směrem k rakousko-českým hranicím a Lednicko-Valtickému areálu vede jediná jednoproudová komunikace. Ta je dnes v nejfrekventovanějších hodinách již značně přetížená, nemluvě o zhoršování životního prostředí v samotném centru Břeclavi. Proto město v novém územním plánu pro následující desetiletí počítá s vybudováním dopravního obchvatu Břeclavi.

Přes 21 tisíc vozidel projede za čtyřicet hodin přes náměstí TGM v Břeclavi. Není divu, že radnice spěchá s vybudováním obchvatu. Musela však nechat zpracovat investiční záměr, vypustit některé stavby a snížit finanční náročnost, aby měl obchvat šanci na realizaci.

Původní obchvat počítal ještě s vybudováním vnitřního malého obchvatu od odbočky na Ladnou na ulici Bratislavská, původně se také plánovalo přebudování dálniční křižovatky ve tvaru čtyřlístku na sjezdu z dálnice do Břeclavi.

Tyto a některé další záležitosti, které nesouvisí přímo s obchvatem, byly z původního investičního záměru vypuštěny. Původní investiční záměr počítal s náklady 1,6 miliardy korun a ministerstvo dopravy jej vrátilo jako neproveditelný. Současná varianta počítá s náklady ve výši 1,173 miliardy korun.

Hledají se také další možnosti a zdroje financování obchvatu, než jen ze Státního fondu dopravy. Rýsují se určité možnosti získání prostředků z Evropské unie. Bude však zapotřebí investiční záměr ještě jednou upravit, aby se náklady snížily k jedné miliardě, jen tak je šance uspět u Evropské investiční banky. I po přepracování investičního záměru vychází jeden kilometr obchvatu na více než 100 milionů korun, což je srovnatelné s nejdražšími úseky dálnice v ČR. Je to kvůli stavbě mostů přes řeku Dyji, železnici a kvůli mokřadům, které značně prodražily také stavbu dálničního úseku u obce Lanžhot.

Nedávné průzkumy ukázaly, že nejvíce vozidel projede v Břeclavi po náměstí TGM, kde za 24 hodin bylo napočítáno 21 204 vozidel, z toho 2 948 nákladních. Po vybudování obchvatu se předpokládá snížení o pět tisíc aut celkem a zhruba o tisíc nákladních. Podobné zatížení je na Lidické ulici u kasáren, kde nyní za 24 hodin projede 19 466 automobilů, z toho 3562 nákladních. Po obchvatu by se měl počet snížit na 13 219 aut, z toho 2 199 nákladních. Naopak větší dopravní zatížení po vybudování obchvatu se předpokládá v Poštorné na ulici Osvození. Město proto plánuje vybudování světelné křižovatky. Půjde o nákladnou záležitost, protože bude potřeba přeložit inženýrské sítě a rozšířit komunikaci o odbočovací pruhy.

Samotná stavba křižovatky by měla přijít na 1,9 milionu korun. Současně by měl být v hodnotě 550 000 korun položen tzv. propojovací kabel všech křižovatek ve městě, takže se řidiči dočkají i tolik vysněné "zelené vlny" a průjezd městem bude konečně plynulejší.

Zajištění dopravy patří k nejdůležitějším předpokladům rozvoje cestovního ruchu i rozvoje celého regionu.

Na základě informací z obcí lze konstatovat, že špatné dopravní spojení je jednou z bariér dalšího rozvoje obcí. Z pohledu celého okresu tento faktor činí 10%.

Z uvedených skutečností vyplývá snaha obcí o zlepšení situace. Dobrá dopravní dostupnost je jedním z nejvýznamnějších předpokladů dalšího rozvoje jak obcí, tak i cestovního ruchu.

Na závěr uvádím několik statistických údajů týkajících se provozu na celních přechodech a spokojenosti občanů s dopravou.

<b>Železniční celní přechody na úseku státních hranic s Rakouskem</b>		
Přechod	Počet osobních automobilů překračujících státní hranici	
	Vjezd	Výjezd
Břeclav – Hohenau	384667	406813

<b>Železniční celní přechody na úseku státních hranic se Slovenskou republikou</b>		
Přechod	Počet osobních automobilů překračujících státní hranici	
	Vjezd	Výjezd
Lanžhot – Kúty	593386	609239

<b>Silniční celní přechody na úseku státních hranic s Rakouskem</b>						
Přechod	Osobní auta		Nákladní auta		Autobusy	
	Vjezd	Výjezd	Vjezd	Výjezd	Vjezd	Výjezd
Valtice - Schrattenberg	247379	261271	10	24	0	0
Poštorná – Reinthal	834271	830733	588	817	0	0
Mikulov – Drassenhofen	4002637	4278158	14989	17180	84912	73077

<b>Silniční celní přechody na úseku státních hranic se Slovenskou republikou</b>						
Přechod	Osobní auta		Nákladní auta		Autobusy	
	Vjezd	Výjezd	Vjezd	Výjezd	Vjezd	Výjezd
Lanzhot – Kúty	488558	503161	2158	2158	19993	34587
Poštorná – Reinthal	4110020	3447387	30558	21711	165898	125711

<b>Spokojenost občanů s dopravou za službami (v%)</b>				
	Břeclavsko	Mikulovsko	Hustopečsko	Okres Břeclav
Ano	66,7	39,1	50	49,2
Ne	33,3	60,9	50	50,8

<b>Spokojenost občanů s dopravou do zaměstnání (v%)</b>				
	Břeclavsko	Mikulovsko	Hustopečsko	Okres Břeclav
Ano	75	26,1	56	50
Ne	25	73,9	44	50

## SWOT analýza

### Silné stránky – strenghts

- Dobrá dopravní dostupnost, napojení na evropské síť
- Kvalitní životní prostředí

### Slabé stránky – weaknesses

- Dopravní vytížení městského centra, zhoršování životního prostředí

### Příležitosti – opportunities

- Přitáhnutí zahraničních investic dobudováním kvalitní infrastruktury a kvalitním životním prostředím

### Hrozby – threats

- Nevybudování dopravního obchvatu centra by mohlo mít důsledky zejména ve zhoršování životního prostředí ve městě

## **Literatura:**

[1] Okres Břeclav, Praha, 1980

[2] Radnice (zpravodaj městského úřadu v Břeclavi), Břeclav, říjen 2001

[3] Hraniční celní přechody ČR 1997, ČSÚ, Praha, 1998

[4] Internetové stránky města Břeclavi, <http://www.breclav-city.cz/>