



Územní studie centra města Hodonín
Přípravná část
09/2022

Obsah

Identifikační údaje	4
1 Kontext	6
1.1 Řešené území	6
1.2 Širší vztahy	6
1.3 Členění území	6
2 Struktura	10
2.1 Charakter a kompozice	10
2.2 Prostorové uspořádání	13
2.3 Využití	14
3 Infrastruktura	15
3.1 Dopravní infrastruktura	15
3.2 Technická infrastruktura	16
3.3 Občanské vybavení	16
3.4 Modrozelená infrastruktura	16
4 Majetkoprávní vztahy	17
5 Územně plánovací dokumentace	17
5.1 Územní plán Hodonín	17
5.2 Regulační plán centra města Hodonín	18
6 Problémy a potenciály	20
6.1 Struktura	20
6.2 Infrastruktura	21
6.3 Majetkoprávní vztahy	22
6.4 Územně plánovací dokumentace a podklady	22
6.5 Sociologická šetření	22
7 Závěry a doporučení	26
8 Podklady	27
 Grafické přílohy	
Širší vztahy	1 : 15 000
Problémy a potenciály	1 : 2 500

Identifikační údaje

Objednatel

Město Hodonín
Masarykovo náměstí 53/1,
695 35 Hodonín

Pořizovatel

Odbor rozvoje města
Ing. arch. Veronika Soušková
Městský úřad Hodonín
Masarykovo náměstí 53/1
695 35 Hodonín



Zhotovitel

gogolák + grasse, s.r.o.
Jaurisova 515/4
140 00 Praha 4

Zodpovědný projektant:
Ing. arch. Lukáš Grasse
autorizovaný architekt ČKA 04642
T.: +420 728 555 462
E.: office@gogolak-grasse.com

Autoři:

Ing. arch. Ivan Gogolák
Ing. arch. Lukáš Grasse
Ing. arch. Štěpán Matějka

Spolupráce

Ing. Petr Hrdlička

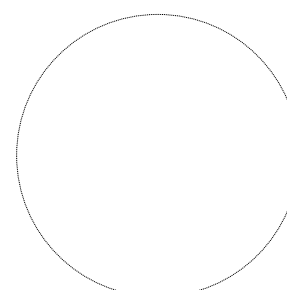
technická infrastruktura /vodní režim

Ing. Zbyněk Losenický
Ing. Ivan Čechmánek

doprava

září 2022

gogolák
+ grasse



Centrum Hodonína

*mezi hodnotami minulosti,
životem současnosti
a potřebami budoucnosti*

1 Kontext

Tento dokument je analyticko-průzkumnou částí zkoumající charakter, urbánní strukturu, infrastrukturu a jejich vzájemné vztahy centra města Hodonín. Cílem je definovat základní problémy v území a naznačit možnosti dalšího postupu v jejich řešení. Práce má sloužit jako podklad pro definování zadání územní studie centra města.

Úvodní kapitola seznamuje se základními informacemi o území, jeho zasazení do kontextu celého města a jeho členěním.

Grafickým vyjádřením této kapitoly je grafická příloha Širší vztahy m 1: 15 000.

1.1 Řešené území

Rozsah řešeného území je stanoven dle smlouvy a byl na návrh projektanta změněn dle charakteru urbánní struktury.

Řešené území se nachází v centrální části města Hodonína a je ohraničeno ze západu ulicí Dvořákova a průmyslovou částí s elektrárnou, z východu ulicí Palackého, Štefánikova a Měšťanská, ze severu železniční tratí č. 330 a z jihu řekou Moravou. Výchozím motivem pro toto řešené území je urbánní struktura a charakter území.

Celková plocha řešeného území je 74,2 ha.

Dokument člení řešené území na šest oblastí dle jeho charakteru a ty dále podrobně popisuje v dalších kapitolách.

1.2 Širší vztahy

Řešené území je výrazně ovlivněno jednak svým historickým významem, tak ale také svojí excentrickou polohou, ovlivněnou asymetrickým rozvojem města v průběhu posledních dvou století. Leží mezi železniční tratí a řekou Moravou na jedné straně, a dále mezi obytnými a průmyslovými strukturami města na straně druhé. Hodnotou území je především charakter území a živé funkční využití, hlavními problémy jsou pak zejména dopravní přexponovanost a urbánní roztříštěnost území.

Těžištěm celého území jsou vějířovitě se sbíhající ulice do nejstarší jižní části města. Tyto ulice jsou již historicky hlavním pojítkem centra s dalšími částmi města Hodonín. Významnou roli hraje ulice Národní třída, která ve svém protažení (ul. Brněnská) spojuje centrum s celou severní částí města za železniční tratí a významnými obytnými celky města (Bažantnice, Kasárna, Brněnská). Východní (obytnou část města) spojují s centrem ulice Štefánikova a Dobrovolského, ulice Anenská pak vytváří urbánní i funkční napojení směrem na západ a také dále na jih směrem ke státní hranici.

I přes tuto jasnou uliční soustavu je území charakterově roztříštěné a jen z jedné strany navazuje centrum města na obdobnou strukturu zástavby, na východní straně, kde se nachází obytné zóny a sídliště. Ostatní navazující části tvoří poměrně rozlehlé urbánní bloky nebo liniové prvky, tvořící z pohledu širších návazností bariéry nebo rozhraní. Na severní části území je to železniční trať, jižní hranici tvoří tok Staré Moravy, západní stranu pak průmyslová a obchodní zóna v čele s rozsáhlou uzavřenou průmyslovou plochou teplárny Hodonín.

I přes tyto skutečnosti plní centrum svoji centrální úlohu celého města jakožto živého srdce města. A to nejen v oblasti kolem náměstí, ale mnohem více spíše v ulici Národní třída, případně ve vedlejších ulicích, jako jsou Dolní Valy. Co se týče využití území, ta se zde nachází většina veřejných institucí a služeb celoměstského i nadměstského významu.

Výrazné bariérové prvky (železnice, tok Staré Moravy i průmyslový areál) a jejich špatná prostupnost způsobují kumulaci prostupů do území jen na několika málo místech. Proto je ze západní, jižní a severní strany doprava vedena převážně třemi hlavními komunikacemi, ulicí Dvořákova, Velkomoravská a Anenská. Výrazným zásahem do struktury města je především dopravní průtah silnice I/51 (přes ulice Velkomoravská a Anenská), který je nadregionálního významu a z města pokračuje jižním směrem na hranice se Slovenskem. Tato dopravní tepna má vliv především na západní stranu celého území a to jak dopravně, tak i svým vlivem na celkový charakter území. Předpokládá se výhledové přeložení silnice I/51 mimo zastavěné území města do polohy obchvatu (dle platného ÚP Hodonín).

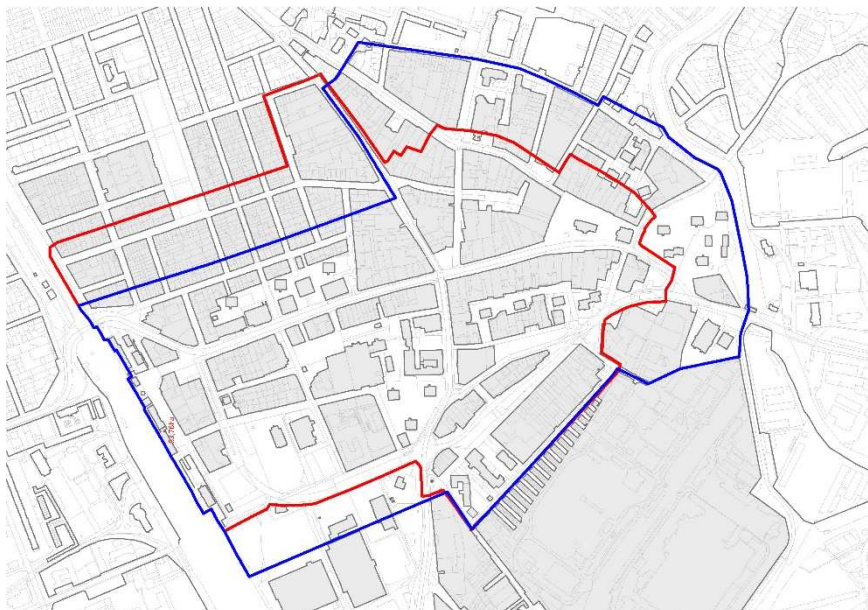
Z hlediska širších vztahů je zastavěné území města členěno na **celky** dle charakteru urbánní struktury. Prostor centra města je tak vymezen navazujícími celky v místech proměny charakteru nebo významu struktury. Ze severu je prostor centra města vymezen celky Kasárna a Za dráhou, z východu Mírovým náměstím a Sídlištěm jihovýchod, z jihu Rybářemí a ze západu Elektrárnou. Upřesněním prostoru centra je upřesněna i hranice řešeného území studie. Srovnání rozsahů řešeného území regulačního plánu Centra města Hodonín a upřesněné hranice je na obrázku č. 1.

1.3 Členění území

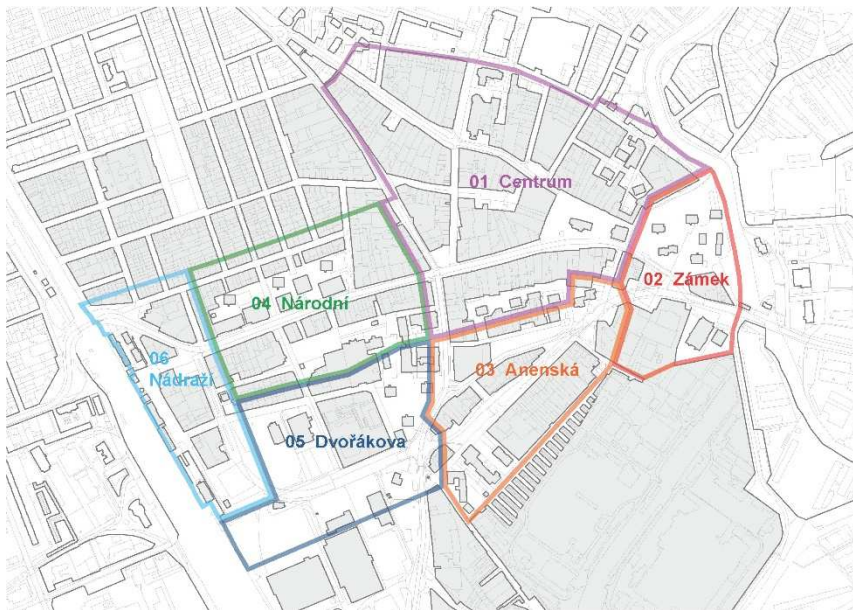
Vzhledem k velkému množství různých charakterů v území dokument dělí řešené území na šest dílčích lokalit dle převažujícího charakteru jejich urbánní struktury. Základní osnovu všech oblastí tvoří páteřní ulice (Národní třída, Dvořákova, Anenská a Dobrovolského) sbíhající se v historickém jádru města.

První lokalitou je historické centrum s těžištěm Masarykova náměstí, druhá lokalita se věnuje území kolem zámku s dnes značně narušenou historickou strukturou, třetí lokalita popisuje oblast kolem ulice Anenská poznamenanou výraznými dopravními zásahy. Čtvrtá lokalita je definovaná ulicí Národní třída mezi centrem a nádražím, pátá lokalita tvoří oblast kolem ulice Dvořákova s přilehlými obchodními domy a autobusovým nádražím. Poslední lokalitou je přednádraží s těžištěm budovy vlakového nádraží.

Lokality jsou vymezeny tak, aby umožňovaly specifické nastavení podmínek využití a prostorového uspořádání a zároveň tvořily prostorově definované celky s vlastní kompozicí a charakterem, který je možné dále formovat. Hranice lokalit jsou vedeny záměrně bloky zástavby tak, aby pokud možno veřejná prostranství tvořila osy a jádra lokalit, nikoliv jejich okraje. Je tedy možné stanovovat podmínky a využití a prostorového uspořádání zástavby dle cílového charakteru vnímaného prostředí, tedy z optiky veřejných prostranství, které tvoří základ identity území.



1/ Řešené území (červená=původní hranice dle RP, modrá=upravená hranice)



2/ Členění území na oblasti dle převažujícího charakteru



vymezení území

- hranice řešeného území
- zástavba stávající
- státní hranice

- vodní toky a plochy
- historická ramena Moravy
- historické dominanty města

urbanistický kontext

- celky dle charakteru urbánní struktury
- neprostupné lokality - průmysl, zóny
- prostupnost přes železniční dráhu
- hlavní urbánní osy

- veřejná prostranství
- parková prostranství
- lesní plochy
- těžební prostor Cihelna Hodonín
- přírodní rezervace

dopravní infrastruktura

- železniční dráha
- železniční nádraží s 10 min. docházkovou vzdáleností
- silnice I. třídy
- silnice II. třídy
- cyklostezka/cyklotrasa

občanské vybavení

- stav / známý potenciál rozvoje
- církevní stavby
- kulturní stavby
- školské stavby
- správní stavby
- lokální vybavenost
- sportovní stavby
- zdravotnické stavby
- dopravní stavby



Kasárna

Za dráhou

Muzeum naftového
dobývání a geologie

Malá kasárna

propojení
Národní třída - Brněnská

propojení
Dvořákova - Lipová Alej

06 Nádraží

vlakové
nádraží

autobusové
nádraží

05 Dvořákova

FÚ

04 Národní

MŠ

zimní stadion

Kaple sv. Kříže

Nákupní centrum
Cukrovar

osa Dvořákova-Anenská

OHS

okresní soud

sokolovna

MÚ

justiční
akademie

kino Svět

03 Anenská

Elektrárna

Tepelná elektrárna
Hodonín

02 Zámek



2 Struktura

Kapitola popisuje území z pohledu kompozičních vazeb, charakteru území, dále prostorových vztahů (podlažnost, zastavěnost,...) a také z pohledu využití území.

Základní vyplývající problémy a potenciály jsou uvedeny v kap. 5 Problémy a potenciály.

2.1 Charakter a kompozice

Centrum města Hodonín je těžištěm jak celého města, tak i jeho okolí, a to v historickém i funkčním významu. Dnešní základní rozvětvující se struktura ulic je patrná již na stabilním katastru **/4/**. Základem kompozice jádra města jsou osy Národní třída, Dvořákova – Anenská a Dobrovolského – Měšťanská, doplňkovou osu tvoří Příční – Havlíčkova. Tyto osy dále prochází celým městem od historického jádra do novodobých obytných čtvrtí.

Hodonín byl ale do poloviny 19. století v podstatě bezvýznamným venkovsko-řemeslnickým maloměstem s charakterem typické slovácké vesnice s přízemními řadovými domy kolem několika hlavních ulic. Za těmito objekty byly dvorky a zahrady se stodolami **/5/**



4/ Výňatek ze stabilního katastru – rok 1827, zdroj: Geoprohlížeč ČUZK

5/ Panoráma centrální části Hodonína – rok 1911, zdroj: Hodonín nostalgický

Zásadní zvrat pro celkový urbanistický i ekonomický rozvoj města znamenala v roce 1836 výstavba tzv. Ferdinandovy dráhy (Břeclav - Přerov) severně od centra. Na svém významu posílila tehdejší ulice Na Drahách (dnes Národní třída), která spojovala náměstí s nově postaveným nádražím a kam se z velké části přesunulo těžiště centra. Se železnici přišel do města průmysl a nové ekonomické možnosti a s tím samozřejmě i další rozvoj města. Řešené území reprezentuje právě tuto část města mezi původním historickým centrem a železnici.

Popis charakteru a kompozice je nadále členěn dle jednotlivých lokalit.

2.1.1 Centrum

Celá kompozice uliční sítě vychází z původní středověké struktury dvou hlavních ulic (Národní třída a Dobrovolského), vedoucích paprskovitě z centrálního náměstí (dnes Masarykova) severním a severovýchodním směrem. Na tuto osnovu jsou navázány další ulice, nejvýznamnější z nich je západovýchodní spojnice (dnes Velkomoravská a Štefánikova), která napojuje centrum na širší okolí města. Navázáno na tuto strukturu bylo i v 19. století při dalším rozvoji města a proto se principiálně udržela až dodnes.

Hlavní a zároveň v podstatě jedinou prostorovou dominantou celé lokality je dvojvěž, tedy kostel sv. Vavřince na Masarykově náměstí a objekt radnice na témže místě.

Druhá polovina 20. století měla dopad spíše na některé dvorní trakty, kde na některých pozemcích vzniká druhá vrstva zástavby (dále pojmenována jako „druhý plán“) bez dodržení klasického pojetí ulice (např. ulice Sadová), popř. byl vnitroblok narušen vznikem parkoviště (Dolní Valy). Původní urbánní struktura byla narušena výjimečně, např. u ZUŠ Horní Valy, kde vznikl modernistický solitérní objekt, nebo na křižovatce ulic Národní třída a Dolní Valy, kde místo původní zástavby vznikl bezejmenný plácek s pomníkem.

Původní zástavba v centru se s příchodem železnice začala z vesnických objektů postupně měnit na maloměstské domy **/4/**, především ve stylu novodobého historismu a eklektismu, během první poloviny 20. století doplněná o některé funkcionalistické objekty.

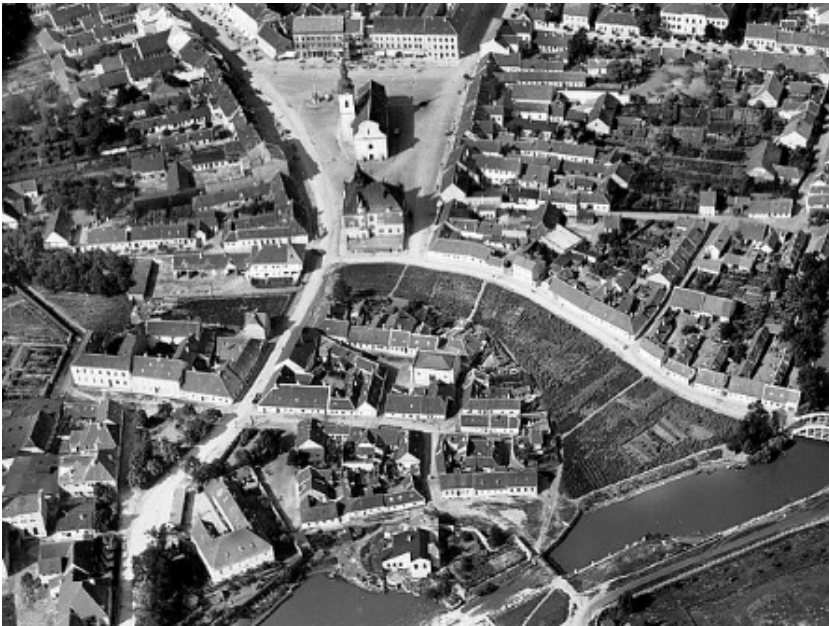
Poslední dekády poznamenaly prostor centra především nevhodnými stavebními úpravami (nástavby, zateplování, výměna oken atp.) samotných objektů v kombinaci s výrazným vizuálním smogem při používání reklamy na fasádách objektů. U mnoha objektů tyto úpravy zcela změnily jejich původní historický výraz. **/5/**



6/ a 7/ Porovnání živnostenské banky v roce 1940 a totožné budovy v roce 2016 (nyní polyfunkční objekt), zdroj: Hodonín nostalgický a mapy.cz

2.1.2 Zámek

V lokalitě Zámek dříve stávala židovská čtvrť, tzv. Židovský ostrov. Hlavní dominantou byla židovská synagoga v novogotickém stylu s maursko-orientálními prvky, ta byla poničena za 2. sv. války a poté zbořena. Sadově upravený pruh od mostu do Rybář k radnici je zasypaná Jalová strouha, v roce 1929 upravená na park Spolkem pro okrašlování a ochranu domoviny v Hodoníně.



8/ a 9/ Původní struktura lokality Zámek (cca 1930) vs. dnešní stav

K výrazné proměně celé lokality došlo v 70. letech 20. století, kdy původní, sice poněkud od města izolovaná, ale stále kompaktní zástavba rodinných domů byla asanována a místo ní byla vybudována rozvolněná zástavba několika solitérních výškových objektů. Z původní struktury se zachovala jen ulice Zámecká a Jánošíkova vedoucí z náměstí směrem na jih a jihovýchod, dále areál tzv. zámku (nebo také zámečku – dnes Masarykovo muzeum) a nedostavěný urbánní blok u ulice Anenské. I přesto, že jsou oficiálně v lokalitě dvě náměstí, prostor vykazuje uspořádání typického sídliště (solitérní modernistické zástavby) s ohraničením bývalého parku a výše zmíněných ulic bez jasné hierarchie veřejných prostranství a i bez jasných dominant v území (pokud pomineme samotné věžové domy). Na rozpad čitelné urbánní struktury navazuje i východní strana lokality, kde začíná průmyslová část Hodonína s monofunkčními rozsáhlými urbánními bloky.

Hodnotným historickým prvkem v území je sousoší sv. Anny, pozdně barokní sochařská práce z roku 1745, která zde stávala na křižovatce dnešní Anenské (podle tohoto sousoší je ulice pojmenována) a již zrušené cesty směrem na Nesyt.

Celé území je urbánně těžko definovatelné, dochází zde ke střetu několika zcela odlišných charakterů a urbánních typologií bez jasně definovaných hranic i veřejných prostranství. I přes těsné sousedství s hlavním Masarykovým náměstím prostor vyjadřuje spíše charakteristiky periferie. Určitý potenciál nabízí dnes nevyužitý přístup k řece Stará Morava

2.1.3 Anenská

Bývalá vesnická zástavba podél cesty ven z města, její urbanistické pozůstatky jsou dodnes patrné. Směrem na východ areál školy s velkou zahradou (dominanta místa), v 20. století několik necitlivých zásahů – solitérní objekty, výstavba elektrárny (garáží) a především dopravní průtah městem.



10/ Původní uliční zástavba kolem ulice Pančava (v pozadí areál elektrárny)



11/ Charakter nové přeložky I/51 s protihlukovými stěnami

Původní struktura uliční zástavby je stále trochu patrná, ale značně narušená další trasou komunikace I/51 (součást tzv. malého dopravního okruhu města Hodonín), která přidala do území třetí, ale zcela izolovanou „ulici“ bez možnosti dalšího stavebního rozvoje podél ní. Nyní jsou na poměrně malém prostoru 3 paralelní komunikace se zbytky původních urbánních bloků. Určujícím kompozičním prvkem prostoru je jednak křižovatka ulice Anenské s Velkomoravskou (prostor okružní křižovatky) s navazujícím úsekem ul. Anenské, stavební dominantou je pak historická budova obchodní akademie s navazující zahradou.

Celá lokalita vykazuje vlastnosti periferního charakteru, území dominují rozsáhlé dopravní stavby (protihlukové stěny) v kombinaci s pozůstatky jednopodlažních řadových domků vesnického charakteru. Obdobně jako v lokalitě u zámku, je území neucelené s nevhodným historickým rozvojem, charakteristické fragmentací na drobné urbánní plochy různých charakterů, bez zřejmé vnitřní organizace a motivu. Potenciálem místního jádra je park Sadová, u kterého se předpokládá rekonstrukce včetně doplnění bytových prvků.

2.1.4 Národní

Národní třída je již historicky jednou z hlavních os města, jejíž význam narostl zejména po vybudování železniční trati přes Hodonín (dříve se jmenovala Na Dráhách). Od poloviny 19. století se zástavba podél ulice rozvíjela až k samotnému nádraží, zásadní proměnou prošla pak během 70. let 20. století, kdy se především její východní strana z velké části asanovala a byla nahrazena modernistickou zástavbou několika solitérních administrativních budov.

Osou území je ulice Národní třída, která si i přes částečné nedodržení původního urbanismu drží svoji základní kompozici a urbánní ucelenost. Modernistický zásah v severovýchodní části ulice jinak vstupuje do kompozice lokálním veřejným prostranstvím (předprostor ČSSZ), který má potenciál přinést do jinak živé ulice další vrstvu využití. Ulice je z obou stran obklopena principem druhého plánu, kdy místo pokračování dvorků nebo opačně umístěných domů se nachází „vnitrobloková“ ulice s věžovými domy (východní část), popř. významná parková plocha se školou a stadionem (západní část). Část zcela na východě území navazuje na urbanismus pravidelného rastru „dělnických“ domů. Na severozápadní části lokality se nachází dva menší celistvé urbánní bloky.



12/ Historický příklad komerčního využití parteru s jednoduchým grafickým doprovodem



13/ Princip tzv. "druhé plánu" při výstavbě v 70. letech 20. století

Národní třída si uchovává ráz živé a dynamické ulice celoměstského významu, a to i přes z části narušenou původní a zástavbu v severovýchodní části. Silně se zde projevuje využití „vnitrobloků“, kde lze najít klidný a příjemný park u stadionu na západní straně, nabízející intimní atmosféru a pro cizího návštěvníka příjemný moment překvapení. Tato parková plocha je dobře dostupná skrz četné průchody a uličky. Východní část druhého plánu je sice plošně méně rozsáhlá, tuto intimní atmosféru ovšem nemá a je také mnohem hůře dostupná. Pravděpodobným problémem je výškový kontrast bytové solitérní zástavby vůči původní struktuře a absence jasné hierarchie veřejných prostranství v této části.

2.1.5 Dvořákova

Na místě stával od druhé poloviny 19. století cukrovar, do kterého byla zavedena i vlaková vlečka. Po ukončení provozu a zbourání cukrovaru i sousední Redlichovy vily bylo na začátku 21. století místo posléze zastavěno obchodními domy s přilehlými parkovacími plochami.



14/ Areál cukrovaru



15/ Redlichova vila se zahradou, dnes prázdná plocha mezi OC a nádražím

Hlavní tepnou je ulice Dvořákova, která kapacitně nahrazuje původní roli Národní třídy a dopravně napojuje severní část Hodonína s centrem s napojením na všechny ostatní směry. Zástavba je zde rozvolněná, ve východní části se nachází solitérní zástavba (autobusové nádraží, finanční úřad), věžové panelové domy a uzavřený areál Policie ČR. Západní strana je složena z několika rozsáhlých jednopodlažních objektů obchodních domů (OC Cukrovar, Lidl, ...) doprovázená menšími obchodními objekty (čerpací stanice, myčka,...).

Jde o profíl komfortní dopravní ulici z druhé pol. 20. století, charakteristickou táhlou zatáčkou směrem k nádraží (~R130), která je nestandardní z hlediska dopravních řešení v zastavěném území města a významně omezuje smysluplné urbánní využití okolních ploch. Tato ulice je doprovázena rozsáhlými parkovacími plochami a zbytkovými plochami „zeleně“ bez jakékoliv urbánní kvality. Celý prostor doprovází množství reklamních panelů a jiných projevů výrazného vizuálního smogu. Výrazem se jedná o oblast silného periferního charakteru.

2.1.6 Nádraží

Areál u nádraží je historicky utvářen od výstavby železnice přes Hodonín. První výstavba v okolí železnice patřila především průmyslovým podnikům využívající železnici k transportu zboží. Kromě již zmíněného cukrovaru se přímo před budovou nádraží nacházel areál sladovny (tzv. Mauthnerova sladovna, 1851-1930), po její demolici (okolo roku 1928) se pozemky rozdělily na menší části a došlo zde k zástavbě několika bloků obytných domů navazujících na dnešní Národní třídu. Území dále silně postihlo bombardování města 20.11.1944, kdy byla poškozena budova nádraží.



16/ Sladovna - pohled od ulice Národní třída směrem k nádražní budově



17/ Budova nádraží kole roku 1900, v pozadí lze spatřit část sladovny

Území definuje budova nádraží s kolmým uličním předprostorem, který umožňuje navázání mezi budovou nádraží a ulicí Národní třída směrem k hodonínskému centru. Nádražní budova stojí na ose ul. Sv. Čecha, která je paralelní s ulicí Národní třída, ale ústí do Velkomoravské ulice u obchodní akademie. Proto její význam není tak zásadní, jako u paralelní Národní třídy. Zástavba okolo se skládá z několika solitérních nádražních budov na straně u železnice a pak ze tří relativně kompaktních bloků s obytnými domy na straně druhé. Národní třída se zde mění na ul. Úprkova, která podchází železnici a propojuje město s částí nad železnici (Za dráhou, Kasárna, Bažantnice). Rozhraní ulic Dvořákova, Úprkova a Národní třída je definováno náměstím 17. listopadu, jehož dominantou je Galerie výtvarného umění.

Přednádraží má v podstatě obdobný charakter jako Národní třída (kterou zakončuje), celému prostoru dominuje budova nádraží a dále náměstí 17. listopadu s budovou GVVU Hodonín.

2.2 Prostorové uspořádání

Kapitola popisuje parametry jako je charakter uspořádání zástavby (uliční a stavební čára), podlažnost, dominanty v území a další, na které je možné aplikovat regulační prvky.

Zastavitelnost urbánních bloků, resp. ploch, je vždy jedním ze zásadních parametrů využitelnosti území. Pro řešení potřeby stanovení zastavitelnosti je nezbytné definovat účel takové regulace. Jedním z důvodů může být potřeba ochrany životního prostředí a pohody bydlení určitým podílem neznepevněných ploch (zahrad, parkových vnitrobloků). Ve schématu problémů a potenciálů **/22/** jsou zobrazeny urbánní bloky, které obsahují prostorově významnější zahradní nebo parkové vnitrobloky. Předpokládá se jejich další ochrana stanovením podmínky podílu neznepevněných ploch.

2.2.1 Centrum

Podstatná je u centra základní osnova uliční sítě, která vychází paprskovitě z dnešního Masarykova náměstí (ul. Národní, Dobrovolského a v podstatě i Příční) severním směrem a utváří základní strukturu centra. Zakládá celoměstské urbánní osy:

- Národní třída, s možným přímým napojením na ulici Brněnská,
- Dvořákova – Anenská, s možným napojením na ulici Lipová Alej (Bažantnice),
- Dobrovolského – Měšťanská – Marxova – U Přejezdu (napojení celků Kasárna, Brněnská),
- a doplňkovou osu tvoří Příční – Havlíčkova - Muchova – Smetanova, s možným napojením na ulici Smetanova (napojení celků Kasárna, Brněnská).

Stěžejní kompoziční a významovou roli má především ulice Národní třída, která je hlavní spojnici mezi Masarykovým náměstím a nádražím. Většina zástavby v této lokalitě má souvislou uzavřenou uliční čáru.

Prostorové kompozici celého centra dominuje věž kostela sv. Vavřince a budova radnice (též s malou věžičkou), oboje na Masarykově náměstí. **/5/** Prakticky v celém řešeném území, které je převážně rovinaté, se nenachází obdobná architektonicky výrazná výšková dominanta. V ostatních lokalitách se pak nachází pouze výškové objekty panelové zástavby 2. poloviny 20. století, které i přes svou výšku nejsou prostorově výrazně významné. Kostelní věž tak spolu s radnicí vytváří charakteristickou prostorovou situaci, která se dále ve městě už neopakuje a je typická pouze pro samotné centrum města.

Ostatní zástavba v centru se pohybuje převážně ve výškové hladině 2-3 podlaží při uličním charakteru ulice, místně až 4-5 podlaží např. u novodobé zástavby s nižší konstrukční výškou podlaží. Střešní krajina vychází převážně z historického stavu, většina domů tedy má při ulici sedlovou střechu s hřebenem podél uliční čáry. Výjimku tvoří zástavba panelových domů při ulici Sadová (8 podlaží) a jeden obdobně vysoký panelový dům v ulici Radniční. Pro oba případy je charakteristické, že se nenacházejí přímo v uličním prostranství, ale jsou až v tzv. druhém plánu na úrovni dvorků, tudíž z ulic nejsou tyto výškové domy vždy přímo vidět. Tento fenomén je patrný i v ostatních lokalitách řešeného území. Spojnicemi mezi druhým plánem a ulicí jsou občasné pasáže a průjezdy u některých objektů.

2.2.2 Zámek

Lokalita na místě bývalého židovského městečka prošla výraznou proměnou v 70. letech 20. století, kdy původní kompaktní zástavba rodinných domů byla asanována a místo ní bylo vybudováno několik solitérních výškových panelových objektů.

Nyní se zde nachází rozvolněná zástavba 4 osmipatrových věžových domů a dva další s výškou 4 a 6 podlaží. Jediným historickým pozůstatkem je tzv. Zámeček (dnes Zámek Hodonín, nebo též Masarykovo muzeum) – uzavřený areál dvoupodlažních barokních stavení s vysokou sedlovo-valbovou střechou.

Do lokality zasahuje část průmyslového areálu na východě území připojená k areálu elektrárny Hodonín. Jedná se o rozsáhlé jednopodlažní objekty s plochou střechou utvářející oplocené uzavřené průmyslové areály.

2.2.3 Anenská

Zástavba lokality je torzem původní uliční kompaktní zástavby, která je výrazně narušena modernistickou výstavbou monofunkčních solitérních objektů a dopravními stavbami posledních desetiletí.

Měřítka původní zástavby je drobnější o velikosti menších rodinných domků o výškové hladině 1-3 podlaží, převážně se sedlovými střechami a uzavřenou stavební čarou. V kontrastu k tomu jsou okraje lokality, kde se nachází zástavba solitérních modernistických objektů s rovnou střechou a vyšší výškové hladině. Na jihozápadní straně je to budova okresní hygienické stanice o výšce 5 podlaží (při ulici Plučárna), dále tři 12-ti podlažní věžové bytové domy na severní straně a tři 8-mi podlažní bytové domy na východní straně. Dominantou lokality je školní budova Obchodní akademie v historizujícím architektonickém slohu s výškou tří podlaží, která ukončuje prostor parku v ulici Sadová

Výrazným negativním prvkem v území jsou protihlukové stěny u silnice I/51, vytvářející vizuální i fyzickou bariéru o výšce cca 2,5m, která je ve svém nejdelším úseku dlouhá téměř 300 m.

2.2.4 Národní

Na západní straně lokality se nachází zástavba s převážně uzavřenou stavební čarou s občasnými průchody nebo prolukami do prostoru parku, východní část je více otevřená (průchody směrem k výškovým objektům), stavební čára je zde v místech vstupů modernistické zástavby nespojitá.

Střešní krajinu tvoří převážně sedlové střechy s podélným hřebenem podél uliční čáry, modernistická zástavba má střechy ploché. Výšková hladina se u ulici Národní třída pohybuje mezi 2 - 4 podlažími, místně i 5 podlaží. Výškové bytové domy v druhém plánu na východní straně dosahují výšky 12 podlaží. Na západní straně je výšková hladina objektů v druhém plánu nižší, ale jak objekt stadionu, tak kaple sv. Kříže jsou výraznými architektonickými dominantami prostoru.

Dalším výrazným kompozičním prvkem v území je stromořadí v ulici Národní třída (složené převážně z platanů, nyní nahrazováno akáty), který se spolupodílí na zvýraznění uličního charakteru ulice Národní třída.

Šířka veřejného prostranství Národní třídy je pohybuje v rozmezí 20 – 30 m dle konkrétního úseku. Šířka profilu umožňuje dopravní zklidnění a rozvoj v charakteru hlavní městské osy.

2.2.5 Dvořákova

Hlavní osou území je ulice Dvořákova s vyústěním v kruhové křižovatce s návazností na ul. Anenskou (směr jih) nebo Velkomoravskou (západní směr z města). Svojí polohou je taktéž poměrně významná paralelní ulice Sv. Čecha, která vede přímo od nádražní budovy kolem autobusového nádraží k ulici Velkomoravská k Obchodní akademii a tvoří tak pěší provozní osu v území. V území se nachází převážně rozvolněná a areálová zástavba.

Západní stranu Dvořákovy ulice definuje zástavba jednopodlažních hal ve třech typologiích (velké OC, supermarket typu Lidl a čerpací stanice). Jejich jediným spojujícím prvkem je ortogonální umístění a směr objektů ve stejné geometrii kolmo na ulici Dvořákova (s výjimkou čerpací stanice). Západní strana nemá jasnou ani stavební, ani uliční čáru. Východní stranu vymezují dvě vyšší solitérní administrativní budovy (autobusové nádraží, finanční úřad) a uzavřený areál Policie ČR, který jako jediný vytváří čitelnou uliční i stavební čáru do ulice Dvořákova. Jedinou významnější prostorovou dominantou je původní objekt cukrovarského síla, které zůstalo zachováno.

Ulice Dvořákova jako významná městská osa představuje potenciál stavebního rozvoje, zejména ve vztahu k západní straně ulice a uzlu autobusového nádraží.

2.2.6 Nádraží

Lokalitu Nádraží již od doby svého vzniku determinovala výstavba železnice a s tím spojených solitérních nádražních budov. Ty dnes vytvářejí ulici Wilsonovu, která tvoří sponu dvou souběžných ulic, propojujících nádraží s centrem. Jde o ulici Svatopluka Čecha a Národní třídu. Wilsonova ulice je dále vymezena třemi urbánními bloky obytných domů, které jsou dnes charakteristické směrem k nádraží uzavřenou stavební čarou, směrem k ulici Dvořákova naopak převážně otevřenou stavební čarou. V prostoru křižovatky Dvořákova x Úprkova x Národní třída se nachází uvolněný prostor s náměstím 17. listopadu a architektonicky zajímavou stavbou Galerie. Toto místo lze brát jako vstupní bránu do centra. Severní strana prostranství je ukončena domovním štítem zástavby bloku a představuje potenciál revize prostorového řešení prostranství a urbánního bloku.

Převažující výšková hladina objektů v území je kolem 3-4 podlaží, většinou se sedlovou nebo valbovou střechou s hřebenem podél uliční čáry. V lokalitě se nenachází žádná výšková nebo jinak pohledově exponovaná dominanta.

2.3 Využití

Kapitola popisuje jednotlivé funkce nacházející se v jednotlivých lokalitách dle jejich převažujících tendencí a to jak u zástavby, tak u veřejných prostranství.

Převážná část centra města je polyfunkčního využití městského charakteru. Tento charakter využití je řídicí a klíčový pro plnohodnotný rozvoj města a schopnost reakce na změnu programu jednotlivých urbánních bloků. Pro flexibilní regulaci využití území je vhodné upřednostňovat podmínky strukturální nad funkčními, které nedokáží při příliš přesném nastavení reagovat na měnící se potřeby.

2.3.1 Centrum

Vzhledem k centrální pozici vůči celému městu se v této lokalitě (a v lokalitě Národní) nachází většina institucí a veřejných služeb celoměstského významu. Mimo historické radnice se zde nachází také druhá budova Městského úřadu, dále školy s regionálním významem (SOŠ umělecká, Gymnázium) nebo kulturní instituce typu Kino Svět. Nechybí zde také Sokolovna nebo zdravotní středisko. Všechna tato významná zařízení jsou rovnoměrně umístěna v rámci celé lokality s největší hustotou směrem ke křížení ulic Národní x Velkomoravská.

Přímo na Masarykově náměstí se nachází obchodní dům IRO, který je zároveň průchozí pasáží do vnitrobloku směrem k ulici Dolní Valy, kde se nachází starší obchodní dům Centrum. Oba tyto obchodní domy jsou spíše menšího měřítka a neubírají potenciál výrazně aktivnímu komerčnímu parteru jak ulici Dolní Valy (která je zároveň pěší zóna), tak především ulici Národní třída. Běžnou zástavbu v lokalitě tvoří převážně polyfunkční domy s převážně aktivním parterem. Výjimku tvoří zástavba v tzv. druhém plánu, tvořená z panelových bytových domů při ulici Sadová a Radniční.

2.3.2 Zámek

Území je převážně obytné, výjimku tvoří západní strana území, především bývalý areál zámku, kde je nyní muzeum hodonínského rodáka Tomáše G. Masaryka a dále polyfunkční objekt za ulicí Anenská s několika zábavními podniky. Občasný komerční parter je v urbánním bloku na severu území v návaznosti na kompaktní zástavbu historického centra.

Veřejná prostranství tvoří volné zelené plochy mezi budovami, komunikacemi a parkovacími plochami, některé spíše zbytkového charakteru, jiné sídlištního, ale lze zde nalézt i potenciál souvislé parkové plochy, jako např. na místě zasypané Jalové strouhy, na jejíž místě byl park i v dobách židovského městečka. I přes formální pojmenování dvou prostranství jako „náměstí“, se jedná o tytéž „zelené“ plochy jako ve zbývajících částech lokality a lokalita tak nenabízí vícevrstevnatou hierarchii veřejných prostor.

2.3.3 Anenská

Využití v této lokalitě odpovídá historickému vývoji v území, kdy se zde nacházely převážně obytné budovy, později doplňované novými budovami s jiným využitím, aniž by z těchto nových funkčních vztahů došlo k transformaci i původních funkcí. Rodinné domy slouží i nadále k bydlení s občasným využitím parteru, u ulice Plucárna jsou výškové objekty ze 70. let pro bydlení, krátkodobé ubytování a administrativu, na okraji průmyslového bloku jsou rozsáhlé plochy s garážemi a východní strana bloku směrem k náměstí zahrnuje polyfunkční využití.

Veřejná prostranství jsou významně narušena vedením přeložky silnice I/51, která je obklopena zelenými plochami bez smysluplného využití. Park Sadová nabízí potenciální základ skladby veřejných prostranství lokality, předpokladem je posílení jeho napojení na lokalitu Centrum a dále směrem na vlakové a autobusové nádraží.

2.3.4 Národní

Ulice Národní je hlavní živoucí tepnou celého města, vitálnější než samotné Masarykovo náměstí. Zástavba nabízí převážně polyfunkční využití s bohatým komerčním parterem i službami. Kromě toho je zde zastoupena většina institucí celoměstského (někdy i regionálního významu) a to nejen podél ulice Národní třída (Poliklinika, ČSSZ, knihovna), ale také při ulici Velkomoravská (sokolovna, okresní soud, Obchodní akademie, kino Svět,...). Celoměstské sportovní aktivity lze nalézt v druhém plánu (zimní stadion s tenisovými kurty, ...). Východní strana území při ulici Palackého odpovídá svému urbánnímu charakteru rodinných domů a je převážně obytná, rovněž čistě obytné jsou výškové bytové domy v druhém plánu.

Veřejným prostranstvím dominuje ulice Národní třída obsahující nejen dopravní prostor a chodníky, ale také zelený pás se stromy. Ovšem i přes poměrně široké chodníky (především na západní straně ulice) není ulice téměř nikde využívána pro expanzi programu parteru (např. zahrádky restauračních zařízení) a to ani v části historického centra, kde jsou ideální prostorové i kvalitativní podmínky. V jiných částech, např. v úseku mezi ulicemi Štefánikova a Rodinova blokují předzahrádky díky uspořádání profilu ulice prostor chodníku. Funkčně důležitým a i oblíbeným prostorem je park u zimního stadionu, nabízející pro svoji intimnější atmosféru klidnější využití přímo v centru města.

2.3.5 Dvořákova

Lokalita Dvořákova je ohledně svého využití téměř monofunkční plochou, západní strana se skládá z obchodní zóny se supermarkety a jinými obchodními domy s kapacitními prodejními plochami. Tyto objekty doplňují služby typu čerpací stanice nebo myčka pro automobily. Východní strana je spíše administrativní plochou, je zde areál s územním sídlem Policie ČR, dále budova Finančního úřadu a také autobusové nádraží. V jihovýchodní části lokality se nachází tři výškové bytové domy.

Z charakteru prostředí vyplývá i kvalita veřejných prostranství, kdy se jedná o ulice dopravního charakteru (ul. Dvořákova, Velkomoravská) s navazující okružní křižovatkou a dále pak především o rozsáhlé parkovací plochy se zbytkovou zelení bez návazností a smysluplného využití. Potenciálem kvalitního veřejného prostranství je ulice Sv. Čecha, která se nachází na rozhraní z lokalitou Národní lze ji považovat za standartní zklidněnou ulici s jasným vymezením uliční čáry.

2.3.6 Nádraží

Severní stranu lokality tvoří především budovy železniční infrastruktury, zbylé bloky jsou spíše obytné s občasným komerčním parterem Část lokality navazující na Národní třídu je už více polyfunkční, např. s budovou galerie výtvarného umění. Část lokality navazující na lokalitu Dvořákova obsahuje funkce periferního charakteru typu autoservis nebo prodej osobních aut.

Veřejná prostranství jsou převážně uličního charakteru s dominujícím předprostorem nádraží, která má svým uspořádáním a materiálovým pojetím charakter sdíleného prostoru bez zvýšených obrubníků. Obdobný charakter má i vyústění Národní třídy. V obou případech je výjimečné zakomponování cyklostezky do profilu ulice. Ulice Dvořákova je silně ovlivněná provozem motorových vozidel, přesto nabízí příjemnější celkový charakter než její navazující část v další lokalitě, především kvůli celkovému užšímu hlavnímu dopravnímu prostoru (vozovky) a vložení středového zeleného pásu se stromořadím. Náměstí 17. listopadu má charakter místního prostranství s dominantou pomníku T.G. Masaryka, využití a charakter prostoru, včetně uzlu křižovatky Dvořákova x Úprkova x Národní třída neodpovídá potenciálu vstupního prostranství do centra města.

3 Infrastruktura

Kapitola popisuje území z pohledu veřejné infrastruktury, dopravní, technické, modrozelené infrastruktury a občanského vybavení.

Základní vyplývající problémy a potenciály jsou uvedeny v kap. 5 Problémy a potenciály.

3.1 Dopravní infrastruktura

Automobilová

Vzhledem k poloze se v řešeném území historicky i dopravně potkávají hlavní komunikace vedoucí do města. Území centra města je křižovatkou tří významných silnic I. a II. třídy, silnice I/51 Hodonín – státní hranice, silnice II/431 Vyškov - Ždánice - Místřín - Hodonín a silnice II/432 Holešov - Kroměříž - Kyjov – Hodonín.

Zásadní dopravní význam má především silnice I. třídy I/51, propojující páteřní silnici I/55 se státní hranicí se Slovenskem. Toto vedení komunikace centrem města Hodonín má významně negativní vliv na celé řešené území, protože zatěžuje území tranzitní dopravou (z velké části nákladní) směrem na Slovensko. Na tento průtah se napojuje severní radiála (ul. Dvořákova a Brněnská s pokračováním na Mutěnice) a dále východní radiála (Velkomoravská a Štefánikova ul. s pokračováním na Kyjov / Rohatec) V případě silnice I/51 se uvažuje o vybudování obchvatu s napojením na I/55, čímž dojde zejména ke zklidnění lokality Anenská.

Roční průměr denních intenzit dopravy na silnici I/51 a dále na navazujících úsecích silnic II/431 a II/432 se dle sčítání dopravy ŘSD z roku 2020 pohybuje kolem 10 – 13 000 aut/den, z toho těžkých nákladních vozidel je cca 1800 aut/den. Ze sčítání je patrné, že hlavní intenzita těžkých nákladních vozidel (TNV) je ve směru silnice I/51 na státní hranici (tedy směr Velkomoravská – Anenská).

Podle dostupných informací (HBH Projekt pro ŘSD, 09/2020) je aktualizovaná intenzita dopravy ještě vyšší (až 16 000 aut/den). Nejvytíženější křižovatkou je křižovatka I/51 x Dvořákova, kde je špičková vytíženost až 2000 aut/hodinu. Dle dostupných informací ŘSD prověřuje úpravu obchvatu silnice I/51 tak, aby vyhověl sledovaným parametrům ekonomické efektivity stavby.

V území se dále nachází několik dopravně problematických míst, především stávajících křižení. Jde buď o místa s vysokou intenzitou vytížení (křižení Národní třída x Velkomoravská x Štefánikova, Národní třída x Dvořákova x Úprkova), popř. o křižení nepřehledná s nevhodnou geometrií (Úprkova x Brandlova nebo komplikovaná křižovatka ulic Anenská x Jánošíkova x Zámecká x Národní třída). Oba dva typy křižení jsou příčinou vyšší nehodovosti v jednotlivých úsecích, na což poukazují i četné dopravní studie zabývající se dopravou v Hodoníně.

Specifickým tématem řešení dopravy je i prověření koncepce zklidněných zón, případně pěších a obytných zón. S ohledem na posílení potenciálu a vitality hlavní pohybové a pobytové osy města, ulice Národní třída, je vhodné prověřit možnosti jejího řešení jako pěší zóny, včetně možností řešení zklidnění křižovatky Dvořákova x Úprkova x Národní třída a Velkomoravská x Národní třída.

Statická doprava

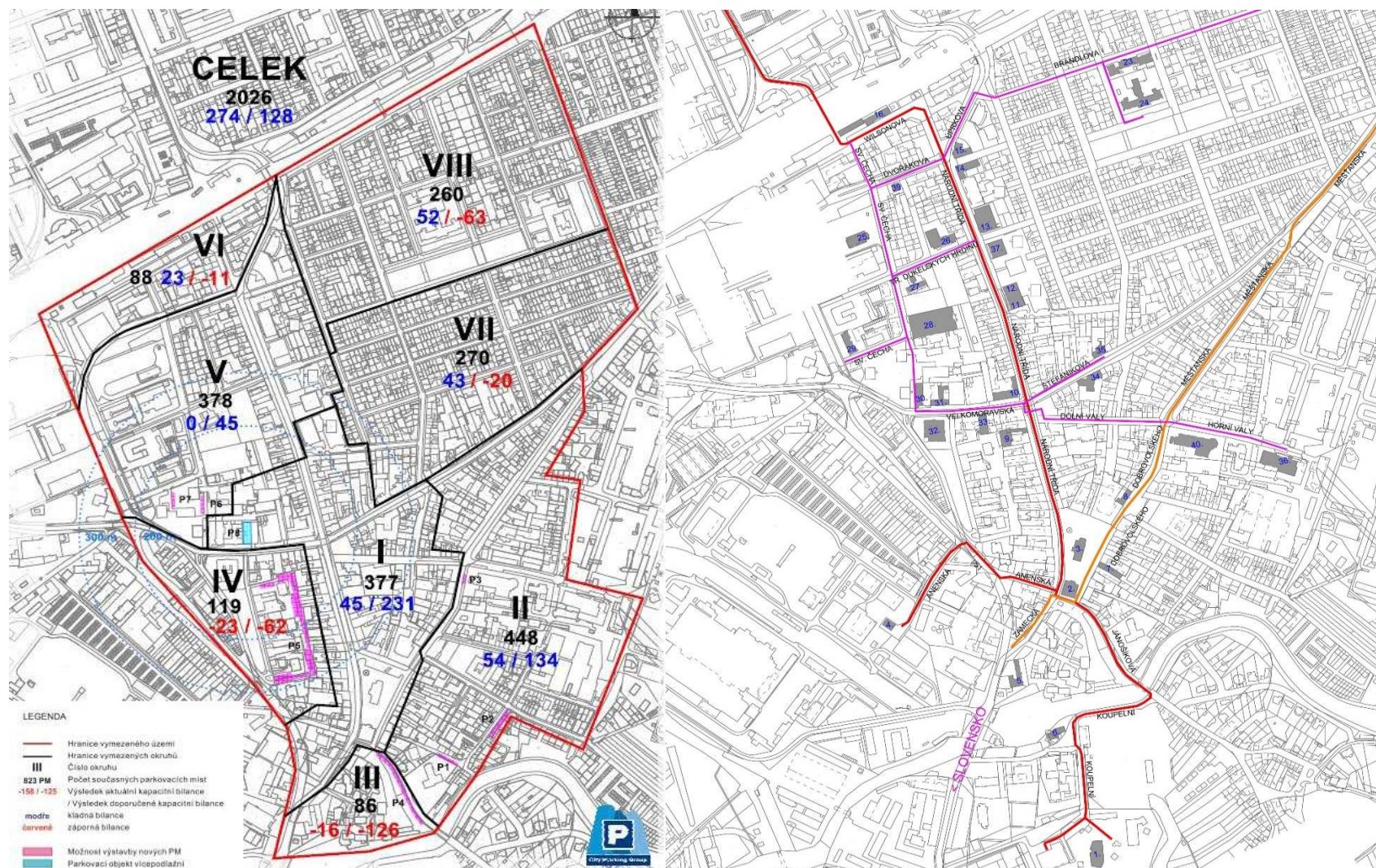
Základním podkladem pro řešení statické dopravy je Koncepce statické dopravy v centru města Hodonín, (City Parking Group s.r.o., 08/2016), která podrobně analyzuje stav statické dopravy v centrální části města. Koncepce statické dopravy navrhuje zejména uplatnění systému zón regulovaného parkování. Okruhy pro bilanci statické dopravy mají principiálně podobný rozsah jako lokality dle charakteru urbánní struktury, tedy lze principiálně ze závěrů vycházet pro další koncepční řešení statické dopravy.

Vzhledem k velké vytíženosti centra a jeho nadměstskému významu je v území obecně nedostatek parkovacích stání. Potřeba nejen rezidenčních, ale hlavně zaměstnaneckých a návštěvnických stání tím způsobuje denní obsazenost o 20% vyšší než obsazenost v noci.

Na hlavních exponovaných ulicích a náměstích (např. na Národní třídě nebo na Masarykově nám) je tak nedostatek parkovacích míst především přes den, přes noc je stav ale vyhovující. To ale neplatí všude. Oproti tomu v ulicích v druhém plánu (ulice Sadová, Radniční, oblast nám. Osvobození, atd.) je stav parkovacích stání nevyhovující jak ve dne (blízkost centra – návštěvnické stání), tak v noci (přítomnost obytných výškových budov – rezidenční stání). Dohromady ve všech těchto lokalitách je zjištěn normativní deficit cca 280 parkovacích míst, s optikou vývoje motorizace v desetiletém horizontu až 900 parkovacích míst.

Dalším důležitým aspektem je stav stávajících parkovacích míst, kdy ca 20% všech parkujících automobilů v centru parkuje formou živelného stání. Ty z velké části nejsou schopny naplnit platné normativní požadavky, část ovšem ohrožuje i bezpečnost dopravy (neumožňují dostatečné rozhledové pole nebo zabírají průjezdu vozidel IZS atp.)

Koncepce statické dopravy nabízí částeční řešení ve změně organizace dopravy v některých oblastech, resp. zjednosměrnění určitých úseků (+220 míst), dále doporučuje výstavbu parkovacího domu na ulici Velkomoravská (+120 míst).



18/ Bilance statické dopravy (Zdroj: Koncepce statické dopravy, 2016)

19/ Vedení bezbariérových tras (Zdroj: Generel bezbariérových tras, 2016)

MHD a VHD

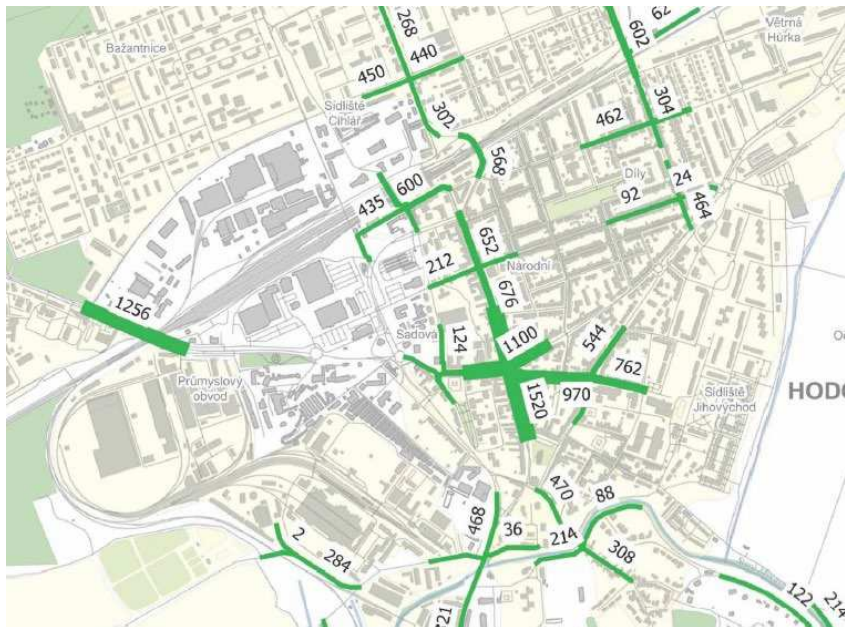
Celá lokalita je obsloužena několika linkami MHD v různých intervalech, nejvyšší frekvenci spojení nabízí linka 901, spojující sídliště Bažantnice s centrem a dále s východní částí města u nemocnice (2x za hodinu). Území nabízí poměrně kvalitní pokrytí zastávkami MHD, zásadním problémem je tak spíše vedení jednotlivých linek a atraktivnost časových intervalů, které se pohybují v hodinovém taktu.

Z hlediska regionální hromadné dopravy území obsluhuje jak hlavní autobusové nádraží (především regionální linky), tak i vlakové nádraží (zejména koridor Břeclav – Hodonín – Přerov a dále regionální linky směr Mutěnice).

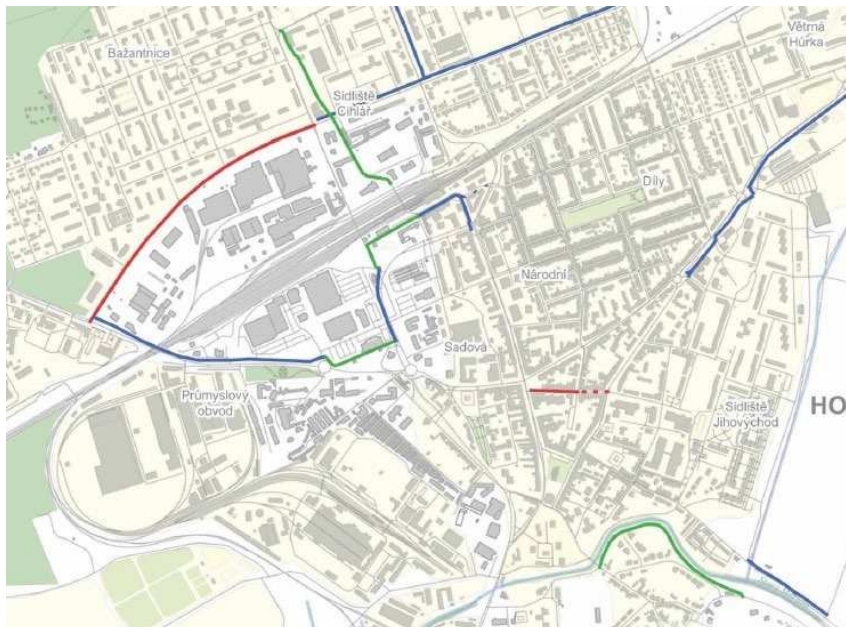
Cyklodoprava a pěší

Hlavní ulice v centru jsou poměrně dobře vybaveny pro pěší chodce (široké chodníky při ulici Národní třída), ulice Dolní Váhy je dokonce pěší zónou. Ostatní ulice jsou z pohledu vybavenosti pro pěší adekvátní jejich umístění. Největším nedostatkem jsou v případě intenzivněji využívaných silnic nenormové (dlouhé) přechody pro chodce bez ostrůvků (např. na ul. Dvořákova nebo Velkomoravská). Nevyužitým potenciálem v historické části centra jsou málo užívané průchody a pasáže do ulic v tzv. druhém plánu.

I přes morfologicky ideální podmínky se v celém centru naopak nachází nedostatek značených cest pro cyklisty nebo jakýchkoliv jiných cyklistických opatření. Výjimku tvoří nové cyklo-piktogramy v ulici Dobrovolského a značené cyklostezky u nádraží. Nenabízí se ani mnoho možností na napojení na ostatní části města. A to i přes to, že přes samotné centrum vedou značené regionální cykloturistické stezky. Z dat Policie ČR vyplývá, že Hodonín je město s poměrně vysokým počtem nehod za účasti cyklistů, a to z důvodů jednak poměrně vysokého počtu cyklistů a zároveň nedostatečnou cyklistickou infrastrukturou.



20/ Počet cyklistů ve vybraných ulicích Hodonína (Zdroj: Cyklogenerel Hodonín)



21/ Vedení značených cyklostezek a cyklistických opatření (Zdroj: Cyklogenerel Hodonín)

3.2 Technická infrastruktura

Platný ÚP Hodonín ve znění změny č. 3 a platný Regulační plán Centra města Hodonín ve znění změny č. 3 stanovuje základní koncepci technické infrastruktury.

V rámci řešení centra města je nezbytné revidovat stav vedení sítí technické infrastruktury s aktuálními daty správců sítí a reflektovat uvedené v návrhu případných úprav vyvolaných návrhem rozvojových ploch. Stávající vedení páteřních tras inženýrských sítí je stabilizované a je podrobně pospáno v textové části regulačního plánu. Území je zásobováno všemi základními typy inženýrských sítí.

Významné limity technické infrastruktury představují nadzemní vedení inženýrských sítí, zejména vedení systému CZT a NN, a řešení odvodnění území ve vazbě na severní část města.

Nadzemní vedení parovodu v ulici Dvořákova v úseku od železniční trati po ulici Obchodní významně limituje možnosti transformace západní strany ulice Dvořákova ve smyslu zástavby městského charakteru. S ohledem na rozvojové předpoklady vývoje systému CZT provozovatele, lze výhledově předpokládat možnou úpravu nadzemního parovodního vedení na podzemní horkovodní vedení a tedy i otevření možnosti prostorového dokončení západní části ulice Dvořákova.

Nadzemní vedení NN představuje rezidua rozvodné sítě ve vybraných ulicích, např. ul. Pančava, Sadová, Velkomoravská (část), Sv. Čecha v západní části území a ul. Palackého (část) ve východní části území. Předpokládá se jejich úprava na standard kabelového vedení.

Odvodnění severní části území města využívá v současnosti limitní kapacity tzv. Kasárenské stoky, DN 700/1050, vedené od kasáren, pod žel. tratí, Národní tř. na Masarykovo náměstí, kde ústí do sběrače III DN 1600. Zejména v dolní části se projevuje nedostatečná kapacita, převážná část by měla být rekonstruována. Společně s rekonstrukcí stoky je předpokládána realizace retenčních opatření na omezení špičkových průtoků dešťové vody. V souladu s Generelem odkanalizování města Hodonín je počítáno s výhledovou realizací RN Uprkova, která odlehčí přetížení jednotné kanalizační sítě dešťovými vodami.

3.3 Občanské vybavení

Poloha i historie řešeného území předurčuje celou řešenou lokalitu jako centrální místo nejen městského (kolem 23 tis. obyvatel), ale i nadměstského (regionálního) významu obsluhující až 60 tis. obyvatel.

Především v oblasti historicky neporušených lokalit (Centrum, Národní) se nachází většina občanského vybavení, od orgánů státních institucí (Městský úřad, ČSSZ, Poliklinika, Okresní soud), staveb pro kulturu (kino Svět, galerie) až po stavby pro školství (Gymnázium, Obchodní akademie) a sport (Sokol, zimní stadion). Převážná většina ulic v těchto lokalitách má převážně aktivní komerční parter (maloobchod, služby, gastroprovozy), který je v rámci celého města ojedinělý. I přes výraznou hustotu občanské vybavenosti v těchto zónách je cca polovina ploch určena pro bydlení.

V ostatních lokalitách se nachází i další vybavení, i když v nižším zastoupení, jde např. o dopravní vybavení (vlakové i autobusové nádraží), sídlo Policie ČR, Finanční úřad, zařízení pro krátkodobé ubytování, v případě lokality Dvořákova o výrazné monofunkční plochy pro komerci s rozsáhlejšími komerčními jednotkami. Větší podíl patří bydlení, popř. ostatním funkcím různého charakteru (garáže, krátkodobé ubytování, drobný průmysl,...)

Předpokládá se prověření možností rozvoje občanského vybavení na pozemcích města, nebo ve vazbě na hlavní kostru veřejných prostranství. K prověření jsou zejména kapacity školských zařízení s ohledem na rozvoj obytné zástavby v území. Potenciálním místem rozvoje občanského vybavení je pozemek parc.č. 185/1, kde se školské zařízení nacházelo.

Potenciálem pro rozvoj kulturního, společenského a sportovního vybavení je možná dostavba areálu zimního stadionu (pozemek parc.č. 2054/58).

Potenciálem pro rozvoj kulturního a obchodního vybavení a služeb ve vazbě na vlakové a autobusové nádraží a komfortní dopravní napojení na ulici Dvořákova se nabízí na pozemcích Jihomoravského kraje mezi ulicemi Dvořákova a železniční tratí (pozemky parc.č. 3179/2, 3179/3, 3179/5 a navazující). Vhodný program občanského vybavení v kombinaci s kvalitní parkovou úpravou by mohl být plnohodnotným nástupním bodem na osu Dvořákova – Anenská, resp. do západní části města.

3.4 Modrozelená infrastruktura

Vzhledem k poměrně urbanizovanému prostředí lokality zde nezůstalo dostatek prostoru pro modrozelenou infrastrukturu jakéhokoliv charakteru. V centrální části města se prakticky nenachází celistvý systém sídelní zeleně, vyskytují se zde pouze fragmenty krajinných nebo parkových prvků a ploch.

V území se nacházejí tři ucelené parkové plochy, jedna na Masarykově náměstí kolem kostela sv. Vavřince, druhá u zimního stadionu, která plní částečně úlohu městského parku, a třetí plochou je park Sadová, v současnosti nevyužitý potenciál lokality Anenská.

Důležitým krajinářským prvkem jsou stromořadí, především to v ulici Národní třída, které plní i prostorotvornou úlohu spojitého působení Nádražní třídy. U dalších ulic se v případě stromořadí jedná spíše o nahodilé fragmenty, než o nějak výjimečné celky.

Zbylé „zelené“ plochy jsou fragmentovány mezi komunikace a zástavbu soliterních domů, určitý potenciál nabízí méně členitá sídlištní zeleň, zejména v lokalitě Zámek. Zajímavý potenciál představuje prostor nábreží Staré Moravy, které jako jediné může do centra města přinést kontinuální parkově rekreační prvek nabízející propojení s okolní krajinou.

Do území centra města přímo neprochází prvky územního systému ekologické stability. Jižní část centra města lemuje lokální biokoridor ve stopě Staré Moravy v rozsahu pozemků vodního toku.

4 Majetkoprávní vztahy

Kapitola popisuje území z pohledu možných majetkoprávních limitů v jeho rozvoji.

Základní vyplývající problémy a potenciály jsou uvedeny v kap. 5 Problémy a potenciály.

Majetkoprávní vztahy jsou klíčové pro rozvoj nejen veřejné infrastruktury města a jeho centrální části, ale i pro možnosti úpravy urbanistických vztahů a vazeb v území. Předpokládá se podrobná bilance navržených opatření ve vztahu k majetkoprávnímu uspořádání území jako podklad pro jednání s dotčenými zájemníky v území.

Převážná většina veřejných prostranství leží na pozemcích ve vlastnictví města Hodonín nebo jeho organizačních složek. Místně vedou veřejná prostranství (např. Dvořákova) přes soukromé pozemky. Zde je vhodné pro další řešení území hledat možnosti nápravy stávajícího stavu.

Dalším okruhem k řešení je případná úprava majetkoprávních vztahů pro rozvoj veřejné infrastruktury, včetně řešení statické dopravy nebo občanského vybavení. Z dlouhodobého hlediska je pro město vhodné usilovat p úpravu majetkoprávních vztahů tak, aby klíčová opatření veřejné infrastruktury byla realizovatelná na pozemcích ve vlastnictví města.

5 Územně plánovací dokumentace

Kapitola popisuje území z pohledu limitů platné územně plánovací dokumentace a možných úprav k prověření.

Základní vyplývající problémy a potenciály jsou uvedeny v kap. 5 Problémy a potenciály.

Pro řešení území centra města Hodonína platí požadavky Politiky územního rozvoje České republiky v platném znění, Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, ve znění Aktualizace č. 2, Územního plánu Hodonín, ve znění Změny č. 3, a Regulačního plánu centra města Hodonín, ve znění změny č. 3.

5.1 Územní plán Hodonín

Platný ÚP Hodonín vymezuje převážnou část centra města, konsolidovanou prostorově podél ulice Národní třída, plochou smíšenou obytnou v centrech měst (SC). Plochy jsou řešeny jako městské polyfunkční, občanské vybavení je jejich integrální součástí. Jako samostatná plocha občanského vybavení je vymezen areál zimního stadionu (plochy občanského vybavení – tělovýchovná a sportovní zařízení (OS)) a školská zařízení v lokalitě Centrum (plochy občanského vybavení – veřejná infrastruktura (OV)).

Modernistická zástavba bytových domů v lokalitách Zámek a Dvořákova je vymezena plochou bydlení v bytových domech (BH).

Heterogenní zástavba podél osy Dvořákova – Anenská je vymezena diferencovanou skladbou ploch smíšených obytných (SM), bydlení v rodinných domech (BI), nebo komerčních zařízení malých a středních (OM) nebo plošně rozsáhlých (OK) v případě obchodní zóny v místě bývalého cukrovaru.

Funkční využití je stanoveno v převážné části území dostatečně široce tak, aby bylo možné rozvíjet centrum jako polyfunkční městské prostředí s mixem proměnlivých funkcí v čase.

Územní plán nestanovuje podrobnější podmínky prostorového uspořádání (např. výšková hladina, zastavitelnost pozemků, atp.). V zastavitelných plochách nebo plochách přestavby odkazuje s podrobnějšími podmínkami využití a prostorového uspořádání na platný Regulační plán centra města Hodonín.

Část prostoru centra města podél urbánní osy Národní třída je vymezena jako specifická oblast X1 z důvodu ochrany hodnot území. Podmínky ochrany:

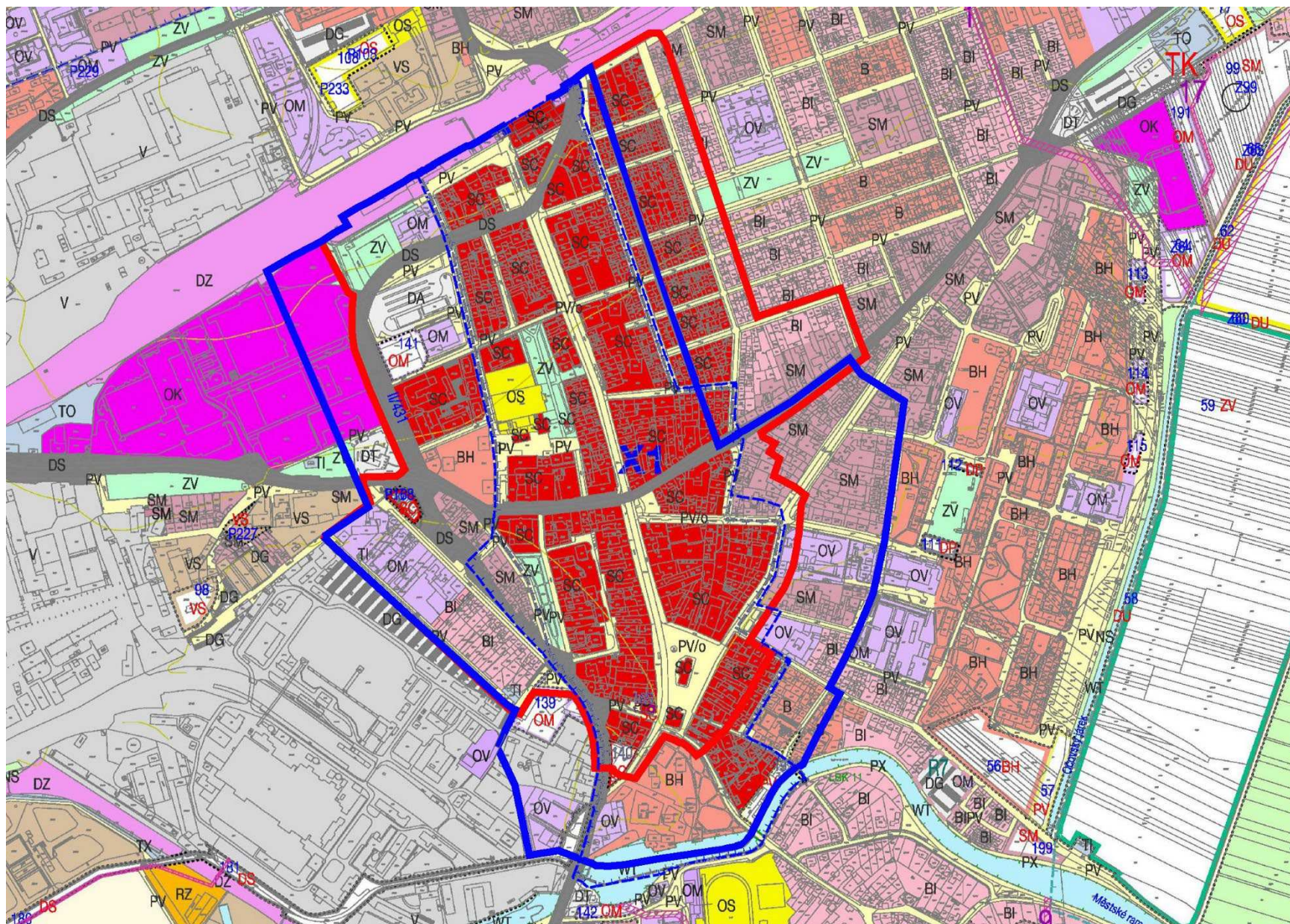
- zachovat kompaktní charakter urbanistické struktury, nepřipustné je její narušování nevhodným způsobem zástavby a využití území,
- respektovat charakter vymezeného území, veškeré děje, činnosti a zařízení musí zachovat kvalitu urbanistického a architektonického prostředí, nesmí zde být umístěny stavby, které by znehodnotily svým architektonickým ztvárněním, objemovými parametry, vzhledem, účinky provozu a použitými materiály hodnoty území, jejich prostředí) a estetické působení v prostoru sídla,
- zachovat historickou půdorysnou strukturu - půdorysné linie veřejných prostranství, komunikační sítě a zástavby při veřejných prostranstvích a hmotovou skladbu zástavby (počet podlaží a výškovou hladinu zástavby),
- respektovat uliční fronty a průčelí (zejména Masarykovo nám., Národní třída, část ul. Velkomoravská, Dobrovolského atd.),
- nová zástavba je přípustná na místech proluk (v těchto plochách nenavrhovat kapacitní parkovací a manipulační plochy); půdorysné a hmotové řešení nové zástavby bude navazovat na charakter dochovaného prostředí a dotvářet jej přiměřenými prostředky soudobé architektury, novostavby nesmějí rušivě ovlivňovat okolní zástavbu,
- zachovat stávající výškovou hladinu zástavby,
- výška střešní římsy u nových staveb (příp. u změn staveb) nepřevyší výšku střešní římsy blízkých staveb, které jsou nemovitou kulturní památkou, příp. architektonicky nebo urbanisticky významnou stavbou.

Územní plán stabilizuje plochami dopravní infrastruktury silniční (DS) stávající nadřazenou dopravní síť silnic I. a II. třídy. Zároveň je vymezena zastavitelná plocha pro budoucí obchvat silnice I/51. Územní plán tedy nestanovuje předpoklad k transformaci dopravního uzlu Dvořákova – Velkomoravská – Anenská po realizaci obchvatu silnice I/51.

V řešení území se nachází následující zastavitelné plochy a plochy přestavby:

i.č.	regulativ	lokalita	plocha s rozdílným způsobem využití	navržené podmínky v ÚP – řešit	respektovat platnou legislativu
P139	OM	Pančava	komerční zařízení malá a střední	řešit přestavbu školy na občanské vybavení – komerční zařízení malá a střední řešit dopravní napojení ze stávající komunikace řešit napojení na technickou infrastrukturu ze stávajících zařízení řešit výškovou zonaci - max. tři nadzemní podlaží - pohledově exponovaná lokalita řešit riziko nadměrného hluku z motorové dopravy řešit vztah jednotlivých funkcí s ohledem na pohodu bydlení - nebudou-li splněny hygienické limity je možnost výjimky –nebude zastoupeno bydlení	
Z140	SC	Bratislavská	plochu smíšenou obytnou v centrech měst	řešit plochu mezi Zámeckou a Bratislavskou ulicí řešit vztah jednotlivých funkcí s ohledem na pohodu bydlení - nebudou-li splněny hygienické limity je možnost výjimky –nebude zastoupeno bydlení	respektovat podmínky ze schváleného regulačního plánu centra města
Z141	OM	Dukelských hrdinů	plochu občanského vybavení	řešit plochu pro plochu občanského vybavení řešit dostatečný počet pro parkování motorových vozidel řešit výškovou zonaci - max-4.n.p. řešit dopravní napojení ze stávajících komunikací řešit napojení na technickou infrastrukturu ze stávajících zařízení řešit riziko narušení pohody bydlení umístěním pouze tzv. služebního bytu	respektovat technickou infrastrukturu zasahující do plochy popř. přeložit
P168	SC	Pančava	plochu smíšenou obytnou v centrech měst	řešit plochu smíšenou obytnou v centru města	respektovat podmínky ze schváleného regulačního plánu centra města
Z181	DS	u elektrárny	plochu dopravní infrastruktury	řešit příjezd do města z obchvatu silnice I/51 řešit křížení se železnicí řešit souběh cyklistické stezky řešit křížení s nadzemním teplovodem na Slovensko	respektovat podmínky ochranných pásem technické infrastruktury respektovat podmínky ochranného pásma železnice
Z192	PV	Radniční	plochu veřejného prostranství	řešit propojení ulic Radniční a Jánošíkova řešit pěší propojení mostem do lokality Rybáře řešit přeložení kanalizace do veřejného prostranství	respektovat podmínky místního systému ÚSES

Nábřeží Staré Moravy je vymezeno jako lokální biokoridor. V lokálních biokoridorech jsou nepřipustné změny funkčního využití, které by snižovaly současný stupeň ekologické stability daného území zařazeného do ÚSES, a zároveň přípustné rekreační plochy přírodního charakteru. Pro zajištění funkčního nábřeží jako součásti hlavních veřejných prostranství města je nezbytné prověřit možnosti úpravy podmínek využití, aby byl prostor nábřeží upravitelný do parkové podoby, ale při zachování nezbytných krajinných a ekologických funkcí.



22/ Územní plán Hodonín ve znění Změny č. 3, Hlavní výkres, výřez (koláž zhotovitele studie)

(červená hranice – rozsah řešeného území dle planého RP, modrá hranice – upravený rozsah řešeného území dle urbanistické studie) >

5.2 Regulační plán centra města Hodonín

Regulační plán města Hodonína ve znění změny č. 3 upřesňuje urbanistickou koncepci platného ÚP v rozsahu centra města Hodonín.

Regulační plán stanovuje podmínky využití a prostorového uspořádání.

Plochy s rozdílným způsobem využití člení na pozemky pro smíšenou funkci centra (BO), pozemky pro bydlení (B), pozemky pro občanské vybavení (O), pozemky pro výrobní aktivity (V), pozemky pro veřejnou zeleň (Z), pozemky pro veřejná prostranství (U), pozemky pro dopravu (D) a pozemky pro technické vybavení (T).

Pro regulaci prostorového uspořádání stanovuje podmínku respektovat charakter okolní zástavby (hmotovou strukturu, výškovou hladinu) a sledovat půdorysnou osnovu - stavební čáru. Pro novou zástavbu (rozvojových ploch) stanovuje podmínky stavební čáry, výšky zástavby, uspořádání uličního profilu a další podmínky ochrany hodnot prostředí centra města.

Požizovaná Změna č. 4 RP upravuje zejména vymezení pojmů regulačního plánu, upřesnění podmínek využití jednotlivých funkčních typů, podmínky prostorového uspořádání (výšky zástavby, uspořádání uličního profilu, intenzity využití pozemků a podmínky pro oplocení pozemků). Změna č. 4 RP dále upravuje výšku zástavby a intenzitu využití vybraných pozemků a upravuje rozpory RP se stávajícím stavem území.

Změna č. 4 RP dále aktualizuje celý regulační plán po formální stránce do souladu s platnými požadavky přílohy č. 11 vyhlášky č. 500/2006 Sb.

Problémy platné regulace území

Systém regulace území platného regulačního plánu akcentuje stávající stav využití a prostorového uspořádání území. Tato vlastnost může být hodnotou i slabinou zároveň. Hodnotou může být v místech, kde jde o ochranu podstaty a identity historického jádra města (např. v prostoru Masarykova náměstí, kde se nachází množství stavebních památek), slabinou naopak v heterogenních strukturách, které hledají své využití a rozvojové možnosti a pro které tedy fixace stávajícího stavu znamená mnohdy nepřekonatelný limit vývoje.

V tomto chápání jsou hlavními limity rozvoje zejména podmínky prostorového uspořádání:

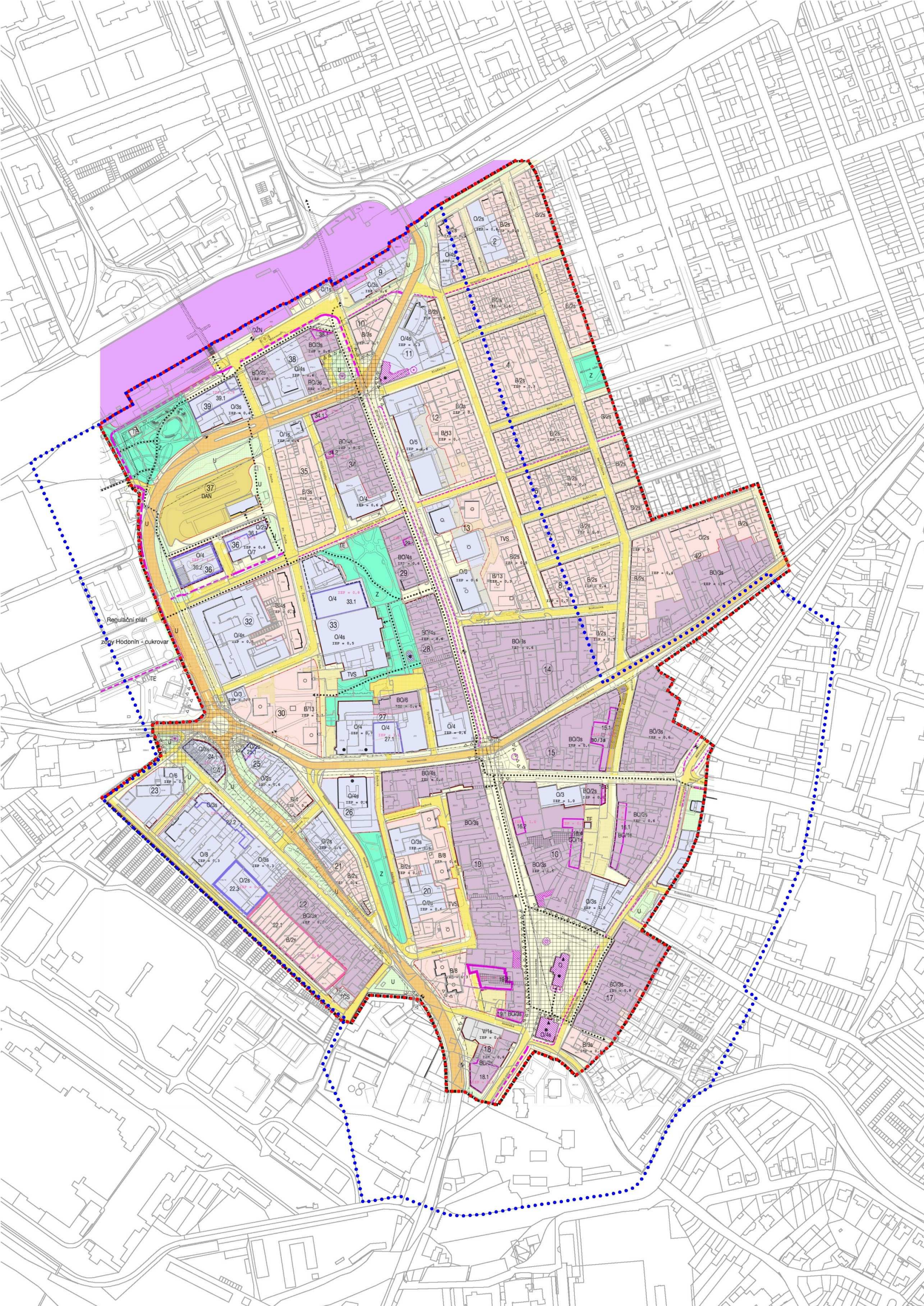
- intenzita využití pozemků (index zastavění pozemku) – stanovuje zastavitelnou část pozemku stavbou včetně zpevněných ploch (Změna č. RP upravuje podmínkou pouze na nadzemní stavby mimo zpevněné plochy), současný stav intenzit využití území mnohdy neodpovídá regulativu a tedy je regulativ prakticky stavební uzávěrou na daném pozemku
- výška zástavby – stanovuje max. počet nadzemních podlaží staveb a požadavky na střešní krajinu (šikmou střechu), fixní výšková hladina nezohledňuje urbanisticky významné polohy, jako např. nárožní pozemky, tvorbu kompozičních dominant, ani vazbu na hlavní veřejná prostranství.

Podmínky využití jsou nastaveny s ohledem na rozvoj převážně polyfunkčního území centra města. Je otázkou, zda stanovení využití pro bydlení (B) je vhodným řešením v místech, kde platný ÚP vymezuje plochu smíšenou obytnou v centrech měst (SC) nebo plochou smíšenou obytnou (SM). Jedná se prakticky o všechny bloky s využitím pro bydlení (B) mimo blok č. 22, který je v platném ÚP vymezen plochou bydlení v rodinných domech (BI). I u něj je však otázkou, zda zástavba kolem urbánní osy Anenské nemá být spíše podmínkami využití konsolidována a začleněna tak i významově do prostoru centra města. Uvedený princip má dopad na potenciál rozvoje vybavení, služeb a podnikatelských aktivit i v rámci převážně monofunkční obytné zástavby.

Regulační plán nevyužívá potenciál podrobného popisu charakteru území, např. pro jednotlivé lokality dle charakteru urbánní struktury, který může upřesňovat základní rámec pro rozhodování včetně sledovaného účelu regulace. Podrobný popis charakteru území a jeho vztah k rozhodování v území má oporu ve stavením zákoně (§ 19, odst. e) a je vhodným nástrojem k „měkkým“ principům regulace území.

23/ Regulační plán města Hodonín, Hlavní výkres, výřez

(červená hranice – rozsah řešeného území dle planého RP, modrá hranice – upravený rozsah řešeného území dle urbanistické studie) >



6 Problémy a potenciály

Kapitola shrnuje základní problémy a potenciály řešeného území centra města Hodonín.

Jednotlivé problémy a potenciály jsou uspořádány dle tematických kapitol výše a označeny v grafické příloze. Problémy a potenciály, které se vztahují k celému řešenému území nejsou v grafické příloze vyznačeny. V tabulce níže jsou označeny ve sloupci umístění popisem „celé řešené území“.

Grafickým vyjádřením této kapitoly je grafická příloha *Problémy a potenciály m 1: 2 500*.

6.1 Struktura

označení	umístění	popis
<i>Charakter a kompozice</i>		
S1.01	Dvořákova - cukrovar	Nákupní zóna periferního charakteru s rozsáhlými plochami parkovišť v bezprostřední blízkosti historického centra města, ulice Dvořákova nemá charakter významné městské třídy. Potenciál doplnění západní uliční fronty ulice Dvořákova.
S1.02	Dvořákova	Směrové řešení ul. Dvořákova (zatačka R130) generuje obtížně využitelné zbytkové prostory, navíc podporuje charakter ulice jako silničního průtahu. Potenciál úpravy směrového řešení komunikace a rozvoje Dvořákovy jako městské třídy včetně stromořadí a komfortní pěší a cyklo infrastruktury.
S1.03	Anenská	Průtah silnice I/51 uprostřed původního urbánního bloku vytváří neefektivní souběh komunikací včetně nevyužitelných pásů zeleně. Potenciál zklidnění a přestavby území po realizaci obchvatu silnice I/51.
S1.04	Zámek	Prostor Zámeckého náměstí svým charakterem, plochami i prostorovým uspořádáním neplní funkci náměstí. Chybí zde jasné definování okrajů i funkční náplň. Potenciál využití jako předprostoru zámku a ukončení kompozice urbánní osy Dvořákova – Anenská.
S1.05	Zámek	Prostor nám. Osvobození včetně navazujících ploch zeleně svým charakterem i prostorovým uspořádáním neodpovídá funkci místního jádra, plocha slouží jako parkoviště pro bytové domy. Potenciál kvalitativní úpravy prostranství a prověření možnosti umístění zařízení statické dopravy.
S1.06	Zámek	Potenciál posílení prostoru bývalé Jalové strouhy jako plnohodnotného městského parku s rekreačním vybavením a jeho provázání s nábřežím Staré Moravy a sportovním areálem TJ Sokol Hodonín. Prostor Jalové strouhy otevírá pohled na radniční věž a posiluje vztah centra a celku Rybáře.
S1.07	Centrum	Charakter celé plochy Masarykova náměstí neodpovídá celoměstskému významu hlavního náměstí ve městě. Centrální zpevněná plocha není kapacitně dostatečná pro větší kulturní a společenské akce. Potenciál řešení prostoru náměstí jako pěší zóny a přizpůsobení parkových úprav kolem kostela sv. Vavřince využitelnosti pro společenský život města.
S1.08	Centrum	Veřejně přístupný vnitroblok Dolní Valy slouží jako parkoviště pro centrum města a OC IRO. Charakter místa neodpovídá jeho potenciálu a významu na urbánní ose města. Prověření možnosti rozvoje vnitrobloku včetně umístění integrovaného zařízení statické dopravy.
S1.09	Národní třída	Potenciál zklidnění Národní třídy a její řešení jako pěší zóny propojující vlakové nádraží a Masarykovo náměstí, včetně prostorových úprav křižovatek s hlavními dopravními komunikacemi.
S1.10	Národní, Anenská	Parkové plochy v druhém plánu Národní třídy (park u zimního stadionu, park Sadová) tvoří paralelní klidovou parkovou osu Nádražní třídě. Potenciál kvalitativního rozvoje parkových prostranství, hledání možností jejich vzájemného propojení a kvalitního napojení na Národní třídu, nádraží, Masarykovo náměstí a Zámecké náměstí.
S1.11	celé řešené území	Prověření možností ochrany architektonického rázu hodnotných historických budov i zástavby jako celku a zamezení likvidace hodnotné architektury fasád staveb a identity jádra města.
<i>Prostorové uspořádání</i>		
S2.01	Nádraží	Potenciál propojení přes železniční trať, která tvoří neprostupnou fyzickou bariéru oddělující severní část města od centra.
S2.02	Dvořákova	Potenciál úpravy nadzemního vedení parovodu, který vytváří neprostupnou fyzickou bariéru mezi ulicí Dvořákova a nákupním centrem Cukrovar, viz I2.02.
S2.03	Anenská	Protihlukové bariéry podél silnice vytvářející pohledovou i fyzickou bariéru. Potenciál úpravy řešení v koordinaci s přestavbou ulice Anenská po realizaci obchvatu silnice I/51.
S2.04	Anenská	Kontrast mezi vysokou zástavbou solitérních objektů (hotel Krystal atd.) a nízkou zástavbou původních rodinných domů. Potenciál rozvoje intenzity využití území v okolí křižovatky městských dopravních os.
S2.05	Anenská	Průmyslový areál s elektrárnou vytváří neprostupnou bariéru podél jihovýchodní strany řešeného území. Potenciál propojení ulic Dolní a Anenská směrem na ulici U Elektrárny.
S2.06	Zámek	Prostorové uspořádání, zastavěnost i charakter modernistické zástavby sídliště je v kontrastu se sousední strukturou historického centra. Potenciál uzavření kompozice obytného celku směrem k Masarykovu náměstí, včetně kvalitativní úpravy veřejných prostranství.
S2.07	Zámek	Nedostavěný historický urbánní blok. Potenciál rozvoje a doplnění fasády Zámeckého náměstí včetně vytvoření prostorové dominanty vytvářející pomyslnou bránu do historického centra.
S2.08	Centrum	Původní historický urbánní blok je narušen třemi solitérními panelovými domy. Prověření možnosti doplnění místního rekreačního vybavení a transformace profilu ulice Sadová v charakteru městské ulice.
S2.09	Národní	Původní urbánní blok dvoupodlažních objektů je narušen třemi výškovými (12-ti podlažími) bytovými domy, nerespektujícími měřítko zástavby ani původní urbánní strukturu. Prověření možnosti doplnění místního rekreačního vybavení a kvalitativní úpravy veřejných prostranství včetně posílení vazby na Národní třídu.
S2.10	Centrum	Původní urbánní blok je narušen vyššími solitérními bytovými domy nerespektujícími strukturu a měřítko okolní zástavby. Potenciál konsolidace (dostavby) urbánní struktury a ulice Radniční a Kolískova.

označení	umístění	popis
S2.11	Anenská	Urbánní struktura a výška třech panelových domů je v kontrastu s okolní blokovou zástavbou s nižší výškovou hladinou. Potenciál zhodnocení kompozice výškových staveb v transformaci prostoru křižovatky Velkomoravská x Dvořákova společně s dostavbou uličních front ulice Dvořákova.
Využití		
S3.01	Autobusové nádraží, Dvořákova	Prověření potřeby rozsahu stávající plochy autobusového nádraží a navazující plochy zeleně severně od Dvořákovy a možnosti využití části těchto ploch pro jiné využití, např. občanské vybavení, služby, zařízení statické dopravy atp., ve vazbě na nástupní bod na osu Dvořákova – Anenská a vlakové nádraží.
S3.02	Dvořákova	Potenciál vyšší intenzity využití bývalého areálu cukrovaru včetně rozvoje komerčního vybavení a služeb nebo zařízení statické dopravy, ve vazbě na vlakové nádraží a kapacitní dopravní dostupnost ploch z širšího spádového území.
S3.03	Národní třída, Centrum	Prověření využití uličního prostoru pro expanzi programu parteru (např. předzahrádky kavárenských a restauračních zařízení).
S3.04	Národní třída	Potenciál řešení náměstí 17. listopadu jako nástupního prostranství urbánní osy Nádražní třídy včetně případné dostavby a doplnění programu s podílem komerčního vybavení.
S3.05	Anenská	Prověření možnosti výhledové transformace území z periferního produkčního využití na polyfunkční městské využití s podílem služeb a vybavení, včetně doplnění fasády ulice Anenská a Zámeckého náměstí.

6.2 Infrastruktura

označení	umístění	popis
Dopravní infrastruktura		
I1.01	Brandlova	Nepřehledná křižovatka s nenormovým napojením vedlejších větví (Úprkova x Brandlova x Nádražní řádek).
I1.02	Národní třída, Dvořákova	Nepřehledná křižovatka s 5-ti větvemi (Dvořákova x Úprkova x Národní třída), prověření úpravy rozsahu hlavního dopravního prostoru a posílení příčných pěších vazeb.
I1.03	Přednádraží	Ukončení cyklostezky bez návaznosti, prověření řešení vedení cyklostezky dále na Národní třídu.
I1.04	Dvořákova	Ukončení cyklostezky bez návaznosti, prověření řešení vedení cyklostezky v ose Dvořákova x Anenská s napojením na 4. Moravskou cyklostezku v prostoru Zámeckého náměstí.
I1.05	Národní, Centrum	Absence vyhrazeného prostoru pro cyklisty po celé délce ulice Národní třída, prověření doplnění cyklostezky, případně integrace cyklodopravy do řešení pěší zóny.
I1.06	Národní	Prověření redukce hlavního dopravního prostoru křižovatky Národní třída x Velkomoravská x Štefánikova s ohledem na intenzitu dopravy a posílení severojižních pěších vazeb a charakteru Národní třídy.
I1.07	Zámek	Nepřehledná, neprůsečná křižovatka (Zámecká x Jánošíkova x Anenská), prověření možnosti zjednodušení dopravních vazeb zklidněním Masarykova náměstí.
I1.08	Národní, Centrum, Zámek	Nedostatečné kapacity pro parkování jak denních, tak v nočních hodinách, zejména v modernistické vysokopodlažních bytových domů, prověření umístění zařízení statické dopravy
I1.09	Anenská	Vysoká míra intenzity tranzitní dopravou na průtahu I/51 (včetně kamionové dopravy).
I1.10	celé řešené území	Posílení cyklistické infrastruktury včetně vazeb na nadřazení cyklotrasy.
Technická infrastruktura		
I2.01	Pančava, Sadová, Velkomoravská, Sv. Čecha, Palackého	Nadzemní vedení NN, předpoklad úpravy na kabelové vedení.
I2.02	Dvořákova	Nadzemní vedení parovodu limituje možnosti dostavby západní strany ulice Dvořákova. Potenciál úpravy vedení na podzemní horkovodní vedení.
I2.03	Národní třída	Limitní kapacity odvodu dešťových vod ze severní části města, přetížení tzv. Kasárenské stoky, převážná část stoky by měla být rekonstruována, prověření realizace opatření hospodaření s dešťovými vodami s ohledem na nepřetížování Kasárenské stoce.
Občanské vybavení		
I3.01	Dobrovolského	Potenciál rozvoje školského zařízení na pozemku parc. č. 158/1.
I3.02	Zimní stadion	Potenciál rozvoje kulturního, společenského, nebo sportovního zařízení na pozemku parc. č. 2054/58.
I3.03	Autobusové nádraží	Potenciál rozvoje občanského vybavení včetně hromadných garáží na pozemcích parc. č. 2054/4, 2054/91 a 2054/100.
I3.04	Dvořákova	Potenciál rozvoje kulturního a obchodního vybavení a služeb ve vazbě na vlakové a autobusové nádraží jako vstupní bod na osu Dvořákova – Anenská.

označení	umístění	popis
Modrozelená infrastruktura		
I4.01	Stará Morava	Prověření možnosti řešení parkového nábřeží v lokálním biokoridoru.
I4.02	modernistická zástavba (Velkomoravská, nám. Osvobození, Národní třída)	Prověření možnosti řešení stávající nevyužité zeleně pro parkové úpravy, prověřit možnosti řešení statické dopravy související s požadavkem na zvýšení obytné kvality veřejných prostranství.
I4.03	urbánní osy města	Prověření podmínek pro vytvoření nebo ochranu prostoru pro stromořadí na významných urbánních osách města (např. Národní třída, Dvořákova, Dobrovolského, Velkomoravská, Štefánikova, Anenská) za účelem potlačení dopravního charakteru ulic.

6.3 Majetkoprávní vztahy

označení	umístění	popis
M1.01	Dvořákova	Potenciál úpravy majetkoprávních vztahů, pozemky silnice jsou ve vlastnictví právnické osoby.
M1.02	Autobusové nádraží	Potenciál úpravy majetkoprávních vztahů, pozemek stávajícího parkoviště je potenciálem pro rozvoj území autobusového nádraží (občanské vybavení, hromadné garáže), pozemky jsou v vlastnictví fyzické osoby.
M1.03	Dvořákova	Potenciál úpravy majetkoprávních vztahů, pozemky silnice jsou ve vlastnictví fyzické osoby.
M1.04	Dvořákova – železniční trať	Potenciál úpravy majetkoprávních vztahů, potenciál rozvoje občanského vybavení (viz I3.04).

6.4 Územně plánovací dokumentace a podklady

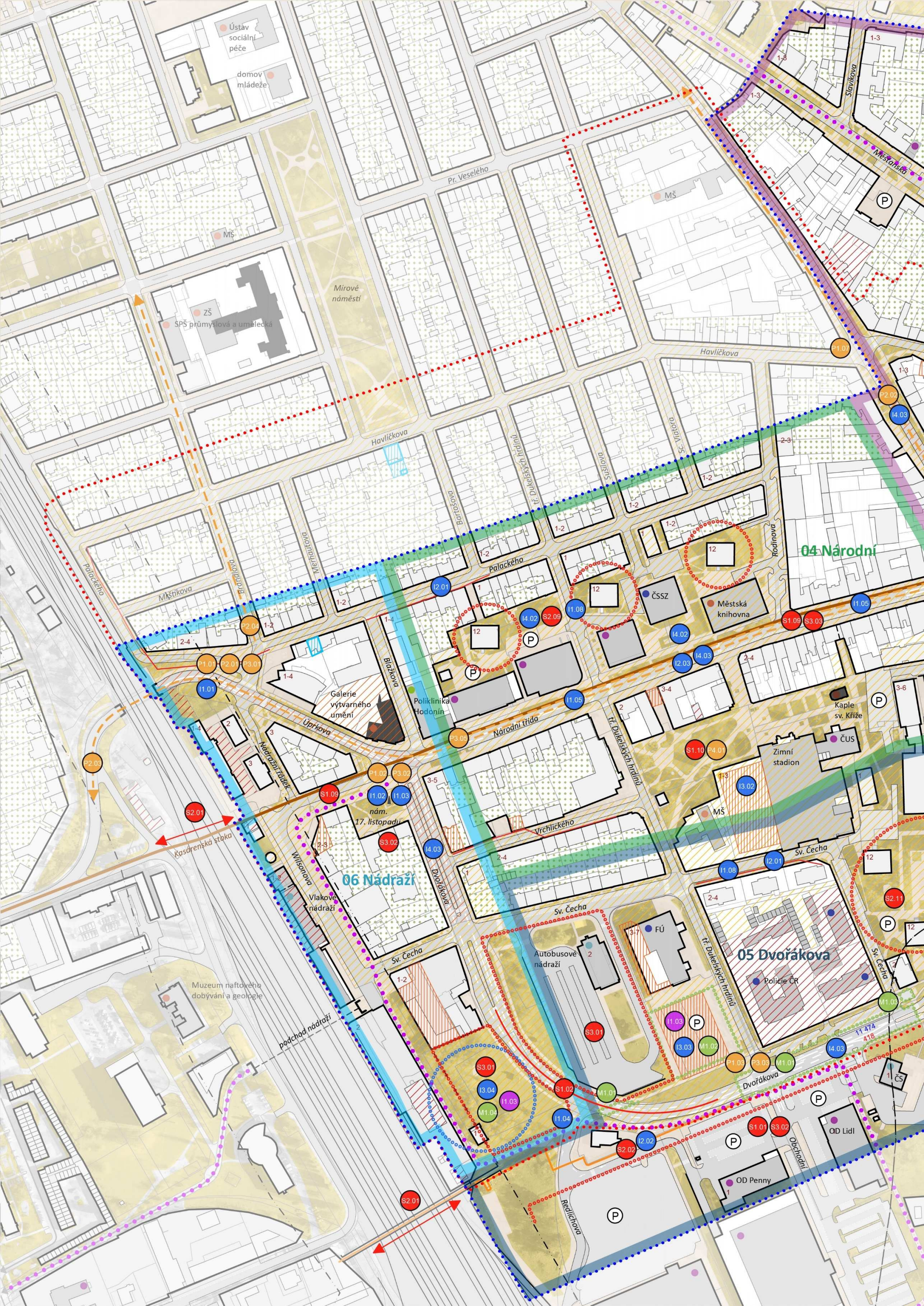
označení	umístění	popis
Územní plán Hodonín		
U1.01	Stará Morava	Prověření úpravy podmínek využití platného ÚP Hodonín s ohledem na umístění parkového prostranství na nábřeží Staré Moravy včetně zázemí a vybavení pro rekreaci a oddech.
U1.02	Dvořákova x Velkomoravská x Anenská	Prověření vymezení plochy přestavby za účelem úpravy směrového řešení komunikací I/51, II/431 a II/432 ve standardu městské třídy.
U1.03	Dvořákova, severní část	Prověření rozvoje občanského vybavení a služeb ve vazbě na vlakové a autobusové nádraží – prověření vymezení ploch O, nebo SC.
Regulační plán Centra města Hodonín		
U2.01	celé řešené území	Prověření úpravy podmínek intenzity využití pozemků s ohledem na charakter zástavby jednotlivých lokalit, prověření podmínek zastavitelnosti s ohledem na ochranu veřejného zájmu a charakteru prostředí, z důrazem na typologii zástavby. Prověření stanovení podmínek intenzity využití pozemků požadavkem na podíl zahrad nebo parkových vnitrobloků.
U2.02	celé řešené území	Prověření úpravy podmínek výškového uspořádání zástavby s ohledem na charakter jednotlivých lokalit, prověření stanovení výškové regulace jako rozmezí výškových hladin dle typu zástavby a polohy pozemku v urbánní struktuře.
U2.03	celé řešené území	Prověření úpravy podmínek využití z monofunkčních (pozemky pro bydlení – B) na polyfunkční plochy městského charakteru v návaznosti na platný ÚP.
U2.04	celé řešené území	Prověření stanovení podmínek ochrany charakteru a hodnot území pro jednotlivé lokality a vymezení tak základního rámce pro podrobné regulativy využití a prostorového uspořádání

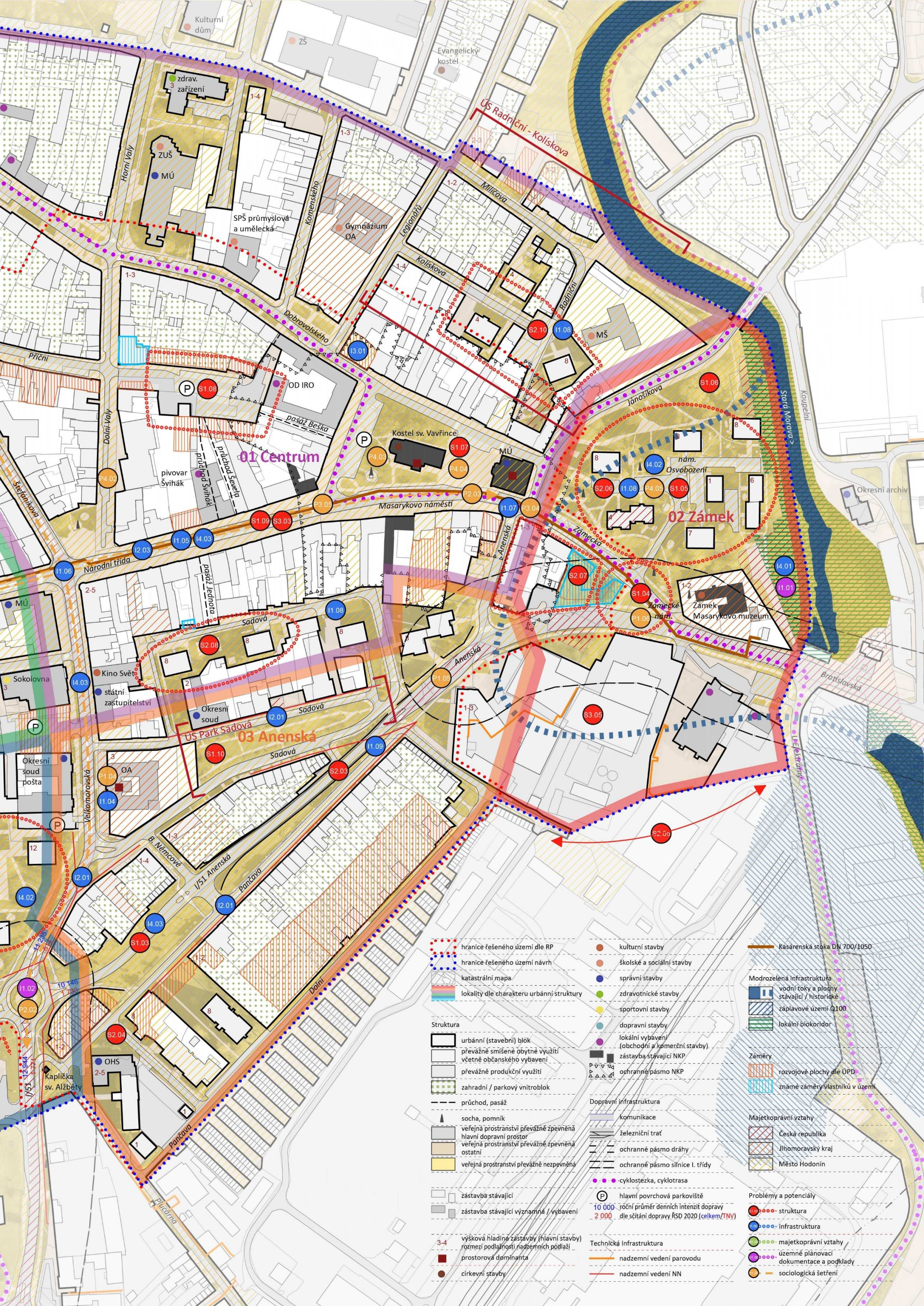
pozn.: problémy a potenciály plynoucí z urbanistického řešení území jsou uvedeny v kap. 6.1 a 6.2.

6.5 Sociologická šetření

označení	umístění	popis
Pohled chodce		
P1.01	Brandlova	Pocit nebezpečného přechodu pro chodce - nepřehledná křižovatka.
P1.02	Národní třída, Dvořákova	Pocit nebezpečného přechodu pro chodce. - nenormová délka bez dělicího ostrůvku.
P1.03	Dvořákova	Pocit nebezpečného přechodu pro chodce. - nenormová délka bez dělicího ostrůvku.
P1.04	Velkomoravská	Pocit nebezpečného přechodu pro chodce - nenormová délka bez dělicího ostrůvku, dále kříží začátek odbočovacího pruhu (přechod je mezi dveřmi školy a pošty, přímo ale nenabízí další návaznosti).
P1.05	Anenská	Pocit nebezpečného přechodu pro chodce - nenormová délka bez dělicího ostrůvku (přes 4 jízdní pruhy u křižovatky).
P1.06	Zámek	Pocit nebezpečného přechodu pro chodce - nenormová délka bez dělicího ostrůvku.
P1.07	Štefánikova	Pocit nebezpečného přechodu pro chodce - nenormová délka bez dělicího ostrůvku.

označení	umístění	popis
<i>Pohled cyklisty</i>		
P2.01	Brandlova	Pocit nebezpečí na křižovatce Úprkova x Brandlova.
P2.02	Velkomoravská	Pocit nebezpečí po celé délce ulice Velkomoravská a Štefánikova, zvláště v centru města - cyklisté zde nemají žádný vyhrazený prostor, silnice je velmi frekventovaná.
P2.03	Národní třída	Pocit nebezpečí po celé délce ulice Národní třída a Úprkova až za železniční trať - cyklisté zde nemají žádný vyhrazený prostor.
P2.04	Brandlova	Pocit nebezpečí v ulici Brandlova.
<i>Pohled řidiče</i>		
P3.01	Brandlova, Úprkova	Pocit nebezpečí na křižovatce Úprkova x Brandlova..
P3.02	Dvořákova	Pocit nebezpečí na křižovatce u náměstí 17. listopadu.
P3.03	Dvořákova	Pocit nebezpečí na křižovatce Dvořákova x Obchodní x tř. Dukelských hrdinů.
P3.04	Centrum / Zámek	Pocit nebezpečí na křižovatce Anenská x Zámecká x Jánošíkova - nepřehledná neprůsečná křižovatka.
P3.05	celé řešené území	Nedostatek parkovacích stání v celém centru města, zejména na ulici Národní třída. Umožnění krátkodobých stání alespoň 30 min.
<i>Kde se občané cítí dobře</i>		
P4.01	Národní	Park u zimního stadionu
P4.02	Centrum	Pěší zóna Dolní Valy
P4.03	Centrum	Masarykovo náměstí – parková část – velmi vysoká obliba
P4.04	Centrum	Masarykovo náměstí – zpevněná plocha s vodním prvkem
P4.05	Zámek	Park na nám. Osvobození





01 Centrum

02 Zámek

03 Anenská

- hranice řešeného území dle RP
- hranice řešeného území návrh
- katastrální mapa
- lokalita dle charakteru urbaní struktury
- Struktura
 - urbánní (stavební) blok
 - převážně smíšené obytné využití včetně občanského vybavení
 - převážně produkční využití
 - zahradní / parkový vnitroblok
 - průchod, pasáž
 - socha, pomník
 - veřejná prostranství převážně zpevněná
 - hlavní dopravní prostor
 - veřejná prostranství převážně zpevněná ostatní
 - veřejná prostranství převážně nezpevněná
 - zástavba stávající
 - zástavba stávající významná / vybavení
 - výšková hladina zástavby (hlavní stavby) rozmezí podlažností nadzemních podlaží
 - prostorová dominanta
 - církevní stavby
- kulturní stavby
- školské a sociální stavby
- správní stavby
- zdravotnické stavby
- sportovní stavby
- dopravní stavby
- lokální vybavení (obchodní a komerční stavby)
- zástavba stávající NKP
- ochranné pásmo NKP
- Dopravní infrastruktura
 - komunikace
 - železniční trať
 - ochranné pásmo dráhy
 - ochranné pásmo silnice I. třídy
 - cyklostezka, cyklotrasa
 - hlavní povrchová parkoviště
 - roční průměr denních intenzit dopravy dle sčítání dopravy ŘSD 2020 (celkem/TNV)
- Technická infrastruktura
 - nadzemní vedení parovodu
 - nadzemní vedení NN
- Kasárenská stoka DN 700/1050
- Modrozelená infrastruktura
 - vodní toky a plochy stávající / historické
 - zaplavové území Q100
 - lokální biokoridor
- Záměry
 - rozvojové plochy dle ÚPD
 - známé záměry vlastníků v území
- Majetkoprávní vztahy
 - Česká republika
 - Jihomoravský kraj
 - Město Hodonín
- Problémy a potenciály
 - struktura
 - infrastruktura
 - majetkoprávní vztahy
 - územně plánovací dokumentace a podklady
 - sociologická šetření

7 Závěry a doporučení

Obsahová východiska

Přehledné a jednoznačné principy regulace jsou klíčové pro stabilní rozvoj města, nejen jeho centrální části. Je nezbytné hledat vyváženost mezi přesnými parametrickými regulativy a měkčími principy rozvojového rámce. Parametrické regulativy jako výška nebo zastavitelnost je tak vhodné kombinovat s volnějšími principy tvorby cílového charakteru urbánního prostředí. Uvedený přístup může stabilizovat rozvojová očekávání centra města a nepodléhat tak stálým změnám z důvodu měnících se potřeb a záměrů v území.

Základem rámce principů rozvoje je popis cílového charakteru jednotlivých lokalit, resp. oblastí s příbuzným charakterem urbánní struktury. Zde je možné specifikovat podrobné požadavky na principy regulace s ohledem na charakter, kompozici, využití a typologii zástavby.

Významným úkolem je vyhodnocení věcných rozvojových potřeb centrálního prostoru města, jak jsou např. shrnuty v kap. 6 Problémy a potenciály, případně další dle rozvojové strategie vedení města.

Procesní východiska

Základním předpokladem pro rozhodnutí o způsobu regulace území centra města je upřesnění zadání. Předpokládá se v prvním kroku příprava územní studie, která prověří vybraná témata a potenciály v území a vyhodnotí účelnost jejich podrobnější regulace. Na základě takové studie může být zpracováno zadání územně-plánovací dokumentace.

Pro uchopení regulace území se nabízí několik základních scénářů:

A/ územní plán + územní studie

Model předpokládá pořízení územní studie, která bude podkladem pro změnu územního plánu. Po změně územního plánu bude územní studie sloužit jako nezávazný podrobnější územně plánovací podklad, upřesňující podmínky využití a prostorového uspořádání územního plánu.

Model předpokládá podrobný popis charakteru území v souladu s § 19, odst. e) stavebního zákona po jednotlivých lokalitách v kapitole C/ Urbanistická koncepce, případně i v kap. B/ Základní koncepce rozvoje území města, ochrany a rozvoje jeho hodnot. Cílový stav charakteru území bude obsahovat mj. údaje o struktuře a typologii zástavby, prostorovém uspořádání (např. výšce zástavby, zastavitelnosti plochy), nebo o specifických prvcích a uspořádání v lokalitě. Tyto podmínky budou muset být splněny při umísťování nebo povolování záměrů v území.

Dále je možné vybrané podmínky, zejména podmínky prostorového uspořádání vložit i do kapitoly F/ Stanovení podmínek pro využití ploch s rozdílným způsobem využití (např. výšku zástavby, intenzitu využití rozvojových ploch atp.).

Model je výhodný zejména pro stabilizovaná území, kde je množství atypických situací, které není vždy možné řešit stejným způsobem, tak jako novou zastavitelnou plochu tzv. „na zelené louce“, tedy systémem přesné parametrické regulace.

Model předpokládá zrušení platného regulačního plánu a jeho nahrazení aktualizovaným územním plánem, doplněným územní studií v podrobnějším měřítku.

B/ územní plán s prvky regulačního plánu + územní studie

Model předpokládá pořízení územní studie, která bude podkladem pro změnu územního plánu. Změna územního plánu bude pořizována s vymezenou částí s prvky regulačního plánu dle §43, odst. 3 stavebního zákona. Po změně územního plánu může územní studie sloužit jako nezávazný podrobnější územně plánovací podklad, upřesňující podmínky využití a prostorového uspořádání územního plánu, které nebudou řešeny prvky regulačního plánu.

Model předpokládá jak podrobný popis charakteru území po jednotlivých lokalitách v kapitole C/ Urbanistická koncepce a případně i v kap. B/ Základní koncepce rozvoje území města, ochrany a rozvoje jeho hodnot, tak doplnění vybraných podmínek prostorového uspořádání, resp. prvků regulačního plánu do kap. F/ Stanovení podmínek pro využití ploch s rozdílným způsobem využití.

Model je výhodný tím, že regulace území bude komplexně začleněna do územního plánu a tedy se potenciálně zjednoduší a zpřehlední proces povolování záměrů v území.

Nevýhodou modelu je, že prvky regulačního plánu (resp. kap. F/) je nezbytné upravovat pouze změnou ÚP, což je významně náročnější proces, než případná úprava územní studie v modelu A/. Zároveň všechny regulativy, které ÚP obsahuje, jsou závazné, oproti územní studii, kde lze regulaci území přiměřeně upřesnit, resp. zdůvodnit případné odchylky a to, zda nemají negativní dopad na udržitelnost urbanistické koncepce.

Model předpokládá zrušení platného regulačního plánu a jeho nahrazení aktualizovaným územním plánem s prvky regulačního plánu.

C/ regulační plán

Model předpokládá pořízení územní studie, která bude podkladem pro nový regulační plán. V rámci přípravy územní studie nelze vyloučit, že její řešení vyvolá i změnu územního plánu, která by měla přecházet novému regulačnímu plánu. Územní studie může dále sloužit jako podrobnější územně plánovací podklad, upřesňující podmínky využití a prostorového uspořádání regulačního plánu v parametrech, které jím nebudou řešeny.

Model je výhodný tím, že bude zachována kontinuita právního stavu území v tom smyslu, že bude nadále regulováno regulačním plánem, ovšem v upravené podrobnosti a rozsahu.

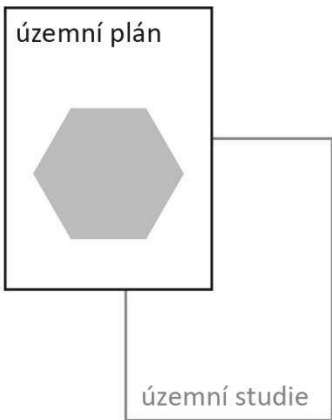
Nevýhodou modelu je potřeba stálé koordinace regulačního plánu a územního plánu, což s sebou může nést komplikovanější proces povolování záměrů, které nejsou v době přípravy ÚPD předpokládány.

Model předpokládá zrušení platného regulačního plánu a jeho nahrazení novým regulačním plánem, případně i řešením vyvolané pořízení změny územního plánu..

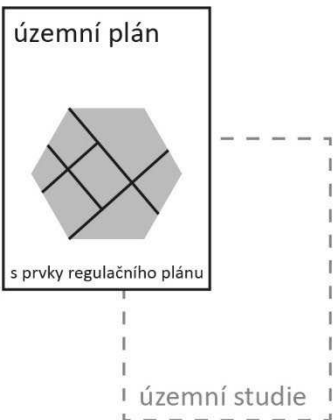
S ohledem na komplikovanost a atypičnost území a variabilitu rozvojových možností se jako výhodnější modely jeví ty, které pracují s regulací územním plánem a územní studií, tedy scénáře A/ a B/. Scénář C/ bude pravděpodobně nejvíce náročný na obhospodařování a potřebu a četnost průběžných změn.

Potenciálem úpravy regulace území centra města je využití jeho ekonomické a životní energie tak, aby bylo možné rozvoj kontrolovat, nikoli mu zamezovat. Cílem je hledat mechanismy, které budou vyvážené a relativně stabilní v čase a zároveň ochrání charakter a identitu centra města.

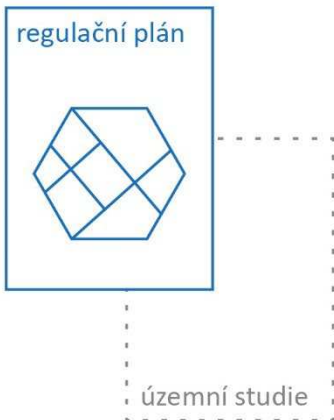
scénář A/



scénář B/



scénář C/



8 Podklady

- .1 Katastrální mapa města, 08/2022
- .2 Územní plán Hodonín, v úplném znění po změně č. 2, Urbanistické středisko Brno, spol. s r.o., 10/2017, (Územní plán Hodonín, vydaný usnesením Zastupitelstva města Hodonína č. 1371 ze dne 30.10.2012 formou opatření obecné povahy č. 2/2012, které nabylo účinnosti dne 23.11.2012, a změněný Změnou č. 1 Územního plánu Hodonín, vydanou usnesením Zastupitelstva města Hodonína č. 2222 ze dne 16.09.2014 formou opatření obecné povahy č. 4/2014, které nabylo účinnosti dne 09.10.2014, a Změnou č. 2 Územního plánu Hodonín, vydanou usnesením Zastupitelstva města Hodonína č. 1298 ze dne 31.01.2017 formou opatření obecné povahy č. 1/2017, které nabylo účinnosti dne 04.03.2017)
- .3 Územní plán Hodonín – Změna č. 3, návrh pro opakované veřejné projednání, Urbanistické středisko Brno, spol. s r.o., 03/2022
- .4 Regulační plán Centra města Hodonín, ve znění změny č. 3
- .5 Úpravy směrné části Regulačního plánu Centra města Hodonín
- .6 Územně analytické podklady ORP Hodonín, ve znění 5. úplné aktualizace, 02/2017
- .7 Koncepce statické dopravy v centru města Hodonín, Ing. Barbora Baladová - City Parking Group s.r.o., 08/2016
- .8 Dopravní průzkumy Hodonín, UDIMO spol. s.r.o.
- .9 Generel cyklistické dopravy ve městě Hodonín, zpracoval ADOS (Ing. Adolf Jebavý, Ing. Lukáš Černý, Ing. Nela Kolková), Brno, 2019
- .10 Generel bezbariérových tras a bezbariérové dopravy na území města Hodonín, ViaDesign s.r.o., 07/2016
- .11 Koncepce dopravy města Hodonína, Atelier T-plan, s.r.o. (RNDr, Libor Krajíček, Ing. Marie Wichsová Ph.D., Ing. Václav Novotný), Praha, 2013
- .12 Koncepce bytové politiky města Hodonína, Odbor sociálních věcí a školství MěÚ Hodonín, Městská bytová správa, s.r.o., 2018
- .13 Výzkum potřeb města Hodonína ve vztahu k bydlení, INESAN, 08/2019
- .14 Analýza sportu ve městě Hodonín a návrh koncepce rozvoje sportu ve městě, CE Traffic, a.s., 03/2019
- .15 Ortofotomapa řešeného území
- .16 Vlastní terénní průzkumy zhotovitele
- .17 Generel veřejného osvětlení města Hodonín, AŽD Praha s.r.o., 2021
- .18 GIS města Hodonín
- .19 Pasport komunikací města Hodonín
- .20 Pasport zeleně města Hodonín
- .21 Výstupy sociologického šetření z roku 2021 (<https://www.pocitovemapy.cz/hodonin2021/nahled>)
- .22 Celostátní sčítání dopravy 2020, ŘSD
- .23 ŘSD Geoportal, mapová aplikace plánu staveb
- .24 Historické mapy a plány, Geoportal ČUZK
- .25 Historické fotografie, web Hodonín nostalgický - www.hodonin.ic.cz
- .26 Dům umělců a jeho význam pro Hodonín v první třetině 20. století, Bakalářská diplomová práce, Martin Hlaváč, DiS., 2011, Masarykova univerzita
- .27 HODONÍN MASARYKOVO NÁMĚSTÍ Soupis domů v městském prostoru - 2. etapa SHP sídelního útvaru, PhDr. Jan O. Eliáš, Brno 2005
- .28 Vývoj ramen řeky Moravy mezi Rohatcem a Týncem, Sylvie Grossmannová, bakalářská práce, Brno 2015