

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera

Cestování s jízdním kolem ve vlacích  
Bakalářská práce

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera  
Akademický rok: 2024/2025

# ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Jakub Šenkýř**  
Osobní číslo: **D22316**  
Studijní program: **B1041A040002 Technologie a management v dopravě**  
Specializace: **Technologie a řízení dopravy**  
Téma práce: **Cestování s jízdním kolem ve vlacích**  
Zadávající katedra: **Katedra technologie a řízení dopravy**

## Zásady pro vypracování

Bakalářská práce řeší problematiku přepravy jízdních kol ve vlacích a související podmínky.  
Bakalářská práce bude obsahovat:

- analýzu podmínek pro přepravu jízdních kol vč. stávající infrastruktury železničních stanic a zastávek ve vybrané oblasti,
- návrhy opatření (ve vlaku, u stanic/zastávek aj.) ke zvýšení atraktivity cestování s jízdním kolem,
- shrnutí.

Rozsah pracovní zprávy: **35-45**  
Rozsah grafických prací: **3-4**  
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam doporučené literatury:  
dle pokynů vedoucího práce

Vedoucí bakalářské práce: **doc. Ing. Jaroslav Matuška, Ph.D.**  
Katedra technologie a řízení dopravy

Datum zadání bakalářské práce: **24. února 2025**  
Termín odevzdání bakalářské práce: **12. května 2025**

L.S.

---

**doc. Ing. Ladislav Řoutil, Ph.D.**  
děkan

---

**doc. Ing. Jaromír Široký, Ph.D.**  
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 25. února 2025

Prohlašuji:

Práci s názvem Cestování s jízdním kolem ve vlacích jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Beru na vědomí, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, a směrnicí Univerzity Pardubice č. 7/2019 Pravidla pro odevzdávání, zveřejňování a formální úpravu závěrečných prací, ve znění pozdějších dodatků, bude práce zveřejněna prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 12.5.2025

Jakub Šenkýř v. r.

## **ANOTACE**

Práce se zaměřuje na cestování s jízdním kolem ve vlacích na Jižní Moravě. Zabývá se také vybavením železničních stanic a souprav vlaků z hlediska úschovy a přepravy jízdních kol. V práci jsou také navržena opatření ke zvýšení atraktivity přepravy jízdních kol ve vlacích na tratích Brno – Břeclav a Břeclav – Znojmo.

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

Jízdní kolo, vlak, železniční trať, železniční stanice

## **TITLE**

Travelling with a bicycle on trains

## **ANNOTATION**

The work focuses on bicycle travel on trains in South Moravia. It also deals with the equipment of railway stations and train sets in terms of bicycles. The thesis also proposes measures to increase activity in terms of bicycle transport on trains.

## **KEYWORDS**

bicycles, train, railway lines, railway stations

# OBSAH

SEZNAM OBRÁZKŮ .....	8
SEZNAM TABULEK .....	10
SEZNAM ZKRATEK .....	11
ÚVOD .....	12
1 Analýza současného stavu .....	13
1.1 Traťový úsek Brno – Břeclav .....	13
1.2 Traťový úsek Břeclav – Znojmo .....	27
1.3 Vlakové soupravy .....	34
1.3.1 RegioPanter 530 Moravia .....	34
1.3.2 InterPanter .....	35
1.3.3 Stadler 948 .....	36
1.3.4 Parametry souprav .....	36
1.4 Shrnutí analýzy současného stavu .....	37
2 Návrh opatření ke zvýšení aktivity .....	38
2.1 Stojany .....	38
2.2 Cyklověž .....	43
2.3 Nová nástupiště .....	44
2.3.1 Vnější nástupiště .....	45
2.3.2 Poloostrovní nástupiště .....	45
2.3.3 Modřice .....	46
2.3.4 Vranovice .....	46
2.3.5 Zaječí .....	47
2.3.6 Podivín .....	47
2.3.7 Novosedly .....	48
2.3.8 Božice u Znojma .....	49
2.3.9 Hodonice .....	49

2.4	Shrnutí návrhů.....	49
3	Zhodnocení změn.....	51
3.1	Úsek Brno – Břeclav.....	51
3.2	Úsek Břeclav – Znojmo .....	52
4	Závěr .....	54
	SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ .....	55
	PŘÍLOHY .....	57

## SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 Mapa tratí .....	14
Obrázek 2 Graf přehledu garantovaných cyklistických spojů v úseku Brno – Břeclav .....	14
Obrázek 3 Graf přehledu garantovaných cyklistických spojů v úseku Brno – Břeclav .....	15
Obrázek 4 Přeprava jízdních kol jako spoluzavazadel je vyloučena .....	16
Obrázek 5 Rozšířená přeprava spoluzavazadel, především jízdních kol – možnost rezervace .....	16
Obrázek 6 Rozšířená přeprava spoluzavazadel, především jízdních kol – povinná rezervace .....	16
Obrázek 7 Úschova během přepravy – možnost rezervace místa pro jízdní kolo .....	16
Obrázek 8 Úschova během přepravy – povinná rezervace jen v období od 1.4. do 31.10. ....	17
Obrázek 9 Rozšířená přeprava spoluzavazadel, především jízdních kol .....	17
Obrázek 10 Úrovňový přístup k prvním dvou nástupišťům ve stanici Modřice .....	17
Obrázek 11 Parkování kol u zábradlí .....	18
Obrázek 12 Podchod ve stanici Modřice .....	18
Obrázek 13 Stojany na kola ve stanici Hrušovany u Brna – zrezivělý a starý .....	19
Obrázek 14 Parkování kol u zábradlí ve stanici Hrušovany u Brna .....	20
Obrázek 15 Stojany na kola se střechou ve stanici Šakvice .....	21
Obrázek 16 Podchod ve stanici Šakvice .....	22
Obrázek 17 Úrovňový přístup k prvnímu nástupišti ve stanici Zaječí .....	23
Obrázek 18 Zastaralé stojany na kola se stříškou ve stanici Zaječí .....	23
Obrázek 19 Areál se stojany na kola před výpravní budovou v Podivíně .....	24
Obrázek 20 Úrovňový přístup k prvnímu a druhému nástupišti ve stanici Podivín .....	24
Obrázek 21 Cyklověž před nádražní budovou v Břeclavi .....	25
Obrázek 22 Úrovňový přístup k nástupišťům ve stanici Hrušovany nad Jevišovkou-Šanov ....	31
Obrázek 23 Stojany na kola u výpravní budovy ve stanici Hrušovany nad Jevišovkou-Šanov .....	31
Obrázek 24 Stojany na kola naproti výpravní budově v Hrušovanech nad Jevišovkou-Šanov .....	31
Obrázek 25 Stojany na kola před nádražní budovou ve Znojmě .....	33
Obrázek 26 Úrovňový přechod na druhé nástupišti ve stanici Znojmo .....	33
Obrázek 27 Místo na kola v jednotce 530 .....	35
Obrázek 28 Držáky na kola v jednotce 530 .....	35
Obrázek 29 STOJAN NA KOLA OBLOUKOVÝ TRUBKOVÝ – JEDNOSTRANNÝ (KS-320) .....	39
Obrázek 30 STOJAN NA KOLO JEDNOSTRANNÝ ŘADOVÝ (KS-600) .....	39

Obrázek 31 Oboustranný stojan na kola KLASIK 1885 .....	40
Obrázek 32 PŘÍSTŘEŠEK SE STOJANEM NA KOLA .....	40
Obrázek 33 Cyklobox .....	41
Obrázek 34 Umístění cyklověže ve Znojmě.....	43
Obrázek 35 Cyklověž Poděbrady .....	44
Obrázek 36 Vnější nástupiště železniční zastávky .....	45
Obrázek 37 Železniční stanice s poloostrovním nástupištěm.....	45
Obrázek 38 Vyznačení snížení železničního nástupiště ve stanici Modřice .....	46
Obrázek 39 Vyznačení snížení železničního nástupiště ve stanici Vranovice .....	47
Obrázek 40 Vyznačení snížení železničního nástupiště ve stanici Zaječí.....	47
Obrázek 41 Vyznačení snížení železničního nástupiště ve stanici Podivín .....	48
Obrázek 42 Vyznačení Poloostrovního nástupiště ve stanici Novosedly .....	48
Obrázek 43 Vyznačení vnějšího nástupiště ve stanici Božice u Znojma .....	49
Obrázek 44 Vyznačení vnějšího nástupiště ve stanici Hodonice .....	49

## SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 Přehled garantovaných cyklistických spojů v úseku Brno – Břeclav .....	14
Tabulka 2 Přehled garantovaných cyklistických spojů v úseku Břeclav – Brno .....	15
Tabulka 3 Zkoumané parametry na úseku Brno – Břeclav .....	27
Tabulka 4 Přehled garantovaných cyklistických spojů v úseku Břeclav – Znojmo .....	28
Tabulka 5 Přehled garantovaných cyklistických spojů v úseku Znojmo – Břeclav .....	28
Tabulka 6 Přehled garantovaných cyklistických spojů v úseku Brno – Hrušovany nad Jevišovkou-Šanov .....	28
Tabulka 7 Přehled garantovaných cyklistických spojů v úseku Hrušovany nad Jevišovkou-Šanov – Brno .....	28
Tabulka 8 Zkoumané parametry na úseku Břeclav – Znojmo .....	34
Tabulka 9 Parametry souprav .....	37
Tabulka 10 Stojany – parametry .....	41
Tabulka 11 Stojany, úsek Brno – Břeclav .....	42
Tabulka 12 Stojany, úsek Břeclav – Znojmo .....	43
Tabulka 13 Zkoumané parametry na úseku Brno – Břeclav, návrh .....	52
Tabulka 14 Zkoumané parametry na úseku Břeclav – Znojmo, návrh .....	53

## **SEZNAM ZKRATEK**

B – Bezbariérový přístup

C – Cesta

CP – Centrální přechod

ČR – Česká republika

JK – Jízdní kolo

Kč – Koruna česká

S – Schody

Ú – Úrovňový přístup

V – Výtah

VZPK – Výstražné zařízení pro přechod kolejí

ŽST – Železniční stanice

# ÚVOD

Cestování s jízdním kolem (JK) ve vlacích se v posledních letech stává stále oblíbenější volbou pro cyklisty, kteří chtějí kombinovat pohodlí veřejné dopravy s volností a flexibilitou, kterou nabízí kolo. Ať už se jedná o víkendový výlet do přírody, každodenní dojíždění do práce, nebo dálkovou cykloturistiku, spojení vlaku a kola umožňuje efektivně překonávat delší vzdálenosti a zároveň zůstat šetrný k životnímu prostředí.

Přeprava jízdních kol ve vlacích s sebou přináší celou řadu praktických, organizačních a legislativních otázek. Patří mezi ně například dostupnost přepravních kapacit, povinnost rezervace, výše poplatků, technické řešení přepravních prostor, bezpečnost manipulace s koly nebo rozdílné podmínky v rámci jednotlivých dopravců a států. Tyto faktory mohou výrazně ovlivnit komfort cestování a rozhodování cyklistů o využití této možnosti. Důležitou roli zde hraje i státní dopravní politika, podpora integrované dopravy a úroveň infrastruktury, která musí být uzpůsobena pro snadný přestup mezi jednotlivými druhy dopravy.

Klíčovým prvkem z hlediska uživatelského komfortu je rovněž kvalita technického vybavení vlakových souprav i železničních stanic (ŽST) – především přítomnost speciálních držáků či stojanů na JK. Tyto konstrukční prvky výrazně usnadňují samotné uložení a upevnění kol během jízdy a přispívají k bezpečnosti nejen pro samotné cyklisty, ale i pro ostatní cestující. Také i stojany na kola usnadňují uložení a uzamčení kol v samotných stanicích. Moderní vlakové jednotky tak čím dál častěji integrují vyhrazené prostory pro jízdní kola, a to jak v příměstských, tak i dálkových spojích.

Následující text byl vypracován ve spolupráci s webem Vlakem jednoduše. Na webu se dá nalézt informace o železničních stanicích a o vlacích, které jsou průběžně aktualizovány, aby se podobali co nejvíce současnosti.

**Cílem práce je zhodnotit podmínky pro cestování s jízdním kolem ve vlacích a železničních stanicích na tratích Brno – Břeclav a Břeclav – Znojmo a navrhnout opatření pro jejich zlepšení.**

# 1 Analýza současného stavu

Přeprava kol vlakem je jedna z velmi důležitých služeb v železniční dopravě obecně. Kromě běžné přepravy JK (každodenní, příležitostné) jsou velmi oblíbené také půjčovny JK Českých drah. Za rok 2024 od ledna do října evidovaly půjčovny Českých drah 6 651 výpůjček, což je srovnatelný počet jako v roce 2023. Její kvalita je sledována po celé České republice (ČR). Ale ne všude je ideální. V některých ŽST chybí stojany na kola, někde chybí i místo, kde by se daly uzamknout kola. Někde se dají najít i cyklověže, ale ty jsou spíše ve větších stanicích.

V této kapitole je analyzován současný stav z hlediska přepravy kol všechny stanice na tratích Brno – Břeclav a Břeclav – Znojmo. A také tu jsou analyzovány všechny soupravy, které na tratích přepravují cestující. Autor v analýze sleduje ve stanicích, jestli tam jsou stojany, kolik mají celkem míst a jestli jsou s přístřeškem nebo bez přístřešku. A také ve stanicích autor sleduje, jestli tam je cyklověž a jaké zde jsou možnosti přístupu na nástupiště. U souprav autor sleduje, kolik je tam míst pro kolo, jestli tu jsou prostory pro kola a také držáky na kola a případně kolik je tam celkem držáků.

## 1.1 Traťový úsek Brno – Břeclav

Tento úsek se nachází na 1. tranzitním koridoru a na tratích číslo 002, 251, 252. Z úseku vychází několik odbočných tratí. Jsou to úseky Hrušovany u Brna – Židlochovice, Šakvice – Hustopeče u Brna, Zaječí – Hodonín a Vranovice – Pohořelice. Úsek Vranovice – Pohořelice se už ale nepoužívá. Jezdí tu hodně mezinárodních spojů ať už do Vídně, do Budapeště nebo do Bratislavy. Regionální dopravu tu zajišťují linky S3 z Brna do Židlochovic nebo Hustopeče u Brna a S51 z Šakvic do Břeclavi. Dále tu jezdí rychlíkové spoje linky R13, která vede z Brna přes Břeclav do Olomouce. Na tomto úseku zastavují vlaky ve stanicích Šakvice, Zaječí a Podivín.

Na obrázku 1 je zobrazena mapa tratí, které jsou analyzovány. Černě vyznačený je úsek Brno – Břeclav a červeně vyznačený je úsek Břeclav – Znojmo.



Obrázek 1 Mapa tratí

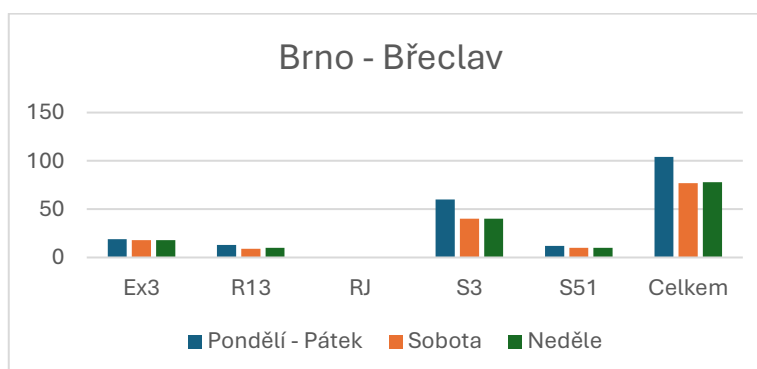
Zdroj: (1)

V tabulce 1 a tabulce 2 je zobrazen přehled spojů, které mají garanci přepravy kol ve svých jednotlivých soupravách. Přehled je zpracovaný jak pro směr Brno – Břeclav, tak i opačný směr Břeclav – Brno. U linky Ex3 je uvedena poznámka, že si cestující s koly musí zarezervovat místo v soupravě. Linky RegioJet, který jezdí tento úsek, nemají povolenou přepravu kol ve svých soupravách, protože v soupravě není zařazen vůz pro přepravu kol. U zbývajících linek je povolena přeprava kol bez omezení. Jediné omezení je kapacita míst pro kola v soupravě. (23)

Tabulka 1 Přehled garantovaných cyklistických spojů v úseku Brno – Břeclav

Přehled garantovaných cyklistických spojů Brno - Břeclav					
Linka	Dopravce	Pondělí - Pátek	Sobota	Neděle	Poznámky
Ex3	České dráhy	19	18	18	Povinná rezervace
R13	České dráhy	13	9	10	
RJ	RegioJet	0	0	0	Kola nepřepravuje
S3	České dráhy	60	40	40	
S51	České dráhy	12	10	10	
	<b>Celkem</b>	<b>104</b>	<b>77</b>	<b>78</b>	

Zdroj: (23)



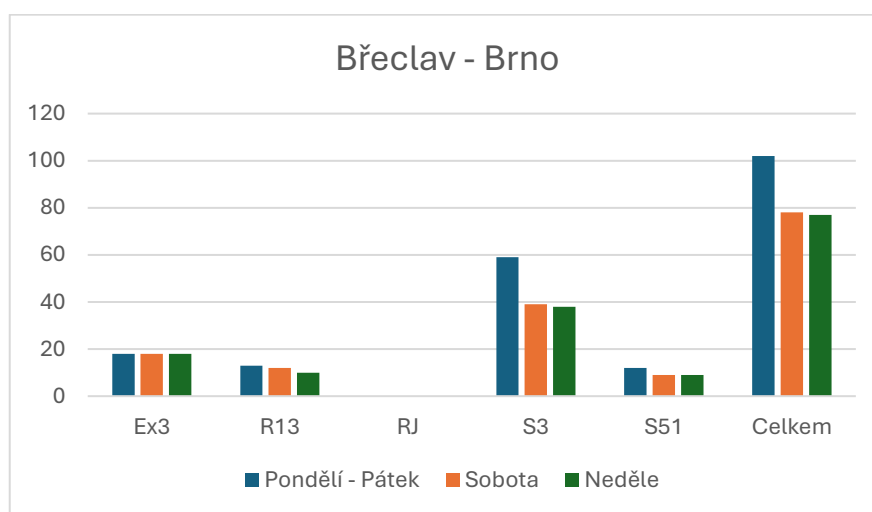
Obrázek 2 Graf přehledu garantovaných cyklistických spojů v úseku Brno – Břeclav

Zdroj: (autor)

Tabulka 2 Přehled garantovaných cyklistických spojů v úseku Břeclav – Brno

Přehled garantovaných cyklistických spojů Břeclav - Brno					
Linka	Dopravce	Pondělí - Pátek	Sobota	Neděle	Poznámky
Ex3	České dráhy	18	18	18	Povinná rezervace
R13	České dráhy	13	12	10	
RJ	RegioJet	0	0	0	Kola nepřevazuje
S3	České dráhy	59	39	38	
S51	České dráhy	12	9	9	
	Celkem	102	78	77	

Zdroj: (23)



Obrázek 3 Graf přehledu garantovaných cyklistických spojů v úseku Brno – Břeclav

Zdroj: (autor)

V tabulce 1 a tabulce 2 je vidět, kolik je celkem spojů s možností přepravy JK. Dále jsou spoje rozděleny na jednotlivé linky, které umožňují přepravu JK. Ještě je v tabulkách rozdělení spojů podle všedních dnů, což znamená pondělí až pátek a víkend, který se rozdělí ještě na sobotu a neděli. Dále tu jsou ještě obrázky 2 a 3, které ukazují graficky zjištění, které autor zpracoval v tabulkách.

Na obrázcích 5, 6, 7, 8 a 9 je ukázáno, jak vypadají symboly s garancí přepravy kol. Na obrázku 4 je symbol, který znázorňuje nemožnost přepravy JK. Na obrázku 5 je symbol, který znázorňuje rozšířenou přepravu spoluzavazadel, především JK a je zde také možnost rezervace pro kola. Na obrázku 6 je symbol, který znázorňuje také rozšířenou přepravu spoluzavazadel, především JK, pro které je povinná rezervace. Na obrázku 7 je symbol, který umožňuje úschovu během přepravy a také možnost rezervace pro JK. Na obrázku 8 je symbol, který umožňuje úschovu během přepravy, ale je tu povinná rezervace, která platí v období od 1.4. do 31.10. Na

obrázku 9 je symbol, který povoluje přepravu JK bez rezervace. Vlaky na sledovaných tratích (linkách) umožňují převážně přepravu JK bez povinné rezervace, přičemž cca 15 % vyžaduje povinnou rezervaci (symbol na obrázku 6). (2, 3)



Obrázek 4 Přeprava jízdních kol jako spoluzavazadel je vyloučena

Zdroj: (3)



Obrázek 5 Rozšířená přeprava spoluzavazadel, především jízdních kol – možnost rezervace

Zdroj: (3)



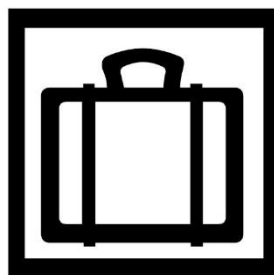
Obrázek 6 Rozšířená přeprava spoluzavazadel, především jízdních kol – povinná rezervace

Zdroj: (3)



Obrázek 7 Úschova během přepravy – možnost rezervace místa pro jízdní kolo

Zdroj: (3)



Obrázek 8 Úschova během přepravy – povinná rezervace jen v období od 1.4. do 31.10.

Zdroj: (3)



Obrázek 9 Rozšířená přeprava spoluzavazadel, především jízdních kol

Zdroj: (3)

### Modřice

Je to první stanice mimo Brno s zastavuje tu linka S3 a v pracovní dny 1x denně linka R13. Celkově tu v pracovních dnech zastaví 118 vlaků v obou směrech, přičemž v pátek tu zastaví dokonce 119 vlaků v obou směrech. V sobotu tu zastaví 77 vlaků v obou směrech a v neděli to je 76 vlaků v obou směrech. (24)

Nástupiště jsou tu tři, první dvě mají úroňový přístup k nim, jak je vidět na obrázku 10, třetí nástupiště je ostrovní a přístup je pomocí výtahu nebo podchodu. Podchod je zobrazen na obrázku 12. Stojany na kola v nejbližším okolí stanice nejsou, takže cestující s koly musí použít zábradlí, které se nachází před staniční budovou. Na obrázku 11 je zobrazen příklad parkování kola u zábradlí.



Obrázek 10 Úroňový přístup k prvním dvěma nástupištím ve stanici Modřice

Zdroj: (autor)



Obrázek 11 Parkování kol u zábradlí

Zdroj: (autor)



Obrázek 12 Podchod ve stanici Modřice

Zdroj: (autor)

### Popovice u Rajhradu

Je to zastávka, která se nachází na 1. tranzitním koridoru mezi stanicemi Modřice a Hrušovany u Brna. Je možné se odtud vydat na výlet údolím řeky Bobravy, který se dá absolvovat na kole.

Na zastávce se nachází dvě jednostranná vnější nástupiště. Nástupiště jsou vysoká, to znamená, že výška nad temenem kolejnice je 550 mm, široká a hlavně bezpečná. Přístup na nástupiště je možný po schodech nebo i po cestě, která je vhodná pro kola, a to z obou stran. Stojany na kola tu nejsou k dispozici. (22)

### Rajhrad

Následuje zastávka, která se nachází také na 1. tranzitním koridoru mezi stanicemi Modřice a Hrušovany u Brna.

Na zastávce se nachází dvě jednostranná vnější nástupiště a je tu také budova s čekárnou a pokladnou. Obě nástupiště jsou vysoká, což znamená, že výška nástupiště nad temenem

kolejnice je 550 mm a také jsou přístupná pro kola. Přejít mezi nástupišti je podchodem s výtahem. Jsou zde stojany celkem pro 6 kol. (22)

#### Vojkovice nad Svratkou

To to je zastávka, která se nachází také na 1. tranzitním koridoru mezi stanicemi Modřice a Hrušovany u Brna.

Na zastávce jsou dvě jednostranná vnější nástupiště, která jsou vysoká, což znamená, že výška nástupiště nad temenem kolejnice je 550 mm, a to umožňuje jednoduchý nástup do vlaků s kolem. Přístup na nástupiště je jen po schodech. Stojany na kola nejsou k dispozici. (22)

#### Hrušovany u Brna

Stanice se nachází na 1. tranzitním koridoru. Je to také stanice s odbočnou tratí, která vede do Židlochovic. V pracovních dnech tu zastavuje celkem 115 vlaků v obou směrech, přičemž v pátek dokonce 116 vlaků v obou směrech. V sobotu zde zastavuje 76 vlaků v obou směrech a v neděli 75 vlaků v obou směrech. (24)

Obsahuje celkem tři nástupiště. Přístup na nástupiště je výtahem nebo podchodem. Podchod je průchozí až na druhou stranu stanice od výpravní budovy, a to do ulice Tyršova. V okolí se nachází stojan na kola, který je v hodně špatném stavu a je bez přístřešku. Stojan je zobrazen na obrázku 13. Je zde stojan pro kola s celkovou kapacitou 15 míst. Cestující parkují s koly spíš u zábradlí, které se nachází vpravo mezi nástupištěm a výpravní budovou a v této práci je ukázán na obrázku 14.



Obrázek 13 Stojany na kola ve stanici Hrušovany u Brna – zrezivělý a starý

Zdroj: (autor)



Obrázek 14 Parkování kol u zábradlí ve stanici Hrušovice u Brna

Zdroj: (autor)

### Žabčice

Jediná zastávka, mezi stanicemi Hrušovice u Brna a Vranovice, se nachází na 1. tranzitním koridoru. U zastávky vede cyklostezka, po které se cestující s kolem můžou dostat do Židlochovic nebo do Vranovic.

Jsou tu celkem dvě nástupiště, a to na vnějších stranách kolejí. Nástupiště jsou vysoká, což znamená, že výška nástupiště nad temenem kolejnice je 550 mm. Přístup na nástupiště je jen podchodem, kde jsou jen schody, žádný výtah tu k dispozici není. Stojany na kola zde jsou, a to celkem pro 6 kol. Lidé spíše používají na parkování kol dostupná zábradlí. (22)

### Vranovice

Nacházejí se také na I. tranzitním koridoru. V pracovních dnech tu zastaví celkem 62 vlaků v obou směrech, o víkendu to je 40 vlaků v obou směrech. (24)

Ve stanici se nachází čtyři nástupiště, z toho dvě nástupiště jsou nízké, což znamená, že výška nástupiště nad temenem kolejnice je 200 mm a přístup k nim je úrovnový, třetí nástupiště je ostrovní a je přístupné podchodem a také výtahem, čtvrté nástupiště se nepoužívá. Stojany na kola ve stanici jsou a mají také přístřešek. (22)

### Pouzdrány

Zastávka se nachází na 1. tranzitním koridoru mezi stanicemi Vranovice a Šakvice.

Na zastávce jsou celkem dvě vnější jednostranná nástupiště, která jsou vysoká, což znamená, že výška nástupiště nad temenem kolejnice je 550 mm. Přístup k nástupišťům je

z obou stran cestičkou, která je dostačující pro cestující s kolem. Stojany na kola tu nejsou k dispozici. (22)

### Popice

Je to druhá zastávka, která se nachází v mezistaničním úseku Vranovice – Šakvice, a proto se nachází na 1. tranzitním koridoru. Je to oblíbené místo pro výchozí cyklistické výlety po Pálavě.

Jsou tu celkem dvě vnější jednostranné nástupiště, která jsou dlouhá, široká a bezpečná. Přístup k nástupištím je z obou stran bezbariérový. Stojany na kola tu nejsou, cestující používají k parkování kol přilehlé zábradlí. (22)

### Šakvice

Stanice je významným přestupním uzlem. Přestupují zde cestující na spoje linky R13, který pokračuje dále až do Olomouce. Také tu je odbočná trať do Hustopečí. Stanice je umístěná nedaleko lokality Pálava, takže to může být dobrý výchozí bod pro cyklistický výlet. V pracovních dnech tu zastaví celkem 99 vlaků v obou směrech, přičemž v pátek to je dokonce 100 vlaků v obou směrech. V sobotu tu zastaví 73 vlaků v obou směrech a v neděli 72 vlaků v obou směrech. Stanice se nachází mimo obec. Aby se cestující mohly dostat do města, tak mohou využít cyklostezku, která tam vede. (24)

Stanice je zmodernizovaná a má čtyři nástupiště, která jsou přístupná podchodem. Přístup na nástupiště nemá schody, má pouze chodník. Příklad přístupu na nástupiště je zobrazen na obrázku 16. Podchod je průchozí na druhou stranu, což je vhodné pro cestující s koly. V okolí nádraží je stojan na kola s přístřeškem, který je ukázán na obrázku 15. Míst pro kola je tu celkem 10.



Obrázek 15 Stojany na kola se střechou ve stanici Šakvice

Zdroj: (autor)



Obrázek 16 Podchod ve stanici Šakvice

Zdroj: (autor)

### Zaječí

Stanice se nachází v turisticky významné lokalitě Pálava. Je tu odbočná trat směr Velké Pavlovice a Hodonín. Zastavují tu spoje linky R13. Také je to dobrý výchozí bod pro cyklistický výlet. V okolí stanice začíná cyklostezka, která vede do obce Zaječí. Stanice je vzdálena 2 km. V pracovních dnech tu zastavuje celkem 66 vlaků v obou směrech a o víkendu tu zastavuje 54 vlaků v obou směrech. Stanice se nachází zase mimo obec, tak cestující mohou využít služeb linkové autobusové dopravy nebo můžou jít po místní cyklostezce pěšky. (24)

Ve stanici jsou čtyři nástupiště. První dvě nástupiště jsou nízká, což znamená, že výška nástupiště nad temenem kolejnice je u 1. nástupiště 200 mm a 2. nástupiště 250 mm a přístup k nim je přes úrovnový přechod, jak je zobrazeno na obrázku 17. Třetí a čtvrté nástupiště je dostupné podchodem a také výtahem. Stojany na kola ve stanici jsou a mají i přístřešek. Avšak jsou hodně zastaralý. Stojany na kola jsou ukázány na obrázku 18. Celkem je zde 40 míst pro kola.



Obrázek 17 Úrovňový přístup k prvnímu nástupišti ve stanici Zaječí

Zdroj: (autor)



Obrázek 18 Zastaralé stojany na kola se stříškou ve stanici Zaječí

Zdroj: (autor)

### Rakvice

Zastávka se nachází na 1. tranzitním koridoru, a to mezi stanicemi Zaječí a Podivín. Zastávka se dá použít jako výchozí bod pro cyklistické výlety po Pálavě.

Nachází se tu dvě vnější jednostranná nástupiště, která jsou vysoká, což znamená, že výška nástupiště nad temenem kolejnice je 550 mm. Přístup k nástupištím je vhodný pro kola. Stojany na kola tu jsou a mají také přístřešek. (22)

### Podivín

Stanice se nachází nedaleko turisticky významné lokality zvané Lednicko-Valtický areál, takže to může být také dobrý výchozí bod pro cyklistické výlety. Zastavují zde spoje linky R13. V pracovních dnech tu zastavuje celkem 50 vlaků v obou směrech a víkendu celkem 44 vlaků v obou směrech. (24)

Ve stanici jsou celkem tři nástupiště, první dvě jsou nízká, což znamená, že výška nástupiště nad temenem kolejnice je u 1. nástupiště 200 mm a 2. nástupiště 250 mm, úzká a přístup k nim je přes úrovnový přechod, jak je ukázáno na obrázku 20. Třetí nástupiště je ostrovní a je dostupné podchodem a výtahem. Stojan na kola se v okolí nádraží nachází. Část je pod střechou, asi 20 míst. Dalších 20 míst střechu nemá. Stojany jsou v práci zobrazeny na obrázku 19.



Obrázek 19 Areál se stojany na kola před výpravní budovou v Podivíně

Zdroj: (autor)



Obrázek 20 Úrovnový přístup k prvním a druhým nástupištím ve stanici Podivín

Zdroj: (autor)

### Ladná

Zastávka se nachází na 1. tranzitním koridoru v mezistaničním úseku Podivín – Břeclav. Je to také poslední zastávka v úseku Brno – Břeclav. Zastávka se nachází v turisticky významné lokalitě Lednicko-Valtický areál, která je vhodná pro cyklistické výlety.

Na zastávce jsou dvě jednostranná vnější nástupiště, která jsou vysoká, což znamená, že výška nástupiště nad temenem kolejnice je 550 mm. Přístup k nástupišti je z mostu po schodech nebo polních cestách od silnice. Stojany na kola tu nejsou, používá se k parkování kol zábradlí.  
(22)

## Břeclav

Je to velmi významný železniční uzel. Setkávají se tu dva tranzitní železniční koridory a to 1. a 2. Odtud se dá dostat také do významných evropských metropolí Vídeň, Budapešť a Bratislava. Samozřejmě tudy projíždí vlaky na Prahu, Olomouc a další velká města v ČR. Dají se odtud podniknout cyklistické výlety po Lednicko-Valtickém areálu, a také na území Pálavy.

Jsou zde celkem 4 nástupiště. První nástupiště je hned u staniční budovy. Navíc jsou tu nástupiště 1A a 1B. Nástupiště 1A je vpravo od staniční budovy a odjíždějí odtud vlaky na Znojmo. Nástupiště 1B je vlevo od staniční budovy. Nástupiště 2. až 4. jsou dostupná podchodem i výtahem. V okolí staniční budovy se nachází cyklověž, která je zobrazena na obrázku 21. Dále tu jsou i stojany na kola, kterých je celkem přibližně 121, ale nejsou kryty střechou.



Obrázek 21 Cyklověž před nádražní budovou v Břeclavi

Zdroj: (autor)

## Cyklověž

Cyklověže se nachází v podstatě jenom ve větších městech, například v Pardubicích, Kolíně atd. Slouží hlavně k parkování kol pro cestující, kteří budou pryč například celý den, týden nebo třeba i měsíc. Cyklověž je v podstatě robot s funkcí moderní kolárny se samoobslužným skladovacím systémem pro kola. Uvnitř cyklověže cyklisté mohou uskladnit kola v bezpečném a suchém prostředí bez přístupu jiných osob. Na kolo neprší ani se na něj neprší

a je celou dobu monitorováno kamerovým systémem. V cyklověži mohou cyklisté uložit společně se svým kolem i cyklistické doplňky, dětskou sedačku nebo i přilbu. Bezpečnou a spolehlivou úschovnu mají k dispozici 24 hodin denně po celý rok. K datu 30. září 2024 byl celkový počet uschovaných kol 2 750 000 u všech cyklověží v ČR k datu 30. září 2024.

Cyklověž funguje 24 hodin denně. Cena úschovy u většiny cyklověží začíná na 5 Korun českých (Kč)/24 hodin u většiny cyklověží. Ale například v Pardubicích se pohybuje cena za uschování od 10 Kč/24 hodin. Pro úschovu se dá také využít In karta Českých drah, u které má cyklista první úschovu zadarmo, u dalšího uschování jsou vázány slevy. Rozměry pro úschovu kola v cyklověži viz Příloha A *Rozměry kola pro úschovu*. (4)

#### Parametry na úseku Brno – Břeclav

V tabulce 3 jsou uvedeny parametry, které autor zkoumá v rámci analýzy současného stavu. Zkoumanými parametry jsou stojany na kola, jestli jsou nebo nejsou k dispozici na dané zastávce nebo ŽST a také jejich počet míst pod přístřeškem nebo bez přístřešku. Také tu je uvedeno, zda mají zkoumané stanice cyklověž nebo nemají. Dále se tu řeší, jaké možnosti přístupu na nástupiště mají cestující s koly. V úseku Brno – Břeclav většina stanic má možnost zaparkovat kolo ve stojanu. V Šakvicích, Zaječí a Podivíně je možnost využít stojany na kola s přístřeškem. Existují tu také stanice a zastávky, kde jsou stojany na kola zastaralé nebo tam vůbec nejsou a cestující tak na zaparkování kola využívají zábradlí. Tuto možnost využívají cestující například v Modřicích, Hrušovany u Brna atd. Cyklověž se nachází pouze v Břeclavi, v těsné blízkosti ŽST. Dále v tabulce 3 se nachází parametr Možnosti přístupu na nástupiště, kde autor pod tabulku uvedl vysvětlivky, které popisují, co každé písmeno znamená. Pokud je políčko prázdné, znamená to, že zde dané stojany nejsou. Výjimkami jsou Vranovice a Rakvice, kde autor nemá potřebná data.

Tabulka 3 Zkoumané parametry na úseku Brno – Břeclav

Stanice	Stojany na kola	Počet míst pro kola pod přístřeškem	Počet míst pro kola bez přístřešku	Cyklověž	Možnosti přístupu na nástupiště	Poznámky
Modřice	N			N	V, Ú, S	Kola se dají opřít jedině o zábradlí
Popovice u Rajhradu	N			N	S, C	
Rajhrad	A		6	N	S, V	
Vojkovice nad Svatkou	N			N	S	
Hrušovany u Brna	A		15	N	V, S	Cestující na kola používají spíše zábradlí
Žabčice	A		6	N	S	Cestující na kola používají spíše zábradlí
Vranovice	A			N	V, S, Ú	Kontrola pohledem z vlaku
Pouzďřany	N			N	C	
Popice	N			N	C	Kola se dají opřít jedině o zábradlí
Šakvice	A	5		N	B	Bezbariérový přístup na nástupiště bez schodů
Zaječí	A	40		N	V, Ú, S	Cyklostezska
Rakvice	A			N	C	
Podivín	A	20	20	N	V, Ú, S	
Ladná	N			N	S, C	Kola se dají opřít jedině o zábradlí
Břeclav	A		121	A	V, S	

Vysvětlivky: V = výtah, S = schody, Ú = úrovnňový přístup, C = cesta, B = bezbariérový přístup

Zdroj: (autor)

Z tabulky 3 vyplynulo, že 40 % ze stanic a zastávek nemá stojany na kola. Cyklověž se nachází jenom v Břeclavi. Ve stanicích Modřice, Vranovice, Zaječí a Podivín jsou z části nevhodná nástupiště pro nástup a výstup cyklistů do vlaku. Ve stanici Modřice a zastávkách Popice a Ladná si cestující můžou opřít a uzamknout kolo jedině o zábradlí. V Hrušovanech u Brna a v Žabčicích cestující s kolem používají spíše zábradlí než stojany.

## 1.2 Traťový úsek Břeclav – Znojmo

Úsek se nachází na trati 246. Z úseku vychází dvě odbočné tratě. Jsou to tratě Hrušovan nad Jevišovkou-Šanov přes Moravský Krumlov, Střelice až do Brna a Hrušovany nad Jevišovkou-Šanov – Hevlín. Trať Hrušovany nad Jevišovkou-Šanov – Hevlín se již nepoužívá. Vlaky tu provozuje dopravce Arriva, a to linku S8 z Břeclavi do Znojma a také tu provozují jednu linku České dráhy, a to linku S41 z Hrušovan nad Jevišovkou-Šanov do Brna. Dále tu ze Znojma vedou tratě do Rakouska a do Moravských Budějovic.

V tabulce 4, tabulce 5, tabulce 6 a tabulce 7 je zobrazen přehled spojů, které mají garanci přepravy kol ve svých jednotlivých soupravách. Přehled je zpracovaný jak pro směr Břeclav – Znojmo, tak i opačný směr Znojmo – Břeclav. Také je zpracovaný ještě pro směr Brno – Hrušovany nad Jevišovkou-Šanov, také i pro opačný směr Hrušovany nad Jevišovkou-

Šanov – Brno. U všech spojů je povolena přeprava kol bez omezení. Jediné omezení je kapacita míst pro kola v soupravě. (24)

Tabulka 4 Přehled garantovaných cyklistických spojů v úseku Břeclav – Znojmo

Přehled garantovaných cyklistických spojů Břeclav - Znojmo					
Linka	Dopravce	Pondělí - Pátek	Sobota	Neděle	Poznámky
S8	Arriva	18	20	19	

Zdroj: (24)

Tabulka 5 Přehled garantovaných cyklistických spojů v úseku Znojmo – Břeclav

Přehled garantovaných cyklistických spojů Znojmo - Břeclav					
Linka	Dopravce	Pondělí - Pátek	Sobota	Neděle	Poznámky
S8	Arriva	18	19	20	

Zdroj: (24)

Tabulka 6 Přehled garantovaných cyklistických spojů v úseku Brno – Hrušovany nad Jevišovkou-Šanov

Přehled garantovaných cyklistických spojů Brno - Hrušovany nad Jevišovkou-Šanov				
Linka	Pondělí - Pátek	Sobota	Neděle	Poznámky
S41	4	0	2	

Zdroj: (24)

Tabulka 7 Přehled garantovaných cyklistických spojů v úseku Hrušovany nad Jevišovkou-Šanov – Brno

Přehled garantovaných cyklistických spojů Hrušovany nad Jevišovkou-Šanov - Brno				
Linka	Pondělí - Pátek	Sobota	Neděle	Poznámky
S41	4	1	0	

Zdroj: (24)

V tabulce 4, tabulce 5, tabulce 6 a tabulce 7 je vidět kolik celkem je spojů s možností přepravy JK. Ještě je v tabulkách rozdělení spojů podle všedních dnů a víkendu, který se rozděluje na sobotu a neděli.

### Boří les

Stanice se nachází na okraji Břeclavi v městské části Poštorná. Vede odtud trať do Lednice, odkud se dají dělat cyklistické výlety po Lednicko-Valtickém areálu. Také odtud se dá jet na kole, protože tu prochází cyklotrasa, po které se dá dostat k záměčku Pohansko, nebo až k soutoku Moravy a Dyje. V pracovní dny tu zastavuje 18 vlaků v obou směrech, přičemž v pátek to je 19 vlaků v obou směrech. V sobotu tu zastavuje 19 vlaků v obou směrech a v neděli zastavuje 18 vlaků v obou směrech. (24)

Jsou tu dvě nástupiště, obě jsou dostupná úrovněnými přechody. Stojany na kola tu jsou krytá stříškou. (22)

### Valtice-město

Je to zastávka, která se nachází, jak už název napovídá, ve městě a je blíž centru města než stanice Valtice. Nachází se v Lednicko-Valtickém areálu a odtud se dá plánovat mnoho cyklistických výletů. V pracovních dnech tu zastavuje celkem 34 vlaků v obou směrech, přičemž v pátek to je 35 vlaků v obou směrech. V sobotu tu zastaví 40 vlaků v obou směrech, v neděli to je 39 vlaků v obou směrech. (24)

Vzhledem k okolnostem, že je to zastávka, tak se tu nachází jedno vysoké nástupiště, což znamená, že výška nástupiště nad temenem kolejnice je 550 mm. Stojany na kola se v okolí zastávky nenachází. (22)

### Valtice

Stanice, která se nachází docela velký kus od města, proto v té stanici nezastavují všechny vlaky. Všechny vlaky zastavují na zastávce Valtice-město, která se nachází v centru města.

Jsou tu celkem dvě nástupiště, s úrovnovým přechodem, který je nový a je tudíž vhodný pro cestující s kolem nebo i cestující s kočárky. Nejsou tu také žádné stojany na kola. (22)

### Sedlec u Mikulova

Město se nachází ve významné turistické oblasti Pálava. Samotná stanice je na okraji města Sedlec. Dají se odtud podnikat cyklistické výlety po CHKO Pálava. Také se tu nachází místní zoologická zahrada.

Nachází se tu dvojice vysokých nástupišť, což znamená, že výška nástupiště nad temenem kolejnice je 550 mm. Dostupné jsou železničním přechodem s VZPK (výstražné zařízení pro přechod kolejí). Ve stanici je možné zaparkovat kolo, je na to určené místo. (22)

### Mikulov

Město Mikulov je srdcem významné turistické oblasti Pálava a dají se tu podnikat cyklistické výlety doslova po celé Pálavě. Stanice se nachází na kraji města a do centra je to celkem 1,5 kilometrů. Výlety se tu dají podnikat na místní zámek Mikulov, na Svatý kopeček, odkud je při dobré viditelnosti skvělý výhled a také do Jeskyně Na Turoldu. V pracovních dnech tu zastaví celkem 34 vlaků v obou směrech, přičemž v pátek to je 35 vlaků v obou směrech. V sobotu tu zastaví 37 vlaků v obou směrech a v neděli 36 vlaků v obou směrech. (24)

Nachází se tu dvě nástupiště a obě jsou snadno přístupné s kolem. 1. nástupiště je u 1. a 4. koleje. 2. nástupiště je u 2. koleje. Stojany na kola tu nejsou, parkovat kola musí cestující v okolí staniční budovy.

### Břeží

Je to zastávka, která se nachází v mezistaničním úseku Mikulov – Novosedly. Zastávka se nachází nedaleko turisticky významné oblasti Pálava, a proto je hojně využívaná turisty a také cyklisty, kteří se tu také vydávají za dobrým vínem.

Nachází se tu jedno jednostranné vnější nástupiště, které je nízké což znamená, že výška nástupiště nad temenem kolejnice je 200 mm, rovné a přehledné. Párkování kol se dá všude v okolí zastávky, kde to je možné. (22)

#### Dobré Pole

Je druhou, a tudíž poslední zastávkou v mezistaničním úseku Mikulov – Novosedly. Dají se odtud začínat cyklistické výlety po Jižní Moravě. Nedaleko zastávky se nachází vinné sklepy, kde můžou cestující strávit čas.

Je tu jednostranné vnější nástupiště, které je nízké, což znamená, že výška nástupiště nad temenem kolejnice je 300 mm, rovné a dostatečně dlouhé. Stojany na kola se tu nachází. (22)

#### Novosedly

Novosedly se nachází na jihu Moravy mezi městy Mikulov a Hrušovany nad Jevišovkou. Stanice je umístěna na jihu města. Dají se tam začínat cyklistické výlety po Jižní Moravě. V blízkosti stanice se nachází CHKO Pálava.

Jsou tu všechna nástupiště nízká s nezpevněným povrchem a přístupná pomocí úrovnových přechodů. Výška nástupišť nad temenem kolejnice je u 1. nástupiště 200 mm a 2. nástupiště 250 mm. Stojany na kola se v okolí výpravní budovy nachází a jsou kryty stříškou. (22)

#### Jevišovka

Zastávka se nachází mezi stanicemi Novosedly a Hrušovany nad Jevišovkou-Šanov. Je dalším dobrým výchozím místem pro cyklistické výlety. Nedaleko zastávky se nachází odpočívadlo pro cyklisty Jevišovka u čápa.

Nástupiště je vnější, široké a dlouhé. Přístup k nástupišti je z jedné strany a je bezbariérový. Stojany na kola tu nejsou. Parkovat kola se může v okolí zastávky. (22)

#### Hrušovany nad Jevišovkou-Šanov

Stanice se nachází mezi městem Hrušovany nad Jevišovkou a obcí Šanov. Je mnohem blíže k obci Šanov. Ze stanice vede odbočná trať na Moravský Krumlov, Střelice a Brno. I odtud se dají dělat cyklistické výlety po Jižní Moravě. V pracovních dnech tu zastaví celkem 39 vlaků v obou směrech, přičemž v pátek to je 40 vlaků v obou směrech. V sobotu zastaví celkem 35 vlaků v obou směrech a v neděli zastaví celkem 34 vlaků v obou směrech. (24)

Nástupiště ve stanici jsou nízká, což znamená, že výška nástupiště nad temenem kolejnice je u všech nástupišť 200 mm a jsou přístupná úrovnovým přechodem, který je ukázána na obrázku 22. Stojany na kola v okolí výpravní budovy jsou a jsou kryta přístřeškem. Stojany na kola jsou zobrazeny na obrázku 23 a obrázku 24.



Obrázek 22 Úrovnový přístup k nástupištím ve stanici Hrušovany nad Jevišovkou-Šanov

Zdroj: (autor)



Obrázek 23 Stojany na kola u výpravní budovy ve stanici Hrušovany nad Jevišovkou-Šanov

Zdroj: (autor)



Obrázek 24 Stojany na kola naproti výpravní budově v Hrušovanech nad Jevišovkou-Šanov

Zdroj: (autor)

### Božice u Znojma

Obec leží na Jižní Moravě mezi městy Hrušovany nad Jevišovkou a Znojmem. Stanice se nachází mimo obec, přibližně 1,4 km od centra obce.

Ve stanici jsou dvě nástupiště a obě jsou nízká, což znamená, že výška nástupiště nad temenem kolejnice u obou nástupišť je 200 mm a přístupná úrovněnými přechody. Vlaky obvykle zastavují jen u nástupiště blíže ke staniční budově. Stojany na kola tu jsou a mají přístřešek. Stojany se nachází vlevo od staniční budovy. (22)

### Hodonice

Město se nachází na Jižní Moravě v okrese Znojmo. Stanice leží na kraji města. Dají se tu dělat cyklistické výlety po celém Znojemsku a také po Národním parku Podyjí.

Ve stanici jsou celkem dvě nízká nástupiště, která jsou dostupná úrovněnými přechody. Výška nástupišť nad temenem kolejnic je 200 mm. Parkování na kola tu je k dispozici. (22)

### Dyje

Zastávka se nachází v mezistaničním úseku Hodonice – Znojmo. Je také poslední zastávkou v úseku Břeclav – Znojmo.

Je tu jedno jednostranné vnější nástupiště, které je dlouhé, široké a nízké. Stojany na kola tu nejsou. Parkovat kola se dá v okolí zastávky na místech, které jsou k tomu možné. (22)

### Znojmo

Město je významným centrem turistického ruchu na Jižní Moravě. Dají se tu podnikat cyklistické výlety po Národním parku Podyjí. Dále se tu můžou podnikat výlety po městě, ať už na Znojemský hrad nebo do Znojemského podzemí nebo třeba ještě na Špalkovu vyhlídku. Ze stanice se dá jet do Rakouska, konkrétně až do Vídně. Dále tu vedou tratě do Břeclavi a do Okříšek.

Nástupiště tu jsou dvě, jedno jednostranné a druhé je oboustranné. Obě nástupiště jsou přístupná úrovněným přechodem. Úrovněný přechod je zobrazena na obrázku 26. Stojany na kola tu jsou k dispozici a celkem je tam míst pro kola 8. Stojan na kola je v práci ukázána na obrázku 25.



Obrázek 25 Stojany na kola před nádražní budovou ve Znojmě

Zdroj: (autor)



Obrázek 26 Úrovňový přechod na druhé nástupiště ve stanici Znojmo

Zdroj: (autor)

### Parametry na úseku Břeclav – Znojmo

V tabulce 8 jsou uvedeny parametry, které autor zkoumá v rámci analýzy současného stavu. Zkoumané parametry jsou stejné jako u trati Brno – Břeclav. V úseku Břeclav – Znojmo většina stanic nemá možnost zaparkovat kolo ve stojanu. Možnost využít stojan na kola je pouze ve stanicích Boří les, Novosedly, Hrušovany nad Jevišovkou-Šanov, Božice u Znojma a Znojmo. Cyklověž se v tomto úseku nenachází v žádné ŽST. Dále v tabulce 8 se nachází parametr možnosti přístupu na nástupiště, kde autor pod tabulku uvedl vysvětlivky, které popisují, co každé písmeno nebo zkratka znamená. Pokud je políčko prázdné, znamená to, že zde dané stojany nejsou. Výjimkami jsou Boří les, Novosedly a Božice u Znojma, kde autor nemá potřebná data.

Tabulka 8 Zkoumané parametry na úseku Břeclav – Znojmo

Stanice	Stojany na kola	Počet míst pro kola pod přístřeškem	Počet míst pro kola bez přístřešku	Cyklověž	Možnosti přístupu na nástupiště	Poznámky
Boří les	A			N	Ú	
Valtice-město	N			N	C	
Valtice	N			N	Ú	
Sedlec u Mikulova	N			N	VZPK	
Mikulov	N			N	Ú/B	Zmodernizovaná stanice
Březí	N			N	C	
Dobré Pole	N			N	C	
Novosedly	A			N	Ú	Kontrola pohledem z vlaku
Jevišovka	N			N	C	
Hrušovany nad Jeviškou - Šanov	A	18		N	Ú	
Božice u Znojma	A			N	Ú	
Hodonice	N			N	Ú	
Dyje	N			N	C	Parkovat kola se dá v okolí zastávky
Znojmo	A		8	N	Ú	

Vysvětlivky: Ú = úroveň přístup, B = bezbariérový přístup, C = cesta, VZPK = výstražné zařízení pro přechod kolejí

Zdroj: (autor)

Z tabulky 8 vyplynulo, že 64,3 % ze stanic a zastávek nemá stojany na kola. Cyklověž se tu vůbec nenachází. Stanice Sedlec u Mikulova a Mikulov jsou zmodernizované, ostatní stanice a zastávky jsou staršího typu.

### 1.3 Vlakové soupravy

Nedílnou součástí provozování železniční dopravy a tím pádem i přepravy kol ve vlacích jsou jejich vlakové soupravy. Celkem jsou tu analyzovány čtyřvozové a dvouvozové elektrické jednotky RegioPanter 530 Moravia, elektrická jednotka InterPanter, motorová jednotka Stadler 948.

#### 1.3.1 RegioPanter 530 Moravia

Je to velkoprostorová jednotka a také je částečně nízkopodlažní. Jsou speciálně vyrobené pro Jihomoravský kraj. Obsahují pouze 2. třídu, 1. třída tu není. Čtyřvozové jednotky jezdí především na linkách S2 z Křenovic přes Brno do Letovic a S3 z Tišnova přes Brno do Židlochovic nebo Hustopečí u Brna. Dvouvozové jednotky jezdí především na lince S51 z Šakvic do Břeclavi.

Prostory na kola ve všech jednotkách jsou a je jich dostatek. Příklad takového prostoru je na obrázku 27. Konkrétně u čtyřvozových jednotek jsou celkem 4 prostory na kola bez držáků. U dvouvozových jednotek jsou 2 prostory na kola bez držáků. V obou typech jednotek jsou celkem 3 držáky, což je málo, ale pro potřeby regionální dopravy to stačí. Příklad držáků je na obrázku 28.



Obrázek 27 Místo na kola v jednotce 530

Zdroj: (autor)



Obrázek 28 Držáky na kola v jednotce 530

Zdroj: (autor)

### 1.3.2 InterPanter

Jsou to velkoprostorové jednotky třívozové nebo pětivozové. Také jsou částečně nízkopodlažní. V jednotkách se nachází jak 1. třída, tak i 2. třída. Každý vůz v soupravě má

odlišnou konfiguraci, a proto má vlastní číslování. 1. třída je špatně vyřešena, protože je vždycky uprostřed vozu mezi prostory 2. třídy. V Jihomoravském kraji na trati Brno – Břeclav jsou InterPantery nasazovány na lince R13, která má název Moravan. Tato linka jezdí z Brna přes Břeclav do Olomouce. (22)

Místa pro přepravu kol: u pěti-vozové jednotky jsou prostory pro kola ve vozech s označením 661 a 064 a u třívozové jednotky jsou prostory pro kola jenom ve voze s označením 064. Držáky na zavěšení kol jsou v soupravách taky umístěné. V pěti-vozových soupravách je celkem držáků 15 a u třívozových souprav je celkem 10 držáků. (22)

### **1.3.3 Stadler 948**

Motorová jednotka Stadler 948 je velkoprostorová a částečně nízkopodlažní jednotka s oddílem pro cyklisty, cestující s kočárky a také vozíčkáře. Jednotka se skládá ze tří vozů. První vůz je nízkopodlažní s velkým oddílem pro cyklisty a kočárky, druhý, a to prostřední vůz je krátký a slouží jako pohon jednotky a třetí vůz je také nízkopodlažní a má oddíl pro vozíčkáře, cyklisty a cestující s kočárky. Na každém konci jednotky jsou tři schůdky a nachází se tam také několik řad sedadel. (22)

Jednotka je klimatizovaná, s wifi a u sedadel jsou zásuvky na 230 V a USB porty. Celkem míst sezení v jednotce je 100. Míst na kola je v jednotce celkem 8. Kola se staví ke sklopným sedačkám a upínají se černými bezpečnostními pásy. Držáky na kola se v jednotce nenacházejí. Další možností je, že si cestující za jízdy kola přidržují ručně. Záchod se nachází ve třetí části jednotky a je vhodné i pro vozíčkáře. (22)

### **1.3.4 Parametry souprav**

V tabulce 9 se nachází parametry souprav, které autor posuzuje v analýze současného stavu. Jsou to konkrétně parametry počtu míst pro kola, prostory pro kola, držáky na kola ve vlacích a také jejich počet. U InterPanteru není uveden počet míst pro kola, ale u ostatních dvou souprav uveden je, konkrétně u RegioPanteru 530 Moravia 12 míst a u Stadleru 948 8 míst. Ve všech soupravách se nacházejí prostory pro kola. Držáky na kola se nachází v obou typech Panterů, ale nenachází se u Stadleru 948.

Tabulka 9 Parametry souprav

Soupravy	Počet míst pro kola	Prostory pro kola	Držáky na kola ve vlacích	Počet držáků	Poznámky
RegioPanter 530 Moravia	12	A	A	3	
InterPanter		A	A	15, 10	15 - pěti-vozová souprava, 10 - tří-vozová souprava
Stadler 948	8	A	N		

Zdroj: (autor)

## 1.4 Shrnutí analýzy současného stavu

Z analýzy současného stavu vyplynulo:

1. u 26,7 % stanic a 78,6 % zastávek chybí stojany na kola;
2. dostatečná kapacita prostorů pro přepravu JK ve zkoumaných vlacích;
3. možnosti přepravy JK;
4. cyklověž pouze v Břeclavi;
5. v úseku Brno – Břeclav ve stanicích Modřice, Vranovice, Zaječí a Podivín jsou z části nevhodná nástupiště z hlediska přístupu k vlakům a nástupu do nich;
6. v úseku Břeclav – Znojmo ve stanicích Boří les, Valtice, Novosedly, Hrušovany nad Jevišovkou-Šanov, Božice u Znojma a Hodonice jsou nevhodná nástupiště z hlediska přístupu k vlakům a nástupu do nich.

## 2 Návrh opatření ke zvýšení aktivity

Analýzou současného stavu bylo zjištěno, že chybí stojany u 26,7 % analyzovaných stanic a 78,6 % analyzovaných zastávek. Cyklověž se nachází pouze v Břeclavi. Byla zjištěna dostatečná kapacita prostorů pro kola u všech vlaků. Dále ještě bylo zjištěno, že v úseku Brno – Břeclav ve stanicích Modřice, Vranovice, Zaječí a Podivín jsou z části nevhodná nástupiště. A také bylo zjištěno, že v úseku Břeclav – Znojmo ve stanicích Boří les, Valtice, Novosedly, Hrušovany nad Jevišovkou-Šanov, Božice u Znojma a Hodonice jsou nevhodná nástupiště.

V této kapitole autor řeší stojany, které chybí u některých analyzovaných stanic a analyzovaných zastávek. Dále autor řeší nedostatek cyklověží. A posledním bodem, které autor řeší jsou nevhodná nástupiště na I. tranzitním koridoru mezi městy Brno a Břeclav. Nevhodná nástupiště se nachází ve stanicích Modřice, Vranovice, Zaječí a Podivín. A také řeší autor nevhodná nástupiště v úseku Břeclav – Znojmo. Nevhodná nástupiště se nachází také ve stanicích Novosedly, Božice u Znojma a Hodonice.

### 2.1 Stojany

Stojany na JK jsou jedny z nejdůležitějších věcí pro cestující, kteří využívají železniční dopravu. Stojany používají hlavně lidé, kteří dojíždí do práce, v tomto případě například do Brna nebo Břeclavi. Funguje to tak, že cestující dojíždí do ŽST na kole, tam kolo zamknou ve stojanu a nastoupí do vlaku.

Mezi Brnem a Břeclaví stojany na kola chybí a byly by potřeba doplnit v Modřicích, Popovicích u Rajhradu, Vojkovicích nad Svatkou, Pouzdřanech, Popicích a Ladné. Mezi Břeclaví a Znojmem stojany na kola chybí a byly by potřeba doplnit ve Valticích, Sedleci u Mikulova, Mikulově, Březí, Dobrém Poli, Jevišovce, Hodonicích a v Dyji. Stojany by byly potřeba vyměnit v Hrušovanech u Brna, Žabčicích a v Zaječí, protože jsou ve špatném stavu (zrezivělé, ...). Autor je dává všude, kde chybí, protože by se tím zvýšila nabídka a možnost přitáhnout více cestujících do vlaků tím, že se jim zlepší nabídka možností uschovat a uzamknout kolo na zastávce nebo ŽST.

Na obrázku 29 je stojan obloukový trubkový, kde kola se můžou zaparkovat jen z jedné strany. Stojan na kola má držáky, které jsou od sebe vzdálené 38 cm. Stojan má ocelovou konstrukci a robustní držáky ze silné oceli. Stojan je vhodný pro všechny typy kol. Držáky kol jsou ve dvou výškách, takže řídítka zaparkovaných kol si nepřekáží. Počet míst se pohybuje podle toho, co si zákazník objedná od výrobce. Zákazník si může koupit stojan s místy v rozmezí od 2 do 6. Kola se do držáků umísťují předním kolem. Stojan je vhodný pro všechny

typy kol s pláštěm až do šířky 6 cm. Stojan se ukotvuje do země. Na objednávku lze si od výrobce koupit stojan i s držáky pro širší pláště. Cena stojanu je 1 800 Kč. (6)



Obrázek 29 STOJAN NA KOLA OBLOUKOVÝ TRUBKOVÝ – JEDNOSTRANNÝ (KS-320)

Zdroj: (6)

Na obrázku 30 je vidět stojan, který je jednostranný a umístění kol v držácích je v řadě. Opět si tu zákazník může objednat stojan od 2 až do 6 míst. Stojan se upevňuje k zemi, ale materiál k upevnění není součástí zásilky, ten si musí zákazník dokoupit sám. Je vhodný pro všechny typy JK. Povrchová úpravu může být ze žárového zinku nebo pomocí práškové barvy, a to zde černé barvy. Cena stojanu je 2 700 Kč. (5)



Obrázek 30 STOJAN NA KOLO JEDNOSTRANNÝ ŘADOVÝ (KS-600)

Zdroj: (5)

Na obrázku 31 je stojan pro 5 kol. Je vhodný pro všechny typy kol se všemi standardními rozměry pláštěů. Kolo lze uzamknout do stojanu přes rám. Nosné části stojanu jsou vyrobené z ocelových profilů o rozměrech odolných i k nešetnému zacházení. Podstava je opatřena

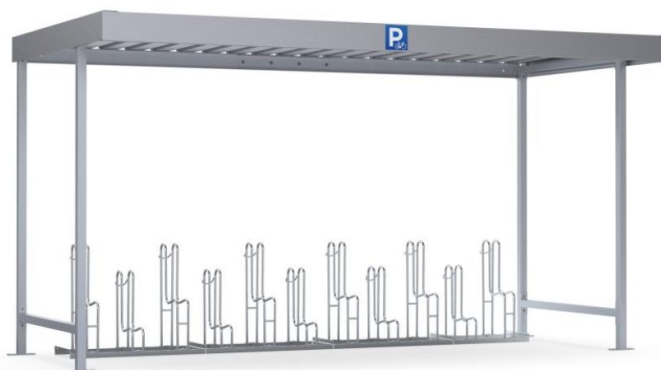
otvory pro uchycení stojanu k zemi pomocí šroubů a hmoždinek. Spojovací materiál není součástí dodávky, ten si musí zákazník dokoupit sám. Cena stojanu je celkem 3 341 Kč. (7)



Obrázek 31 Oboustranný stojan na kola KLASIK 1885

Zdroj: (7)

Na obrázku 32 je jednostranný plechový přístřešek na kola doplněný o 11místný stojan na kola s prodlouženým parkovacím obloukem. Materiály jsou zároveň zinkovaná ocel a oboustranně lakovaný trapézový plech. Klíčovými vlastnostmi přístřešku jsou odolná konstrukce, střecha, která vydrží zatížení sněhem až  $0,75 \text{ kN/m}^2$  a jednoduchá montáž. Nerezový kotvicí materiál je součástí dodávky. Součástí dodávky je také samozřejmě stojan. Je ideální pro bezpečné parkování i těžších elektrokol a horských kol. Klíčové vlastnosti stojanu jsou zároveň pozinkované ocelové profily, stabilní 3bodové držení kola, jednoduchá montáž a možnost rozšíření a uzamykatelný systém pro cyklo zámky. Cena jak přístřešku, tak i stojanu je 39 989 Kč. (9)



Obrázek 32 PŘÍSTŘEŠEK SE STOJANEM NA KOLA

Zdroj: (9)

Na obrázku 33 je cyklobox, který pro parkování maximálně 2 kol. Materiály jsou ocelová konstrukce, která vyztužuje celý box i dveře, povrchová úprava pomocí žárového zinku. Střecha je oblá z trapézového ocelového plechu. Umožní dokonalý odtok vody při dešti. Pevnost celého Cykloboxu zajišťuje robustní ocelová konstrukce a silné biodesky. Díky nastavitelným nožkám můžeme cykloboxy umístit i v nerovném terénu. Dveře cykloboxu jsou vyztuženy kvůli pevnosti a bezpečnosti silným ocelovým rámem. Tříbodový bezpečnostní systém chrání dveře proti zlodějům. Robustní profily zabezpečovacího mechanismu se vysouvají do tří různých stran a tvoří tak opravdu bezpečné zajištění. Dveře jsou také zajištěny proti jejich vyvrácení a proti samovolnému otevírání např. větrem. Uzamykání boxu je ve dvou variantách: Zámek FAB nebo Elektronický zámek. Uvnitř cykloboxu jsou kolejnice pro pohodlné zaparkování dvou kol. Cena cykloboxu u tohoto typu není uvedena, ale autor předpokládá, že to bude okolo 50 000 Kč. (8)



Obrázek 33 Cyklobox

Zdroj: (8)

Tabulka 10 Stojany – parametry

Stojany - parametry					
Typy stojanů	Počet míst pro kola	Povrchová úprava	Spojovací a kotevní materiál	Ukotvení	Cena [Kč]
Obloukový trubkový	2 až 6	Antracit, RAL 7016, žárový zinek	N	Do země	1 800
Jednostranný řadový	2 až 6	Žárový zinek, prášková barva	N	K zemi	2 700
Oboustranný	5		N	K zemi	3 341
Přístřešek se stojanem	11	Žárově zinkovaná ocel, oboustranně lakovaný trapézový plech	A	K zemi	39 989
Cyklo box	2	Žárový zinek, Oboustranně lakovaný trapézový plech	N	Není nutné kotvit	50 000

Zdroj: (5, 6, 7, 8, 9)

Z tabulky 10 vyplynulo, že ze všech typů stojanů je rozmezí počtu míst pro kola 2 až 11. Povrchová úprava je nejčastěji žárový zinek a u přístřešku se stojanem a cykloboxu je tam také oboustranně lakovaný trapézový plech. U spojovacího a kotevního materiálu autor řeší, jestli

ho výrobce dodává, nebo si ho musí zákazník dokoupit. Výrobce dodává spojovací a kotevní materiál jenom u přístřešku se stojanem, u ostatních si musí zákazník materiál dokoupit. Ukotvení není nutné provádět u cykloboxu, u ostatních je vždy kotvení k zemi nebo do země. Cenové rozpětí je od 1 800 Kč do přibližně 50 000 Kč. Nejlevnější je obloukový trubkový stojan, který stojí 1 800 Kč a nejdražší je Cyklobox, který stojí okolo 50 000 Kč.

V tabulce 11 a 12 jsou uvedeny všechny ŽST a zastávky, kde by se hodil nový stojan. Autor by je tam všude dal, protože by to mohlo zvýšit nabídku a možnost přitáhnout více cestujících do vlaků tím, že se jim zlepší nabídka možností uschovat, uzamknout kolo na zastávce nebo ŽST. Ve sloupci typ stojanu je uvedený, jaký typ je podle autora potřeba v té dané zastávce nebo ŽST. Ve sloupci zastřešení je uvedeno, jestli tam je nebo není zastřešení. Ve sloupci počet míst pro uzamčení JK je uvedeno, kolik je tam potřeba držáků neboli míst pro kola. A na závěr tu jsou poznámky, kde je uvedeno třeba jestli tam je jenom nahrazení zastaralého stojanu atd.

Celkově autor navrhne 27 stojanů na kola, z toho obloukových trubkových stojanů bude 7, oboustranných stojanů bude 13, jednostranných řadových stojanů budou 2, přístřešků se stojanem budou 3 a cykloboxů budou 2. Autor se rozhodoval podle toho, kde stojany chybí nebo kde stojany byly zastaralé nebo zrezivělé.

Tabulka 11 Stojany, úsek Brno – Břeclav

Stojany, úsek Brno - Břeclav				
Stanice a zastávky	Typ stojanu	Zastřešení	Počet míst pro uzamčení jízdních kol	Poznámky
Modřice	Obloukový trubkový	N	12	
Popovice u Rajhradu	Oboustranný	N	10	Na jedné straně 5 a na druhé straně znovu 5
Vojkovic nad Svratkou	Obloukový trubkový	N	6	
Hrušovany u Brna	Oboustranný	N	10	Nahradit zastaralý stojan, který je zrezivělý
Žabčice	Oboustranný	N	10	Nahradit zastaralý stojan, který je zrezivělý
Pouzdrány	Obloukový trubkový	N	12	Na jedné straně 6 a na druhé straně znovu 6
Popice	Obloukový trubkový	N	6	
Zaječí	Přístřešek se stojanem	A	22	Nahrazení dvou přístřešků se stojany, které tam jsou
Ladná	Oboustranný	N	10	Na jedné straně 5 a na druhé straně znovu 5

Zdroj: (autor)

V tabulce 11 je shrnut návrh autora, že v úseku Brno – Břeclav je potřeba přidat nebo vyměnit stojany na kola v 9 stanicích a zastávkách. V Modřicích, Vojkovicích nad Svratkou, Pouzdránech a Popovicích se použije stojan obloukový trubkový bez zastřešení, s tím že v Pouzdránech bude na jedné straně zastávky 6 míst a na druhé straně také 6 míst. V Popovicích u Rajhradu, Hrušovanech u Brna, Žabčicích a Ladné se použije stojan oboustranný bez zastřešení. V Hrušovanech u Brna a Žabčicích se nahradí zastaralý stojan za nový. V Popovicích u Brna a Ladné bude na jedné straně zastávky 5 míst a na druhé straně také 5 míst. V Zaječí nahradí dva stávající stojany s přístřeškem dva nové stojany s přístřeškem.

Tabulka 12 Stojany, úsek Břeclav – Znojmo

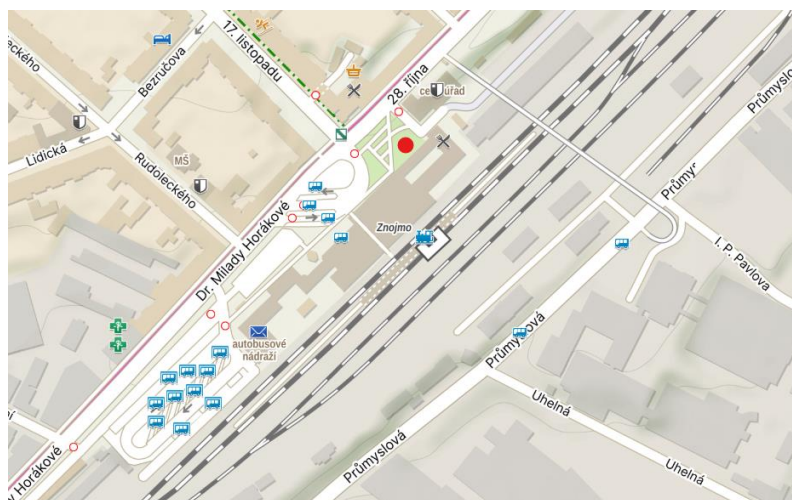
Stojany, úsek Břeclav - Znojmo				
Stanice a zastávky	Typ stojanu	Zastřešení	Počet míst pro uzamčení jízdních kol	Poznámky
Valtice-město	Obloukový trubkový	N	6	
Valtice	Oboustranný	N	5	
Sedlec u Mikulova	Jednostranný řadový	N	6	
Mikulov	Přístřešek se stojanem, cyklo box	A	15	11 míst přístřešek se stojanem, 4 místa cyklo box
Březí	Oboustranný	N	5	
Dobré Pole	Oboustranný	N	5	
Jevišovka	Oboustranný	N	5	
Hodonice	Jednostranný řadový	N	6	
Dyje	Oboustranný	N	5	

Zdroj: (autor)

V tabulce 12 je shrnut návrh autora, že v úseku Břeclav – Znojmo je potřeba přidat celkem 9 stojanů na kola ve stanicích a zastávkách. Ve Valticích-město se přidá nový stojan obloukový trubkový bez přístřešku. Ve Valticích, Březí, Dobrém Poli, Jevišovce a Dyji se použije stojan oboustranný bez přístřešku. V Sedleci u Mikulova a Hodonicích se použije stojan jednostranný řadový bez přístřešku. A v Mikulově se použijí přístřešek se stojanem a dva cykloboxy. Přístřešek se stojanem má celkem 11 míst, cykloboxy mají 4 místa.

## 2.2 Cyklověž

Cyklověž ve Znojmě by autor umístil z pohledu výpravní budovy, když cestující vychází z ní, vpravo. Umístění cyklověže je zobrazeno na obrázku 34 pomocí červené tečky. Bude potřeba upravit park, který se tam nachází. Úschovna kol se ve stanici nenachází, proto si autor myslí, že bude cyklověž dobře využita.



Obrázek 34 Umístění cyklověže ve Znojmě

Zdroj: (13)

Na obrázku 35 je vidět, jak vypadá cyklověž v Poděbradech a bude také vypadat stejně ve Znojmě. Cyklověž ve Znojmě bude v podstatě samoobslužný skladovací systém pro kola. Bude to také průmyslový robot plnící funkci moderní kolárny. Uvnitř cyklověže budou moci

cyklisté uskladnit kola v bezpečném a suchém prostředí bez přístupu jiných osob. Na kola nebude přšet a bude celou dobu na ně dohlížet kamerový systém. (11)



Obrázek 35 Cyklověž Poděbrady

Zdroj: (10)

### 2.3 Nová nástupiště

Nástupiště jsou důležitá součást nástupu a výstupu cestujících v osobní železniční dopravě. Druhů nástupišť v železniční dopravě je hned několik: ostrovní, poloostrovní, vnější a jazyková. V této práci se bude autor zabývat hlavně zkvalitněním nástupu a výstupu cestujících s JK do a z vlaků.

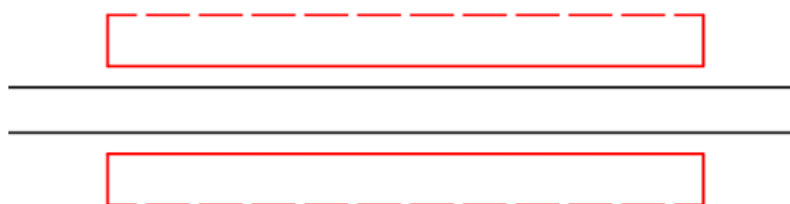
V úseku Brno – Břeclav ve ŽST Modřice, Vranovice, Zaječí a Podivín jsou z části nevhodná nástupiště. V úseku Břeclav – Znojmo ve ŽST Boří les, Valtice, Novosedly, Hrušovany nad Jevišovkou-Šanov, Božice u Znojma a Hodonice jsou nevhodná nástupiště. U ŽST Boří les, Valtice a Hrušovany nad Jevišovkou-Šanov autor nebude řešit nevhodná nástupiště, protože ve ŽST Boří les a Valtice všechny vlaky nezastavují, některé jimi projíždí a ve ŽST Hrušovany nad Jevišovkou-Šanov je odbočná trať směr Moravský Krumlov a tam by se poloostrovní nástupiště nevyplatila a stanice je na ostrovní nástupiště malá. V ŽST Modřice, Vranovice, Zaječí a Podivín se budou měnit nástupiště úroňová na nástupiště ostrovní. V ŽST Novosedly, Božice u Znojma a Hodonice se budou měnit úroňová nástupiště na poloostrovní nástupiště.

### 2.3.1 Vnější nástupiště

Nachází se buď přímo u výpravní budovy nebo také na opačné straně železniční zastávky. Nejtypičtější použití je u železničních zastávek, kdy se nachází na vnějších stranách železniční trati, viz ukázka na obrázku 36.

Šířka vnějšího nástupiště má být alespoň 3 metry, nejméně však 2,5 metru. Výška nástupní hrany se projektuje 550 mm nad TK.

Přístup na nástupiště je zpravidla mimoúrovňový (lávka, podchod, most, silniční podjezd nebo most), někdy také úrovňový (například přes přilehlý železniční přejezd). (12)



Obrázek 36 Vnější nástupiště železniční zastávky

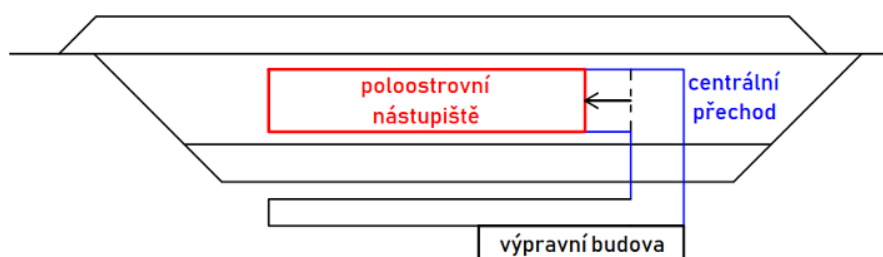
Zdroj: (12)

### 2.3.2 Poloostrovní nástupiště

Poloostrovní nástupiště je úrovňově přístupné s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK. Ukázka takového nástupiště je na Obrázku 37. Jde o alternativu ostrovního nástupiště pro železniční stanice na jednokolejných tratích s nižší frekvencí cestujících, kde by bylo vybudování podchodu či nadchodu neefektivní. Každé poloostrovní nástupiště má pouze jeden úrovňový přechod nazývaný centrální přechod (CP). Může tam být na centrálním přechodu i nainstalované VZPK.

Kvůli úrovňovému přístupu cestujících je požadováno zejména:

- rychlost přes CP max. 50 km/h;
- vjíždějící vlaky zastavují přednostně před CP;
- cestující jsou informováni staničním rozhlasem o bezpečnosti pohybu v kolejišti.



Obrázek 37 Železniční stanice s poloostrovním nástupištěm

Zdroj: (12)

Poloostrovní nástupiště bude v této práci ve stanicích v úseku Břeclav – Znojmo. Budou to železniční stanice v Novosedly, Božice u Znojma a Hodonice. (12)

### 2.3.3 Modřice

V ŽST Modřice by se u druhého nástupiště od staniční budovy snížilo nástupiště na úroveň přechodu. Tím by se zlepšil přístup cestujících s kolem na nástupiště. Vypadalo by to podobně jako na druhém úrovněovém přechodu ve stanici. Na obrázku 38 je vyznačeno červeným kruhem, kde by se to nástupiště snížilo.

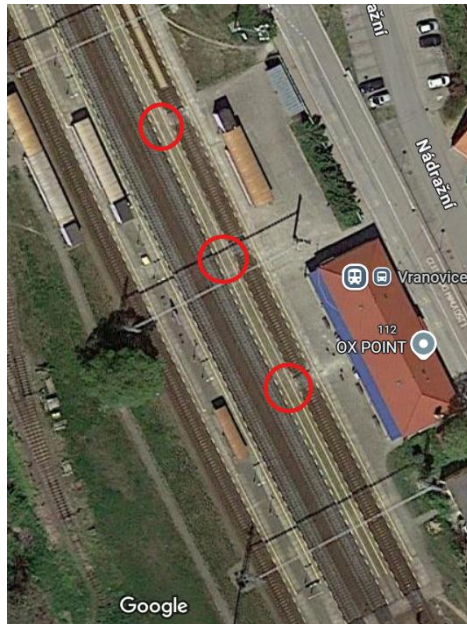


Obrázek 38 Vyznačení snížení železničního nástupiště ve stanici Modřice

Zdroj: (14)

### 2.3.4 Vranovice

V ŽST Vranovice by se u druhé nástupištní platformy od staniční budovy snížily 3 místa, kde navazují úrovněové přechody. Tím by se zlepšil přístup cestujících s kolem na nástupiště. Vypadalo by to podobně jako na čtvrtém úrovněovém přechodu ve stanici, kde to je z jedné strany snížené. Na obrázku 39 je vyznačeno 3 červenými kruhy, kde by se to nástupiště snížilo.



Obrázek 39 Vyznačení snížení železničního nástupiště ve stanici Vranovice

Zdroj: (20)

### 2.3.5 Zaječí

Ve ŽST Zaječí by se u druhé nástupištní platformy od staniční budovy snížilo nástupiště na úroveň přechodu. Tím by se zlepšil přístup cestujících s kolem na nástupiště. Vypadalo by to podobně jako na druhém úrovněm přechodu ve stanici. Na obrázku 40 je vyznačeno červeným kruhem, kde by se to nástupiště snížilo.



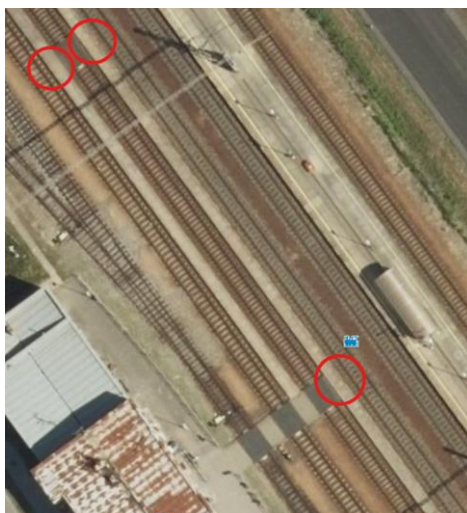
Obrázek 40 Vyznačení snížení železničního nástupiště ve stanici Zaječí

Zdroj: (15)

### 2.3.6 Podivín

V ŽST Podivín by se u první a druhé nástupištní platformy od staniční budovy snížily 3 místa, kde navazují úrovně přechody. Tím by se zlepšil přístup cestujících s kolem na nástupiště. Vypadalo by to podobně jako na druhém úrovněm přechodu u prvního nástupiště

ve stanici, kde to je z jedné strany snižené. Na obrázku 39 je vyznačeno 3 červenými kruhy, kde by se to nástupiště snížilo.



Obrázek 41 Vyznačení snížení železničního nástupiště ve stanici Podivín

Zdroj: (16)

### 2.3.7 Novosedly

V ŽST Novosedly by se odstranily dvě nástupiště a kolejiště by se upravilo tak, aby tam kolem nově přidaného poloostrovního nástupiště byly dvě koleje a k tomu tam bylo pro většinou nákladní dopravu dvě koleje. To znamená, že první dvě koleje od staniční budovy by byly u poloostrovního nástupiště. Další dvě koleje, tzv. 3. a 4. kolej od staniční budovy, by byly převážně pro nákladní dopravu. Poloostrovní nástupiště by mělo stejné parametry, které jsou uvedeny v podkapitole 2.3.2. Poloostrovní nástupiště. Bude tam samozřejmě i CP bez VZPK. Přibližné vyznačení poloostrovního nástupiště červeným obdélníkem je na obrázku 42.



Obrázek 42 Vyznačení Poloostrovního nástupiště ve stanici Novosedly

Zdroj: (17)

### 2.3.8 Božice u Znojma

V ŽST Božice u Znojma by se udělalo jedno vnější nástupiště, které by bylo umístěno u první koleje od staniční budovy. Na obrázku 43 je vyznačeno pomocí červené čáry umístění vnějšího nástupiště. Přístup k nástupišti by byl pomocí bezbariérové cesty a také schodů. Vnější nástupiště by mělo stejné parametry, které jsou uvedeny v podkapitole 2.3.1 Vnější nástupiště.

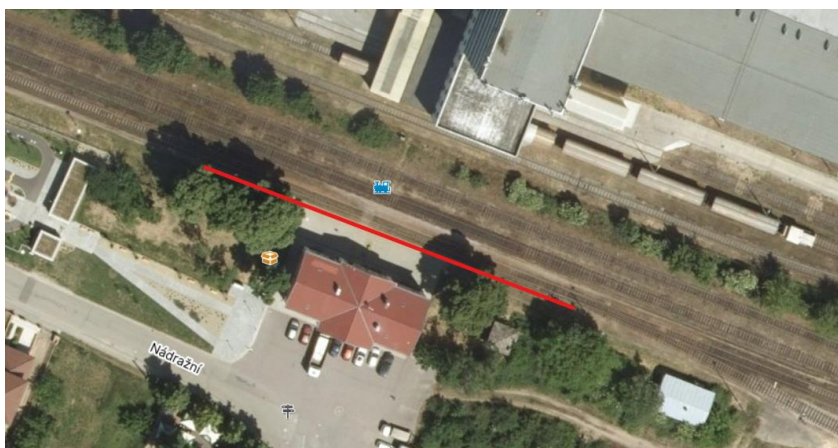


Obrázek 43 Vyznačení vnějšího nástupiště ve stanici Božice u Znojma

Zdroj: (18)

### 2.3.9 Hodonice

V ŽST Hodonice by se udělalo jedno vnější nástupiště, které by bylo umístěno u první koleje od staniční budovy. Na obrázku 44 je vyznačeno pomocí červené čáry umístění vnějšího nástupiště. Přístup k nástupišti by byl pomocí bezbariérové cesty a také schodů. Vnější nástupiště by mělo stejné parametry, které jsou uvedeny v podkapitole 2.3.1 Vnější nástupiště.



Obrázek 44 Vyznačení vnějšího nástupiště ve stanici Hodonice

Zdroj: (19)

## 2.4 Shrnutí návrhů

Z návrhu opatření ke zvýšení kvality vyplynulo:

1. u 100 % stanic a zastávek jsou stojany na kola;
2. cyklověž je ve Znojmě a Břeclavi;

3. v úseku Brno – Břeclav ve stanicích Modřice, Vranovice, Zaječí a Podivín jsou nevhodná nástupiště upravena, tak aby mohla být využita cestujícími s koly;
4. v úseku Břeclav – Znojmo ve stanici Novosedly byly nevhodná nástupiště nahrazena poloostrovním nástupištěm a ve stanicích Božice u Znojma a Hodonice byly přidána vnější nástupiště;

### 3 Zhodnocení změn

V této kapitole autor zhodnocuje všechny změny, které provedl v kapitole Návrh opatření ke zvýšení kvality oproti kapitole Analýza současného stavu.

Oproti analýze současného stavu se změnilo v návrhu počet stojanů na kolo a jejich celkový počet míst. Nově je stojan na kolo ve všech stanicích a zastávkách. Důvodem ke 100 % obsazení stojanů na kola je, že by to mohlo zvýšit atraktivitu a také by to mohlo přitáhnout více cestujících do vlaků tím, že se jimlepší nabídka možností uschovat nebo uzamknout kolo na zastávkách nebo železničních stanicích. Dále přibyla jedna cyklověž, a to ve Znojmě. Další změnou je úprava nástupišť v úseku Brno – Břeclav, a to ve stanicích Modřice, Vranovice, Zaječí a Podivín. Dát tam ostrovní nástupiště místo stávajících nástupišť nejde, protože by se kvůli tomu musela předělat celá stanice, a to není předmětem této práce. Změna v těchto stanicích spočívá v tom, že se ve vybraných místech, kde je úrovnový přechod sníží nástupiště na úroveň přechodu. Tím by se zlepšil přístup cestujících s koly na nástupiště. Dále je tu ještě v úseku Břeclav – Znojmo úprava nástupišť, a to ve stanicích Novosedly, Božice u Znojma a Hodonice. V Novosedlech se zastaralé nástupiště nahradí za poloostrovní nástupiště. V Božicích u Znojma a Hodonicích se přidá k prvním kolejím od staničních budov vnější nástupiště.

U vlaků se v návrhu žádné změny neprovedly. Podmínky a parametry zůstaly stejné jako v analýze současného stavu.

#### 3.1 Úsek Brno – Břeclav

V tabulce 13 autor ukazuje výsledek po zpracování návrhu do stejné tabulky, kterou autor použil v tabulce 3 Parametry na úseku Brno – Břeclav. Řeší tu, jestli stanice nebo zastávky obsahují stojany na kola, počet míst pod přístřeškem nebo bez přístřešku. Také tu řeší, jestli stanice nebo zastávky mají cyklověž a jaký je přístup k nástupišťům ve stanicích a zastávkách. Pod tabulku umístil autor vysvětlivky, co jednotlivá písmena znamenají u parametru možnosti přístupu na nástupiště.

Tabulka 13 Zkoumané parametry na úseku Brno – Břeclav, návrh

Stanice	Stojany na kola	Počet míst pro kola pod přístřeškem	Počet míst pro kola bez přístřešku	Cyklověž	Možnosti přístupu na nástupiště	Poznámky
Modřice	A		12	N	V, Ú, S	
Popovice u Rajhradu	A		10	N	S, C	
Rajhrad	A		6	N	S, V	
Vojkovice nad Svratkou	A		6	N	S	
Hrušovany u Brna	A		10	N	V, S	
Žabčice	A		10	N	S	
Vranovice	A			N	V, Ú, S	
Pouzďřany	A		12	N	C	
Popice	A		6	N	C	
Šakvice	A	5		N	B	
Zaječí	A	22		N	V, Ú, S	
Rakvice	A			N	C	
Podivín	A	20	20	N	V, Ú, S	
Ladná	A		10	N	S, C	
Břeclav	A		121	A	V, S	

Vysvětlivky: V = výtah, S = schody, Ú = úrovnový přístup, C = cesta, B = bezbariérový přístup

Zdroj: (autor)

Z tabulky 13 vyplývá, že stojany na kola se nachází u 100 % zastávek a stanic na tomto úseku oproti analýze současného stavu. Autor má nově skoro u všech stanic a zastávek počet míst u stojanů na kola. Výjimkami jsou jenom Vranovice a Rakvice, kde autor nemá data, kolik se tam nachází celkem míst. Cyklověž se nachází stále jen v Břeclavi, stejně jako je to v analýze současného stavu. Nezměnily se možnosti přístupu na nástupiště u stanic a zastávek. U stanic Modřice, Vranovice, Zaječí a Podivín, kde je k nástupišťům částečně i úrovnový přístup, se upravily nástupiště u vybraných úrovnových přechodů tak, aby mohly je používat cestující s koly. Nástupiště se v těchto místech snížilo na úroveň úrovnového přechodu.

### 3.2 Úsek Břeclav – Znojmo

V tabulce 14 autor ukazuje výsledek po zpracování návrhu do stejné tabulky, kterou autor použil v tabulce 8 Parametry na úseku Brno – Břeclav. Řeší tu, jestli stanice nebo zastávky obsahují stojany na kola, počet míst pod přístřeškem nebo bez přístřešku. Také tu řeší, jestli stanice nebo zastávky mají cyklověž a jaký je přístup k nástupišťům ve stanicích a zastávkách. Pod tabulku umístil autor vysvětlivky, co jednotlivá písmena znamenají u parametru možnosti přístupu na nástupiště.

Tabulka 14 Zkoumané parametry na úseku Břeclav – Znojmo, návrh

Stanice	Stojany na kola	Počet míst pro kola pod přístřeškem	Počet míst pro kola bez přístřešku	Cyklověž	Možnosti přístupu na nástupiště	Poznámky
Boří les	A			N	Ú	
Valtice-město	A		6	N	C	
Valtice	A		5	N	Ú	
Sedlec u Mikulova	A		6	N	VZPK	
Mikulov	A	15		N	Ú/B	
Březí	A		5	N	C	
Dobré Pole	A		5	N	C	
Novosedly	A			N	CP	
Jevišovka	A		5	N	C	
Hrušovany nad Jeviškou - Šanov	A	18		N	Ú	
Božice u Znojma	A			N	Ú	
Hodonice	A		6	N	Ú	
Dyje	A		5	N	C	
Znojmo	A		8	A	Ú	

Vysvětlivky: Ú = úrovnňový přístup, B = bezbariérový přístup, C = cesta, CP = centrální přechod, VZPK = výstražné zařízení pro přechod kolejí

Zdroj: (autor)

Z tabulky 14 vyplývá, že stojany na kola se nachází u 100 % stanic a zastávek na tomto úseku oproti analýze současného stavu. Autor má nově skoro u všech stanic a zastávek počet míst u stojanů na kola. Výjimkami jsou jenom Boří les, Novosedly a Božice u Znojma, kde autor nemá data, kolik se tam nachází celkem míst. Cyklověž se nově nachází ve Znojmě. Oproti analýze se změnila možnost přístupu na nástupiště u stanice Novosedly. U této stanice se vyměnily úrovnňové nástupiště za poloostrovňní nástupiště. Změnil se tedy přístup na nástupiště, a to pomocí CP. U stanic Božice u Znojma a Hodonice se přidaly vždy po jednom vnějším nástupišti, které se nachází vždy u první koleje od staniční budovy.

## 4 Závěr

Cílem práce bylo zhodnotit podmínky pro cestování s jízdním kolem ve vlacích a železničních stanicích na tratích Brno – Břeclav a Břeclav – Znojmo a navrhnout opatření pro jejich zlepšení.

Analýzou bylo zjištěno, že u 26,7 % stanic a 78,6 % zastávek chybí stojany na kola. Stojany na kola se nachází v Rajhradu, Hrušovanech u Brna, Žabčicích, Vranovicích, Šakvicích, Zaječí, Rakvicích, Podivíně, Břeclavi, Bořím lese, Novosedlech, Hrušovanech nad Jevišovkou-Šanov, Božicích u Znojma a Znojmě. U ostatních stanic a zastávek nejsou stojany na kola. V Modřicích, Popicích a Ladné se dají kola opřít jedině o zábradlí. V Hrušovanech u Brna a Žabčicích cestující využívají spíše zábradlí než stojany na kola. Cyklověž se nachází jenom v Břeclavi. Dalším nedostatkem jsou nevhodná nástupiště, konkrétně to jsou železniční stanice Modřice, Vranovice, Zaječí, Podivín, Boří les, Valtice, Novosedly, Hrušovany nad Jevišovkou-Šanov, Božice u Znojma a Hodonice. Velkým pozitivem byla dostatečná kapacita prostorů pro přepravu jízdních kol ve zkoumaných vlacích. U pětivozové jednotky InterPanter je celkem 15 držáků na kola a u třívozové jednotky je 10 držáků na kola. U RegioPanter 530 Moravia je celkem 12 míst pro kola a také se tam nachází 3 držáky na kola. U Stadleru 948 je počet míst pro kola celkem 8. Držáky na kola se u tohoto vlaku nenachází.

Autor navrhl opatření v oblasti stojanů na kola, cyklověží a také nevhodných nástupišť. U stojanů na kola že je nově navrženo 100 % osazení stojanů v úsecích Brno – Břeclav a Břeclav – Znojmo. Autor navrhl celkem v 19 stanicích stojany na kola. Jsou to stanice Modřice, Hrušovany u Brna, Zaječí, Valtice, Sedlec u Mikulova, Mikulov a Hodonice a zastávky Popovice u Rajhradu, Vojkovice nad Svatkou, Žabčice, Pouzdřany, Popice, Ladná, Valtice-město, Břeží, Dobré Pole, Jevišovka a Dyje. Celkem nových míst je 156. Zde byly použité různé typy stojanů: obloukový trubkový, oboustranný, jednostranný řadový, přístřešek se stojanem a cyklobox. Zastřešení bylo použito ve stanicích Zaječí a Mikulov. V Mikulově jsou použity také 2 cykloboxy. Další novou věcí je cyklověž, která je ve Znojmě a nachází se hned vpravo vedle staniční budovy. V úseku Brno – Břeclav došlo k úpravě nevhodných nástupišť, konkrétně u železničních stanic Modřice, Vranovice, Zaječí a Podivín. V úseku Břeclav – Znojmo došlo v železniční stanici Novosedly k nahrazení nevhodných nástupišť za poloostrovní nástupiště. Dále také na tomto úseku došlo u železniční stanice Božice u Znojma a Hodonice k doplnění vnějších nástupišť vždy u první koleje od staniční budovy. Nové nástupiště by měly pomoci cestujícím s jízdním kolem k nástupu do vlaků.

## SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

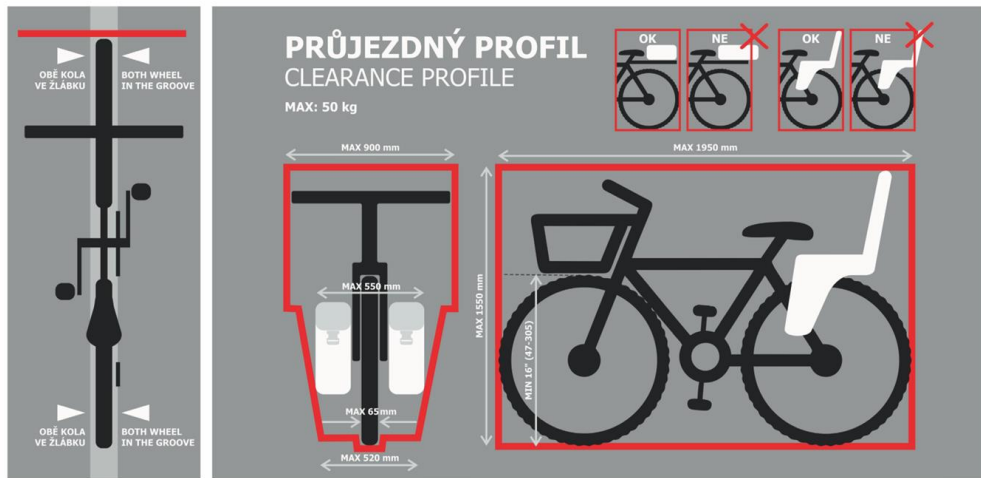
1. *Mapa zveřejněná v knižním jízdním řádu*. Online. Mapy železniční sítě. 2008. Dostupné z: [https://iwan.eu07.pl/jw/john\\_woods2009/mapy/kjr.gif](https://iwan.eu07.pl/jw/john_woods2009/mapy/kjr.gif). [cit. 2025-04-10].
2. *Vysvětlivky symbolů v jízdním řádu*. Online. České dráhy. C2012. Dostupné z: <https://www.cd.cz/sluzby/dobre-rady/vysvetlivky-symbolu/-14470/>. [cit. 2025-04-10].
3. *S kolem do vlaku - vyhněte se úskalím*. Online. Plzenskonakole.cz. C2007-2023. Dostupné z: <http://www.plzenskonakole.cz/cz/s-kolem-do-vlaku-vyhnete-se-uskalim-705.htm>. [cit. 2025-04-10].
4. *BIKETOWER BEZPEČNÉ USCHOVÁNÍ KOLA*. Online. BIKETOWER. C2025. Dostupné z: <https://www.biketower.cz/>. [cit. 2025-04-10].
5. *STOJAN NA KOLO JEDNOSTRANNÝ ŘADOVÝ (KS-600)*. Online. Kacerle.cz. C2025. Dostupné z: <https://www.kacerle.cz/stojany-na-kola-na-zem/ks-600-jednostranny-radovy-stojan-na-kolo/>. [cit. 2025-04-10].
6. *STOJAN NA KOLA OBLOUKOVÝ TRUBKOVÝ - JEDNOSTRANNÝ (KS-320)*. Online. Kacerle.cz. C2025. Dostupné z: <https://www.kacerle.cz/stojany-na-kola-na-zem/ks-320-obloukovy-trubkovy-stojan-na-kola-jednostranny/>. [cit. 2025-04-10].
7. *Oboustranný stojan na kola KLASIK 1885*. Online. Enprag. C1995-2025. Dostupné z: [https://www.kovovynabytek.cz/oboustranny-stojan-na-kola-klasik-1885/p1885/?utm\\_source=google&utm\\_medium=cpc&utm\\_campaign=078\\_33C%20-%20PLA%20All&utm\\_id=21894391602&gad\\_source=1&gclid=Cj0KCCQjw4v6-BhDuARIsALprm31S6qPY92ELjE0AC8xqhOorb63vtI00igRZgBT1LaNKg23ZrmIkg\\_waApBqEALw\\_wcB](https://www.kovovynabytek.cz/oboustranny-stojan-na-kola-klasik-1885/p1885/?utm_source=google&utm_medium=cpc&utm_campaign=078_33C%20-%20PLA%20All&utm_id=21894391602&gad_source=1&gclid=Cj0KCCQjw4v6-BhDuARIsALprm31S6qPY92ELjE0AC8xqhOorb63vtI00igRZgBT1LaNKg23ZrmIkg_waApBqEALw_wcB). [cit. 2025-04-10].
8. *Cyklobox*. Online. Urbania. 2025. Dostupné z: <https://urbania.cz/cyklostojan-cykloboxy/box-na-kola-cyklobox/>. [cit. 2025-04-10].
9. *PŘÍSTŘEŠEK SE STOJANEM NA KOLA - VRANOV 14*. Online. Mexta. C2022-2025. Dostupné z: [https://www.mexta.cz/p/pristressek-se-stojanem-na-kola-vranov-14?gad\\_source=1&gclid=CjwKCAjw7pO\\_BhAlEiwA4pMQvBYNgWlGvr\\_Oa5DHx0qRFs2RxnIzqhIix132ZjMZmRzXGria-rQAflhoCi20QAvD\\_BwE](https://www.mexta.cz/p/pristressek-se-stojanem-na-kola-vranov-14?gad_source=1&gclid=CjwKCAjw7pO_BhAlEiwA4pMQvBYNgWlGvr_Oa5DHx0qRFs2RxnIzqhIix132ZjMZmRzXGria-rQAflhoCi20QAvD_BwE). [cit. 2025-04-10].
10. *Biketower Poděbrady*. Online. Mapy.cz. 2020. Dostupné z: <https://mapy.cz/turisticka?source=traf&id=2880604&gallery=1&sourcep=foto&idp=5814227&x=15.1243549&y=50.1489485&z=17>. [cit. 2025-04-18].

11. *BIKETOWER ve vaší obci a firmě*. Online. BIKETOWER BEZPEČNÉ USCHOVÁNÍ KOLA. C2025. Dostupné z: <https://www.biketower.cz/obce-a-firmy/>. [cit. 2025-04-18].
12. *PROJEKTOVÁNÍ ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ A STANIC*. Online. Digitální knihovna ČVUT. C2002-2016. Dostupné z: <https://dspace.cvut.cz/bitstream/handle/10467/80215/MU-BP-2018-Koubek-David-priloha-1-ucebni-text.pdf?sequence=-1&isAllowed=y>. [cit. 2025-04-18].
13. *Mapy.cz*. Online. Mapy.cz. C2025. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?x=16.0577567&y=48.8526546&z=17>. [cit. 2025-04-18].
14. *Mapy.cz*. Online. Mapy.cz. C2025. Dostupné z: <https://mapy.cz/letecka?x=16.6062805&y=49.1336185&z=20>. [cit. 2025-04-21].
15. *Mapy.cz*. Online. Mapy.cz. C2025. Dostupné z: <https://mapy.cz/letecka?x=16.7813416&y=48.8896568&z=19>. [cit. 2025-04-21].
16. *Mapy.cz*. Online. Mapy.cz. C2025. Dostupné z: <https://mapy.cz/letecka?x=16.8535279&y=48.8375811&z=19>. [cit. 2025-04-21].
17. *Mapy.cz*. Online. Mapy.cz. C2025. Dostupné z: <https://mapy.cz/letecka?x=16.4941655&y=48.8258626&z=18>. [cit. 2025-04-21].
18. *Mapy.cz*. Online. Mapy.cz. C2025. Dostupné z: <https://mapy.cz/letecka?x=16.2873699&y=48.8234469&z=18>. [cit. 2025-04-21].
19. *Mapy.cz*. Online. Mapy.cz. C2025. Dostupné z: <https://mapy.cz/letecka?x=16.1642726&y=48.8414737&z=18>. [cit. 2025-04-21].
20. *Google Maps*. Online. Google Maps. C2025. Dostupné z: [https://www.google.pl/maps/@48.9640037,16.6046905,145m/data=!3m1!1e3?entry=ttu&g\\_ep=EgoyMDI1MDQxNi4xIKXMDSoJLDEwMjExNDU1SAFQAww%3D%3D](https://www.google.pl/maps/@48.9640037,16.6046905,145m/data=!3m1!1e3?entry=ttu&g_ep=EgoyMDI1MDQxNi4xIKXMDSoJLDEwMjExNDU1SAFQAww%3D%3D). [cit. 2025-04-21].
21. *Rozměry kola pro úschovu*. Online. BIKETOWER. C2025. Dostupné z: [https://www.biketower.cz/wp-content/uploads/2024/08/BT\\_2.1\\_-\\_prujezdny\\_profil.pdf](https://www.biketower.cz/wp-content/uploads/2024/08/BT_2.1_-_prujezdny_profil.pdf). [cit. 2025-05-06].
22. *Vlakem jednoduše*. Online. C2022. Dostupné z: <https://www.vlakemjednoduse.cz/>. [cit. 2025-05-06].
23. *Idos.cz*. Online. 2025. Dostupné z: <https://idos.cz>. [cit. 2025-05-06].
24. *Linkové jízdní řády*. Online. Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje. C2020. Dostupné z: <https://www.idsjmk.cz/timetables/links>. [cit. 2025-05-06].

## **PŘÍLOHY**

Příloha A <i>Rozměry kola pro úschovu</i> .....	56
---	----

Příloha A Rozměry kola pro úschovu



Zdroj: [21]