

# Strategie rozvoje dopravy města Hodonín

*Analytická část*

---



UDIMO spol. s r. o.

Ing. Petr Macejka Ph.D a kol.

*02/2021*



## Obsah

1.	Úvod .....	4
2.	Úvodní analýza a charakteristika území. ....	5
3.	Analýza a prognóza demografie .....	5
4.	Charakteristika poptávky po mobilitě .....	11
4.1.	Analýza dopravního chování obyvatel .....	11
5.	Individuální automobilová doprava, pozemní komunikace .....	13
5.1.	Stav sítě pozemních komunikací.....	13
5.2.	Základní komunikační skelet, dopravní kostra města.....	14
5.3.	Přepravní vztahy, intenzita dopravy, obsazení vozidel.....	16
5.4.	Výkonnost skeletu, hustota provozu, kapacitní rezervy .....	19
5.5.	Úroveň kvality přepravy, dostupnost území.....	20
5.6.	Organizace dopravy, dopravně zklidněné oblasti .....	20
5.7.	Závady a problémové oblasti, nehodové lokality .....	20
5.8.	SWOT .....	22
6.	Parkovací politika .....	22
6.1.	Parkování v centru města .....	23
	Oblasti regulace, nástroje a způsoby řešení parkování v centru .....	23
	Parkovné je hrazeno, předplacenou kartou, bankovní kartou, mincemi nebo SMS. ....	25
	Parkovací karty .....	25
	Kvalita dostupnosti území .....	30
6.1.	Odstavování vozidel v bytové zástavbě města .....	41
	Kvalita dostupnosti území .....	42
6.2.	Stav infrastruktury a technologických zařízení .....	43
6.3.	Technologie obsluhy P+R; K+R, přestupní terminály .....	44
6.4.	Závady a problémové oblasti.....	44
6.5.	SWOT parkovací politiky .....	45
7.	Veřejná osobní doprava (včetně železnice).....	46
7.1.	Stav infrastruktury (trasy, zastávky, terminály).....	46
7.2.	Technologická zařízení.....	48
7.3.	Další formy technologie obsluhy území (P+R, a další) .....	48
7.4.	Dosažitelnost zastávek, kvalita pěších přístupů .....	48
7.5.	Přepravní vztahy a zatížení sítě, přestupní vazby .....	49
	Linka 901 .....	51

7.6.	Produktivita, využití nabídky, kapacitní rezervy .....	51
	Linka 901 .....	51
	Linka 902 .....	55
	Linka 903 .....	57
	Linka 904 .....	58
7.7.	Ukazatele kvality přepravy, dostupnost území.....	58
7.8.	Služby pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace.....	58
7.9.	Závady a problémové oblasti.....	59
7.10.	SWOT veřejné dopravy .....	59
8.	Cyklistická doprava.....	59
8.1.	Měkká opatření .....	62
8.2.	Nehodovost cyklistů .....	63
8.3.	SWOT cyklistické dopravy .....	65
9.	Pěší doprava .....	65
9.1.	Stav sítě základních pěších tras, posouzení stavu, závady v pohybu osob .....	65
9.2.	Podmínky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace.....	67
9.3.	Pěší zóny, obytné ulice a zóny .....	68
9.4.	Turistické trasy, vazby na území regionu.....	69
9.5.	Intenzita pěší dopravy, hodnocení vztahu k silniční dopravě.....	70
9.6.	Problémové oblasti, nehodové lokality .....	70
9.7.	SWOT pěší dopravy.....	72
10.	Nákladní silniční a železniční doprava, kombinovaná doprava.....	72
10.1.	Omezení nákladní dopravy .....	72
10.2.	Stav infrastruktury a technologických zařízení .....	72
10.3.	Objemy nákladní dopravy, přehled komodit, hlavní přepravní relace .....	72
10.4.	Dostupnost území, překladiště a logistická centra, efektivita činností .....	73
10.5.	Závady a problémové oblasti.....	74
10.6.	SWOT nákladní dopravy .....	74
11.	Organizace a řízení provozu, informační a dopravně telematické systémy.....	75
12.	Stav infrastruktury a technologických zařízení .....	75
12.1.	Informační systémy pro cestující ve veřejné dopravě .....	75
	Informační systémy pro občana poskytující informace o dopravě .....	75
12.2.	Účinnost a přínosy systému řízení .....	77
12.3.	Závady a problémové oblasti.....	77
12.4.	SWOT organizace dopravy.....	77

13.	Potenciál lodní dopravy .....	78
14.	Prognózy a posouzení vývoje pro výhledové období.....	79
14.1.	Prognóza a posouzení vývoje stupně automobilizace, mobility obyvatel .....	80
15.	Vyhodnocení vlivu na životní prostředí.....	81
15.1.	Imisní posouzení .....	83
16.	SWOT analýza .....	87
17.	Seznam obrázků.....	88
18.	Seznam tabulek .....	89

## 1. Úvod

Dílo je strategickým rozvojovým dokumentem v oblasti dopravy a mobility. Cílem je za pomoci občanů, regionálních a státních orgánů hledat a najít možnosti udržitelné městské dopravní obsluhy území. Rozsah zpracování zahrnuje všechny druhy dopravy v celé městské aglomeraci. Zabývá se veřejnou dopravou, pěší, cyklistickou a automobilovou dopravou.

Strategie vychází z existujících podkladů a plánů města, které jsou doplněny novými informacemi z průzkumů provedených v roce 2020 a 2021. Bohužel tyto jsou více či méně postiženy pandemií COVID a snížením mobility ve všech druzích dopravy mimo pěší. Strategie vychází z místních podmínek a požadavků.

Dokumentace je syntetickým materiálem, který propojuje všechny druhy dopravy a v návrhové části navrhne co nejúčinnější a ekonomické pokrytí území města Hodonína dopravní obsluhou. Na základě projednaného dokumentu vznikne následně „Akční plán rozvoje dopravy pro Hodonín“ – což bude návrh optimálních úprav systému dopravní obsluhy města s harmonogramem úprav opatření a staveb.

Řešeným územím strategie rozvoje dopravy pro město Hodonín je území města Hodonína. V dokumentaci musí být v potřebné míře zobrazeny a vyhodnoceny vazby na regionální zázemí města (okolní obce a města).

Horizont návrhů dokumentace je 15 let, tj. do roku 2036.

Cílem analytické fáze je analýza stávajícího stavu území v oblasti městské dopravy a mobility, definování výchozího stavu vyjádřeného vstupními hodnotami indikátorů v jednotlivých oblastech mobility i životního prostředí. Jsou analyzovány konkrétní problémy a příležitosti města v oblasti udržitelné mobility a zpracovány prognózy s posouzením vývoje, které jsou projednány s klíčovými partnery a veřejností dle komunikační strategie.

V analytické části jsou analyzovány vstupy z jednotlivých subsystémů. U veřejné dopravy je třeba zohledňovat i regionální dopravu, dálková autobusová a železniční dopravu a je s nimi počítáno ve vztahu k zatížení dopravních systémů na území města Hodonína. Součástí analytické části bude zmapování současných významných cest a stezek pro pěší a cyklisty na území katastru města Hodonín.

Důležitým bodem je rovněž analýza stavu a možností rozvoje všech vnitroměstských systémů dopravy od nemotorové přes statickou po motorovou a hromadnou včetně zásobování i přestupních a distribučních center v souvislosti s vývojem počtu obyvatel města, demografickou strukturou obyvatelstva, s odhadem denně přítomného obyvatelstva (nad rámec počtu obyvatel s trvalým pobytem) a rozložením pracovních příležitostí, školství a volnočasových aktivit.

Z dostupných podkladů je odvozena hybnost obyvatel a hlavní směrovost přepravních vztahů každodenní dopravy.

V analytické části je provedeno formou vhodných tabulek a grafických příloh vyhodnocení stávající kvality mobility, zhodnocení dopravní obslužnosti a dostupnosti, naplnění požadavků obyvatel města Hodonína v jednotlivých městských částech.

Analytická část vyhodnocuje dopravní infrastrukturu po stránce kapacity, rychlosti a technického stavu.

Dopravní infrastruktura je proto členěna na tyto části:

- A. Individuální automobilová doprava, pozemní komunikace
- B. Parkovací politika (doprava v klidu, statická doprava)
- C. Veřejná osobní doprava (včetně železnice) a vazeb na IDS JMK
- D. Cyklistická doprava
- E. Pěší doprava
- F. Nákladní silniční a železniční doprava, kombinovaná doprava
- G. Vyhodnocení potenciálu lodní dopravy

V závěru analytické části bude provedena přehledná SWOT analýza každého dopravního subsystému i komplexně celého systému dopravy ve městě Hodoníně, včetně dostupnosti, bezpečnosti a vlivu na životní prostředí, zejména kvalitu ovzduší.

## 2. Úvodní analýza a charakteristika území.

Hodonín je obcí s rozšířenou působností (ORP), do které je zahrnuto 18 obcí: Čejč, Čejkovice, Dolní Bojanovice, Dubňany, Hodonín, Josefov, Karlín, Lužice, Mikulčice, Mutěnice, Nový Poddvorov, Petrov, Prušánky, Ratíškovice, Rohatec, Starý Poddvorov, Sudoměřice a Terezín.

Počet obyvatel v ORP Hodonín v roce 2020 činil 60 tis. Samotné město má 24 tis. obyvatel.

Z hlediska počtu obyvatel toto spádového území tvoří převážně obce s menším počtem obyvatel, z nichž významnější jsou

- Dubňany 6,3 tis. obyvatel (dostupnost po silnici II/431)
- Ratíškovice 4,0 tis. obyvatel (dostupnost po silnici II/432)
- Mutěnice 3,6 tis. obyvatel (dostupnost po silnici II/380)
- Lužice 2,9 tis. obyvatel (dostupnost po silnici III/05531)

Nejbližší město srovnatelné velikosti mimo ORP Hodonín je Břeclav s necelými 25 tis. obyvateli vzdálená od Hodonína cca 20 km jihozápadně po silnici I/55, výhledově R55.

V přeshraničních souvislostech jsou pro město Hodonín nejbližšími významnějšími sídla Holíč - 11,7 tis. obyvatel (přímá vazba po silnici I/51) a Skalce - 15 tis. obyvatel (vazba po silnici I/51 a navazující silnici II/420).

Řešeným územím je správní území města Hodonín (územní jednotka NUTS5 CZ0645 586021), tvořené jedním katastrálním územím o výměře 63,35 km<sup>2</sup>.

Správní území zahrnuje 20 základních sídelních jednotek: Bažantnice, Brněnská, Díly, Dolní Doubrava, Hodonín-jih-Rybáře, Horní Doubrava, Kapřiska, Lesná, Mrkotálky, Národní, Nesyt, Očov, Průmyslový obvod, Sadová, Sídliště Cihlář, U Očova, Větrná hůrka, Vinohrady, Vyhlička, Žižkova čtvrť.

První zmínky o Hodoníně pochází z roku 1169, městská práva město získalo v roce 1228.

K velkému rozvoji dochází zejména po zprovoznění tzv. severní dráhy císaře Ferdinanda v roce 1841, kdy se město stává důležitým průmyslovým centrem (v současné době II. tranzitní železniční koridor). Další významnou rozvojovou fází je druhá polovina dvacátého století, kdy dochází rozšiřování průmyslových areálů, výstavbě elektrárny, rozvíjí se bytová výstavba (sídliště) a další. Rozvoj města přináší i dynamický nárůst dopravy a nové nároky na komunikační síť. Zásadním způsobem se rozšiřuje uliční síť s návaznostmi na hlavní průtahy městem ve směrech sever-jih a východ-západ. Trvale rostoucí automobilová doprava v hlavních směrech si postupně vyžádala odklon již nevyhovujících průtahů mimo centrum města; byla realizována přeložka silnice I/55 ve stávající poloze západního obchvatu města, částečná přeložka silnice I/51, která vytvořila tzv. malý vnitřní okruh kolem centra města.

## 3. Analýza a prognóza demografie

Město Hodonín má necelých 25 tis. obyvatel. Za posledních 10 let ztratilo město 3,9% obyvatel dle ČSÚ. Úbytek počtu obyvatel je pozvolný. Počet obyvatel okresu Hodonín, je 153 943 obyvatel a klesá tempem 0,18% ročně již 20 let. Město tvoří s krajským městem Zlínem dvojměstí. Při plánování dopravy je nutné k tomuto přihlídnout. Obyvatelstvo stárne. Přibývá zejména počet obyvatel v postproduktivním věku na úkor ekonomicky aktivních.

Tyto trendy lze vysledovat ve většině okresních měst ČR. Úbytky obyvatel nejsou známy pouze ve městech s významnou bytovou výstavbou. Tato výstavba má potenciál zvrátit negativní bilanci. Častým jevem je také stagnace či růst zázemí města na úkor města samotného, které počty obyvatel ztrácí. II v případě Hodonína je dynamika snižování počtu obyvatel ztelnější ve městě samotném a v zázemí je mírnější.

Na trendech se podílí také významným dílem dostupnost osobního vozu a dostupnost okresních měst ze zázemí ve vysoké kvalitě.

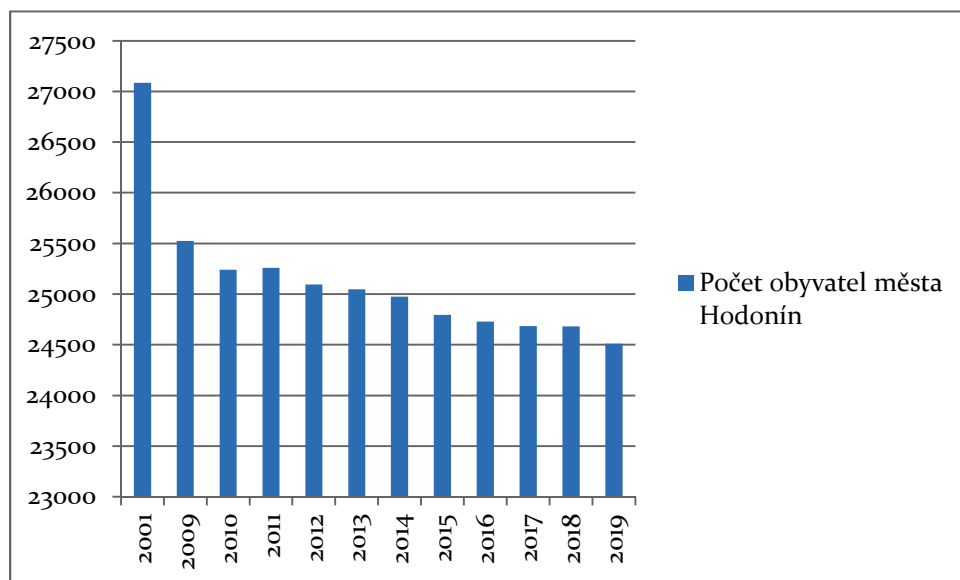


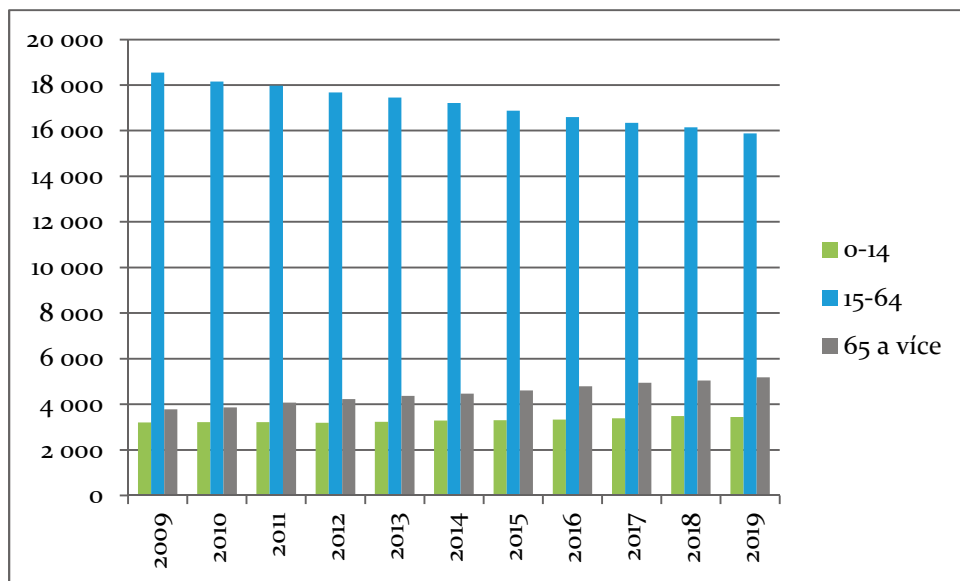


**Tabulka 1 Počet obyvatel města dle věkových skupin v letech 2009 - 2019, zdroj ČSÚ**

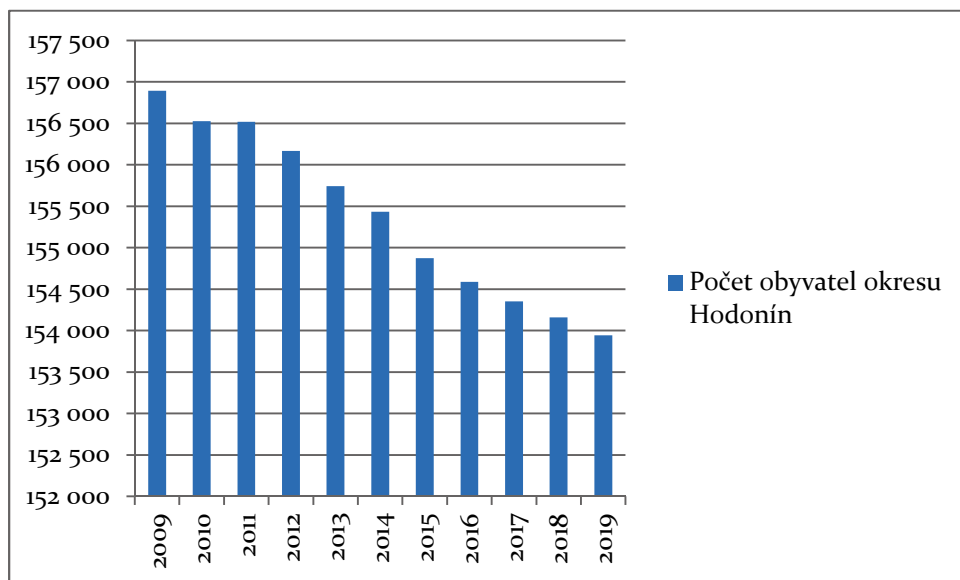
Rok	Počet obyvatel	Obyvatel ve věku 0-14	Obyvatel ve věku 15-64	Obyvatel ve věku 65+	Průměrný věk
2009	25 526	3 202	18 541	3 783	40.8
2010	25 240	3 216	18 154	3 870	41.2
2011	25 259	3 214	17 977	4 068	41.8
2012	25 094	3 191	17 678	4 225	42.2
2013	25 049	3 229	17 452	4 368	42.5
2014	24 975	3 287	17 215	4 473	42.7
2015	24 796	3 306	16 878	4 612	43.0
2016	24 728	3 334	16 602	4 792	43.3
2017	24 683	3 391	16 341	4 951	43.5
2018	24 682	3 481	16 151	5 050	43.7
2019	24 512	3 449	15 876	5 187	44.1

Podíl žen je 51,6% obyvatel.

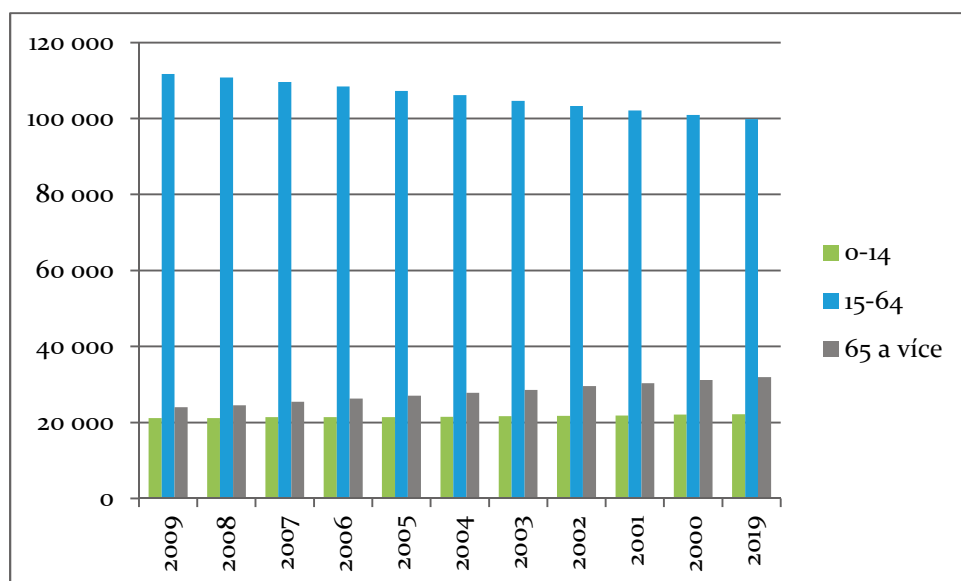
**Obrázek 1 Počet obyvatel města Hodonín celkem v letech 2001 - 2019, zdroj ČSÚ**



Obrázek 2 Počet obyvatel města Hodonín v letech 2009 - 2021 dle věkových skupin, zdroj ČSÚ

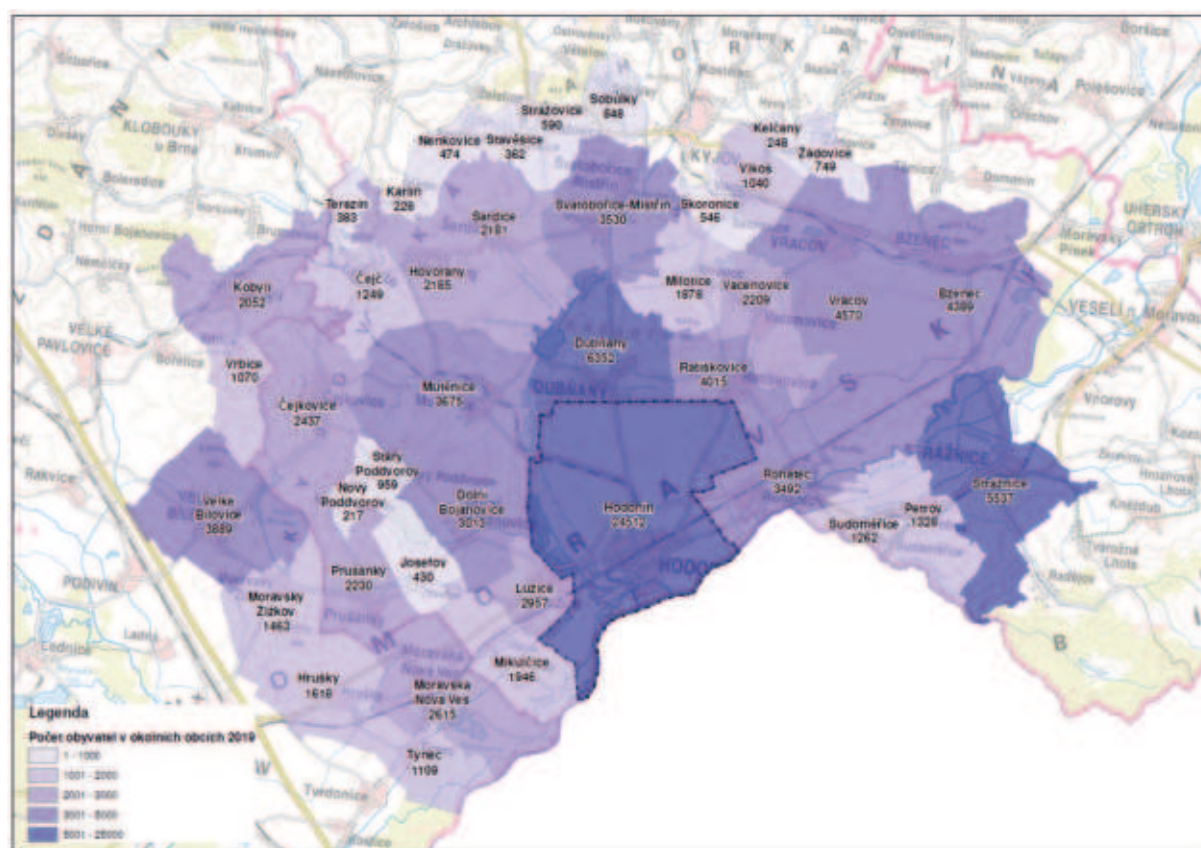


Obrázek 3 Počet obyvatel okresu Hodonín celkem v letech 2009 - 2019, zdroj ČSÚ

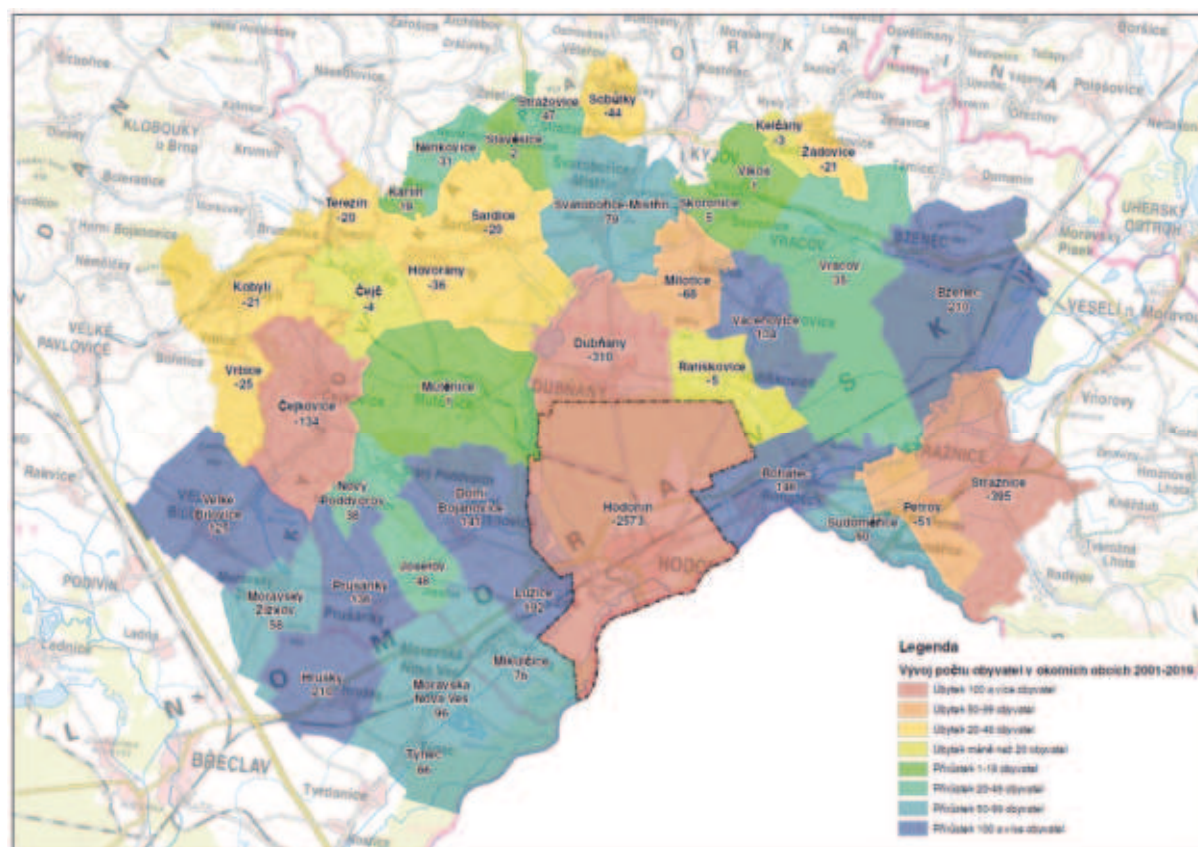


Obrázek 4 Počet obyvatel okresu Hodonín v letech 2009 - 2019 dle věkových skupin, zdroj ČSÚ

Průměrný věk obyvatel okresu Hodonín se zvýšil ze 40,8 let v roce 2009 na 43,6 let v roce 2019. Počet seniorů se zvýšil o 33%. Počet dětí se zvýšil o 4% a počet ekonomicky aktivních se snížil o 11%.

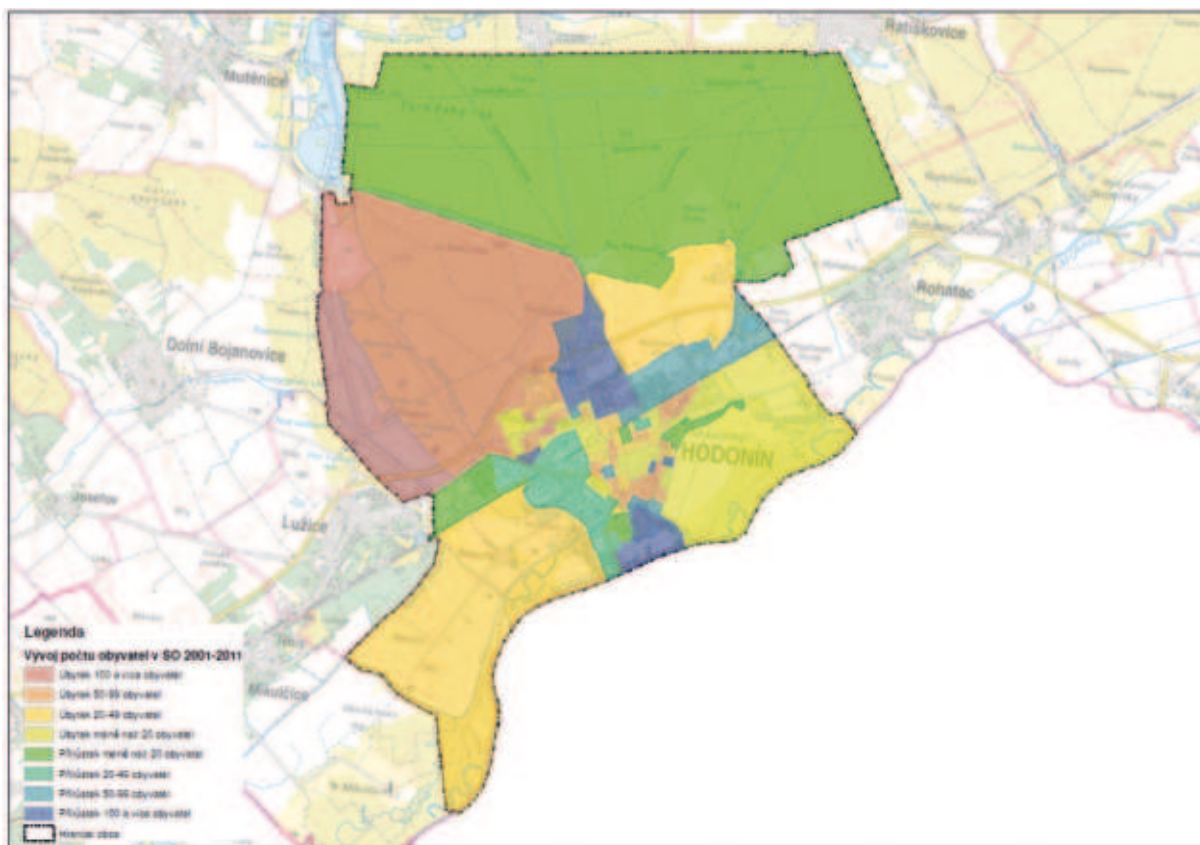


Obrázek 5 Počet obyvatel v okolních obcích, zdroj ČSÚ



**Obrázek 6** Vývoj počtu obyvatel v okolních obcích v letech 2001 - 2019, zdroj ČSÚ

V letech 2001 - 2017 nebyl vývoj počtu obyvatel homogenní. Počet obyvatel větších měst (Dubňany, Strážnice) klesal. Některé obce spíše mírně rostly (Bzenec, Rohatec, Velké Bílovice, Prušánky, Hrušky, Lužice, Dolní Bojanovice).



Obrázek 7 Vývoj počtu obyvatel v SO<sup>1</sup> města v letech 2001 - 2011, zdroj ČSÚ

Ani vývoj obyvatel v rámci města nebyl homogenní. Byl ovlivněn bytovou a rodinnou výstavbou. Největší přírůstky obyvatel jsou alokovány v severovýchodní části Hodonína. Data o vývoji počtu obyvatel v rámci města jsou již starší, je proto vhodná jejich aktualizace po SLDB 2021.

## 4. Charakteristika poptávky po mobilitě

### 4.1. Analýza dopravního chování obyvatel

V rámci zpracování koncepce dopravy byl proveden průzkum dopravního chování v domácnostech těsně před uzavřením společnosti v nouzovém stavu. Na průzkumu se podíleli žáci ZŠ Vančurova a jejich rodiny na začátku října. Průzkum ukázal vysokou poptávku obyvatel Hodonína po přemístění, která je definována provedením 3,5 cest v průměru na osobu a den.

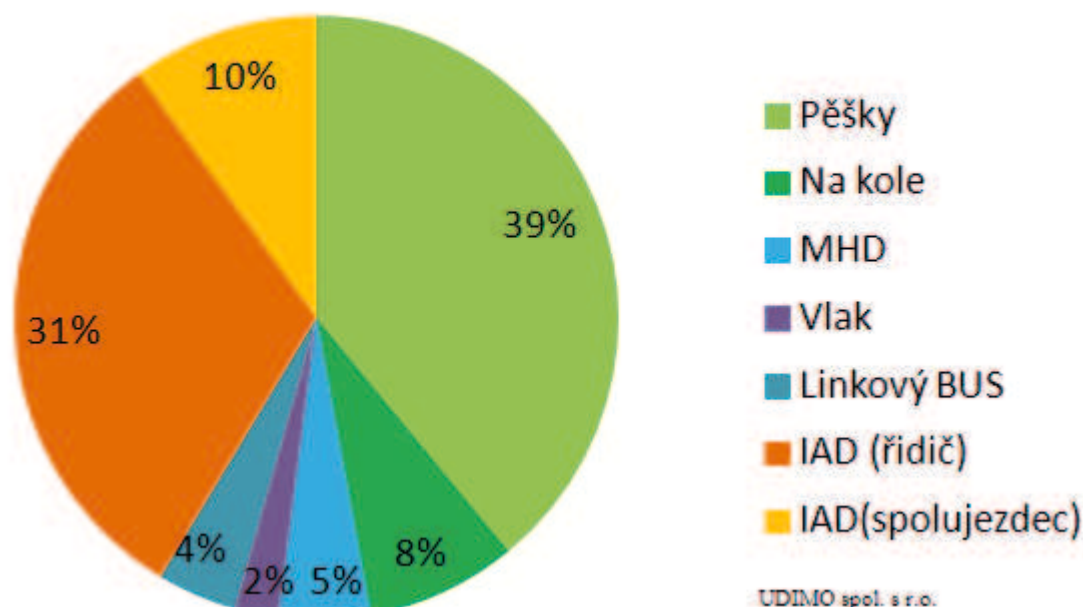
Známe jako první také vliv COVID na dopravní chování. Ten mimo snížení počtu cest způsobuje také změnu v dopravním chování. Největší přírůstky má pěší doprava (+10%), na kterou působí COVID jako zálivka na květiny. Největší propad je ve využívání veřejné hromadné dopravy (-22%), dále jízdy autem jsou redukovány (-5%). Na cyklistickou dopravu má COVID mírně příznivý vliv(+2%). Číselné zhodnocení vyjadřuje hodnoty na začátku nouzového stavu. Se silící pandemií mohou být tyto vlivy až trojnásobné. Nicméně proporce vlivu COVID mezi druhy dopravy zůstává vesměs neměnný.

Z hlediska dělby přepravní práce bylo provedeno 39% cest pěšky, 8% na kole, 5% MHD, 2% vlakem, 4% linkovým autobusem, 31% autem jako řidič a 10% autem jako spolujezdec.

<sup>1</sup> SO - sčítací obvod. Data dostupná pouze ze SLDB. Po SLDB 2021 je vhodné aktualizovat.



## Dělbá přepravní práce Hodonín



Obrázek 8 Dělbá přepravní práce

Udržitelnými druhy dopravy bylo provedeno 59% ze všech cest.

Jaké jsou překážky v používání jednotlivých druhů dopravy v Hodoníně ukazuje tabulka níže. U chůze zde hraje roli délka cesty. U cyklistické dopravy je to délka cesty a pohodlí spojené s vlivem počasí. U automobilové dopravy je to zejména dostupnost vozidla nebo oprávnění k řízení a v Hodoníně také možnost zaparkovat. U veřejné dopravy hraje roli součet časových ztrát při překonání cesty do nichž se započítává dostupnost zastávky, čekání na spoj, jízdní doba, pohodlí a v menší míře návaznost spojů. Samostatnou kapitolou je bezpečnost, která vlivem COVID nabírá na důležitosti zejména ve veřejné dopravě. U cyklistů je dána zejména dlouhodobými nedostatky v cyklistické síti a nutnosti jet část trasy v provozu.

Tabulka 2 Zábavy v používání dopravního prostředku, dle průzkumu dopravního chování říjen 2020

	Auto	Kolo	Vlak	MHD	Autobus	Chůze
Cena	11%	0%	7%	5%	5%	0%
Vzdálenost	0%	0%	32%	16%	13%	0%
Jízdní doba	4%	32%	10%	14%	12%	53%
Četnost spoje	0%	0%	14%	18%	20%	0%
Pohodlí / počasí	6%	35%	13%	12%	17%	35%
Návaznost	0%	0%	11%	11%	10%	0%
Parkování	18%	4%	0%	1%	1%	0%
Vlastnictví vozidla či oprávnění	45%	6%	0%	0%	0%	0%
Zdravotní důvody	6%	7%	5%	8%	7%	7%
Bezpečnost	4%	16%	9%	16%	14%	5%
Životní prostředí	6%	0%	0%	0%	0%	0%

Vliv COVID mění také hodnocení ceny za přepravu, kde můžeme pozorovat menší vliv ceny než před pandemií. Obecně lze toto popsat tvrzením Peníze nejsou vše, kde pandemie změnila váhy mezi cenou, pohodlím a bezpečností oproti běžnému klidnému stavu ve prospěch bezpečnosti a pohodlí a upozaděním ceny za přepravu.

Podmínky pro využívání jednotlivých druhů dopravy známkovali tazatelé jako ve škole.

**Tabulka 3 Hodnocení podmínek pro jednotlivé druhy dopravy a bezpečnost**

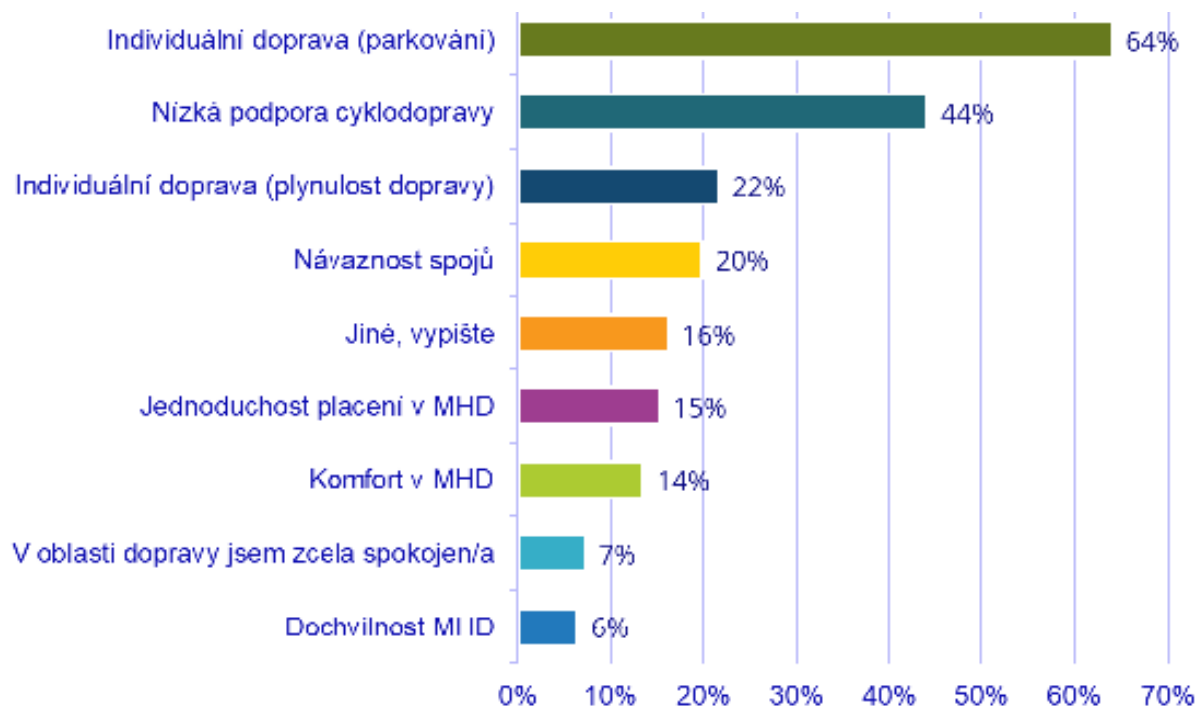
	CESTY	CHODNIKY	CYKLO	VEŘEJNÁ	PARKOVÁNÍ	BEZPEČNOST
Známka	2.9	2.6	2.5	2.4	3.5	2.8

Nejkritičtější se jeví parkování ve městě, které bylo hodnoceno slovy školní stupnice dobře až dostatečně. Na jeho analýzu se zaměříme v brzké době. Velmi dobře byla hodnocena veřejná doprava, podmínky pro cyklisty a chodníky. Cesty a bezpečnost dostaly lepší trojku.

Tyto výsledky nejsou nijak dramatické a jsou srovnatelné s výsledky ve městech podobné velikosti. Vysledovat lze nicméně akcentaci na nedostatky v podmínkách automobilového provozu. Jeho podmínky je nutné konfrontovat s požadavky na životní prostředí a omezení negativních vlivů automobilové dopravy.

K průzkumu dopravního chování se vrátíme v jarních měsících, kdy budou data doplněna.

Dle průzkumu provedeném v rámci SMART City strategie města Hodonín, 2021 je také v oblasti dopravy největším problémem parkování vozidel.

**Obrázek 9 Nedostatky v oblasti dopravy dle SMART City strategie města Hodonín, 2021**

## 5. Individuální automobilová doprava, pozemní komunikace

Stanovte dopravně závadná místa či lokality, vysledujte chybějící dopravní vztahy, stanovte docházkové vzdálenosti k zastávkám HD, stanovte přepravní vztahy. Zhotovitel bude pracovat s již vytvořenou strategickou dokumentací „Koncepte dopravy města Hodonín“

### 5.1. Stav sítě pozemních komunikací

Pozemní komunikace se ve městě dělí na silnice a místní komunikace.

Silnice jsou rozděleny na ty ve vlastnictví státu, kterými jsou dálnice, rychlostní komunikace a silnice I. tříd a na ty ve vlastnictví kraje, kterými jsou silnice II. a III. tříd.

Místní komunikace jsou v majetku města a jsou děleny do 4 tříd následovně:

- o místní komunikace I. třídy, kterou je zejména rychlostní místní komunikace, podle prováděcí vyhlášky též dopravně nejvýznamnější sběrné komunikace ve městech
- o místní komunikace II. třídy, kterou je dopravně významná sběrná komunikace s omezením přímého připojení sousedních nemovitostí, která spojuje části měst navzájem nebo napojuje město nebo jeho část na pozemní komunikaci vyšší třídy nebo kategorie
- o místní komunikace III. třídy, kterou je obslužná komunikace ve městě nebo jiné obci běžně přístupná provozu motorových vozidel a umožňující přímou dopravní obsluhu jednotlivých objektů
- o místní komunikace IV. třídy, kterou je komunikace nepřístupná provozu silničních motorových vozidel nebo na které je umožněn smíšený provoz, například samostatné chodníky, stezky pro pěší, cyklistické stezky, cesty v chatových oblastech, podchody, lávky, schody, pěšiny, zklidněné komunikace, obytné a pěší zóny apod.

Městem prochází dálnice silnice I/55 a I/51 a silnice II. třídy II/380, II/431 a II/432.

Silnice III. třídy jsou ve městě zastoupeny III/05531, III/005531, III/43237.

Zbýlé pozemní komunikace jsou místními komunikacemi a účelovými komunikacemi.



Obrázek 10 Silniční síť, zdroj ŘSD ČR

## 5.2. Základní komunikační skelet, dopravní kostra města

Základní komunikační skelet automobilové dopravy je dělen na část s převažující dopravní funkcí a na část s převažující obslužnou funkcí. Dopravní funkci plní sběrné komunikace. Rychlostní komunikace a dálnice nejsou ve městě zastoupeny. Dostupnost dálnice zajišťuje silnice I/55. Dálnice je dostupná za 29 minut (43 km).



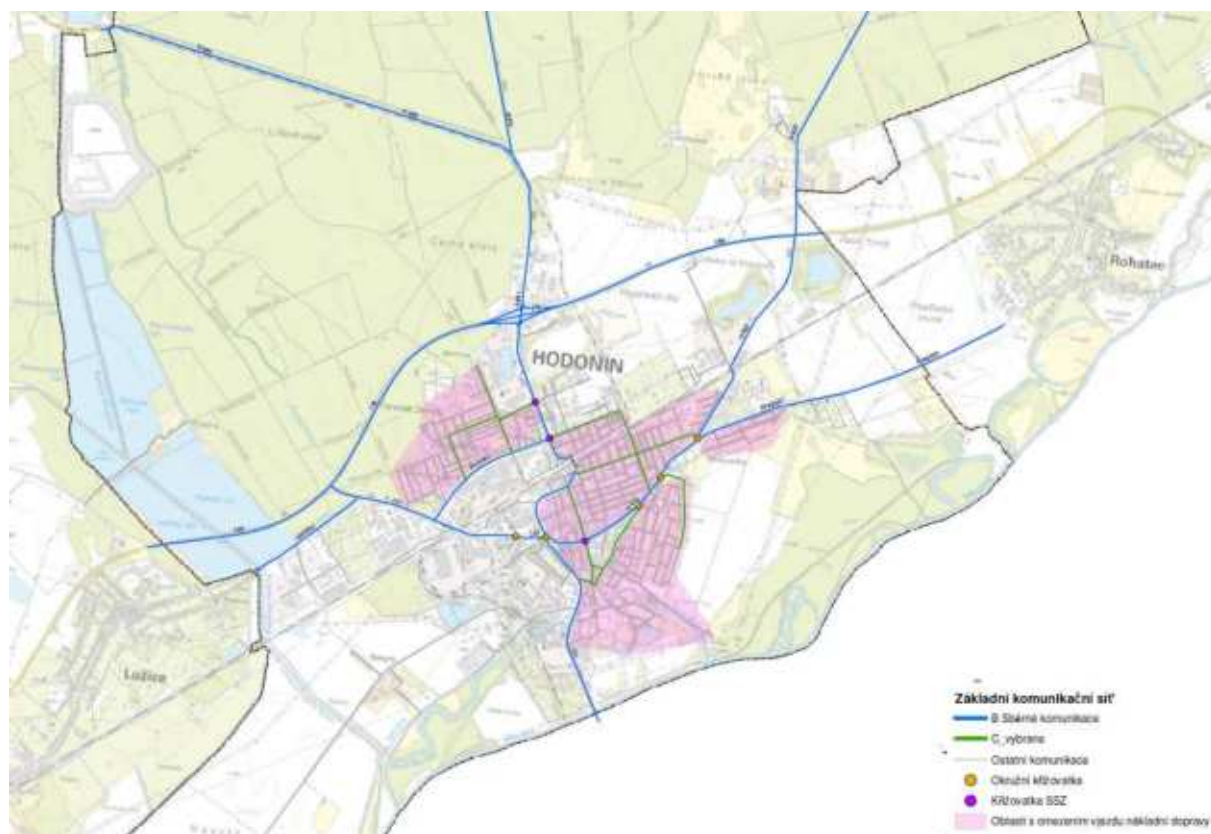
Obslužnou funkci plní vybrané obslužné komunikace v ZÁKOS rozdělené dle dovolené rychlosti na 50 a 30 km v hodině. Tím je určena míra stávajícího zklidnění.

Ve městě jsou průjezdní úseky silnice I/55, I/51, II/380, II/431, II/432 a silnic III. tříd III/05531, III/005531, III/43237. Všechny úseky průtahů silnic jsou zařazeny do sběrných komunikací.

Rozdělení na rychlostní, sběrné a obslužné komunikace vychází z ČSN 73610 a je podkladem pro zatřídění pozemních komunikací do funkčních skupin. V zastavěném území jsou takto rozděleny místní komunikace i průjezdní úseky silnic. Pro jednotnost je tento princip použit i pro extravilánové úseky.

Sběrné místní komunikace obecně přivádí dopravu města na vnější silniční síť nebo na místní rychlostní komunikace, tvoří hlavní dopravní osy města a spolu s rychlostními komunikacemi mohou vytvářet základní komunikační systém. Jsou hlavním nositelem tras veřejné hromadné dopravy. Funkce obsluhy přilehlé zástavby se může omezit. Vzdálenost křižovek má být minimálně 150 m.

Obslužné komunikace plní obslužnou funkci, zpřístupňují území a stavby. Nemají umožňovat zbytečné průjezdy obytnými okrsky. Sběrná dopravní funkce je nežádoucí. Vedení veřejné dopravy je možné. Na obslužných komunikacích mají být v co největší míře aplikována opatření regulace rychlosti. Vzdálenost křižovek má být minimálně 50 m.



Obrázek 11 ZÁKOS - základní komunikační síť

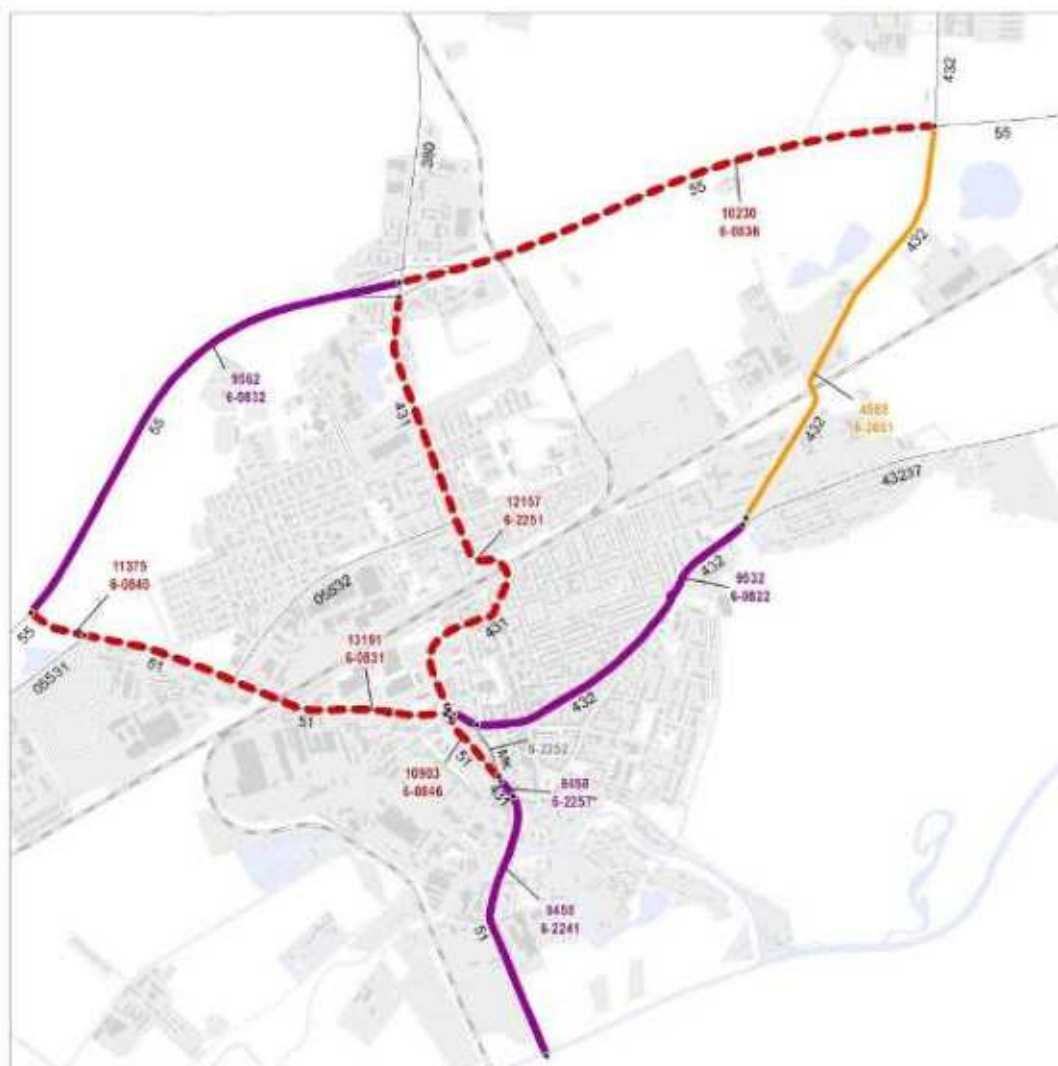
### 5.3. Přepravní vztahy, intenzita dopravy, obsazení vozidel

Intenzity vozidel vychází ze sčítání dopravy, které bylo provedeno v září a říjnu 2020. Automobilová doprava nebyla výjimečně omezena situací COVID. Křižovatka Dvořákova x Velkomoravská byla sčítána 9.9.2020 s intenzitou RPDÍ 21328 a 13.1.2021 s intenzitou RPDÍ 18270 vozidel za 24 hodin. Z toho lze usoudit, že v Hodoníně je snížení automobilové dopravy vlivem situace COVID o 14%. Intenzity dopravy jsou tedy vlivem pandemie COVID v 01/2021 sníženy na 86% běžného stavu.

Obsazení vozidel je stanoveno průzkumem domácností na 1,31 osob ve vozidle.

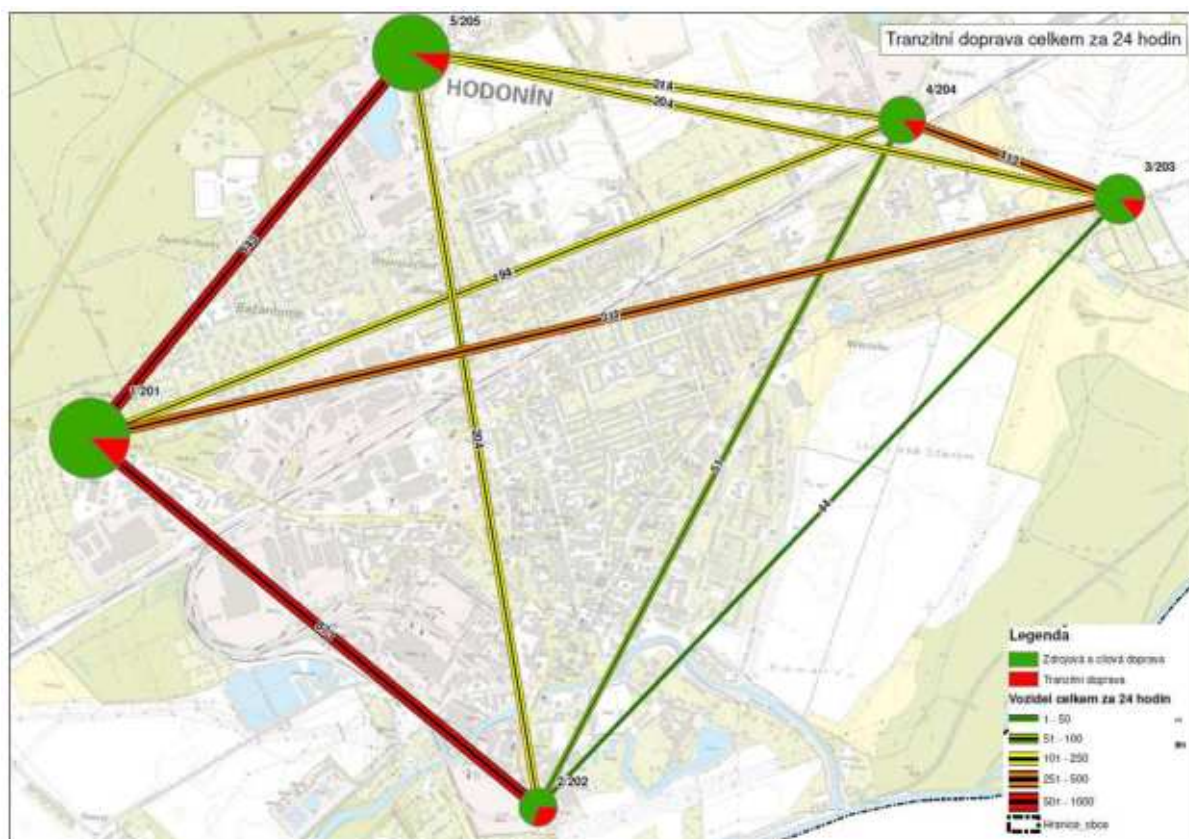
**Tabulka 4 Intenzity dopravy na křižovatkách RPDÍ 2020**

Lokalita	Organizace	RPDÍ/24hod.	Podíl nákladních	Intenzita cyklistů na komunikaci
Anenská x Bratislavská	Průměrná neřízená	11298	21%	101
Brandlova x Úprkova	Průměrná neřízená	17168	10%	277
Brněnská x U Cihelny	Průměrná řízená SSZ	17181	11%	121
Brněnská x Žižkova	Průměrná řízená SSZ	20945	10%	107
Brandlova x Marxova	Průměrná neřízená	8698	7%	335
Měšťanská x Kollárova	Okružní	14529	8%	64
Úprkova x Dvořákova	Průměrná neřízená	15012	9%	306
Národní třída x Štefánikova	Průměrná řízená SSZ	16171	8%	325
Měšťanská x Purkyňova	Okružní	14004	9%	61
Měšťanská x Konečná	Okružní	15811	6%	27
Velkomoravská x Hornická čtvrť	Styková neřízená	16908	19%	125
Velkomoravská x tř. Bří Čapků	Styková neřízená	18880	16%	116
Velkomoravská x Krátká	Okružní	17121	16%	6
Velkomoravská x Dvořákova	Okružní	21328	21%	102
Velkomoravská x III/05531	Styková neřízená	17224	10%	101

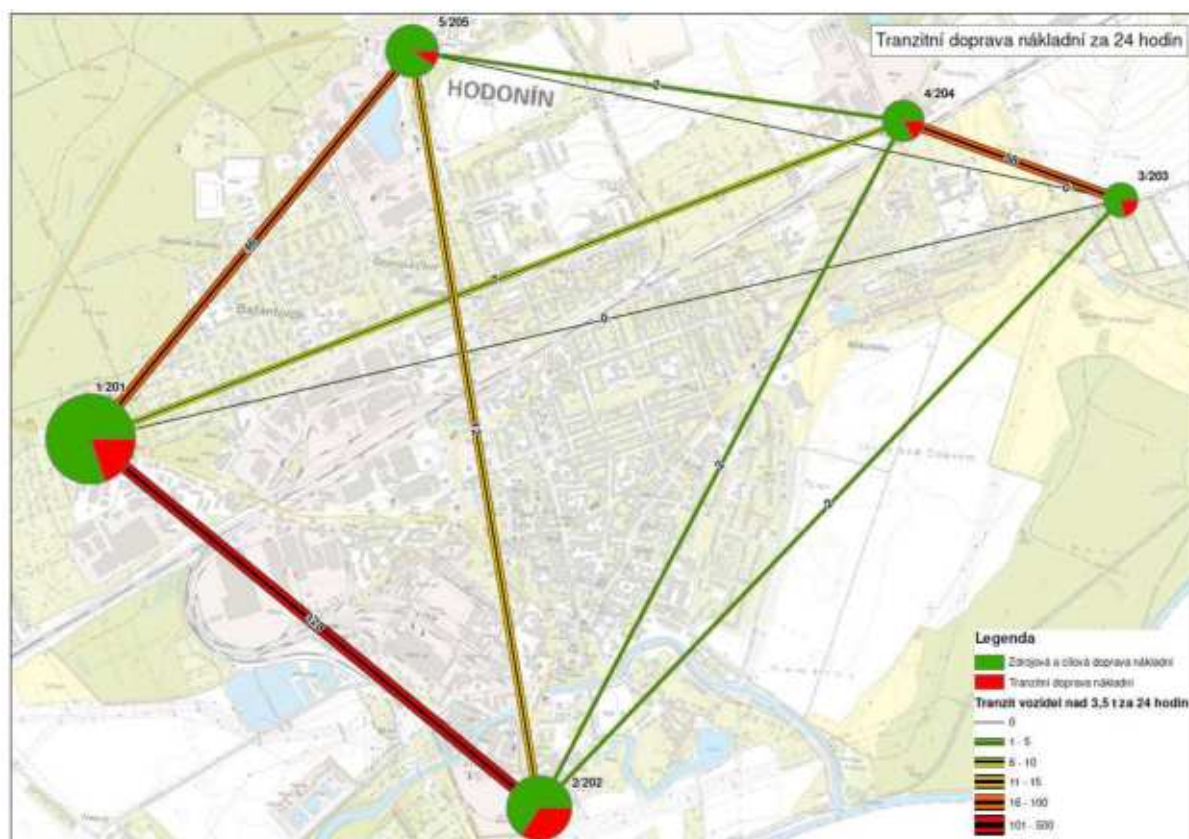


**Obrázek 12 Intenzity dopravy RPDl, zdroj celostátní sčítání dopravy ŘSD 2016**





Obrázek 13 Tranzitní doprava a zdrojová a cílová doprava města Hodonín, vozidla celkem, říjen 2020



Obrázek 14 Tranzitní doprava a zdrojová a cílová doprava města Hodonín, vozidla nad 3,5 t, říjen 2020

Průzkum tranzitní dopravy probíhal v říjnu 2020. Doprava ze Slovenska (Holíč I/51) byla v objemu omezena oproti běžnému pracovnímu dni o 30% osobních vozidel (srovnáno se sčítáním HBH září 2020). V září byl objem dopravy na profilu Holíč 5000 vozidel. V říjnu již jen 3,5 tis. vozidel. Dle sčítání ŘSD 2016 byla intenzita dopravy na profilu Holíč 8,4 tis. vozidel. Podíl tranzitu ani ostatní směry nebyly v době průzkumů významně pandemií ovlivněny.

#### 5.4. Výkonnost skeletu, hustota provozu, kapacitní rezervy

Výkonnost dopravního skeletu v intravilánu určují křižovatky. Kapacita úseků je vyšší než u křižovatek. Kapacita úseků se uplatní zejména v extravilánových úsecích. Kapacitní rezervy se určují z intenzity dopravy špičkové hodiny.

**Tabulka 5 Kapacita a úroveň kvality křižovatek**

Lokalita	Organizace	Špičková hodina	Rezerva	Úroveň kvality dopravy
Anenská x Bratislavská	Průměrná neřízená	10 - 11 hod	169	D
Brandlova x Úprkova	Průměrná neřízená	15 - 16 hod	71	E
Brněnská x U Cihelny	Průměrná řízená SSZ	15 - 16 hod	197	D
Brněnská x Žižkova	Průměrná řízená SSZ	15 - 16 hod	289	C
Brandlova x Marxova	Průměrná neřízená	15 - 16 hod	309	B
Měšťanská x Kollárova	Okružní	15 - 16 hod	673	A
Úprkova x Dvořákova	Průměrná neřízená	15 - 16 hod	55	E
Národní třída x Štefánikova	Průměrná řízená SSZ	15 - 16 hod	561	A
Měšťanská x Purkyňova	Okružní	14 - 15 hod	646	A
Měšťanská x Konečná	Okružní	15 - 16 hod	487	A
Velkomoravská x Velkomoravská	Styková neřízená	15 - 16 hod	104	D
Velkomoravská x tř. Bří Čapků	Styková neřízená	15 - 16 hod	60	E
Velkomoravská x Krátká	Okružní	15 - 16 hod	422	A
Velkomoravská x Dvořákova	Okružní	15 - 16 hod	190	B
Velkomoravská III/05531 x	Styková neřízená	15-16 hod	19	E

### 5.5. Úroveň kvality přepravy, dostupnost území

Úroveň kvality dopravy v intravilánu města se stanovuje v uzlových bodech. Křižovatky, které mají problematickou úroveň kvality dopravy, jsou Velkomoravská x III/05531, Velkomoravská x tř. Bří Čapků, Úprkova x Dvořákova a Brandlova x Úprkova.

Dostupnost území je dobrá. Je dána stavebním zákonem a prováděcími vyhláškami, který vyžaduje dopravní obslužnost staveb.

### 5.6. Organizace dopravy, dopravně zklidněné oblasti

Organizace dopravy na uzlových bodech je řešena průsečnými nebo stykovými křižovatkami. Okružní jsou Velkomoravská x Dvořákova, Velkomoravská x Krátká, Měšťanská x Konečná, Měšťanská x Purkyňova, Měšťanská x Kollárova.

Křižovatky řízení světelnou signalizací jsou Brněnská x U Cihelny, Brněnská x Žižkova, Národní třída x Štefánikova.

Dopravně zklidněné oblasti v režimu zóny 30 jsou v centru města okolo Masarykova náměstí, náměstí Osvobození a v lokalitě Nábřeží. Omezení rychlosti na 30 km/hod je v ulicích Polní, Výstavní a v části ulice Kříčkova.

### 5.7. Závady a problémové oblasti, nehodové lokality

V rámci zpracování plánu mobility byly hodnoceny trendy nehodovosti za 5 let, tj. 2015 - 2019.

Ve většině hodnocených parametrů jsou trendy příznivé. Počet nehod za rok klesl za 5 let o 12%.

Problémem v Hodoníně zůstávají smrtelné nehody, které jsou v průměru 2 ročně.

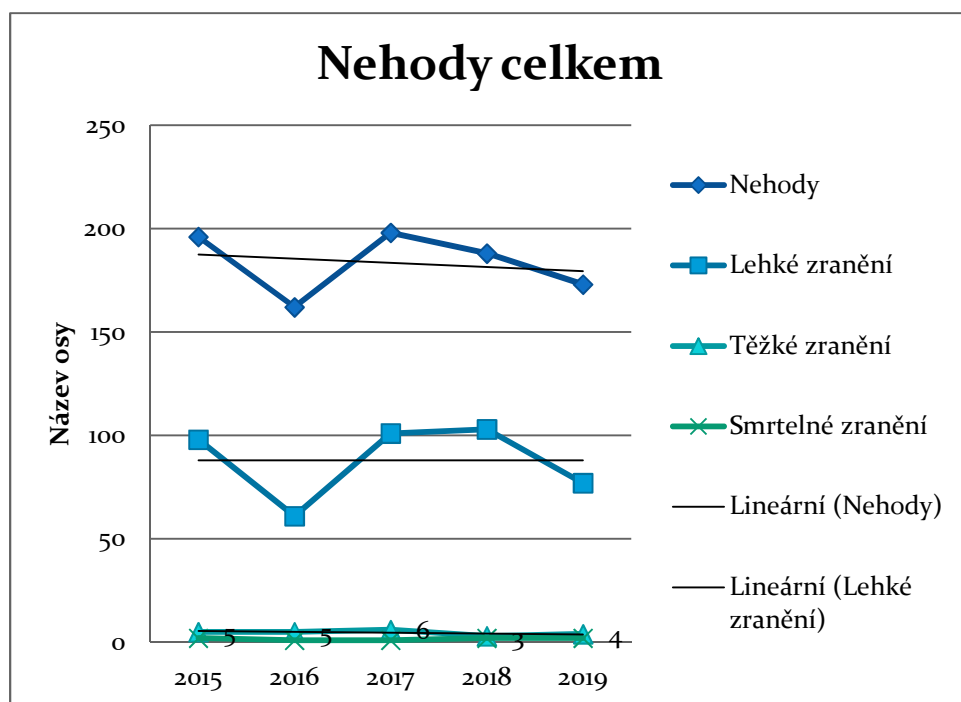
Z hlediska automobilové dopravy jsou nejproblematictější nehody na silnici I/55, kde je nejčastější příčinou vjetí do protisměru ať pod vlivem návykové látky nebo únavy.

Dvě poslední smrtelné nehody se staly na křižovatce silnic I/55 a II/432.

V rámci plánování dopravy je bezpečnost a zejména snížení následků dopravních nehod jedním z prioritních cílů.

Proto budeme v rámci plánu mobility podporovat dlouhodobé úsilí města o přestavbu křižovatky silnice I/55 x II/432 ve směru na Ratíškovice. Současně apelujeme na řidiče, aby dbali o svou osobní bezpečnost a byli ohleduplní k ostatním účastníkům dopravního provozu.

Specifikem místního kraje je vysoký podíl nehod cyklistů pod vlivem návykové látky. U řidičů motorových vozidel je to 7%.



Obrázek 15 Nehody celkem ve městě Hodonín po letech

## 5.8. SWOT

SWOT analýza identifikuje silné a slabé stránky, příležitosti a hrozby. Zatímco silné stránky a slabé stránky jsou ovlivnitelné městem, příležitosti a hrozby jsou vesměs externími faktory, kde má město omezenou schopnost dění ovlivnit.

**Tabulka 6 SWOT analýza dopravy města Hodonín**

Silné stránky	Slabé stránky
Existence obchvatu silnice I/55	Neexistence obchvatu I/51
Počet dopravních nehod celkem klesá	Nehodové místo, křižovatka I/55 x II/432
Intenzity dopravy odpovídající dvoupruhovým komunikacím	Nedostatečná výkonnost křižovatek na I/51
Odklonění těžkých nákladních vozidel mimo centrum	Počet smrtelných nehod stagnuje
	Nehody se závažnými následky na I/55
	I/51 (Velkomoravská) x III/05531 úroveň kvality E
	I/51 (Velkomoravská) x III/05532 úroveň kvality E
	Úprkova x Dvořákova úroveň kvality E
	Brandlova x Úprkova úroveň kvality E
	Zastaralá výstroj SSZ Brněnská x Žižkova
	Zóny 30 pouze v malé části města zapříčiňují nedostatečné rozhledy v území bydlení
Příležitosti	Hrozby
Odvedení dopravy přeložkou I/51 (ŘSD)	Nedostatečné financování
Snížení nehodovosti na I/55 (ŘSD)	Zpoždování výstavby obchvatu
Plánovaná přeložka /51 ve vazbě silné tranzitní dopravy	Zvýšení intenzit dopravy po odeznění pandemie COVID
	Zastaralá výstroj a řadič SSZ přechodu měšťanská (Rozmarýn)

## 6. Parkovací politika

Koncepce parkování navazuje na již vytvořenou strategickou dokumentaci „Koncepce statické dopravy v centru města Hodonín“ z roku 2016.

Statická doprava se dělí na odstavování vozidle přes noc v místě bydliště a parkování v místě vykonávaných aktivit. Parkování lze rozdělit mezi parkování centra města, parkování ve výrobních lokalitách a komerčních parcích a parkování u terminálů veřejné dopravy. Tyto oblasti je nutné chápat odděleně.

Zatímco organizaci a zpoplatnění parkování v centru města je věnováno značné úsilí, parkování v bytové zástavbě je velmi zanedbané.

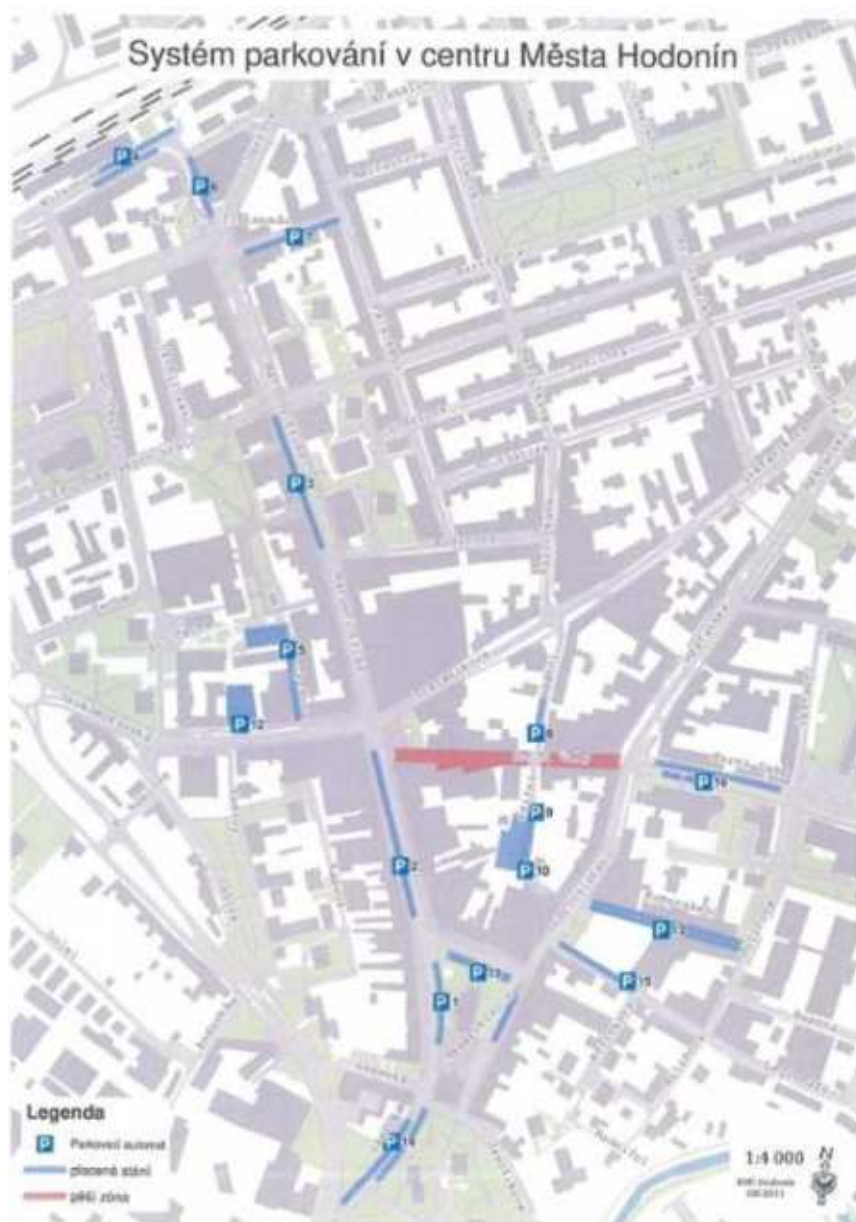
Parkování bylo hodnoceno v rámci zpracovaného dotazníku jako nejhorší oblast v rámci hodnocení dopravy současně je s parkováním je nespokojeno nejvíce obyvatel i dle průzkumu provedeném v rámci SMART City strategie města Hodonín, 2021.



## 6.1. Parkování v centru města

Parkování ve městě bylo regulováno dle nařízení města 1/2007, 1/2012, 14/2017, 8/2018 a aktuálně je platné nařízení 2/2019, které reguluje parkování v centru města od nádraží po nám. Osvobození. V lokalitách Národní třída, nám. Osvobození, Velkomoravská a od roku 2019 také Sv. Čecha jsou zřízeny rezidentní zóny.

### Oblasti regulace, nástroje a způsoby řešení parkování v centru



**Obrázek 16 Systém parkování v centru města Hodonín z roku 2012**

Parkovací systém se v čase upracoval. V roce 2012 bylo umožněno bezplatné stání držitelům ZTP, držitelům parkovacích karet na jméno a vozidlo a příspěvkovým organizacím města na základě žádosti na odbor Rozvoje a investic.

Od roku 2017 jsou od zpoplatnění osvobozeny právnické osoby, jejichž žádost byla schválena starostou města; žádost se podává starostovi města ke schválení prostřednictvím odboru investic a údržby. Schválené parkovací karty jsou vydány na registrační značku silničního motorového vozidla nebo na firmu/název právnické osoby.

Od roku 2019 je umožněna platba kartou.

**Tabulka 7 Parkovací systém v čase**

Nařízení města Hodonín	Počet parkovacích automatů	Platba za hodinu (mince/kartou/SMS) v Kč	Cena karty (R1/R2/A1/A2) ve stovkách Kč
1/2012	16	10 / 8 / 15	5/20/50/80
14/2017	20	10 / 8 / 15	5/30/50/50
8/2018	21	10 / 8 / 15	5/30/50/50
2/2019	24	10 / 8 / 15	

Vymezené oblasti města Hodonína, ve kterých lze místní komunikace nebo jejich určené úseky užít za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy<sup>1)</sup> k stání silničního motorového vozidla ve městě Hodoníně na dobu časově omezenou, nejvýše však na dobu 24 hodin

**Tabulka 8 Vymezené oblasti zpoplatnění vč. automatu**

Vymezené oblasti města (včetně umístění automatu)	Provozní doba(hod.)	Parkovací automat číslo
Masarykovo náměstí – parkoviště s šikmým stáním u kostela	Po – Pá: 8-17, So: 8-12	1
Národní třída – parkoviště u prodejny Baťa	Po – Pá: 8-17, So: 8-12	2
Národní třída – parkoviště u prodejny Hodoňanka	Po – Pá: 8-17, So: 8-12	3
Wilsonova – parkoviště před nádražím	Po – Pá: 8-17, So: 8-12	4
Tyršova – parkoviště u sokolovny a prodejny Barum	Po – Pá: 8-17, So: 8-12	5
Nádraží - před sochou T.G.M.	Po – Pá: 8-17, So: 8-12	6
Ulice Blažkova	Po – Pá: 8-17, So: 8-12	7
Ulice Příční	Po – Pá: 8-17, So: 8-12	8
Ulice Dolní Valy	Po – Pá: 8-17, So: 8-12	9
Ulice Dolní Valy 2	Po – Pá: 8-17, So: 8-12	10
Parkoviště u OD IRO	Po – Pá: 8-17, So: 8-12	11
Parkoviště u soudu	Po – Pá: 8-17, So: 8-12	12
Ulice Komenského	Po – Pá: 8-17, So: 8-12	13
Parkoviště Zámecké náměstí (smíšená zóna)	Po – Pá: 8-17, So: 8-12	14
Ulice Legionářů	Po – Pá: 8-17, So: 8-12	15
Ulice Horní Valy	Po – Pá: 8-17, So: 8-12	16
Ulice Rodinova 1 (smíšená zóna)	Po – Pá: 8-17, So: 8-12	17
Ulice Rodinova 2 (smíšená	Po – Pá: 8-17, So: 8-12	18

zóna)		
Národní třída – Poliklinika	Po – Pá: 8-17, So: 8-12	19
Parkoviště u OSSZ (smíšená zóna)	Po – Pá: 8-17, So: 8-12	20
Parkoviště u České spořitelny (smíšená zóna)	Po – Pá: 8-17, So: 8-12	21
Parkoviště u Autobusového nádraží (smíšená zóna)	Po – Pá: 8-17, So: 8-12	22
Parkoviště u Zimního stadionu (smíšená zóna)	Po – Pá: 8-17, So: 8-12	23
Parkoviště Sv. Čecha (smíšená zóna)	Po – Pá: 8-17, So: 8-12	24

Parkovné je hrazeno, předplacenou kartou, bankovní kartou, mincemi nebo SMS.

**Tabulka 9 Cena parkovného v centru města**

Čas parkovného (minut)	Úhrada mincí (Kč)	Úhrada hodnotovou kartou (Kč)	Platba SMS
15	3	2	--
30	5	4	10
60	10	8	15
každých dalších 30 minut	10	8	--
120	20	20	35

Sazba parkovného je za konstantní cenu za hodinu. Kratší časový úsek může být zakoupen. Ceny jsou platné již 8 let a nebyly zvyšovány. Cena parkovného je odrazem politické vůle. Zajištění míst pro návštěvníky centra lze provést také bezplatným časovým omezením. Toto není uplatněno.

## Parkovací karty

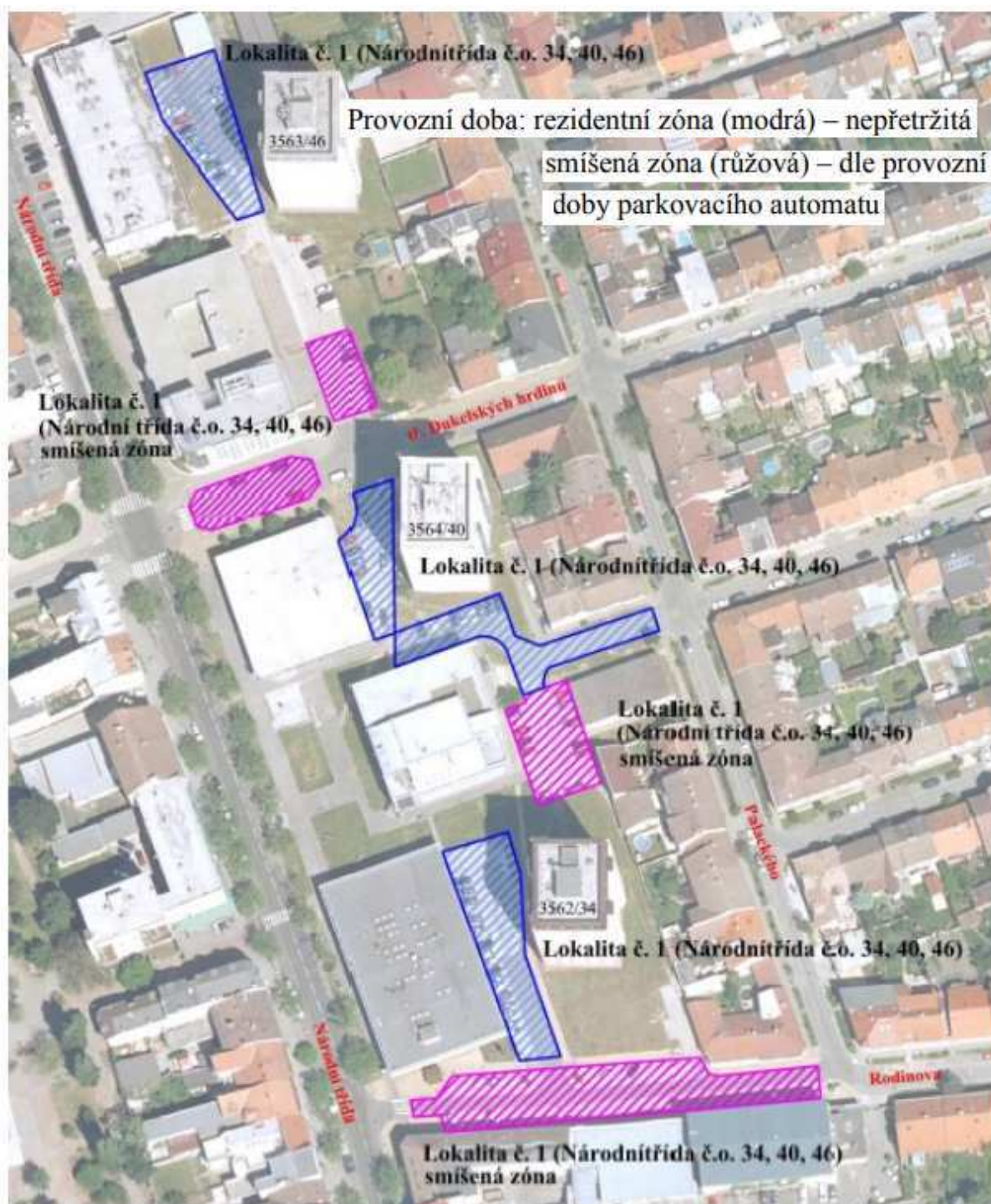
Cena rezidentní parkovací karty platné jeden rok je 500 Kč.

Držitelem rezidentní parkovací karty může být fyzická osoba s trvalým pobytem ve vymezené lokalitě města, nebo která je vlastníkem nemovité věci ve vymezené lokalitě města, a která je současně provozovatelem/uživatelé silničního motorového vozidla.

- Karta se vztahuje na lokalitu dle trvalého pobytu občana, vydává se na registrační značku vozidla.
- Karta pro lokalitu č. 1 je platná pro lokalitu Národní třída, parkoviště v ulici Rodinova na plochu u parkovacích automatů č. 17, 18 a parkoviště za budovou OSSZ, parkovací automat č. 20.
- Karta pro lokalitu č. 2 je platná pro lokalitu nám. Osvobození a parkoviště Zámecké náměstí, parkovací automat č. 14.
- Karta pro lokalitu č. 3 je platná pro lokalitu Velkomoravská.

Parkovací karta abonenta Parkovací karta je vydána na obchodní firmu (jméno společnosti/název společnosti) jméno fyzické osoby podnikající, je přenosná a platí na všechny parkovací automaty ve městě. Platnost karty je jeden rok.

Hodnotová karta Cena karty je 600,- Kč z čehož 100,- Kč je cena karty/její zřízení a 500,-Kč je kredit na parkování, který si bude držitel při parkování v parkovacím automatu postupně snižovat. Po vyčerpání kreditu je možno kartu dobít v kterémkoliv parkovacím automatu ve městě Hodonín.

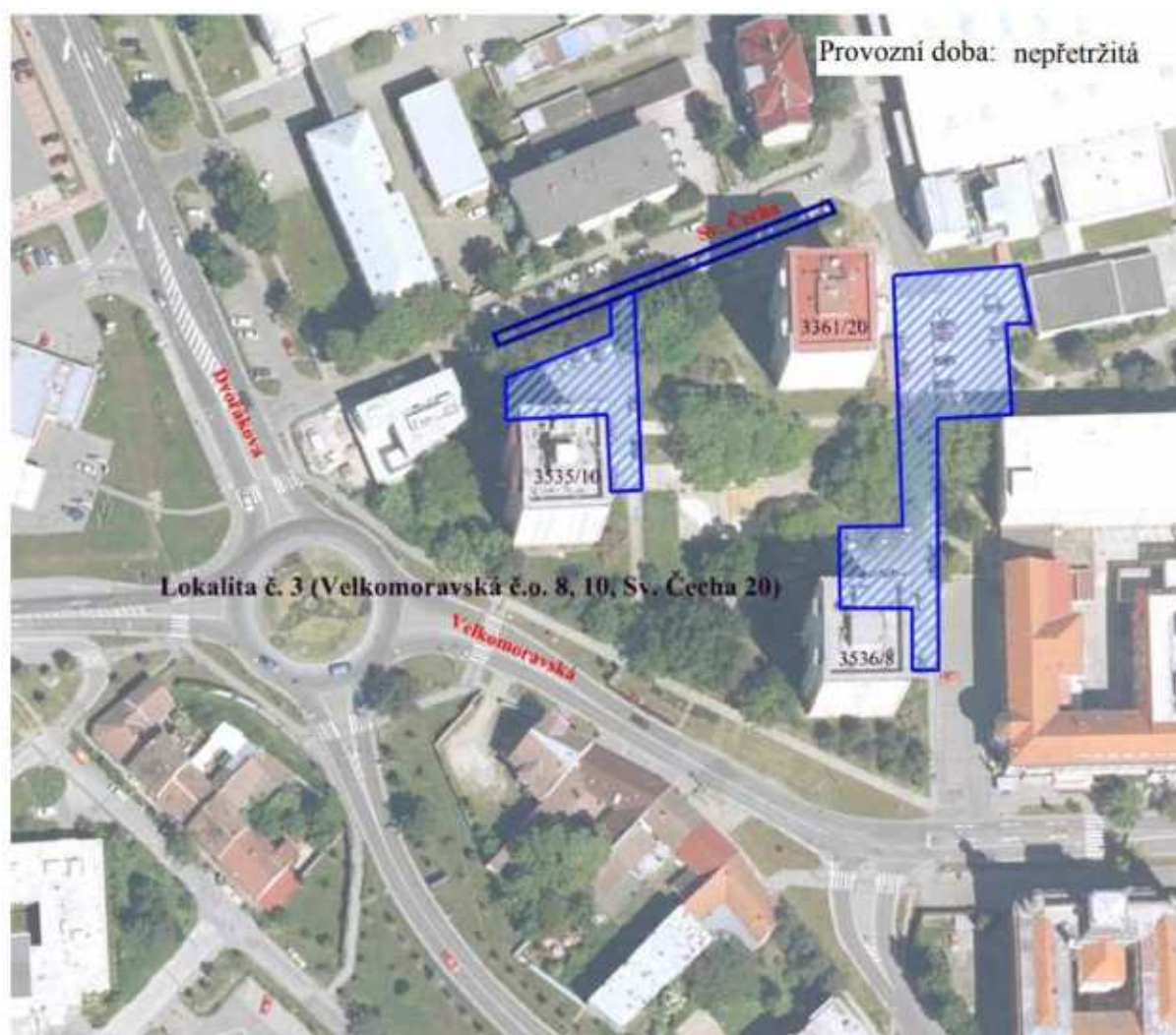


Obrázek 17 Vymezení parkovacích zón pro rezidenty v lokalitě Národní třída dle nařízení města 8/2018



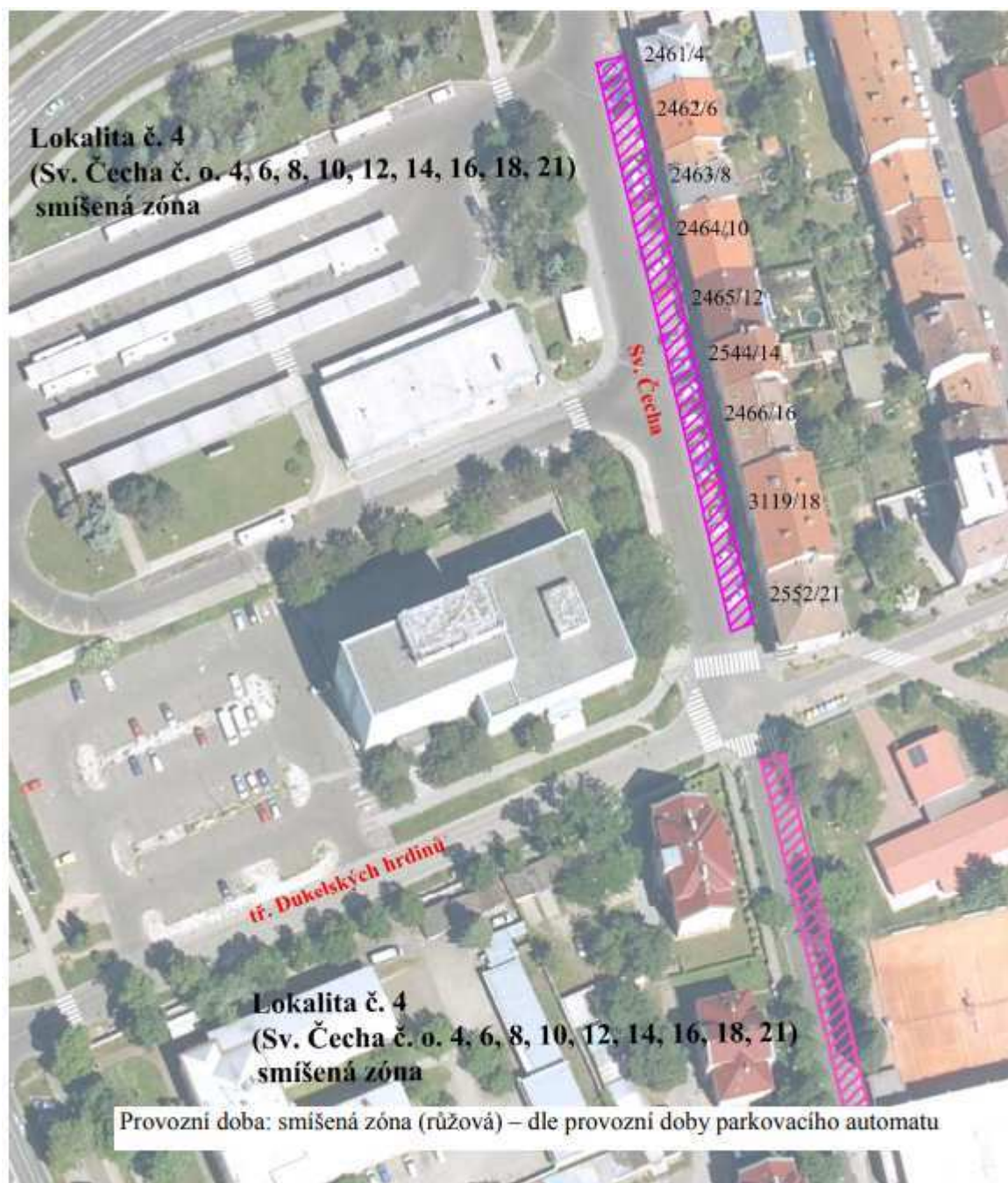


Obrázek 18 Vymezení parkovacích zón pro rezidenty v lokalitě náměstí Osvobození dle nařízení města 8/2018



Obrázek 19 Vymezení parkovacích zón v lokalitě Velkomoravská dle nařízení města 8/2018





Obrázek 20 Vymezení parkovacích zón pro rezidenty v lokalitě Sv. Čecha dle nařízení města 2/2019

### Kvalita dostupnosti území

Poptávka po parkování v centru města významně převyšuje poptávku po odstavení vozidla v centru. V případě, významnějšího zpoplatnění krátkodobého stání mimo smíšené zóny může nastat lokální kapacitní problém mezi 16 a 17 hodinou, kdy v zóně zpoplatnění nemohou parkovat rezidenti, kteří se vrací již od 16 hodiny, ale parkovací systém zpoplatnění je platný do 17. hodiny.

Průzkumy navázali na průzkumy provedené v roce 2016 v rámci zpracování Koncepce statické dopravy v centru města Hodonín, proto lze informace porovnat mezi lety 2020 a 2016.



**Tabulka 10 Nabídka a poptávka parkování v centru města**

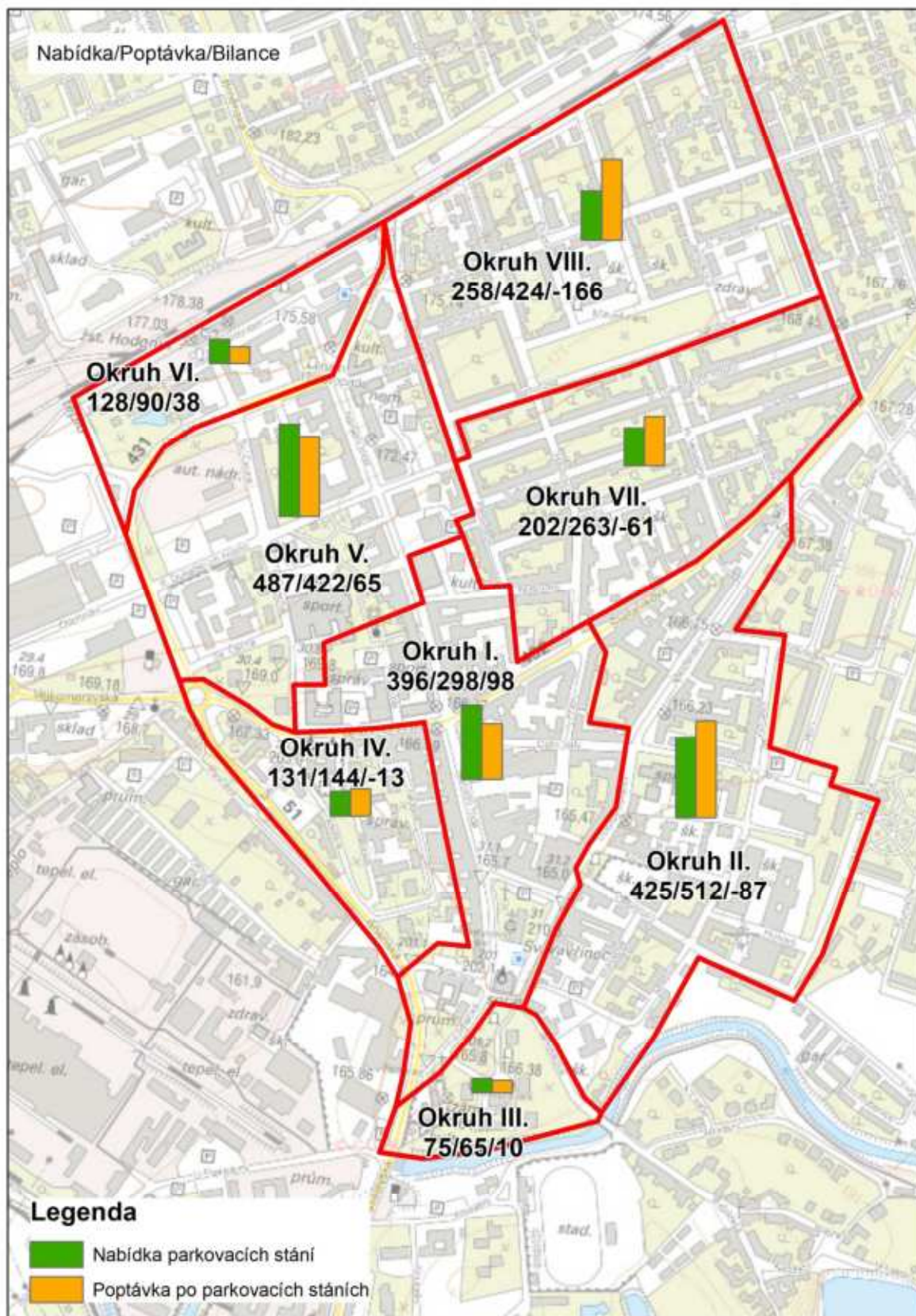
	Rok 2016	Rok 2020	Změna
Poptávka dopoledne	2016	2205	109%
Poptávka odpoledne	1984		
Poptávka noc	1529	1890	121%
Nabídka	2079	2082	100%

Průzkum parkování v dopoledních hodinách byl proveden v centru a okolí. Lokality byla rozdělena na 8 zón shodně s průzkumem v roce 2016. Počet parkovacích míst byl v lokalitě centra a okolí stanoven na 2082. Je obdobný jako staven v roce 2016. Naopak počet zaparkovaných vozidel za 4 roky vzrostl o 9%. V roce 2016 bylo v lokalitě nalezeno 2016 vozidel. V roce 2020 bylo v lokalitě zaparkováno již 2218 vozidel. Zvýšený výskyt vozidel byl zaznamenán zejména oblasti kulturního domu, kde může být mimo jiné způsoben parkováním bydlících z přilehlého sídliště, kteří by mimo dobu COVID odjeli do zaměstnání. Mimo oblast II. (v okolí kulturního domu) byl zaznamenán nárůst vozidel v objemu 6% za 4 roky.

Odstavení vozidel přes noc ukázalo zvýšení počtu vozidel o 21% za 4 roky. To odpovídá nárůstu o 4% ročně. Tyto nárůsty jsou reálné pro období ekonomické konjunktury. Reálně přibýlo v lokalitě centra a okolí (kulturní dům a Janáčkova) 361 vozidel.

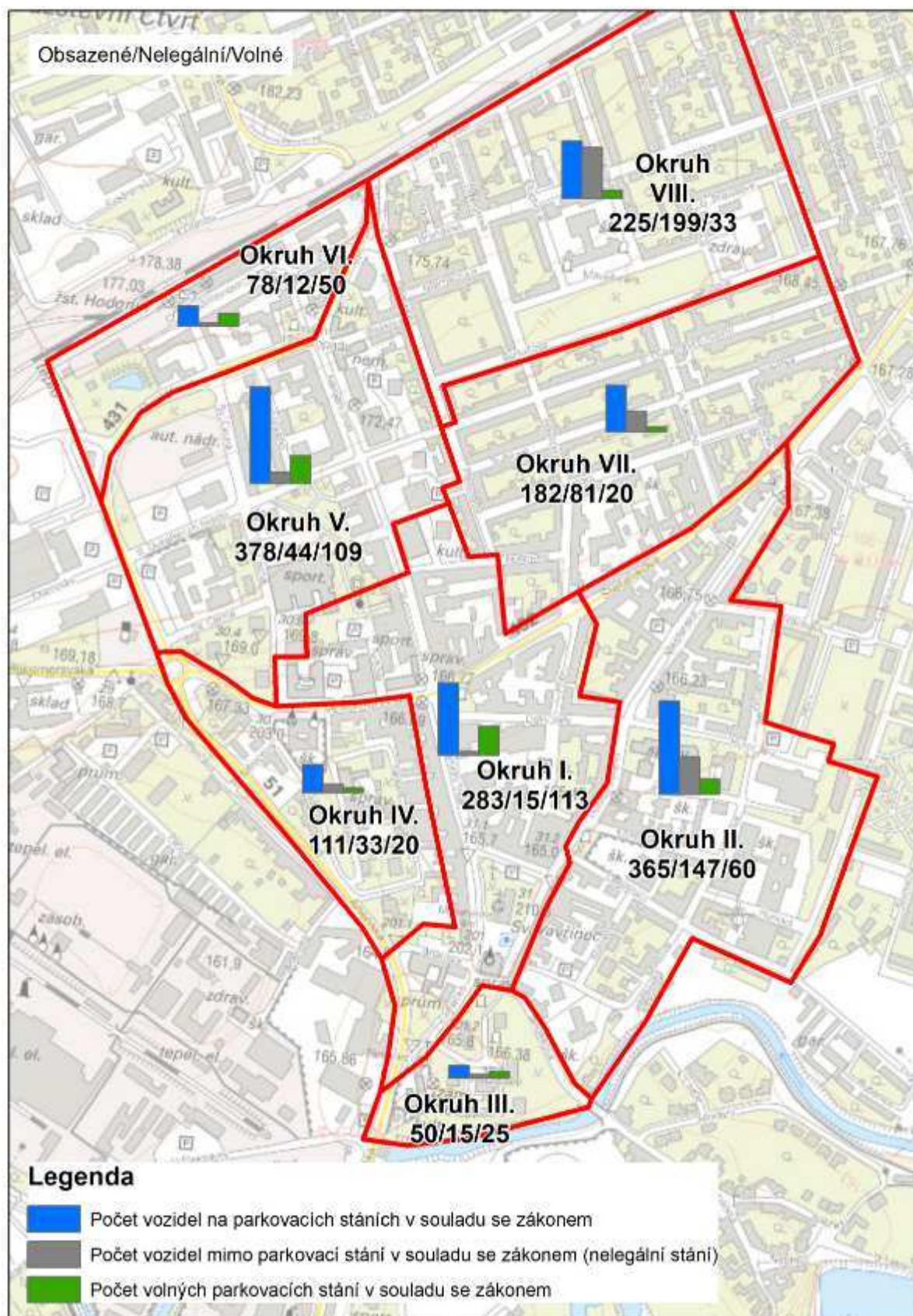
V roce 2016 bylo nalezeno 314 vozidel nelegálně zaparkovaných. V roce 2020 je to 542 vozidel v dopoledním období, které je špičkovým pro centrum města. Jedná se v r. 2020 o 24% vozidel z celkového počtu zaparkovaných.

Z obrázku počtu stání dle legálnosti a obsazení je zřejmé, že problém s parkováním vozidel je zejména v lokalitách II, VII a VIII. Jedná se zejména o lokality bydlení. Centrum samotné, má volných parkovacích ploch dostatek. Problém na okraji centra města může být dán zřízením zpoplatněné parkovací zóny, která vytlačuje vozidla do nezpoptatné části území, převis poptávky po parkování v bytové zástavbě (podobu COVID) nebo synergií obou faktorů.



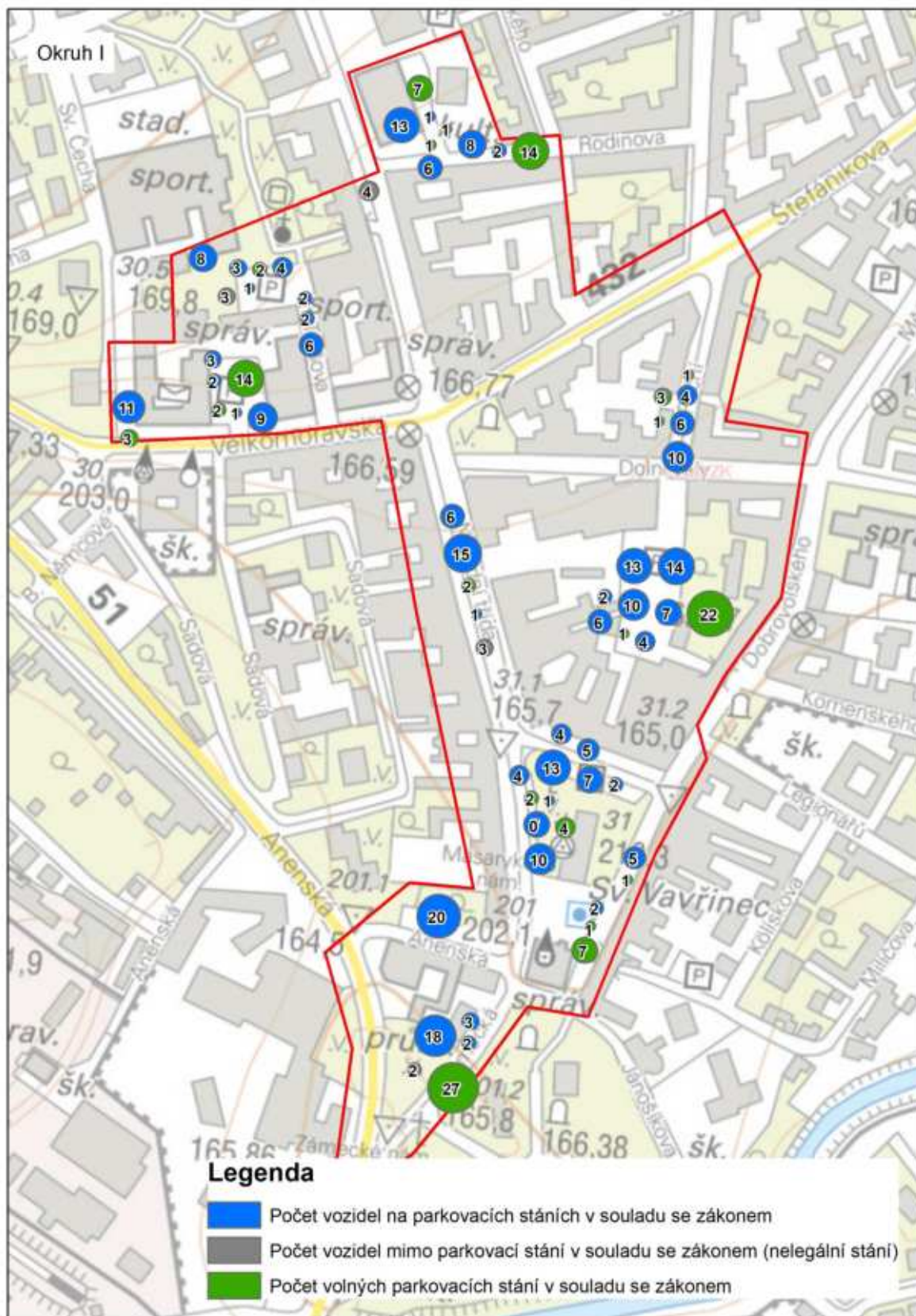
Obrázek 21 Nabídka a poptávka v zónách centra města v dopoledních hodinách běžného pracovního dne.





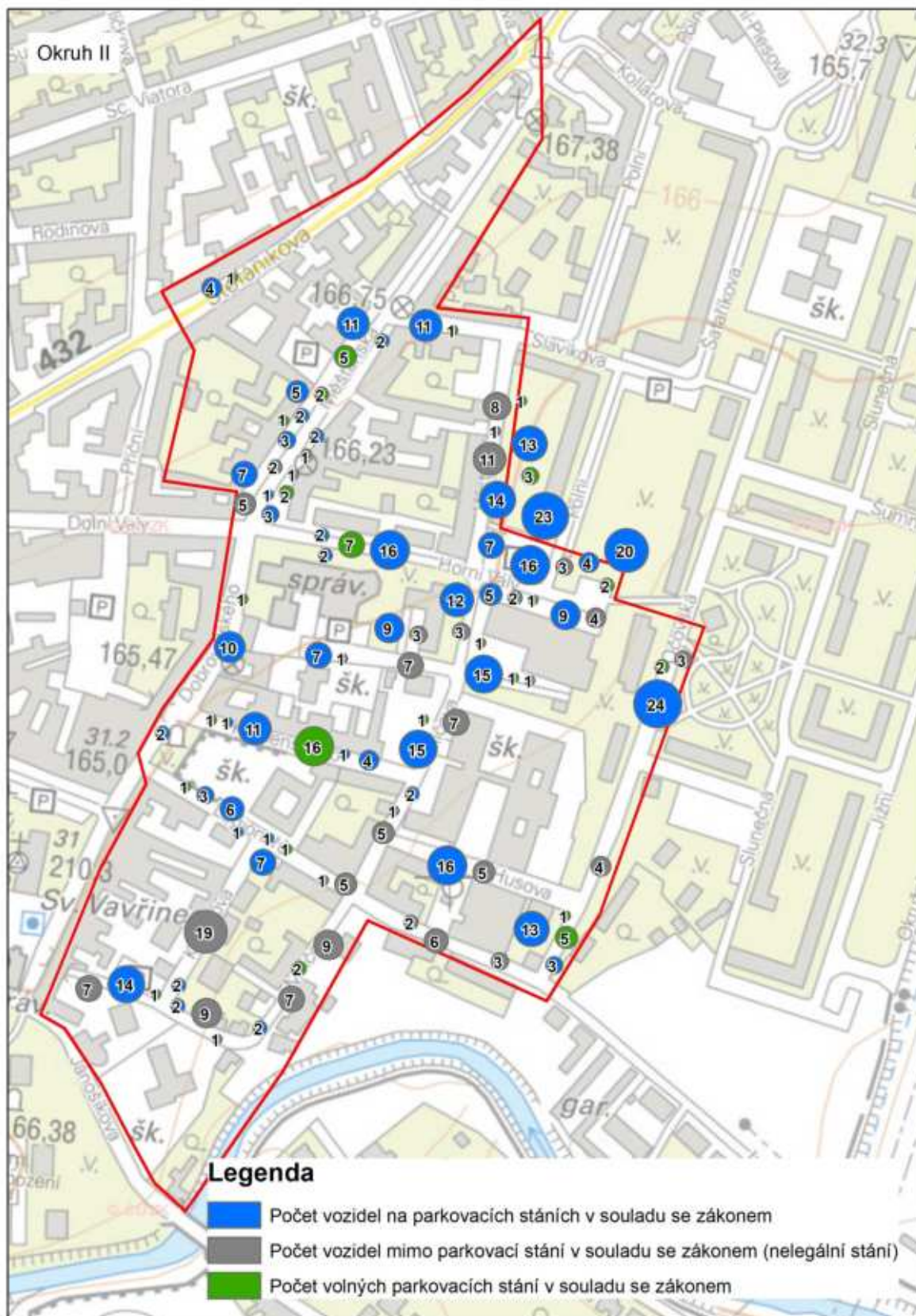
Obrázek 22 Počet stání dle legálnosti a obsazení v dopoledních hodinách běžného pracovního dne.



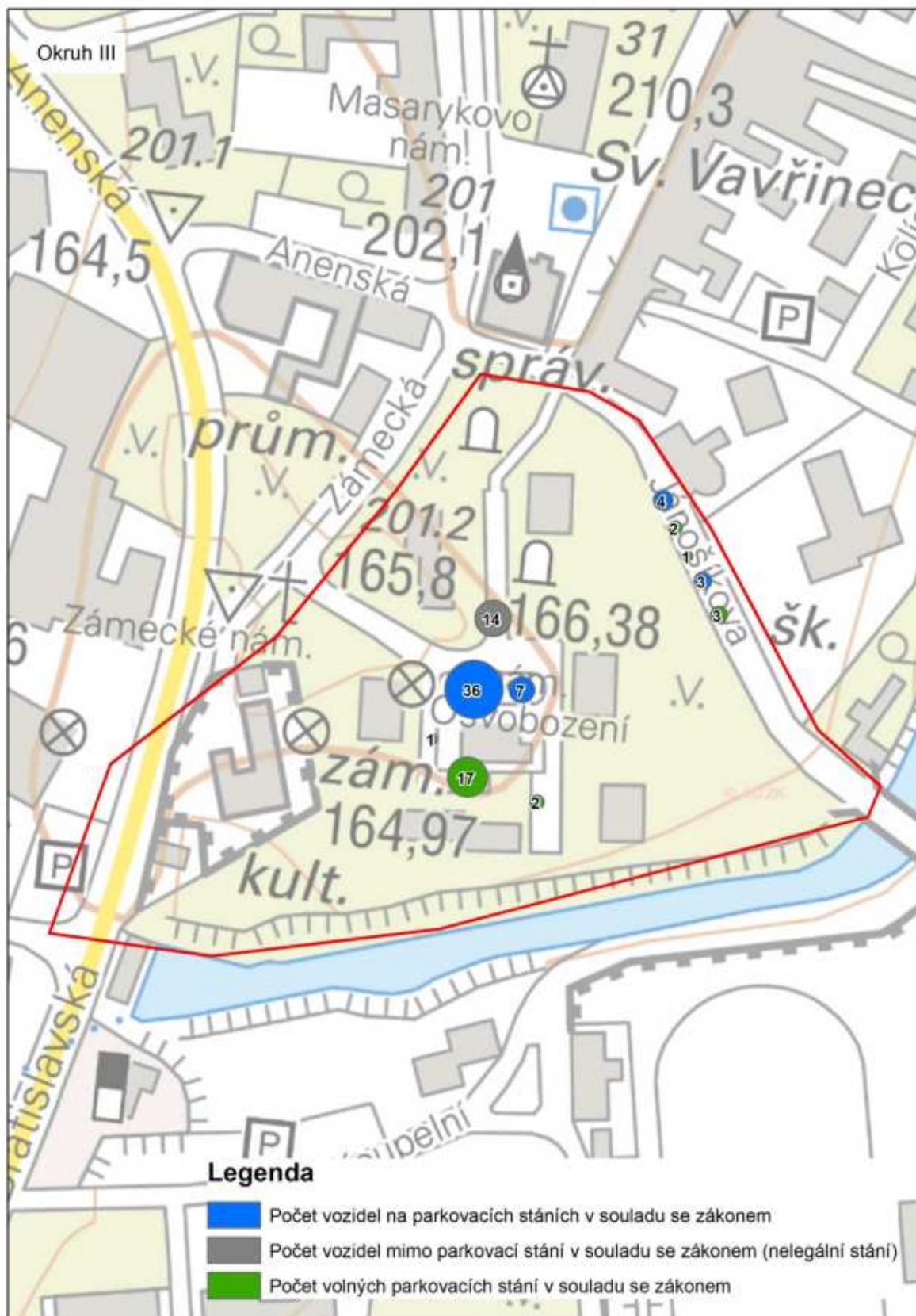


Obrázek 23 Počet stání dle legálnosti a obsazení oblast 1 v dopoledních hodinách běžného pracovního dne.



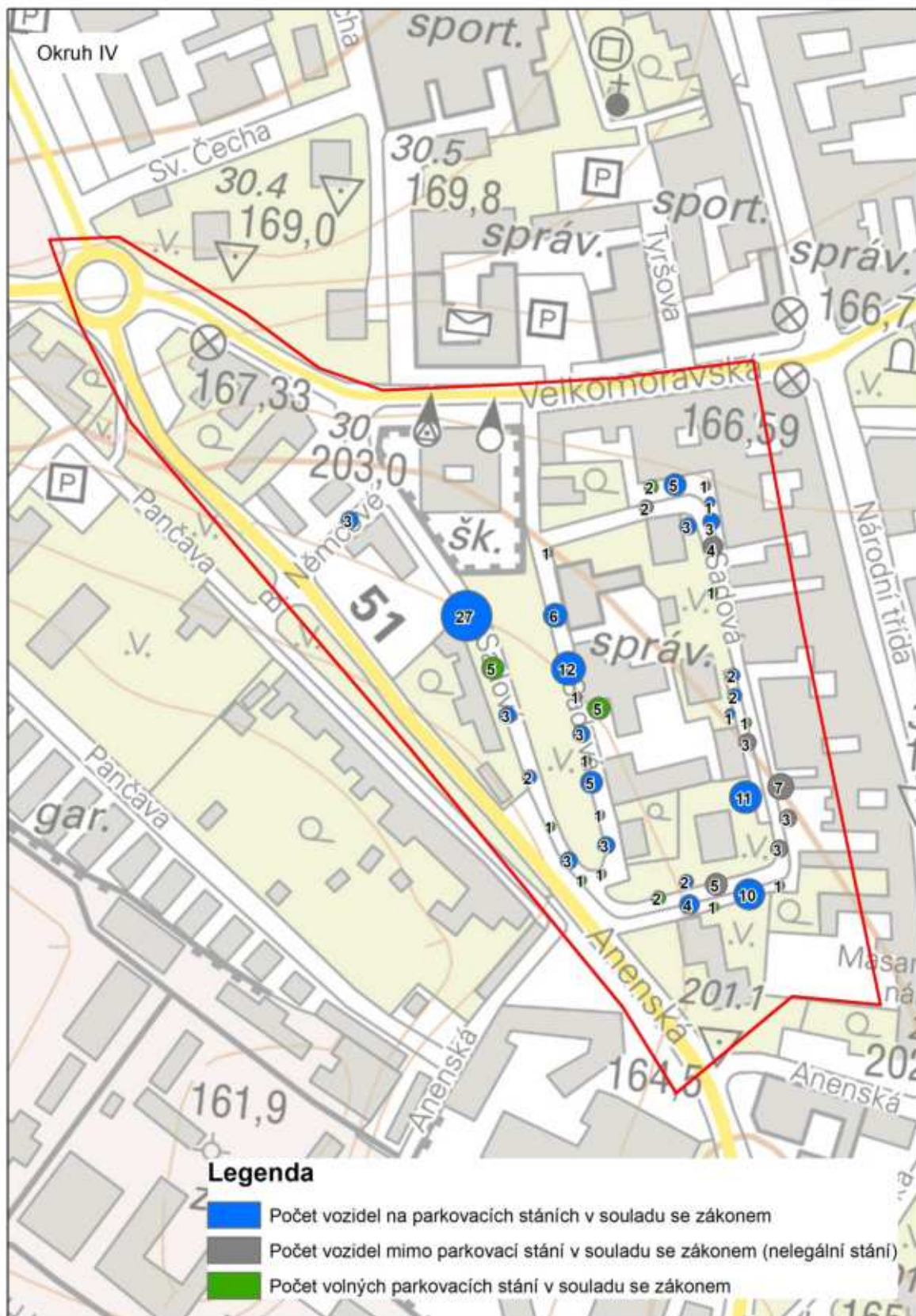


Obrázek 24 Počet stání dle legálnosti a obsazení oblast 2 v dopoledních hodinách běžného pracovního dne.



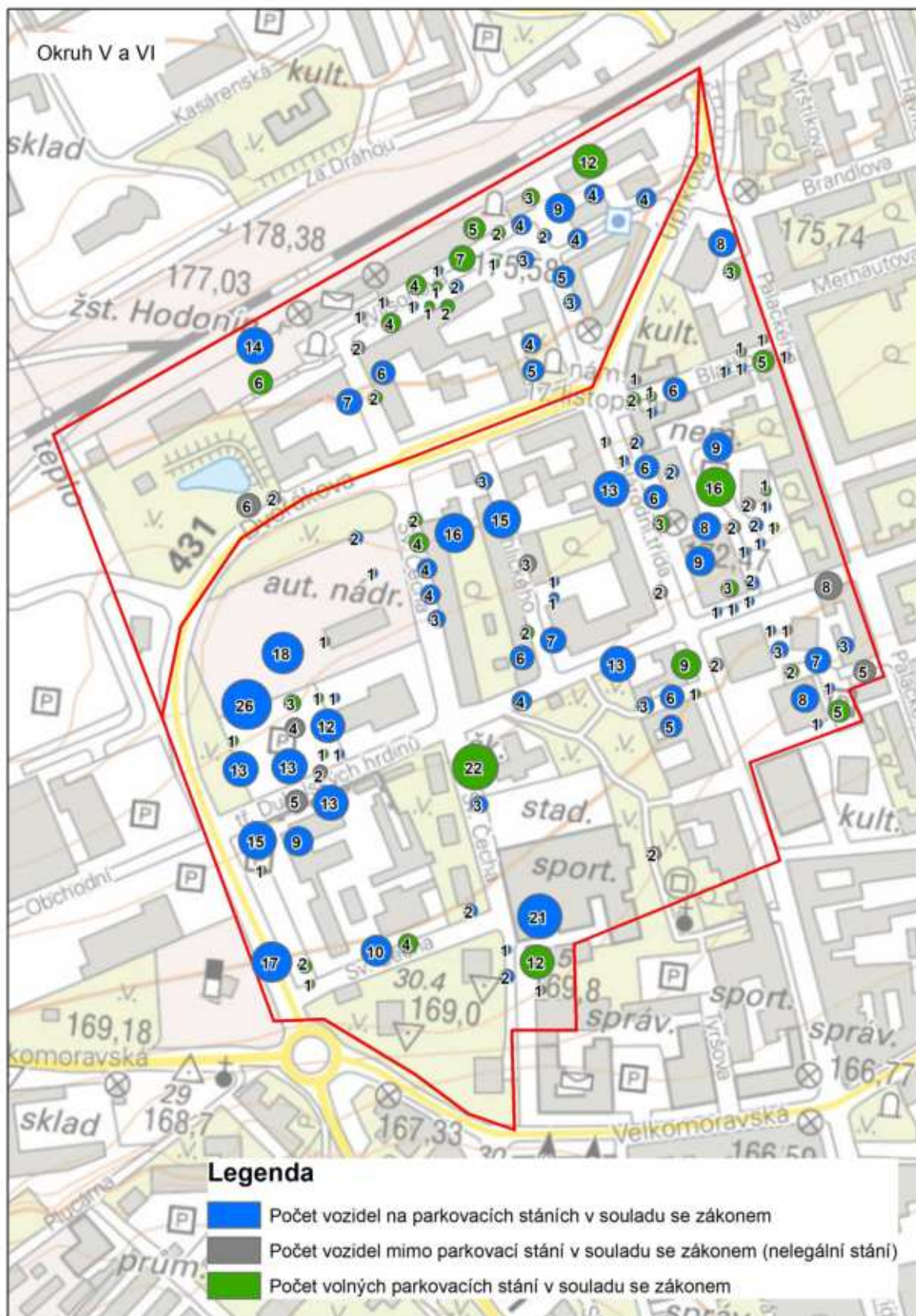
Obrázek 25 Počet stání dle legálnosti a obsazení oblast 3 v dopoledních hodinách běžného pracovního dne.





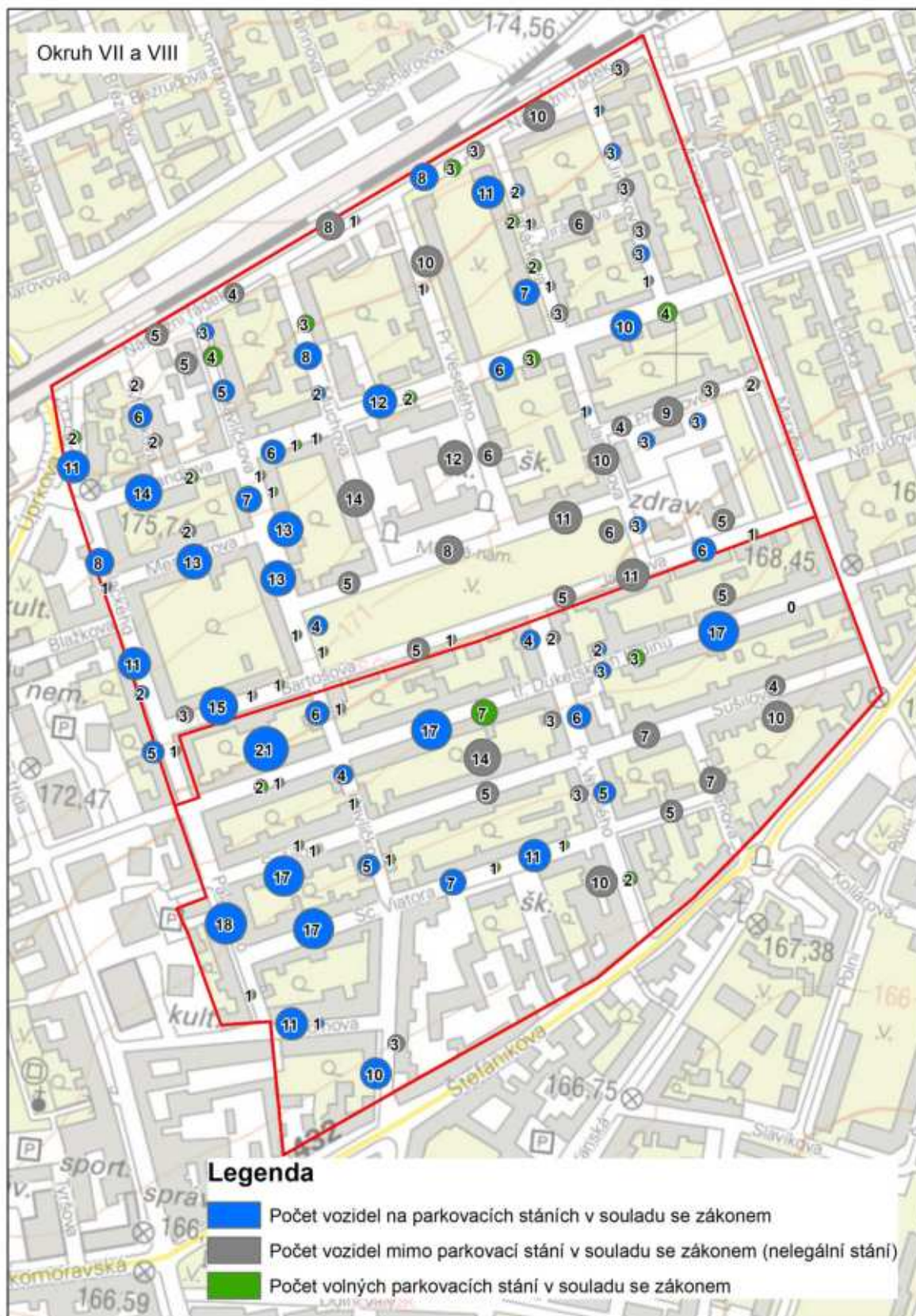
Obrázek 26 Počet stání dle legálnosti a obsazení oblast 4 v dopoledních hodinách běžného pracovního dne.





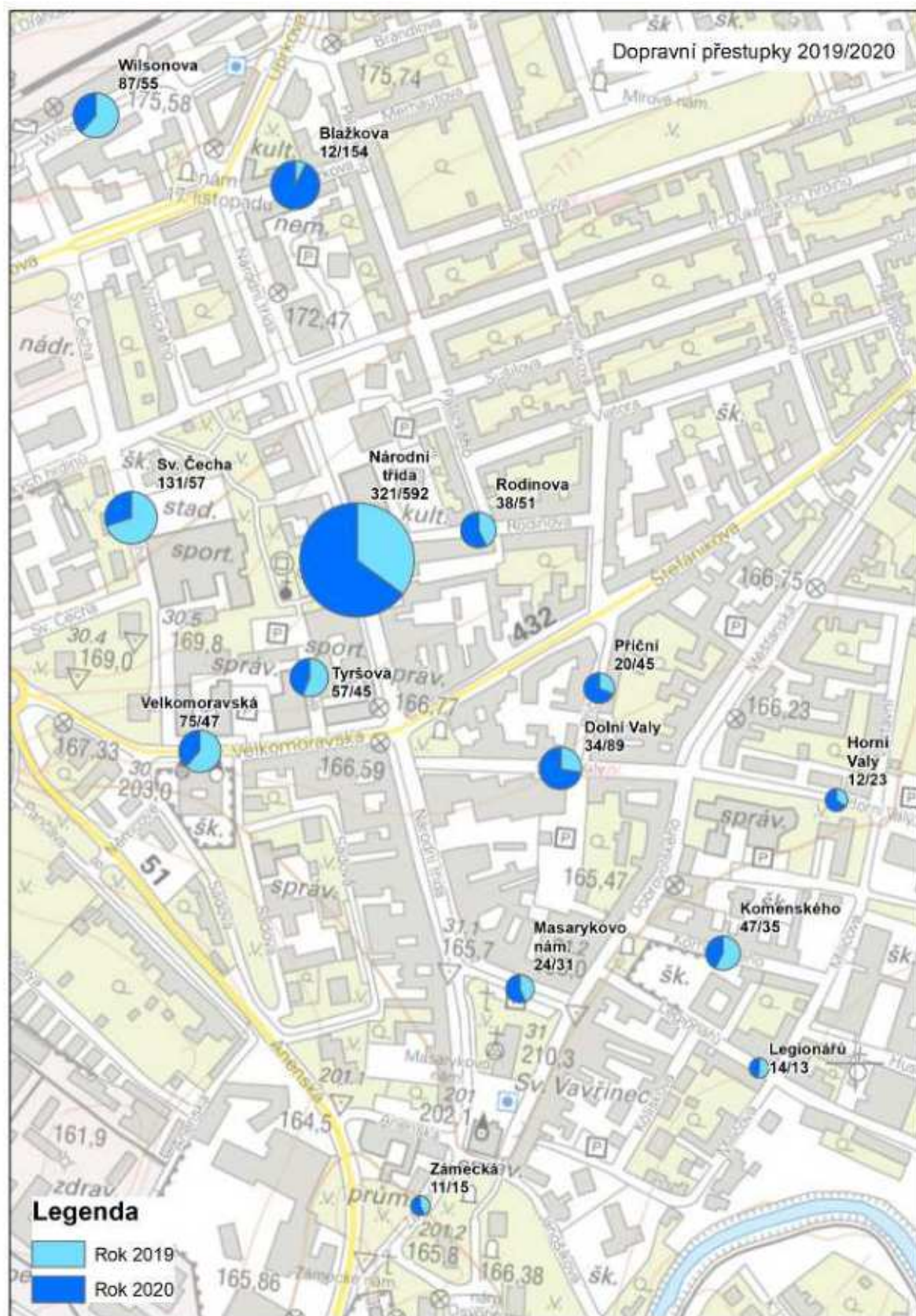
**Obrázek 27 Počet stání dle legálnosti a obsazení oblast 5 a oblast 6 v dopoledních hodinách běžného pracovního dne.**





Obrázek 28 Počet stání dle legálnosti a obsazení oblast 7 a oblast 8 v dopoledních hodinách běžného pracovního dne.





Obrázek 29 Přestupky v dopravě řešené za roky 2019-2020, zdroj MPOL

Na základě podkladů Městské policie Hodonín je zřejmé, že nejvíce přestupků bylo řešeno v centru na Národní třídě. Disproporce mezi jednotlivými ulicemi a lety je dána rozdílným zadáním dohledu. Počet řešených

přestupků v roce 2019 dosáhl hodnoty 883 a v roce 2020 byl počet řešených přestupků 1252. To odpovídá zhruba počtu přestupků, které lze postihnout v centru města během 3 dní za předpokladu dostatečných prostředků, budeme-li předpokládat průměrně cca 500 vozidel nelegálně parkujících v dopoledních hodinách v centru města denně.

## 6.1. Odstavování vozidel v bytové zástavbě města

Odstavování vozidel v bytové zástavbě nesouvisí s využíváním osobních vozidel. Je to podmínka pro dostupnost osobního vozidla jako takového. Alternativou jsou sdílené služby carsharing (autopůjčovna) nebo taxi. Možnost vlastnictví vozidel je jedním z parametrů kvality bydlení.

Vlivem výstavby v době před rokem 1989 byly vystavěny mnohdy vysokopodlažní bytové soubory, které neodpovídají současným potřebám pro vlastnictví osobního vozu. Jedná se o sídliště, které mají v poslední době největší úbytky obyvatel a jejich stupeň automobilizace je pod republikovým průměrem.

Obyvatelé nežijí v uzavřené bublině a mohou se svobodně rozhodnout na základě jejich preferencí a finančních možností, zda bydlet ve městě nebo jeho zázemí. Dlouhodobě můžeme pozorovat v městech střední velikosti obyvatel, který sílí v sídlištní zástavbě, v této zástavbě jsou podmínky pro parkování vozidel zpravidla nejhorší ve městě. Proto je z hlediska plánování udržitelné dopravy prioritní udržení obyvatel ve městě, kde mají krátké dojezdové vzdálenosti a kvalitnější veřejnou a cyklistickou síť než v zázemí města.

Odstavování vozidel je hodnoceno na základě průzkumu v bytové zástavbě a zástavbě rodinných domů, kde se nepředpokládá významné odstavování na soukromých pozemcích nebo garážích, které by zkreslovalo zjištěná data. Sledován je indikátor stupeň automobilizace 302 vozidel/1000 obyvatel, který dosáhl v Hodoníně mírně nadprůměrných hodnot na Moravě a průměru v Čechách. Podíl nelegálně parkujících 26% je hodnocen průměrně z obdobných měst. Podíl volných míst 21% je významný. Je to dáno zahrnutím centra města do hodnocených lokalit. Parkování v centru města je dimenzováno pro denní parkování. Odstavování vozidel je nižší. Lze tedy sledovat významnou disproporci mezi lokalizací nabídky odstavných míst a poptávkou po odstavení vozidel. Celková bilance odstavných míst je i přes velký počet volných stání -435 míst tj. 7,4% nabídky.

**Tabulka 11 Odstavování vozidel v bytové zástavbě a řadové zástavbě rodinných domů**

	Počet
Počet obyvatel města	24512
Počet obyvatel v lokalitách průzkumu	20684
Počet legálně parkujících	4614
Počet nelegálně parkujících	1648
Počet volných stání	1213
Podíl nelegálně parkujících	26%
Podíl volných stání	21%
Nabídka stání	5827
Poptávka stání	6262
Bilance nabídka a poptávky	-435
Stupeň automobilizace ve zvoleném území	302,7
Průzkum postihl	84% populace Hodonína

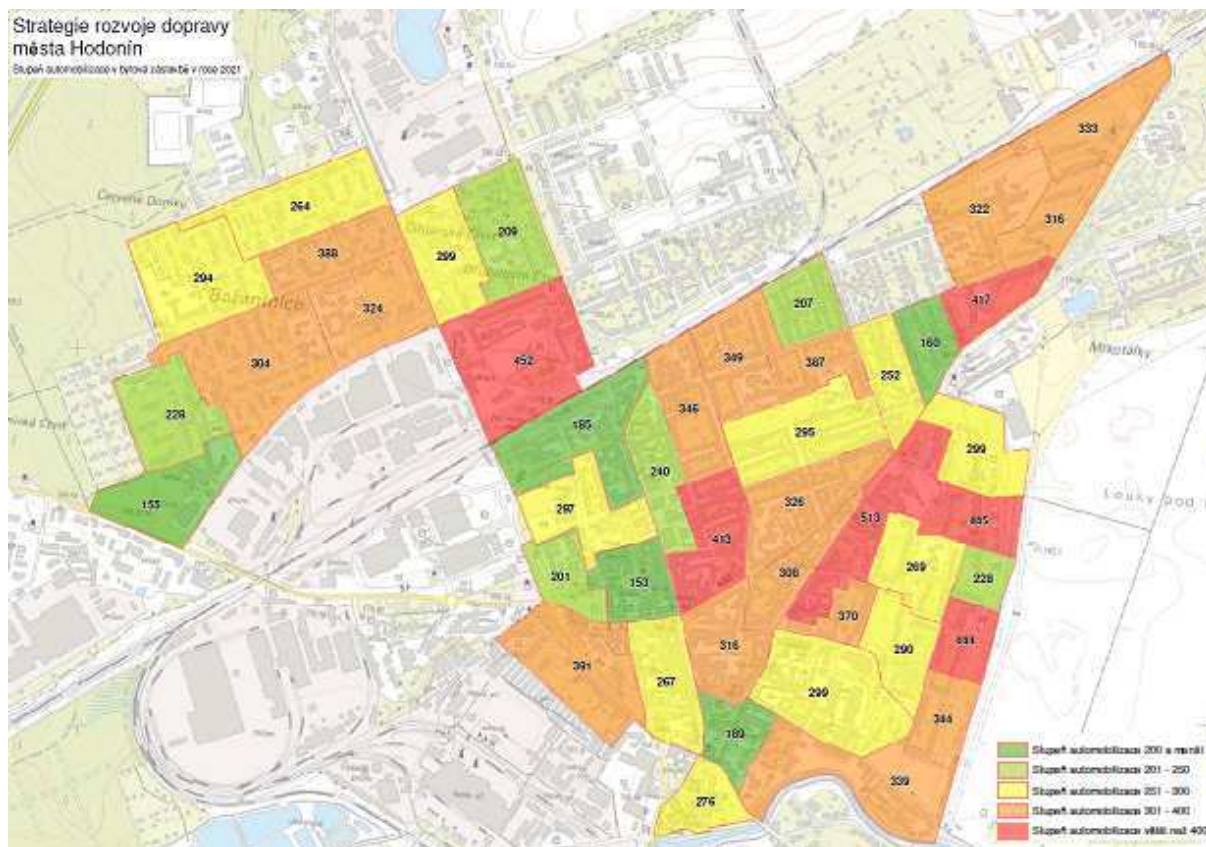
V rámci sledování stupně automobilizace je vidět disproporce P+G, která je zřejmá v rozdílných hodnotách v sousedních zónách. To je dáno metodikou zpracování dat. Zatímco počet obyvatel je dán jejich bydlištěm v zóně, počet vozidel je dán počtem zaparkovaných vozidel. Stupeň automobilizace je vypočítán z podílu vozidel



a bydlicích. Pokud vozidlo je zaparkováno v jiné zóně než bydlení, vzniká disproporce ve výpočtu daný metodikou. Tento postup nám umožňuje sledování P+G např. sídliště Jih.

Současně je možné odhalit lokality vyloučené či jinak postižené např. lokalita nádraží – Velehradská, kde je stupeň automobilizace okolo 200 ve větší ploše, kde se již nepředpokládá systém P+G. Současně lze tvrdit, že v rámci režimu vydávání rezidentních karet není jednoznačné, zda dochází k významné migraci vozidel mimo tuto zónu. Významnější vlivy jsou dány lokalizací parkovacích kapacit.

Denně je v Hodoníně odstaveno více než 1648 vozidel nelegálně, to neumožňuje vyžadování dodržování zákona ze strany Policie ČR. K takovému objemu práce nemá a nikdy nebude mít prostředky.



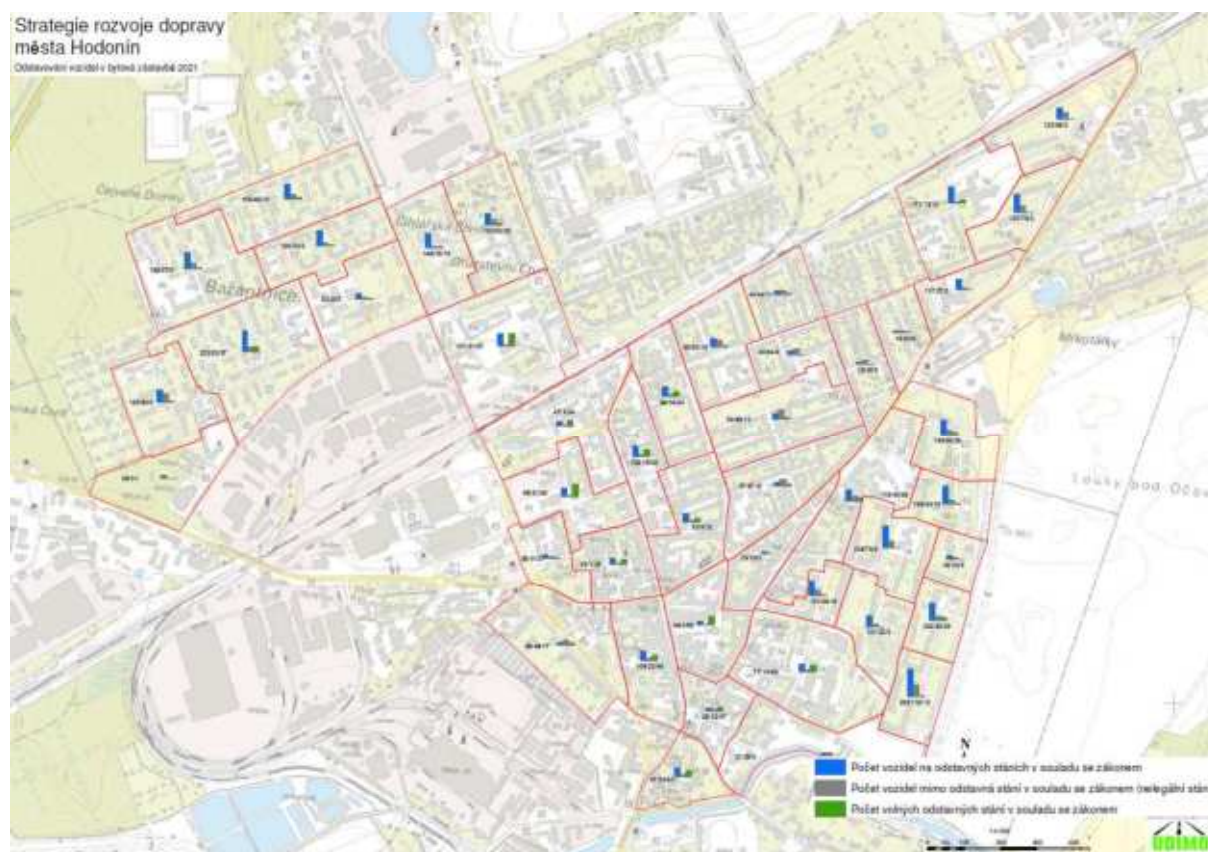
Obrázek 30 Stupeň automobilizace v bytových souborech

### Kvalita dostupnosti území

V rámci hodnocení kvality dostupnosti odstavení vozidla u bydliště využíváme porovnání počtu vozidel zaparkovaných legálně v dopravních zónách, zaparkovaných nelegálně a volných míst v dopravních zónách. Hodnocení dopravní zóny v Hodoníně pokrývají 84% obyvatel. V rozvolněné zástavbě rodinných domů nemá smysl toto hodnocení provádět.

**Tabulka 12 Srovnání nejproblematictějších lokalit odstavení vozidel**

	Poptávka	Legálně	Nelegálně	Volná	Bilance	Podíl nelegálních
Vančurova	775	598	177	36	-141	23%
Jih	1961	1478	483	144	-339	25%
Bažantnice	1195	897	298	95	-203	25%
Janáčkova <sup>2</sup>	688	294	394	66	-328	57%

**Obrázek 31** Hodnocení odstavování vozidel v bytové zástavbě v jednotlivých zónách

## 6.2. Stav infrastruktury a technologických zařízení

Technologická infrastruktura je v počtu 21 parkovacích automatů osazených v roce 2017. Platba parkovného je možná mincemi, kreditní parkovací kartou, sms a od roku 2019 také platební kartou.

Platby kartou jsou v objemu 289 tis. Kč za rok.

Platby za parkovací karty jsou v objemu 429 tis. Kč za rok.

Platby za krátkodobé parkování s realizovanou platbou v parkovacím automatu jsou v objemu 3 690 tis. Kč za rok.

<sup>2</sup> Lokalita nízkopodlažní zástavby s tolerovaným odstavením vozidel „Jihomoravským způsobem“ odstavení vozidla na trávě nebo na chodníku před domem. V lokalitě je časté parkování na obousměrných komunikacích s ponecháním pouze jednoho jízdního pruhu pro oba směry. Toto je možné řešit legalizací vodorovným značením.



Celkem jsou realizovány platby za 4,4 mil. Kč za rok. Náklady na provoz parkovacího systému jsou v objemu 0,575 mil. za rok. Náklady tvoří 13% z tržeb.

### 6.3. Technologie obsluhy P+R; K+R, přestupní terminály

Přestupní terminály lze identifikovat na železniční stanici Hodonín a autobusovém nádraží. Obě nádraží jsou vzdálena 281 m s docházkovým časem 4 minuty. Jedná se o spíše o 2 přestupní místa. Spoje MHD zajišťují vybranými spoji na obě zastávky u příměstské dopravy není v oficiálním jízdním řádu zastávka Hodonín žel. stanice uvedena. Není tedy z informací poskytovaným cestujícím, které spoje na žel. st. zajišťují.

U železniční stanice stojí dle mapy.cz autobusové linky 109, 556, 572, 663, 664, 901, 902, 903, 904, 910, 911, 912, 913. Dle IDSJMK a IDOS na zastávce žel. st. nestojí žádné spoje příměstské dopravy.

Na autobusovém nádraží stojí autobusové linky 000138, 726109, 726663, 726911, 726913, 727556, 727663, 727911, 727913, 728109, 728556, 728663, 728664, 728911, 728912, 728913, 729109, 729556, 729572, 729663, 729664, 729911, 729912, 729913, 755901, 755904.

Parkovací stání P+R nejsou na přestupních terminálech zřízena. Jsou dostupná zejména zpoplatněná nebo volná stání.

Na železniční stanici je dostupných 71 míst z toho jsou 4 ZTP, 4 zásobování, 4 taxi, 27 volných a 31 placených. Placené stání supluje K+R. volná stání jsou pro dlouhodobé stání vč. funkce P+R. Parkování vozidla je zajištěno také plochami za nádražím.

Na autobusovém nádraží lze identifikovat placené stání s rezidenty smíšené zóny ulice Sv. Čecha a volné stání na parkovišti Dukelských hrdinů u finančního úřadu, kde je k dispozici 108 volných míst a 4 místa ZTP. V docházkové vzdálenosti jsou také velkoobjemová parkoviště obchodních domů.

### 6.4. Závady a problémové oblasti

Dramatický nárůst počtu vozidel odstavených v okolí centra města (21%). Podíl nelegálně odstavených vozidel ve městě je 26%. Největší problémy jsou v lokalitě sídliště Jih v nárazníkové zóně centra města.

Záporná bilance odstavných stání. Parkování na trávníku je standardem.

Neschopnost udržet a vymáhat dodržování zákona.

Neexistence systému P+R u autobusového nádraží.

Nízká kvalita života obyvatel (vč. možnosti zaparkovat vozidlo) v sídlištích vysokopodlažní zástavby vede ke snížení počtu obyvatel. Stupeň automobilizace v sídlištích je podprůměrný.

## 6.5. SWOT parkovací politiky

SWOT analýza identifikuje silné a slabé stránky, příležitosti a hrozby. Zatímco silné stránky a slabé stránky jsou ovlivnitelné městem, příležitosti a hrozby jsou vesměs externími faktory, kde má město omezenou schopnost dění ovlivnit.

**Tabulka 13 SWOT analýza parkovací politiky města Hodonín**

Silné stránky	Slabé stránky
Průměrný stupeň automobilizace 302 vozidel na 1000 obyvatel	Průměrný podíl nelegálně odstavených vozidel je 26%
Existence regulace organizace parkování v centru	Problém překryvu odstavení sídliště Jih a nárazníkové zóny centra města (u kulturního domu)
Nové technologie platby parkovného kartou	Neexistence systému P+R u autobusové nádraží
Náklady parkovacího systému jsou na 13% příjmů	Bilance pro odstavení vozidla -437 vozidel
Dostatek parkovacích stání v centru města	Úbytek počtu obyvatel v bytové zástavbě Jih a Bažantnice
Využívání systému P+G u odstavení vozidla	Neschopnost udržet a vymáhat dodržování zákona
P+R za nádražím	Parkování na trávě je standardem
Příležitosti	Hrozby
Možnost řešení lokality Janáčkova organizací dopravy	Pohodlí jako určující faktor volby dopravního prostředku
Možnost zahrnutí obyvatel do výstavby parkovacích ploch	Vysoký podíl domácností plánujících nákup vozidla
Město příjemné pro život	Zvyšující se poptávka po parkování (2% ročně)
Využívání parkovišť u obchodních domů pro jiné účely	Nedostatečné financování
	Nízká ochota obyvatel změnit druh dopravy
	Omezená schopnost dojezdu složek IZS

## 7. Veřejná osobní doprava (včetně železnice)

### 7.1. Stav infrastruktury (trasy, zastávky, terminály)

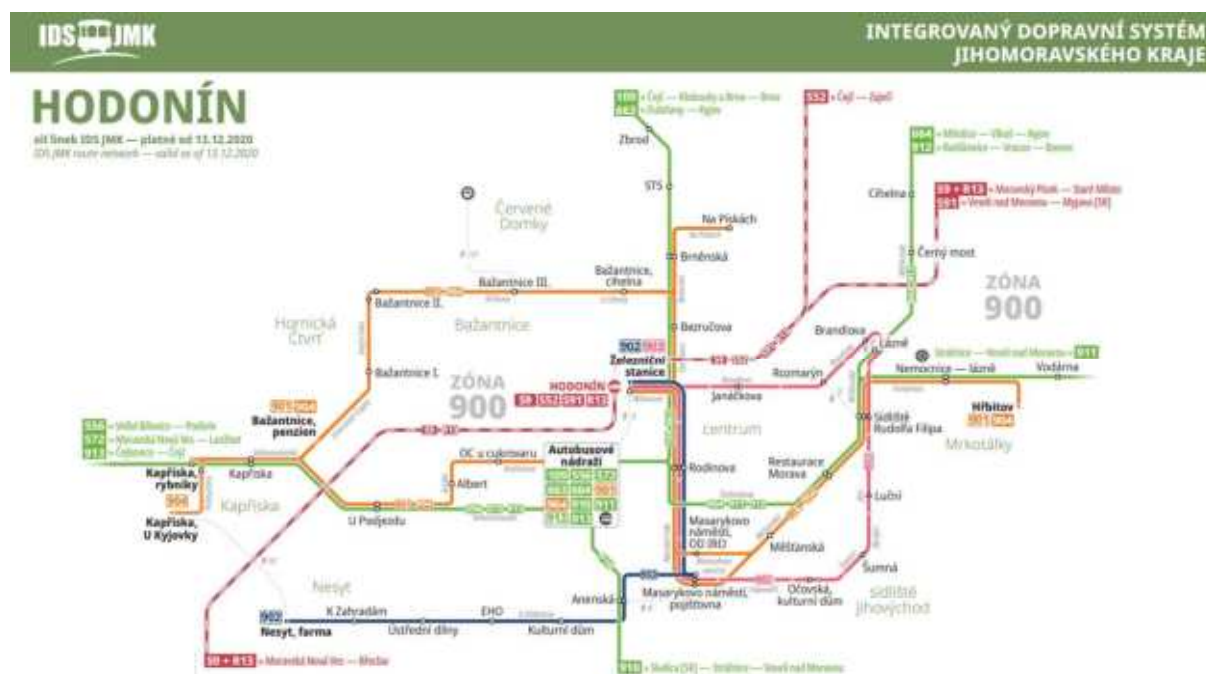
MHD v Hodoníně je součástí Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje (IDS JMK), konkrétně jeho zóny 900. Zaintegrovány jsou veškeré dostupné druhy veřejné dopravy (MHD, příměstská autobusová i železniční doprava). V Hodoníně je vzhledem k poloze železničních tratí páteří městské dopravy síť MHD doplněná regionálními autobusy.

V provozu jsou celkem 4 městské linky a dalších 24 linek regionálních a meziregionálních. Trati dostupné ze železniční stanice Hodonín jsou 255 Hodonín - Zaječí, 330 Přerov - Hodonín a 343 Hodonín - Vrbovce.

**Tabulka 14 Linky příměstské autobusové dopravy**

Číslo	Linka	Trasa	Počet spojů prac. den	Počet spojů víkend	Dopravce
1	000138	Hodonín - Holíč - Skalica - Strážnice - Veselí nad Moravou	7	2	VYDOS BUS a.s.
2	726109	Brno - Telnice - Klobouky u Brna - Čejč - Mutěnice - Hodonín	1	0	ČSAD Hodonín a.s.
3	726663	Hodonín - Dubňany - Kyjov	4	1	ČSAD Kyjov Bus a.s.
4	726911	Hodonín - Rohatec - Strážnice - Veselí nad Moravou	1	0	BORS BUS s.r.o.
5	726913	Hodonín - Čejkovice - Čejč	1	1	VYDOS BUS a.s.
6	727556	Hodonín - Prušánky - Velké Bílovice - Podivín	6	4	ČSAD Hodonín a.s.
7	727663	Hodonín - Dubňany - Kyjov	3	0	VYDOS BUS a.s.
8	727911	Hodonín - Rohatec - Strážnice - Veselí nad Moravou	3	1	ČSAD Hodonín a.s.
9	727913	Hodonín - Čejkovice - Čejč	1	0	ČSAD Kyjov Bus a.s.
10	728109	Brno - Telnice - Klobouky u Brna - Čejč - Mutěnice - Hodonín	9	1	ČSAD Kyjov Bus a.s.
11	728556	Hodonín - Prušánky - Velké Bílovice - Podivín	3	0	VYDOS BUS a.s.
12	728663	Hodonín - Dubňany - Kyjov	18	1	BORS BUS s.r.o.
13	728664	Hodonín - Ratíškovice - Milotice - Kyjov	0	1	ČSAD Hodonín a.s.
14	728911	Hodonín - Rohatec - Strážnice - Veselí nad Moravou	2	0	ČSAD Kyjov Bus a.s.
15	728912	Hodonín - Ratíškovice - Vracov - Bzenec	1	0	ČSAD Hodonín a.s.
16	728913	Hodonín - Čejkovice - Čejč	7	7	ČSAD Hodonín a.s.
17	729109	Brno - Telnice - Klobouky u Brna - Čejč - Mutěnice - Hodonín	22	9	BORS BUS s.r.o.

18	729556	Hodonín - Prušánky - Velké Bílovice - Podivín	10	4	BORS BUS s.r.o.
19	729572	Břeclav - Lanžhot - Tvrdonice - Moravská Nová Ves - Hodonín	24	7	BORS BUS s.r.o.
20	729663	Hodonín - Dubňany - Kyjov	24	12	ČSAD Hodonín a.s.
21	729664	Hodonín - Ratiškovice - Milotice - Kyjov	26	8	ČSAD Kyjov Bus a.s.
22	729911	Hodonín - Rohatec - Strážnice - Veselí nad Moravou	22	4	VYDOS BUS a.s.
23	729912	Hodonín - Ratiškovice - Vracov - Bzenec	8	0	ČSAD Kyjov Bus a.s.
24	729913	Hodonín - Čejkovice - Čejč	14	1	BORS BUS s.r.o.



Obrázek 32 Linkové vedení MHD Hodonín, r. 2020

**Tabulka 15 Linky Městské hromadné dopravy Hodonín dopravce ČSAD Hodonín a.s.**

Linka	Trasa	Dopravce	Počet spojů prac. den	Počet spojů víkend
755901	autobusové nádraží-obch.centrum u cukrovaru-Bažantnice-žel.st.-hřbitov	ČSAD Hodonín a.s.	39	0
755902	Bažantnice,penzion-žel.st.-EHO-Nesyt,farma	ČSAD Hodonín a.s.	6	0
755903	Bažantnice,penzion- žel.st.- Rybáře- Očovská-Janáčkova- žel.st.	ČSAD Hodonín a.s.	6	0
755904	Kapřiska,U Kyjovky-Bažantnice-Na Pískách-hřbitov	ČSAD Hodonín a.s.	2	20

Ve městě je 42 zastávek, železniční stanice a autobusové nádraží.

## 7.2. Technologická zařízení

Informační panely jsou osazeny na autobusovém nádraží a na železniční stanici Hodonín. Autobusy jsou vybaveny palubním systémem s odesíláním dat s GPS současnými. Preference BUS na SSZ není zřízena.

Na autobusovém nádraží je ukončena rekonstrukce toalet. Od 1.5.2021 budou otevřeny a bezbariérové. V tomto roce je naplánována obměna vstupních dveří, podlah a mobiliáře. Je naplánována výměna střešních krytých stání, veřejného osvětlení a chodníků v roce 2021. Obměna zbylých chodníků na rok 2022. Vozový park MHD je obměněn, autobusy jsou klimatizované. Standardy jsou dány KORDISem. Palivo vozidel MHD je 100 diesel. Pro provoz CNG chybí čerpací stanice. Vzhledem k chybějícím dotacím nebylo uvažováno o elektrobusech. Obměna vozového parku proběhne s koncem smlouvy o zajištění veřejné služby cca k r. 2027.

## 7.3. Další formy technologie obsluhy území (P+R, a další)

Přestupní terminály lze identifikovat na železniční stanici Hodonín a autobusovém nádraží. Obě nádraží jsou vzdálena 281 m s docházkovým časem 4 minuty. Jedná se o spíše o 2 přestupní místa. Spoje MHD zajišťují vybranými spoji na obě zastávky u příměstské dopravy není v oficiálním jízdním řádu zastávka Hodonín žel. stanice uvedena. Není tedy z informací poskytovaných cestujícím, které spoje na žel. st. zajišťují.

U železniční stanice stojí pouze linky MHD 901, 902, 903 a 904.

Parkovací stání P+R nejsou na přestupních terminálech zřízena. Jsou dostupná zejména zpoplatněná nebo volná stání.

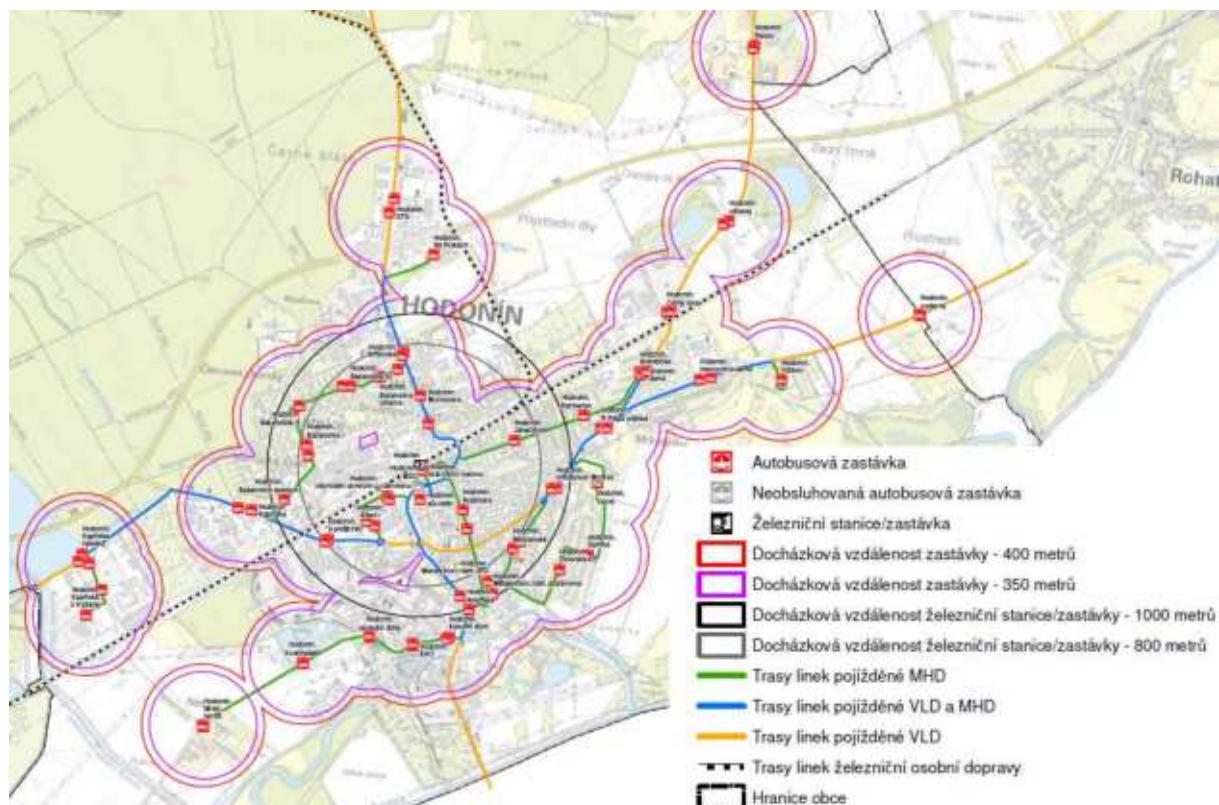
Na železniční stanici je dostupných 71 míst z toho jsou 4 ZTP, 4 zásobování, 4 taxi, 27 volných a 31 placených. Placené stání supluje K+R. volná stání jsou pro dlouhodobé stání vč. funkce P+R. Parkování vozidla je zajištěno také plochami za nádražím.

Na autobusovém nádraží lze identifikovat placené stání s rezidenty smíšené zóny ulice Sv. Čecha a volné stání na parkovišti Dukelských hrdinů u finančního úřadu, kde je k dispozici 108 volných míst a 4 místa ZTP. V docházkové vzdálenosti jsou také velkoobjemová parkoviště obchodních domů.

## 7.4. Dosažitelnost zastávek, kvalita pěších přístupů

Dosažitelnost zastávek je pro území města dostatečná. Izochrony dostupnosti pokrývají celé město mimo lokalitu rodinných domů ulice Nábřeží. Hůře jsou dostupné také lokality rodinných domů ulic Rozmarýnová a Heřmánková a lokalita bytových domů ulice Kaskády. Lokalita STS je obsluhována pouze autobusy příměstské dopravy. Z významných cílů ve městě je špatně obsluhována veřejnou dopravou lokalita ZOO Hodonín.



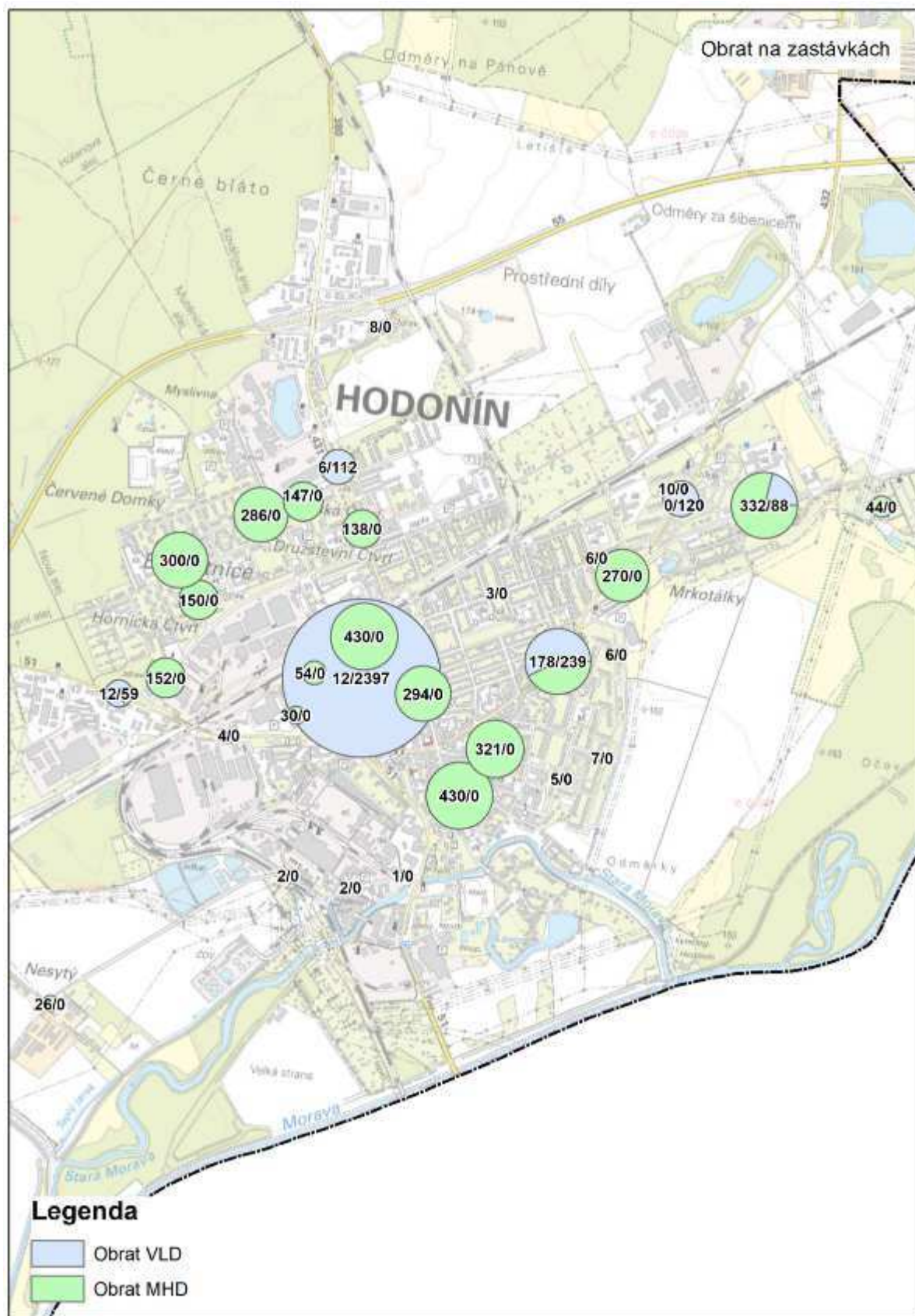


Obrázek 33 Dostupnost zastávek, izochrony dostupnosti

## 7.5. Převážní vztahy a zatížení sítě, přestupní vazby

Převážní vztahy a zatížení sítě MHD je provedeno po linkách.

Z analýzy obrátu na zastávkách je zřejmá silná vazba na příměstskou dopravu regionu, zejména pak význam autobusového nádraží. V rámci průzkumu PAD nebyly sčítány zastávky STS, U Podjezdu, Kapříška Rybníky, U Cihelny, Černý Most, Vodárna a Zbrod.



Obrázek 34 Obrat na zastávkách MHD a PAD za pracovní den

## Linka 901

U linky 901 lze identifikovat významné zatížení ve špičkách, překračující 40 cestujících ve spoji. Linka je navíc oboustranně zatížená. Vztahy fungují zejména ve vazbách R. Filipa - centrum, Bažantnice - centrum a Bažantnice - R. Filipa. Nástupy na zastávce Na Pískách jsou v jednotkách za den. Největší zatížení linky je mezi zastávkami žel. stanice - Masarykovo nám.

Tabulka 16 Přepravní vztahy linky 901

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
1	Aut. Nádraží	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2	U Cukrovaru	0	1	0	1	2	2	7	1	0	0	0	1	0	0	2	0	1	0	0	0	0
3	Albert	0	0	0	0	0	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
4	U Podjezdu	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	B. penzion	1	6	5	0	0	0	3	0	0	0	0	0	19	9	12	10	2	4	10	2	0
6	Bažantnice I	3	0	3	0	0	0	1	6	0	0	0	0	21	5	16	4	4	6	4	0	0
7	Bažantnice II	0	7	6	0	1	0	3	2	0	0	0	1	27	14	22	11	18	13	8	0	0
8	Bažantnice III	1	5	3	0	1	1	0	0	1	0	1	24	20	15	22	6	11	5	3	0	0
9	B. cihelna	0	7	0	0	3	4	7	0	0	0	0	10	10	13	5	1	2	3	0	0	0
10	Brněnská	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
11	Na Pískách	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0
12	Brněnská	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	Bezručova	0	1	0	1	1	0	0	0	1	0	0	0	2	4	10	4	2	1	11	1	0
14	Žel. stanice	0	2	0	0	11	12	13	26	8	0	0	0	7	2	7	8	8	13	23	5	0
15	Rodinova	0	0	0	0	10	13	12	9	5	0	0	0	11	2	3	6	6	21	18	4	0
16	nám. IRO/poj.	0	0	2	0	6	9	22	24	13	1	0	0	24	28	11	6	6	27	17	3	0
17	Měšťanská	0	0	0	0	9	2	22	17	9	0	1	0	15	14	7	2	2	11	29	3	0
18	Rest.Morava	0	0	0	0	1	2	15	11	2	0	1	1	6	4	6	13	6	1	10	2	0
19	R. Filipa	0	1	1	0	6	1	7	4	4	0	0	0	4	15	13	15	41	5	2	3	0
20	N. lázně	0	0	1	0	5	5	11	11	8	0	0	1	12	13	23	32	27	9	4	0	0
21	Hřbitov	0	0	0	0	1	0	0	2	0	0	0	0	2	1	2	4	1	0	1	0	0

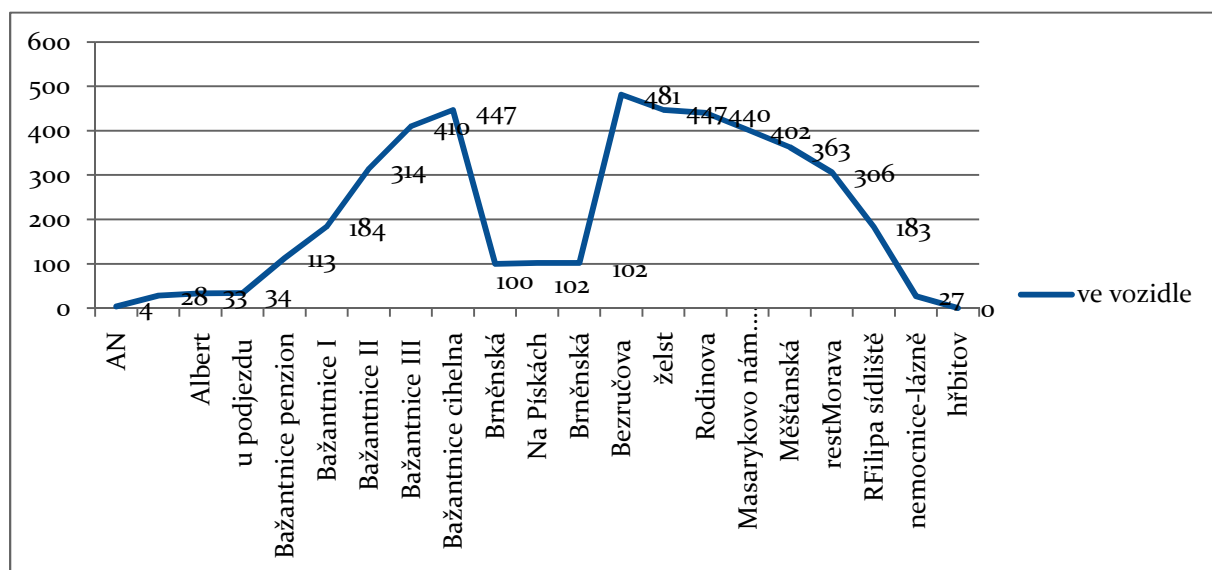
## 7.6. Produktivita, využití nabídky, kapacitní rezervy

### Linka 901

Linka 901 je páteřní linkou MHD obsluhující sídliště Bažantnice, Jižní město a sídliště R. Filipa. Tyto sídliště spojuje přes centrum města. Největšího zatížení dosahuje v centru města, kde se dopravní proudy překrývají. Vybrané spoje zajišťují na AN a na zastávku Na Pískách, kde je menší poptávka. Ve špičku je zatížení vybraných spojů nad 40 cestujících. Při zátěži nad 46 cestujících lze již hovořit o nízké kvalitě přepravy. Takto zatížen je školní spoj v 7.20 z Bažantnice.

Zatížení linky 901 v úseku Brněnská - Bezručova je ovlivněno zajištěním pouze vybraných spojů.

Vytížení linek bylo provedeno průzkumem v říjnu 2020 a lednu 2021. Lednové hodnoty jsou označeny červeně., Vlivem pandemie COVID jsou na 70 - 78% běžného dne.



Obrázek 35 Zatížení linky 901 AN - hřbitov)

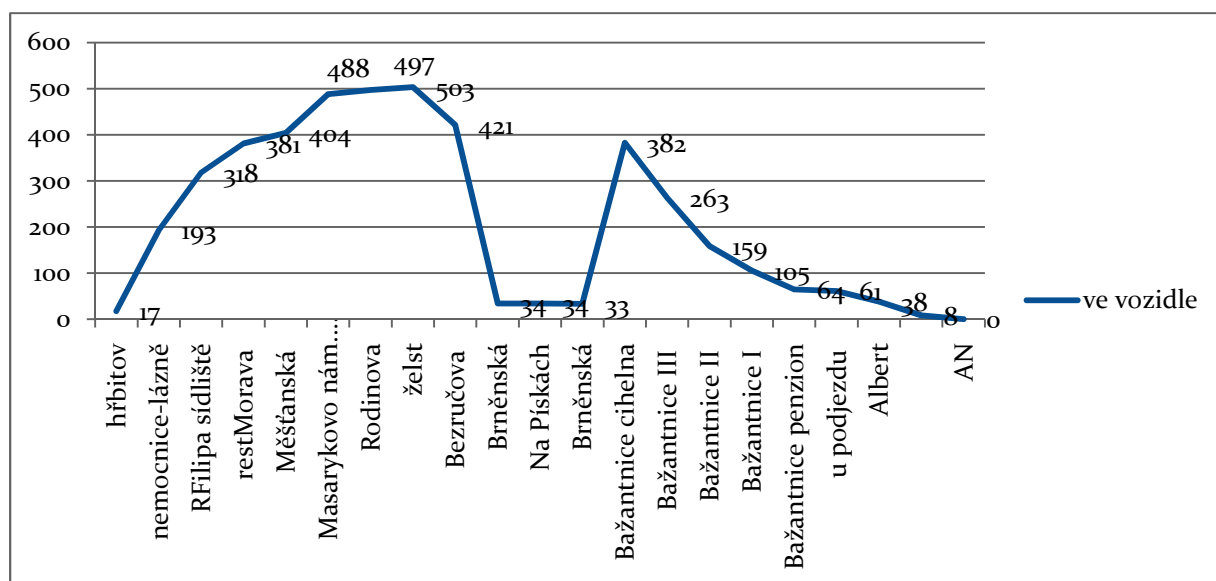
Tabulka 17 Vytížení linky 901 AN - hřbitov (dopoledne, pracovní den)

	17	19	21	23	25	27	29	31	33
	720	740	800	830	853	930	1000	1023	1100
<b>AN</b>					0			2	
<b>obchodcentrum u cukrovaru</b>					4			14	
<b>Albert</b>					4			14	
<b>u podjezdu</b>					4			14	
<b>Bažantnice penzion</b>	8	3	3	3	8	4	5	19	2
<b>Bažantnice I</b>	14	4	9	9	12	8	7	16	7
<b>Bažantnice II</b>	20	11	12	15	19	13	18	14	10
<b>Bažantnice III</b>	32	12	19	21	20	24	18	12	14
<b>Bažantnice cihelna</b>	38	10	20	24	22	27	23	13	15
<b>Brněnská</b>			20			27			
<b>Na Pískách</b>			20			27			
<b>Brněnská</b>			20			27			
<b>Bezručova</b>	41	9	22	24	29	32	24	14	15
<b>želst</b>	42	9	25	22	35	29	23	10	16
<b>Rodinova</b>	52	9	26	22	36	20	19	15	11
<b>Masarykovo nám. (IRO/poj.)</b>	47	11	21	18	27	19	18	16	9
<b>Měšťanská</b>	47	7	17	14	26	14	16	13	12
<b>restMorava</b>	46	7	15	10	27	13	13	11	12
<b>RFilipa sídliště</b>	17	7	10	8	22	10	7	5	7
<b>nemocnice-lázně</b>	1	1	1	2	0	2	0	2	2
<b>hřbitov</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Tabulka 18 Vytížení linky 901 AN - hřbitov (odpoledne, pracovní den)

	47	49	51	53	55	57	59	61	63
	1340	1400	1413	1440	1500	1523	1600	1630	1700
AN			2			0			
obchodcentrum u cukrovaru			8			1			
Albert			9			3			
u podjezdu			10			3			
Bažantnice penzion	0	3	11	5	6	5	6	2	1
Bažantnice I	0	9	11	7	11	9	11	2	3
Bažantnice II	6	27	15	9	19	12	18	2	6
Bažantnice III	13	40	18	11	24	11	20	7	13
Bažantnice cihelna	15	39	16	13	28	16	19	7	13
Brněnská				14		16		7	
Na Pískách				14		18		7	
Brněnská				14		18		7	
Bezručova	16	39	16	13	29	18	21	8	13
želst	21	26	12	13	23	13	16	11	11
Rodanova	21	31	13	11	18	12	15	10	13
Masarykovo nám. (IRO/poj.)	25	20	13	13	14	9	12	14	11
Měšťanská	20	19	12	13	11	7	11	9	18
restMorava	19	12	9	12	8	5	10	7	17
RFilipa sídliště	15	8	4	1	2	2	7	4	10
nemocnice-lázně	12	1	1	0	0	0	1	1	0
hřbitov	0	0	0	0	0	0	0	0	0





Obrázek 36 Zatížení linky 901 hřbitov - AN za pracovní den

Tabulka 19 Vytížení linky 901 hřbitov - AN (dopoledne, pracovní den)

	14	16	18	20	22	24	26	28	30
	720	800	820	830	900	930	1000	1030	1100
<b>hřbitov</b>	1	2	3	0	0	2	0	1	1
<b>nemocnice-lázně</b>	12	12	6	3	19	15	7	10	9
<b>RFilipa sídliště</b>	23	23	8	6	28	21	12	13	11
<b>restMorava</b>	25	26	9	7	32	24	13	14	17
<b>Měšťanská</b>	16	18	9	9	29	27	14	15	15
<b>Masarykovo nám. (IRO/poj.)</b>	16	18	11	10	33	24	24	24	19
<b>Rodinova</b>	15	21	9	11	21	29	24	28	19
<b>želst</b>	17	24	7	13	17	30	17	29	19
<b>Bezručova</b>	16	22	7	13	17	29	14	21	18
<b>Brněnská</b>									
<b>Na Pískách</b>									
<b>Brněnská</b>									
<b>Bažantnice cihelna</b>	22	20	6	13	12	25	11	22	20
<b>Bažantnice III</b>	11	20	5	12	13	14	9	15	14
<b>Bažantnice II</b>	3	21	3	12	11	9	5	7	8
<b>Bažantnice I</b>	2	21	0	9	10	5	3	2	5
<b>Bažantnice penzion</b>	0	11	0	11	9	0	0	0	10
<b>u podjezdu</b>		11		11	8				10
<b>Albert</b>		9		4	5				7
<b>Obchod. centrum u cukrovaru</b>		2		1	0				0
<b>AN</b>		0		0	0				0

Tabulka 20 Vytížení linky 901 hřbitov - AN (odpoledne, pracovní den)

SPOJ	40	42	44	46	48	50	52	54	56	58
ČAS	1300	1330	1400	1420	1440	1500	1530	1600	1630	1700
<b>hřbitov</b>	0	2	0	0	0	0	1	0	1	0
<b>nemocnice-lázně</b>	3	15	5	13	8	0	4	18	1	5
<b>RFilipa sídliště</b>	14	20	11	19	17	1	16	20	2	8
<b>restMorava</b>	16	28	13	20	16	2	22	18	8	12
<b>Měšťanská</b>	18	33	12	18	11	4	22	20	9	25
<b>Masarykovo nám. (IRO/poj.)</b>	20	40	14	22	15	6	25	20	15	27
<b>Rodinova</b>	15	40	16	26	11	8	23	25	17	30
<b>želst</b>	13	41	19	26	16	10	26	25	16	33
<b>Bezručova</b>	11	30	16	17	15	10	25	20	10	28
<b>Brněnská</b>						9				
<b>Na Pískách</b>						11				
<b>Brněnská</b>						11				
<b>Bažantnice cihelna</b>	10	24	13	11	16	11	23	17	8	26
<b>Bažantnice III</b>	10	16	6	6	12	9	15	9	7	14
<b>Bažantnice II</b>	6	3	4	4	14	8	7	5	4	4
<b>Bažantnice I</b>	3	0	1	1	15	5	3	3	1	2
<b>Bažantnice penzion</b>	0	0	0	0	15	5	0	0	0	0
<b>U Podjezdu</b>					15	5				
<b>Albert</b>					9	3				
<b>Obchod. centrum u cukrovaru</b>					2	3				
<b>AN</b>					0	0				

**Linka 902**

Linka 902 obsluhuje lokalitu Nesyt. Vztahy z lokality Nesyt jsou směřovány do centra města. Vytížení linky je malé mimo vazbu centrum - Bažantnice, která je shodná s linkou 901 u vybraných spojů.

Tabulka 21 Vytížení linky 903 Nesyt - Bažantnice ( pracovní den, spoje ve špičku)

	4	6	8	10
ČAS	720	1020	1405	1505
Nesyt farma	6	5	4	1
k zahradám	6	5	4	1
ústřední dílny	6	5	4	1
EHO	6	5	6	1
kulturní dům	7	5	6	1
Annenská	7	5	6	1
Masarykovo nám. (IRO/poj.)	11	4	3	1
Rodinova	22	4	3	1
želst	33	0	0	0
Bezručova	33			
Bažantnice cihelna	30			
Bažantnice III	18			
Bažantnice II	2			
Bažantnice I	0			
Bažantnice penzion	0			

Tabulka 22 Vytížení linky 903 Bažantnice - Nesyt ( pracovní den, spoje ve špičku)

SPOJ	3	5	7	9
ČAS	700	1000	1345	1445
Bažantnice penzion				
Bažantnice I				
Bažantnice II				
Bažantnice III				
Bažantnice cihelna				
Bezručova				
želst	0	4	2	2
Rodinova	0	5	2	2
Masarykovo nám. (IRO/poj.)	0	6	2	4
Annenská				
kulturní dům	0	6	2	4
EHO	0	6	2	4
ústřední dílny	0	4	2	4
k zahradám	0	4	2	4
Nesyt farma	0	0	0	0

## Linka 903

Linka 903 je okružní linkou Bažantnice - centrum - Jižní město - Janáčkova. Většina linky byla sčítána v lednu 2021 (červená pole), kdy na této lince byl identifikován pokles poptávky až o 78%, jelikož spoj 5 byl sčítán v říjnu s 9 nastupujícími a v lednu se 2 nastupujícími.

**Tabulka 23 Vytížení linky 904 Bažantnice - Luční - Bažantnice (pracovní den, spoje ve špičku)**

SPOJ	5	7	9	11
ČAS	615	640	705	1315
Bažantnice penzion				8
žel.st.	0	1	2	9
MDO				
Masarykovo nám. (IRO/poj.)	0	1	3	4
Očovská KD	1	1	6	5
Šumná	4	3	7	4
Luční	7	6	7	4
R.Filipa sídliště	7	6	6	3
Brandlova	7	8	6	3
Rozmarýn	5	8	6	3
Janáčkova	5	6	7	3
žel.st.	0	0	7	0
Bezručova			5	
Bažantnice cihelna			5	
Bažantnice III			4	
Bažantnice II			3	
Bažantnice I			3	
Bažantnice penzion			0	



**Linka 904**

Linka 904 je prodloužením ranního a večerního spoje linky 901 do průmyslové zóny Kapřiska.

SPOJ	2
ČAS	510
<b>hřbitov</b>	
<b>nemocnice-lázně</b>	0
<b>R.Filipa sídliště</b>	0
<b>rest.Morava</b>	2
<b>Měšťanská</b>	3
<b>Masarykovo nám.pojišťovna/IRO</b>	4
<b>Rodinova</b>	6
<b>žel.st</b>	7
<b>Bezručova</b>	7
<b>Brněnská</b>	
<b>Na Pískách</b>	
<b>Brněnská</b>	
<b>Bažantnice cihelna</b>	7
<b>Bažantnice III</b>	9
<b>Bažantnice II</b>	10
<b>Bažantnice I</b>	11
<b>Bažantnice penzion</b>	12
<b>u podjezdu</b>	
<b>Albert</b>	
<b>obchod.centrum u cukrovaru</b>	
<b>aut.nádr.</b>	
<b>Kapřiska</b>	12
<b>Kapřiska,rybníky</b>	4
<b>Kapřiska,U Kyjovky</b>	0

**7.7. Ukazatele kvality přepravy, dostupnost území**

: Dosažitelnost zastávek je pro území města dostatečná. Izochrony dostupnosti pokrývají celé město mimo lokalitu rodinných domů ulice Nábřeží. Hůře jsou dostupné také lokality rodinných domů ulic Rozmarýnová a Heřmánková a lokalita bytových domů ulice Kaskády. Lokalita STS je obsloužena pouze autobusy příměstské dopravy. Z významných cílů ve městě je špatně obsloužena veřejnou dopravou lokalita ZOO Hodonín.

**7.8. Služby pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace**

Železniční stanice Hodonín je bezbariérová a je vybavena mobilní zvedací plošinou, která je v provozu 8.00 - 12.30 a 14.00 - 17.30.

Autobusové nádraží je v předrekonstrukčním stavu. Není uzpůsobeno pro pohyb osob se sníženou schopností pohybu nebo orientace.

Množství zastávek není upraveno pro soby se sníženou schopností pohybu nebo orientace nebo jsou úplně bez nástupiště.

## 7.9. Závady a problémové oblasti

Velmi komplikovaný systém jízdného IDS JMK. Tarifní podmínky IDS JMK mají 34 stran.

Autobusové nádraží, která je zastávkou s nejvyšším obratem cestujících v autobusové dopravě, není bezbariérové.

Na Pískách je malá poptávka. Zajištění linky 901 na tuto zastávku je závkem pro množství cestujících.

Vyšší docházkové vzdálenosti z oblasti nábřeží.

Množství zastávek není upraveno pro soby se sníženou schopností pohybu nebo orientace.

## 7.10. SWOT veřejné dopravy

SWOT analýza identifikuje silné a slabé stránky, příležitosti a hrozby. Zatímco silné stránky a slabé stránky jsou ovlivnitelné městem, příležitosti a hrozby jsou vesměs externími faktory, kde má město omezenou schopnost dění ovlivnit.

**Tabulka 24 SWOT analýza veřejné dopravy města Hodonín**

Silné stránky	Slabé stránky
Existence MHD	Komplikovaný tarifní systém IDS JMK
Dostupnost páteřní trati 330 Přerov - Hodonín	Autobusové nádraží není uzpůsobeno osobám se sníženou schopností pohybu nebo orientace.
Vysoké vytížení páteřní linky 901.	Nízká poptávka Na Pískách
Účelová linka 904 Kapřiska Rybníky do prům. zóny	Obtížná orientace v zastávce PAD železniční stanice
Účelová linka 902 Nesyt	Vyšší docházkové vzdálenosti v oblasti Nábřeží
Dobrá dostupnost veřejné dopravy	Linka 903 nezajíždí k obchodnímu centru
Bezbariérovost železniční stanice	Autobusové nádraží není bezbariérové
Vysoká efektivita MHD	Množství zastávek není bezbariérově upraveno
Příležitosti	Hrozby
Rozvojová plocha bydlení Na Pískách	Nedostatek finančních prostředků
Lepší obsluha obchodních zón	
Použití autobusů na alternativní paliva	

## 8. Cyklistická doprava

Cyklistika je druh dopravy s nejnižší uhlíkovou stopou vůbec. Pro potřeby dopravní má význam zejména do vzdáleností 10 km. V případě vybudování bezpečné infrastruktury a cyklistické kultury je výhodná i na krátké vzdálenosti od stovek metrů, kdy je nejrychlejším druhem dopravy.

Pro potřeby využívání cyklistické dopravy je nutné vybudovat zejména kvalitní a bezpečnou cyklistickou síť. Není přitom nutné budovat všude síť oddělenou od motorové dopravy. V zónách 30 s nízkými rychlostmi a intenzitami vozidel je žádoucí využít společného využívání prostoru s vozidly. Naopak v místech, kde je rychlost vozidel vyšší (od 50 km za hodinu) a intenzita vozidel vyšší (od 3 ti s vozidel za den) je nejvhodnější variantou

budování stezek pro cyklisty nebo stezek pro pěší a cyklisty v přidruženém dopravním prostoru tj. mimo vozovky komunikací. V místech, kde je silná pěší provoz a prostorové podmínky stísněné je vhodné cyklisty oddělit od pěší dopravy.

Pro potřeby zajištění průjezdnosti města cyklistickou dopravou je obdobně jako u dopravy automobilové stanovena základní cyklistická síť, která má tvořit páteř cyklistické dopravy města. Na tuto síť navazují ostatní obslužné komunikace a případně chodníky s povolením vjezdu cyklistů pro zajištění dostupnosti všech cílů ve městě.

Analýza vychází z již vytvořenou strategickou dokumentací „Koncepce cyklistické dopravy města Hodonín“, která je rozvíjena a aktualizována. Tato koncepce je začleněna do celkové podoby strategie rozvoje dopravy města Hodonín tak, aby byly obě koncepce v souladu.

Dle koncepce cyklistické dopravy města Hodonína jsou specifikovány zejména trasy:

V kontextu zpracovaného generelu se bude jednat o tyto trasy:

- A. Trasa (Dubňany) Brněnská-Národní-Bratislavská – hlavní dopravní trasa navazující na cyklostezku z Dubňan, procházející městem ve směru sever-jih
- B. Trasa (Ratíškovice) Na Výhoně-Měšťanská-Dobrovolského-Bratislavská – hlavní dopravní trasa navazující na cyklostezku z Ratíškovic, procházející městem ve směru sever-jih
- C. Trasa (Lužice) Velkomoravská-Dukelských hrdinů-Purkyňova (Rohatec) – hlavní dopravní trasa navazující na cyklostezku z Lužic a procházející městem ve směru východ-západ
- D. Trasa Velkomoravská-Bří Čapků-Žižkova - Na Výhoně – hlavní dopravní trasa v severní části města
- E. Trasa (Lužice) Velkomoravská-podél I/55 - Pánovská (Ratíškovice) – hlavní rekreační trasa v severní části města
- F. Trasa (Mikulčice) Nesyt-U Elektrárny-Legionářů (s lávkou přes starou Moravu)-Purkyňova(Rohatec) – hlavní rekreační trasa v jižní části města
- G. Trasa Měšťanská-Očovská (s lávkou přes starou Moravu)-Štěpnice vedlejší dopravní trasa napojující obytná území na základní školu Očovská

Hlavní směry rozvoje cyklistické dopravy v Hodoníně

Generel identifikuje celkem osm hlavních směrů, kde je třeba pracovat na zlepšení. Nejde přitom o izolované opatření, nýbrž o komplexní strategii. Pouze synergie všech těchto opatření vede k úspěchu – tedy k úspěšnému naplnění cílů generelu.

### 1. Dobudování existující sítě chráněných cest

Rozšíření sítě chráněných cest (cyklostezek) má za cíl napojit město na systém značených rekreačních tras v regionu, resp. umožnit obyvatelům sousedních obcí dostat se bezpečně do práce, nebo do školy. Z hlediska času se jedná o dlouhodobě připravované investiční počiny, které je nezbytné koordinovat se sousedy již ve fázi územně-plánovací a následně je třeba urychleně přistoupit k projektové přípravě.

Spojité síť přímých propojení v území

Důležitou součástí systému je nabídka rychlých, přímých a bezpečných spojení k nejdůležitějším cílům cest. V případě těchto propojení jde přednostně o realizaci liniových opatření na existující síti sběrných a významných obslužných komunikací, doplněné o doprovodná stavebně-technická a dopravně-inženýrská opatření související s provozem veřejné hromadné dopravy a dopravy statické. K tomuto procesu je nezbytné přistupovat komplexně a využít přitom široké škály doporučených opatření a možností, které skýtá dopravní telematika. Realizace těchto opatření může být rychlá a cenově nenáročná. Je však nezbytné o nich včas a řádně informovat veřejnost tak, aby efekt těchto opatření nebyl kontraproduktivní.

### 3. Plošná průchodnost území

Pro cyklistu je velmi důležité, aby se mohl v dopravě pohybovat plynule. Proto se plán rozvoje cyklistické dopravy soustředí na zviditelnění cyklodopravy v křižovatkách prostřednictvím vytvoření boxů pro cyklisty (opatření V19), na zobousměrnění jednosměrných komunikací pro cyklisty, resp. na realizaci dopravně omezených zón (zóny 30). Všechna tato drobná a přitom cenově nenáročná opatření přispívají k rychlému, snadnějšímu a bezpečnému pohybu po městě.

### 4. Parkování a půjčovny kol

Více cyklistů v ulicích s sebou nese požadavek zajištění vhodných parkovacích podmínek, zejména u cílů cest, tedy v centru města, u veřejných institucí, u škol a přestupních terminálů hromadné dopravy. Stojany na kola by měly být automatickou součástí každé ulice, každého nároží.

### 5. Bezpečnost

Výzkumy ukazují, že cyklisté jsou nejvíce ohroženou skupinou uživatelů ulic a silnic. Zásady dopravní bezpečnosti musí být zohledněny jak na stávající komunikační síti, tak při navrhování nových liniových staveb v území. ale také je třeba působit na veřejnost v rámci kampaní, školení, ale i restrikce. Specifickou kapitolu tvoří zajištění bezpečnosti dětí při cestách do škol. Při řešení tohoto problému mohou napomoci jednoduchá dopravně-organizační opatření ve smyslu časové regulace zásobování, resp. parkování.

### 6. Více druhů dopravy = svoboda volby

Svoboda volby mezi různými dopravními prostředky, zejména kombinace jízdního kola s městskou a příměstskou dopravou, zvyšuje svobodu pohybu obyvatel a vzdálenost dojezdu. Cyklogenerel tak řeší nejen dopravní těžkosti ve vlastním městě, ale i v okolí.

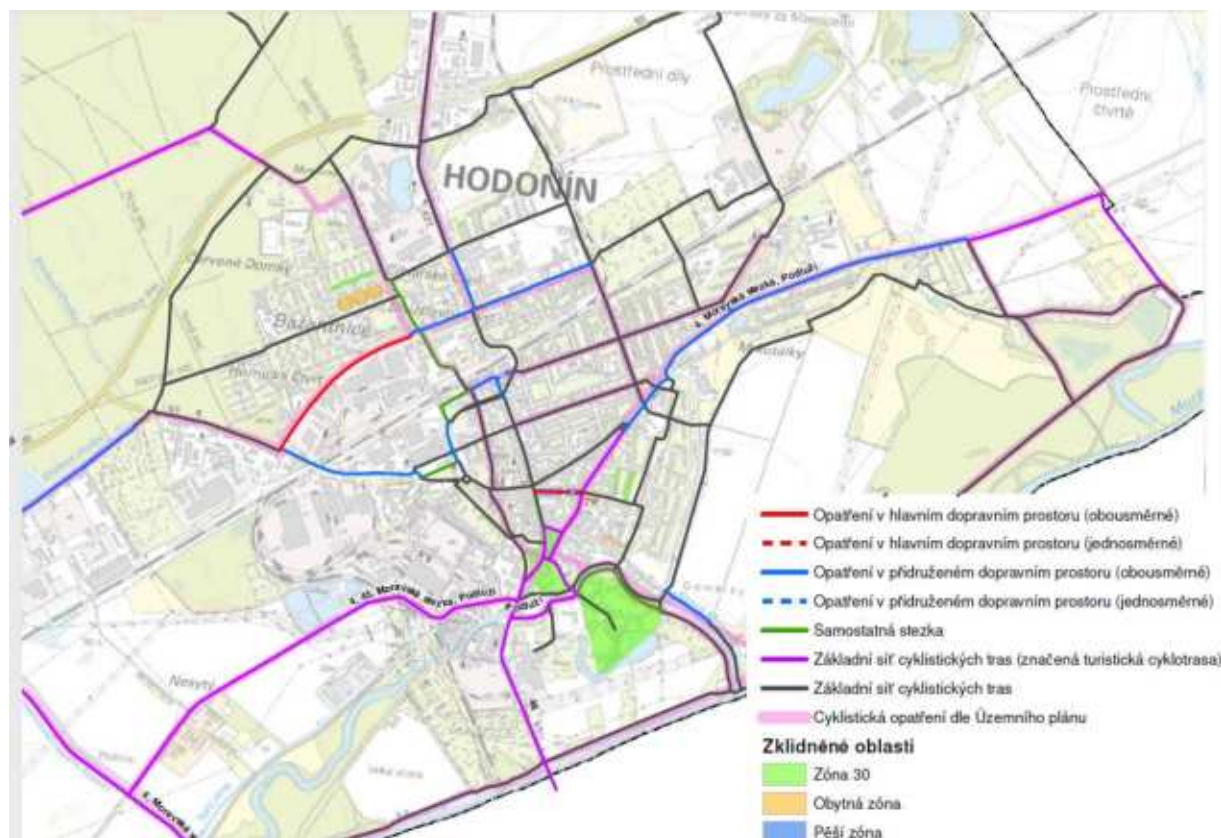
### 7. Správa a údržba

Uživatelé jízdního kola jsou více než jiní účastníci provozu omezeni vadami povrchu komunikací, nečistotami a podobně. Soustředění cyklistů k okraji vozovky klade zvýšené nároky na kvalitu krajnic a stav kanalizačních vpustí. V historickém centru města pak klade zvýšené nároky i na vlastní povrchy, jejichž stavení stav neumožňuje pohodlnou jízdu na kole. Součástí tohoto procesu by mělo být i odstraňování drobných stavebních závad na existujících cyklotrasách. Samozřejmostí by měla být i údržba cyklotras ve všech ročních obdobích.

### 8. Otevřenost, dialog, informovanost a koordinace

To, jak město komunikuje s veřejností, která používá jízdní kolo k pohybu po městě, je jednou ze známek, jakou prioritu jim dává. Dostatek informací, mapy, značení, kampaně, billboardy, loga kola na MHD, samotná jasně viditelná infrastruktura – to vše je důležitou součástí vstřícné politiky města směrem k cyklistům. Neopomenutelnou úlohu v tomto procesu sehrává městský cyklokoordinátor.





Obrázek 37 Základní síť cyklistických tras

Z analýzy základních cyklistických tras je zřejmé, že cyklistická síť není dostatečně dobudována a cyklisté jsou mnohdy nuceni využívat k provozu chodníky nebo nebezpečné úseky komunikací s vysokým provozem.

## 8.1. Měkká opatření

Město Hodonín dlouhodobě plánuje a provádí měkká opatření pro podporu cyklistické dopravy a bezpečnosti cyklistické dopravy.

Příkladem je kampaně „Na kole jen s přilbou.“ Cílem kampaně zaměřené zejména na osvětu u školáků a jejich rodičů bylo přispět k bezpečnosti a snížení počtu úrazů cyklistů, které mají často vážné následky. Strážníci Městské policie Hodonín informovali děti o povinné výbavě a důvodech, proč ji používat. Organizátorem kampaně bylo město Hodonín. Celá akce byla financována v rámci projektu „Město Hodonín plánuje s veřejností“, CZ.03.4.74/0.0/0.0/16\_033/0002829 z Operačního programu Zaměstnanost.

Další aktivitou je každoroční soutěž Do práce na kole, která se provádí v rámci celonárodní kampaně.



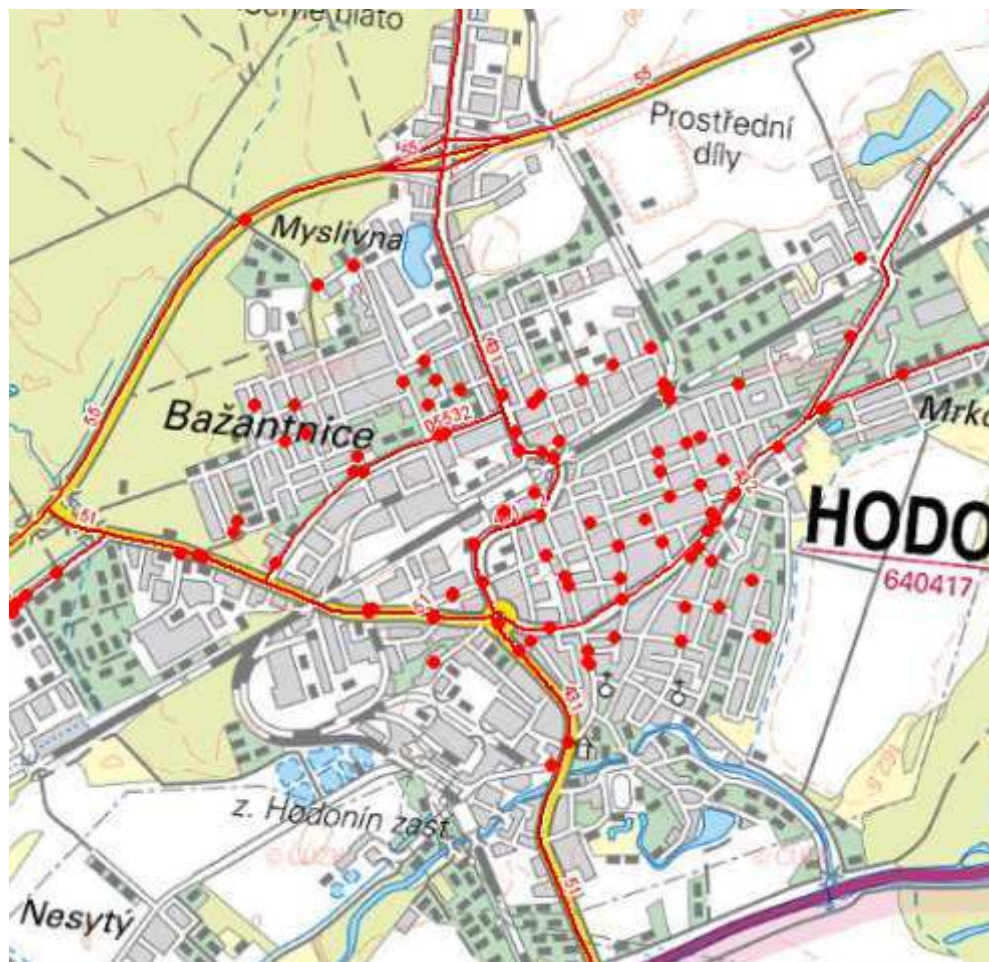
Obrázek 38 Akce do práce na kole Hodonín 2021, zdroj [www.dopracenakoe.cz/mesto/hodonin](http://www.dopracenakoe.cz/mesto/hodonin)

## 8.2. Nehodovost cyklistů

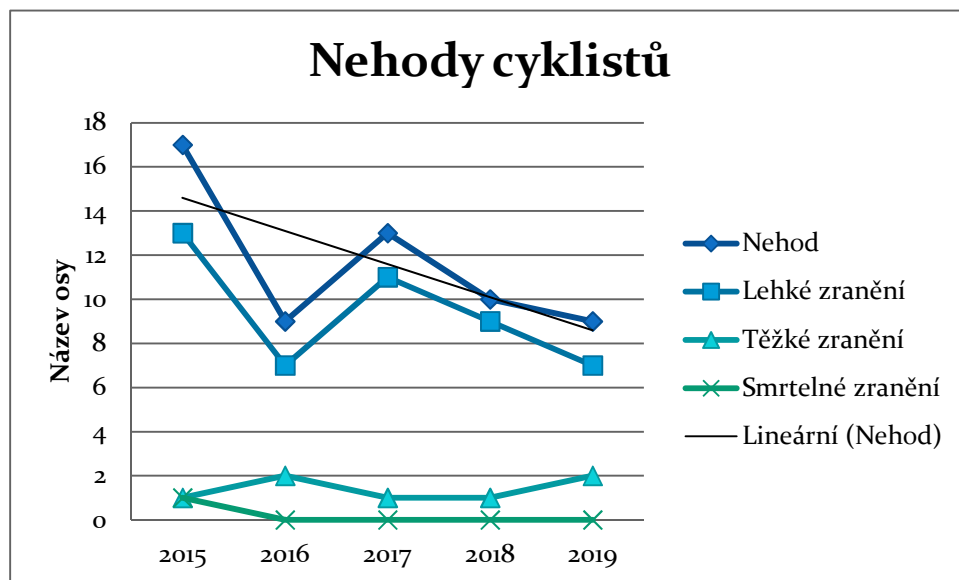
Z analýzy nehodovosti cyklistů je zřejmý významný pokles nehod. Naopak varovným signálem je rostoucí počet nehod s těžkým zraněním. Nehody nejsou alokovány jen na základní síti automobilové dopravy, ale ve velkém množství také do obslužných částí dopravního skeletu, kde mohou být příčinou nehod zaparkovaná vozidla mimo zákon, reálný stísněný průjezdný profil, nevyhovující rozhledové poměry v křižovatkách, přejezdech apod.

Na sběrné síti je vhodné vypíchnout podjezd trati 330 silnice II /380, který je nevyhovující, podjezdu pod tratí ulice U Přejezdu a přejezd ulice tř. Bří Čapků u ulice Lipová alej a souběžné cyklostezky. Zde je vhodné uvažovat o zřízení příčného prahu pro umožnění bezpečného přejezdu cyklistů.

Nehody cyklistů a chodců se staly pouze v letech 2015 a 2016. Od roku 2017 nebyla hlášena nehoda cyklisty a chodce.



Obrázek 39 Nehody s cyklisty za roky 2009-2019



Obrázek 40 Nehody cyklistů za 5 let po letech (2015-2019)

### 8.3. SWOT cyklistické dopravy

SWOT analýza identifikuje silné a slabé stránky, příležitosti a hrozby. Zatímco silné stránky a slabé stránky jsou ovlivnitelné městem, příležitosti a hrozby jsou vesměs externími faktory, kde má město omezenou schopnost dění ovlivnit.

**Tabulka 25 SWOT analýza cyklistické dopravy města Hodonín**

Silné stránky	Slabé stránky
Cyklostezka Družstevní čtvrť - Žižkova	Neexistence cyklostezky pod tratí ulice U přejezdu
Cyklostezka úseku Za Dráhou – U Cihelny	Neexistence cyklostezky pod tratí ulice Úprkova
Cyklostezka Měšťanská – Purkyňova	Neexistence cyklostezky pod tratí v žel. stanici Hodonín
Cyklostezka úseku Obchodní – tř. Bří Čapků	Neprovázanost cyklistické sítě
Povolení cyklistů na pěší zóně	Zvyšující se počet cyklistů s těžkým zraněním
Rekreační cyklistické okruhy	Nedostatečně řešené cyklopřejezdy
Možnost cyklistiky kolem řek	Nedostatečné křížení I/55 u ZOO
Cyklověž u nádraží	
Snižující se počet nehod cyklistů	
Realizované měkké opatření pro cyklistickou dopravu	
Příležitosti	Hrozby
Ochota obyvatel používat kolo v rovinatém terénu	Zpomalení výstavby cyklistické sítě
Tradičně kladný postoj k využívání kola na Jižní Moravě	Zvýšení počtu nehod s těžkým zraněním
	Neochota podpory přejezdů pro cyklisty ze strany Policie ČR v realizační fázi

## 9. Pěší doprava

### 9.1. Stav sítě základních pěších tras, posouzení stavu, závady v pohybu osob

Základní bezbariérovou síť vymezuje dokumentace Generel bezbariérových tras a bezbariérové dopravy na území města Hodonín z r. 2016. Standard pro bezbariérovou pěší dopravu tvoří vyhl. 398/2009 Sb. o technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb a ČSN 736110 Projektování místních komunikací.

Chodníky, nástupiště veřejné dopravy, úrovně i mimoúrovňové přechody, chodníky v sadech i parcích a ostatní pochozí plochy musí umožňovat samostatný, bezpečný, snadný a plynulý pohyb osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace a jejich míjení s ostatními chodci.

Řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu vychází jak z dispozic, možností a potřeb osob na vozíku a osob s dětským kočárkem, tak z dispozic a možností osob používajících berle, hole, chodítka nebo jiné pomůcky pro chůzi, těhotných žen a osob doprovázejících děti do tří let. Výškové rozdíly pochozích ploch nesmí být vyšší než 20 mm. Povrch pochozích ploch musí být rovný, pevný a upravený proti skluzu. Šířka chodníku nemá být menší než 1,5 m + bezpečnostní odstupy. Nejmenší průchozí šířka v místě lokálního zúžení může být min. 0,9 m.



Řešení pro osoby se zrakovým postižením vychází jak z dispozic, možností a potřeb osoby bez vizuální kontroly, která k orientaci používá pouze bílou hůl, vysílačku povelů, popřípadě také vodícího psa - osoba nevidomá, tak z dispozic osoby s omezenou zrakovou schopností - osoba slabozraká. Vodící linie je součást prostředí nebo stavby sloužící k orientaci nevidomých a slabozrakých osob při pohybu v interiéru i exteriéru. Do průchozího prostoru podél vodící linie se neumisťují žádné předměty; vodící linie jsou přirozené vodící linie a umělé vodící linie. Přednostně se provádí přirozená vodící linie.

Přirozenou vodící linií tvoří přirozená součást prostředí, zejména stěna domu, podezdívka plotu, obrubník trávníku vyšší než 60 mm, zábradlí se zarážkou pro bílou hůl nebo jiné kompaktní prvky šířky nejméně 400 mm a výšky nejméně 300 mm, sloužící k orientaci nevidomých a slabozrakých osob při pohybu v interiéru nebo exteriéru; přirozenou vodící linií není obrubník chodníku směrem do vozovky. Mimo zastavěné území obce může v odůvodněných případech tuto linii tvořit samotný okraj komunikace bez obrubníku směrem k vegetaci.

Přerušit přirozenou vodící linii lze nejvýše na vzdálenost 8000 mm mezi jednotlivými částmi přirozeného hmatného vedení pro osoby se zrakovým postižením, zejména mezi obvodovými stěnami jednotlivých domů umístěných při chodníku. Délka jednotlivých částí přirozeného hmatného vedení musí být nejméně 1500 mm, u změn dokončených staveb lze v odůvodněných případech tuto hodnotu snížit až na 1000 mm. Přerušování přirozené vodící linie v délce větší než 8000 mm musí být doplněno vodící linií umělou.

Vodící pás přechodu je zvláštní forma umělé vodící linie, která slouží k orientaci osob se zrakovým postižením při přecházení; musí mít šířku 550 mm a skládá se z 2 × 3 nebo 2 × 2 pásků. Zřizuje se, je-li trasa přecházení delší než 8000 mm, vedená v šikmém směru, nebo z oblouku o poloměru menším než 12000 mm a musí navazovat na případné signální pásy na chodníku.

Varovný pás je zvláštní forma umělé vodící linie ohraničující místo, které je pro osoby se zrakovým postižením trvale nepřístupné nebo nebezpečné, zejména hmatově definuje rozhraní mezi chodníkem a vozovkou v místě sníženého obrubníku, určuje hranici vstupu na železniční přejezd nebo přechod, okraj nástupiště tramvajové zastávky s pojižděným mysem, místo se zákazem vstupu, konec veřejnosti přístupné části nástupiště kolejové dopravy, okraj zpevněné plochy na železnici, sestupný schod zapuštěný do chodníku nebo změnu dopravního režimu na okraji obytné a pěší zóny.

Varovný pás musí mít šířku 400 mm a jeho povrch musí mít nezaměnitelnou strukturu a charakter povrchu odlišující se od okolí; musí být vnímatelný bílou holí a nášlapem.

Povrch plochy do vzdálenosti nejméně 250 mm od tohoto pásu musí být rovinný při dodržení požadavku na protiskluzné vlastnosti a musí být vůči varovnému pásu vizuálně kontrastní. Od požadavku na vizuální kontrast lze ustoupit v památkových zónách a rezervacích. Varovný pás musí přesahovat signální pás na obou stranách nejméně o 800 mm. Na chodníku s šířkou méně než 2400 mm, na kterém nelze vytvořit přesah na obou stranách, musí být signální pás veden na straně u přirozené vodící linie a přesah varovného pásu se pak zřizuje pouze na jedné straně.

Hmatný pás je zvláštní forma varovného pásu ohraničující místo, které na chodníku s cyklistickou stezkou nebo pásem pro in-line brusle určuje rozhraní mezi vymezeným prostorem pro chodce a cyklisty nebo in-line brusle.

Hmatný pás musí mít šířku 300 až 400 mm a jeho povrch musí mít nezaměnitelnou strukturu a charakter povrchu odlišující se od okolí; musí být vnímatelný bílou holí a nášlapem. Povrch plochy do vzdálenosti nejméně 250 mm od tohoto pásu musí být rovinný při dodržení požadavku na protiskluzné vlastnosti a musí být vůči hmatnému pásu vizuálně kontrastní. Od požadavku na vizuální kontrast lze ustoupit v památkových zónách a rezervacích. Hmatný pás musí přesahovat signální pás na obou stranách nejméně o 800 mm.

Závady v pohybu se sníženou schopností pohybu jsou zejména zvýšené obruby a výškové rozdíly chodníků. Tyto nedostatky jsou definovány v Generelu bezbariérovosti Hodonín a jsou vyčísleny na 35 mil. Kč.

Dalším problémem je nerespektování chodníků a průchozích prostorů šířky min. 900 mm parkujícími vozidly. Problém je v chápání obyvatel Jižní Moravy, kde je běžné porušování pravidel silničního provozu stáním na

chodníku před rodinným nebo bytovým domem. Toto chování je víceméně alokováno na Jižní Moravu a jinde v ČR se vyskytuje pouze minimálně.



**Obrázek 41 Odstavení vozidel Hodonín**

Odstavování vozidel spolu s velmi malou kvalitou chodníků a obrub umožňují průjezd a průchod osobám se sníženou schopností orientace pouze po vozovce s ostatními vozidly.

Pro osoby se sníženou schopností orientace je situace tristní zejména v nemožnosti nalézt přirozené vodící linie, které jsou mnohdy přerušeny parkujícími vozidly. Závady v řešení varovných a signálních pásů u přechodů a míst pro přecházení jsou v Hodoníně běžné. Příkladem mohou být např. řešení na Hlavní třídě.

## 9.2. Podmínky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace

V Hodoníně byly v rámci Generelu bezbariérovosti vytyčeny 4 trasy, které na sebe navzájem navazují a propojují jednotlivé části města. Trasy byly navrženy podle možnosti propojení a významu jednotlivých městských částí. Nejdelší trasou je trasa A která propojuje silnici vedoucí od ZOO a mapuje ji po celé délce ve směru na Slovensko. Stejný důraz je kladen na trasy, které propojují úseky ve středu města s jeho okrajovými částmi. Byly navrženy 4 hlavní /páteřní/ bezbariérové trasy, které na sebe plynule navazují. Všechny tyto trasy umožňují bezbariérový pohyb se sníženou schopností pohybu nebo orientace po celém městě a propojují bezbariérově i všechny jeho části.

Hlavní trasy:

Trasa A - Červená

je trasou, která začíná u koupaliště a končí u zoologické zahrady. U radnice a kostela se napojuje na trasu B, která začíná na ulici Dobrovolského a na ulici Měšťanská navazuje trasa C. Na trase je 19 veřejně prospěšných budov. Délka trasy A je cca 4,000 km. V roce 2016 byly vyčísleny náklady na úpravu trasy A na 11,3 mil. Kč.

Trasa B - Oranžová

Trasa začíná na ulici Zámecká u Masarykova muzea a pokračuje ulicí Dobrovolského, kde se napojuje na trasu A a vede ulicí Měšťanskou a Purkyňovou směrem na Rohatec. Na ulici Měšťanská se napojuje na trasu C. Trasa

končí u městského hřbitova, kde také končí. Na trase je 5 veřejně prospěšných budov. Délka trasy B je cca 3,400 km. V roce 2016 byly vyčísleny náklady na úpravu trasy B na 10,5 mil. Kč.

#### Trasa C - Fialová

Trasa C je trasou, která křižuje trasu A a na ulici Marxova se napojuje na trasu B. Vede ulicí Brandlova a propojuje navazující ulice Dvořákova, Duk. hrdinů, Velkomoravská a Dolní Valy, které se propojují s trasou A. Na trase je 16 veřejně prospěšných budov. Délka trasy je cca 3,200 km. V roce 2016 byly vyčísleny náklady na úpravu trasy C na 9,5 mil. Kč.

#### Trasa D - Zelená

Je trasou, která začíná u úřadu práce a vede po ulici Skácelova, kde se napojuje na trasu A a pokračuje po ulicích Jilemnického, Erbenova, Suka a končí u stadionu. Je nejkratší trasou. Na trase 6 veřejně prospěšných budov. Délka trasy je cca 1,200 km V roce 2016 byly vyčísleny náklady na úpravu trasy D na 3,5 mil. Kč.



Obrázek 42 Základní síť bezbariérových pěších tras

### 9.3. Pěší zóny, obytné ulice a zóny

Pěší zóna je zřízena v ulici Dolní Valy a je přetnuta ulicí Příční, kde je dovolena automobilová doprava. Obytná zóna je zřízena v Bažantnici v části ulice Kříčkova a v ulici Husova.

Na pěší zóně v ulici Dolní Valy je povolen j vjezd cyklistů.

## 9.4. Turistické trasy, vazby na území regionu

Hlavní značenou pěší trasou v okolí Hodonína a zároveň i v bývalém okrese Hodonín je červeně značená trasa T. G. Masaryka, která spojuje rodiště prvního československého prezidenta s místy v okolí, která jsou spojena s jeho mládím. Značená trasa v délce 58,5 km probíhá značnou částí bývalého okresu Hodonín, přechází u Terezína na území bývalého okresu Břeclav a končí v Hustopečích, odkud pocházela matka TGM a kde jsou oba rodiče Masaryka pohřbeni.

Modře značená pěší turistická trasa z Hodonína k Národní kulturní památce Mikulčice-Valy. Vychází z Masarykova náměstí v Hodoníně a směřuje kolem radnice, záměčku (Masarykovo muzeum) a hodonínských elektráren ke statku Nesyt. Odtud pokračuje k železniční trati vedoucí z Hodonína do Břeclavi

Modře značená pěší trasa z Hodonína k větrnému mlýnu u St. Poddvorova. Navazuje na červenou značku od vlakového nádraží ke křižovatce značených cest Za Červenými domky (3 km). Modrá značka nás povede rozsáhlými dubovými lesy nejprve ke kapli sv. Jana (blízko dřevěný altánek k posezení) a pak ven z lesa na hráz mezi dvěma rybníky.

Modře značená pěší trasa Hodonín-Vlkoš napříč Hodonskou Doubravou. Od křižovatky značených cest Za Červenými domky (od nádraží ČD v Hodoníně po červené značce 3 km) se můžeme vydat po modré opačným, tj. severovýchodním směrem, než u trasy 3. Přes textační místo Černé blato se dostaneme záhy k místu, kde se silnice z Hodonína rozděluje na silnici do Dubňan a Mutěnic.

Po zelené lužním lesem podél řeky Moravy. Z Masarykova náměstí v Hodoníně sledujeme zelenou značku, která spolu s modrou míjí radnici a záměček a za hodonínskou elektrárnu se od modré odklání doleva na hráz kolem Moravy.

Po zelené značce do Rohatce a Bzeneckou Doubravou až do Bzence. Z hodonínského náměstí se můžeme po zelené značce vydat i opačným směrem, než tomu bylo u trasy 5. Zamíříme po ní nejdříve k jezu na řece Moravě (1,5 km). Kromě budov Veslařského klubu zde najdeme sociální zařízení i zdroj občerstvení, ale hlavně přístaviště lodi Konstancie. Na její palubě se můžeme vypravit po Moravě proti proudu až za Rohatec a zase zpět k přístavišti.

Hodonín – Dol. Bojanovice – Mutěnice – Dubňany – Milotice po zelené. Od nádraží ČD v Hodoníně nás zelená značka zavede nejprve podchodem do městské čtvrti Bažantnice k informačnímu místu U Bažantnice (2 km), pak lesem ke dvoru Písečný a po hrázi mezi rybníky k místu U Výtopy u Kyjovky (7,5 km). Překročíme po lávce říčku a lesíkem a polí se dostaneme do obce Dolní Bojanovice.

Lesní putování po žluté značce. Tato 28 kilometrů dlouhá trasa, vedoucí stále po rovině s písčitém povrchem, má nesporně tu výhodu, že vede stále lesem a je schůdná v každém ročním období a za každého počasí.

Rozšíření značených tratí v okolí Hodonína o trasy na Slovensko. Hodonínská radnice leží jen pouhý kilometr od slovenských hranic a pěší výlet z Hodonína může tak směřovat i za hranice, zvláště když kousek od nich leží hned několik lákavých cílů.





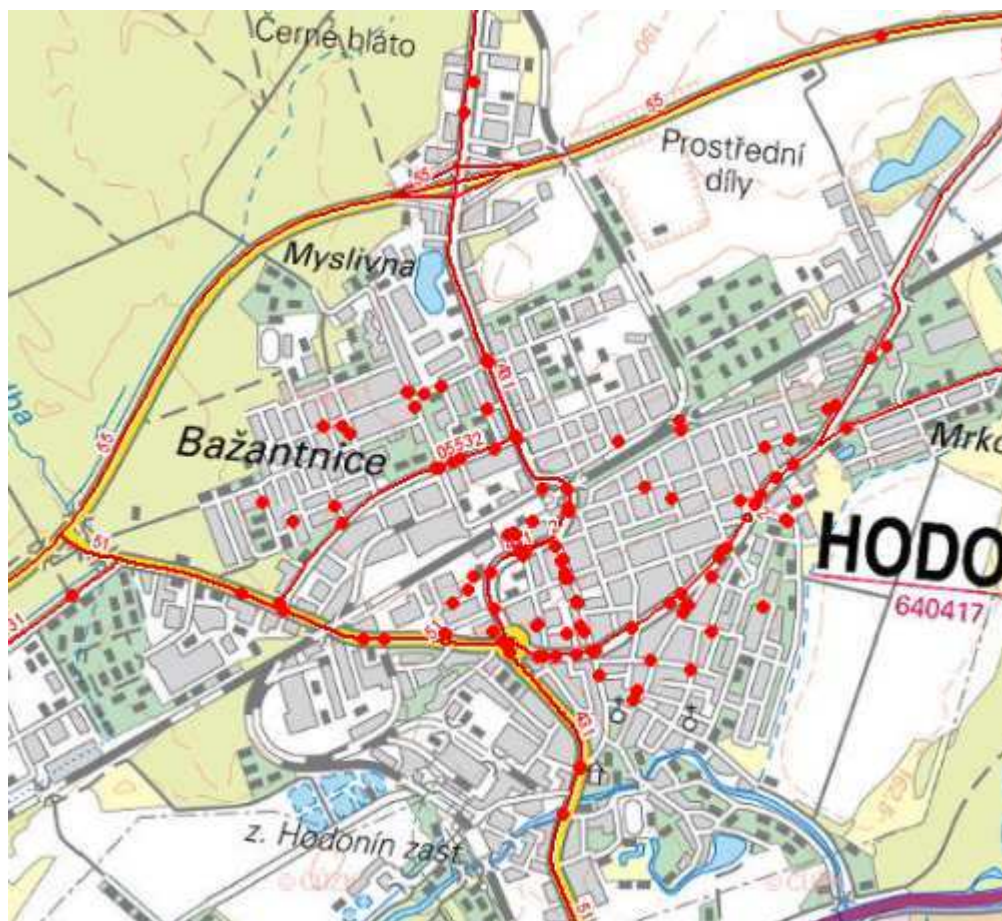
Obrázek 43 Značené turistické trasy v Hodoníně

### 9.5. Intenzita pěší dopravy, hodnocení vztahu k silniční dopravě

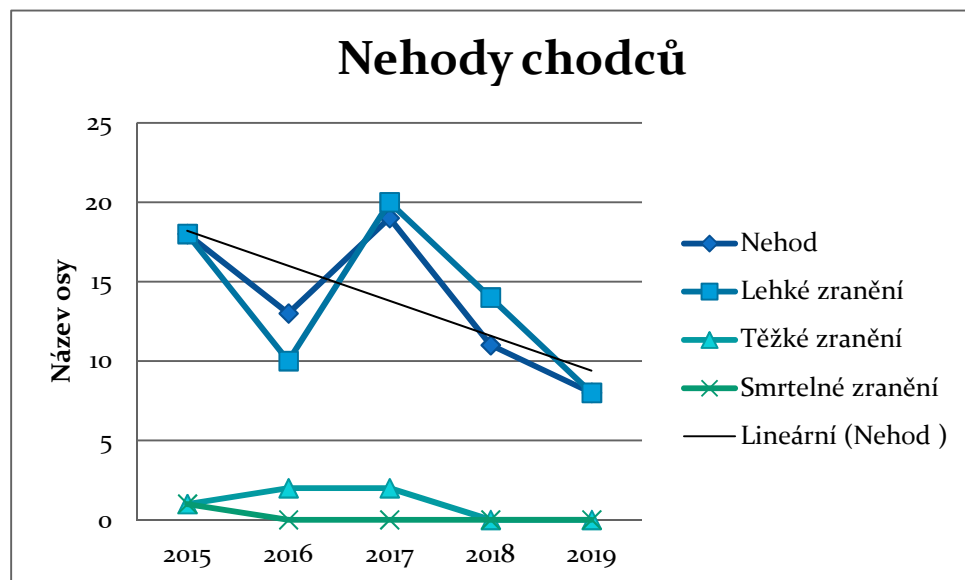
Pěší doprava v Hodoníně představuje zhruba stejný počet cest jako doprava osobním vozidlem. Měla by být proto vnímána jako prioritní pro řešení udržitelné dopravy. Vzhledem k nízké přepravní vzdálenosti se tento počet cest realizuje nízkým dopravním výkonem. Celkový počet pěších cest obyvatel města je okolo 26 tis. Celkový dopravní výkon pěšky pak 10 tis. km denně. Vzhledem k počtu cest osobním vozem jako řidič a pěšky je podíl 45:55. Pěšky je provedeno více cest než osobním vozem jako řidič.

### 9.6. Problémové oblasti, nehodové lokality

Nehody chodců jsou alokovány zejména na základní komunikační síť automobilové dopravy a do prostoru přednádrazí. Nejhorší situace je v centru města na Národní třídě a na ulici Měšťanská a Štefánikova. Problémová je také ulice tř. Bří Čapků resp. Družstevní čtvrť a ulice U Cihelny.



Obrázek 44 Hlášené nehody chodců v letech 2009-2019



Obrázek 45 Nehody chodců po letech (2015-2019)

Roční počet nehod chodců v Hodoníně strmě klesá. V posledních 5 letech bylo dosaženo snížení na polovinu.

## 9.7. SWOT pěší dopravy

SWOT analýza identifikuje silné a slabé stránky, příležitosti a hrozby. Zatímco silné stránky a slabé stránky jsou ovlivnitelné městem, příležitosti a hrozby jsou vesměs externími faktory, kde má město omezenou schopnost dění ovlivnit.

**Tabulka 26 SWOT analýza pěší dopravy města Hodonín**

Silné stránky	Slabé stránky
Existence pěší zóny	Nehody s chodci v centru města
Roční počet nehod s chodci strmě klesá	Nehody s chodci podél ulic Měšťanská a Štefánikova
Turistické trasy vedou k nádraží resp. do centra města	Parkování brání v užívání chodníků
	Přechody a místa pro přecházení nejsou často v souladu s potřebami osob se sníženou schopností pohybu nebo orientace
	I/55 tvoří bariéru pro chodce na turistické trase u ZOO
Příležitosti	Hrozby
Krátké docházkové vzdálenosti do centra (30 min)	Nepřehlednost dopravy v místech s nelegálním parkováním

## 10. Nákladní silniční a železniční doprava, kombinovaná doprava

### 10.1. Omezení nákladní dopravy

Omezení vjezdu a tranzitu nákladní dopravy je provedeno v obslužné části komunikací. Z hlediska tranzitu je možné dále uvažovat o zákazu vjezdu vozidel 12t nebo 7,5 t na silnici II/432 přes centrum města, jelikož existuje objížděná trasa po silnicích I/51 a I/55.

### 10.2. Stav infrastruktury a technologických zařízení

Nákladní doprava je rozdělena na silniční a železniční.

Silniční doprava se realizuje na silnicích I a II. tříd. Tyto jsou vyhovující.

Podmínky pro provoz nákladní dopravy na železnici zajišťuje SŽDC.

### 10.3. Objemy nákladní dopravy, přehled komodit, hlavní přepravní relace

Pro obsluhu Hodonína je zapotřebí až 1200 nákladních vozidel za den. Výrobní areály jsou umístěny na západě města s dostupností I/51 a na severu města s dostupností I/55. Výrobní areály nejsou obsluhovány přes oblast bydlení.

**Tabulka 27 Hlavní směry vnější nákladní dopravy města**

Směr	Dodávky	Nákladní	Kamiony
I/51 (Břeclav)	1123	1412	192
I/51 (Holíč)	143	352	265
III/43237 (Rohatec)	143	148	10
II/432 ( Strážnice)	163	281	44
II/380 (Čejč)	595	444	75

## 10.4. Dostupnost území, překladiště a logistická centra, efektivita činností

Vlečky jsou zavedeny do areálu VAG, WUTI consulting, elektrárny Hodonína a DevelopTEC Hodonín, s.r.o.

V minulosti se uvažovalo o zřízení překladiště v lokalitě Nesit. Tento projekt je prozatím pozastaven.

Nový průmyslový a logistický areál u slovenského Holíče nedaleko Hodonína. Jeho jádrem má být velké překladiště, které má zaměstnat až pět set lidí a přeložit až milionů kontejnerů zboží mezi střední Evropou a Asií ročně. S plánem za více než pět miliard korun přichází projektová firma evropské společnosti DOE Europe.

Se stavbou celého areálu se má podle plánu investora začít už za dva roky. Hotový by měl být v roce 2025. Logistické centrum má být koncovým i výchozím bodem kapacitní trasy mezi Dálným východem a střední Evropou. Zboží se má přepravovat především po vodě s využití černomořského přístavu Constanta. V první etapě se ale u Holíče počítá zejména s překladištěm kontejnerů na železnici a také kamiony. Následný rozvoz má směřovat zejména na západní Slovensko, východní a střední část České republiky a Polsko.

V logistickém areálu má být mimo jiné pětice překládkových kolejí. „Infrastruktura MLC Holíč byla navržena na cílový výkon 1 milion TEU (kontejnerů, pozn. red.) zmanipulovaných za rok,“ stojí oznámení o záměru úřadům. V první etapě investor počítá s tím, že železnice bude nahrazovat vodní dopravu mezi rumunským přístavem a Holíčem. Odtud by měly projíždět soupravy o délce až 580 metrů především směrem na Hodonín, Břeclav a Kúty. Napojení nového komplexu počítá také se změnami v automobilové dopravě a také s obchvatem Holíče. Podle informací z posledního zastupitelstva města Holíč však slovenský stát zahájením stavby obchvatu minimálně v příštím roce nezačne.

Logistický areál má zaměstnat ve dvou směnách až tři sta lidí, dalších dvě stě pak zbytek logistického areálu. Za záměrem stojí projektová firma MLC Holíč, kterou vlastní evropská společnost DOE Europe. S ní má uzavřené od roku 2017 memorandum o spolupráci město Holíč. „Trvali jsme, aby firma měla sídlo tu,“ uvedl na posledním městském zastupitelstvu primátor Holíče Zdenko Čambal. Podobné memorandum má evropská společnost uzavřené i s Hodonínem, a to už od roku 2015. V místní části Nesyt ale i po více než pěti letech místo obrovského překladiště zůstávají jen pole. Nyní totiž společnost preferuje umístění logistického terminálu v lokalitě u Holíče. V budoucnu i tam počítá s využitím lodní dopravy, tedy i s přístavem pro nákladní lodě.(pt)





**Obrázek 46** Veřejné logistické centrum Holíč

Zdroj: [https://hodoninsky.denik.cz/zpravy\\_region/prekladiste-nedaleko-hodonina-vyvolava-obavy-na-moravske-strane-20201115.html](https://hodoninsky.denik.cz/zpravy_region/prekladiste-nedaleko-hodonina-vyvolava-obavy-na-moravske-strane-20201115.html)

## 10.5. Závady a problémové oblasti

Závadou může být průjezd nákladních vozidel po silnici II/432 přes centrum města, když existuje alternativní trasa obchvatu po silnicích I/51 a I/55.

## 10.6. SWOT nákladní dopravy

SWOT analýza identifikuje silné a slabé stránky, příležitosti a hrozby. Zatímco silné stránky a slabé stránky jsou ovlivnitelné městem, příležitosti a hrozby jsou vesměs externími faktory, kde má město omezenou schopnost dění ovlivnit.

**Tabulka 28** SWOT analýza nákladní dopravy města Hodonín

Silné stránky	Slabé stránky
Existence obchvatu silnice I/55	Neexistence obchvatu I/51
Omezení nákladní dopravy v rezidentních zónách obslužného skeletu	Průjezd kamionů po silnici II/380 a II/432
Příležitosti	Hrozby
Odvedení těžké dopravy z intravilánu města	Oddalování řešení obchvatu I/51
	Plánované překladiště Holíč

## 11. Organizace a řízení provozu, informační a dopravně telematické systémy

Řízení provozu je provedeno na křižovatkách a přechodech tříbarevnou soustavou. Řadiče SSZ na Brněnské byly vyměněny a pracují v koordinaci. Zbylé řadiče jsou starší 15 let a pracují izolovaně.

Křižovatky nemají preferenci VHD instalovanu.

Strategie je v souladu s vytvářející se strategickou dokumentací „Koncepte využití moderních technologických řešení (Smart řešení) ve vazbě na výzvy 21. století v podmínkách města Hodonína“.

V rámci této koncepce bylo vyhodnoceno, že zhruba 1/3 obyvatel by ocenila více informací o nových městských vyhláškách, dopravních uzavírkách a volnočasovém využití v Hodoníně.

## 12. Stav infrastruktury a technologických zařízení

Název SSZ	Typ řadiče	Rok instalace řadiče	Rok instalace venkovní výstroje	Typ řízení
Velkomoravská (ZPD)	CROSS RS-2	1998	1998	izolované dopravně závislé řízení s detekcí vozidel pomocí indukčních smyček
Národní (bývalý OÚ)	CROSS RS-2	2001	2010	izolované dopravně závislé řízení s detekcí vozidel pomocí indukčních smyček
M. Brněnská x M. Benky	CROSS RS-3	2007	2007	dopravně závislé řízení v koordinaci s detekcí vozidel pomocí indukčních smyček
Brněnská x Žižkova	CROSS RS 4	2019	jurské období	řízení v koordinaci bez detekce vozidel
přechod Rozmarýn	CROSS RS-1	1995	1995	poptávkový přechod bez detekce vozidel

Ve městě jsou 3 světelně řízené křižovatky a jeden světelně řízený výjezd z firmy PLOMA (Velkomoravská ZPD).

Přechod pro chodce jsou řízeny SSZ na ulici Měšťanské u Rozmarýnu a na ulici Velkomoravské U Podjezdu.

Na ulici třída Bří Čapků je provozováno SSZ signál dvou vedle sebe umístěných střídavě přerušovaných červených světél značky S13 Sboru dobrovolných hasičů Hodonín.

### 12.1. Informační systémy pro cestující ve veřejné dopravě

#### Informační systémy pro občana poskytující informace o dopravě

Palubní systémy v MHD jsou ve vlastnictví KORDIS. Prodej lístků KORDIS.

Infotabule na autobusovém nádraží je provozována a je majetkem KORDIS. Prodej jízdenek je v informační kanceláři od 6 do 14 hodin. Na nástupištích jsou papírové jízdní řády. Další rozvoj technologií se neplánuje. V loňském roce přesel KORDIS na nový informační systém.

Palubní systémy v MHD jsou ve vlastnictví KORDIS. Prodej lístků KORDIS.

Infotabule na autobusovém nádraží je provozována a je majetkem KORDIS. Prodej jízdenek je v informační kanceláři od 6 do 14 hodin. Na nástupišťích jsou papírové jízdní řády. Další rozvoj technologií se neplánuje. V loňském roce přesel KORDIS na nový informační systém.

Dispečerská řízení jsou řešena v společnosti KORDIS.

V rámci hodnocení bylo zjištěno, že zastávka Hodonín, železniční stanice není v mapy.cz zavedena. Místo toho jsou chybně zobrazovány odjezdy z autobusového nádraží.

Na webové stránce mapy.ids.jmk.cz nejsou odjezdy MHD ze zastávky Hodonín, žel. stanice zobrazovány. Jsou zobrazeny pouze informace z vozidel, nikoli ze zastávky.



Obrázek 47 Chybějící informace o odjezdech MHD v online mapě Sledování provozu IDS JMK

Na portálu mapy.cz není zastávka žel. stanice vyobrazena. Proto jsou i databáze jízdních řádů na tomto serveru zkresleny.



109	556	572	663	664	901	902
910	911	912	913	xS91		
Platnost						
do 29. 4.						
Hodonín, Bažantnice penzion - Hodonín hřbitov						
Hodonín, Bažantnice penzion	Pracovní dny					
Hodonín, Bažantnice I	2					
Hodonín, Bažantnice II	3					
Hodonín, Bažantnice III	4 30-50					
Hodonín, Bažantnice, oběd	5 10-30					
Hodonín, aut.nácl.	6 12 32 56					
3 Hodonín, Rodná	7 12 32 52					
6 Hodonín, Masarykovo nám. psjiřtovna	8 15 42 53					
8 Hodonín, Měšťanská	9 12-48					
10 Hodonín, restaurace Morava	10 12 32-42					
12 Hodonín, R. Filipa sídliště	11 12 42 53					
14 Hodonín, nemocnice-lázně	12 12-13-32					
16 Hodonín, hřbitov	13 32 52					
	14 12 13-32					
	15 12 32-48					
	16 12 48					

Obrázek 48 Chybný jízdní řád linky 901 a chybějící symbol zastávky Hodonín žel. stanice v mapy.cz

Hodonína (TESPRA) a správa a údržba silnic Jihomoravského kraje (SUS JMK) atd. nekoordinují žádné činnosti ve smyslu zajištění informačních systémů.

## 12.2. Účinnost a přínosy systému řízení

Řízení dopravy je využito zejména na křižovatkách řízených SSZ. Tyto křižovatky mají vyšší kapacitu než neřízené křižovatky s místní úpravou. Nevýhodou SSZ při silných odbočujících proudech vozidel je kolize s chodci a cyklisty, kteří jsou vedeni ve stejné fázi jako kolizní vozidla. V zahraničí je toto řešeno samostatnou fází pro chodce a cyklisty. Toto řešení je bezpečnější, ale snižuje kapacitu křižovatky a není v ČR běžné.

Pokud to prostorové podmínky dovolí, je vhodné řešit stávající nevhodné křižovatky přestavbou na okružní. Ty mají vyšší kapacitu i bezpečnost oproti křižovatkám průsečným či stykovým.

## 12.3. Závady a problémové oblasti

Závadou je zastaralost řadičů a výstroje SSZ starší 20 let.

## 12.4. SWOT organizace dopravy

SWOT analýza identifikuje silné a slabé stránky, příležitosti a hrozby. Zatímco silné stránky a slabé stránky jsou ovlivnitelné městem, příležitosti a hrozby jsou vesměs externími faktory, kde má město omezenou schopnost dění ovlivnit.



**Tabulka 29 SWOT analýza organizace dopravy města Hodonín**

Silné stránky	Slabé stránky
Existence obchvatu silnice I/55	Chybějící zóny 30 v obslužné části zón bydlení
Využití 5 okružních křižovatek pro řešení dopravy	Neřešení statické dopravy
Vysoký podíl cyklistů na dělbě přepravní práce (8%)	Chybějící přejezdy pro cyklisty
	Stáří řadičů a výstroje SSZ Velkomoravská a Rozmarýn
Příležitosti	Hrozby
Rezervy 4 pruhů na silnici II/431 vhodné z úpravě značením	Pohodlí jako určující faktor volby dopravního prostředku

### 13. Potenciál lodní dopravy

Lodní doprava v Hodoníně je spojená především s řekou **Moravou**, která protéká v jižní části města a městem protéká slepé rameno řeky Morava. Tato forma dopravy není v Hodoníně využívána jako běžný prostředek přepravy, ale spíše jako turistická atrakce nebo rekreační aktivita.

Lodní doprava v Hodoníně je spjata s provozem na řece Moravě a nadčasovým projektem kanálu Dunaj - Odra - Labe. Ve stávajícím stavu je provozována zejména osobní vyhlídková doprava. Přístaviště je zřízeno u jezu v km 115,2.

Město Hodonín vlastní loď *Konstancie*, která je využívána pro turistické a rekreační plavby po řece

Moravě. Napojení na Baťův Kanál:

Baťův kanál je jednou z hlavních atrakcí vodní dopravy v regionu a spojuje Hodonín s dalšími městy jako **Strážnice**, **Veselí nad Moravou**, a dokonce s lokalitami v sousedním Zlínském kraji. Kanál je využíván především pro rekreační plavby, ať už na malých motorových lodích, pramicích nebo výletních lodích.

Přístaviště:

V Hodoníně je menší přístaviště pro rekreační lodě, které umožňuje nástup a výstup cestujících.

Parkování je zajištěno na cca 30 parkovacích místech. Příjezd cyklistů je zajištěn po cyklostezce.

Ředitelství vodních cest České republiky plánuje výstavbu významného přístavu, který by se stal největším turistickým přístavem v České republice. Tento projekt zahrnuje přístaviště na Očovských lukách, které bude vybaveno moderními zařízeními pro kotvení až 80 lodí. Přístav má podpořit rozvoj turistických plaveb a zlepšit přístupnost města k vodním cestám, především Baťovu kanálu.

Samotný rozvoj vodních toků je v gesci jejich vlastníků. Město má potenciál v rámci této strategie navrhnout vybudování doprovodné dopravní infrastruktury. Doprovodná infrastruktura má tedy za cíl podpořit nejen turistický rozvoj města, ale i funkčnost nově plánovaných investic, přičemž samotný rozvoj vodních toků a jejich správa zůstávají mimo přímou kompetenci městské správy.



Obrázek 49 Přístaviště U Jezu, Hodonín

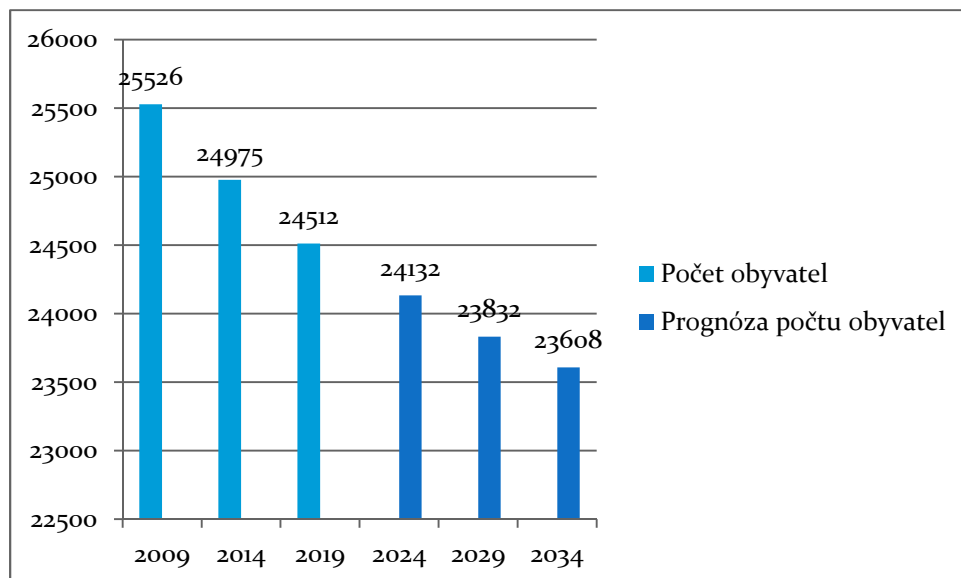
## 14. Prognózy a posouzení vývoje pro výhledové období

Prognóza a posouzení migrace obyvatel a zaměstnanosti

Dle střední prognózy počtu obyvatel ČSÚ bude v ČR docházet k postupnému úbytku obyvatel, a to zejména ve skupinách do 64 let. Naopak počet seniorů bude dále růst. Pro potřeby prognózy dopravy budeme předpokládat stagnaci počtu obyvatel Hodonína i zázemí města za současného stárnutí populace.

**Tabulka 30 Prognóza počtu obyvatel ČR dle ČSÚ**

Věk	2020	2025	2030	2035
0-14	1 408 644	1 346 384	1 274 155	1 219 739
15-64	6 786 952	6 669 506	6 520 205	6 337 422
65+	2 088 333	2 201 310	2 308 073	2 399 918
Celkem	10 283 929	10 217 200	10 102 433	9 957 079

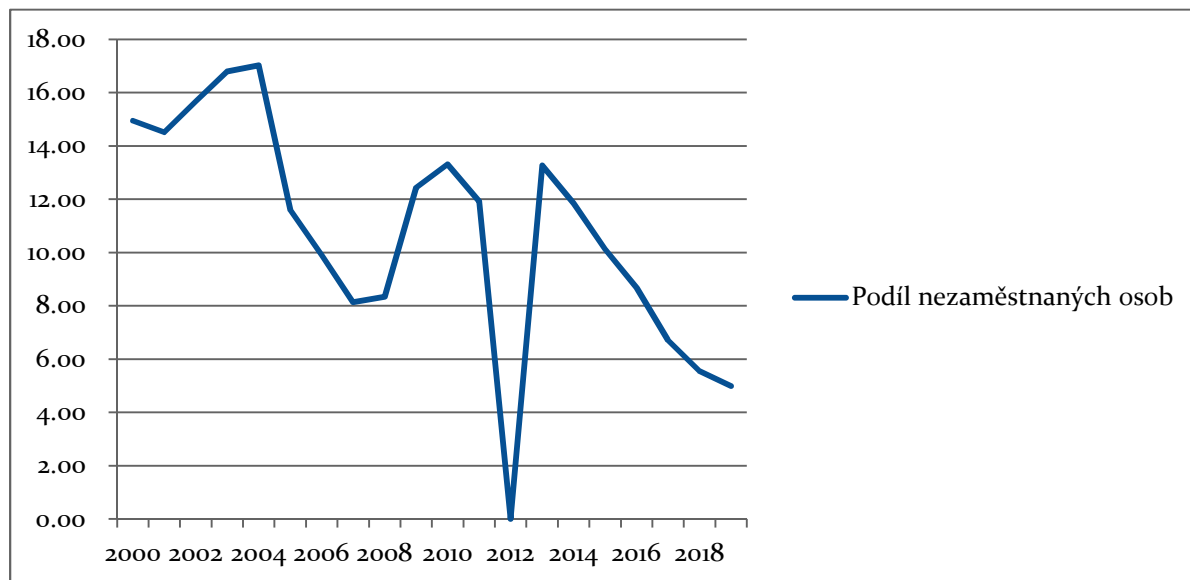


Obrázek 50 Prognóza počtu obyvatel bez nové výstavby

Míra nezaměstnanosti souvisí s mobilitou obyvatel. Ekonomicky aktivní obyvatelé pracující, mají zpravidla vyšší mobilitu než nezaměstnaní.

V roce 2019 byla míra nezaměstnanosti okresu Hodonín na hodnotě 4,98%. jedná se o historicky nejnížší hodnotu od roku 2020. Předpokládá se stagnace nebo mírný nárůst míry nezaměstnanosti k vlivem krize způsobené vládními opatřeními boje proti COVID 8%.

Z hlediska migrace obyvatel ORP Hodonín ztratilo 6% obyvatel migrací za posledních 20 let. V období do roku 2035 předpokládáme, že ORP ztratí dalších 4,7% obyvatel migrací.



Obrázek 51 Podíl nezaměstnaných osob v % ORP Hodonín

## 14.1. Prognóza a posouzení vývoje stupně automobilizace, mobility obyvatel

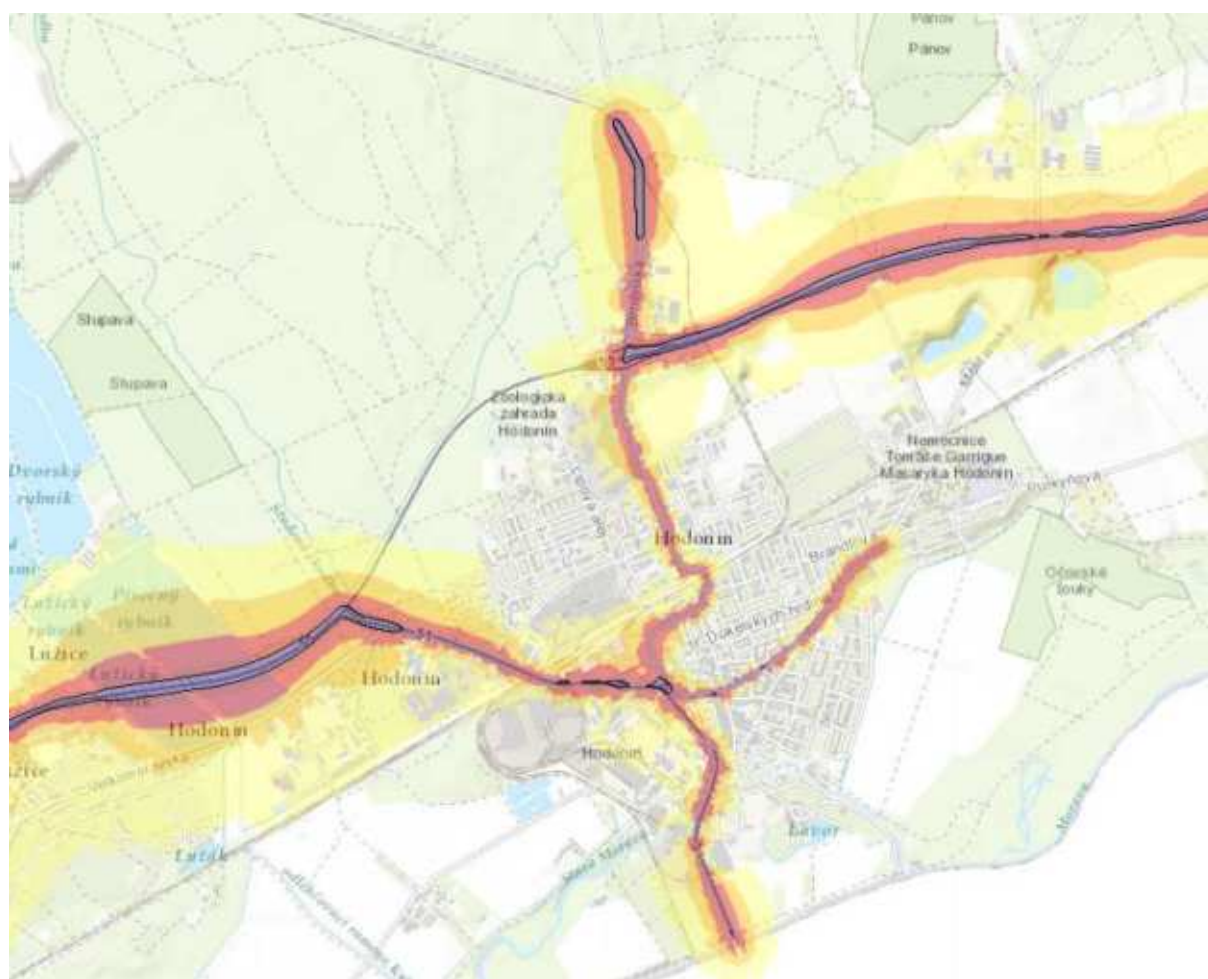
Stupeň automobilizace v Hodoníně v posledních letech rostl významným tempem až 5% ročně. Tyto nárůsty nejsou udržitelné. Předpokládá se snížení růstu počtu vozidel na 1% - 1,5% ročně.

Před pandemií COVID 2020/2021 byla hybnost obyvatel Hodonína na hodnotě 3,5 cest na osobu a den. Další nárůst hybnosti se nepředpokládá. V rámci protipandemických opatření je možné očekávat snížení počtu cest až na hodnoty okolo 2,0 cest za den. Po odeznění pandemie se předpokládá pozvolný návrat k hodnotám před epidemií.

## 15. Vyhodnocení vlivu na životní prostředí

Na základě intenzit dopravy na dopravních infrastrukturách v řešené oblasti a podkladů zatížení životního prostředí budou vyhodnoceny oblasti s maximálními negativními vlivy na obyvatele, ve kterých se stanovní stávající hluková a emisní zátěž.

Identifikace kritických míst, pro které bude následně stanovena hluková zátěž ze silniční a železniční dopravy pro denní a noční dobu s rozdělením na IAD, nákladní, hromadnou a železniční dopravu na základě zjištěných údajů o intenzitě dopravy a hlukovém monitoringu.

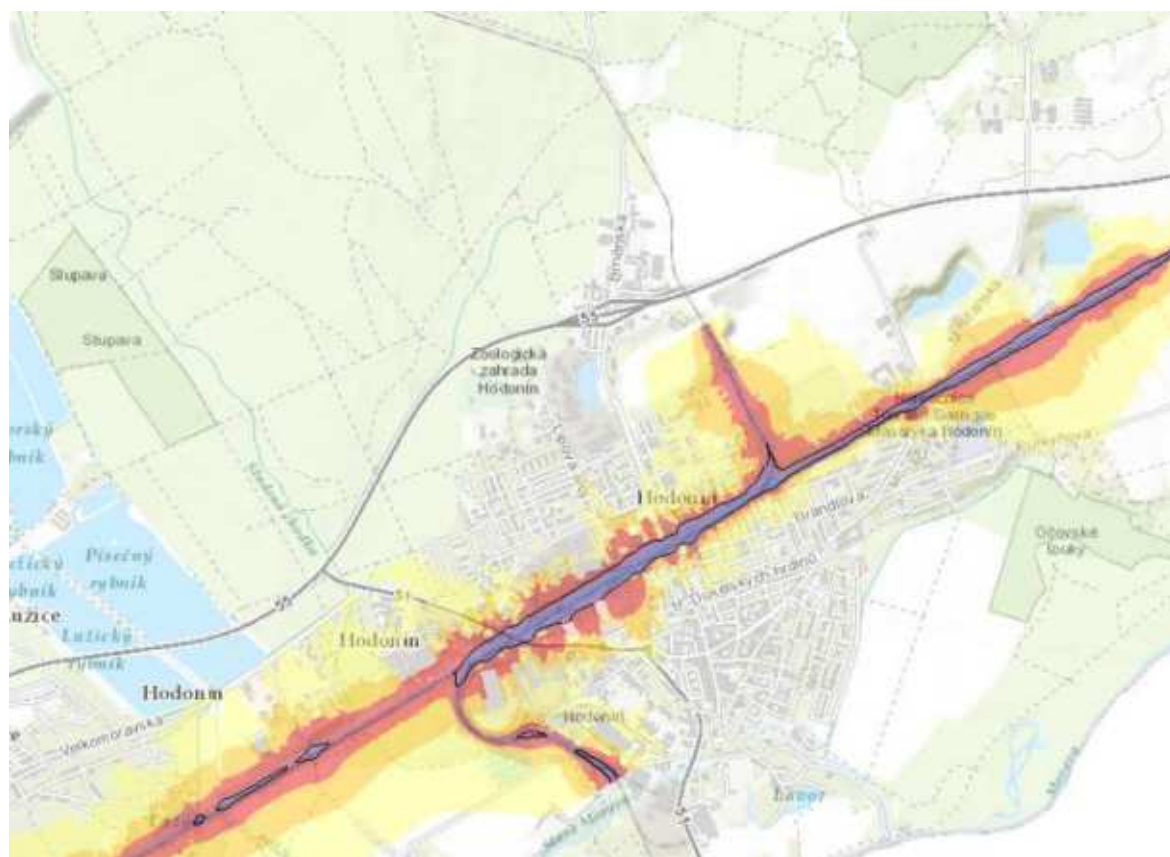


Obrázek 52 Denní hladina hluku z automobilové dopravy





Obrázek 53 Noční hladina hluku z automobilové dopravy



Obrázek 54 Denní hladina hluku ze železniční dopravy



**Obrázek 55 Noční hladina hluku ze železniční dopravy**

Vyhodnocení údajů bude vztaženo k platným hygienickým limitům.

Problematická je hladina hluku v okolí železniční tratě v lokalitě Brandlova - Smetanova. Problematická je hladina hluku podél sběrných komunikací s intenzitou nad 10 tis. vozidel (I/51, II/380 a II/432).

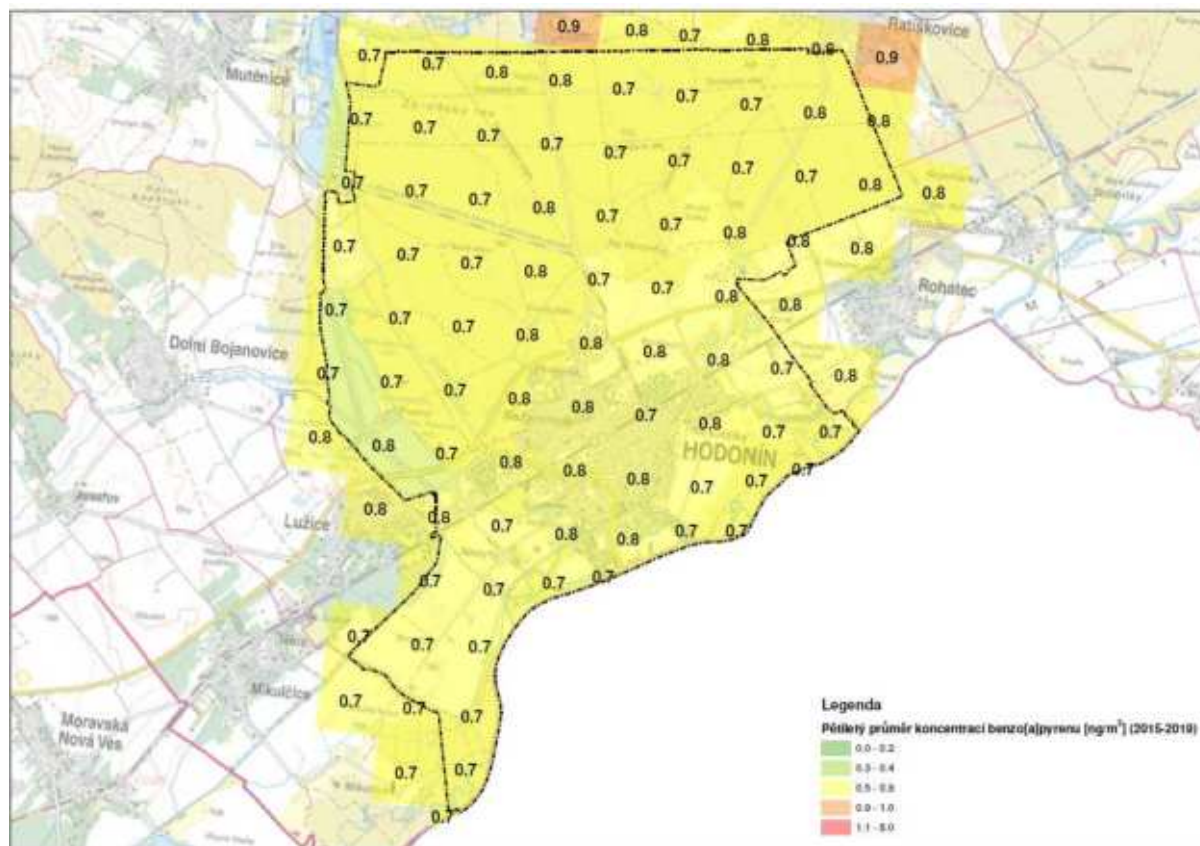
## 15.1. Imisní posouzení

Imisní posouzení prokázalo dodržení imisních limitů pro znečišťující látky  $\text{NO}_2$ , BAP,  $\text{PM}_{10}$  i  $\text{PM}_{2,5}$ .

Hodonín nemá jako jedno z mála měst v České republice překročeny imisní limity znečišťujících látek v ovzduší.

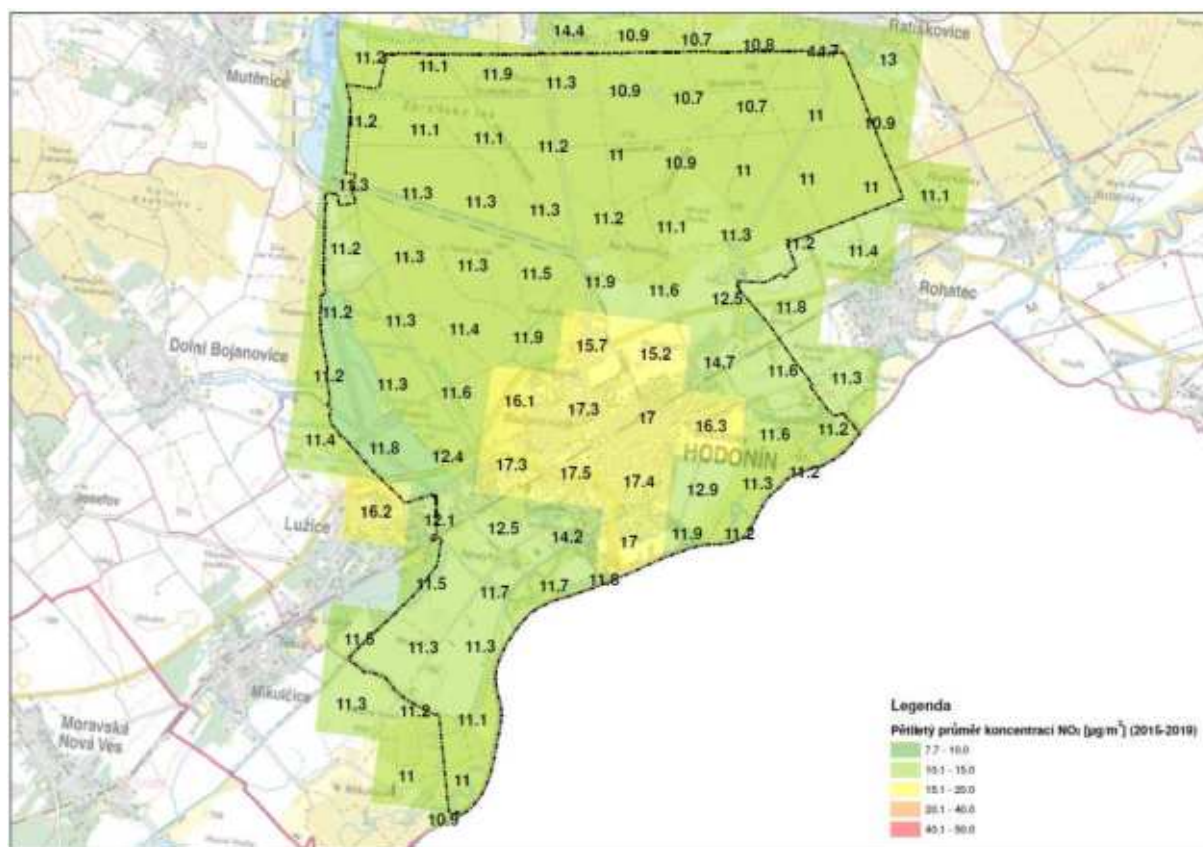
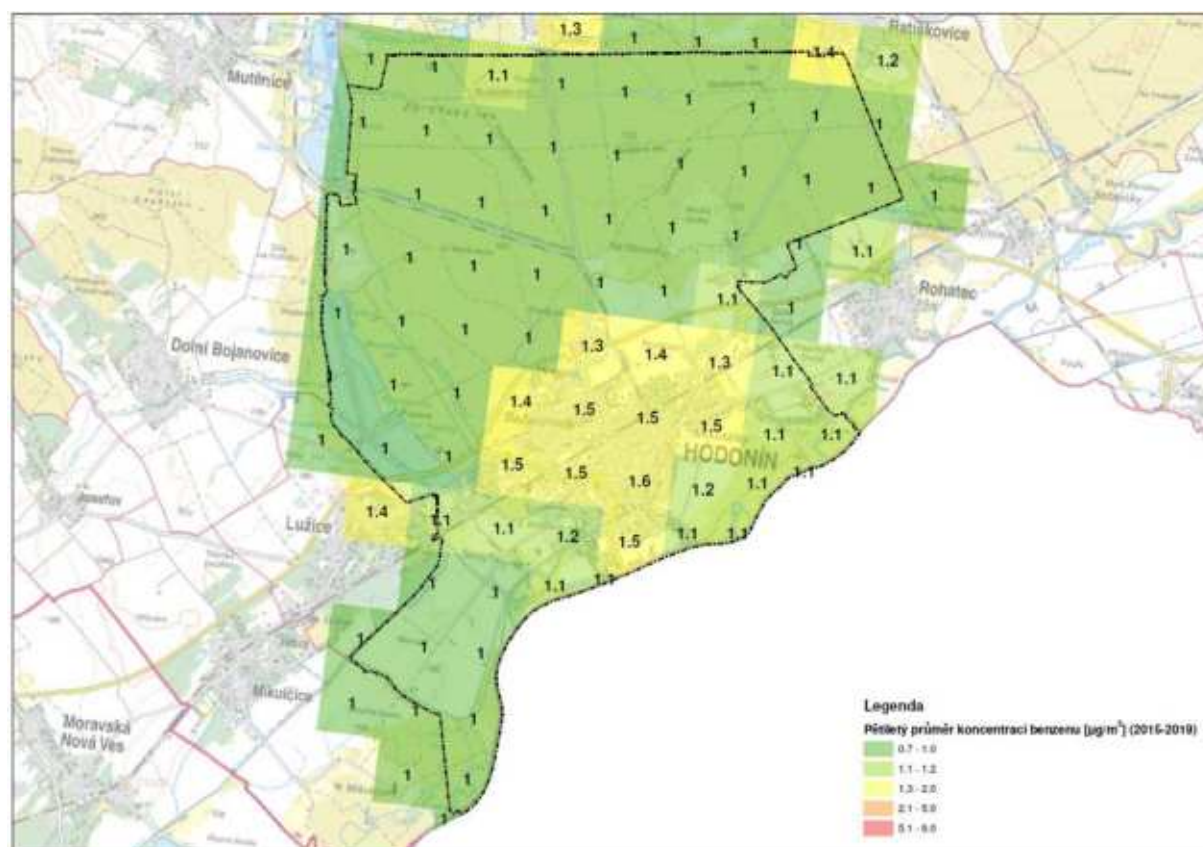
Proberme jednotlivé látky jednu po druhé. Emise  $\text{NO}_2$ , které způsobují kyselý dešť a jsou způsobeny z velké části dopravou, dosahovaly hodnoty do  $17 \mu\text{g}$ , meziroční změna pětiletého průměru koncentrací indikuje zlepšení o  $1 \mu\text{g}$ . Limit je přitom  $40 \mu\text{g}$ . Prach, který nás dusí a způsobuje dýchací potíže, dosahuje průměrné hodnoty za rok  $23,7 \mu\text{g}_2$  při limitu  $40 \mu\text{g}$ . Meziročně došlo ke zlepšení o  $1 \mu\text{g}$ . Problém s prachem je zejména v zimě, kdy jsou v provozu malé topeniště rodinných domů a také při inverzních situacích. Proto je v rámci limitů dovoleno překročení  $50 \mu\text{g}$  po dobu 35 dní v roce. Hodnotí se tedy imise prachu nejvyšší 36. denní koncentrace. V Hodoníně je to  $41,7 \mu\text{g}$ . Ani tento limit tedy překročen není, meziročně došlo ke zlepšení o  $1,7 \mu\text{g}$ . Mikroprach má limit pro průměrnou roční koncentraci  $20 \mu\text{g}$ . Ve městě je dosaženo  $18 \mu\text{g}$ . Meziročně došlo ke zlepšení o  $1 \mu\text{g}$ . Benzen dosahuje hodnoty  $1,6 \mu\text{g}$  při povolené koncentraci  $5 \mu\text{g}$ . Problémem většiny Moravy je koncentrace karcinogenního Benzoapyrenu, který má imisní limit stanoven na  $1 \text{ng}$ , ale i zde koncentrace ve městě dosahuje jen  $0,9 \text{ng}$ . Většina Moravy má tyto hodnoty nadlimitní. Maximum je v Ostravě, kde dosahuje tato hodnota dlouhodobě okolo  $8 \text{ng}$ .

Největší úsilí je nutné vyvinout v dalším snižování imisí PM<sub>10</sub> a Benzo(a)Pyrenu na kterých se podílí topení v rodinných domech, průmyslové zdroje a v malém měřítku i doprava.

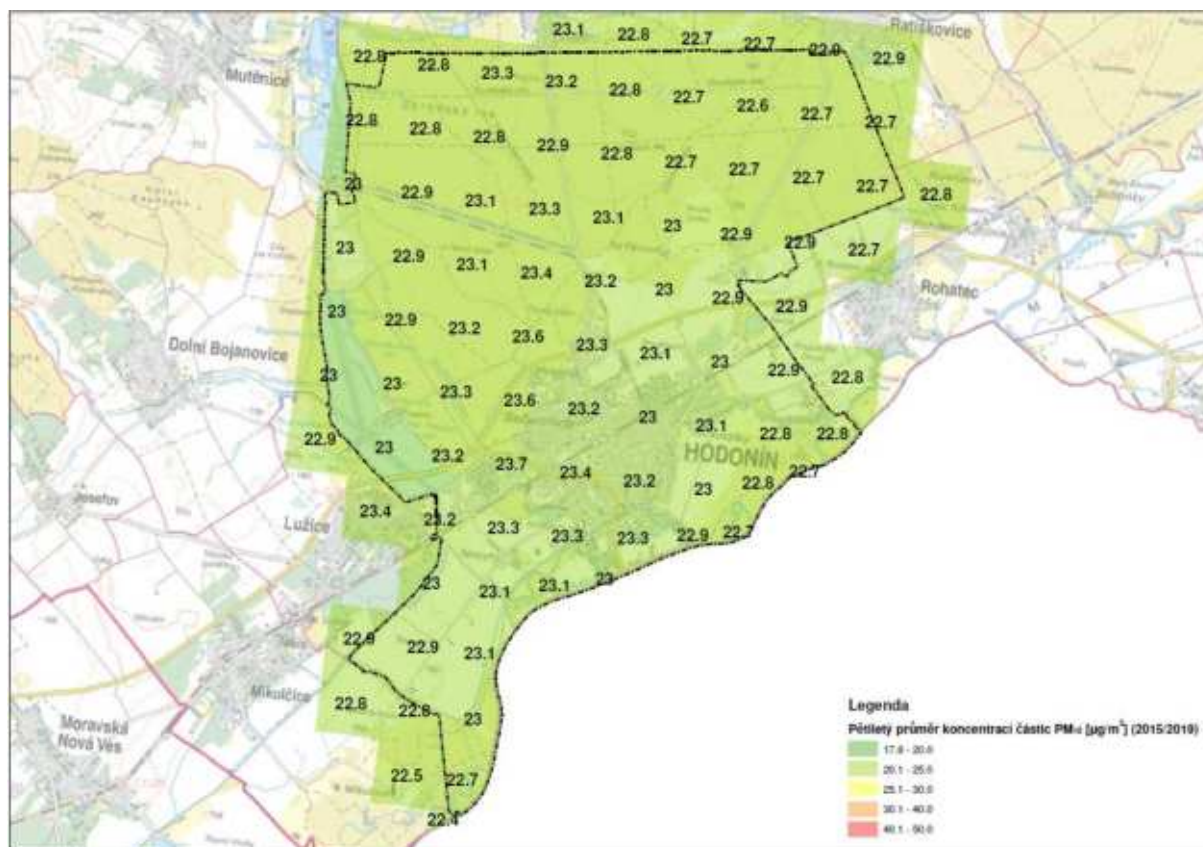


Obrázek 56 Průměrné koncentrace Benzo(a)Pyrenu ng/m<sup>3</sup> (2015 - 2019)

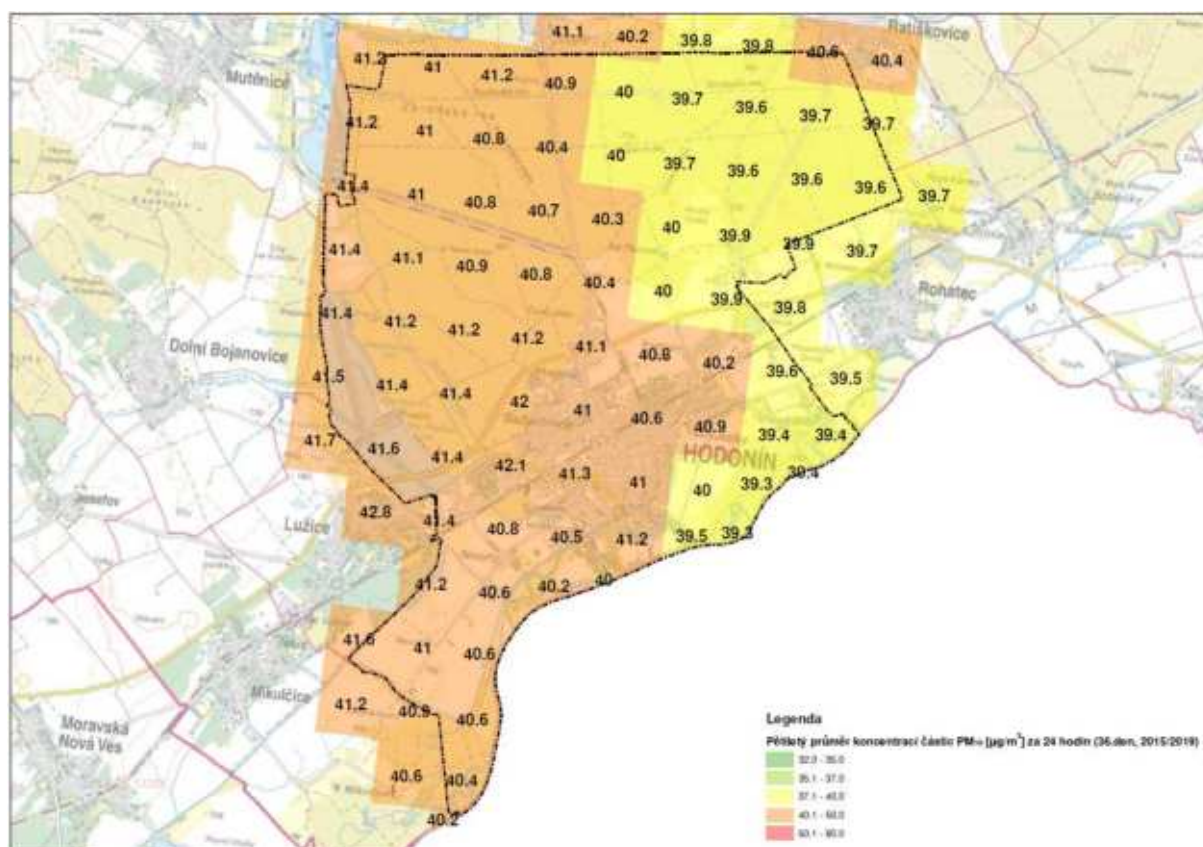


Obrázek 57 Průměrné koncentrace NO<sub>2</sub> µg /m<sup>3</sup> (2015 - 2019)Obrázek 58 Průměrné koncentrace Benzenu µg/m<sup>3</sup> (2015 - 2019)





Obrázek 59 Průměrné koncentrace  $PM_{10}$   $\mu g/m^3$  (2015 - 2019)



Obrázek 60 Pětiletý průměr  $PM_{10}$   $\mu g/m^3$  za 24 hodin (36. den) (2015 - 2019)

## 16. SWOT analýza

SWOT analýza identifikuje silné a slabé stránky, příležitosti a hrozby. Zatímco silné stránky a slabé stránky jsou ovlivnitelné městem, příležitosti a hrozby jsou vesměs externími faktory, kde má město omezenou schopnost dění ovlivnit.

**Tabulka 31 SWOT analýza vlivu na životní prostředí města Hodonín**

Silné stránky	Slabé stránky
Splnění všech sledovaných imisních limitů	Vysoká hladina hluku v okolí železniční tratě
	Vysoká hladina hluku podél sběrných komunikací (I/51, II/380, II/432)
Příležitosti	Hrozby
Snížení emisí vozidel obměnou vozového parku	Neodvedení nákladní dopravy
Snížení hluku vozidel vývoje pneumatik	

## 17. Seznam obrázků

Obrázek 1 Počet obyvatel města Hodonín celkem v letech 2001 - 2019, zdroj ČSÚ.....	7
Obrázek 2 Počet obyvatel města Hodonín v letech 2009 - 2021 dle věkových skupin, zdroj ČSÚ.....	8
Obrázek 3 Počet obyvatel okresu Hodonín celkem v letech 2009 - 2019, zdroj ČSÚ.....	8
Obrázek 4 Počet obyvatel okresu Hodonín v letech 2009 - 2019 dle věkových skupin, zdroj ČSÚ .....	9
Obrázek 5 Počet obyvatel v okolních obcích, zdroj ČSÚ .....	9
Obrázek 6 Vývoj počtu obyvatel v okolních obcích v letech 2001 - 2019, zdroj ČSÚ .....	10
Obrázek 7 Vývoj počtu obyvatel v SO města v letech 2001 - 2011, zdroj ČSÚ.....	11
Obrázek 8 Dělna přepravní práce.....	12
Obrázek 9 Nedostatky v oblasti dopravy dle SMART City strategie města Hodonín, 2021 .....	13
Obrázek 10 Silniční síť, zdroj ŘSD ČR.....	14
Obrázek 11 ZÁKOS - základní komunikační síť .....	15
Obrázek 12 Intenzity dopravy RPD, zdroj celostátní sčítání dopravy ŘSD 2016 .....	17
Obrázek 13 Tranzitní doprava a zdrojová a cílová doprava města Hodonín, vozidla celkem, říjen 2020 .....	18
Obrázek 14 Tranzitní doprava a zdrojová a cílová doprava města Hodonín, vozidla nad 3,5 t, říjen 2020 .....	18
Obrázek 15 Nehody celkem ve městě Hodonín po letech .....	21
Obrázek 16 Systém parkování v centru města Hodonín z roku 2012 .....	23
Obrázek 17 Vymezení parkovacích zón pro rezidenty v lokalitě Národní třída dle nařízení města 8/2018 .....	27
Obrázek 18 Vymezení parkovacích zón pro rezidenty v lokalitě náměstí Osvobození dle nařízení města 8/2018 .....	28
Obrázek 19 Vymezení parkovacích zón v lokalitě Velkomoravská dle nařízení města 8/2018.....	29
Obrázek 20 Vymezení parkovacích zón pro rezidenty v lokalitě Sv. Čecha dle nařízení města 2/2019.....	30
Obrázek 21 Nabídka a poptávka v zónách centra města v dopoledních hodinách běžného pracovního dne. ....	32
Obrázek 22 Počet stání dle legálnosti a obsazení v dopoledních hodinách běžného pracovního dne. ....	33
Obrázek 23 Počet stání dle legálnosti a obsazení oblast 1 v dopoledních hodinách běžného pracovního dne. ...	34
Obrázek 24 Počet stání dle legálnosti a obsazení oblast 2 v dopoledních hodinách běžného pracovního dne. ...	35
Obrázek 25 Počet stání dle legálnosti a obsazení oblast 3 v dopoledních hodinách běžného pracovního dne. ...	36
Obrázek 26 Počet stání dle legálnosti a obsazení oblast 4 v dopoledních hodinách běžného pracovního dne. ...	37
Obrázek 27 Počet stání dle legálnosti a obsazení oblast 5 a oblast 6 v dopoledních hodinách běžného pracovního dne. ....	38
Obrázek 28 Počet stání dle legálnosti a obsazení oblast 7 a oblast 8 v dopoledních hodinách běžného pracovního dne. ....	39
Obrázek 29 Přestupky v dopravě řešené za roky 2019-2020, zdroj MPOL .....	40
Obrázek 30 Stupeň automobilizace v bytových souborech .....	42
Obrázek 31 Hodnocení odstavování vozidel v bytové zástavbě v jednotlivých zónách.....	43

Obrázek 32 Linkové vedení MHD Hodonín, r. 2020 .....	47
Obrázek 33 Dostupnost zastávek, izochrony dostupnosti .....	49
Obrázek 34 Obrat na zastávkách MHD a PAD za pracovní den .....	50
Obrázek 35 Zatížení linky 901 AN - hřbitov) .....	52
Obrázek 36 Zatížení linky 901 hřbitov - AN za pracovní den .....	54
Obrázek 37 Základní síť cyklistických tras .....	62
Obrázek 38 Akce do práce na kole Hodonín 2021, zdroj <a href="http://www.dopracenakoe.cz/mesto/hodonin">www.dopracenakoe.cz/mesto/hodonin</a> .....	63
Obrázek 39 Nehody s cyklisty za roky 2009-2019 .....	64
Obrázek 40 Nehody cyklistů za 5 let po letech (2015-2019) .....	64
Obrázek 41 Odstavení vozidel Hodonín .....	67
Obrázek 42 Základní síť bezbariérových pěších tras .....	68
Obrázek 43 Značené turistické trasy v Hodoníně .....	70
Obrázek 44 Hlášené nehody chodců v letech 2009-2019 .....	71
Obrázek 45 Nehody chodců po letech (2015-2019) .....	71
Obrázek 46 Veřejné logistické centrum Holíč .....	74
Obrázek 47 Chybějící informace o odjezdech MHD v online mapě Sledování provozu IDS JMK .....	76
Obrázek 48 Chybný jízdní řád linky 901 a chybějící symbol zastávky Hodonín žel. stanice v <a href="http://mapy.cz">mapy.cz</a> .....	77
Obrázek 49 Přístaviště U Jezů, Hodonín .....	79
Obrázek 50 Prognóza počtu obyvatel bez nové výstavby .....	80
Obrázek 51 Podíl nezaměstnaných osob v % ORP Hodonín .....	80
Obrázek 52 Denní hladina hluku z automobilové dopravy .....	81
Obrázek 53 Noční hladina hluku z automobilové dopravy .....	82
Obrázek 54 Denní hladina hluku ze železniční dopravy .....	82
Obrázek 55 Noční hladina hluku ze železniční dopravy .....	83
Obrázek 56 Průměrné koncentrace Benzo(a)Pyrenu ng/m <sup>3</sup> (2015 - 2019) .....	84
Obrázek 57 Průměrné koncentrace NO <sub>2</sub> µg /m <sup>3</sup> (2015 - 2019) .....	85
Obrázek 58 Průměrné koncentrace Benzenu µg/m <sup>3</sup> (2015 - 2019) .....	85
Obrázek 59 Průměrné koncentrace PM <sub>10</sub> µg/m <sup>3</sup> (2015 - 2019) .....	86
Obrázek 60 Pětiletý průměr PM <sub>10</sub> µg/m <sup>3</sup> za 24 hodin (36. den) (2015 - 2019) .....	86

## 18. Seznam tabulek

Tabulka 1 Počet obyvatel města dle věkových skupin v letech 2009 - 2019, zdroj ČSÚ .....	7
Tabulka 2 Zábrany v používání dopravního prostředku, dle průzkumu dopravního chování říjen 2020 .....	12
Tabulka 3 Hodnocení podmínek pro jednotlivé druhy dopravy a bezpečnost .....	13



Tabulka 4 Intenzity dopravy na křižovatkách RPDÍ 2020 .....	16
Tabulka 5 Kapacita a úroveň kvality křižovatek .....	19
Tabulka 6 SWOT analýza dopravy města Hodonín.....	22
Tabulka 7 Parkovací systém v čase.....	24
Tabulka 8 Vymezené oblasti zpoplatnění vč. automatu .....	24
Tabulka 9 Cena parkovného v centru města .....	25
Tabulka 10 Nabídka a poptávka parkování v centru města .....	31
Tabulka 11 Odstavování vozidel v bytové zástavbě a řadové zástavbě rodinných domů.....	41
Tabulka 12 Srovnání nejproblematictějších lokalit odstavení vozidel .....	43
Tabulka 13 SWOT analýza parkovací politiky města Hodonín .....	45
Tabulka 14 Linky příměstské autobusové dopravy .....	46
Tabulka 15 Linky Městské hromadné dopravy Hodonín dopravce ČSAD Hodonín a.s. ....	48
Tabulka 16 Přepravní vztahy linka 901.....	51
Tabulka 17 Vytížení linky 901 AN - hřbitov (dopoledne, pracovní den).....	52
Tabulka 18 Vytížení linky 901 AN - hřbitov (odpoledne, pracovní den).....	53
Tabulka 19 Vytížení linky 901 hřbitov - AN (dopoledne, pracovní den).....	54
Tabulka 20 Vytížení linky 901 hřbitov - AN (odpoledne, pracovní den).....	55
Tabulka 21 Vytížení linky 903 Nesyt - Bažantnice ( pracovní den, spoje ve špičku).....	56
Tabulka 22 Vytížení linky 903 Bažantnice - Nesyt ( pracovní den, spoje ve špičku).....	56
Tabulka 23 Vytížení linky 904 Bažantnice - Luční - Bažantnice ( pracovní den, spoje ve špičku) .....	57
Tabulka 24 SWOT analýza veřejné dopravy města Hodonín .....	59
Tabulka 25 SWOT analýza cyklistické dopravy města Hodonín .....	65
Tabulka 26 SWOT analýza pěší dopravy města Hodonín .....	72
Tabulka 27 Hlavní směry vnější nákladní dopravy města.....	73
Tabulka 28 SWOT analýza nákladní dopravy města Hodonín .....	74
Tabulka 29 SWOT analýza organizace dopravy města Hodonín .....	78
Tabulka 30 Prognóza počtu obyvatel ČR dle ČSÚ.....	79
Tabulka 31 SWOT analýza vlivu na životní prostředí města Hodonín .....	87