

Strategie rozvoje dopravy města Hodonín

Návrhová část

Průvodní zpráva
čistopis

OBSAH:

1	Zadání.....	4
1.1	Rámec zadání	4
1.2	Co je udržitelná mobilita	5
1.3	Vize pro město	7
1.4	Cíle opatření	8
1.5	Představy objednatele a zhotovitele	12
1.6	Podklady.....	13
2	Plánování mobility	17
2.1	Výhledové horizonty	19
3	Uliční síť a prostupnost	20
3.1	Regionální a nadregionální komunikační síť	20
3.2	Rozvojové plochy	22
3.3	Bariéry	24
3.4	Místní úpravy.....	26
4	Automobilová doprava.....	28
4.1	Očekávání občanů	28
4.2	Úpravy křižovatek.....	28
4.3	Uzavřené komunikace pro motorová vozidla	29
4.4	Dopravní zklidňování (zóny 30 km/h).....	29
4.5	Nové jednosměrky	29
5	Veřejná doprava.....	30
5.1	Očekávání občanů	30
5.2	Rozvoj a jeho limity	30
5.3	Nové zastávky	32
5.4	Úpravy linek.....	33
5.5	Alternativní obsluha okrajových částí.....	33
6	Cyklistická doprava.....	35
6.1	Očekávání občanů	35
6.1	Metodika.....	36
6.2	Organizační opatření.....	39

6.3	<i>Cyklostezky</i>	39
6.4	<i>Přejezdy pro cylisty</i>	40
6.5	<i>Doprovodná infrastruktura.....</i>	40
7	Pěší doprava	41
7.1	<i>Očekávání občanů</i>	41
7.2	<i>Metodika a provázanost</i>	41
7.3	<i>Bezbariérové trasy</i>	43
7.4	<i>Nové chodníky a opravy.....</i>	43
8	Statická doprava.....	45
8.1	<i>Očekávání občanů</i>	45
8.2	<i>Vývoj parkovací politiky</i>	45
8.3	<i>Nové plochy v rámci organizace dopravy</i>	47
8.4	<i>Návrh ploch pro výstavbu zálivů a parkovišť.....</i>	48
8.5	<i>Návrh ploch pro hromadné parkování.....</i>	49
8.6	<i>Regulace veřejných parkovacích míst</i>	50
8.7	<i>Parkování BUS u přístaviště</i>	51
	Přílohy.....	52

Zpracovatel:

Název firmy:	DHV PRO, spol. s r.o.
Zpracovatel:	Ing. Daniel Bárta, Ing. Václav Starý
Místo podnikání:	Kounicova 688/26, 602 00 Brno
Telefon:	603 875 291
E-mail:	info@dhvpro.cz
IČ:	09754083

1 Zadání

1.1 Rámec zadání

Tento dokument je vypracován společností DHV PRO, spol. s r. o. pro Město Hodonín na základě uzavřené Smlouvy o dílo. Jedná se o výstup návrhové části strategického rozvojového dokumentu „Strategie rozvoje dopravy“.

Záměrem pořizovatele je nalézt dlouhodobě udržitelné řešení organizace dopravy, která v obecných souvislostech pomůže naplnit společenský, prostorový i ekonomický potenciál města. Rozvojová strategie města je v nejširším pojetí definována zaměřením na celoměstská a lokální těžiště, průchodnost městem a definování okraje města, jako rozhraní mezi městem samotným a jeho krajinným zázemím.

Strategie rozvoje dopravy:

- bude souhrnem všech druhů doprav na území města Hodonína a bude reagovat na prostorové charakteristiky města a vnější dopravní sítě;
- navrhne taková opatření pro všechny druhy dopravy, která umožní rozvoj města jako celku, zejména s ohledem na zvyšování kvality života ve veřejném prostoru, bezpečnost provozu a ochranu životního prostředí
- navržená opatření nebudou prohlubovat fragmentaci veřejných prostranství a částí města, ale naopak přispějí k jejich scelení. Významnou prostorovou bariérou je především železniční koridor, ale např. také silnice I/51 a další.
- navržená opatření budou odůvodněná a finančně realizovatelná
- bude základním prvkem plánování investic do dopravní a technické infrastruktury;

1.2 Co je udržitelná mobilita

Evropská metodika (Wefering et al., 2014) definuje Plán udržitelné městské mobility jako strategický plán určený k uspokojování potřeb mobility osob a firem ve městech a jejich okolí za účelem zlepšování kvality života. Vychází ze stávajících plánovacích zvyklostí a náležitě zohledňuje zásady integrace, participace a evaluace.

Národní metodika SUMP definuje strategie pro veřejnou i individuální dopravu a osobní i nákladní dopravu se záměrem přispět k naplnění vyšších cílů:

- zlepšit kvalitu života,
- snížit objemy individuální motorové dopravy a motorové dopravy jako celku jejich náhradou za udržitelné dopravní způsoby,
- snížit objem zbytných každodenních cest individuální motorovou dopravou a redukovat vztah mezi ekonomickým růstem a objemem dopravy (ve smyslu infrastrukturního vybavení i výkonu),
- snížit dopady z dopravy na životní prostředí vyšší efektivitou všech cest, úsporami a pomocí environmentálně příznivějšího dopravního systému založeného na podpoře udržitelnějších druhů dopravy: veřejné dopravy, pěší a cyklistické dopravy, čistých vozidel a alternativních energií,
- snížit negativní dopady dopravy na zdraví,
- zajistit přístupnost dopravy pro všechny občany vč. osob se sníženou schopností pohybu a orientace,
- zlepšit integraci plánování dopravy a souvisejících sektorů (především: územní plánování, otázky životního prostředí a energetického hospodářství, oblast zdraví, školství a sociální otázky).

Součástí udržitelnosti je i zohlednění skutečnosti, že motorová doprava se podílí na emisi skleníkových plynů v ČR 16 % a její směřování by mělo vést ke snížení také těchto emisí. Dále je důležité i zohlednění genderu vzhledem ke společenskému požadavku rovnosti žen a mužů. Ženy jezdí na kratší vzdálenosti, méně jezdí do práce a služební cesty (muži/ženy 51%/36%), ale více jsou doprovodem pečující osoby (muži/ženy 10%/15%). Výrazně méně ženy využívají auta (muži/ženy 38%/21%), častěji chodí pěšky (muži/ženy 45%/55%). Ženy se chovají bezpečněji a jsou citlivější na možná rizika – více vnímají nedostatek přechodů či mají větší pocit nebezpečí při čekání na hromadnou dopravu. Podíl pracujících v žen sektoru dopravy je v ČR 26%, podíl žen ve vydaných řidičských průkazech na nákladní vozidlo nebo autobus je 2 %, podíl zaměstnankyň velkých dopravních podniků MHD je mezi 15-20%, podíl studentek dopravně specializovaných vysokých škol je mezi 22-28%.

EMISE SKLENÍKOVÝCH PLYNŮ V ČR PODLE SEKTORŮ

Celkové emise České republiky za rok 2021.



Obrázek 1: Emise skleníkových plynů ČR podle sektorů, zdroj: [Celkové emise České republiky za rok 2021](#), Fakta o klimatu 2023

1.3 Vize pro město

Koncepce ministerstva dopravy pro městskou a aktivní mobilitu na období 2021-2030 formuluje základní vizi jako nastavení trendu pro dosažení lepší dělby přepravní práce v počtu cest mezi jednotlivými druhy dopravy do roku 2030, a to dle jednotlivých kategorií měst.

Města velikosti do 25 tis. obyvatel (kategorie F) je značně různorodá, a proto lze orientačně odhadnout hodnoty optimalizovaného rozsahu dělby přepravní práce:

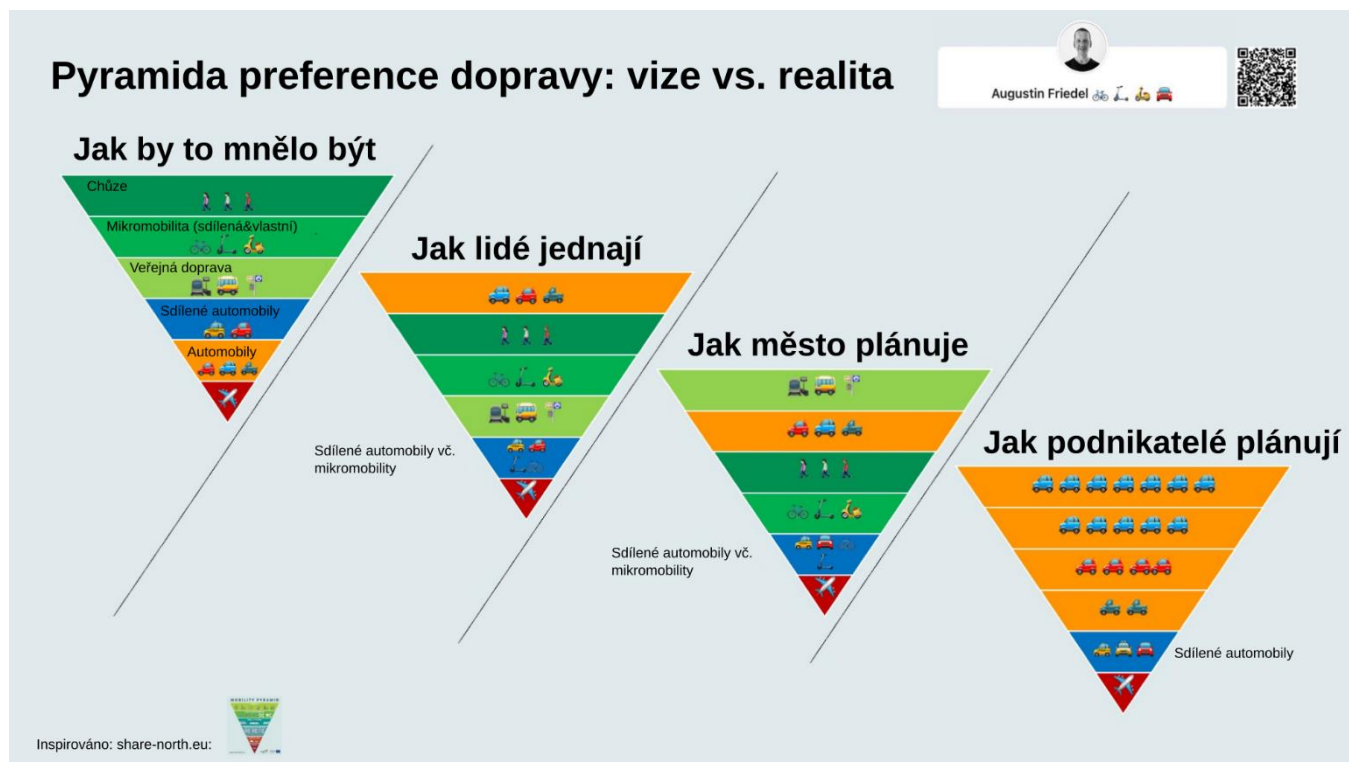
- Pěší doprava se může ustálit na hodnotě kolem 40 – 50 %
- Cyklistická doprava může mít podíl, alespoň v klimaticky příznivých obdobích roku 20 – 30 %
- Veřejná hromadná doprava může dosáhnout podílu 5 – 20 %
- Individuální automobilová doprava by se podílela na přepravních výkonech v rozmezí 20 – 25 %.

Tabulka 1: Dělbý přepravní práce, stav v Hodoníně a vize pro města kategorie F koncepce pro městskou mobilitu.

	pěší	cyklo	hromadná	automobilová
stav (PDCH 2023)	43 %	10 %	10 %	32 %
vize	40-50 %	20-30 %	5-20 %	20-25 %

Ve srovnání vize se skutečností Hodonín má významně nižší cyklodopravu a má více automobilů.

Přestože vize o budoucnosti se postupně prorůstají skrze strategie globální (OSN), kontinentální (EU) a národní (stát), regionální (kraj) až do této místní strategie (město), lze poměrně snadno pozorovat nesoulad mezi přáními vloženými do jejich cílů a prostředků s realizovanou skutečností v ulicích. Uvědomit si Achillovu patu plánování, tedy určitý rozpor mezi změnou smýšlení (představou) a jednáním (stavbou, uspořádáním), může přispět k uvědomění, jak lépe přenášet kresby a slova této strategie do žité skutečnosti.



Obrázek 2: Pyramida mobility, vize vs. realita: zdroj: [Mobility pyramid vision vs. reality](#), Augustin Friedel 2023

1.4 Cíle opatření

Podle metodiky ministerstva dopravy spadá Hodonín do velikosti kategorie F - města do 25 tis. obyvatel. Tato kategorie měst má podmínky pro posílení využívání MHD velmi omezené. Vzhledem k tomu, že ochota lidí chodit pěšky výrazně klesá zejména u délky cest na 1,5 – 2 km, je možnost alternativního řešení k individuální dopravě primárně zaměřeno na cyklo dopravu nebo MHD. Problém stupně automobilizace je v této kategorii měst menší vzhledem k dostupnosti veřejného prostoru mimo centrum. Restrikce v parkování se týká zejména historického centra města a je možno zavést rezidentního parkování v bytových čtvrtích.

1.4.1 Předcházení potřebám po mobilitě

Cíl: Snížení poptávky po mobilitě ve městě

- Úzké propojení sektorového a územního plánování iteračním způsobem (oba druhy plánování jsou rovnocenné a musí se jednat o trvalý stále se opakující plánovací cyklus)
- Územní plánování rozšířit o krajinné plánování ve městech a v příměstském prostoru
- Zavádění e-Governmentu, governance.

- Podpora alternativních forem práce (home office, videokonference apod.).
- Vytváření pracovních příležitostí, služeb a občanské vybavenosti v suburbánních oblastech měst s cílem snížit rozsah dojížděky do jádrového města.
- Plánování města se zohledněním potřeb jednotlivých skupin obyvatel (žen, dětí, seniorů, pečujících osob a osob s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace) již ve fázi územního a strategického plánování rozvoje; s cílem omezit nutnost dojíždění na větší vzdálenosti.

1.4.2 Způsoby uspokojení potřeb po mobilitě

Cíl: Snížení stupně automobilizace a snížení podílů cest IAD ve městech

- Výchova a osvěta k udržitelné mobilitě.
- Podpora pěší dopravy a dopravní cyklistiky.
- V rámci urbanistických plánů nových zástaveb požadovat dostupnost komplexních služeb pro rezidenty (obchody, školská a zdravotnická zařízení, aj.)
- Podpora vzniku firemních plánů mobility u středních a větších firem (podpora carpoolingu zaměstnanců a řešení parkovacích míst pro tento účel, parkovací zařízení pro cyklodopravu, hygienické zázemí pro cyklisty apod.).
- Podpora vzniku školních plánů mobility (podpora carpoolingu zaměstnanců a řešení parkovacích míst pro tento účel, parkovací zařízení pro cyklodopravu, hygienické zázemí pro cyklisty apod.).
- Podpora konceptu Mobilita jako služba (MaaS).

Cíl: Zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy ve městech

- Zpracování plánu dopravní obslužnosti - úzké propojení MHD a krajské objednávky příměstských linek (viz zákon o veřejných službách v přepravě cestujících).
- Zřizování integrovaných přestupních uzlů (tzv. Lindau Model).

Cíl: Zvýšení aktivní mobility

- Dobudování sítě bezpečných cyklotras ve městě a aglomeraci.
- Podpora systému bikesharingu a jeho integrace do systému IDS.
- Zlepšování podmínek pro pěší dopravu zaváděním opatření pro segregaci a bezpečnost pěšího provozu (bezbariérové, širší chodníky pro pečující osoby s dětmi a kočárky, budování ramp pro kočárky a vozíky, dobře značené a přehledné dopravní prostředí, osvětlení zastávek a podchodů, správné osvětlení přechodů atd.).
- V rámci optimalizace fungování systémů ITS v městském provozu dostatečně zohledňovat preferenci pěšího provozu.
- Tvorba cyklozázemí.

- Poskytování informačních služeb k usnadnění multimodálního cestování v souladu s Nařízením EK 2017/1926 o poskytování multimodálních informačních služeb o cestování v rámci EU s cílem umožnit různým skupinám uživatelů lepší informovanost ohledně optimálního plánování a realizaci cesty z místa A do místa B různými druhy individuální i hromadné dopravy (vč. cyklodopravy) a zvýšení informovanosti účastníků dopravního provozu v reálném čase nejen o běžných, ale i o mimořádných situacích.

1.4.3 Uspokojování potřeb po mobilitě

Cíl: Zlepšení kvantitativních standardů VHD

- Využití krajské objednávky pro obsluhu města se zohledněním kvantitativních standardů stanovených v rámci plánů dopravní obslužnosti krajů dáno zákonem č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících.
- Zpracování plánu dopravní obslužnosti města včetně stanovení kvantitativních standardů dopravní obslužnosti měst dle jejich velikostní kategorie.

Cíl: Zlepšení kvalitativních standardů VHD

- Propracovaná tarifní politika ve veřejné hromadné dopravě ve spolupráci s krajem.
- Kvalitní vozidla (z hlediska kvalitativních standardů je nutné, aby nová nebo modernizovaná vozidla byla nízkopodlažní).
- Zavádění progresivních odbavovacích systémů ve veřejné hromadné dopravě.
- Zvýšení sociálně - bezpečnostních standardů, osvětlení zastávek a terminálů se zohledněním principů světelného znečištění, proškolení obslužného personálu.
- Zvýšení provozní bezpečnosti a bezpečnosti pohybu cestujících na zastávkách VHD.
- Zavádění a rozvoj moderních systémů informování cestujících o možnostech využívání MHD, VHD.

Cíl: Zkvalitnění technicko - technologické oblasti VHD

- Další rozvoj preference VHD i s ohledem na specifické potřeby obyvatel.
- Podpora zavádění alternativních energií ve VHD, a to jak z pohledu pohonu vozidel, tak úpravou ploch pro VHD k výrobě alternativních energií.

Cíl: Zlepšení podmínek pro aktivní mobilitu

- Dobudování sítě bezpečných cyklotras ve městě a aglomeraci.
- Zpracování pěší dopravy do generelu dopravy města.
- Parkovací politika pro cyklodopravu.
- Rozvoj sítě parkovacích míst pro bikesharing, včetně dobíjecích stanic pro elektrokola.
- Podpora začlenění opraven a prodejen kol do systému podpory cyklistické dopravy ve městě.

- Zavádění komunitních programů (např. aplikace pro plánování jízdy na kole po městě s motivačním programem, např. slevy ve vybraných obchodech a restauracích, kulturních a sportovních zařízeních).
- Vybudování zabezpečených míst pro odložení jízdních kol v cílových místech dopravy, kde jsou zřízena parkoviště pro IAD, například formou robotických zakladačů.
- V územních plánech měst definovat propojení současných fragmentovaných částí cyklostezek do jednoho funkčního celku s minimalizací konfliktních míst s ostatní dopravou.
- Stanovení zásad preference pěší dopravy ve městech.

Cíl: Snížení negativního vlivu silniční dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví

- Podpora zavádění alternativních energií v IAD (rozvoj sítě veřejných dobíjecích a plnicích stanic).
- Vymezení parkovacích míst pro vozidla systému carsharing.
- Vymezení zón se zákazem vjezdu pro vozidla nad 3,5 t a nad 12 t.
- Odstupňování výše parkovného dle emisních tříd vozidel a podle rovnováhy nabídky a poptávky po parkování.
- Omezování tranzitní dopravy centrem města.
- Plošné snižování povolené rychlosti (rozvoj zón 30).
- Využívat hlukové mapy při plánování rozvoje dopravy

1.4.4 Úprava veřejného prostoru

Cíl: Přeměna veřejného prostoru na místo pro veřejný život

- Zklidňování uličního prostoru, jeho architektonické řešení a zajištění jeho polyfunkčnosti na principu přístupnosti prostředí pro všechny skupiny obyvatel ve vazbě na celkový koncept města.
- Tvorba pocitových map, bezpečnostní audit veřejných prostranství, bezpečná cesta do školy, inspekce pozemních komunikací atd.

1.5 Představy objednatele a zhotovitele

Objednatelé od dopravních inženýrů očekávají:

- Nová, neotřelá dopravně urbanistická řešení, která už někde fungují.
- Odstranění problémů, které se dlouho nedaří změnit.
- Finančně a časově proveditelné, když ekonomika stagnuje, rozpočty mají deficit.
- Rozvoj všech druhů dopravy, aniž by se navzájem omezovaly.

Zhotovitel od sebe očekává, že vytvoříme paletu technicky možných opatření, ze kterých vyplyne, co je pro město optimální – z pohledu nákladů a udržitelných přínosů. Zdrojem pro návrhy nám budou:

- Náměty veřejnosti (PDCH 2022).
- Podněty objednatele (dlouhodobé nebo aktuální).
- Odborné materiály.
 - Urbanistické (územní a urbanistické studie, územní plán).
 - Dopravní (koncepce a projekty)
- Průzkumy (analytická část, DPNK)
- Zkušenosti jiných měst a odborné poznání.
- Náš pohled na město Hodonín (syntéza, know-how)

1.6 Podklady

Národní dokumenty:

- BÍLÁ KNIHA: Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje, EK, 2011
- Akční plán pro městskou mobilitu, dokument EK, 2009
- [Dopravní politika ČR pro období 2021-2027 s výhledem do roku 2050](#), MD ČR, 2021
- [Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021-2030](#), MD ČR, 2021
- [Metodika pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky](#), CDV 2015
- [Metodika plánu udržitelné městské mobility SUMP 2.0](#), Akademie městské mobility 2021
- Politika územního rozvoje ČR, MMR ČR, 2008 ve znění aktualizace 2021
- Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013-2020, MD ČR, 2013
- Strategie BESIP 2021–2030, BESIP 2021
- Národní akční plánu čisté mobility, MPO 2000
- [Ženy v dopravě](#), CDV 2019
- [Dopravní chování žen v datech](#), CDV 2020
- Akční plán pro podporu pohybové aktivity v České republice v rámci Zdraví 2020
- Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí, MZd ČR, 2015
- Státní politika životního prostředí České republiky 2012-2020, MŽP ČR, 2012
- [Sustainable safety 3rd edition](#), SWOW 2018, NL

Územní plánování:

- Územní plán po 3. změně, Hodonín 2023
- RP centrum města, USB 2014
- ÚS Hornická čtvrť (Finské domky), PP 2008
- ÚS Horní plesová, H.arch 2017
- ÚS Lučina, G+G 2020
- ÚS Velká kasárna, G+G 2023
- ÚS Vodní cvičiště, a2L 2023
- ÚS Park Sadová, EAA 2018
- ÚS Radniční-Kolískova, PP 2008
- ÚS plochy rodinné rekreace, Vávra 2016
- Návrh ÚS Pánov, A+P 2023
- Návrh změny č. 4 RP centra města, G+G 2023
- Návrh změny č. 4 a č. 5 Územního plánu, USB 2023

- ÚS Centrum města Hodonína, pracovní podklad, G+G 2023
- Ověřovací studie Sídliště JV, pracovní podklad, G+G 2023
- Obytný soubor U lázní, pracovní podklad, Proam 2023

Místní dopravní koncepce:

- Analytická část Strategie rozvoje města Hodonín, Udimio 2021
- Generel cyklistické dopravy ve městě Hodoníně, ADOS 2019
- Bezbariérové město, VIA Design 2016
- Koncepce statické dopravy v centru města Hodonína, CPG 2016
- Koncepce dopravy města, T-Plan 2013
- Generel dopravy města Hodonín, 2001
- Pasport komunikací a dopravního značení, Hodonín 2019-2022
- Ortofotomapa Pasportu MK a DZ, Data Procon 2019
- Nařízení města k parkování NM 2/2019, Hodonín 2019

Připravované místní projekty:

- Studie Cyklostezky Pánov-Hodonín, Projekce DS 2021
- DUSP Cyklotrasa podél Baťova kanálu, Štefančík 2022
- Studie Příměstský les Bažantnice, APP 2021
- Studie Park Mírové náměstí, MAAUS 2022
- PDSP Parkoviště u kotelny, Sídliště Větrná Hůrka, PP 2021
- Sportovní areál U červených domků, Proam 2022
- Rekreační přístav Hodonín JHM 1565, EIA 2020

Krajské a regionální koncepce a záměry

- Plán sítě, jízdní řády, IDS JMK 2023
- Plán dopravní obslužnosti JmK 2022-2026 vč. aktualizace 1 a 2, Kordis 2022
- Podklady pro podrobný GTP D55 stavby 5511-5513, ŘSD 2023-2024
- Informační leták D55 stavby 5511-5513, ŘSD 2023
- Technickoekonomická studie R55 Staré Město – Břeclav, HBH 2014
- Technická studie I/55 křižovatka se silnicí II/432, SHP 2020
- Informační leták I/51 Hodonín-obchvat, ŘSD 2021
- ZÚR Jmk po 2. změně, K+K 2020
- Model silniční dopravy pro síť Jihomoravského kraje, HBH 2014
- Náhrada přejezdu P8155 v km 111,535 trati Břeclav – Přerov, SŽ 2020

Geografické a statistické soubory nadmístní:

- Katastrální mapa, ČÚZK 2019, LV=(10001,18631, 17287 Hodonín, 616 SŽ, 747 JMK, 9146 ŘSD, 8981 Lesy ČR, 8165,1029 PMO,10002 SPÚ,14119 ČD)
- RUAIN, ČÚZK 2021
- Ortofotomapa, ČÚZK 2022
- Ortofotomapa, Mapy.cz 2021
- [Ortofotomapa Tornado](#), JmK 2021
- Fotodokumentace Look Around, Apple 2021
- Fotodokumentace Panorama, Seznam.cz 2016
- Fotodokumentace Streetview, Google.com 2019
- [Dojíždka mezi obcemi](#) dle SLDB 2021, ČSÚ 2023
- [Denní trasy Do práce na kole](#), Městem na kole 2016-2022
- [Heatmap](#), Strava 2023
- [Monitoring pohybu na cyklistických trasách v Jihomoravském kraji](#), NAP 2022
- Celostátní sčítání dopravy, ŘSD ČR, 2000, 2005, 2010, 2016, 2021

Zákonné a podzákonné předpisy, normy, metodiky a technické podmínky:

- Zákon č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 183/2006 sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů
- ČSN 736101 Projektování silnic a dálnic, ČNI 2004
- ČSN 736102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích, ČNI 2012
- ČSN 736110 Projektování místních komunikací, ČNI 2006
- ČSN 736425-1 Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště – Část 1: Navrhování zastávek, ČNI 2007
- ČSN 736425-2 Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště – Část 2: Přestupní uzly a stanoviště, ČNI 2007
- ČSN 736056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel, ČNI 2011
- ČSN 736058 Jednotlivé, řadové a hromadné garáže, ČNI 2011
- TP 188 Posuzování kapacity křižovatek a úseků pozemních komunikací, MD ČR, 2018
- TP 189 Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích, MD ČR, 2012
- TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty, MDČR, 2017

- TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích, MDČR, 2013
- TP 85 Zpomalovací prahy, MDČR, 2013
- TP 103 Navrhování obytných a pěších zón, MDČR, 2013
- TP 145 Zásady pro navrhování průtahů silnic obcemi, MDČR, 2001
- TP 218 Navrhování zón 30, MDČR, 2010
- TP 225 Prognózy intenzit automobilové dopravy, MDČR, 2018

2 Plánování mobility

Pro pochopení tohoto dokumentu jakožto dokumentu využitelného pro budoucí plánování udržitelné mobility je vhodné se vrátit do 90. let, kdy jsme si v Evropě uvědomili, že rostoucí automobilismus vyvolává kongesce a intuitivní reakcí bylo navyšování kapacity infrastruktury. A tato kapacitnější infrastruktura stimuluje poptávku, která vyčerpá dostupnou kapacitu někde dál a časem i v místě samém. Tento proces se také nazývá dopravní indukce. Dále bylo možno pozorovat, že zkrácení cestovních dob nevede ke zkrácení doby strávené jízdou, ale k ochotě cestovat na větší vzdálenost.

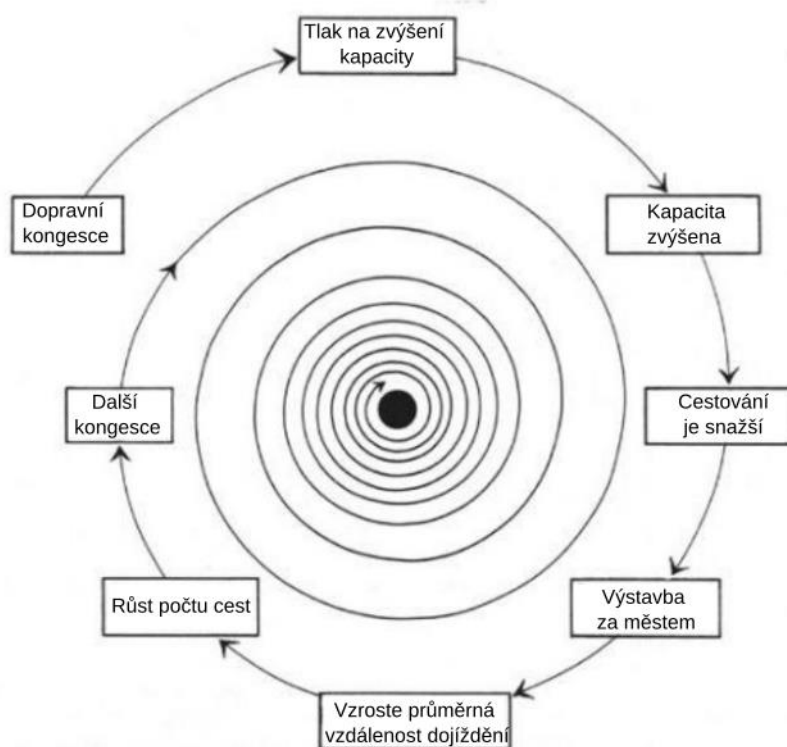


Figure 69 Plane, D. A. (1995). Urban transportation: policy alternatives. In Hanson & Giuliano (Eds.) *The geography of urban transportation*. (2nd ed.) New York ; London: Guilford Press, p439.

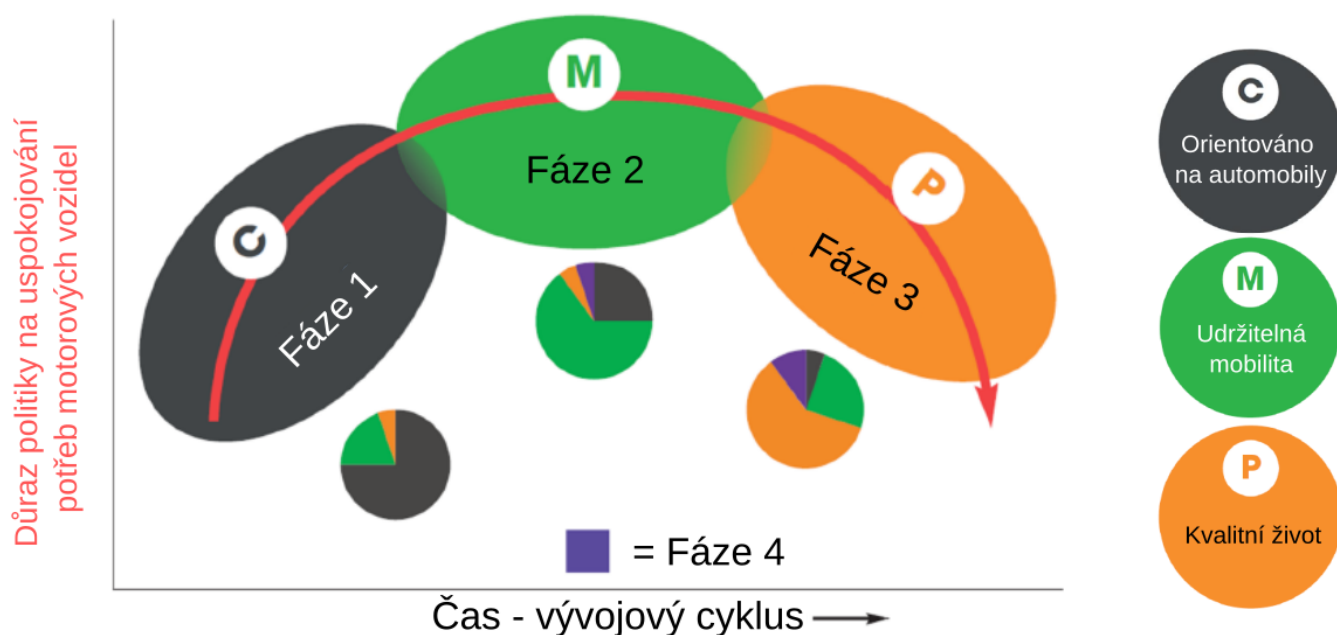
Obrázek 3: [Černá díra investic do infrastruktury](#), zdroj: Plane, D. A. (1995). *Urban transportation: policy alternatives*. In Hanson & Giuliano (Eds.) *The geography of urban transportation*. (2nd ed.) New York ; London: Guilford Press, p439

Tato černá díra investic přispěla v Evropě k poznání a ke změně přístupu. Namísto řešení problémů z početného (daleký dojezd), obtěžujícího (externality hluk, emise, prostor) a nebezpečného (nehody) přesunu autem se pohled dopravního plánování přesunul k řešení mobility člověka a podpoře takové formy mobility, která má udržitelnou podobu. Udržitelnost (ekonomická, společenská a enviromentální) se zaměřuje na to aby:

- lidé cesty nemuseli konat – aby potřeba byla dostupná v místě, města krátkých vzdáleností, polycentrická města,
- a ty, které konají byly na krátké vzdálenosti – aby neměla takové dopady a byla uspokojitelná šetrným způsobem,
- a ty, které konají byly prováděly udržitelným způsobem – udržitelnými módy (chůze, kolo, hromadná doprava) nebo šetrnou formou (sdílení aut, čistá auto mobilita).

Vzhledem k tomu, že jednotlivé formy a módy soupeří o stejný prostor a zákazníky, přednost mají udržitelné módy nad ostatními módy. Doprava není cílem, ale prostředkem ke kvalitnímu životu.

V další nadcházející etapě pak máme možnost města plánovat jako místa pro život. Vytvořit nabídky žití teď a tady a přecházet z pohybu za žitím na pobyt zde. Tedy redukovat kapacitu ulic pro průjezd za životem jinde a navrátit do nich prostor pro život a pobyt (setkání, hru).



Obrázek 4: Myšlenkový koncept vývoje dopravní politiky ve městech, zdroj: Jones P., Ancaes P.: [WP2 D2.1 - Urban Congestion and Network Operation: Towards a Broader Set of Metrics for Assessing Performance](#), Create 2018, str. 7-8
(*evolution_of_perspectives.svg*)

Ulice a prostranství je třeba orientovat na lidi, nikoliv na vozidla. Přestože veřejný prostor plní z kontextu místa různé funkce, upřednostňovány mají být potřeby lidí, kteří nejméně zatěžují prostředí pro ostatní.



Obrázek 5: Hierarchie 1. až 4. uspokojování potřeb na veřejných prostranstvích, zdroj: Novotný V., Šesták D., Zachar Y., Liutov D.: [Standardy aktivní mobility v Praze](#), Praha 2022, str. 10

2.1 Výhledové horizonty

Pro potřebu tohoto plánu pracujeme v budoucnosti se dvěma horizonty pro dva scénáře:

- 2021 – stávající stav
- 2035 – návrhový horizont (cca 10 let),
- 2045 – výhled (cca 20 let).

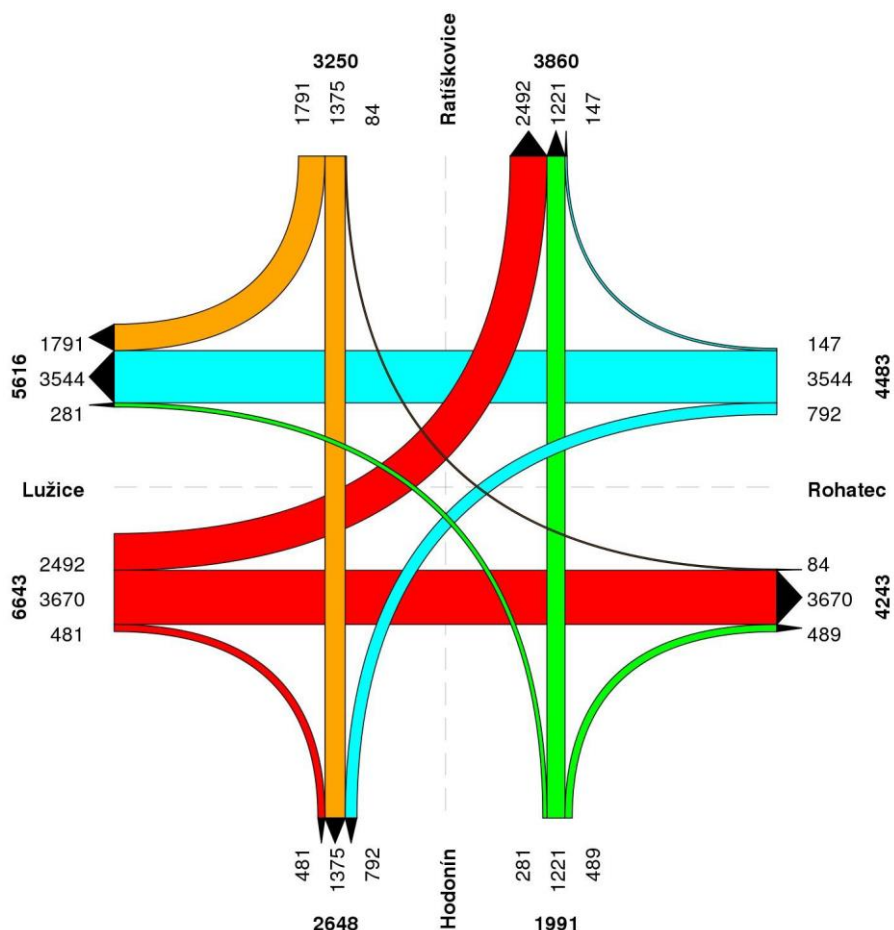
3 Uliční síť a prostupnost

3.1 Regionální a nadregionální komunikační síť

Silnice ve venkovské krajině přechází v sídlech do ulic. Podobu ulic města podstatně ovlivní budoucí uspořádání silniční sítě v regionu. Pro město Hodonín bude ovlivněna následujícími zásahy do komunikačního skeletu:

- Výstavba D55 na území Hodonín ve stopě I/55 uvedení do provozu dle plánu ŘSD v roce 2032:
 - Nové napojení Velkomoravské na D55 přes velkou mimoúrovňovou okružní křižovatku „MÚK Hodonín – západ“, do které bude zaústěna i silnice III/.
 - MÚK na Brněnské bude zachována pod názvem „MÚK Hodonín – sever“.
 - V roce 2023 zbudovaná okružní křižovatka I/55 x II/432 bude podle aktuálních podkladů Technicko-ekonomické studie D55 nahrazena pouhým přemostěním II/432 do Ratíškovic bez možnosti napojení se na dálnici z důvodu ekonomické a kapacitní neúčelnosti. Pro Hodonín má stávající I/55 a křižovatka s II/432 funkci obchvatu nákladní dopravy a absenci napojení vnímá město jako citelnou ztrátu. Vzhledem ke vzdálenosti křižovatek „MÚK Hodonín – sever“ a „MÚK Rohatec“ je cca 4 km, je vložení nové MÚK možné buď na výjimku MD ČR (normová vzdálenost křižovatek je 3-4 km, precedenty udělení výjimky existují), nebo prostřednictvím útvarové křižovatky s kolektory. Další možností je dosud uvažované peážní polní cesty, sloužící k obsluze polních pozemků po zprovoznění D55, kvalitativně navýšit a rozšířit na úroveň místních komunikací spojující jak ul. Brněnskou a Měšťanskou, tak Měšťanskou a MÚK Rohatec. Pro cílový stav D55, který bude příznivější pro město, jsou tak nutná politická jednání. Dle průzkumu z roku 2020, provedeném pro potřeby návrhu okružní křižovatky I/55 x II/432 ji využívalo pro vztah I/55<->Ratíškovice 4514 motorových vozidel RPDl a I/55<->Měšťanská 2043 mot. voz. RPDl. Směrování z/do Měšťanské lze rozdělit směrově na Lužice 762 mot. vozidel RPDl z toho 173 nákladních a z/na Rohatec 1281 vozidel RPDl z toho 69 nákladních.
 - Na styku I/55 a D55 severně od Rohatce vznikne „MÚK Rohatec“.
 - V souvislosti s výstavbou D55 musí město promítnout již do její projektové přípravy stávající nebo výhledová křižení pro bezmotorovou dopravu (stávající MÚK Rybníky a ZOO a výhledová MÚK Mutěnka a Pánov). U nové lávky u ZOO je ve studiu navrženo nastoupání na mostovku nad dálnici pomocí spirálních zřejmě ocelových ramp. Stávající řešení lávky pomocí vstříčných ramp na násypu je uživatelsky vhodnější (přehlednost, menší sklony a minimální závlek) a doporučujeme se ho držet.

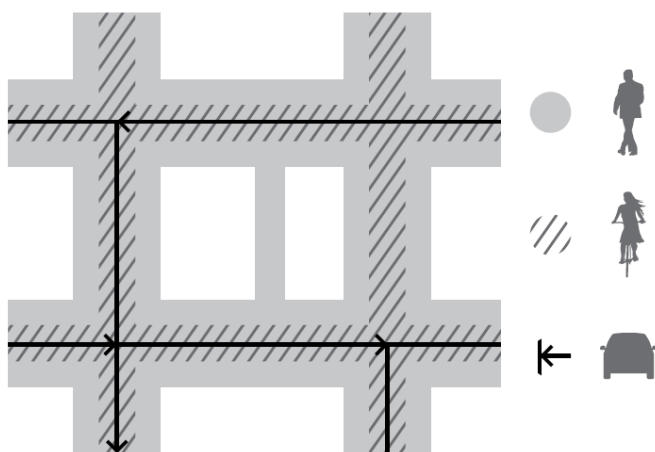
- Silnice I/51 v podobě reflexe stávajícího průtahu ve dvou podobách:
 - Příprava výstavba obchvatu I/51 v CIN 1,2 mld. Kč bez DPH byla v roce 2022 ze strany ŘSD pozastavena z důvodu zjištěné nerentabilnosti v CBA a toto rozhodnutí potvrdila plánovací komise MDČR. Trasa silnice má vykoupené pozemky. Představitelé města ještě chtějí usilovat o obnovení tohoto hodnocení. Zpracovatel navrhuje koridor držet jako územní rezervu, neboť jeho opuštění by znamenalo zřejmě konečnou ztrátu možnosti výstavby této komunikace v budoucnosti.
 - Revitalizace stávajícího průtahu I/51 (humanizace a zkapacitnění) se nabízí jako alternativa k nerealizovanému záměru obchvatu. Pro tuto situaci je vhodné samostatné studii prověřit, zda by přeložka I/51 nemohla být realizovatelná v kratší podobě v intravilánu obce přes průmyslový areál v oblasti elektrárny.



Obrázek 6: Směrový průzkum motorových vozidel v roce 2020, intenzity RPDI (Roční průměr denních intenzit), zdroj: [Směrový průzkum na křižovatce I/55 a II/432](#), VUT FAST 2020

3.2 Rozvojové plochy

Rozvojové plochy musí řešit napojení na nadřazenou komunikační síť krajských komunikací nebo sběrných místních komunikací. Velké záměry rezidenční výstavby, jsou na ni napojeny přímo, menší využívají existující infrastrukturu. Rozvojové plochy výrobních areálů vznikají u nadřazených krajských komunikací nebo sdílí stávající infrastrukturu. Územní studie záměrů dostatečně rozpracovávají dopravní infrastrukturu v záměrech (řešených územích). Tato strategie dílčí návrhy přebírá a zasazuje je do kontextu města. Při konečném plánování výstavby infrastruktury je třeba zachovat prostupnost a průjezdnost lokalit

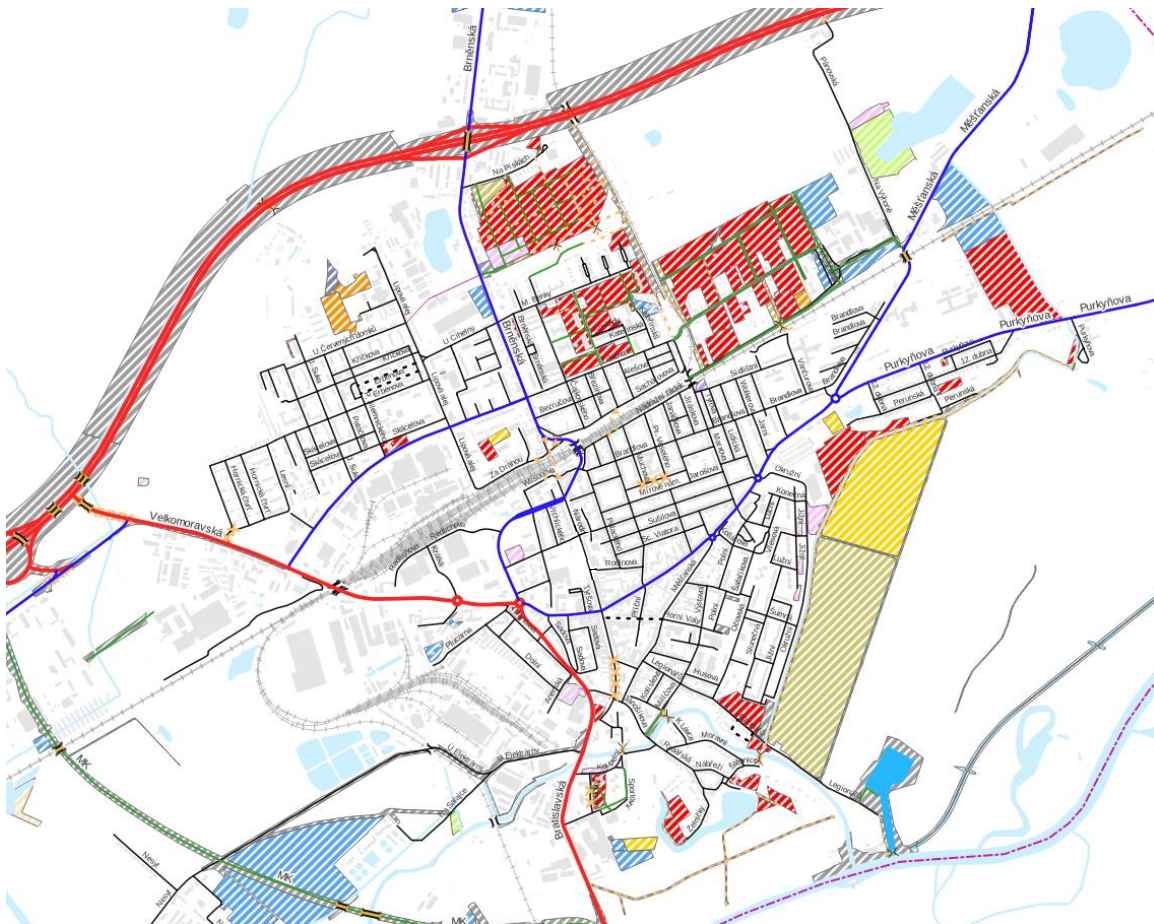


Obrázek 7: Prostupnost uliční sítě. Čím méně prostoru daný druh pohybu zabírá, tím by měl mít zajištěnou vyšší prostupnost území, zdroj: [Manuál tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy](#), IPR 2014, str. 61

V územního plánu a územních studií je umožněn rozvoj zástavby pro bydlení v lokalitách:

- Lučina (napojení na Brněnskou), 1005 nových obyvatel, 66 zaměstnanců v obchodě,
- Kasárna (napojení na Žižkovu a Brněnskou), 2500 nových obyvatel,
- Výhon (napojena na U Přejezdu/Žižkova, Měšťanskou), 660 nových obyvatel,
- U Lázní (napojena na Purkyňovu), odhad 550 nových obyvatel.

Lokality Lučina a Kasárna obsahují ve studiích návrh komfortní cyklostezky podél železnice Mutěnky, která ale nemá žádné pokračování na sever za I/51, nemá adekvátní pokračování na jih za železnici Břeclav-Přerov a nedostatečně komfortní je napojení na západ (směr ZOO). Zde je potřeba dbát zvýšené pozornosti návrhům strategie, jak těmto propojením dostat. Ve všech třech lokalitách jsou navrženy nové zastávky MHD s dedikovanou linkou MHD.



Obrázek 8: Rozvojové plochy rezidenční (červeně) a výroby (modře), zdroj: ÚP Hodonín po vydání 3. změny 2022.

U lokality U Lázní na ulici Purkyňova chybí severní napojení pěších a cyklistů ve směru k zastávkám Černý most a Nemocnice.

Další menší plochy možného rozvoje (zahuštění) rezidenční zástavby jsou v jižní části Hodonína u Staré Moravy a na východě v Mrkotálkách při ulicích:

- Koupelní (P76),
- Zelničky (Z51, Z52),
- U Lavoru (Z50, Z170, Z171, Z172),
- Legionářů (Z56, P199),
- Perunská (Z125, Z.84, Z99) s obchodní plochou (Z77),
- a další dostavby jednotlivých objektů nebo bloků.

Rozvoj výrobních areálů je možný v lokalitách:

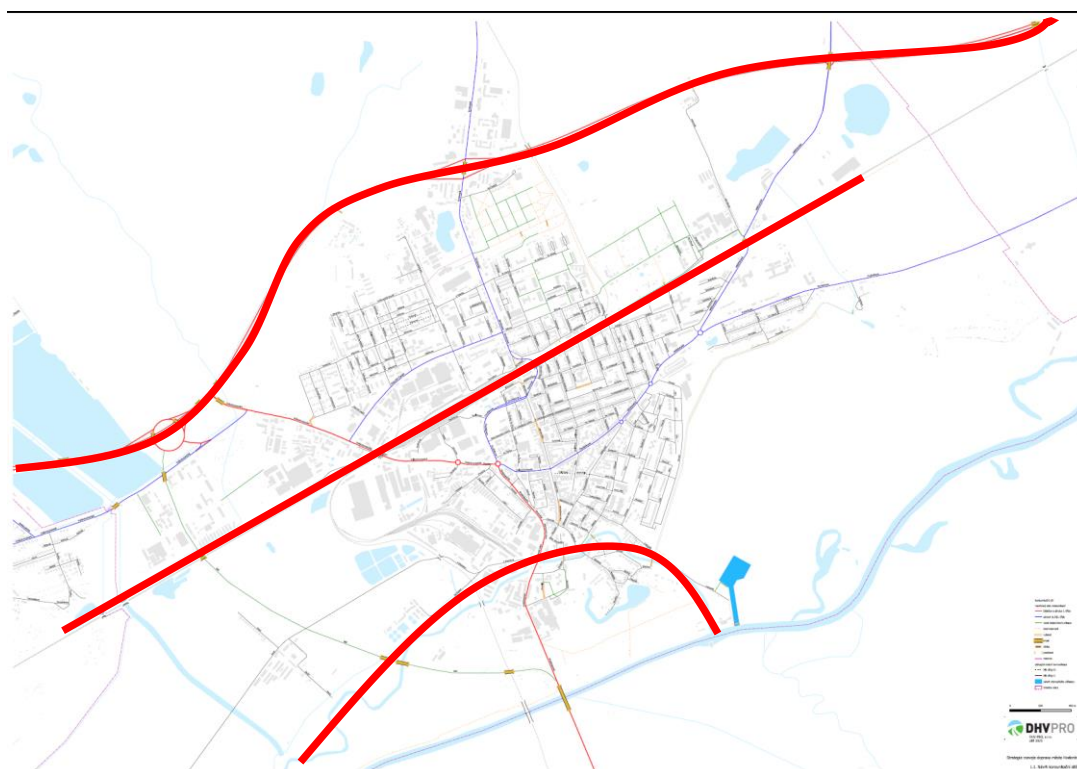
- Za ČOV (Z79, Z78),
- Štěpnice (Z81),
- ul. Měšťanská (Z149, Z218, Z25, Z26, Z28)
- ul. Brněnská (Z196, Z176).

3.3 Bariéry

Jako velké bariéry pro pohyb lidí v městské krajině lze v Hodoníně popsat v pořadí vzniku:

- Starou Moravu,
- železnice Břeclav-Přerov (II. tranzitní železniční koridor),
- silnici I/55 (v budoucnu dálnici D55, síť TEN-T).

Strategie pro tyto bariéry hledá prostupy/průchody tak, aby se pro udržitelnou dopravu zjednodušil pohyb po městě mimo stávající, zpravidla silniční, přetížené uzly.



Obrázek 9: Schéma bariér silnice I/55, koridorová železnice, řeka Stará Morava.

Pro **překonání Staré Moravy** jsou navrženy nové lávky pro pěší a cyklisty:

- Koupelní,
- K Lávce,
- Štěpnice.

Pro **překonání železnice** jsou navrženy pro pěší a cyklisty:

- cyklostezka Černý most (v rámci rekonstrukce mostu na silnici II. třídy),
- lávka Vančurova,
- úprava podjezdu Marxova (jednosměrka pro auta)
- rozšíření podjezdu Brněnská.

Dále jsou vzhledem k rozšiřování zástavby na sever od železnice konceptuálně prověřeny nová alternativní propojení k podjezdu Brněnská:

- podchod Národní-Brněnská a
- lávka přes ul. Brněnskou sever (propojení Sacharovova-Za Drahou),
- podchod Smetanova-Havlíčková a
- lávka přes ul. Brněnskou jih (propojení Nádražní řádek-Wilsonova) - dále nesledováno pro složité majetkové poměry a nízké vytížení v modelu.

Pro **překonání silnice I/55 a výhledově D55** je navrženo pro pěší a cyklisty

- podjezd Pánov (v souvislosti cyklostezkou Pánov),
- lávka I/55 u Mutěnky (varianty: lávka na západní straně železnice Mutěnky nebo přímo místo železnice),

Dále v souvislosti s výstavbou je třeba udržet mimoúrovňová křížení:

- lávka u ZOO (pro uzpůsobení dálnici bude postavena nová lávka a stávající přesunuta na nové místo u Staré Moravy),
- podjezd Nástupní aleje (od Hornické čtvrti),
- podjezd podél Kyjovky.

3.4 Místní úpravy

Některé úpravy, které jsou v současné době v přípravě jsou zde koncepčně rozpracovány.

3.4.1 Zjednosměrnění ul. Sadové/B.Němcové

V souvislosti s rekonstrukcí parku Sadová navrhujeme zjednosměrnění Sadové a B. Němcové tak, aby došlo k odstranění zavlečené tranzitní motorové dopravy z MK na nadřazenou komunikační síť silnic, která je k tranzitování určena.

Dále v rámci rekonstrukce ul. Sadová v celé délce navrhujeme cyklo-obousměrku, ale ve studii Park Sadová je navržena šířka vozovky 3.75m + 2,0m podélné parkování. Vzhledem k tomu, že je v současné době konvenční šířka (PČR, komfort cyklisty, státní správa, soulad s normou) pro zřízení takové obousměrky 4,0m, navrhujeme příčné uspořádání 4,0m + 2,0m.

3.4.2 ZŠ Vančurova a ul. Sídlištní

Řešení dopravní situace v průběhu ranního závozu dětí auty rodičů do ZŠ Vančurova a MŠ Sídlištní a MŠ speciální při ulicích Vančurova a Sídlištní byl projednán ve variantách (školní ulice Vančurova,¹ a/nebo zjednosměrnění okolních ulic. Nalezeným konsenzuálním řešením je pak zjednosměrnění ul. Sídlištní a Vančurova proti směru hodinových ručiček v celé délce za předpokladu zachování obousměrnosti pro cyklisty. Min. šířka konvenční obousměrky je 4,0m, šířka ulice Sídlištní 5,0-5,9m, Vančurova 6,0 m, tedy je možno realizovat obousměrku, ale bez možnosti legalizovat podélná parkovací místa.

3.4.3 Rekonstrukce ul. Slunečná

Rekonstrukce ul. Slunečné v délce 50 m umožňuje změnit stávající šířkové uspořádání ulice s vozovkou šířky 3,5 m, obousměrný provoz s intenzitou vozidel nižší stovky vozidel/den. V jiných částech má ulice 5,0-6,0 m a může mít vyšší intenzity. Nové uspořádání musí respektovat očekávané využití obyvateli. Navrhujeme uspořádání:

- rozšířit vozovku na 4,0m (jednopruhá obousměrná komunikace), zajistit rozhledy a případně výhybny na úseku Javorová-Lužní,
- nebo případně navíc zřídit 2,0m parkovací pruh (cca 7 míst).

¹ Pavel Svoboda: [Pěšky do školy natrvalo](#), Dobříš 2023

3.4.4 Propojení Horní Valy-Očovská

Na přízemí bývalého krytu civilní ochrany u Kulturního domu může vzniknout parkoviště o kapacitě 40 míst. V rámci něho nebo i bez něj může dojít k propojení ulic Horní Valy a Očovská. Z koncepčního pohledu nevidíme významný přínos pro motorovou dopravu, možný přínos by byl pro dopravu cyklistickou a pěší.

3.4.5 Park Mírové náměstí

V rámci rekonstrukce parku Mírové náměstí v úseku ulice Mírové náměstí u ZŠ Mírové náměstí je v rámci rekonstrukce navrženo uzavření vozovky pro motorová vozidla. S návrhem souhlasíme a požadujeme zachovat průjezd cyklistů.

4 Automobilová doprava

4.1 Očekávání občanů

Očekávání občanů formulované v PDCH 2023 se upínají nejčastěji k požadavkům:

- Zvýšení kapacity křižovatek na I/51 a krajských silnic
- Obchvat I/51 - odstranění tranzitní dopravy.
- Zklidnění dopravy.

Vyčerpanou kapacitu křižovatek, lze navýšit pouze stavební úpravou spolu s rozšířením jízdních pruhů.

Jedná se o křižovatky:

- primárně bří Čapků × Velkomoravská (projekt spojen s humanizací průtahu I/55),
- sekundárně o křižovatky:
 - 17. listopadu × Národní třída,
 - Úprkova × Brandlova.

Příprava extravilánového obchvatu I/51 je pro tuto chvíli ukončena, možná je humanizace a zkapacitnění křižovatek na stávajícím průtahu I/51. Alternativně je prověřována částečná přeložka silnice I/51 uvnitř města. Zklidnění ulic je možné a navržené na místních komunikacích.

4.2 Úpravy křižovatek

Předmětem návrhů bylo prověřování úprav zatížených křižovatek s cílem zjednodušení situace, zmenšení dopravní ploch, zpřehlednění, zvýšení kapacity problémových směrových proudů, zohlednění cyklistů a doplnění přechodů. Cílem bylo hledat efektivní řešení, které bude časově blízké, ekonomicky přijatelné a pozemkově ideálně na veřejném majetku. Jedná se to možné úpravy:

- křiž. Anenská × Masarykovo nám,
- křiž. Brandlova × Úprkova,
- křiž. Dvořákova × Národní,
- křiž. Velkomoravská × bří Čapků,
- křiž. Velkomoravská × Bratislavská – dále nesledováno, úpravy nejsou městotvorné, protože vyžadují prostorové rozšíření a byly navázány na uvažované propojení ulic Milíčova(-Anenské-Bratislavská) od kterého bylo upuštěno ve prospěch revitalizace nábřeží Staré Moravy.

4.3 Uzavřené komunikace pro motorová vozidla

Pro motorová vozidla navrhujeme z důvodů zklidnění a vymístění tranzitní dopravy uzavřít pro průjezd:

- uzavření Masarykova nám. č.o. 3 až č.o. 9 (vyjma autobusů MHD linky 902 a příjezdu na parkoviště). Opatření reaguje na cílový stav Regulačního plánu mít náměstí a přilehlou část Národní třídy po Štefánikovu v režimu pěší zóny, kdy jednosměrka je prvním krokem, uzavírka druhý a cíl je pěší zóna.
- uzavření napojení Hornické čtvrti na Velkomoravskou pro motorová vozidla – komunikace nesplňuje elementární kritéria místní komunikace a křižovatky z pohledu šířek, úhlu napojení a řadících pruhů (fyzická zábrana na straně zástavby, dopravní obsluha lesa možná).

4.4 Dopravní zklidňování (zóny 30 km/h)

Dopravní zklidňování je způsob, jak zvýšit kvalitu ulic pro pobytovou funkci. Navrhujeme rozšíření zón 30 km/h na většinu obytné zástavby (Bažantnice, Lučina, Kasárna, Výhon, Mírové nám., Sadová, Pančava). Ta navazuje na stávající zóny 30 a v jižní a centrální části města. Rizikem je realizace pouze formální instalací dopravního značení, kde pak k očekávanému zklidnění a zvýšení bezpečnosti a pobytových funkcí ulice nemusí dojít. Klíčové jsou stavební úpravy vedoucí ke zklidnění, jako jsou vysazená chodníková nároží, zvýšené plochy křižovatek do úrovně chodníku, jednopruhové obousměrné komunikace s výhybnami, které ani v důsledku nemusí být doprovázeny značkami. Možnosti ad-hoc stavebních úprav bývají finančně omezené, a tak soulad prostředí a značení bude dosažen v delším horizontu. Zklidnění nemá být dosaženo mísením zranitelných účastníků dopravy s motorovými vozidly.

4.5 Nové jednosměrky

Součástí zklidnění je snaha o vymístění zbytné dopravy z rezidenčních oblastí. Prověřovány byly všechny místní komunikace, ale vzhledem k šířce uličního prostoru a vozovky k zjednosměrnění navrhujeme vybrané obslužné ulice v oblasti mezi Národní třídou Štefánikovou, Měšťanskou a železnicí Břeclav-Přerov. Zjednosměrnění je navrženo tak, aby bylo možno zachovat obousměrný průjezd pro cyklisty dle dostupných podkladů. Tento soulad potřeb automobilové a cyklistické dopravy je třeba prověřit před konkrétním projektem.

Mezi další změnu v jednosměrkách doporučujeme prověřit v navazujících projekčních pracích sběrnou ulici Marxovu a U přejezdu a to možné zjednosměrnění ve směru na jih v úseku Žižkova-Sídlíštní. Zde může být získaný prostor jednoho jízdního pruhu využit pro zvýšení bezpečnosti cyklistické a pěší dopravy z lokality Výhon a Kasárna vybudováním chodníku.

5 Veřejná doprava

5.1 Očekávání občanů

Očekávání občanů formulované v PDH 2023 se upínají nejčastěji k požadavkům:

- Obsloužení většího území.
- Rychlejší jízda bez závleků.
- Více spojů.

Požadavek obsloužení většího území a zároveň rychlejší jízdy je legitimním požadavkem pro zvýšení atraktivity MHD. Oba zároveň jsou při rámcovém zachování nákladů za MHD nerealistické, buď tedy stávající linky povedou přímo z/do očekávaných cílů a některé budou opomíjet, nebo obslouží větší území a budou v něm jezdit delší vzdálenost po delší čas. Více spojů je pak otázkou poptávky objednatele a ceny, počty spojů zkracují cestovní dobu.




















5.2 Rozvoj a jeho limity

Pro příhodnou dělbu (vysoký podíl šetrné dopravy) přepravní práce musí být na podstatných relacích hromadná doprava, ať už jako MHD+IDS, nebo IDS sama, konkurence schopná a klíčový parametr je spotřeba času.

Cestovní doba se pak má pohybovat mezi optimem a praktickým limitem tj. 1× až 2× cestovní doby autem. Z příkladu výpočtu skutečných cestovních dob na vzdálenost 12 km plyne, že hromadná doprava se v tomto intervalu pohybuje pouze v dopravní špičce, kdy dochází k tvorbě kolon. Rozhodující totiž není rychlost jízdy, která je po většinu dne srovnatelná, ale doba strávená docházkou a čekáním (a přestupem) u hromadné dopravy. U automobilů je to způsob parkování (hledání místa, vzdálenosti od cíle a ceně) a kongesce. Pokud jsou parkovací místa pro auta dostupná blízko u zdrojů i cílů cest za malou cenu a v dostatečném množství, zůstává hromadná doprava jen pro ty, co nemají možnost volby.

Kuřim, Díly, Foglarova ->
Brno, Černá pole, Zemědělská

vzdálenost: 12 km

Chůze	Kolo	Hromadná doprava	Auto	Auto (pravidelná kongesce ve špičce)
		 chůze 7 min	 chůze 1 min	 chůze 1 min
		 4 min		
 chůze 199 min	 jízda 55 min	 jízda 15 min	 jízda 13 min	 jízda 13 min
		počet přestupů 2		
		 čekání na přestupu 15 min		
				 kongesce 15 min
			 parkování 5 min	 parkování 5 min
		 chůze 12 min	 chůze 1 min	 chůze 1 min
		 cena 16 Kč	 cena 47 Kč	 cena 47 Kč

Cestovní doba (JTR)

199 min 55 min 53 min 20 min 35 min

Vnímaná cestovní doba (PJT)

199 min 55 min 86 min 24 min 46 min

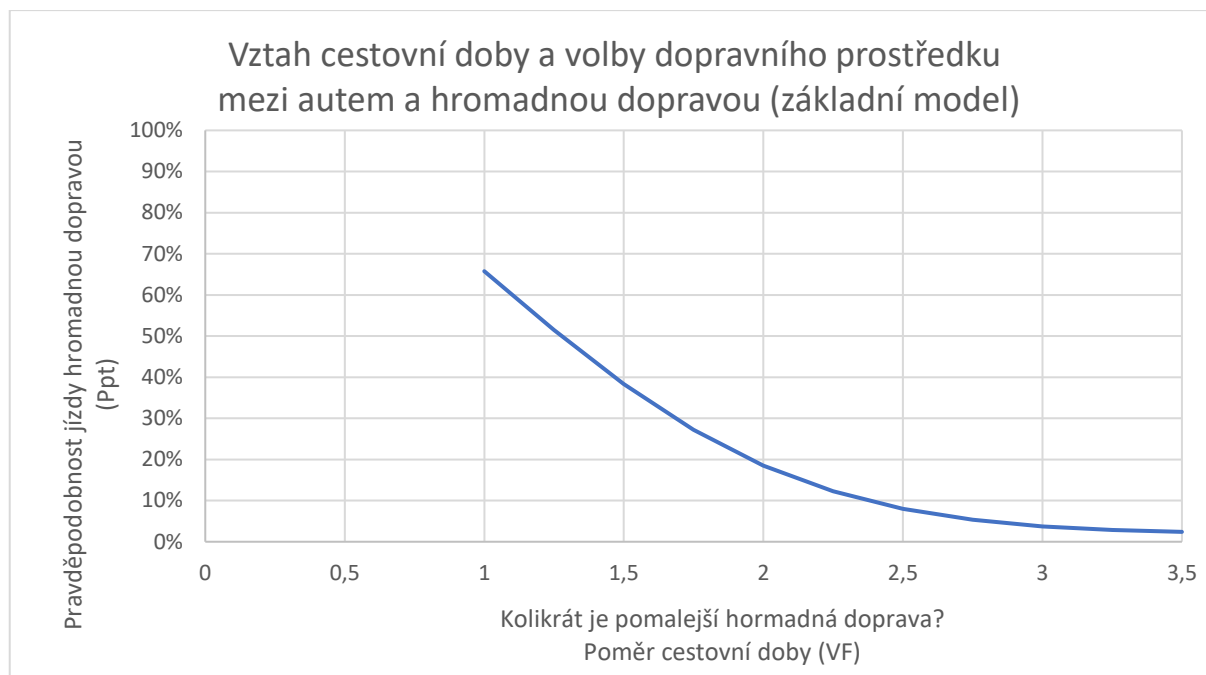
Cestovní rychlost [km/h]

4 16 19 41 23

Travel time ratio to car (JTR)

9.95 2.75 2.65 1 1.75

Obrázek 10: Příklad výpočtu cestovní doby a vnímané cestovní doby, upraveno podle: [Potential of on-demand services for urban travel, TU Delft 2022 Holandsko](#) (ilustrace_pjt_jrt.xlsx)



Obrázek 11: Základní model vztahu cestovní doby k volbě dopravního prostředku mezi autem a hromadnou dopravou, zdroj: [Rob van Nes: CIE4801 Transportation and spatial modelling, Modal split, TU Delft 2018 Holandsko, str. 25. \(mode_choice-iad_hd.xlsx\)](#)

5.3 Nové zastávky

Navrženy jsou nové zastávky v rozvojových oblastech a v oblasti jihu města:

- Lučina - obsluha linkou 905,
- Smetanova (Kasárna) - obsluha linkou 901, 904, 905, v souladu s územní studií
- Výhon - obsluha linkou 903,
- Koupelní - obsluha linkou 902,
- ZOO – obsluha linkou 905,
- Obytný soubor U Lázní (Purkyňova) – obsluha linkou 901 a 904,
- přesun Bezručovy – ve směru z města na Žižkovu,
- doplnění Obchodní dům IRO – ve směru z města.

5.4 Úpravy linek

Navrženy jsou úpravy linek, které reagují na současné i budoucí rozrůstání města nebo na změnu využití území.

- Linka 901 (904) bude nově obsluhovat zast. Smetanova, na Masarykově nám. bude obsluhovat pouze zastávku Obchodní dům IRO v obou směrech a ve směru z města bude zast. Bezručova přesunuta na Žižkovu; před hřbitovem obslouží i zastávku Obytný soubor U Lázní,
- Linka 902 bude nově obsluhovat zast. Koupelní,
- Linka 903 bude nově obsluhovat zast. Koupelní a Výhon,
- Vznikne nová doplňková (navrhováno 6 spojů) polookružní linka 905 obsluhující severovýchodní část města po trase ZOO – Cihelna - Na Pískách > Lučina – Smetanova > Výhon > Černý most > Brandlova > Rozmarýn > Janáčkova > žel. stan. > Bezručova – Smetanova - Na Pískách > Lučina – Cihelna – ZOO.

5.5 Alternativní obsluha okrajových částí

Jednou z alternativ k obsluhy území službou hromadné dopravy je aktivně poptávková služba jízdy v rámci města (MHD) nebo regionu (IDS) provozovaná pod různými názvy jako Radiobus, Spoj na zavolání, Seniortaxi, Seniorbus, Klikbus. Taková služba vyžaduje aktivní jednání klienta (telefonát, mobilní aplikace) s žádostí o uskutečnění jízdy v rámci veřejné služby. Výchozí předpokladem těchto alternativních přístupů je nízká poptávka cestujících a s tím omezená ale přesto nákladná nabídka počtu spojů s nízkou časovou flexibilitou pro potřeby cestujících. Cestující jsou pak ideálně místně poučení rezidenti, kteří musí mít znalost, dovednost službu objednat. Nabízené vozidlo je osobního nebo dodávkového typu s kapacitou obvykle do 8 osob nebo adekvátního nákladu (např. invalidní vozík). Úspora v provozu se má odehrát na menším počtu odježděných kilometrů, nutno ale držet v pohotovosti vůz i řidiče.

Může se jednat o volnou jízdu mimo zastávky s objednávkou 1 den předem na podobném principu jako taxi. Nebo jde o jízdu spoje autobusové linky po pravidelné trase, který vyjede jen když bude přihlášen alespoň jeden cestující 30 minut před časem stanoveného odjezdu z první zastávky. Další možností je mezi dopravce a uživatele vložit mobilní aplikaci, která zjednoduší flexibilitu komunikace a odezvu služby, zato ale nezaručí dochvilnost nebo návaznost. Město Brno testovalo tuto službu pod názvem „Klikbus“ a poskytlo jednu dodávku. Obsluhované území bylo 2×2 km v centru města a mělo zajistit doplňkovou dopravu nad rámec páteřních radiálních linek MHD s potřebou objednávat jízdu nejméně 15 minut předem. Průměrně byla služba využita pro 13 jízd za den (tj. asi 1,5 hodiny jízdy denně), průměrná doba jízdy byla 10 min, doba čekání 5 minut, počet sdílených jízd 30 %, největší poptávka 13-21 hod.

Hledání optima je balancování mezi počtem cestujících, pro které se vyplatí jezdit pravidelně linkou a uzpůsobená individuální doprava podobná taxi. Mezi možné zkušební kandidáty v Hodoníně jsou dnes obsluhované lokality Na Pískách, Kapřiska a Nesyt. Potenciál mohou mít i dnes cíleně neobsluhované lokality ZOO, Výhon, Rybáře.

Tabulka 2: Nízké obraty cestujících v MHD Hodonín dle průzkumu z analytické části, UDIMO 2021

Lokalita	Stávající obrat cestujících za 24h (nástup+výstup)
Na Pískách (dům seniorů mimo provoz)	8
Kapřiska	24
Nesyt	26
Hřbitov	44
ZOO	-
Výhon	-
Rybáře	-

6 Cyklistická doprava

6.1 Očekávání občanů

Očekávání občanů formulované v PDH 2023 se upínají nejčastěji k požadavkům:

- Více cyklostezek v centru.
- Propojení těch cyklostezek, co vedou až z okraje města do sousedních obcí:
 - Brněnská/Mutěnka -> Ratíškovice,
 - Měšťanská->Pánov (v přípravě),
 - Purkyňova->Rohatec (na k.ú. Rohatec).

Nedostatek infrastruktury pro cyklisty v centru je objektivní fakt, jeho naplnění cyklostezkami je legitimní požadavek z hlediska bezpečnosti. Zpracovatel navrhuje v centru spíše měkčí opatření (cyklopruhy, cykloobousměrky, zklidnění a vymístění dopravy). Co se konkrétních tří napojení na cyklostezky v extravilánu směr Pánov je v přípravě, směr Rohatec je na území jiné obce (možná by však město mohlo poskytnout nějaké své kapacity a know-how) a směr Ratíškovice navrhujeme několik možných řešení.

CO DĚLÁ CYKLISTIKU BEZPEČNĚJŠÍ?

Podle lidí na internetu

Helmy



Podle statistik

Cyklostezky



Výchova řidičů



Vynucování rychlostí



Trasy bez automobilů



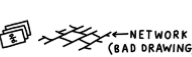
Zákon bezpečného předjíždění



Vyloučení opakovaných pachatelů



Investice do aktivní mobility



Dostat lidi z pohovek posílí a ozdraví každého



podmínky související s nečinností jsou zdaleka největším zabijákem

davewalker.com

Obrázek 12: Co dělá cyklistiku bezpečnější?, zdroj: David Walker: [What would make cycling safer](https://www.davewalker.com/what-would-make-cycling-safer/), UK 2023

6.1 Metodika

Chráněné trasy pro jízdu na kole, musí dle manuálu CROW² vykazovat:

- spojitost a jednotnost – počátky a cíle cest musí ležet na spojnicích jednotného a čitelného návrhu a pokrytí,
- přímost – nabízená trasa je nejkratší možná,
- atraktivitu – nabízená trasa je v příjemném prostředí,
- bezpečnost – trasa je objektivně i subjektivně bezpečná a věkově nízkoprahová (0-99 let),
- komfort – trasa bude mít kvalitní povrch, dostatečnou šířku, nasvětlení, minimalizovaná zbytná převýšení i křížení s jinou dopravou či vynucená zastavení nebo zpomalení.

Za chráněnou infrastrukturu je považováno takové opatření, které dostatečně systémově udržuje bezpečnost a plynulost pohybu lidí na kole:

- smíšeným provozem – se sníženou rychlostí a omezeným počtem motorových vozidel,
- optickým oddělením – integrace na vozovku pomocí vyhrazených nebo alespoň víceúčelových pruhů,
- fyzickým oddělením – segregace mimo vozovku, a to jednostranně nebo oboustranně cyklostezkou, na křižovatkách integrovaně nebo segregovaně.

Z referenčních přístupů Rakouska a Holandska jsou zřejmé hranice pro volbu typu chráněných tras. Vzhledem k šířkám vozovek a uličního prostoru ve stávající zástavbě lze uplatňovat bez zásadních zásahů pouze smíšený provoz nebo cyklostezku často spojenou s chodníkem/stezkou pro chodce. Šířkově dříve dostačující průtahy silnic II/385 a II/386 byly při rekonstrukci přeuspořádány ve prospěch přidruženého prostoru (parkování, zastávky, přechody a zeleň) a zklidněny. Nyní jsou po rekonstrukci o šířkách vozovky typicky 7,0 m, což se nehodí ani pro sdílenou integraci víceúčelovými pruhy pro cyklisty (min. 7,5 m) ani pro vyhrazené jízdní pruhy (min. 8,50 m).

² de Groot R. (ed): Design manual for bicycle traffic, CROW 2016 Holandsko, str. 31-32

Tyto návrhy jsme považovali za vhodné jen pro malou část naší společnosti. A když infrastruktura vyhovuje jen malé skupině lidí...



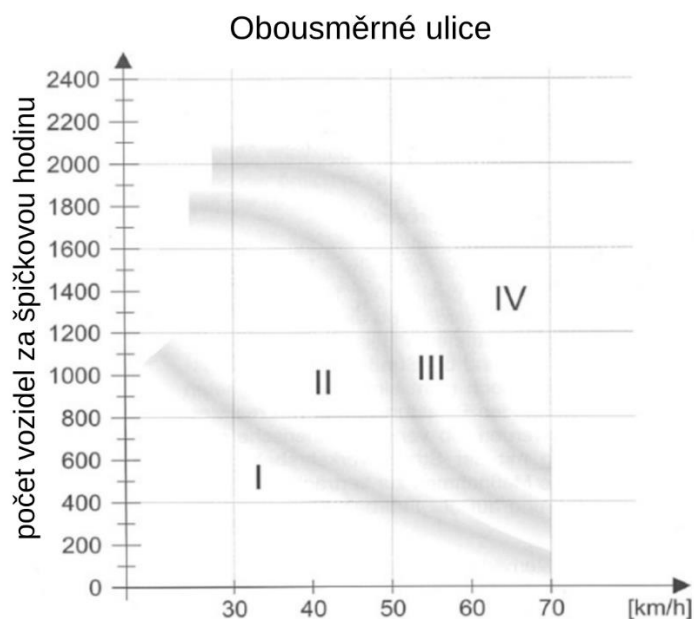
Ale s infrastrukturou, která je pro většinu lidí pohodlná a bezpečná...



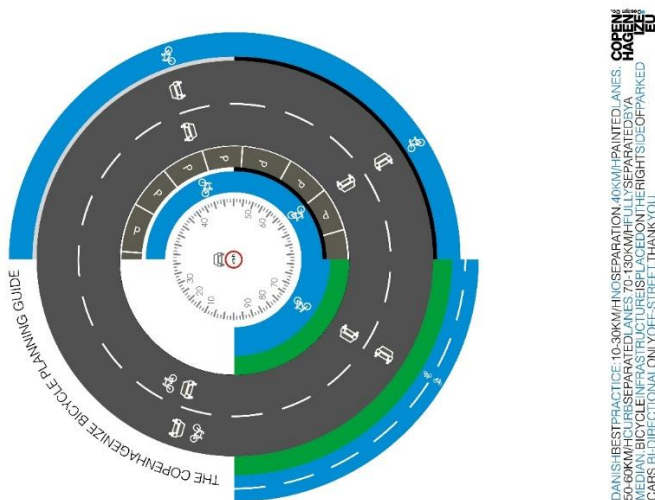
Obrázek 13: Návrh použitelný jen pro část populace a pro většinu. zdroj: Ryan Martinson: [Transportation talk. Highlights from Edmonton 2018](#), ITE 2018 Kanada, str. 28

Tabulka 3: Výběr infrastruktury pro cyklisty při zátěži méně než 750 cyklistů/den v zastavěných oblastech podle charakteru motorové dopravy, upraveno podle zdroje: de Groot R. (ed): *Design manual for bicycle traffic*, CROW 2016 Holandsko, str. 102

Povolená rychlost motorových vozidel v km/h	Počet motorových vozidel za 24 hod	Cílová infrastruktura
<=30	< 4 000	smíšený provoz
<=30	> 4 000	cyklopruh nebo cyklostezka
<=50	-	cyklopruh nebo cyklostezka
>70	-	cyklostezka



Obrázek 14: Odpovídající infrastruktura pro cyklisty ve dvoupruhových ulicích podle charakteristik motorového provozu rychlost km/h a intenzita motorového provozu za hodinu, skupina I – smíšený provoz, II – kombinace integračních a segregačních opatření současně bez povinnosti použití, III – vyhrazené jízdní pruhy při malém zastoupení nákladní dopravy nebo cyklostezka, IV – cyklostezka. zdroj: Gwiasda P. Bracher T. (eds): *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen R2 (ERA)*, FGSV 2010 Rakousko, str. 19



Obrázek 15: Dánská osvědčená praxe: do rychlosti 30 km/h není potřeba cyklisty oddělovat, na 40 km/h postačí cyklopruh, na 50-60 km/h stavebně a směrově oddělené pásy cyklostezek a na 70 km/h a více plná segregace, cyklopruhy a cyklostezky jsou až za parkováním, zdroj: [The Copenhagenize bicycle planning guide](#), Copenhagenize, 2013

6.2 Organizační opatření

Cyklistická koncepce vychází z předchozích generelů, všechny trasy byly znovu prověřovány a potvrzeny nebo doplněny vzhledem k uskutečněným záměrům a k plánovanému rozvoji města.

Mezi hlavní organizační opatření jsou cyklopruhy, cyklostezky zklidnění a vymístění motorové dopravy. Dominuje cyklopruh od severu k jihu na převážně krajských komunikacích Brněnská - Národní třída – Bratislavská (-Dvořákova).

Zaváděno je velké množství obousměrek na nový nebo stávajících jednosměrkách při šířce pojezdné vozovky $s=4,0\text{m}$ zejména v oblasti zklidněné zóny Mírového náměstí (oblast vymezená Národní třídou a Marxovou, železnicí Břeclav-Přerov a Štefánikovou/Měšťanskou).

Součástí organizačních opatření je i přeznačení cyklotrasy Moravská stezky a Podluží z místní komunikace okolo Nesytu na hráz Teplého járku.

6.3 Cyklostezky

Cyklostezky (komunikace vez vjezdu motorových vozidel označované zpravidla značkami C8, C9, C10, B11) jsou navrhovány zpravidla až za centrální částí města. Mezi klíčové projekty v zastavěné části města patří cyklostezky:

- Zámecké nám. (propojení ul. Sadová a U Elektrárny),
- Velkomoravská (propojení ul. Obchodní a Sv. Čecha),
- pravobřežní Stará Morava (propojení ul. U Elektrárny a Legionářů),
- nádražní (propojení ul. Redlichova a Wilsonova),
- Strážní domky ČSD (propojení ul. Měšťanská Marxova),
- Kasárna (propojení ul. Lipová alej – železnice Mutěnka)
- Lipová alej (propojení Bratří Čapků – ZOO)

Ty doplňují tyto klíčové extravilánové cyklostezky:

- v oblasti okolo ZOO (propojení ul. U Červených domků - sportovní areál U Červených domků-ZOO-příměstský les Bažantnice),
- cyklostezka Mutěnka (podél železnice Mutěnka propojení ul. Žižkova-cyklostezka na Dubňany),
- přemostění Staré Moravy v oblasti soutoku s Moravou (směr Mikulčice).

6.4 Přejezdy pro cylisty

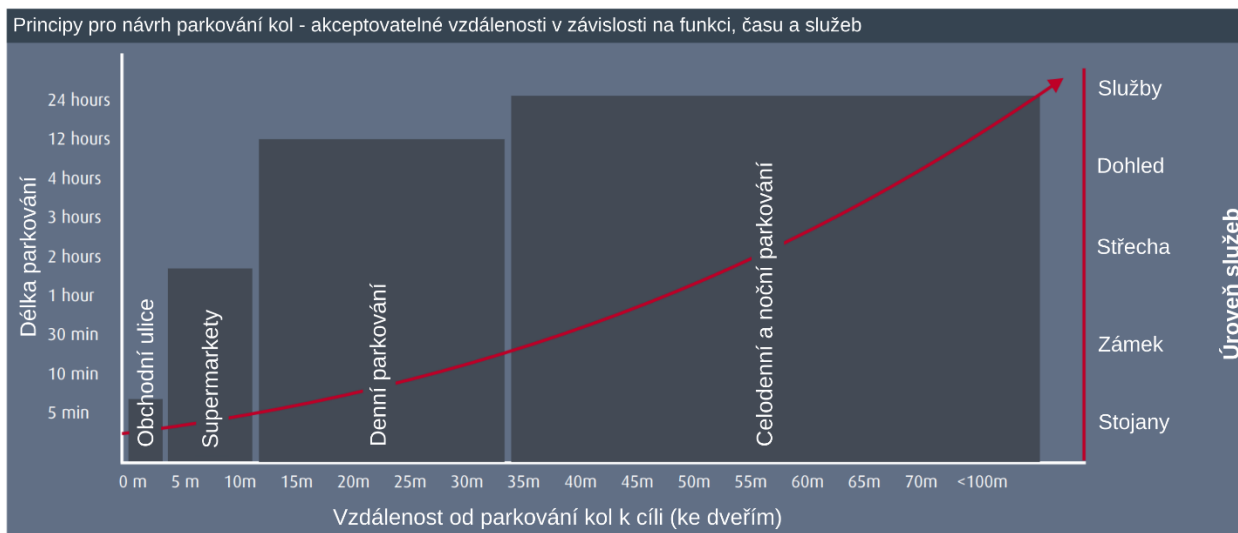
Na většině stávajících cyklostezek křížících jiné komunikace vyznačit značkou V8 „přejezd pro cyklisty“, tak aby bylo dopravní hřiště čitelné pro uživatele obou křížených komunikací. V místech, kde je to možné, stavebně upravit křížení vjezdů a parkovišť jako „chodníkový přejezd“ nebo zvýšený přejezd, tak aby byla regulována rychlost najíždějících motorových vozidel a zdůrazněna preference bezmotorové dopravy. Celkem bylo identifikováno chybějících 23 přejezdů mezi cyklostezkami nebo výjezdů z cyklostezky do vozovky³.

6.5 Doprovodná infrastruktura

Doprovodná infrastruktura lze rozdělit do přírody a do města. Za klíčový prvek je považován stojan na parkování kol. Ve městě navrhujeme:

- u běžných cílů kvalitní stojany na opření kola a uzamčení kol u cílů cest (přestupní místa, koupaliště, úřady, obchody, služby, volný čas, vzdělávání)
- u významných cílů krytá stání, uzamykatelné boxy pro kola, servisní stojany (vlakové nádraží)

V krajině je vhodné cyklostezky doplňovat odpočívadly, podle pravidel pro pěší turisty bez specificky cyklistické výbavy. Za vhodné je místo s výhledem do krajiny vybavené lavičkou, stolem, případně přístřeškem na tímto mobiliárem.



Obrázek 16: Požadovaná vzdálenosti stojanu od dveří/vstupu cíle k délce parkování a očekávaná kvalita služby, zdroj: Celis P., Bølling-Ladegaard E.: [Bicycle parking manual](#), Danish cyclists federation, Kodaň 2008, str. 28

³ TP179 [Navrhování komunikací pro cyklisty](#), MDCR 2017, str.62

7 Pěší doprava

7.1 Očekávání občanů

Očekávání občanů formulované v PDH 2023 se upínají nejčastěji k požadavkům:

- Oprava chodníků.
- Nové chodníky a pěší stezky.

Oba požadavky jsou legitimní potřebou. Stav chodníků byl při místních šetřeních zpracovatele potvrzen jako nedostačující a podněty ke konkrétním ulicím za zpracovány do strategie. Návrhy na nové chodníky a stezky byly sledovány společně s cyklisty a taktéž zapracovány.

7.2 Metodika a provázanost

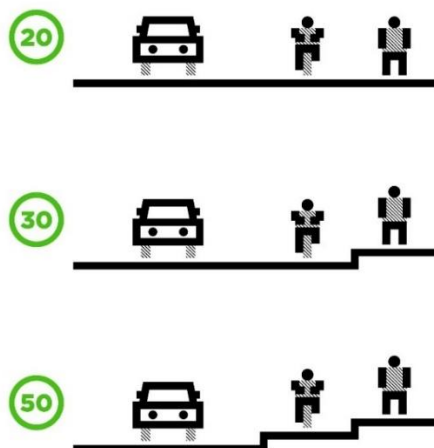
Průměrná vzdálenost, na kterou chodíme pěšky se pohybuje okolo 1 km (75 % cest pěšky v Česku⁴ je do 1,1 km). Podobně jako u jízdy na kole je důležité, aby nejen cíle cest ležely blízko sebe, ale aby cesta pěšky neboli trasa vykazovala:

- přímost – nabízená trasa je nejkratší možná,
- atraktivitu – nabízená trasa je v příjemném prostředí
- bezpečnost – trasa je objektivně i subjektivně bezpečná a věkově nízkoprahová (0-99 let),
- komfort – trasa bude mít kvalitní povrch, dostatečnou šířku, nasvětlení, minimalizovaná zbytná převýšení i křížení s jinou dopravou či vynucená zastavení nebo zpomalení.

Pěší trasy úzce souvisí s cíli, které se nachází na prostranstvích, pokud je cíl vzdálen nad únosnou míru, pěšky z domu nevyrazíme. Základní pěší trasou je ulice optimálně s oboustrannými chodníky (od kterých lze za určitých okolností upustit). Druhou vrstvou pěších tras jsou navržené i stávající cyklistické trasy, které sdílí jeden veřejný prostor, ne nutně jedno místo (při jízdě na vozovce). Teprve ve třetím kroku přichází pěší trasy jako prostorově samostatné a svébytné komunikace, které zpravidla přirozeně zpřístupňují cíle nejkratší cestou nebo zkracují původní cesty, často s velkým převýšením.

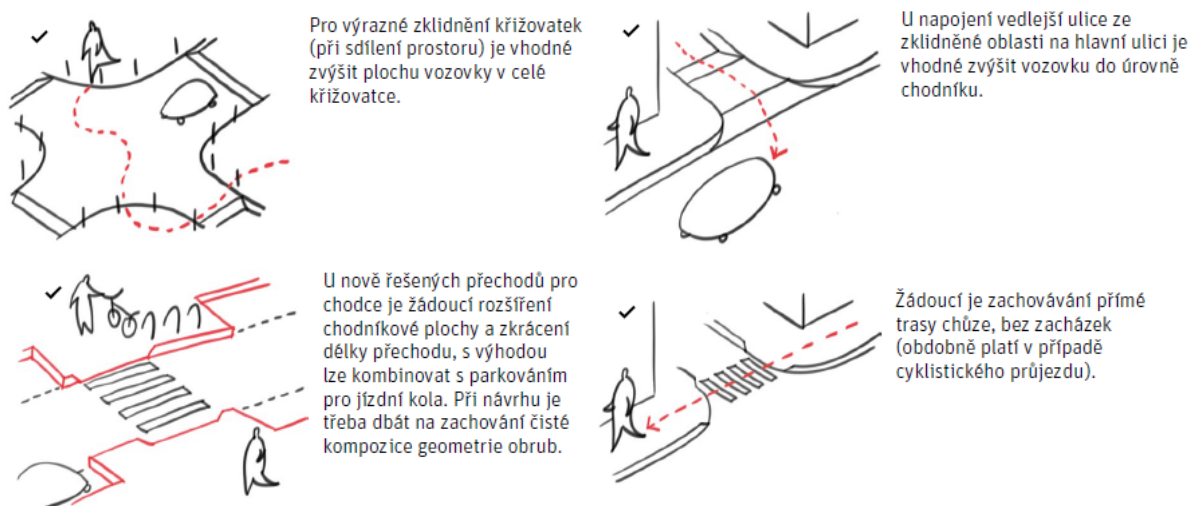
⁴ Česko v pohybu: [Na jaké vzdálenosti lidé cestují?](#), CDV 2020

Bezbariérovost je základním požadavkem všech chodníků a jejich splnění je předpokladem stavebního povolení. Doplnění prvků infrastruktury pro chodce jako jsou např. přechody, chodníky na stávajících veřejných prostranstvích jsou popsány v jednotlivých opatřeních na základě námětů.



Obrázek 17: Základní přístup podle povolené rychlosti motorových vozidel k sdílení nebo oddělení prostoru bezmotorové dopravy, zdroj: Materiály pro projednání Koncepce cyklistické dopravy v Ostravě, Mappa 2022

V současných i budoucích zónách 30 km/h se nachází množství křižovatek, které je navrženo přizpůsobit cílovému dopravnímu charakteru-zklidnění: zvýšením plochy křižovatky do úrovně chodníku, zmenšením poloměrů oblouků, osazením sloupků pro ochranu chodníků a případně vysazené chodníkové plochy.



Úpravy „přechodů“ mají spočívat v adekvátním dopravním značení a stavební úpravě. Stavební úprava na křižních pěších komunikacích s provozem motorových vozidel:

- chodníkové přejezdy (vjezd do obytné zóny),
- zvýšené přechody (na vedlejších komunikacích, okraj zóny 30),
- zvýšené křižovatky a zmenšené poloměry oblouků (uvnitř zóny 30),
- pouze bezbariérové úpravy.

Dopravní značení na křižních pěších komunikacích s provozem motorových vozidel je navrženo:

- přechod (přednost chodce a povinnost použít),
- místo pro přecházení (povinnost použít),
- místo pro překonání komunikace (=nic).

7.3 Bezbariérové trasy

Nové bezbariérové trasy jsou navrženy v severní části města tak, aby novou zástavbu lokalit Lučina, Kasárna, Výhon, Za nemocnicí napojovaly na stávající i novou infrastrukturu pěší i hromadné dopravy a vzájemně mezi sebou. Jedná se o:

- ul. Družstevní-Výhon-Měšťanská-Purkyňova,
- ul. Sacharovova-Smetanova-Lučina-Na Pískách,
- ul. Vančurova-Výhon.

7.4 Nové chodníky a opravy

Podle podnětů jsou navrženy plošné opravy chodníků v ulicích:

- tř. bratří Čapků,
- Žižkova,
- Brandlova,
- Dukelských hrdinů,
- Štefánikova,
- Purkyňova,
- Koupelní.

Navrhujeme doplnění chodníků (nad rámec společné cyklo a pěší infrastruktury) v:

- oblasti Bažantnice,
- oblasti Kasárna,
- oblasti obchodní centrum Cukrovar,
- ul. Měšťanská,
- ul. Anenská-Sadová-Masarykovo nám.

Dále navrhujeme doplnit přechody do ulic:

- Štefánikova při ul. Příční,
- Purkyňova při ul. 12. dubna,
- 3× Žižkova při ul. Čelakovského, Smetanova, Kateřinská.

8 Statická doprava

8.1 Očekávání občanů

Očekávání občanů formulované v PDH 2023 se upínají nejčastěji k požadavkům:

- Více parkovacích míst (zdarma).
- Problém nelegálního parkování.

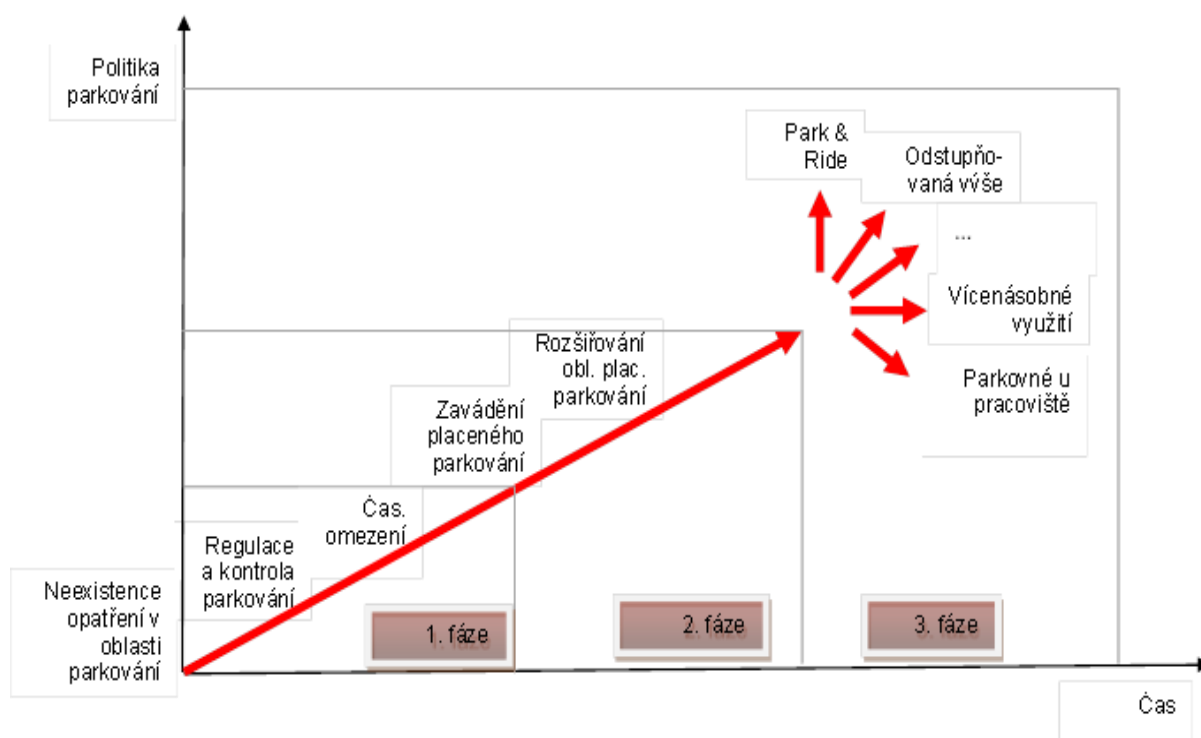
Požadavky poptávající plošné navýšení parkovacích míst nejsou v ekonomických možnostech města. Důsledky nelegálního parkování (snížení bezpečnosti, snížení kvality chodníků a zeleně) jsou reflektovány v návrhu rezidenčního parkování.

8.2 Vývoj parkovací politiky

Nejprve jde o volné využívání parkovacích míst v souladu se zákony a stavební předpisy. V průběhu času se poznává, že dříve stanovené předpisy již nevyhovují současným potřebám, což doposud znamenalo, že jsou vnímány jako málo kapacitní. Přičemž vzniká na politiky tlak, že někdejší deficit míst je třeba dohnat ve veřejném prostoru. Politici pak do nějaké míry dedikují prostředky na výstavbu parkovacích míst. Tento proces se může několikrát opakovat, dokud nenarazí na finanční nebo prostorové limity a tehdy přichází čas na politiku parkování. Ta je v odborné veřejnosti je vnímána v několika stupních:

- 1 regulace délkou stání nebo vyhrazením,
- 2 jednotné zpoplatnění,
- 3 komplexní management parkování.

Město se nejpravděpodobněji nachází v etapě 1. až 2., kdy reguluje značnou část míst jejich rezervací nebo zpoplatněním a je otázkou, zda již nazrál čas pro pokročení do další, 3. etapy. Vzkročení do další etapy obvykle nastává ve chvíli, kdy způsoby uspokojování poptávky se vyčerpají a nově může navrácení kvality při větší kvantitě poptávky přinést pouze změna hospodaření s dostupnými zdroji (parkovacími místy).



Obrázek 19: Vývoj přístupu měst k parkovací politice, [zdroj: G. Mingardo, B. van Wee, Rye T.: Urban parking policy in Europe: A conceptualization of past and possible future trends, Transportation Research Part A: Policy and Practice 2015](#)

Jedním z intuitivních kroků při nedostatku nějakého statku je reagovat zvýšením nabídky. Zde je však třeba vidět limity prostorové a finanční. Musí existovat vhodný prostor a dostatek investic pro jeho výstavbu, cena za zbudování parkovacího místa často přesahuje cenu ojetého nebo i nového vozidla.

Odborné skupiny se k navyšování kapacity v rámci ulice staví rezervovaně:

“Hlavním problémem zpravidla bývá zvýšená poptávka po odstavení osobních vozidel přímo v ulici, která za současného stavu převyšuje možnou nabídku. Parkovací stání se přitom často zřizují až na hranici fyzických možností prostoru, za snesitelnou mezí z hlediska komfortu a bezpečnosti zejména pěšího pohybu a na úkor veškerých pobytových aktivit.

Zkušenosti z Prahy i jiných měst dokládají, že neustálé navyšování počtu parkovacích stání nepřináší očekávané zlepšení. Zvýšení nabídky způsobuje i zvětšení poptávky, protože se víc řidičů rozhodne na daném místě automobil odstavit. Přesycení prostoru parkujícími vozidly znemožňuje ostatní zejména pobytové funkce v ulici.”⁵

⁵ [Manuál tvorby veřejných prostranství hlavního města Prahy](#), IPR 2014, str. 107.

Návrh nových ploch nesmí být na úkor vzrostlé zeleně a vhodnější se považuje podélné stání.⁶ Norské Oslo má manuál pro tvorbu uličního prostoru, kde je úsporný požadavek, že parkování ve veřejném prostoru „*Musí být podélné.*“, tedy nesmí být kolmé nebo šikmé.⁷

Tabulka 4: Rámcové náklady na zbudování parkovacích ploch a objektů dle typu

skupina	typ	náklady investice na 1 parkovací místo
povrchové	na stávající místní komunikaci (jen dopravní značení)	5 000 Kč - 10 000 Kč
	nové pozemní parkoviště (nové zpevněné plochy)	50 000 Kč - 150 000 Kč
garáže	parkovací objekt nadzemní (lehký montovaný)	150 000 Kč - 300 000 Kč
	parkovací objekt nadzemní (rampový nebo zakladač)	250 000 Kč - 500 000 Kč
	parkovací objekt podzemní či těžký vícepatrový	500 000 Kč - 900 000 Kč

Tabulka 5: Rámcová potřeba místa na parkovací místo dle typu

skupina	typ	potřebná plocha na 1 parkovací místo
povrchové	zálivy nebo místa v rámci vozovky (jen místo, příjezd na místní komunikaci)	15 m ²
	parkoviště (včetně příjezdové komunikace)	30 m ²
garáže	zakladač	30 m ²
	rampový objekt	50 m ²

8.3 Nové plochy v rámci organizace dopravy

Nejjednodušší se může jevit změnit organizaci dopravy, a to získáním prostoru zejména na vozovce (využití chodníku pro parkování je vzhledem k jeho obvykle minimálním návrhovým rozměrům nepřípustné):

⁶ [Manuál tvorby veřejných prostranství hlavního města Prahy](#), IPR 2014, str 107.

⁷ [Street design manual for Oslo](#), Agency for Urban environment Oslo 2020, str. 114

- zjednosměrnění komunikace (při ponechání obousměrného pohybu pro cyklisty), příčné uspořádání ulice:
 - parkování 2,0m,
 - jízdní pruh 3,0m,
 - protisměrný pruh pro cyklisty 1,0m,
- zóna 30 km/h s možností stanovení jednopruhovému obousměrné komunikace, příčné uspořádání ulice:
 - parkování 2,0m,
 - jízdní pruh 3,25-4,0m obousměrný,

Takové komunikace musí vykazovat šířku vozovky alespoň 5,25 respektive 6,0 m, což je typická šířka vozovky, musí mít vhodnou délku (po započítání vjezdů), chodník a mít případně prostor pro výhybny. Dále nesmí jít o sběrnou komunikaci nadřazenou obslužným komunikacím (nebo obecně komunikaci dopravně zatíženou (orientačně cca 500 voz/den) a také prostor komunikace nesmí být využíván pro vjíždění na kolmá parkovací místa v zálivech.

Tímto sítím projde pro možnost zjednosměrnění jen několik málo ulic, které se nachází v oblasti Mírového náměstí. Nová parkovací místa tím však nevzniknou, dojde jen k legalizaci. Pro případ zóny 30 km/h s řešením obousměrných jednopruhovými komunikacích nelze paušálně na úrovni strategie stanovit, které ulice jsou nebo nejsou vhodné či proveditelné a projednatelné s PČR. Tento proces posouzení je třeba provést při přípravě realizace dopravního značení rezidenčního/zónového parkování, kdy při velké podrobnosti projektu může dojít k účelnému posouzení každého uličního bloku ulice.

8.4 Návrh ploch pro výstavbu zálivů a parkovišť

Ze zkušenosti z projednávání rozšiřování parkovacích ploch v rámci bydlení zpracovatel zná fenomén, že dojde ke střetu přibližně dvou stejně početných skupin, jedna chce v bydlíšti parkovat vozidla a druhá chce v rámci veřejného prostoru u svého bydliště žít či pobývat.

Z architektonických studií podložených sociologickými výzkumy v Praze plyne: „*Téma parkování místní rozdělilo na dvě přibližně stejně velké názorové skupiny – jedni by si přáli počet parkovacích míst zachovat či navýšit, druhí naopak chtějí parkování ve Slezské omezit a prostor využít pro zeleň, kvalitní chodníky a pobytové prvky.*“⁸

⁸ [Koncepční studie Praha, ul. Slezská – Výsledky anketního průzkumu](#), Hanus 2020, str. 6

„Polovina rezidentů a také polovina návštěvníků před parkováním upřednostnila veřejný prostor“.⁹

Zpracovatel doporučuje zpracovat pro vybrané lokality urbanistické studie, které prověří, zda veřejný prostor unese další rozšiřování parkovacích míst a zachová dostatečný pobytový prostor. Jedná se o vyjmenované oblasti v docházkové vzdálenosti od bytových domů:

- Bažantnice,
- sídliště Jihovýchod (územní studie dokončeny v průběhu návrhové části).

8.5 Návrh ploch pro hromadné parkování

Plochy pro hromadné parkování vychází z návrhu územního plánu a ty doplňuje o další potenciální objekty většího významu. Výstavbu malých parkovacích objektů – zakladačů příslušných např. jednomu bytovému domu je vhodné opět prověřit urbanistickou studií.

Většina ploch pro hromadné parkování již dnes slouží pro parkování vozidel na terénu a ty které jsou nezastavěné, mohou v první fázi poskytovat kapacitu z terénu. Následně může dojít k výstavbě kapacitnějšího objektu. Výstavba parkovacího objektu je vždy nákladná a jeho využívání je méně pohodlné (větší docházková vzdálenost, prodleva technologie obsluhy), než parkování na ulici (někdy i přímo před domem). Pokud má dojít k motivaci obyvatel využívat hromadné parkovací plochy, je nezbytné začít regulovat stání na veřejném prostoru (např. parkování v garáži zdarma, na ulici za poplatek, který hradí náklady garáže).

Tabulka 6: Plochy hromadného parkování a jejich potenciální kapacita

ozn.	název	odhad kapacity	odhad hrubé zastavěné plochy (m2)	typ	přepokládaný počet pater
P01	ul. Za Dráhou	72	1851	povrch	1
P02	koupaliště (ul. Koupelní)	267	7930	povrch	1
P03	nemocnice (ul. Purkyňova)	150	4719	povrch	1
P04	stav. parkoviště (H. Valy)	80	818	nadzemní	4
P05	tržnice (ul. Anenská)	35	628	povrch	1
P06	stav. parkoviště (H. Pleslová)	42	630	nadzemní	2
P07	parková plocha S (ul. Polní)	150	1512	nadzemní	3
P08	bývalý kryt CO (ul. Očovská)	50	930	nadzemní	2
celkem nadzemních		322	23597		
celkem povrchových		524	15128		

⁹ Průzkum veřejného mínění: [Praha ul. Seifertova](#), NMS 2019, str. 40

8.6 Regulace veřejných parkovacích míst

Město dosud reguluje vybrané rozdrobené plochy v centru a rozděluje je na skupinu pro všechny a na skupinu pro rezidenty.

Pokud má dojít k efektivnímu užívání veřejných parkovacích míst, nelze je nadále provozovat zdarma na principu první bere nebo za symbolický poplatek (pronájem parkovací garáže v Hodoníně stojí 24-36 000 Kč/rok). Cílem je také získávat prostředky na nákladnou výstavbu a motivaci využívat méně výhodná ale dostupná a legální parkovací místa. A to včetně motivace znovu využívat parkovací místa v soukromém prostoru jako jsou samostatné garáže (docházka, vjíždění a otevírání vjezdu) nebo parkovací místa u rodinného domu (vjíždění a otevírání vjezdu).

Město jako obec může uplatnit, čtyři základní způsoby regulace:

- omezením počtu vozidel dle kapacity.
 - zavedení pořadníku na volné parkovací místo (praktikuje např. Znojmo).
- omezením počtu vozidel na domácnost/osobu.
 - omezení počtu vozidel na domácnost není právně proveditelné, domácnost nemá právní subjektivitu.
- omezení počtu vozidel na osobu lze považovat za příliš omezující (praktikuje např. Zlín) a jistá regulace je provedena progresí ceny.
 - vyhrazením rezidentních, abonentních a návštěvnických míst.
 - na základě zkušeností z jiných měst jako Brno, Olomouc, Prostějov a Praha. Vyhrazení míst pro nějaké skupiny uživatelů vyžaduje značnou kapacitu a znalost poptávky ve městě, a to v podrobnosti ulic v průběhu dne a zároveň flexibilitu při její změně. Špatná interpretace nebo změna poptávky v čase nebo cyklech pak snižuje efektivitu systému, respektive jeho disponibilní kapacitu.
- regulace cenou s případným zvýhodněním rezidentů/abonentů
 - peníze jsou nejuniverzálnějším vyjádřením poptávky po parkování se zvýhodněním pro rezidenty (a motivací se jím stát).

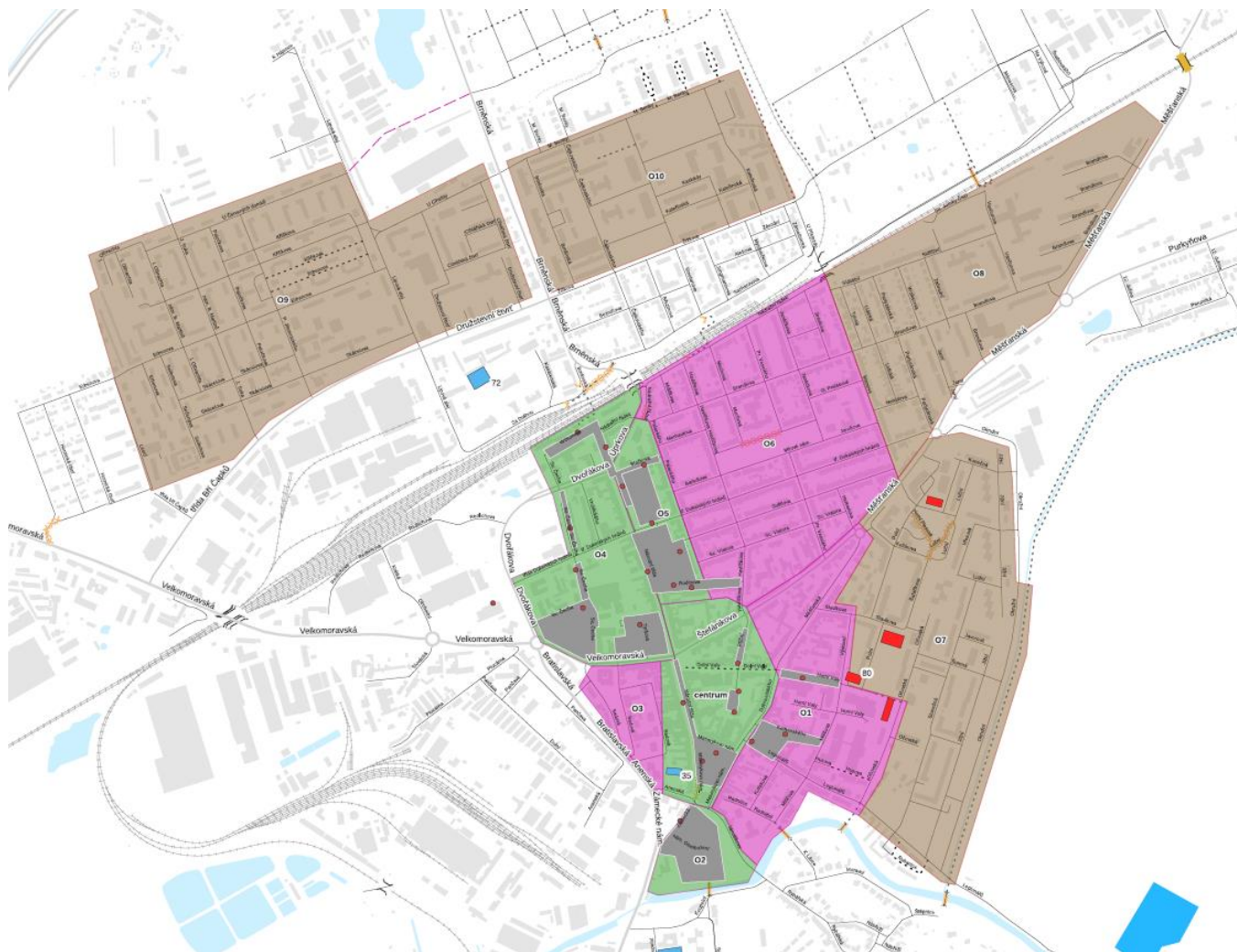
Zpracovatel doporučuje městu začít pracovat s regulací pomocí ceny – **„Regulace cenou se zvýhodněním rezidentů/abonentů“**. Nedoporučujeme vyhrazovat parkoviště rezidentům.

Navrhujeme město rozdělit na zóny A, B a C, které reflektují

- A – historické centrum (regulace přes den, případně přes den i noc)

- B – širší centrum (regulace přes den a v noci)
- C – rezidenční oblast (bytová nebo sídlištní zástavba, regulace v noci)

Navrhujeme navýšit hodinový poplatek návštěvníka i roční rezidenta a abonenta.



Obrázek 20: Parkovací oblasti 01-08, zeleně zóna A, fialově zóna B a hnědá zóna C.

8.7 Parkování BUS u přístaviště

Ředitelství vodních cest zbuduje přístaviště pro potřeby rekreační vodní dopravy v návaznosti na Baťův kanál. Město předpokládá vyvolanou zájezdovou autobusovou dopravu do tohoto cíle kvatifikovanou v sezóně v jednotkách autobusů denně v sezóně. Zpracovatel prověřil, že točna zbudovaná v rámci přístaviště rozměrově umožňuje bezpečné otočení autobusu. Pro parkování autobusů navrhujeme vymezit 1-2 místa na ul. Okružní v rámci stávajících parkovišť pro osobní automobily, případně i krátkodobě na vozovce.

Přílohy

Mapy:

1.1. Návrh komunikační sítě	A0
1.2. Návrh organizace automobilové dopravy	A0
2.1. Návrh zastávek MHD	A0
2.2. Návrh linky MHD 901 a 904	A0
2.3. Návrh linky MHD 902	A0
2.4. Návrh linky MHD 903	A0
2.5. Návrh linky MHD 905	A0
3.1. Návrh cyklistické dopravy – stav	A0
3.2. Návrh cyklistické dopravy – organizační opatření	A0
3.3. Návrh cyklistické dopravy – cyklostezky	A0
3.4. Návrh cyklistické dopravy – souhrn	A0
4.1. Návrh pěší dopravy – síť tras	A0
4.2. Návrh pěší dopravy – infrastruktura	A0
5. Návrh parkovacích zón a oblastí	A0
6. Seznam projektů a námětů	A3
7. Klad rozpracovaných námětů č. N01-N17	A3
8. Prostorově rozpracované náměty č. N01-N17	A3
9. Matematický model – stávající stav a prognóza	A3