

Generel dopravy města Břeclav Návrhová část

květen 2005

Závěrečná zpráva (A)

DHV CR, spol. s r.o.
Divize životního prostředí,
dopravy a infrastruktury

Závěrečná zpráva (A)

1	Úvod.....	4
2	Hlavní principy.....	5
3	Vize, cíle, aktivity.....	6
3.1	Kvalitní obsluha města hromadnou dopravou.....	6
3.1.1	Podporovat integraci jednotlivých druhů doprav.....	6
3.1.2	Zavést nový systém obsluhy města HD.....	6
3.2	Dopravní infrastruktura odpovídající potřebám rozvíjejícího se města.....	6
3.2.1	Zlepšit dopravní podmínky na stávající komunikační síti.....	6
3.2.2	Dobudovat základní komunikační skelet.....	7
3.2.2.1	Podporovat výstavbu obchvatu I/55.....	7
3.2.2.2	Vybudovat „druhé propojení“ Břeclav Poštorná.....	7
3.2.2.3	Vybudovat obchvat Staré Břeclavi.....	7
3.3	Udržitelný rozvoj v dopravě.....	7
3.3.1	Zlepšit organizaci a řízení dopravy.....	7
3.3.2	Řešit problematiku statické dopravy.....	8
3.3.3	Rozvíjet nemotorovou dopravu jako rovnocenný prostředek dopravní obsluhy	8
3.3.4	Omezit negativní vlivy dopravy na obyvatelstvo a životní prostředí.....	8
3.4	Vytvořit bezpečný dopravní prostor.....	9
3.4.1	Upravit stávající průtahy městem.....	9
3.4.2	Rekonstruovat nepřehledná místa křížení.....	9
3.5	Hospodářský rozvoj města.....	10
3.5.1	Vybudovat logistické centrum, terminál kombinované dopravy a průmyslovou zónu	10
3.5.2	Podporovat výstavbu vodního koridoru D-O-L.....	10
3.5.3	Podporovat výstavbu přístavu Břeclav.....	10
4	Dopravní model.....	11
5	Specifikace VIZÍ.....	13
6	Hlavní úkoly.....	30

Kartogramy (B)

Var. A	stávající stav rok 2005
Var. A1	stávající stav rok 2005 s jednosměrným provozem na ul. 28. října
Var. B	výhledový stav rok 2020
Var. C	výhled 2020 + druhé propojení Břeclav Poštorná
Var. C1	výhled 2020 + druhé propojení Břeclav Poštorná s jednosměrným provozem na ul. 28. října
Var. D	výhled 2020 + druhé propojení Břeclav Poštorná + obchvat I/55 etapa
Var. E	výhled 2020 + druhé propojení Břeclav Poštorná + obchvat I/55 až po I/40
Var. E1	výhled 2020 + druhé propojení Břeclav Poštorná včetně obchvatu Staré Břeclavi + obchvat I/55 až po I/40
Var. F	výhled 2020 + „malý obchvat“

Výkresy (C):

1.	Přehledná situace	M 1 : 5 000
2.a	nám. T.G. Masaryka – stávající stav	M 1 : 1 000
2.b	nám. T.G. Masaryka – varianta 1 (okruh)	M 1 : 1 000
2.c	nám. T.G. Masaryka – varianta 2 (uzavřeno jižní rameno)	M 1 : 1 000
2.d	nám. T.G. Masaryka – varianta 3 schéma (uzavřeno východní rameno)	M 1 : 1 000
3.	ulice J. Palacha v úseku sady 28. října – návrh	M 1 : 1 000
4.	křižovatka J. Palacha x Stromořadí x Břetislavova – návrh	M 1 : 1 000
5.a	křižovatka Čechova x Břetislavova x Bratislavská – stávající stav	M 1 : 1 000
5.b	křižovatka Čechova x Břetislavova x Bratislavská – varianta 1	M 1 : 1 000
5.c	křižovatka Čechova x Břetislavova x Bratislavská – varianta 2	M 1 : 1 000
6.a	Přednádražní prostor – stávající stav	M 1 : 1 000
6.b	Přednádražní prostor – návrh	M 1 : 1 000
7.a	Území stávajícího autobusového nádraží – stávající stav	M 1 : 1 000
7.b	Území stávajícího autobusového nádraží – návrh	M 1 : 1 000
8.a	Organizace dopravy sídliště Na Valtické – varianta 1	M 1 : 2 000
8.b	Organizace dopravy sídliště Na Valtické – varianta 2	M 1 : 2 000
9.	Organizace dopravy sídliště Poštorná – návrh	M 1 : 2 000
10.a	Centrální část Poštorné – varianta 1	M 1 : 2 000
10.b	Centrální část Poštorné – varianta 2	M 1 : 2 000
11.	křižovatka I/55 x III/00221 – návrh	M 1 : 1 000
12.	Vedení cyklotras a cyklostezek na území města	M 1 : 15 000
13.	Schéma linkového vedení – návrh	M 1 : 15 000

1 Úvod

Návrhová část Generelu dopravy města Břeclav navazuje na již zpracovanou Analytickou část generelu dopravy. Analytická část (průzkumy a rozborů) byla zpracována v průběhu roku 2004 společností DHV CR, spol. s r.o.

Závěry analytické části jsou v jednotlivých subsystémech dopravy následující:

Automobilová doprava:

⇒ **Nejzatíženějším úsekem komunikační sítě je průtah silnice I/55 (třída 1.máje) s maximální intenzitou dopravy cca 20.000 voz/24hod (most přes Starou Dyji).**

Cyklistická doprava:

⇒ **Nejzatíženějším úsekem městské komunikační sítě je průtah silnice I/55 (třída 1.máje) s maximální intenzitou cyklistické dopravy zaznamenanou v době průzkumu 13 – 18 hod cca 1.300 cyklistů/5hod (most přes Starou Dyji).**

Pěší doprava

⇒ **Nejzatíženějším úsekem jsou ulice 17. listopadu a Jana Palacha mezi nám. T.G.M. a Nádražím ČD s maximální intenzitou pěší dopravy zaznamenanou v době průzkumu 13 – 18 hod cca 3.500 pěších/5hod (pěší zóna).**

Městská hromadná doprava

⇒ **Nejvyšší frekvence cestujících jsou na úseku je Poštorná, kostel – nám. T.G.M.**

Statická doprava

⇒ **Sledované lokality, tzn. Poštorná, sídl. Na Valtické a Břeclav, centrum mají celkově dostatečné množství parkovacích a odstavných stání, problémy se statickou dopravou vznikají pouze lokálně.**

2 Hlavní principy

1. Provoz a rozvoj dopravní infrastruktury Břeclavi podřídít jednotné politice města a to ve spolupráci s dotčenými orgány státní správy a samosprávy.
2. Rozvoj dopravního systému zajišťovat ve vzájemném souladu s rozvojem sídelní soustavy. Vhodným urbanistickým řešením, založeným na koexistenci různých funkcí v území primárně snižovat přepravní nároky ve městě a okolí a vytvářet tak základní předpoklady pro omezování negativních vlivů provozu dopravy na životní prostředí. Zajistit pro území s vysokou hustotou osídlení a velkou nabídkou pracovních příležitostí obsluhu hromadnou dopravnou.
3. Dopravní infrastrukturu koncipovat, rozvíjet a řídit jako komplexní systém všech doprav, které se musí vzájemně doplňovat a jež musí racionálně spolupracovat. V jednotlivých částech území zajišťovat přepravní potřeby způsobem adekvátním jeho funkčnímu využití, charakteru zástavby a požadavků tvorby a ochrany životního prostředí.
4. Dopravní vztahy k centru města zajišťovat v maximální možné míře hromadnou a nemotoristickou dopravou. Individuální automobilovou dopravu v centru města je nutno regulovat a v přepravě nákladů lze připustit pouze nezbytnou dopravu zásobovací.
5. Provoz i rozvoj dopravního systému posuzovat nejen s ohledem na zajištění potřebné dopravní kapacity, ale zejména dbát na to, aby dopravní systém jako celek pracoval bezpečně a při zajištění dostatečné kvality všech jeho jednotlivých částí, jejich vzájemných vazeb i vztahů vůči uživatelům systému, tj. cestující veřejnosti a přepravním. Úsilí o maximální bezpečnost a kvalitu veřejné dopravy je dána požadavkem na úroveň „kultur“ veřejných služeb obecně.
6. Dbát na správný a proporcionální vývoj jednotlivých částí dopravního systému a jeho technickou základnu udržovat na úrovni odpovídající stavu technického rozvoje. Při zajišťování přepravních potřeb města a zájmového území preferovat provoz a rozvoj těch druhů doprav a dopravních systémů, které jsou příznivé pro tvorbu a ochranu životního prostředí.
7. Zvláštní pozornost věnovat zajištění bezpečného a pohodlného pohybu pěších a dbát, aby dopravní systém byl spolehlivý a snadno použitelný i pro děti a osoby s omezenou pohyblivostí a se sníženými orientačními možnostmi.
8. Rozhodnutí týkající se provozu a rozvoje dopravního systému přijímat na základě analýz zajišťovaných odbornými organizacemi a založených na výsledních průzkumů a prognózách očekávaného vývoje. Pro tyto účely pořídit a obhospodařovat speciální databázi aktuálních dopravně inženýrských dat.
9. Soustavně spolupracovat s veřejností s cílem dosáhnout co nejvyšší míry informovanosti a spoluúčasti obyvatel na tvorbě dopravní politiky města.

3 Vize, cíle, aktivity

Vize:

3.1 Kvalitní obsluha města hromadnou dopravou

Cíl:

3.1.1 Podporovat integraci jednotlivých druhů doprav

V rámci propojení všech druhů doprav zejména v oblasti hromadné dopravy osob navrhujeme přesunutí autobusového nádraží (tzn. příměstské autobusové dopravy) do prostoru přednádraží ČD, včetně zachování propojení se systémem městské hromadné dopravy resp. cyklistické a pěší dopravy.

Aktivity:

- Návrh prostorového uspořádání přednádražního prostoru (příloha (C) Výkresy 7.b)
- Projednat přemístění AN
- Zpracovat Dokumentaci pro územní řízení

Cíl:

3.1.2 Zavést nový systém obsluhy města HD

V souvislosti se změnou polohy AN též navrhujeme změnu vedení linek městské hromadné dopravy odrážející v sobě taktéž změnu organizace dopravy na ulici J. Palacha v úseku sady 28. října.

Aktivity:

- Návrh vedení linek MHD (příloha (C) Výkresy 13)
- Ve spolupráci s dopravcem upravit časové polohy jednotlivých spojů

Vize

3.2 Dopravní infrastruktura odpovídající potřebám rozvíjejícího se města

Cíl:

3.2.1 Zlepšit dopravní podmínky na stávající komunikační síti

Údržba komunikací jejichž životnost je překročena spotřebovává značné množství prostředků, výsledkem této činnosti jsou komunikace na hranici sjízdnosti s mnohými bezpečnostními závadami. Proto je třeba i v případech, kde není třeba zásadním způsobem měnit dopravní podmínky na komunikacích ani budovat novou infrastrukturu, provést obnovu komunikací.

Aktivity:

- Zpracovat Pasport neproměnných parametrů komunikací

- Provést sběr dat pro zavedení systému hospodaření s vozovkou (Pasport proměnných parametrů)
- Zpracovat Plán údržby a oprav komunikací

Cíl:

3.2.2 Dobudovat základní komunikační skelet

Pro dosažení stavu udržitelné dopravy bude třeba zajistit odpovídající rozsah základní komunikační sítě. Stávající rozsah hlavních komunikací neodpovídá potřebám.

Dílčí cíl:

1.1.1.1 Podporovat výstavbu obchvatu I/55

Aktivity:

- Prosazovat zahájení výstavby v nejkratším možném termínu

Dílčí cíl:

1.1.1.2 Vybudovat „druhé propojení“ Břeclav Poštorná

Aktivity:

- Návrh směrového řešení „druhé propojení“
(příloha (C) Výkresy 1)
- Projednání záměru s dotčenými orgány státní správy a ostatními subjekty
- Zpracovat Dokumentaci pro územní řízení
- Zpracovat Studii proveditelnosti

Dílčí cíl:

1.1.1.3 Vybudovat obchvat Staré Břeclavi

Aktivity:

- Návrh směrového řešení obchvatu Staré Břeclavi
(příloha (C) Výkresy 1)
- Projednání záměru s dotčenými orgány státní správy a ostatními subjekty
- Zpracovat Dokumentaci pro územní řízení
- Zpracovat Studii proveditelnosti

Vize:

3.3 Udržitelný rozvoj v dopravě

Město musí své dopravní systémy rozvíjet tak, aby byly environmentálně šetrné způsoby dopravy jako je pěší, cyklistická a městské hromadná doprava upřednostňovány na úkor individuální automobilové dopravy.

3.3.1 Zlepšit organizaci a řízení dopravy

Aktivity:

- **Návrh systému pravidelného sběru dat o dopravě** (intenzity a směřování dopravy, skladba dopravního proudu)
- Pokračovat v optimalizaci řízení dopravy pomocí multimodálních dopravních modelů

Cíl:

3.3.2 Řešit problematiku statické dopravy

Doprava v klidu je jedním z největších problémů dnešních měst. Na základě již provedené analýzy statické dopravy lze konstatovat, že město Břeclav nemá problémy se statickou dopravou celoplošně, ale pouze lokálně. Jedná se zejména o sídliště Na Valtické kde základním problémem není celkový počet parkovacích a odstavných stání, ale jejich umístění.

Aktivity:

- **Návrh organizace dopravy a dopravy v klidu sídliště Na Valtické** (příloha (C) Výkresy 8.a,b)
- **Návrh organizace dopravy a dopravy v klidu sídliště Poštorná** (příloha (C) Výkresy 9)

Cíl:

3.3.3 Rozvíjet nemotorovou dopravu jako rovnocenný prostředek dopravní obsluhy

Nemotorová doprava má ve městech nezastupitelnou úlohu. Pěší a cyklistická doprava plní základní dopravní funkce jako alternativa k hromadné dopravě a k IAD, viz. výkres 12 přílohy (C) **Vedení cyklotras a cyklostezek na území města**. Problematika rekreační cyklistické dopravy je součástí Koncepce cestovního ruchu.

Aktivity:

- Vytvořit podmínky pro výstavbu cyklistické infrastruktury
- Zvýšit bezpečnost zranitelných účastníků silničního provozu
- Začlenit nemotorovou dopravu do integrovaného dopravního systému

Cíl:

3.3.4 Omezit negativní vlivy dopravy na obyvatelstvo a životní prostředí

Negativní vlivy dopravy na stav jednotlivých složek se projevují zejména v následujících oblastech:

- emise znečišťujících látek do ovzduší z výfukových plynů pozemních i vzdušných dopravních prostředků, které vedou ke zvýšení imisní zátěže zejména suspendovanými částicemi, oxidem dusičitým a oxidy dusíku, oxidem uhelnatým a polycyklickými aromatickými uhlovodíky (PAH) a dále nepřímo ke zvýšení imisní zátěže troposférickým ozónem; nezanedbatelné jsou dále emise oxidu siřičitého a těžkých kovů,
- emise tuhých znečišťujících částic do ovzduší z otěrů vozovek, pneumatik a brzdných systémů vozidel, které vedou ke zvýšení imisní zátěže suspendovanými částicemi,

- emise hluku z pozemních dopravních prostředků způsobují prakticky veškerou hlukovou imisní zátěž,
- emise hlavního skleníkového plynu - oxidu uhličitého,
- regulérní (solení a sypaní komunikací, úkapy provozních tekutin) i havarijní úniky nežádoucích látek do složek životního prostředí.

Aktivita:

- Snížit vliv hlukové zátěže z dopravy
 - Omezit tranzitní nákladní automobilovou dopravu přes území města.
 - Podporovat hromadnou dopravu
 - Zvyšovat plynulost silničního provozu.
- Realizovat prvky pasivní i aktivní ochrany v místech s překračovanými limity hlukové zátěže na základě pravidelně aktualizované Hlukové mapy města.

Vize:

3.4 Vytvořit bezpečný dopravní prostor

Bezpečný dopravní prostor dokáže velice účinně eliminovat vznik dopravních nehod a snížit závažnost jejich následků, jak při nehodách mimo zastavěné území, tak i při nehodách v obcích.

Základní investice do úpravy dopravního prostoru jsou v porovnání s ostatními opatřeními relativně vysoká, ale vysoká je i jejich návratnost ve smyslu snížení počtu a následků dopravních nehod, a to i v relativně krátkém časovém horizontu po jejich aplikaci s dlouhodobým časovým efektem. Vytváření bezpečného dopravního prostoru v sobě zahrnuje jak systematické odstraňování míst častých nehod, bezpečnostní audit pozemních komunikací tak i výstavbu nízkonákladových dopravně inženýrských opatření.

Cíl:

3.4.1 Upravit stávající průtahy městem

Aktivita:

- Návrh úprav náměstí T.G. Masaryka
- Návrh úprav v centrální části Poštorné
- Úprava ulice J.Palacha v úseku sady 28. října

Cíl:

3.4.2 Rekonstruovat nepřehledná místa křížení

Aktivita:

- Zvýšení přehlednosti křižovatek
 - Křižovatka J. Palacha x Stromořadí
 - Křižovatka Břetislavova x Čechova x Bratislavská
 - Křižovatka I/55 x III/00221
- Zvýšení bezpečnosti železničních přejezdů

Vize:

3.5 Hospodářský rozvoj města

Cíl:

3.5.1 Vybudovat logistické centrum, terminál kombinované dopravy a průmyslovou zónu

Aktivita:

- Realizovat dopravní napojení terminálu a PZ na obchvat silnice R55
- Zpracovat PD dopravního napojení terminálu a PZ na síť komunikací nižších tříd (silnice II. třídy resp. místní komunikace)

3.5.2 Podporovat výstavbu vodního koridoru D-O-L

Vodní koridor D-O-L je podle studie Evropské hospodářské komise OSN z roku 1981 (studie byla aktualizována v roce 1993) rentabilní a byla doporučena jeho realizace a potvrzena jeho technická proveditelnost a ekonomická výhodnost. Stavba koridoru je obsažena také v Evropské dohodě o vnitrozemských cestách mezinárodního významu (AGN). Podle této dohody představuje kanál D-O-L propojení vodních cest E80 (Dunaj), E20 (Labe) a E30 (Odra).

3.5.3 Podporovat výstavbu přístavu Břeclav

Lokalita přístavu v Břeclavi zatím není územně stabilizována. Do značné míry její lokalizaci ovlivňuje výběr varianty trasy samotné 1. etapy vodního koridoru D-O-L. Buďto bude přístav umístěn přímo na trase průplavu (varianta C), nebo bude přístav umístěn na odbočce z vedení průplavu hraniční řekou Moravou (varianty A, B) vlastní odbočku do Břeclavi je ale možno chápat jako takovou až po dokončení další etapy vodního koridoru D-O-L, který Břeclav míjí. V 1. etapě jako odbočka být chápána nemusí, jelikož je jejím zakončením.

4 Dopravní model

V červenci 2001 byl zpracován firmou ADIAS s.r.o. model individuální automobilové dopravy jehož objednatelem byl Dopravoprojekt Brno. Model IAD byl zpracován v souvislosti s ekonomickým posouzením silnice I/55 Břeclav – obchvat. V rámci modelování byl taktéž proveden směrový dopravní průzkum formou zápisu SPZ (podrobně viz. závěrečná zpráva Silnice I/55 Břeclav – obchvat dopravně inženýrský průzkum). Výsledný model tak vycházel z celostátního sčítání dopravy 2000 a vlastního směrového průzkumu.

Modelované varianty byly:

- Stávající stav rok 2000
- Výhledový stav rok 2000 – etapa (obchvat silnice I/55)
- Výhledový stav rok 2000 (obchvat silnice I/55 vybudován až po silnici I/40)

Vzhledem k faktu, že již existoval (před zadáním Generelu dopravy) model IAD města Břeclav rozhodli jsme se stávající model aktualizovat na současné intenzity dopravy zjištěné během zpracování Analytické části v roce 2004 (podrobně viz. závěrečná zpráva Generel dopravy města Břeclav – analytická část). Dalším důvodem pro aktualizaci stávajícího modelu byla možnost srovnání vlivu výstavby různých komunikací (v tomto případě obchvatu I/55) na intenzity dopravy na komunikační síti města. V této souvislosti byla firma ADIAS požádána o spolupráci na vytvoření aktualizovaného modelu IAD města Břeclav včetně výhledových variant uspořádání komunikační sítě města.

Nově modelované varianty komunikační sítě jsou:

- Var. A : stávající stav rok 2005
- Var. B : výhledový stav rok 2020
- Var. C : výhled 2020 + druhé propojení Břeclav Poštorná
- Var. D : výhled 2020 + druhé propojení Břeclav Poštorná + obchvat I/55 etapa
- Var. E : výhled 2020 + druhé propojení Břeclav Poštorná + obchvat I/55 až po I/40
- Var. F : výhled 2020 + „malý obchvat“ *

* „malý obchvat“ se skládá ze třech úseků:

- propojení z křižovatky I/55 a silnice III. třídy ve směru na Ladnou a ulice Stromořadí
- druhé propojení Břeclav Poštorná
- propojení I/55 až na silnici I/40 (obchvat Poštorné)

Výše popsané základní varianty byly v průběhu zpracování modifikovány o následující podvarianty:

- Var. A1 : stávající stav rok 2005 s jednosměrným provozem na ul. 28. října
- Var. C1 : výhled 2020 + druhé propojení Břeclav Poštorná s jednosměrným provozem na ul. 28. října
- Var. E1 : výhled 2020 + druhé propojení Břeclav Poštorná včetně obchvatu Staré Břeclavi + obchvat I/55 až po I/40

Výsledky modelování dopravy jsou zpracovány formou přehledných kartogramů intenzit dopravy (voz/24 hod) a jsou součástí přílohy (B) Generelu dopravy města Břeclav – návrhová část.

5 Specifikace VIZÍ

Vize : 3.1. Kvalitní obsluha města hromadnou dopravou
Cíl : 3.1.1. Podporovat integraci jednotlivých druhů doprav
POPIS VÝCHOZÍ SITUACE: V současné době je autobusové nádraží umístěno na ulici Slovácká s vjezdem z ulice Stromořadí, vzdálenost od vlakového nádraží činí cca 350 m. Městská hromadná doprava má zastávky jak na autobusovém tak i na vlakovém nádraží.
Aktivita : <u>Návrh prostorového uspořádání přednádražního prostoru</u> (viz. příloha (C) výkres 6.b)
POPIS NAVRHOVANÉHO ŘEŠENÍ: Hlavní myšlenkou návrhu je oddělení hromadné dopravy včetně pěší a dopravy individuální v přednádražním prostoru. Návrh počítá s vybudováním přestupního uzlu všech systémů hromadné dopravy (vlak, MHD, PAD) v prostoru před vlakovým nádražím. Nově vzniklý přestupní uzel je navržen ve velikosti: 8-mi stanišť pro autobusovou dopravu, vždy 4 pro každý směr, 3 stání pro vozidla TAXI služby. Současně zde vznikne také parkoviště s 20-ti stáními pro individuální automobilovou dopravu. Stávající plocha AN bude sloužit k odstavení vozidel HD včetně nově navrženého parkoviště pro osobní vozidla. Vzhledem k dalším úpravám komunikační sítě bude také zamezen pohyb vozidel ve směru od ulice Stromořadí ulicí Slováckou na Husovu pro veškerou dopravu. Doporučujeme realizovat v součinnosti s plánovanou přestavbou železničního uzlu Břeclav.
REALIZAČNÍ VÝSTUPY: • Projektová dokumentace • Rekonstrukce přednádražního prostoru
DOPADY (ÚČINKY) : • Zkrácení času potřebného pro přestup mezi jednotlivými druhy HD – zvýšení atraktivity • Zvýšení počtu parkovacích a odstavných stání v centru města • Zklidnění dopravy ulice Husova
GARANT A SPOLUPRÁCE: • Město Břeclav • BORS, a.s. • Kordis JMK, a.s. • ČD, a.s.

VAZBA NA JINÉ VIZE, CÍLE, AKTIVITY:**3.1.2. Zavést nový systém obsluhy města HD****Vize : 3.1. Kvalitní obsluha města hromadnou dopravou****Cíl : 3.1.2. Zavést nový systém obsluhy města HD****POPIS VÝCHOZÍ SITUACE :**

V současné době je dopravní obslužnost města zajišťována 7-mi linkami městské hromadné dopravy a navíc je zajištěna doprava školním autobusem pro žáky 1. stupně základní školy z městské části Ladná do městské části Stará Břeclav. Na základě jednání s dopravcem je od 1.9. 2005 plánována zvýšení počtu linek na 8 s předpokládaným zvýšením objemu ujetých km o cca 10%.

Aktivita : Návrh vedení linek MHD

(viz. příloha (C) výkres 13)

POPIS NAVRHOVANÉHO ŘEŠENÍ :

Návrh vedení linek MHD je zpracován na základě vytvoření nového přestupního uzlu v přednádražním prostoru. Nově navržený systém je založen na čtyřech základních směrech:

- Stará Břeclav – nádraží ČD
- Průmyslová zóna – nádraží ČD
- Poštorná, sídliště Na Valtické – nádraží ČD
- Charvatská Nová Ves – nádraží ČD

Tyto základní směry budou obsluhovány páteřními linkami a následně budou doplněny dalšími linkami obsluhujícími dané území (např. Poštorná, páteřní linka vedoucí ulic Na Valtické a dále Hlavní a Tylova, vedlejší linka vedená ulicí Nádražní včetně pravidelného zajiždění např. do areálu FOSFA resp. Nemocnice).

Veškeré změny linkového vedení doporučujeme konzultovat s KORDIS JmK v souvislosti s předpokládaným začleněním Břeclavska do integrovaného dopravního systému.

Detailní řešení obsluhy města (jízdní řády) navrhujeme řešit v součinnosti s dopravcem.

REALIZAČNÍ VÝSTUPY :

- Změna jízdních řádů MHD

DOPADY (ÚČINKY) :

- Zjednodušení systému pro cestující
- Zlepšení obsluhy města

GARANT A SPOLUPRÁCE :

- Město Břeclav
- BORS, a.s.
- Kordis JMK, a.s.

VAZBA NA JINÉ VIZE, CÍLE, AKTIVITY:**3.1.1. Podporovat integraci jednotlivých druhů doprav**

Vize : 3.2. Dopravní infrastruktura odpovídající potřebám rozvíjejícího se města
Cíl : 3.2.1. Zlepšit dopravní podmínky na stávající komunikační síti
POPIS VÝCHOZÍ SITUACE : V současné době neexistuje ucelený systém sběru dat o proměnných (poruchy) a neproměnných (délky, šířky) parametrech místní komunikační sítě. Tyto systémy jsou provozovány na vyšší komunikační síti, tzn. na síti silnic I. třídy je spravuje ŘSD ČR, na síti silnic II. a III. třídy je spravuje SÚS JmK. Město Břeclav v současné době připravuje realizaci technické mapy města.
Aktivita : Pasport neproměnných parametrů Pasport proměnných parametrů Plán údržby a oprav
POPIS NAVRHOVANÉHO ŘEŠENÍ : <u>Pasport neproměnných parametrů</u> je nutný pro základní definici komunikační sítě, jedná se zejména o zjištění délky a šířky komunikací a chodníků a z toho vyplývající plochy, materiálu povrchu vozovky a chodníků, typech obrubníků, atd. Další vrstvy Pasportu mohou být: veřejné osvětlení, vpusti, šachty, dopravní značení (svislé a vodorovné), zeleň, atd. Na síti místních komunikací zpracovat <u>Pasport proměnných parametrů</u>, tzn. sběr poruch viditelných na ohrubné vrstvě vozovky. Sběr poruch se provádí dle TP 82 Katalog poruch netuhých vozovek (MD ČR č.j. 17861/96-230). Doporučená metoda pro záznam: záznam poruch do PC z pomalu jedoucího vozidla. Na základě těchto informací navrhnout <u>Plán údržby a oprav</u> včetně finančního plánu. Pasporty navrhujeme zpracovat formou GIS pro možnost začlenění získaných informací do městského informačního systému.
REALIZAČNÍ VÝSTUPY : • Pasport neproměnných parametrů • Pasport proměnných parametrů • Plán údržby a oprav
DOPADY (ÚČINKY) : • Efektivní vynakládání finančních prostředků na údržbu a opravy MK • Okamžité informace o majetku města
GARANT A SPOLUPRÁCE : • Město Břeclav • Jihomoravský kraj (SÚS JMK) • ŘSD ČR
VAZBA NA JINÉ VIZE, CÍLE, AKTIVITY:

3.3.4. Omezit negativní vlivy dopravy na životní prostředí

Vize : 3.2. Dopravní infrastruktura odpovídající potřebám rozvíjejícího se města**Cíl : 3.2.2. Dobudovat základní komunikační skelet****Dílčí cíl : 3.2.2.1. Podporovat výstavbu obchvatu I/55****POPIS VÝCHOZÍ SITUACE :**

V současné době je silnice I/55 vedena intravilánem města ulicemi Lidická, Národních hrdinů, třída 1. máje, J. Skácela a Hraniční. Intenzity dopravy dosahované na nejzatíženějším profilu v centru města jsou cca 24 tis. vozidel/24 hod. V případě zachování stávajícího stavu budou intenzity dopravy v roce 2020 dosahovat cca 31 tis. vozidel za 24/hod a to pouze v případě zakonzervování rozvoje města v přílehlém území komunikace.

V současné době je zpracována a projednávána dokumentace pro územní rozhodnutí.

Aktivita :

Prosazovat zahájení výstavby v nejkratším možném termínu

POPIS NAVRHOVANÉHO ŘEŠENÍ :

Navrhovaný obchvat silnice I/55 (1. etapa) začíná na křižovatce se silnicí II/425 v prostoru MÚK Břeclav pokračuje jižním směrem, překračuje železniční trať od Hodonína a v blízkosti úrovně křížení ulice Bratislavská s tratí č. 250 vznikne nová křižovatka. Dále pokračuje napříč meandrem řeky Dyje a v prostoru před areálem FOSFA se napojuje na původní I/55. Druhá etapa počítá s pokračováním obchvatu kolem Poštorná s ukončením na silnici I/40. V případě realizace obchvatu se předpokládají intenzity dopravy v centru města v roce 2020 na úrovni roku 2005.

REALIZAČNÍ VÝSTUPY :

- Projektová dokumentace (DSP, prováděcí dokumentace)
- Výstavba

DOPADY (ÚČINKY) :

- Snížení intenzit dopravy v centru města
- Snížení negativních vlivů dopravy na životní prostředí
- Podpora rozvoje města (logistické centrum – terminál kombinované dopravy, průmyslová zóna)

GARANT A SPOLUPRÁCE :

- Město Břeclav
- Jihomoravský kraj
- ŘSD ČR
- SFDI
- MD ČR + MŽP

VAZBA NA JINÉ VIZE, CÍLE, AKTIVITY:

- 3.3.1. Zlepšit organizaci a řízení dopravy
- 3.3.4. Omezit negativní vlivy dopravy na životní prostředí
- 3.5. Hospodářský rozvoj

Pozn.: Podrobné informace o intenzitách dopravy na území města v případě jednotlivých variant komunikační sítě voz. Příloha (B) Kartogramy.

Vize : 3.2. Dopravní infrastruktura odpovídající potřebám rozvíjejícího se města

Cíl : 3.2.2. Dobudovat základní komunikační skelet

Dílčí cíl : 3.2.2.2. Vybudovat „druhé propojení“ Břeclav Poštorná

POPIS VÝCHOZÍ SITUACE :

V současné době vede z Břeclavi do Poštorné pouze jediné spojení a to silnice I/55 třída 1. máje. Tato komunikace vede po jediném mostě přes Starou Dyji a je velmi frekventovaná (intenzita dopravy na mostě cca 21 tis. vozidel/24 hod). V případě jakýchkoliv nepříznivých okolností např. uzavírka, dopravní nehoda, atd. by se vlivem vysokých intenzit dopravy situace stala neúnosnou.

Aktivita : Návrh směrového řešení „druhé propojení“

(viz. příloha (C) výkres 1)

POPIS NAVRHOVANÉHO ŘEŠENÍ :

„Druhé“ silniční propojení Břeclav Poštorná navrhujeme jako pokračování ulice Břetislavova souběžně s železniční tratí s vyústěním do křižovatky Hraniční x Havlíčkova. Komunikace je navržena v kategorii MS 9 s jednostranným chodníkem a cyklostezkou. Součástí propojení bude také prodloužení ulice nábreží Komenského. V případě realizace pouze „druhé“ propojení lze očekávat intenzity dopravy cca 7 tis. vozidel/24 hod.

Výstavba „druhé“ propojení bude mít také nezanedbatelný vliv na organizaci městské hromadné dopravy.

REALIZAČNÍ VÝSTUPY :

- Projektová dokumentace (DÚR, Studie proveditelnosti, DSP, prováděcí dokumentace)
- Výstavba

DOPADY (ÚČINKY) :

- Snížení intenzit dopravy v centru města
- Snížení negativních vlivů dopravy na životní prostředí
- Podpora rozvoje města

GARANT A SPOLUPRÁCE :

- Město Břeclav
- Jihomoravský kraj
- SFDI

VAZBA NA JINÉ VIZE, CÍLE, AKTIVITY:

- 3.1. Kvalitní obsluha města hromadnou dopravou
- 3.3.1. Zlepšit organizaci a řízení dopravy
- 3.3.4. Omezit negativní vlivy dopravy na životní prostředí

Pozn.: Podrobné informace o intenzitách dopravy na území města v případě jednotlivých variant komunikační sítě voz. Příloha (B) Kartogramy.

Vize : 3.2. Dopravní infrastruktura odpovídající potřebám rozvíjejícího se města
Cíl : 3.2.2. Dobudovat základní komunikační skelet
Dílčí cíl : 3.2.2.3. Vybudovat obchvat Staré Břeclavi
POPIS VÝCHOZÍ SITUACE : Starou Břeclaví prochází v současné době silnice I/55, která je jedinou spojnici s centrem města. Komunikaci lze zařadit do funkční třídy B1. Stávající intenzity dopravy na ulici Lidické jsou cca 20 tis. vozidel/24 hod.
Aktivita : <u>Návrh směrového řešení obchvatu Staré Břeclavi</u> (viz. příloha (C) výkres 1)
POPIS NAVRHOVANÉHO ŘEŠENÍ : Nově navrhovaná komunikace začíná na křižovatce I/55 a III/00221 prochází areálem stavebnin a dále pokračuje podél železniční trati s napojením do křižovatky Stromořadí x Na Zahradách. Nová komunikace je navržena v kategorii MS 9 s jednostranným chodníkem a cyklostezkou. Jedná se o páteřní sběrnou komunikaci rozvojového území pro bytovou výstavbu Stará Břeclav. Napojení obslužných komunikací je zřejmé s přiložené výkresové dokumentace, viz. Přehledná situace. Dalším důvodem pro vybudování této komunikace je vhodnost napojení logistického centra nejen na silnici R55 ale také na síť místních komunikací např. pro potřeby zásobování a dopravy zaměstnanců. Z tohoto důvodu navrhujeme úpravu dvou stávajících železničních podjezdů.
REALIZAČNÍ VÝSTUPY : • Projektová dokumentace (DÚR, Studie proveditelnosti, DSP, prováděcí dokumentace) • Výstavba
DOPADY (ÚČINKY) : • Snížení intenzit dopravy v centru města • Snížení negativních vlivů dopravy na životní prostředí • Podpora rozvoje města
GARANT A SPOLUPRÁCE : • Město Břeclav • Jihomoravský kraj • SFDI
VAZBA NA JINÉ VIZE, CÍLE, AKTIVITY: 3.1. Kvalitní obsluha města hromadnou dopravou 3.3.1. Zlepšit organizaci a řízení dopravy 3.3.4. Omezit negativní vlivy dopravy na životní prostředí

Pozn.: Podrobné informace o intenzitách dopravy na území města v případě jednotlivých variant komunikační sítě voz. Příloha (B) Kartogramy.

Vize : 3.3. Udržitelný rozvoj v dopravě
Cíl : 3.3.1. Zlepšit organizaci a řízení dopravy
POPIS VÝCHOZÍ SITUACE : V současné době je na území města Břeclavi sedm světelně řízených křižovatek jejichž dodavatelem je společnost AŽD. Město nemá k dispozici pravidelné informace o intenzitách dopravy které lze získat pomocí smyček umístěných ve vozovce. Dále je na území města zpracován dopravní model znázorňující základní komunikační skelet v SW AUTO a detailní mikroskopický model SW AIMSUN NG který zahrnuje průtah silnice I/55 městem. Dalším potenciálním zdrojem informací o dopravě mohou být kamery Městské Policie případně parkovací automaty. Na území města se také nacházejí tři profily celostátního sčítání dopravy, které je prováděno v 5-ti leté periodě.
Aktivita : Návrh systému pravidelného sběru dat o dopravě
POPIS NAVRHOVANÉHO ŘEŠENÍ : Systém pravidelného sběru dopravních informací umožňuje městu do budoucna operativně informovat o dopravní situaci a využívat tyto informace při plánování dopravních omezení. Znalost těchto informací dále umožní zastupitelům města odpovědně se rozhodovat o realizaci aktivit které zatěžují své okolí nově vzniklou dopravou případně mají za následek změny přepravních vztahů. Do tohoto systému také spadají informace o stavebně – technickém stavu jednotlivých komunikací zjištěných v rámci pravidelného sběru proměnných parametrů.
REALIZAČNÍ VÝSTUPY : • Systém pravidelného sběru dopravních informací
DOPADY (ÚČINKY) :
GARANT A SPOLUPRÁCE : • Město Břeclav • AŽD • DI PČR
VAZBA NA JINÉ VIZE, CÍLE, AKTIVITY:

Vize : 3.3. Udržitelný rozvoj v dopravě
Cíl : 3.3.2. Řešit problematiku statické dopravy
POPIS VÝCHOZÍ SITUACE : Systém statické dopravy v centrální části Břeclavi odpovídá velikosti a potřebám města. V průběhu zpracování analytické části generelu dopravy nebyly zjištěny zásadní nedostatky a proto nebyla navržena žádná úprava stávajícího systému. V současné době je situace v oblasti statické dopravy na řešených sídlištích problematická ani ne tak z důvodů celkového nedostatku parkovacích a odstavných stání (viz. závěry Generelu dopravy – analytická část), ale z důvodů jejich lokalizace. Hlavním problémem je odstavování vozidel v rozporu se Zákonem o provozu na pozemních komunikacích*, což ve svém důsledku přináší komplikace vozidlům IZS případně při svozu komunálního odpadu. Při předpokládaném počtu obyvatel sídliště Na Valtické cca 4.500 a pasportizovaném počtu stání cca 770 vychází poměr stání : obyvatel na 1 : 6. V případě sídliště Poštorná je tento poměr 1 : 11 (předpokládaný počet obyvatel cca 1.500 a počet stání 130).
Aktivita : <u>Návrh organizace dopravy a dopravy v klidu sídliště Na Valtické</u> <u>Návrh organizace dopravy a dopravy v klidu sídliště Poštorná</u>
POPIS NAVRHOVANÉHO ŘEŠENÍ : Sídliště Na Valtické Navrhované řešení je zpracováno ve dvou základních variantách: Var A : maximalizace počtu parkovacích a odstavných stání formou změny organizace dopravy = zjednosměrnění komunikací a realizace úprav stávajícího nevyužívaného parkoviště u hřiště Var B : ponechání stávající organizace dopravy a realizace úprav stávajícího nevyužívaného parkoviště u hřiště Sídliště Poštorná Řešení navržené formou zjednosměrnění průjezdné komunikace a doplnění parkovišť na obvodu sídliště (na místě stávající asfaltové plochy u COOP marketu resp. vybudování nového parkoviště na ulici Hájevá). <u>Ad var. A sídliště Na Valtické:</u> (viz. příloha (C) výkres 8a) Počet parkovacích a odstavných stání odpovídá stupni automobilizace 1 : 3,5. Celkový počet stání činní 1.319. <u>Ad var. B sídliště Na Valtické:</u> (viz. příloha (C) výkres 8b) Počet parkovacích a odstavných stání odpovídá stupni automobilizace 1 : 4,5. Celkový počet stání činní 993. <u>Ad sídliště Poštorná:</u> (viz. příloha (C) výkres 9)

Počet parkovacích a odstavných stání odpovídá stupni automobilizace 1 : 4,5. Celkový počet stání činní 338.
REALIZAČNÍ VÝSTUPY : Podklady pro projektovou dokumentaci regenerace sídlišť Na Valtické a Poštorná
DOPADY (ÚČINKY) : - Zvýšení počtu parkovacích a odstavných stání - Zajištění bezpečnosti a plynulosti silničního provozu (příjezd vozidel IZS)
GARANT A SPOLUPRÁCE : - Město Břeclav - DI PČR - IZS - občané
VAZBA NA JINÉ VIZE, CÍLE, AKTIVITY:

* Nepovolené stání (viz. § 25 Zastavení a stání odstavce (1), (2), (3) zákona o provozu na pozemních komunikacích)

- (1) Řidič smí zastavit a stát jen vpravo ve směru jízdy, co nejbližší k okraji pozemní komunikace, v jedné řadě a rovnoběžně s okrajem pozemní komunikace.
- (2) Na pozemní komunikaci s jednosměrným provozem smí řidič zastavit a stát vpravo i vlevo.
- (3) Při stání musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3m pro každý směr jízdy; při zastavení musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3m pro oba směry jízdy.

Vize : 3.3. Udržitelný rozvoj v dopravě
Cíl : 3.3.3. Rozvíjet nemotorovou dopravu jako rovnocenný prostředek dopravní obsluhy
POPIS VÝCHOZÍ SITUACE : Město Břeclav má vzhledem ke konfiguraci terénu a velikosti velmi vyvinutou cyklistickou a pěší dopravu. V měřících ČR se řadí na jedno z prvních míst ve využívání cyklistické dopravy. Pátevní trasou je silnice I/55 na které byly v rámci rekonstrukce povrchů vyznačeny cyklistické pruhy. Druhou osou je ulice 17. listopadu s pokračováním J. Palacha. Na ostatních trasách je cyklistická doprava realizována v rámci šířkového uspořádání komunikace. Z pohledu rekreační cyklistické dopravy městem procházejí nadregionální cyklotrasy Moravská stezka a Greenways a dále Moravské vinařské stezky resp. Liechtensteinské stezky. Tyto trasy jsou zpravidla vedeny po stávajících komunikacích.
Aktivita : Vytvořit podmínky pro výstavbu cyklistické infrastruktury Zvýšit bezpečnost zranitelných účastníků silničního provozu Začlenit nemotorovou dopravu do integrovaného dopravního systému
POPIS NAVRHOVANÉHO ŘEŠENÍ : Cílem je vybudování cyklistických komunikací, které přispějí k celkové bezpečnosti dopravy. Podpora cyklistické dopravy zahrnuje kromě výstavby vlastních cyklistických cest i celý navazující systém, tzv. cyklistickou kulturu, tzn. např. cyklistická krytá parkoviště, rozšíření sítě půjčoven jízdních kol, atd.
REALIZAČNÍ VÝSTUPY : • návrh na doplnění městského mobiliáře – stojany na kola • lokální úpravy cyklostezek
DOPADY (ÚČINKY) : • podpora nemotorové dopravy • snížení negativních vlivů dopravy na ŽP • využívání cyklistické dopravy = snížení nároků na plochy dopravy v klidu
GARANT A SPOLUPRÁCE : • Město Břeclav • DI PČR • Občané • KČT
VAZBA NA JINÉ VIZE, CÍLE, AKTIVITY: 3.1.1. Podporovat integraci jednotlivých druhů doprav 3.3.4. Omezit negativní vlivy dopravy na ŽP

Vize : 3.3. Udržitelný rozvoj v dopravě
Cíl : 3.3.4. Omezit negativní vlivy dopravy na obyvatelstvo a životní prostředí
POPIS VÝCHOZÍ SITUACE : V současné době kdy veškeré tranzitní doprava je vedena středem města dochází v blízkosti těchto komunikací k překračování limitů hlukové zátěže a emisí a imisí.
Aktivita : Snížit vliv hlukové zátěže z dopravy Realizovat prvky pasivní i aktivní ochrany v místech s překračovanými limity hlukové zátěže na základě pravidelně aktualizované Hlukové mapy města.
POPIS NAVRHOVANÉHO ŘEŠENÍ : Pravidelně aktualizovat Hlukovou mapu města a Rozptylovou studii. Na základě vyhodnocení těchto materiálů přikročit k realizaci opatření vedoucích ke snížení negativních vlivů. Z globálního hlediska podporovat výstavbu obchvatu I/55, „druhého“ propojení Břeclav Poštorná a obchvatu Staré Břeclavi.
REALIZAČNÍ VÝSTUPY : • Aktualizovaná Hluková mapa města • Projektová dokumentace pasivní a aktivní ochrany místech s překračovanými limity hlukové zátěže
DOPADY (ÚČINKY) : • Snížení negativních vlivů dopravy na obyvatelstvo a ŽP
GARANT A SPOLUPRÁCE : • Město Břeclav • OHS • SFDI
VAZBA NA JINÉ VIZE, CÍLE, AKTIVITY: 3.2.2. Dobudovat základní komunikační skelet

Vize : 3.4. Vytvořit bezpečný dopravní prostor
Cíl : 3.4.1. Upravit stávající průtahy městem
POPIS VÝCHOZÍ SITUACE : Městem Břeclaví procházejí průtahy silnic I/55, I/40 a II/425. Zpracovatelé Generelu dopravy se zaměřili na řešení úseků resp. křížení těchto průtahů, jedná se o náměstí T.G. Masaryka (křížení I/55 a II/425), centrální část Poštorné (průtah I/40) a ulici J. Palacha v úseku sady 28. října (průtah I/425). Náměstí T.G. Masaryka: plocha náměstí je zcela podřízena dopravě, kostel sv. Václava je zcela odříznut od části města tvořeného okolím synagogy. Na náměstí se též nachází jedna z nejvíce zatížených zastávek MHD. Na průtahu I/55 jsou dvě světelně řízené křižovatky a spolu s třetí křižovatkou na ulici 17. listopadu umožňují všesměrný pohyb územím. Vysoká frekvence pěší a cyklistické dopravy. Centrální část Poštorné: před chrámem Navštívení Panny Marie. Dnes velmi frekventovaná a nepřehledná průsečná křižovatka. Vysoká frekvence pěší a cyklistické dopravy. V blízkosti též zastávka MHD, škola, školka, knihovna. Ulice J. Palacha (v úseku sady 28. října): obousměrná komunikace s intenzitou dopravy cca 10 tis. vozidel/24 hod. Problém se statickou dopravou, možno parkovat pouze na pravé straně ve směru jízdy z centra města. Cyklistická stezka v rámci profilu komunikace.
Aktivita : <u>Návrh úprav náměstí T.G. Masaryka</u> <u>Návrh úprav v centrální části Poštorné</u> <u>Úprava ulice J.Palacha v úseku sady 28. října</u>
POPIS NAVRHOVANÉHO ŘEŠENÍ : Náměstí T.G. Masaryka: návrh řešení byl zpracován ve třech variantách: Var. 1: jednosměrný provoz po obvodu náměstí Var. 2: vyloučení dopravy na z jižního ramene, bezkolizní spojení prostoru náměstí se zbytkem města Var. 3: návrh malé okružní křižovatky v západní části, vyloučení provozu z východního ramene, vytvoření rozptylového prostoru mezi budovou MěÚ a kostelem Centrální část Poštorné: návrh řešení byl zpracován ve dvou variantách: Var. A: uzavření ulice Osvobození mezi ulicemi Tylova a Hájová Var. B: jednosměrný provoz ulice Osvobození mezi ulicemi Tylova a Hájová ve směru do okružní křižovatky Obě dvě navržené varianty řešení předpokládají úpravu stávající průsečné křižovatky na křižovátku okružní. Ulice J. Palacha (v úseku sady 28. října): navrženo zjednosměrnění směrem z centra města, legalizace šikmého stání včetně návrhu cyklostezky v odpovídající šíři. Dalším důvodem bylo snížení průjezdné dopravy centrem města (viz. příloha (B) Kartogramy, došlo ke snížení intenzit dopravy na ulici 17. listopadu o cca 4 tis. vozidel/24 hod.
REALIZAČNÍ VÝSTUPY : • Projektová dokumentace (DÚR, Studie proveditelnosti, DSP, prováděcí dokumentace)

• Výstavba
DOPADY (ÚČINKY) : • respektování požadavků bezpečnosti silničního provozu • zlepšení podmínek pohybu nemotorizovaných účastníků silničního provozu • zmírnění bariérového účinků průtahů • vytvoření možností pro rozvoj ostatních funkcí průtahů a přilehlého dopravního prostoru (funkce obslužná, pobytová, společenská, atd.) • zmenšení zatížení území negativními vlivy dopravy • pozdvižení úlohy estetiky pojetí prostoru komunikace • snaha o zvětšení podílu zelených ploch a zeleně vůbec
GARANT A SPOLUPRÁCE : • Město Břeclav • ŘSD ČR • Jihomoravský kraj
VAZBA NA JINÉ VIZE, CÍLE, AKTIVITY:

Pozn. 1: veškeré navrhované varianty byly také kapacitně posouzeny na stávající intenzity dopravy s těmito výsledky:

Var. 1: **kapacitně vyhovuje na rok 2005**, **v roce 2020** bez dalších úprav komunikační sítě tzn. obchvat I/55 resp. „druhé“ propojení Břeclav Poštorná **kapacitně nevyhovuje**

Var. 2: **kapacitně vyhovuje pro rok 2005** pouze v případě zjednosměrnění J. Palacha v úseku sady 28. října **rok 2020 kapacitně nevyhovuje** viz. předchozí varianta

Var. 3: **kapacitně vyhovuje na rok 2005** za předpokladu dvou pruhů na okruhu a jednopruhových vjezdů, **rok 2020 kapacitně nevyhovuje**

Var. A.: okružní křižovatka **kapacitně vyhovuje**, tato úprava si však vyžádá **instalaci SSZ na křižovatce třída 1. máje x J. Skácela**

Var. B.: okružní křižovatka **kapacitně vyhovuje**, **kapacitně vyhovuje** také křižovatka třída 1. máje x J. Skácela

Pozn. 2: v otázce připojení nových obchodních zařízení na třídu 1. máje OBI + KAUF LAND je situace následující:

Ad) napojení pouze do jediné křižovatky U nemocnice x třída 1. máje: za předpokladu doplnění křižovatky o samostatné řadící pruhy pro levé odbočení **kapacitně vyhoví** s rezervou 13% pro nejzatíženější směr, **v roce 2020** bez dalších úprav komunikační sítě tzn. obchvat I/55 resp. „druhé“ propojení Břeclav Poštorná **kapacitně nevyhovuje**

Ad) napojení pouze do křižovatky U nemocnice x třída 1. máje a do stávající křižovatky u Billy: za předpokladu doplnění křižovatky U nemocnice x třída 1. máje o samostatné řadící pruhy pro levé odbočení **kapacitně vyhoví** s rezervou 18% pro nejzatíženější směr, **v roce 2020** bez dalších úprav komunikační sítě tzn. obchvat I/55 resp. „druhé“ propojení Břeclav Poštorná **vyhovuje na hranici kapacity za předpokladu prodloužení signálního plánu na 120 s.**

Vize : 3.4. Vytvořit bezpečný dopravní prostor
Cíl : 3.4.2. Rekonstruovat nepřehledná místa křížení
POPIS VÝCHOZÍ SITUACE : Stávající stav na vyjmenovaných křižovatkách odpovídá historickému vývoji dopravy ve městě. V obou případech (J. Palacha x Stromořadí a Břetislavova x Čechova x Bratislavská) se jedná o velmi frekventované křižovatky. V případě křižovatky I/55 x III/00221 se spíše jedná o nepřehledné řešení ve vztahu k točně vozidel MHD.
Aktivita : <u>Zvýšení přehlednosti křižovatek</u> ○ Křižovatka J. Palacha x Stromořadí ○ Křižovatka Břetislavova x Čechova x Bratislavská ○ Křižovatka I/55 x III/00221 <u>Zvýšení bezpečnosti železničních přejezdů</u>
POPIS NAVRHOVANÉHO ŘEŠENÍ : Křižovatka J. Palacha x Stromořadí: úprava křižovatky vyplývá ze změny organizace dopravy (zjednosměrnění) na ulici J. Palacha v úseku sady 28. října. Dalším důvodem navržené úpravy bylo dosažení vhodnějšího úhlu křížení tak, aby v případě nehodových situací nedocházelo k čelním střetům. Křižovatka Břetislavova x Čechova x Bratislavská: je navržena ve dvou variantách, kde varianta 2 reflektuje změnu organizace dopravy v souvislosti s vybudováním „druhého“ propojení Břeclav Poštorná. Společným motivem obou variant je jednoznačné vymezení pohybů na křižovatce s cílem zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Křižovatka I/55 x III/00221: navrhovaná úprava je provedena v souvislosti s plánovanou výstavbou obchvatu Staré Břeclavi resp. s úpravou točny MHD.
REALIZAČNÍ VÝSTUPY : • Projektová dokumentace (DÚR, Studie proveditelnosti, DSP, prováděcí dokumentace) • Výstavba
DOPADY (ÚČINKY) : • respektování požadavků bezpečnosti silničního provozu • zlepšení podmínek pohybu nemotorizovaných účastníků silničního provozu • zmenšení zatížení území negativními vlivy dopravy • pozdvižení úlohy estetiky pojetí prostoru komunikace • snaha o zvětšení podílu zelených ploch a zeleně vůbec
GARANT A SPOLUPRÁCE : • Město Břeclav • ŘSD ČR • Jihomoravský kraj
VAZBA NA JINÉ VIZE, CÍLE, AKTIVITY:

Vize : 3.5. Hospodářský rozvoj města
Cíl : 3.5.1. Vybudovat logistické centrum, terminál kombinované dopravy a průmyslovou zónu
POPIS VÝCHOZÍ SITUACE : Město Břeclav leží na křižovatce dvou železničních koridorů (I. a II.) v blízkosti dálnice D2 a plánované rychlostní silnice R55. Pro výstavbu logistického centra je připraveno území o rozloze cca 20 ha. Nezbytnou podmínkou pro budování logistického centra je realizace obchvatu města silnice I/55.
Aktivita :
POPIS NAVRHOVANÉHO ŘEŠENÍ : V současné době je zpracováván projekt financovaný z fondů EU Interreg IIIc zabývající se Regionálním rozvojem a dopravní logistikou (projekt REDETRAL – Regional Development and Transport Logistics). Partnery tohoto projektu jsou: Břeclav, Žilina (SK), Jihomoravský kraj, KLOK (D), AMAVE – svazek obcí (Portugalsko) a Kleiregion Ratschendorf (A). Cílem Projektu je: ○ přenos zkušeností s využíváním strukturálních fondů a jiných finančních zdrojů EU pro dopravně-logistické projekty ze zkušených členských států EU na nové členské země EU ○ vytvořit prostředí spolupráce pro rozvoj regionálních dopravních projektů v evropských regionech a tím nastartovat proces meziregionální spolupráce na tomto poli ○ vytvořit a publikovat rozvojovou strategii pro tento druh projektů, která může být využita i pro další podobné projekty ○ zkontrolovat a doplnit doposud vypracované studie a analýzy pro investiční projekty
REALIZAČNÍ VÝSTUPY : • Projektová dokumentace (DÚR, Studie proveditelnosti, DSP, prováděcí dokumentace) • příručka na zpracovávání strategických regionálních dopravně-logistických projektů (obecná strategie) • přípravná plánovací dokumentace pro pilotní projekty zejména z hlediska trans-evropských sítí, dopadů na životní prostředí, dopravních uzlů • marketingové studie pro pilotní projekty • Výstavba
DOPADY (ÚČINKY) : • Rozvoj města • Snížení nezaměstnanosti
GARANT A SPOLUPRÁCE : • Město Břeclav • Soukromý investoři • Jihomoravský kraj
VAZBA NA JINÉ VIZE, CÍLE, AKTIVITY:

3.2.2.1. Podporovat výstavbu obchvatu I/55
Vize : 3.5. Hospodářský rozvoj města
Cíl : 3.5.2. Podporovat výstavbu vodního koridoru D – O - L
POPIS VÝCHOZÍ SITUACE : V současné době se jeví jako realizovatelné tyto varianty řešení trasy vodní cesty: Varianta A: slovensko-česká (Videň-Angern-Jakubov-Kúty-Břeclav) Varianta B: rakousko-slovensko-česká (Videň- Angern-Devín- Zohor-Jakubov-Kúty-Břeclav) Varianta C: rakousko-česká (Videň-Angern-Hohenau-Břeclav) K jednoznačnému rozhodnutí o výsledné variantě vodní cesty v úseku Kúty— Dunaj dodnes nedošlo. Náзор na volbu varianty nebyl předmětem dvoustranných oficiálních československo-rakouských jednání. Skupina expertů pro ekonomické studium propojení D-O-L, ustavená v rámci Evropské hospodářské komise při OSN v Ženevě, zařadila do své závěrečné zprávy koncepci, která umožňuje řešení jak podle popsané varianty odbočující u Devína, tak i varianty, jejíž odbočení je u Vídně. V evropské dohodě o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (AGN), sjednané v rámci EHK OSN, je uvedena jako základní varianta s odbočením z Dunaje u Devína.
Aktivita :
POPIS NAVRHOVANÉHO ŘEŠENÍ : Pokud k realizaci napojení ČR na Dunaj prostřednictvím 1. etapy vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe dojde základní variantou zřejmě bude varianta B (slovensko-rakousko-česká), kdy se uplatní spolupráce všech tří států. Tato varianta patří mezi nejpropracovanější a je výhodná z důvodu vytvoření jedné zdrže od Vídně až po plavební komoru Tvrdonice. Bylo by možné nejdříve vybudovat toto spojení a potom teprve náročnější větev po levém břehu Moravy směrem k Devínu, tzn. počkat na konečné stanovisko k vodnímu dílu Wolfsthal-Bratislava.
REALIZAČNÍ VÝSTUPY :
DOPADY (ÚČINKY) :
GARANT A SPOLUPRÁCE : • Město Břeclav • Soukromý investoři • Ředitelství vodních cest • Jihomoravský kraj
VAZBA NA JINÉ VIZE, CÍLE, AKTIVITY:

Vize : 3.5. Hospodářský rozvoj města
Cíl : 3.5.3. Podporovat výstavbu přístavu Břeclav
POPIS VÝCHOZÍ SITUACE :

V současnosti existují dvě varianty umístění přístavu jihovýchodně od Břeclavi:

Varianta I: vypracovaná firmou Aquatis a.s. uvažuje s umístěním na území na jižní straně silnice II/425, které je využíváno jako zemědělská půda. Přístav se nachází u průmyslové čtvrti města na rozhraní katastrálních území Břeclavi a Kostic. Není přímo v kolizi s územním plánem Břeclavi, nicméně zde nezbyvá mnoho prostoru pro vytvoření průmyslové zóny, kterou navíc město uvažuje vytvořit jinde. Přístav se napojí železniční vlečkou z nádraží Lanžhot. Vlečka je vedena v souběhu se stávající tratí č. 250 Břeclav-Lanžhot. Silniční připojení přístavu je navrženo na silnici II/425. Připojení na plánovaný obchvat Břeclavi silnicí I/55, který je za tratí by byl komplikovaný a nákladný. Předpokládá se, že obchvat bude připojen na silnici II/425 v místě křížení s touto silnicí a pak by navrhované silniční připojení přístavu bylo vyhovující.

Varianta II: vypracovaná Dopravním rozvojovým střediskem a.s. zamýšlí umístění severně od trati Břeclav-Lanžhot. Toto území se nachází na katastrálním území Kostic a je využíváno zemědělsky. Poloha je velmi výhodná, zvláště pro své bezprostřední sousedství s plánovanou průmyslovou zónou města Břeclavi o celkové ploše 270 ha, a navíc je zde i více místa pro vlastní přístav a případná podniková překladiště. Silniční připojení přístavu je uvažováno na silnici I/55 (obchvat Břeclavi) a na silnici II/425 mezi Břeclaví a Lanžhotem. Železniční napojení se předpokládá na trať č. 250 Břeclav-Lanžhot.

Aktivita :
POPIS NAVRHOVANÉHO ŘEŠENÍ :

Z hlediska vlastního zakončení napojení přístavem Břeclav, se pro tento přístav jeví nejlepším řešením umístění jihovýchodně od Břeclavi v prostoru na sever od železniční tratě Břeclav-Kúty (dle varianty II). Pokud budeme uvažovat napojení na Dunaj dle varianty B (rakousko-slovensko-česká) pak s napojením na řeku Moravu odbočkou podle verze A.

REALIZAČNÍ VÝSTUPY :
DOPADY (ÚČINKY) :
GARANT A SPOLUPRÁCE :

- Město Břeclav
- Soukromý investoři
- Ředitelství vodních cest
- Jihomoravský kraj

VAZBA NA JINÉ VIZE, CÍLE, AKTIVITY:

6 Hlavní úkoly

Při realizaci zásad dopravní politiky města se veřejná správa soustředí zejména na plnění těchto hlavních úkolů:

1. zajišťovat finanční prostředky potřebné pro pokrytí nákladů na provoz dopravního systému města, jeho údržbu, nezbytné inovace a další rozvoj.
2. Ve spolupráci se všemi dotčenými správními orgány vymezit území břeclovského dopravního regionu, dohodnout zásady řízení provozu a rozvoje dopravního systému v jeho působnosti a stanovit kompetence jednotlivých stupňů státní správy i samosprávy v oblasti dopravy.
3. Zahájit práce směřující k zajištění legislativní základny, která umožní prosazovat na území města veřejný zájem v oblastech:
 - financování provozu a rozvoje dopravního systému města,
 - provozu vnější autobusové dopravy,
 - dopravy v klidu,
 - omezování aktivit indukujících nákladní dopravu v nevhodných lokalitách,
 - provozu silničních vozidel používajících ke svému pohonu médií šetrných k životnímu prostředí,
4. Zajistit realizaci rozhodujících dopravních (obchvat I/55, druhé propojení Břeclav Poštorná, obchvat Staré Břeclavi staveb) a pokračovat v dopravní výstavbě zejména realizací cyklistických stezek, parkovacích a odstavných státní a záchytných parkovišť.
5. V komunikační síti města zajistit preferenci osobní hromadné dopravy před dopravou automobilovou.
6. Zahájit postupnou inovaci a modernizaci stávající infrastruktury městské hromadné dopravy.
7. Průběžně zkvalitňovat systém řízení dopravy na průtahu silnice I/55 světelnou signalizací, zahájit přípravu a realizaci integrovaného informačního a řídicího systému městského silničního provozu.
8. Docílit, aby policie radikálně zvýšila účinnost dozoru nad dodržováním pravidel silničního provozu a opatření přijatých v organizaci dopravy na městském území.
9. Zajišťovat aktualizaci databáze obsahující údaje potřebné pro inženýrskou a plánovací činnost v oblasti řízení provozu a rozvoj dopravního systému města v okolí a následné zpracování prognózy rozvoje dopravy.

Vytvořit podmínky pro práci s veřejností a její co nejširší spoluúčast při tvorbě a realizaci dopravní politiky města. Propagovat cíle, které tato politika sleduje, a prostředky, které volí k jejich dosažení. Vydávat dopravní plány a informační materiály.

Seznam použité literatury

TP 145 Zásady pro navrhování úprav průtahů silnic obcemi
Zásady bezpečného utváření pozemních komunikací
Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR
Národní strategie bezpečnosti silničního provozu
Studie přístavu v Břeclavi s variantním napojením trasy VC
REDETRAL
ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací
Zákon O provozu na pozemních komunikacích