



Objednatel:
Město Hodonín

Masarykovo náměstí 1, 695 35 Hodonín

Zhotovitel:

Atelier T-plan, s.r.o.

Na Šachtě 497/9, 170 00 Praha 7 – Holešovice

KONCEPCE DOPRAVY MĚSTA HODONÍNA

III. NÁVRHOVÁ ČÁST

.....

RNDr. Libor Krajíček
jednatel a ředitel společnosti

.....

Ing. Marie Wichsová, Ph.D.
hlavní projektant

.....

Ing. Václav Novotný
zodpovědný projektant

zakázka č. 2012 016

duben 2013



Atelier T-plan, s.r.o.
Na Šachtě 497/9, 170 00 Praha 7 – Holešovice

Zpracovatelský tým

Ing. Marie Wichsová, Ph.D.

Ing. Václav Novotný

Jana Borovcová

OBSAH:

1. ZÁKLADNÍ INFORMACE	1
2. VYSVĚTLENÍ VYBRANÉHO POUŽÍVANÉHO NÁZVOSLOVÍ.....	2
3. KONCEPCE DOPRAVY VE MĚSTĚ HODONÍNĚ – CÍLE, PRIORITY, ZÁSADY	8
3.1 Cíle a priority rozvoje dopravy	8
3.2 Zásady navrhované koncepce rozvoje dopravy města Hodonína	9
3.3 Zásady navrhované koncepce a uspořádání dopravní infrastruktury města dle jednotlivých subsystémů dopravy.....	9
Silniční doprava a infrastruktura	9
Koncepce městské hromadné dopravy (MHD)	11
Koncepce pěší dopravy	12
Koncepce cyklistické dopravy.....	13
Koncepce dopravy v klidu.....	16
4. NÁVRH ORGANIZACE DOPRAVY A PŘESTAVBY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY	21
Okrsek 1. Brněnská	21
Okrsek 2. Měšťanská	30
Okrsek 3. Bratří Čapků	31
Okrsek 4. Západ	36
Okrsek 5. Centrum	42
Okrsek 6. Bažantnice	44
Okrsek 7. Žižkova	46
Okrsek 8. Širší centrum	47
Okrsek 9. Brandlova	53
Okrsek 10. Mrkotálky.....	55
Okrsek 11. Jihovýchod	56
Okrsek 12. Rybáře.....	58
Okrsek 13. Na Pískách.....	58
Okrsek 14. OC Cukrovar	60
Okrsek 15. Nemocnice	62
Okrsek 16. Hřbitov	65
Okrsek 17. Červené domky	66
Okrsek 18. Jih.....	68
Okrsek 19. Východ	68
5. NÁVRH PRIORITY ROZVOJE DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY	70
Investiční záměry a opatření – priority rozvoje.....	70
6. ZÁVĚREČNÁ DOPORUČENÍ V OBLASTI DOPRAVNÍHO CHOVÁNÍ A PODPORY ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY.....	71
PŘÍLOHY.....	73

1. ZÁKLADNÍ INFORMACE

Dokumentace „Koncepce dopravy města Hodonína“ – III. Návrhová část (dále pouze Koncepce) navazuje na etapu II. Průzkumy a rozbor, zpracovanou a odevzdanou v lednu 2013.

Návrhová část je v souladu se Zadáním a uzavřenou smlouvou o dílo č. SD/2012/0150/180 zaměřena na návrh organizace veřejné i individuální dopravy ve městě včetně návrhu dopravy v klidu, návrhu a opatření pro cyklistickou dopravu, řešení pro odstranění dopravních závad, návrhu opatření ke zvýšení bezpečnosti a návrhu priorit z hlediska investičních a organizačních opatření včetně plánu realizace hlavních opatření.

Návrhová část Koncepce by měla být následně projednána s dotčenými subjekty (Policie ČR, Ředitelství silnic a dálnic ČR, Krajský úřad Jihomoravského kraje, Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje, Kordis JMK, BESIP atd.). Na základě vypořádaných stanovisek a v souladu s předanými pokyny bude Koncepce projektantem upravena a dopracována jako výsledný územně plánovací podklad pro jednání a další rozhodování o rozvoji dopravy ve městě Hodoníně.

2. VYSVĚTLENÍ VYBRANÉHO POUŽÍVANÉHO NÁZVOSLOVÍ

Piktogramový koridor pro cyklisty ("cyklopiktokoridor") - vymezen vodorovným dopravním značením (V20); upozorňuje řidiče na zvýšený výskyt cyklistů na komunikaci a současně naznačuje cyklistům jak se optimálně pohybovat v hlavním dopravním prostoru - nejedná se o vyhrazený prostor pouze pro cyklisty. Vyznačuje se zpravidla tam, kde není možné vyznačit vyhrazený pruh pro cyklisty zejména z prostorových důvodů (obr. 1 - příklad). Je obdobou v zahraničí využívaného tzv. víceúčelového pruhu.



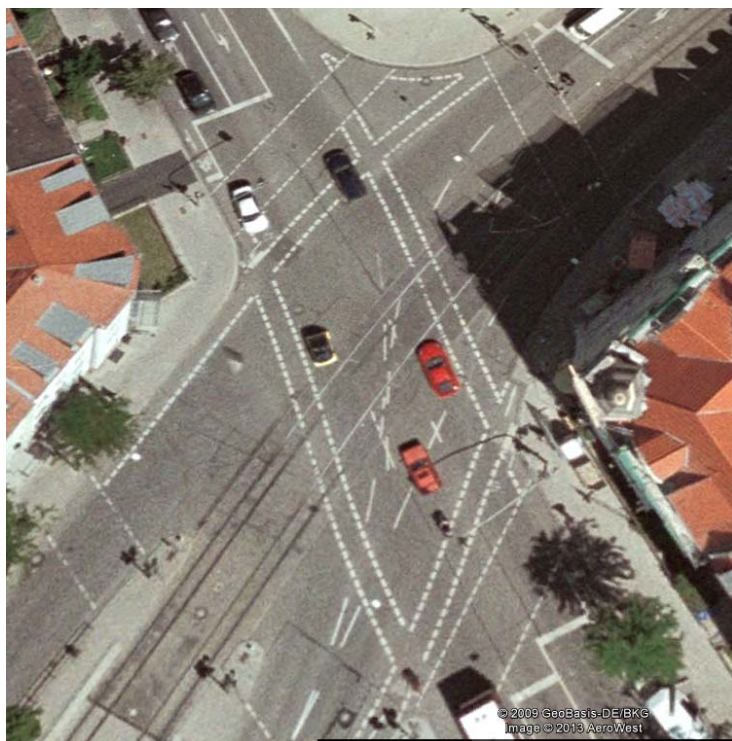
Obr. 1 – Piktogramový koridor pro cyklisty (zdroj: www.praha.eu)

Vyhrazený prostor pro cyklisty (V19) ("předsunutá stopčára") - prostor délky 1,0 - 1,5 m před příčnou čarou souvislou V5 ("stopčárou"), obvykle podbarvený červeně cihlovou barvou (TP 179), který slouží k vyčkávání cyklistů na signál "volno"; prostor umožňuje cyklistům vyjet jako první, být viděn všemi řidiči motorových vozidel a nedýchat exhalace od stojících automobilů (obr. 2 - příklad).



Obr. 2 – Vyhrazený prostor pro cyklisty (V19) v Praze - Vršovicích (zdroj: <http://doprava.praha-mesto.cz>)

Nepřímé levé odbočení pro cyklisty („tah koněm“) - převedení nebezpečného levého odbočení na de facto pravé odbočení do oblouku a následnou jízdu kolmo ke kolizním proudům. Takový způsob odbočování návěstí svíslá dopravní značka "Návěst doporučeného způsobu odbočení" (IS 10e). Toto řešení je běžné v západoevropských zemích (obr. 3 – příklad).



Obr. 3 – Možnost nepřímého odbočení pro cyklisty do všech směrů na křižovatce řízené SSZ v Erfurtu v SRN (zdroj: maps.google.com)

Nepřímé levé odbočení pro cyklisty („tah koněm“) může být provedeno více způsoby, smysl však zůstává stejný (obr. 4 – příklad).



Obr. 4 – Nepřímé levé odbočení v Praze -Vršovicích (zdroj: <http://doprava.praha-mesto.cz>)

Přímý průjezd cyklistů jízdním pruhem pro pravé odbočení motorových vozidel - vyznačen směrovou šipkou se symbolem jízdního kola v pruhu pro pravé odbočení. Cyklista tak není nucen projíždět dlouhý úsek mezi dvěma proudy vozidel, ale zůstává při pravé straně vozovky (obr. 5 - příklad).



Obr 5 - Přímý průjezd cyklistů jízdním pruhem pro pravé odbočení v Praze -Vršovicích (zdroj: <http://doprava.praha-mesto.cz>)

Baliseta - fyzický prvek z plastu ukotvený do vozovky, zjednodušeně se jedná o sloupek vymezující pohyb vozidel aniž by je při kolizi jakkoliv ohrozil; baliseta je zobrazena na následujícím obr. 6 (příklad) jako zelený sloupek oddělující pruh pro cyklisty

Dopravní knoflík - fyzický prvek s odrazkami, umístěný mírně nad povrchem vozovky; více opticky a do jisté míry i fyzicky odděluje jízdní pruh či dopravní stín - obr. 6 (příklad) vedle vodící čáry.



Obr 6 - Balisety (zelené) a dopravní knoflíky (ve vozovce) oddělující cyklopruh v Praze - Bubenči (zdroj: <http://doprava.praha-mesto.cz>)

Hlavní dopravní prostor - prostor místní komunikace mezi obrubami; za hlavním dopravním prostorem obvykle místní komunikace přechází v přidružený dopravní prostor.

Kanalizace křižovatky - vymezení prostoru pro křižovatkové pohyby vozidel pomocí fyzických prvků - směrové a dělicí ostrůvky. Kanalizace křižovatky výrazně přispívá ke zvýšení bezpečnosti provozu a snižuje rozsah ploch pro pravidelnou údržbu komunikace.

Zóna 30 - místní komunikace funkční skupiny C - obslužná, na které je uplatněno dopravní omezení s nejvyšší dovolenou rychlostí 30 km/h. Zóna 30 není zřízena pouze dopravním značením, ale také fyzickými prvky, které jsou uvedeny v technických podmínkách TP 218. Fyzické prvky musí podpořit dodržování maximální dovolené rychlosti 30km/h a zvýšit pozornost řidiče. V zóně 30 se na rozdíl od obytné zóny zřizují chodníky, provoz cyklistů je veden společně s motorovou dopravou v hlavním dopravním prostoru. Výhodou zóny 30 je kromě zvýšení bezpečnosti provozu i zkvalitnění životního prostředí a přiblížení ulice městskému charakteru – porovnání místní komunikace bez omezení a zóny 30 – viz obr. 7.

ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI

- VYSOKÁ PRAVDĚPODOBNOST ODVRÁCENÍ KOLIZE
- VÝRAZNÉ SNÍŽENÍ NÁSLEDKŮ PŘÍPADNÉ NEHODY

13 m

50 km/h 50 km/h 0 km/h

30 km/h 0 km/h

PŘI JÍZDĚ RYCHLOSTÍ 30 KM/H ZASTAVÍTE VOZIDLO TAM, KDE PŘI 50 KM/H ANI NESTIHNETE ZAČÍT BRZDIT

ZLEPŠENÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

MENŠÍ HLUČNOST

DO 30 KM/H SNÍŽENÍ HLUKU O 2-3 dB OPROTI 50 KM/H

SROVNATELNÉ EMISE

PŘI KONSTANTNÍ RYCHLOSTI 30 KM/H JSOU SICE NĚKTERÉ EMISE VYŠŠÍ NEŽ PŘI 50 KM/H, ALE V MĚSTSKÉ ZÁSTAVBĚ SE TENTO ROZDÍL KOMPENZUJE PLYNULEJŠÍ JÍZDOU (MÍRNĚJŠÍ BRZDĚNÍ A ROZJEZDY V OBLASTI KŘIŽOVATEK)

Obr. 7 - Zvýšení bezpečnosti a zlepšení životního prostředí v zóně 30

Obytná zóna - místní komunikace zklidněná funkční skupiny D1, charakteristická jednou výškovou úrovní celého uličního prostoru, maximální povolenou rychlostí 20 km/h a převažující funkcí pobytovou nad funkcí dopravní. Zřízení obytné zóny je nezbytné podpořit fyzickými prvky a při návrhu respektovat technické podmínky TP 103. Příklad realizované obytné zóny je uveden na obr. 8.



Obr. 8 - Obytná zóna v Praze - Kyjích (zdroj: www.viaprojekt.cz)

Přejezd pro cyklisty přimknutý k přechodu pro chodce - jeden prostor sloužící k překonání komunikace pro chodce a zároveň pro cyklisty; oproti klasickému provedení přechodu pro chodce a přejezdu pro cyklisty umožňuje šířkovou redukci o min. 0,5 m; vodorovná dopravní značka značící pro účastníky silničního provozu přimknutý přejezd pro cyklisty k přechodu pro chodce (V8b) – obr. 9.



Obr. 9 – Přejezd pro cyklisty přimknutý k přechodu – vodorovné dopravní značení (V8b)

Modal split, neboli dělba přepravní práce - označuje poměr využívání jednotlivých druhů dopravy v určité oblasti (město, kraj, stát) a čase. Stanovuje se zvláště pro osobní a nákladní přepravu. Ukazatel má zásadní význam pro dopravní plánování a uplatňování principů udržitelné dopravy.

3. KONCEPCE DOPRAVY VE MĚSTĚ HODONÍNĚ – CÍLE, PRIORITY, ZÁSADY

Koncepce dopravy města Hodonína vychází z principů Projektu Zdravé město Hodonín, který svoji deklaraci v červnu r. 2002 přijalo zastupitelstvo města Hodonína:

udržitelný rozvoj - zdraví - kvalita života v podmínkách města

3.1 Cíle a priority rozvoje dopravy

Ve smyslu principů Projektu Zdravé město Hodonín byly v předchozí etapě II. Průzkumy a rozborů specifikovány hlavní cíle a priority rozvoje dopravy, které jsou jedním z podkladů pro návrhovou část „Koncepce dopravy města Hodonína“:

- Posílení podmínek pro vyšší využití ekologicky šetrných forem dopravy pro každodenní vnitroměstské přepravní vztahy – podpora a zkvalitnění prostorově provázané sítě pěších a cyklistických stezek v koordinaci s vnitroměstskými zdroji a cíli a s vazbou na okolní obce - nové investice s cílem zvýšení bezpečnosti, komfortu a vyšší využitelnosti pro každodenní cesty.
- Integrace připravované přeložky silnice I/51 s obchvatem města do městských relací a racionalizace jeho stavby vhodnou etapizací s návazností na radiální vnitroměstské osy.
- Postupné částečné zklidnění centra města od zbytné průjezdné automobilové dopravy a její přesun do okrajových prostorů města; přerozdělení dopravní zátěže, modifikace současného diametrálního systému s malým polookruhem kolem centra na tvar více se blížící okružně radiálnímu systému.
- Humanizaci průtahových komunikací v centrální části města – zkvalitnění podmínek pro chodce a cyklisty, posílení městské obchodně – společenské a pobytové funkce ulice s doplněním potřebné vybavenosti, mobiliáře a zeleně.
- Zkvalitnění přístupu, vnitřní obsluhy a provázanosti obytného území sídliště Jihovýchod pro automobilovou a cyklistickou dopravu.
- postupná přestavba vybraných místních komunikací v obytných územích na obytné zóny, případně zónu 30 s využitím stavebně architektonických prvků a opatření, odpovídající dané funkční skupině (C, D1) - uplatňování novodobých prvků pro usměrnění a zklidnění dopravy,
- Vytvoření dopravně organizačních podmínek pro usměrnění dopravy na vjezdech a výjezdech v prostoru OC Cukrovar.
- Důraz na vhodnou koncepci dopravní sítě pro napojení a obsluhu navrhované volnočasové lokality Východ a rozvojové lokality pro bydlení Na Pískách motorovou a nemotorovou dopravou.
- Koncepční řešení systému parkování ve městě včetně nových vhodných ploch a intenzifikace stávajících ploch parkování po obvodě vnitřního města; podpora systému P+R, P+G, K+G s vhodným zapojením do komunikačního systému města.

3.2 Zásady navrhované koncepce rozvoje dopravy města Hodonína

- Základní koncepce uspořádání a rozvoje dopravy ve městě Hodoníně zachovává stávající dopravní subsystémy, tj. individuální automobilová doprava, veřejná autobusová doprava, železniční doprava, cyklistická a pěší doprava, které tvoří vzájemně provázaný dopravní systém města, vyžadující z hlediska polohy v městském prostoru, přepravních nároků i funkce rozdílné uspořádání, režim i využití.
- Zásadou návrhu rozvoje jednotlivých dopravních subsystémů je postupné přerozdělení modal splitu ve prospěch ekologicky šetrné dopravy cyklistické, pěší a hromadné (autobusové i železniční) s podporou integrace cyklistů do hlavního dopravního prostoru, plošného zklidňování dopravy v centrálních a rezidenčních oblastech i změny politiky parkování vozidel v centru města.
- Navrhovaná přestavba, dostavba, stavebně organizační úpravy i opatření využívají novodobé prvky a poznatky dopravního inženýrství a projektování zakotvené ve schválených technických podmínkách a jiných oborových podkladech.
- Předložená koncepce rozvoje směřuje ke zvýšení bezpečnosti motorového i nemotorového provozu, k postupné změně dopravního chování obyvatel i návštěvníků města a k návracení ulice jako přirozeného městského prostoru se vzájemnou symbiózou obchodně společenské, pobytové i dopravní funkce.

3.3 Zásady navrhované koncepce a uspořádání dopravní infrastruktury města dle jednotlivých subsystémů dopravy

Silniční doprava a infrastruktura

Základní komunikační skelet města je svým plošným rozložením respektován. Z hlediska organizace dopravy a uspořádání dopravní sítě jsou v dílčích oblastech, lokalitách a úsecích uplatňovány tyto návrhy a opatření:

- a) vymezení nadřazené a hlavní komunikační sítě města
- b) vymezení oblastí s plošným zklidněním dopravy
- c) přerozdělení dopravního prostoru ve prospěch cyklistické a pěší dopravy
- d) návrh úprav pro odstranění dopravních závad a míst se zvýšenou nehodovostí (podrobněji kapitola 4.)

Nadřazená komunikační síť města - i nadále bude tvořena diametrálně vedenou sítí silnic I., II. a III. třídy (I/51, II/380, II/431, II/432 a III/43237) s polookruhem kolem centra města a silničním obchvatem I/55, výhledově R55. Tato síť bude i výhledově přenášet převažující objemy automobilové dopravy průjezdné, zdrojové, cílové i vnitroměstské. Za těchto předpokladů je na vybraných silnicích a úsecích nadřazené sítě navrhováno následující řešení:

- Silnice I/51; dlouhodobě sledovaná v nové trase s obchvatem Hodonína (stavba "Hodonín - obchvat") je z důvodů zvýšení ekonomické návratnosti, prioritního odstranění dvou dopravně závadných křižovatek a využití platných stavebních povolení navržena k realizaci ve dvou etapách:

1.etapa: MÚK Hodonín, západ - ulice Průmyslová s úpravou navazující silnice III/5531, přestavbou křižovatky se stávající I/51 a s etapovým napojením na stávající průchod silnice I. třídy ulic Velkomoravskou a Bratislavskou s následujícími úpravami:

- v ulici Velkomoravské je pro zvýšení plynulosti dopravy navrženo rozšíření uličního profilu a zřízení pruhů pro levá odbočení případně úprava některých křižovatek (Hornická čtvrť)
- v ulici Bratislavské je navržena úprava uličního profilu ve prospěch zřízení vyhrazených pruhů pro cyklisty

2. etapa: ulice Průmyslová - Hodonín, jih s novým komunikačním napojením obchvatové trasy silnice I/51 do oblasti ulice U Elektrárny tak, aby navrhovaný obchvat mohl být využíván kromě tranzitní dopravy i pro dopravu zdrojovou a cílovou

- Silnice II/380, II/431; páteřní osa s přímou návazností na I/55, výhledově R55 (funkce silničního přivaděče) - navržena k úpravě s posílením podmínek pro zvýšení bezpečnosti vnitroměstského provozu takto:
 - v ulici Brněnské je navržena úprava uličního profilu ve prospěch vyšší bezpečnosti dopravy a komfortu pro cyklisty
 - v ulici Dvořákově je navrženo zracionalizování uličního profilu a zřízení vyhrazených pruhů pro cyklisty

Podrobný návrh úprav – viz kap. 4

Hlavní komunikační síť města – ulice Bří Čapků (silnice III/05532), Žižkova, Marxova, Brandlova a vybrané místní komunikace v navrhované rezidenční oblasti Na Pískách (Výhon). Organizace dopravy v nově vymezené hlavní komunikační síti města je v ulicích Marxova a Brandlova navržena k částečnému přesměrování takto:

- místní komunikace hlavní - ulice Marxova; doprava vedená po této místní komunikaci ve směru sever - jih je od křižovatky s třídou Dukelských hrdinů odkloněna východním směrem po třídě Dukelských hrdinů s přímým napojením novou větví do stávající okružní křižovatky ul. Měšťanská x Okružní x Partyzánská; návrh je podmíněn:
 - zobousměrněním třídy Dukelských hrdinů v úseku ulic Marxova - Partyzánská,
 - zrušením výjezdové větve z okružní křižovatky do ulice Partizánské
 - zrušením přímého napojení ulice Marxovy do ul. Štefánikové
- místní komunikace hlavní - ulice Brandlova; v koordinaci s nově navrhovanou a připravovanou okružní křižovatkou ulic Měšťanská x Purkyňova (u lázní) je navrženo přímé napojení ulice Brandlovy do tohoto křižovatkového uzlu; navazující

východní úsek místní komunikace - ulice Brandlovy je navržen ke zklidnění v režimu zóny 30.

- hlavní komunikační síť v okrsku na Pískách (Výhon) – *podrobněji v kapitole.*

Podrobný návrh úprav – viz kap. 4

Plošné zklidnění dopravy - zóna 30

Ve vybraných oblastech s převažující funkcí bydlení je z důvodů zvýšení bezpečnosti provozu a zkvalitnění životního prostředí navrženo plošné zklidnění dopravy formou zóny 30.

Vymezení oblastí v rámci jednotlivých okrsků, navrhované jako zóna 30:

- okrsek Bažantnice - mezi ulicemi Lipová alej (zóna 30), Bří Čapků (vně zóny 30), Velkomoravská (vně zóny 30), K Hájence (zóna 30)
- okrsek Žižkova – mezi ulicemi Žižkova (vně zóny 30), Brněnská (vně zóny 30), Sacharovova (zóna 30), U Přejezdu (vně zóny 30)
- okrsek Mrkotálky – mezi ulicemi Purkyňova (zóna 30) a Perunská (zóna 30)
- okrsky Centrum, širší centrum a Brandlova – mezi ulicemi Dvořákova (vně zóny 30), Štefánikova (vně zóny 30), Nádražní řádek (zóna 30), Měšťanská (vně zóny 30) a dále oblast kolem Masarykova náměstí a ulice Dolních Valů (zóna 30); ulice Havlíčkova, Brandlova (po okružní křižovatku) a Marxova (vně zóny 30)
- okrsek Jihovýchod - mezi ulicemi Jižní (vně zóny 30) a Měšťanská (vně zóny 30)
- okrsek Rybáře - celá oblast v zóně 30 (v současně době již vymezeno)

Podrobný návrh úprav – viz kap. 4

Koncepce městské hromadné dopravy (MHD)

Předložená koncepce MHD je zaměřena především na organizaci hromadné dopravy a zavádění novodobých standardů do MHD. Podrobnější zhodnocení dle ekonomických ukazatelů apod. nebyla provedena z důvodů chybějících dat a podkladů o provozu autobusové dopravy, které ČSAD Hodonín v době zpracování Koncepce odmítlo poskytnout. Důvodem bylo probíhající výběrové řízení o novém provozovateli MHD.

Z hlediska koncepce, organizace MHD a zavádění nových standardů jsou předloženy tyto návrhy a opatření:

- koncepce MHD zachovává stávající počet linek i zastávek autobusu; systém MHD je navržen k posílení o kolejovou dopravu s novými železničními zastávkami ve vybraných oblastech zastavěné či zastavitelné části města.

Autobusová doprava:

- v ucelených obdobích dne je doporučeno zavedení taktového provozu autobusové dopravy postupně na linkách 902 a 903,

- obsluha a zavedení nových autobusových spojů do oblasti okrsku Na Pískách po jeho urbanizaci; doporučeno prodloužení linky 902 z žst. Hodonín přes ulici Žižkovu, vnitřkem nové zástavby a k domovu seniorů v ulici Na Pískách; v závislosti na dopravní poptávce bude nutné posoudit potřebné zahuštění provozu na ostatních linkách a koncovou zastávku linky,
- v časovém předstihu prověření potřeby nákupu vozidel pro provoz nových autobusových spojů do navrhovaných obytných území (územní plán města Hodonín),
- obměna vozového parku tak, aby žádný z autobusů nedosáhl stáří 12-ti let.

Kolejová doprava:

- v oblasti okrsku Na Pískách (po jeho urbanizaci) a okrsku Brněnská je pro posílení obsluhy obytného území navrženo využití regionální trati č. 255 Hodonín – Zaječí s novými vloženými zastávkami; doporučené umístění zastávky - v prodloužení ulice M. Benky a na úrovni ČSAD Hodonín,
- prověření opětovného zavedení pravidelné osobní přepravy do zastávky Hodonín - zastávka, případně využít některé z centrální oblasti města bližších vlečkových kolejíšť pro zřízení koncové stanice linky S52. Problematiku prodloužení vlakové linky S52 je nezbytné probrat s dopravním technologem SŽDC, neboť pro jízdu vlaku do stanoviště Hodonín - zastávka je nezbytné překřížit celé břeclavské zhlaví žst Hodonín, což podvazuje propustnou výkonnost stanice.

Koncepce pěší dopravy

Základní koncepce infrastruktury pro pěší dopravu vychází ze stávajícího rozsahu pěších cest, který dále upravuje s využitím novodobých stavebních prvků a opatření a dále rozšiřuje o nová spojení takto:

- realizace dělicích ostrůvků na přechodech pro chodce pro zvýšení bezpečnosti,
- návrh místa pro přecházení na silnici I/55,
- návrh nových dílčích propojení v těchto relacích:
 - ul. Bří čapků – ul. Velkomoravská - Hornická čtvrť
 - Kaufland - Albert v OC Cukrovar
 - ul. Brandlova – Černý Most (okrsek Měšťanská)
 - ul. Žižkova – Černý Most (okrsek Měšťanská) po urbanizaci okrsku Na Pískách
 - Na Pískách - nový chodník v ulici
 - U Červených domků nový průběžný chodník v úseku Lipová Alej - Josefa Suka (splnění atributů zóny 30).

V některých případech jsou vedeny nové cyklistické komunikace v souběhu s komunikacemi pro chodce jako stezky pro pěší a cyklisty označené dopravním značením.

Koncepce cyklistické dopravy

Město Hodonín má díky svému reliéfu ideální podmínky a výrazný potenciál pro kvalitní a systémový rozvoji cyklistické dopravy.

Z dílčích výstupů výzkumného projektu "SONDA - Stanovení principů a metod rozvoje cyklistické dopravy a infrastruktury", který byl realizován v rámci Národního programu výzkumu 2007 – 2011 MD ČR (č. CG723-071-120) vyplynulo, že rozvoj cyklo dopravy může být výrazně posílen nabídkou kvalitní cyklistické infrastruktury. To je i základem předložené Koncepce v oblasti cyklistické dopravy.

Hlavní změnou oproti minulosti je zavádění prvků pro integraci cyklistů do hlavního dopravního prostoru při zachování vysoké míry bezpečnosti. Z výzkumných úkolů je také prokázáno, že cyklisté využívající jízdní kolo denně, využijí raději cyklopruh než cyklostezku (z důvodu nerušené jízdy). Toto pravidlo je umocněno projektováním cyklostezek dle české legislativy, kdy cyklostezka nesmí de jure křížit žádnou jinou komunikaci. V západních zemích EU je situace odlišná. Tyto legislativní podmínky však Koncepce dopravy města Hodonína vyřešit nemůže.

Koncepce rozvoje cyklistické dopravy vychází ze stávající cyklistické infrastruktury, kterou dále doplňuje nově navrhovanými trasami ve směrech nejvyšších intenzit cyklistické dopravy se zohledněním zdrojů a cílů cyklistické dopravy (bydlení, zaměstnání) dle převažující funkce jednotlivých vymezených okrsků. Zvláštní pozornost věnuje úsekům nebo oblastem, kde dochází k ohrožování cyklistů vysokými intenzitami automobilové dopravy.

Přehled cyklistických komunikací s rozlišením nově navrhovaných (zeleně) a stávajících. znázorňuje následující tabulka.

Graficky je koncepce cyklistické infrastruktury obsažena v Příloze 2 této dokumentace.

Paralelní komunikace, ulice	Úsek	Druh infrastruktury
III/05531	Kapřiska - Lužice	cyklostezka
Velkomoravská	Bří Čapků - Lidl	cyklostezka
Dvořákova	Lidl - Obchodní	stezka pro pěší a cyklisty
Dvořákova	Obchodní - Redlichova	stezka pro pěší a cyklisty oddělená
Wilsonova	Úprkova - Dvořákova	cyklostezka
žst. Hodonín - Erbenova	Lipová alej	stezka pro pěší a cyklisty
U ZOO	K Hájenkám - I/55	stezka pro pěší a cyklisty
I/55 - Dolní Bojanovice	I/55 - Dolní Bojanovice	stezka pro pěší a cyklisty
II/431	Křížovatka II/380 a II/431 - Dubňany	stezka pro pěší a cyklisty
Stará Morava	Rybářská - Štěpnice	stezka pro pěší a cyklisty oddělená
Brněnská	Žižkova - M. Benky	cyklostezka
Žižkova	U přejezdu - Smetanova	cyklostezka
Měšťanská+ Purkyňova	Kolárova - hřbitov	stezka pro pěší a cyklisty oddělená
Bří Čapků úsek	Lipová Alej - Velkomoravská	cyklopruh
Purkyňova	Hřbitov - k.z.	cyklostezka

Paralelní komunikace, ulice	Úsek	Druh infrastruktury
II/380	II/431 - začátek obce	cyklostezka
Brněnská	Začátek obce - U Cihelny	cyklopruhy / cyklopiktokoridor
K Hájence	Brněnská - Lipová alej	cyklopruhy
Lipová alej	K Hájence - U Červených domků	cyklostezka
Lipová alej	U Cihelny	zóna 30
Žižkova / Bří Čapků	Smetanova - Lipová alej	stezka pro pěší a cyklisty oddělená
Seifertova	Seifertova - Bří Čapků	stezka pro pěší a cyklisty oddělená
Lesní	Lesní - Bří Čapků	stezka pro pěší a cyklisty oddělená
Žižkova / Bří Čapků	Smetanova - Lipová alej	stezka pro pěší a cyklisty oddělená
Velkomoravská	III/05531 - Bří Čapků	Cyklostezka
Průmyslová	III/05531 - U Kyjovky	cyklostezka
Trasa B, C, E (Výhon)	Na Výhoně	cyklopruhy
U přejezdu / Na Výhoně	Žižkova - Měšťanská	Cyklostezka
Dvořákova	Sv. Čecha - Redlichova	cyklostezka
OC Cukrovar	Kaufland - vstup	Zklidněná komunikace
OC Cukrovar	Kaufland - Albert	Stezka pro pěší a cyklisty oddělená
Dvořákova	Národní tř. - Dukelských hrdinů	cyklopruhy
Dvořákova	Dukelských hrdinů - OMV	cyklostezka
Nádražní řádek	Úprkova - Marxova	zóna 30
Marxova	Nádražní řádek - Sídlištní	cyklostezka
Sídlištní / Vančurova	Marxova - Brandlova	zóna 30
Brandlova	č.p. 93 - č.p. 143	zóna 30
Měšťanská	Brandlova - Na Výhoně	Stezka pro pěší a cyklisty oddělená
Brandlova	Brandlova - Purkyňova	cyklostezka
Purkyňova	Měšťanská - 12. dubna	Cyklopruh (směr centrum)
Národní třída / Zámecká	Dvořákova - Bratislavská	Zóna 30
Dukelských hrdinů	Dvořákova - Marxova	Cyklopruh (jednosměrně)
Marxova	Dukelských hrdinů - Měšťanská	zóna 30
Dobrovolského / Měšťanská	Masarykovo n. - Kollárova	cyklopruhy
Masarykovo náměstí	Masarykovo náměstí	zóna 30
Horní Valy	Měšťanská - Polní	stezka pro pěší a cyklisty
Horní Valy	Polní - Očovská	Stezka pro pěší a cyklisty oddělená
Okružní	Legionářů - Měšťanská	Stezka pro pěší a cyklisty oddělená
Javorová	Okružní - Slunečná	Stezka pro pěší a cyklisty oddělená

Paralelní komunikace, ulice	Úsek	Druh infrastruktury
Milíčova	Slunečná - K Lávce	Stezka pro pěší a cyklisty oddělená
Legionářů	Očovská - přístav Hodonín	Stezka pro pěší a cyklisty oddělená
Velkomoravská	Obchodní - Pančava	cyklostezka
Pančava	Plučárna - Anenská	Zklidněná komunikace
Bratislavská	Anenská - Anenská	Cyklostezka
Bratislavská	Anenská - konec zástavby	Cyklopruhy/cyklopiktokoridory
U Elektrárny	Bratislavská - Na Salajce	cyklopruhy
Koupelní	Rybářská - Bratislavská	cyklostezka

Ve většině případů je aplikace cyklistické infrastruktury do uličního profilu zřejmá. Podrobněji bude popsána v jednotlivých okrscích v rámci návrhu řešení dopravních závad (zejména problematika ulic Velkomoravská, Brněnská, Bratislavská).

Zvláštní pozornost je věnována cyklistické infrastruktuře v následujících uličních prostorech.

ul. Dukelských hrdinů (Dvořákova - Marxova)

Smyslem aplikace je rozšíření uličního profilu o parkovací pruh přerušovaný zelení (po 2-3 stání) s vyznačením cyklopruhu pro jízdu v protisměru. Provoz cyklistů ve směru jednosměrného provozu probíhá ve společném prostoru. Z hlediska úspory místa je nezbytné, aby byl parkovací pruh veden u okraje vozovky a mohl být užší oproti vedení vedle parkujících vozidel (je nutný bezpečnostní odstup). V místě obousměrného provozu je nezbytné zřídit parkovací pás po jedné straně komunikace tak, aby bylo možné vymezit alespoň cyklopiktokoridory.

Vedení cyklistické dopravy ulicí Dukelských hrdinů si vyžádá mírnou redukci parkovacích stání, které by mělo však být pro rezidenty dostačující (musí být ošetřeno rezidenční parkovací zónou a návštěvníkům nabídnuta alternativní možnost). I přes omezení podmínek parkování výrazně zvýší bezpečnost cyklistické dopravy a v případě výsadby vhodných dřevin do míst přerušovaného parkovacího pruhu i zvýší estetickou úroveň celého uličního prostoru.

ul. Měšťanská (Masarykovo náměstí - Kollárova)

Vedení cyklo dopravy si vyžádá přestavbu uličního profilu s mírným posunem obrub či zřízením parkovacího pruhu. Je nezbytné vytvoření parkovacího pruhu pro podélné stání přerušovaného po cca 2-3 stání zelení. Zpevněná plocha hlavního dopravního prostoru bude využita pro vedení jízdních pruhů šířky 3,0 m a dvou cyklopruhů šířky 1,0 m + bezpečnostní odstup 0,5 m, resp. 0,75 m. V případě kolmých stání je nezbytné vést cyklopruh v přidruženém dopravním prostoru.

ul. Legionářů - Bratislavská

Navrhovaná cyklotrasa ve směru okrsek Jihovýchod - okrsek Západ, tedy spojení umožňující realizaci základní vazby bydliště - pracoviště, je převedena po nové lávce přes starou Moravu, dále je vedena po rozšířené ulici Koupelní (chodník přeložen na východní stranu ulice) a následně po cca 200 m dlouhé nové cyklostezce s napojením na ulici Bratislavskou

a U Elektrárny. Důvodem vedení nové cyklotrasy je rozšíření nabídky napojení nejlidnatějšího okrsku Jihovýchod na komunikační síť města tak, aby nebylo zatíženo centrum. Stávající poloha obytných souborů neumožňuje nové komunikační napojení okrsku pro automobilovou dopravu v racionální poloze (vzdálené pozice nového spojení by zůstaly nevyužité), proto je preference dopravního napojení zaměřena na cyklistická spojení, které je zároveň v souladu s jedním z cílů Koncepce – rozvoj udržitelné dopravy.

U Elektrárny (Bratislavská - U Salajky)

Místní komunikace je využívána osobní automobilovou dopravou pro cesty do zaměstnání a pro nákladní dopravu směřující do provozoven. Zvýšená intenzita dopravy s výrazným podílem nákladní dopravy vyžaduje zvýšenou ochranu cyklistů v tomto směru.

Mírným rozšířením uličního profilu posunem jedné obruby lze rozšířit zpevněné plochy na úroveň, kdy je možné zřídit vyhrazené pruhy pro cyklisty (min. zpevněná plocha 9 m), nebo alespoň cyklopietokoridory (min. zpevněná plocha 8,5 m).

Základní principy pro budoucí projektování cyklistické infrastruktury

- Neopomenutí návrhu cyklistické infrastruktury v každém novém projektu.
- Integrace cyklistů do hlavního dopravního prostoru v intravilánu a naopak jejich segregace do přidruženého prostoru v extravilánu či na extrémě zatížených komunikacích
- Segregace cyklo dopravy v prostoru křižovatek, kde jsou cyklisté nejvíce ohrožováni (řadící pruhy, snížené chodníkové hrany, nepřímá odbočení, prostor pro cyklisty, atd.) či odvedení do přidruženého dopravního prostoru.
- Vedení cyklo dopravy po síti zklidněných místních komunikací, zejména funkční třídy C - zóna 30.
- Při projektování zvýšených pásů, příčných prahů apod. neopomenout fakt provozu cyklistů a přizpůsobit tomu projekt.
- Preferování stezky pro pěší a cyklisty oddělené před neoddělenou.
- Propojování cyklistické infrastruktury pomocí přejezdů pro cyklisty přes komunikace (cyklista na nich nemá přednost, je mu ale trasa vymezena).
- Obecně respektovat TP 179 a nové trendy v cyklo dopravě při návrhu cyklo infrastruktury.

Koncepce dopravy v klidu

Dosavadní koncepci dopravy v klidu lze brát jako testovací verzi celkové parkovací politiky, která by se měla opírat o následující cíle:

- Umožnit parkování tam, kde je to třeba - odstavování vozidel v místě bydliště a krátkodobého parkování pro dostupnost služeb v komerčních oblastech.
- Regulovat modal split v jednotlivých částech města - vyšší podíl IAD na okrajích města, menší podíl IAD v centrální oblasti města.

- Podporovat hromadnou osobní dopravu pomocí systému P+R / B+R a umožnit tak obyvatelům dojížděku za prací či službami.

Pro naplnění vytčených cílů koncepce rozvoje dopravy v klidu jsou nezbytné následující systémové návrhy a opatření:

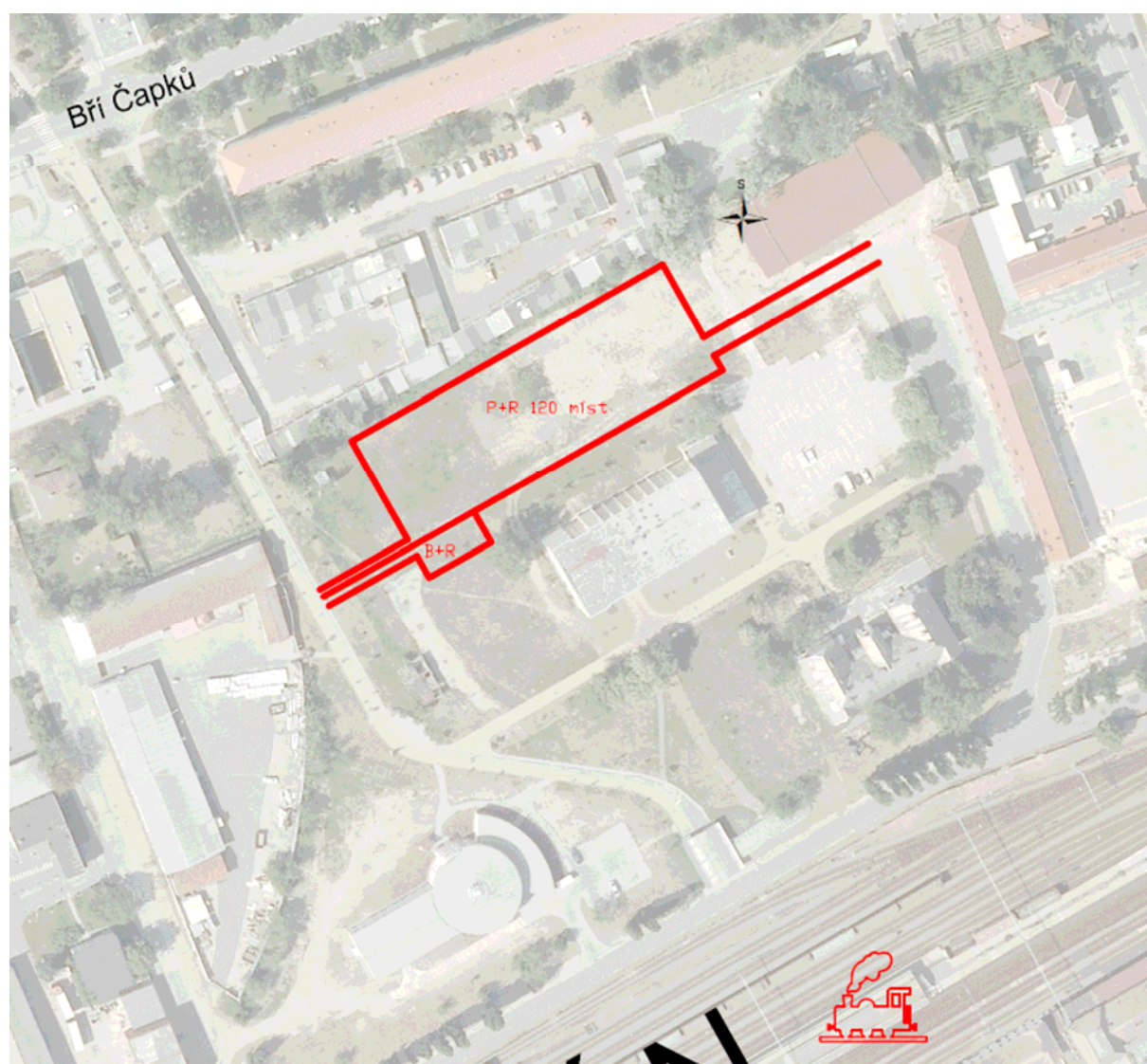
- a) zřízení zóny placeného stání v centrální oblasti města s dělením jednotlivých lokalit parkovacích stání pro rezidenty/abonenty a pro návštěvníky (krátkodobé parkování),
- b) vymezení plochy pro výstavbu parkoviště P+R/B+R v dosahu železniční stanice s minimálním vlivem příjezdové komunikace na rezidenční oblasti,
- c) vymezení ploch pro rozšíření parkovacích stání v okrcích Bažantnice, Brandlova a Jihovýchod,
- d) vymezení ploch vhodných pro výstavbu parkovacích domů v okrcích Bažantnice a Jihovýchod.

ad a) Zřízení zóny placeného stání v centrální oblasti města s dělením jednotlivých lokalit parkovacích stání pro rezidenty/abonenty a pro návštěvníky - znamená vymezení zóny svislým a vodorovným dopravním značením mezi ulicemi Wilsonova, Dvořákova, Marxova, Měšťanská, Slavíkova, Výstavní, Milíčova, řekou Stará Morava a ulicí Bratislavskou (grafické znázornění - viz Příloha č. 3 této dokumentace). Zóna placeného stání je vymezena s ohledem na co největší kopírování přirozených bariér (železniční trať, řeka Morava, komunikace s vyšší intenzitou dopravy, v případě doteku okrsku Jihovýchod s centrem města to však možné není).

- V zóně placeného stání je nezbytné vymežit oblasti určené pro parkování rezidentů, kde si budou moci zakoupit majitelé vozidel roční parkovací kartu (v případě rezidentů vázanou na RZ vozidla), která musí splňovat kritéria:
 - výrazné zvýhodnění prvního vozidla rezidenta (cena cca do 500 Kč/rok v cenové úrovni roku 2013) - platba se rezidentům vyplatí, neboť budou mít k dispozici větší počet parkovacích míst,
 - menší zvýhodnění (vyšší platby) pro další vozidla rezidentů - motivace k vlastnictví menšího počtu vozů,
 - menší zvýhodnění (vyšší platby) abonentů oproti rezidentům tak, aby měli rezidenti kde parkovat a zároveň, aby si případné soukromé firmy mohly pořídit tzv. plovoucí parkovací kartu (vázanou na firmu, nikoliv RZ vozidla).
- V zóně placeného stání je nezbytné vymežit oblasti určené pro parkování návštěvníků v místech velké poptávky po parkování u provozoven, u kterých bude umožněno využití služeb provozovny. Cena za parkování musí být progresivní v závislosti na čase parkování. Současná úroveň cen za parkování v centru města (rok 2013) je adekvátní, případně je možné ceny za parkování nad 2h mírně navýšit. Je doporučeno ponechat prvních 30 minut parkování zdarma (na parkovací kotouč). Dále je nezbytné vyhradit několik stání typu K+R pro parkování do 5 minut v ulici Národní třída. Rozšíření zóny placeného stání si vyžádá zvýšení počtu parkovacích automatů.

- Pro rozšíření nabídky placeného stání pro rezidenty, abonenty i návštěvníky je doporučeno realizovat parkovací dům mezi ulicemi Velkmoravská a Tyršova. Systém KOMA parking výrazně uspoří prostor vlivem absence ramp parkovacího domu i přes vyšší investiční náklady, což lze také započítat do celkových benefitů parkovacího domu.
- Pro rozšíření nabídky placeného stání pro rezidenty, abonenty i návštěvníky je doporučeno zřídit parkoviště na pozemku soukromého vlastníka v Brandlově č.p. 2 (bývalé zdravotnické zařízení).

ad b) **Pro parkování typu P+R a B+R**, které dosud v Hodoníně chybí, přestože leží na důležité železniční stanici, je navrženo nové záchytné parkoviště s kapacitou cca 120 stání osobních automobilů a cca 100 jízdních kol na volném prostranství nedaleko stezky pro pěší a cyklisty z žst. Hoodnín do Bažantnice – návrh viz obr. 10.



Obr. 10 – Návrh parkoviště P+R a B+R

Po parkování jízdních kol je nezbytné zřídit přístřešek a kamerový systém (příklad ze zahraničí - obr. 11), či automatický parkovací dům (příklad z ČR - obr. 12).

Příklady parkování typu Bike and Ride (B+R)



Obr.11 - Parkoviště B+R u podzemní stanice tramvaje v Kolíně nad Rýnem (SRN)



Obr. 12 - Automatický parkovací dům pro jízdní kola v Hradci Králové (zdroj: Hradecký deník)

ad c) Plochy pro rozšíření parkovacích stání v okrscích Bažantnice, Brandlova a Jihovýchod

Pro rozšíření nabídky parkování ve vybraných okrscích byly vytipovány následující lokality, které jsou graficky zobrazeny v Příloze 3 této dokumentace.

➤ Bažantnice

- ul. P. Jilemnického x Erbenova, ul. Lesní x Erbenova, ul. Kříčkova x I. Olbrachta

➤ Brandlova

- rozšíření parkovacích stání v severní části ulice Brandlova (v souběhu s Měšťanskou ulicí),
- rozšíření parkovišť v prostoru mezi jednotlivými bytovými domy v souladu s urbanistickou studií okrsku.

➤ Jihovýchod

- Jižní za č.p. 5,
- Luční u č.p. 7,
- Vřesová u č.p. 1,
- Očovská u č.p. 28,
- Okružní č.p. 3 - č.p. 29 - zřízení jednosměrné komunikace se šikmým stáním při západním okraji vozovky.

Plochy vhodné pro výstavbu parkovacích domů v okrscích Bažantnice a Jihovýchod jsou zobrazeny v příloze č. 3. V příloze je patrná i izochrona dostupnosti 500 m, která je maximální doporučenou docházkovou vzdáleností k odstavným stáním dle ČSN 73 6110:

➤ Bažantnice

- parkovací dům Lesní u č.p. 23.

➤ Jihovýchod

- parkovací dům Polní x Slavíkova.

4. NÁVRH ORGANIZACE DOPRAVY A PŘESTAVBY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

Předložený návrh úprav a přestavby dopravní infrastruktury vychází ze zjištěných závad a nedostatků v dopravní infrastruktuře, analyzovaných v předchozí etapě II. Průzkumy a rozbor. Charakter navrhované přestavby respektuje vymezené cíle, zásady a priority, uvedené v předchozí kapitole této dokumentace. Navrhovaná řešení uplatňují novodobé stavebně organizační a regulační prvky a opatření, zakotvené v technických podmínkách a oborových dokumentech. Pro lepší představu jsou v některých případech uváděny jako příklady již realizované stavby nebo opatření v ČR i v zahraničí.

Návrh sleduje přestavbu nebo úpravy lokalit a úseků, u kterých je primárně z hlediska zajištění zvýšené bezpečnosti žádoucí odstranění dopravních závad či nedostatků. Návrhy jsou dle charakteru, rozsahu a náročnosti rozděleny na krátkodobá (okamžitá řešení) a dlouhodobá (cílová). Shodně s identifikací závad dle poř. č. jsou i následující návrhy členěny podle jednotlivých okrsků, vymezených v etapě II. Průzkumy a rozbor.

Okrsek 1. Brněnská

Poř. č. 1	<i>Dopravní závady a zjištěné nedostatky:</i>
<ul style="list-style-type: none"> <i>Styková křižovatka silnic II/380 a II/431 má nevhodný úhel křížení, křižovatková plocha není kanalizována - přednost v jízdě je vyznačena pouze dopravním značením, nikoliv stavebním řešením.</i> 	

Návrh řešení

Návrh nového uspořádání křižovatky vychází z doporučené úpravy dle ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích. Tvar křižovatky souvisí s původním vedením silnice I/51 od Mutěnic (dnes II/380), kdy dle dostupných údajů z CSD byly vyšší intenzity na silnici II/380 v roce 2005, zatímco v roce 2010 byly intenzity vyšší na silnici II/431. Obě hodnoty RPDI jsou si sobě však blízké (kolem 5000 vozidel/24h), z tohoto důvodu lze bez problémů respektovat vedení hlavní silnice po II/380, avšak uvedenou skutečnost je nezbytné zdůraznit tzv. kanalizací křižovatky, tedy zřízením fyzických dělicích a směrovacích ostrůvků a mírným posunem silnice II/431 v prostoru křižovatky.

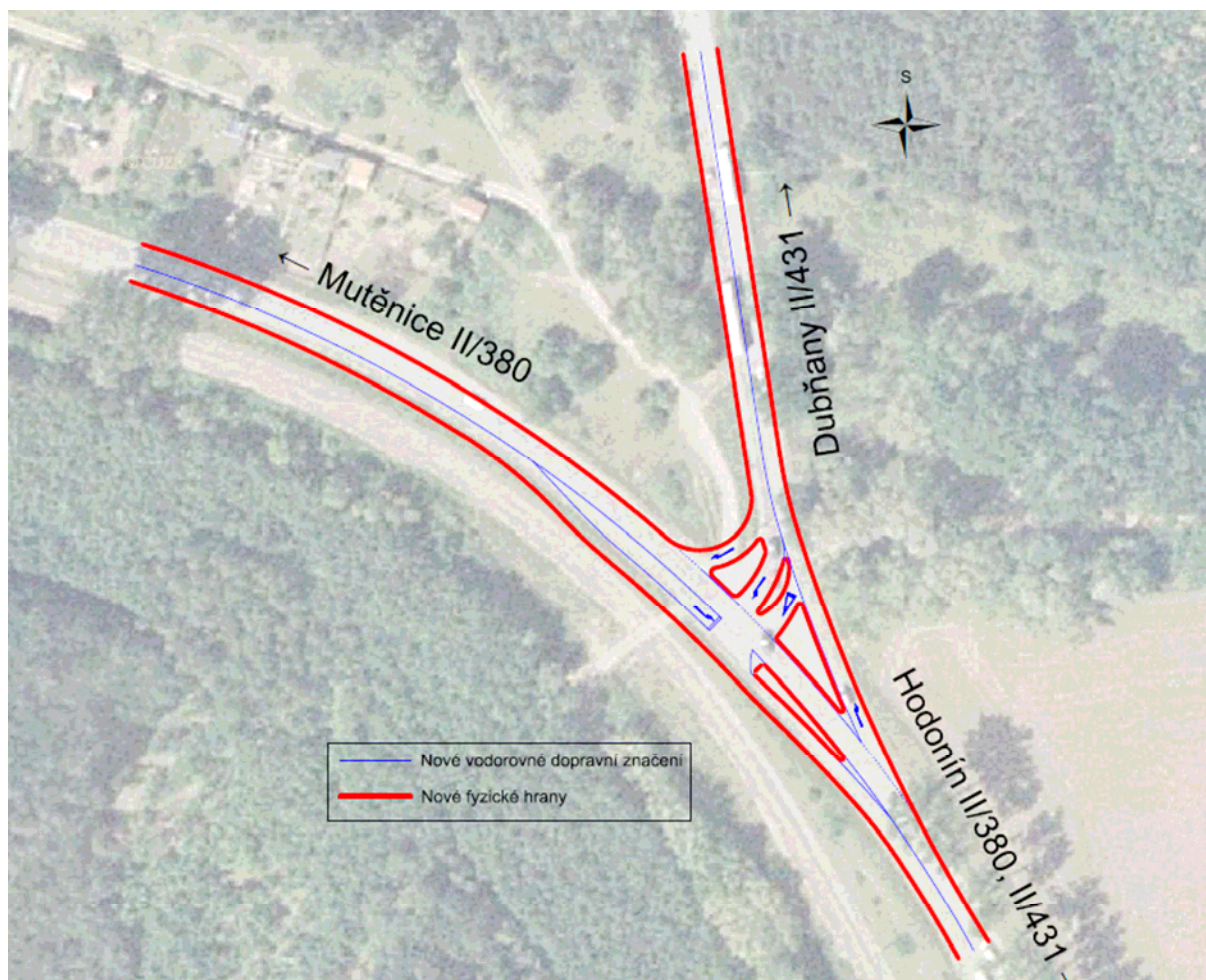
Krátkodobé řešení

- Kanalizace křižovatky pomocí dopravních stínů doplněných dopravními knoflíky a balisetami, popřípadě instalace vodícího obrubníku z červenobílého recyklátu.

Dlouhodobé řešení

- Přestavba křižovatky na stykovou s usměrněním dopravních proudů na vedlejší komunikaci a ochranným ostrůvkem pro levé odbočení na komunikaci hlavní.
- Veškeré fyzické dělicí, směrovací a ochranné ostrůvky musí být zřízeny trvalou úpravou jako vyvýšené s doporučením sešikmeného obrubníku.
- vymezení pruhu pro levé odbočení délky 30 m na silnici II/380 od Mutěnic.

Grafický návrh doporučeného řešení zobrazuje následující obr. 13.



Obr. 13 – Návrh úpravy křižovatky silnic II/380 a II/431

Poř. č. 2 - 11	Dopravní závady a zjištěné nedostatky:
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Doprava na vjezdu do města není vhodně usměrněna pro přirozené snížení rychlosti, byť se jedná "pouze" o průmyslovou oblast, na vjezdu do města naopak dochází k zvýšení počtu jízdních pruhů, což jistě má své opodstatnění ve velkém počtu připojených účelových komunikací a zvýšenému provozu nákladních automobilů, ale nedochází tak stavebním opatřením k požadovanému zpomalení dopravy.</i> • <i>Ukončení čtyřpruhového uspořádání u ulice na Pískách a K Hájence včetně pruhu pro levé odbočení do ulice K Hájence je naprosto nevhodné. Nevhodné dopravní uspořádání zde zapříčiňuje vyšší výskyt dopravních nehod.</i> • <i>Připojení přilehlých provozoven je nevhodné - chybí svislé a mnohdy i vodorovné dopravní značení.</i> • <i>Kosodélná (diamantová) mimoúrovňová křižovatka s I/55 jasně preferuje směr do centra města i pro tranzit osobních automobilů, uspořádání větví, 4 jízdní pruhy a vyšší intenzity dopravy z této křižovatky činí nehodovou lokalitu.</i> • <i>Přechod pro chodce je dle ČSN 73 6110 příliš dlouhý, navíc je z hlediska bezpečnosti naprosto nevhodné vést chodce přes 2+2 pruhy bez ochranného ostrůvku, přechod není vybaven pro přecházení osob se sníženou schopností pohybu a orientace.</i> • <i>Chybí vyhrazené pruhy pro cyklisty, řešení může být problematické zejména na mostním objektu přes I/55.</i> • <i>U autobusové zastávky STS směrem z města není vybudován zastávkový záliv.</i> • <i>Chybí připojovací pruh na MÚK I/55 x II/380, II/431 směr Břeclav.</i> 	

Návrh řešení

Řešením uvedených závad je nové koncepční pojetí uličního prostoru ulice Brněnské v souladu s TP 145, tzn. dnešním trendem zvyšování bezpečnosti všech účastníků provozu, podporou ekologických forem dopravy a zklidňováním pozemních komunikací ve městě. Kapacita ulice Brněnské je určena nejslabšími články systému, tedy křižovatkami, a proto nebude mít nové pojetí uličního profilu negativní vliv na kapacitu komunikace.

Grafický návrh doporučeného řešení - viz Příloha 4 této dokumentace.

Doporučené řešení v úseku začátek města - ulice M. Benky:

- Zachování současného rozsahu zpevněných ploch v celém úseku, popřípadě pouze minimální posun obrub do 0,5 m v opodstatněných případech (prostorové nároky na cyklopruhy apod.).
- Vjezdová brána do města v oblasti umístěné dopravní značky IS12a a IS12b (začátek a konec obce) tvořená vychýlením jízdního pruhu směrem do města pomocí dělicího a ochranného ostrůvku (ostrůvek umožňuje převedení cyklistické dopravy ze směru Dubňany).
- Pro jízdu přímo v celé délce úseku kontinuálně vedené dva průběžné jízdní pruhy (jeden v každém směru).
- Pro levé odbočení vždy zřízené pruhy v délce 15 - 50 m (v závislosti na druhu obsluhy); nejdelší délka pruhu pro levé odbočení doporučena zřídit u ČSAD Hodonín z důvodu vyšší intenzity provozu návěsových souprav (délka návěsové soupravy cca 16 m, délka "sólo" autobusu cca 12 m).

- Pro pravé odbočení zřízení pruhu pouze tehdy, umožní-li to stávající rozsah zpevněných ploch, v opačném případě zvětšení poloměru obrub tak, aby byla umožněna jízda do odbočení vyšší rychlostí.
- Omezení levého odbočení tam, kde existuje jiná stejně významná dopravní cesta (obsluha autosalonů).
- Zřízení pruhů pro cyklisty šířky 1,0 m + 0,5 bezpečnostní odstup od kraje vozovky v hlavním dopravním prostoru v celém úseku; v případě zbývajících zpevněných ploch v mezikřižovatkovém úseku v délce minimálně 100 m doporučeno zřízení rozšíření pruhu pro cyklisty pro možné vzájemného předjetí; pro zvýšení bezpečnosti cyklistické dopravy lze vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty oddělit i určitým typem fyzických zábran (dopravní knoflíky - obr. 6 či nízké recyklátové, nebo pryžové obrubníky - obr. 17; problém jakéhokoliv fyzického zamezení vjezdu motorových vozidel do pruhu pro cyklisty však zhoršuje možnosti strojové zimní údržby.
- Jízdní pruhy pro cyklisty podbarvené cihlově červenou barvou v souladu s TP 179 v případě vedení v prostoru křižovatky (obr. 14 - příklad); v krajním případě (ve stísněných poměrech) lze zřídit přímý průjezd cyklistů jízdním pruhem pro pravé odbočení (obr. 15 - příklad). Barevné vodorovné značení lze nahradit přímo barevnou živící, která je z dlouhodobého hlediska levnějším řešením, avšak v průběhu své životnosti mění barvu a v případě oprav obrusné vrstvy vozovky již nelze nikdy dosáhnout stejného odstínu.

Příklady řešení



Obr. 14 - Cihlově červené podbarvení jízdních pruhů pro cyklisty v prostoru křižovatky v Opavě



Obr. 15 - Přímý průjezd cyklistů jízdním pruhem pro pravé odbočení v Praze - Vršovicích
(Zdroj: <http://doprava.praha-mesto.cz>)

- Zřízení zastávkového zálivu pro autobusy v zastávce STS (linky 109, 663 IDS JMK) v původně pravém průběžném pruhu.
- Sloučení blízkých křižovatek s účelovými pozemními komunikacemi v jednu (čerpací stanice PHM).
- Zřízení dělicích ostrůvků pro ochranu levého odbočení.
- Rozdělení přechodů pro chodce dělicími ostrůvky v souladu s normou ČSN 73 6110.
- V prostoru připojování a odpojování jízdních pruhů pro cyklisty je zřízený ochranný směrový ostrůvek nebo instalované balisety.
- Ve stísněných poměrech křižovatky Brněnská x U Cihelny x M. Benky vedení cyklistické dopravy v cyklopiktokoridoru (vymezuje cyklistům jízdní prostor a zároveň umožňuje pojíždění rozměrnými vozidly - obdoba v zahraniční běžně užívaných víceúčelových pruhů).
- Na křižovatce Brněnská x U Cihelny x M. Benky zřízení řadicích pruhů pro cyklisty v přidruženém dopravním prostoru, zřízení vyhrazeného prostoru pro cyklisty (V 19) přejezdů pro cyklisty, snížené chodníkové hrany a tím umožnění realizace nepřímého levého odbočení.

Vedení cyklistické dopravy v hlavním dopravním prostoru je základním integračním opatřením pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru, který vhodně přerozděljuje tak, že jednak cyklistům poskytuje vymezený prostor pro bezpečnou jízdu a zároveň umožňuje optimalizovat plynulost jízdy (viz příklady - obr. 17, 18).



Obr. 16 - Znázornění uživatelské atraktivity dopravní infrastruktury na základě volby dopravního prostředku a typu infrastruktury (Zdroj: www.cyklodoprava.cz)

Příklady řešení



Obr. 17 - Jízdní pruh pro cyklisty oddělený dopravními knoflíky v Brozanech nad Ohří



Obr. 18 - Vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty oddělený recyklátovým obrubníkem (tzv. "parkovacím dorazem") v Rize (Lotyšsko)

- Vedení cyklotrasy v extravilánovém úseku směrem na Dubňany na samostatné cyklostezce šířky 3,0 m, paralelně se silnicemi II/380 a II/421; pro minimalizaci záborů půdy je doporučeno vedení na sdruženém tělese odděleném silničním záchytným systémem (svodidly) - viz obr. 19.



Obr. 19 - Vedení silnice II/568 a stezky pro pěší a cyklisty na sdruženém tělese v Kadani

- Řešení dopravního napojení z ulice Brněnská k sportovně-rekreačnímu okrsku Červené domky (multifunkční sportovní hala a ZOO).

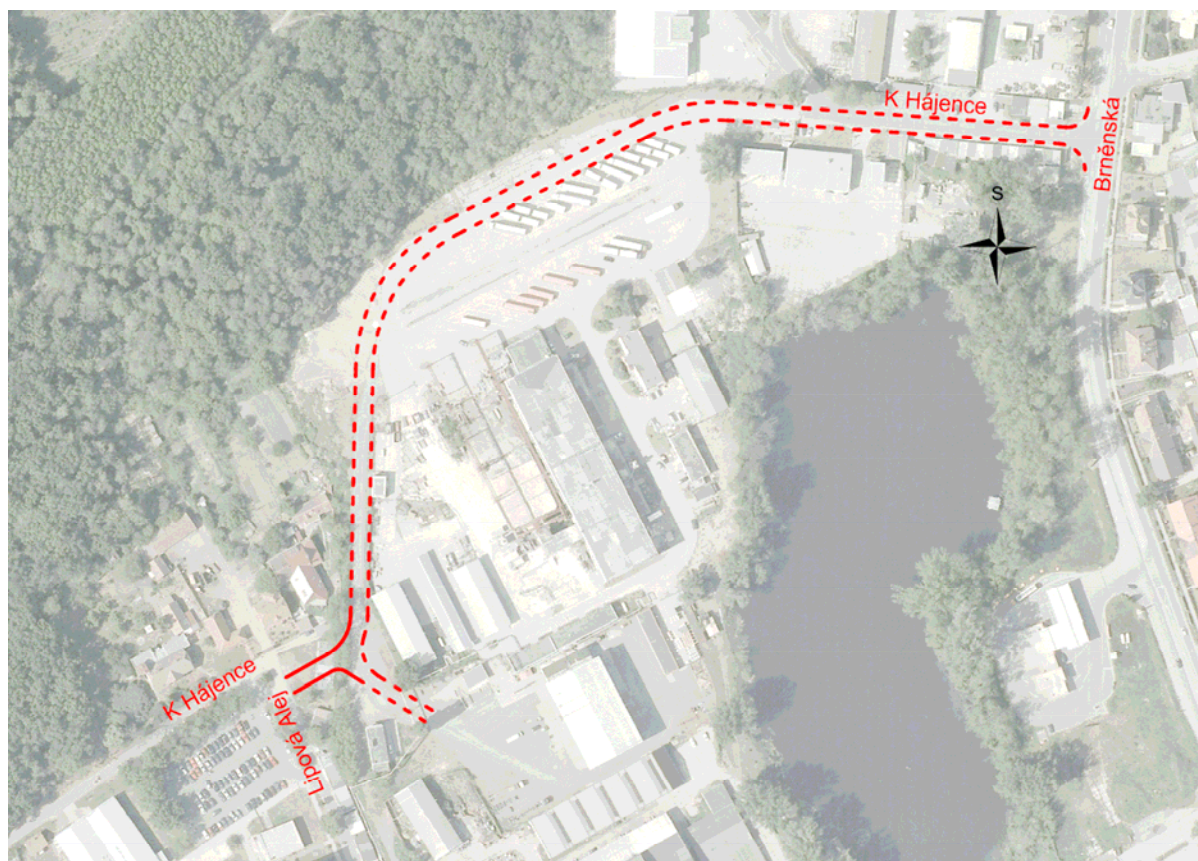
V současné době je příjezd do okrsku umožněn ulicí Lipová alej, kde se stýká doprava pěší, cyklistická s funkcí dopravní i rekreační, automobilová průjezdná, automobilová cílová a manipulační prostor přilehlých řadových garáží. Uliční profil neumožňuje v žádném případě uvedenou dopravní zátěž komfortně pojmout.

Doporučené řešení:

- rekonstrukce stávající ulice K Hájence v délce 500 m a její prodloužení ke křižovatce ulic K Hájence a Lipová Alej v délce cca 50 m,
- šířkové uspořádání – dvoupruhová komunikace s jízdním pruhem šířky 3,0 m, v případě příznivých majetkových poměrů doplněná jízdními pruhy pro cyklisty šířky 1,0 m a chodníkem,
- ulici Lipová Alej vymežit jako Zónu 30 s prvky zabraňujícími nadměrnému průjezdu.

Uvedený návrh umožní vyloučení velmi nebezpečného parkování na křižovatce ulice U Zoo a silnice I/55 (po realizaci a zprovoznění R55 již nebude parkování vzhledem k charakteru komunikace umožněno). Problematické však může být vypořádání majetkových poměrů.

Grafický návrh dopravního napojení okrsku Červené domky - viz následující obr. 20.



Obr 20 - Schématické znázornění napojení okrsku Červené domky adekvátní dopravní infrastrukturou

➤ Usměrnění tranzitu městem dopravním značením.

V současné době je svislým dopravním značením upraveno vedení tranzitu do 3,5 t přes centrum města (po obvodu centra) a nákladní doprava směřována na silnici I/51 přes úrovnovou křižovatku s I/55.

Nejpozději v souvislosti s výstavbou mimoúrovňové křižovatky I/51 a I/55 a úpravou uličního profilu ulice Velkomoravské – 1. etapa obchvatu města přeložkou I/51 (podrobněji viz Okrsek Západ) je doporučeno:

- změnou stávajícího svislého dopravního značení za svislou dopravní značku IS9a "návěst před křižovatkou" a nasměrování veškerého tranzitu přes silnici I/55 a I/51; důvodem je zklidnění rezidenčních oblastí (Bažantnice, Na Pískách, Žižkova) a centrální oblasti města a nasměrování průjezdu mimo obytná území průmyslovější částí města,
- návaznost na centrální část města a využití maloobchodních služeb (např. OC Cukrovar, Národní třída) řešit navazujícími radiálními místními komunikacemi dle zdrojů a cílů od okružních křižovatek umístěných po obvodě centra na malém městském polokruhu; ten tak bude sloužit účelu, pro který byl vybudován.

- Řešení připojovacího pruhu na MÚK I/55 x II/380, II/431 směr Břeclav

Z důvodů nejasného termínu realizace rozšíření silnice I/55 na R55 a pravděpodobnému odsunu do vzdálenějších termínů je z bezpečnostních důvodů nutné zřídit připojovací pruh na silnici I/55 délky dle ČSN 73 6102.

Okrsek 2. Měšťanská

Poř. č. 12 - 13	Dopravní závady a zjištěné nedostatky:
<ul style="list-style-type: none"> • Výrazná dopravní závada na ulici Měšťanské (II/432) v podobě nadjezdu nad železniční tratí (II.TŽK) - nevhodné protisměrné směrové oblouky, bez adekvátního rozšíření jízdního pruhu v oblouku. Mostní objekt nad tratí má současně omezenou maximální zatížitelnost na 20 t, respektive výhradní na 24 t. • Autobusové zastávky Černý most jsou nevýrazně označené, chybí chodníky a přechod pro chodce, případně místo pro přecházení. • Celková šířka zpevněné části komunikace je dle pasportu ŘSD pouze 6,1 m, což je problematické zejména pro společný provoz cyklistů v hlavním dopravním prostoru. 	

Návrh řešení

Veškeré tři uvedené závady je doporučeno řešit současně a to prostřednictvím celkové přestavby silničního mostu přes II. TŽK. a přiléhajících úseků. Základní principy pro návrh nového mostu a přilehlých úseků komunikací:

- Odstranění směrové závady výstavbou nového mostního objektu přes železniční trať - II. TŽK.
- Úprava šířkových parametrů odpovídající šířce jízdního pruhu 3,0 m, chodníku min. šířky 2,25 (pěší modul+bezpečnostní odstupy), jízdním pruhům pro cyklisty v šířce 1,0 m v úseku lázně - konec obce označený značkou IS12b.
- Pokračování cyklotrasy směrem na Ratíškovice, v extravilánu po cyklostezce vedené na sdruženém tělese.
- Napojení železniční zastávky Černý most na pěší trasy města (spojení Brandlova - Černý most), tzn. vybudování chodníku.
- Zřízení zastávkového zálivu pro autobusy pro směr do města.
- Zřízení vjezdové brány do města pomocí dělicího ostrůvku, který vychýlí jízdní pruh ve směru do města (případně zřízení tzv. "zastávkové zátky" (viz příklad - obr. 21) a ochrání přecházející chodce na zřízeném místě pro přecházení, eventuálně v případě vysokých intenzit chodců přechodu pro chodce (V 7), případně cyklisty na přejezdu pro cyklisty (V 8), přejezdu pro cyklisty přimknutému k přechodu pro chodce (V8b).

Příklad řešení



Obr. 21 - Zastávková zátka v Plzni (zdroj: www.nadacepartnerstvi.cz)

Okres 3. Bratří Čapků

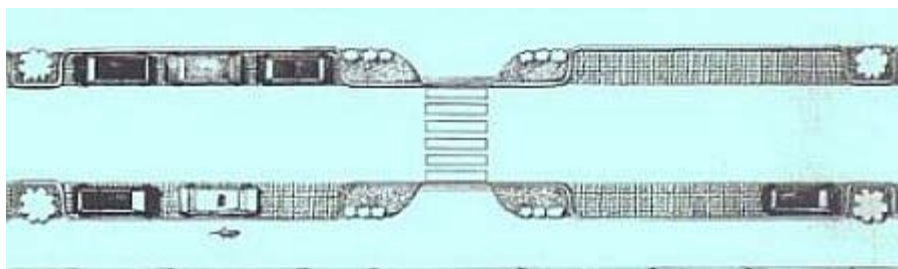
Poř. č. 14 - 18	Dopravní závady a zjištěné nedostatky:
<ul style="list-style-type: none"> • Podélné parkování v hlavním dopravním prostoru ve východní části třídy Bří Čapků je neusměrněné • Vyhrazené pruhy pro cyklisty nejsou příliš dobře vyznačené vodorovným dopravním značením, svislé dopravní značení je adekvátní. Šířka vyhrazených jízdních pruhů pro cyklisty, resp. krajnice za těmito pruhy je nedostatečná. • Na cyklostezce žst. - Bažantnice není zřízen přejezd pro cyklisty přes třídu Bří Čapků. • Křižovatka Velkomoravská x Bří Čapků je řešena s ohledem na intenzity provozu velice nevhodně. 	

Návrh řešení

➤ Řešení parkování v hlavním dopravním prostoru ve východní části třídy Bří Čapků.

Pro odstranění dopravní závady je doporučeno:

- vyznačení vodorovného dopravního značení,
- případný mírný posun jedné z obrub tak, aby se dispozičně na uliční profil vešla podélná stání po obou stranách a dva jízdní pruhy šířky alespoň 3,0 m (cyklodoprava bude segregována prostřednictvím cyklostezky),
- pro přechod pro chodce u křižovatky ulic Bří Čapků x Družstevní čtvrť je nezbytné zřídit vysazené chodníkové či zelené plochy tak, aby bylo zabráněno parkování v okolí přechodu pro chodce a tím zajištěny dobré rozhledové poměry (viz příklad - obr. 22).



Obr. 22 - Vysazené chodníkové plochy (zdroj: TP 145)

➤ Řešení pruhů pro cyklisty.

Pro odstranění dopravní závady je doporučeno:

- zvýraznění jízdního pruhu pro cyklisty cihlově červenou barvou (dle TP 179) v prostoru křižovek s místními i účelovými komunikacemi
- případná redukce jízdních pruhů z 3,5 m na 3,25 m tak, aby pro cyklisty byl vždy zajištěn jízdní pruh o šířce 1 m + bezpečnostní odstup 0,5 m od kraje zpevněné části vozovky,
- pro levá odbočení je doporučeno rozšířit jízdní pruh pro cyklisty o tzv. "vyčkávací místo pro levé odbočení" (viz obr. 23) směrem do okrsku Bažantnice (Seifertova, J. Suka, P. Jilemnického a Lipová alej).

V současné době se doporučuje vymezení jízdního pruhu pro cyklisty prostřednictvím vodorovného značení "podélná čára přerušovaná" V 2b (3,0/1,5/0,25), které lépe vystihuje smysl integrace cyklistů do provozu v hlavním dopravním prostoru (viz příklad obr. 23).



Obr. 23 - Vodorovné značení V 2b (3,0/1,5/0,25) v Praze (Zdroj: www.praha.eu)

➤ Řešení přejezdu na cyklostezce žst. Hodonín - Bažantnice přes třídu Bří Čapků.

Pro odstranění dopravní závady je doporučeno:

- zřízení přejezdu přimknutého k přechodu pro chodce (V 8b) a rozšíření chodníkové plochy směrem k úřadu práce (na nezpevněné ploše je patrný vysoký pohyb chodců); rozšířením chodníkové plochy dojde k logickému napojení přechodu na pěší trasy a zároveň ke zvětšení prostoru pro cyklisty, čekající před přejezdem,
- zřízení "klikaté bílé čáry" (V 12e) před přechodem a přejezdem z důvodu zvýšení bezpečnosti pro místo s vysokými intenzitami pěší a cyklistické dopravy.

➤ Řešení křižovatky ulic Velkomoravská x Bří Čapků.

Nové řešení křižovatky je poměrně složitým problémem, neboť každé z možných řešení má své výhody a nevýhody.

Z hlediska hrubého návrhu typu křižovatky dle ČSN 73 6102 odpovídá pro součet intenzit všech vjezdů do křižovatky 1407 voz/h (suma za dobu průzkumu ve špičkovém období 20.11.2012 dělená 4h) návrh neřízené křižovatky. Neřízená křižovatka dle ČSN 73 6102 pojme orientačně 1500 - 2000 voz/h.

Pro optimální dispoziční návrh, který je uveden v Příloze 5 této dokumentace, byl proveden výpočet kapacity dle TP 188 na součet všech intenzit za dobu průzkumu ve čtyřhodinovém špičkovém období 20.11.2012 dělený 4h. Špičkové hodiny se na obou ramenech liší a jedná se tedy o maximální stav, který je mírně nadhodnocený oproti realitě i předpokládanému výhledu po zprovoznění obchvatu I/51 (snížení intenzity v ulici Velkomoravská). Dle protokolů o výpočtu, které jsou obsaženy v Příloze 9 této dokumentace, křižovatka kapacitně vyhoví. Nejnižší rezerva kapacity je na výjezdu z Bří Čapků směrem do centra, kde je rezerva 108 vozidel, vzdutí kolony 11 m (cca 2 osobní automobily) a střední doba zdržení 33 s. To odpovídá stabilnímu stavu systému s výraznějším zdržením na vedlejší komunikaci, přesto, úroveň kvality dopravy (UKD) je na výjezdu Bří Čapků D a na silnicích III. třídy i místních komunikacích je povolena UKD až E (pozn. UKD A - nejlepší, UKD E - nejhorší). 85% percentil rychlosti ($v_{85\%}$) byl ve výpočtu uvažován 45 km/h, k velmi mírnému zkrácení střední doby zdržení dochází při hodnotě 40 km/h, o čemž se lze přesvědčit rovněž v Příloze 9 této dokumentace.

V případě zřízení křižovatky řízené SSZ, která dle ČSN 73 6102 pojme intenzity dopravy 2000 - 6400 voz/h, tedy má výraznou rezervu, by však v žádném případě nedošlo ke zkrácení střední doby zdržení na ulici Bří Čapků, protože délka zelené fáze spolu s vyklizovacími mezičasy ve směru ulice Velkomoravské by zcela jistě vzhledem k intenzitám dopravy a podílu nákladních vozidel (pomalu se rozjíždějící) přesáhla 35 s. Vzhledem k životnosti stavby však lze SSZ instalovat dodatečně v případě změn v dopravě v budoucnosti. Pro tuto možnost postačí směrové a dělicí ostrůvky a ponechaná volná chránička při přeložkách inženýrských sítí.

Pro ověření byl současně proveden orientační výpočet kapacity okružní křižovatky dle TP 234 pro minimální hodnoty vjezdového a výjezdového poloměru (8 m a 15 m), vzdálenost kolizních bodů 14 m, což odpovídá vnějšímu poloměru cca 20 m a délky přechodů

3,25 m (viz Příloha 9 této dokumentace). Taková křižovatka samozřejmě kapacitně s výraznou rezervou vyhoví, avšak proti jejímu zřízení hovoří nevyrovnané intenzity dopravy na jednotlivých ramenech (výhledově i po zprovoznění obchvatu I/51), obecně vyšší zábory prostoru, nemožnost napojit čtvrté rameno směrem do provozoven bez demolice objektů a možné ohrožení hlukem bytového domu č.p. 3218/30. V případě navržení okružní křižovatky s nižšími nároky na území by mohlo dojít k nárůstu dopravních nehod.

Po zvážení zmíněných variant řešení projektant doporučuje následující řešení:

- neřízenou stykovou křižovatku kanalizovanou směrovými a dělicími ostrůvky se samostatnými pruhy pro levá odbočení dostatečné délky (30 m); na rameni Bří Čapků je doporučeno zřídit navíc přejezd pro cyklisty; doporučený návrh je mírnou modifikací navrženého řešení firmou PP projekt Hodonín, s.r.o. (10/2012)

➤ Návrh úprav řízení křižovatky Brněnská x Žižkova x Úprkova x Bří Čapků.

Pro úpravu řízení křižovatky je doporučeno:

- výměna návěstidel a instalace dopravních detektorů na všechna ramena (rameno Brněnská lze eventuelně z finančních důvodů vynechat a využít dopravní detektor na předchozí křižovatce se SSZ Brněnská x M. Benky x U Cihelny),
- před vlastním návrhem signálního plánu je nezbytné provést ověřovací křižovatkový dopravní průzkum a zvážit instalaci signálu pro opuštění křižovatky (vyklizovací šipky) ze směru Bří Čapků,
- v rámci minimalizace ztrátových časů a zároveň zklidnění dopravy v nočních hodinách (cca 21h-5h) je doporučeno zavést režim tzv. celočervené (klidový stav křižovatky je signál "stůj" na všech ramenech, signál "volno" je iniciován z dopravních detektorů); vozidla se díky tomuto režimu blíží ke křižovatce nízkou rychlostí a zároveň nejsou zdržována nevyužitým signálem "volno" v kolizních směrech; dopravní detektory musí být umístěny s ohledem na tento režim.

➤ Návrh řešení nepříznivého křížení cyklopruhu a kolmých stání u křižovatky Velkomoravská x Bří Čapků.

Cyklisté jsou v současné době ohrožováni parkujícími vozidly, které vyjíždí z kolmých stání couváním (těch je většina), umístění kolmých stání neodpovídá TP 179 "Navrhování komunikací pro cyklisty".

Pro odstranění dopravní závady je doporučeno:

- kolmá stání v rámci přestavby křižovatkového prostoru zrušit, případně nahradit stáními podélnými (s odovídajícím bezpečnostním odstupem od jízdního pruhu pro cyklisty),
- v případě nutnosti zachování kolmých stání je nezbytné převedení cyklopruhu před stojící vozidla (k chodníku).

- Návrh úprav pro snížení bezpečnosti na křižovatce Bří Čapků x J. Suka.

Pro snížení počtu nehod a zpřehlednění celé křižovatky je doporučeno:

- snížení rychlosti na 50 km/h (z 60 km/h),
- vytvoření dělicího ostrůvku na rameni ul. J. Suka z dopravního stínu a dopravních knoflíků,
- zřízení vodorovného značení "bílá klikatá čára" (V 12e) na ulici Bří Čapků před křižovatkou z obou stran,
- cihlově červené podbarvení jízdního pruhu pro cyklisty v prostoru křižovatky a osazení svislého dopravního značení "doporučený způsob odbočení" (IS 10e) včetně odpovídajícího vodorovného značení (viz příklad - obr. 24).



Obr. 24 - Doporučený způsob odbočení v Praze - Vršovicích (zdroj: www.praha.eu)

Okrsek 4. Západ

Poř. č. 19 - 26	Dopravní závady a zjištěné nedostatky:
<ul style="list-style-type: none"> • Nevhodné celkové řešení křižovatky I/55 x I/51 • Nevhodné celkové řešení křižovatky ulic Velkomoravská (I/51) x Velkomoravská (III/05531) • Nehodový úsek mezi ulicemi Masná a Hornická čtvrť, který je způsoben kombinací napojení účelových komunikací na ulici Velkomoravskou a ulice Hornická čtvrť • Nevhodné celkové řešení uličního prostoru v úseku ul. Velkomoravská (III/05531) - Bří Čapků včetně zastávkových zálivů, chodníků a neexistujících cyklostezek či cyklopruhů • Nevhodné celkové řešení křižovatky ulic Velkomoravská x Bří Čapků • Chybějící příčné čáry souvislé (V 5) (stopčáry) u dvou světelných signalizačních zařízení (SSZ) u zastávky autobusu U podjezdu, které by zdůraznily význam SSZ • Nevhodné celkové řešení křižovatky ul. Bratislavská x Anenská včetně příliš dlouhých přechodů pro chodce a nejasného vodorovného a svislého dopravního značení • Nevhodné řešení uličního prostoru v úseku ul. Anenská – konec zástavby, které dostatečně nerespektuje nemotorové účastníky provozu na pozemních komunikacích, zejména cyklisty - jízdní pruhy jsou příliš široké, což může svádět k rychlejší jízdě • Chybějící „vjezdová brána“ pro usměrnění vjezdu do zastavěné části města na silnici I/51 u hranice se Slovenskem 	

Návrh řešení

- Návrh celkového řešení křižovatky silnic I/55 x I/51.

Na této dopravně velmi významné křižovatce chybí směrové a dělicí ostrůvky (tzv. "kanalizace"), které supluje pouze vodorovné značení. Křižovatka je v dlouhodobém horizontu navržena k nahrazení mimoúrovňovou, nejví se tedy finančně rentabilní křižovatku kompletně přestavovat a zřizovat zvýšené plochy.

Krátkodobé řešení

Vzhledem k významnosti křižovatky, její rozlehlosti a zároveň nejistotě v časovém horizontu realizace MÚK je doporučeno:

- zřízení kanalizace (dělicích a směrových ostrůvků) pomocí baliset a dopravních knoflíků (viz příklad - obr. 25),
- snížení maximální povolené rychlosti v přilehlém úseku na silnici I/55 na 70 km/h.



Obr. 25 - Částečná kanalizace křižovatky pomocí baliset na větvích MÚK v km 112 na dálnici D1 (zdroj: <http://www.jihlavske-listy.cz>)

Dlouhodobé řešení

Návrh dlouhodobého řešení vyplývá ze záměru sledované přeložky silnice I/51 ("Hodonín - obchvat"), na kterou je vydáno platné stavební povolení. V této souvislosti je doporučeno:

- výstavba nové MÚK cca 400 m jihozápadně; doporučuje se respektovat navržený tvar prstencovité MÚK vzhledem ke křížení dvou významných silnic I. třídy a nové komunikace směrem severním; v krajním případě, při vypuštění komunikace směrem severním lze také doporučit trubkovitý tvar MÚK,
 - úplné zrušení stávající úroňové křižovatky silnic I/55 a I/5.
- Návrh celkového řešení křižovatky ulic Velkomoravská (I/51) x Velkomoravská (III/05531).

Stávající styková křižovatka je řešena pouze jako rozlehlá zpevněná plocha i přes to, že se jedná o dopravně významnou křižovatku na hlavním přivaděči od silnice I/55 na okraji města Hodonína. Vzhledem k tomu, že v dlouhodobém horizontu po dostavbě západního obchvatu bude křižovatka zrušena, doporučuje se s ohledem na významnost a zvýšený počet dopravních nehod okamžitě krátkodobé řešení:

Krátkodobé řešení

- kanalizace křižovatky pomocí vodorovného dopravního značení, dopravních knoflíků a baliset,
- ve směru Lužice doporučeno zřízení pruhu pro levé odbočení v délce 30 m.

Grafický návrh úpravy křižovatky je jako součást přestavby uličního profilu ulice Velkomoravské zobrazen v Příloze 5 této dokumentace.

Dlouhodobé řešení

Po zprovoznění MÚK Hodonín, západ na silnici I/55 stávající křižovatka zanikne. Zbylé zpevněné plochy lze upravit pro parkování osobních vozidel nebo pro cyklistickou infrastrukturu.

- Odstranění dopravních závad v úseku mezi ulicemi Masná a Hornická čtvrť.
- Návrh celkové přestavby uličního prostoru v úseku ul. Velkomoravská (III/05531) - Bří Čapků včetně zastávkových zálivů, chodníků, cyklostezek a cyklopruhů.

Odstranění závad je řešitelné komplexní přestavbou uličního profilu ulice Velkomoravské v úseku III/05531 - Bří Čapků v souladu s TP 145 s cílem zvýšení bezpečnosti provozu (zejména odstraněním kolizních míst pro náraz "zezadu"), zvýšení plynulosti provozu a tím i snížení emisí hluku a exhalací.

Grafický návrh řešení je zobrazen v Příloze 5 této dokumentace.

Pro odstranění dopravních závad a nedostatků je doporučeno:

- mírné rozšíření uličního profilu na 3 pruhy se zřízením samostatných pruhů pro levá odbočení (dva pruhy jsou po celé délce průběžné, prostřední je vždy určen pro levá odbočení); šířka jízdních pruhů max. 3,25 m, šířka řadicích pruhů 3,0 - 3,25 m, délka řadicích pruhů dle druhu obsluhy 15 - 30 m,
 - v mezikřižovatkových úsecích zřízení dělicích ostrůvků zejména pro ochranu levého odbočení,
 - zřízení zastávkových zálivů ve vystřídané poloze s přechodem mezi nimi,
 - zákaz odbočení vlevo ve směru Lužice do provozovny za křižovatkou u. Velkomoravská x Bří Čapků,
 - přestavba vjezdu do ulice Hornická čtvrť a vjezdu do areálu AutoKelly na neřízenou průsečnou křižovatkou s řadicími pruhy a vyznačenou předností v jízdě,
 - zřízení chodníku v úseku Bří Čapků - zastávka autobusu Kapřiska - Hornická čtvrť,
 - zřízení samostatné cyklostezky šířky 3,0 m v úseku Bří Čapků - okraj zástavy na straně bez vjezdů do provozoven a její převedení přes přejezd nedaleko značek začátek a konec obce (IS12a a IS12b) s navázáním na stávající cyklostezku Hodonín – Lužice; přejezd musí být chráněn dělicím ostrůvkem tak, který současně vytvoří vjezdovou bránu.
- Řešení křižovatky ulic Velkomoravská x Bří Čapků.
návrh řešení - viz Okrsek 3 Bratří Čapků
 - Doplnění a koordinace vodorovného dopravního značení u dvou světelných signalizačních zařízení (SSZ) u zastávky autobusu U podjezdu, které by zdůraznily význam SSZ.

Pro řešení dopravních závad je doporučeno:

- varianta 1: vyznačení příčné čáry souvislé (V5) před přechodem pro chodce a zvážení zrušení celého SSZ před výjezdem z firmy Ploma (během několika dnů průzkumů v Hodoníně nebyl zaznamenán ani jednou signál "stůj"),
 - varianta 2: podstranění návěstidla ve směru Lužice a přenesení jeho funkce na návěstidlo před přechodem pro chodce,
 - varianta 3: zachování stávajících pozic návěstidel, ale změna režimu provozu SSZ u firmy Ploma na trvale vypnuto s možným spínáním SSZ se signály "pozor" a "stůj" z vrátnice; toto řešení by si vynutilo výměnu krycích skel návěstidel na transparentní (eliminace fantomového světla) a osazení informativního svíslého dopravního značení "Změna místní úpravy" (IP22).
- Celkové řešení křižovatky ul. Bratislavská x Anenská včetně příliš úpravy přechodů pro chodce a jasného vodorovného a svíslého dopravního značení.
- Řešení uličního prostoru v úseku ul. Anenská – konec zástavby s důrazem na vytvoření podmínek zejména pro cyklisty.

Řešením obou dopravních závad je komplexní přeřešení uličního profilu v úseku Anenská - konec souvislé zástavby.

Grafický návrh řešení je zobrazen v Příloze 6 této dokumentace.

Pro odstranění dopravních závad a nedostatků je doporučeno:

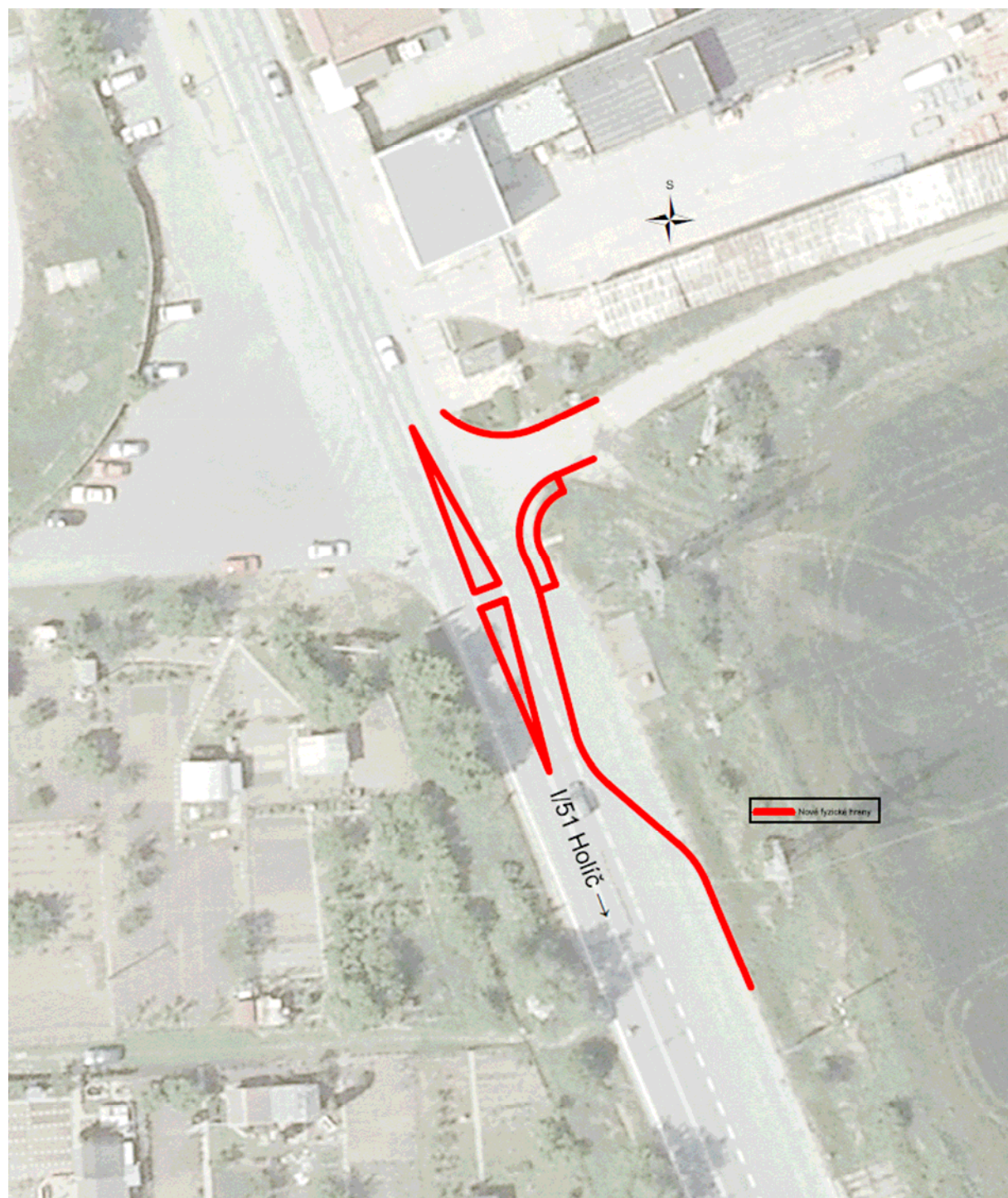
- zřízení dělicího ostrůvku v křižovatce ul. Bratislavská x Anenská a zřízení přejezdu pro cyklisty; novým fyzickým ostrůvkem se dosáhne normové délky přechodu dle ČSN 73 6110,
- přehledné uspořádání jízdních pruhů v jižní části křižovatky ul. Bratislavská x Anenská,
- nová komunikace pro cyklisty spojující ulici Pančava s ulicí Bratislavskou,
- snížená chodníková hrana pro nepřímé levé odbočení pro cyklisty směrem do ulice Pančava,
- zřízení jízdních pruhů pro cyklisty šířky 1,0 m + bezpečnostní odstup 0,5 m od okraje vozovky, v případě stísněných poměrů (v okolí ulice U Elektrárny a Koupelní) pouze cyklopiktokoridorů; v případě možnosti posunu obrub je doporučeno zřízení plnohodnotných jízdních pruhů pro cyklisty; v případě potřeby je možné jízdní pruhy pro cyklisty oddělit dopravními knoflíky nebo nízkými zaoblenými obrubníky (obr. 16 a 17),
- od ulice Koupelní po konec souvislé zástavby posun východní obruby pro rozšíření uličního profilu (posun západní obruby by mohl být finančně nákladnější vzhledem k umístění veřejného osvětlení),
- zřízení odbočky pro cyklisty (sníženého obrubníku) do ulice Zámecké, dělicího ostrůvku a přejezdu pro cyklisty v prodloužení ulice Zámecké,

- nový přejezd pro cyklisty nedaleko ulice U Elektrárny s napojením na novou cyklostezku šířky 3,0 m od ulice Rybářská podél staré Moravy.
- Návrh „vjezdové brány“ pro usměrnění vjezdu do zastavěné části města na silnici I/51 u hranice se Slovenskem.

Pro psychologické usměrnění dopravy na vjezdu do města v prostoru dlouhého přímého úseku směrem od řeky Moravy je doporučeno:

- zřízení vjezdové brány pomocí dělicího ostrůvku s vychýlením vjezdového jízdního pruhu dle TP 145; přes ostrůvek lze vést místo pro přecházení (podmíněno snížením obrubníku uprostřed).

Grafický návrh řešení znázorňuje obr. 26.



Obr. 26 – Návrh vjezdové brány na silnici I/51 ze směru od hranice se Slovenskem

Okrsek 5. Centrum

Poř. č. 27 - 30	Dopravní závady a zjištěné nedostatky:
	<ul style="list-style-type: none"> • Nevhodné celkové řešení křižovatky I/55 x I/51 • Nevhodné celkové řešení křižovatky ulic Velkomoravská (I/51) x Velkomoravská (III/05531) • Vyšší nehodovost na křižovatce Národní třída x Štefánikova x Velkomoravská způsobená především relativně vysokými intenzitami dopravy • Maximalizace kapacity parkoviště na Masarykově náměstí na úkor bezpečnosti přilehlého přechodu pro chodce (zhoršené rozhledové poměry) • Nepřehledná křižovatka Národní třída x Anenská x Zámecká x Jánošíkova • Chybějící podpora plošného zklidnění pomocí vodorovného dopravního značení a fyzických prvků

Návrh řešení

- Prověření podmínek nehodovosti na křižovatce Národní třída x Štefánikova x Velkomoravská způsobená především relativně vysokými intenzitami dopravy.

Velká část nehod se stala v letech 2007 - 2008, dnes se již dle aktualizované JDVM nejedná o lokalitu s tak vysokou nehodovostí, nicméně je doporučeno prověřit opakovaným křižovatkovým průzkumem intenzity dopravy po zklidnění ulice Národní třída a zvážit instalaci signálu pro opuštění křižovatky směrem do ulice Štefánikova (S06). Průzkum z 20.11.2012 totiž ukazuje na silnější levé odbočení ve směru Národní třída (Brno) - Štefánikova.

- Úprava parkoviště na Masarykově náměstí s ohledem na bezpečnost chodců.

Pro odstranění dopravní závady je doporučeno:

- zrušení dvou parkovacích míst (vždy jedno před přechodem pro chodce) a jeho fyzické zabezpečení (zvýšená plocha s travním porostem / parkovací zábrana).

- Přestavba křižovatky Národní třída x Anenská x Zámecká x Jánošíkova

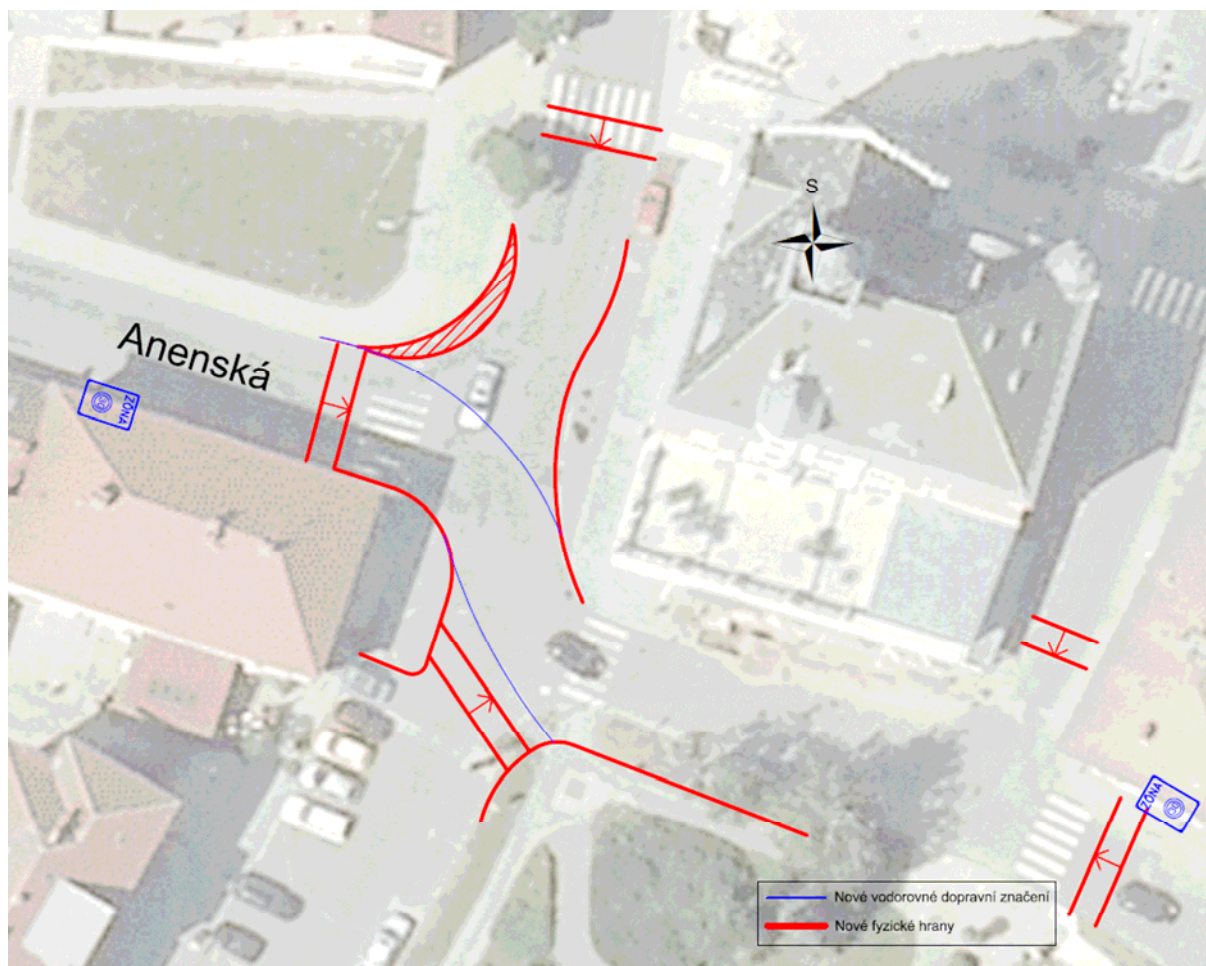
Křižovatka je pro neznalého místní situace velice nečitelná, neboť se de facto jedná o tři stykové křižovatky umístěné velice blízko sebe, navíc částečně jednosměrné.

Pro odstranění dopravních závad a nedostatků je doporučeno:

- zvýšení celé plochy křižovatky (křižovatek) o cca 0,05 - 0,10 m a zvýraznění průběhu hlavní komunikace odlišným povrchem (vedlejší komunikace žulovou dlažbou); zvýšení plochy křižovatky upozorní vozidla na změnu dopravního režimu (zóna 30), sníží rychlost projíždějících vozidel a omezí zbytné dopravu v relaci Anenská - okresek Rybáře; odlišným druhem povrchu se křižovatka stane vizuálně čitelnější,
- zobousměrnění místní komunikace za radnicí dle návrhu urbanistické studie z 2/2011,
- zřízení vysazené chodníkové hrany na rohu ulic Zámecká x Anenská,

- zřízení zpevněné srpovité krajnice na rohu ulic Národní třída x Anenská (pomocí zapuštěného obrubníku, nebo žulovou dlažbou s jinou povrchovou úpravou); zpevněná srpovitá krajnice opticky křižovatku zúží a přitom zachová vhodný poloměr obruby pro provoz autobusů,
- zvýraznění dopravního zrcadla umístěného na radnici žlutozeleným retroreflexním rámem.

Grafický návrh řešení je zobrazen na obr. 27.



Obr. 27 – Návrh přestavby křižovatky ul. Národní třída x Anenská x Zámecká x Jánošíkova

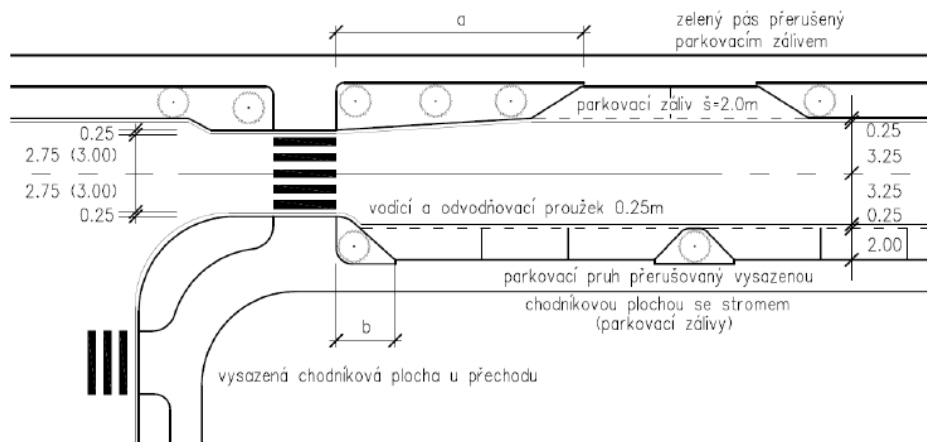
- Podpora plošného zklidnění pomocí vodorovného dopravního značení a fyzických prvků.

V místě osazení dopravní značky "zóna 30" je nezbytné vždy také připojit fyzické prvky dle TP 218 či v krajním případě vodorovné dopravní značení. Zónu 30 je vhodné podpořit fyzickými prvky i uvnitř vlastní zóny.

Pro podporu plošného zklidnění je doporučeno:

- zřízení vysazené chodníkové plochy na rohu ulic Velkomoravské a Národní třída směrem k Masarykovu náměstí (viz příklad - obr. 28); uvedeným opatřením se mimo jiné zkrátí přechod pro chodce, což umožní zkrátit vyklizovací mezičasy v signálním plánu SSZ.

Vjezd do zóny 30 ze směru Anenská je "veden" zvýšenou křižovatkovou plochou, která zároveň řeší dopravně závadnou křižovátku Národní třída x Anenská x Zámecká x Jánošíkova.



Obr. 28 - Vysazené chodníkové plochy v křižovatce (zdroj: TP 145)

Okrsek 6. Bažantnice

Poř. č. 31 - 35	Dopravní závady a zjištěné nedostatky:
	<ul style="list-style-type: none"> • Obytné zóny zřízené pouze svislým dopravním značením (bez podpory fyzickými prvky) • Doprava není plošně zklidněna - usměrněna (kromě ulic s jednosměrným provozem), chybějí novodobé prvky pro zklidnění dopravy • Možnost zvýšení počtu obytných zón s ohledem na funkční využití uličního prostoru • Nepřehledná křižovatka Lipová alej x U Cihelny x Kříčkova • Deficit odstavných stání

Návrh řešení

- Vymezení a zřízení obytných zón svislým dopravním značením společně s nezbytnými stavebními úpravami

Jedná se především o obytné zóny mezi ulicemi Kříčkovou a Erbenovou.

Pro posílení funkce a vizuálního obrazu obytné zóny je doporučeno:

- doplnění dopravní značky IP26a společně se stavebními úpravami a použitím fyzických prvků pro zklidnění dopravy,
- doporučení dlážděných příčných prahů na vjezdech (montované prahy nejsou obecně vhodným řešením, ačkoliv nejlevnější).

- Řešení plošného zklidnění s použitím novodobých prvků pro zklidnění dopravy

- Zvýšení počtu obytných zón s ohledem na funkční využití uličního prostoru

Oba návrhy jsou řešitelné novou koncepcí uspořádání komunikační sítě v okrsku Bažantnice, kde území ohraničené ulicemi Bří Čapků (mimo), Lipová Alej, U Červených domků a Velkomoravská je vymezeno jako zóna 30, uvnitř které se nachází obytné zóny v podobě ulic bez zvýšených chodníkových ploch apod.

V ulici U Červených domků je doporučeno:

- zřízení průběžného chodníku tak, aby odpovídal svými parametry podmínkám zóny 30 dle TP 218.

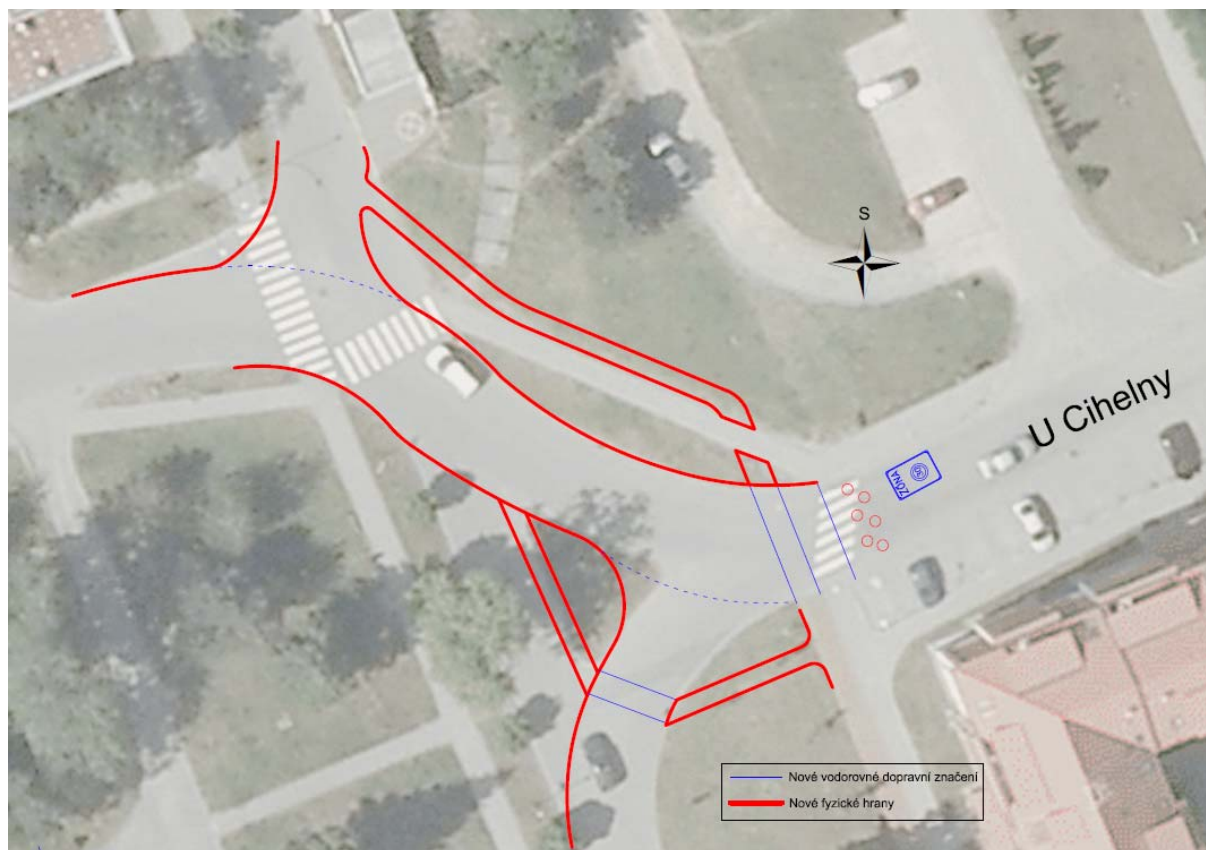
➤ Řešení křižovatky ul. Lipová alej x U Cihelny x Kříčkova

Odstranění závady je podmíněno přestavbou křižovatky na dvě odsazené stykové křižovatky. Redukcí ploch současně umožní snížení nároků na údržbu.

Pro odstanění dopravních závad je doporučeno:

- vytvoření dvou odsazených stykových křižovatek s poloměry obrub odpovídajícími vyznačené přednosti,
- převedení cyklistické dopravy ve směru centrum i Červené domky,
- vytvoření vstupní brány do zóny 30 zvýšenou křižovatkovou plochou (doporučeno), nebo minimálně montovanými dopravními polštáři.

Grafický návrh řešení je zobrazen na následujícím obr. 29.



Obr. 29 – Návrh řešení křižovatky ul. Lipová alej x U Cihelny x Kříčkova

➤ Rozšíření ploch pro odstavná stání a parkování

Návrh potenciálně vhodných lokalit pro zřízení odstavných stání:

- ul. P. Jilemnického x Erbenova,
- ul. Lesní x Erbenova,

- Kříčkova x I. Olbrachta,
- Parkovací dům Lesní u č.p. 23,

pro umístění parkovacího domu:

- ul. Lesní u č.p. 23.

Koncepční návrh dopravy v klidu je zobrazen v Příloze 3 této dokumentace.

Okrsek 7. Žižkova

Poř. č. 36	<i>Dopravní závady a zjištěné nedostatky:</i>
<ul style="list-style-type: none">• <i>Absence moderních prvků pro zklidnění dopravy včetně důslednější kategorizace uliční sítě v okrsku</i>	

Návrh řešení

Pro odstranění nedostatků a zklidnění dopravy je doporučeno:

- plošné zklidnění dopravy vymezením zóny 30 ohraničené ulicemi Žižkova (mimo zónu 30), Úprkova (mimo zónu 30) a Sacharovova (včetně)
- uvnitř vymezené zóny 30 v ulicích Alešova a Závodní vymežit značkami IP26a a IP26b a fyzickými prvky obytnou zónu.

Při zřizování zóny 30 i obytné zóny je nezbytné postupovat dle TP 218, respektive TP 103.

Okres 8. Širší centrum

Poř. č. 37 - 47	Dopravní závady a zjištěné nedostatky:
<ul style="list-style-type: none"> • Absence moderních prvků pro zklidnění dopravy včetně důslednější kategorizace uliční sítě v okrsku • Nevhodný úhel křížení na křižovatce ul. Wilsonova x Úprkova x Národní třída x Dvořákova • Nehodové místo v podjezdu pod železniční tratí a v okolí nedaleko ulice Nádražní řádek a Brandlova, celá křižovatka těchto ulic je nevhodně řešená a s dlouhými přechody pro chodce • Nehodové místo v podjezdu pod železniční tratí a v okolí nedaleko ulice Nádražní řádek a Brandlova, celá křižovatka těchto ulic je nevhodně řešená a s dlouhými přechody pro chodce • Nevhodně řešená křižovatka Dvořákova x Obchodní x Dukelských hrdinů a přilehlé úseky (jedná se o nehodové místo) • Nevhodně řešené přechody pro chodce v ulici Dvořákova (Obchodní, Sv. Čecha, Wilsonova) (délka neodpovídá normě ČSN 73 6110) • Přechody pro chodce v areálu autobusového nádraží neumožňují pohyb imobilních osob - nejsou uzpůsobeny pro pohyb osob se sníženou schopností orientace a pohybu • Doprava v Národní třídě není zklidněna ani pomocí fyzických prvků, ani pomocí dopravního značení, dochází tak ke zbytečným průjezdům. Vnitřní oblast města by měla být vstřícná především pro nemotorové účastníky provozu • Vyšší nehodovost na neřízené průsečné křižovatce s upravenou předností v jízdě Marxova x Brandlova. • Vyšší nehodovost na výjezdu z parkoviště u Sokola v ulici Velkomoravské - zřejmě vlivem vyšších intenzit dopravy a zhoršených rozhledových poměrů • Chybějící stání typu K+G (kiss and go) • Tangenciální průjezd přes okružní křižovatku Měšťanská x Štefánikova x Herbenova x Kolárova ve směru Měšťanská - Štefánikova (Malá okružní křižovatka s průměrem cca 30 m s jedním pruhem na okruhu, pojiždělným prstencem, srpovitou krajnicí a celkem 5-ti rameny) 	

Návrh řešení

- Řešení vhodného křížení na křižovatce ul. Wilsonova x Úprkova x Národní třída x Dvořákova.

Křižovatka je důležitým dopravním uzlem na hranici centra města, zároveň jsou zde velice vysoké intenzity chodců ve směru od žst. Hodonín. Z tohoto důvodu zde byl prováděn dopravní průzkum (20. 11. 2012), jehož výsledky byly testovány pomocí TP 188 s předpokladem, že dochází ke vzdouvání kolony nade všechny meze v pruhu pro levé odbočení ze směru Národní třída. Protože zde dochází k zásadnímu nesouladu výsledků průzkumu a výpočtu (při ověřovacím výpočtu veškeré ostatní výjezdy kapacitně "prošly"), je projektant nucen považovat výsledky průzkumu v této větvi za nerelevantní a nelze tudíž provést korektní výpočet kapacity křižovatky dle TP 188.

Přesto principem navrhovaného řešení této dopravní závady je zmenšení plochy křižovatky a změna poloměrů obrub v určitých směrech.

Grafický návrh řešení je zobrazen v Příloze 7 této dokumentace.

Pro odstanění dopravních závad je doporučeno:

- zmenšení poloměrů obrub tak, aby bylo lépe vyznačeno vedení hlavní komunikace v oblouku,

- zřízení Směrových a dělicích ostrůvků (přesný rozsah určí až detailní prověření vlečnými křivkami, v případě malé plochy je doporučeno alespoň kanalizaci vyznačit dopravními knoflíky),
- zřízení ochranného ostrůvku na rameni Dvořákova a tím zajištění normové délky přechodu pro chodce dle ČSN 73 6110,
- zkrácení pruhu pro levé odbočení na rameni Národní třída,
- vymezení jednoho jízdního pruhu a jednoho vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty na rameni I. Dvořákova směr OC Cukrovar.

Z prostorových důvodů nedoporučujeme zřízení miniokružní křižovatky, neboť ta by vzhledem k úhlům křížení jednotlivých ramen vnesla do prostoru ještě větší nejednoznačnost. Vhodnost neřízené křižovatky je v navazujících dokumentacích nutné ještě prověřit kapacitním posouzením na základě aktuálního prověřovacího křižovatkového průzkumu. Veškeré okolnosti však nasvědčují tomu, že neřízená křižovatka kapacitně vyhoví.

- Řešení nehodového místa v podjezdu pod železniční tratí a v okolí nedaleko ulice Nádražní řádek a Brandlova včetně křižovatky

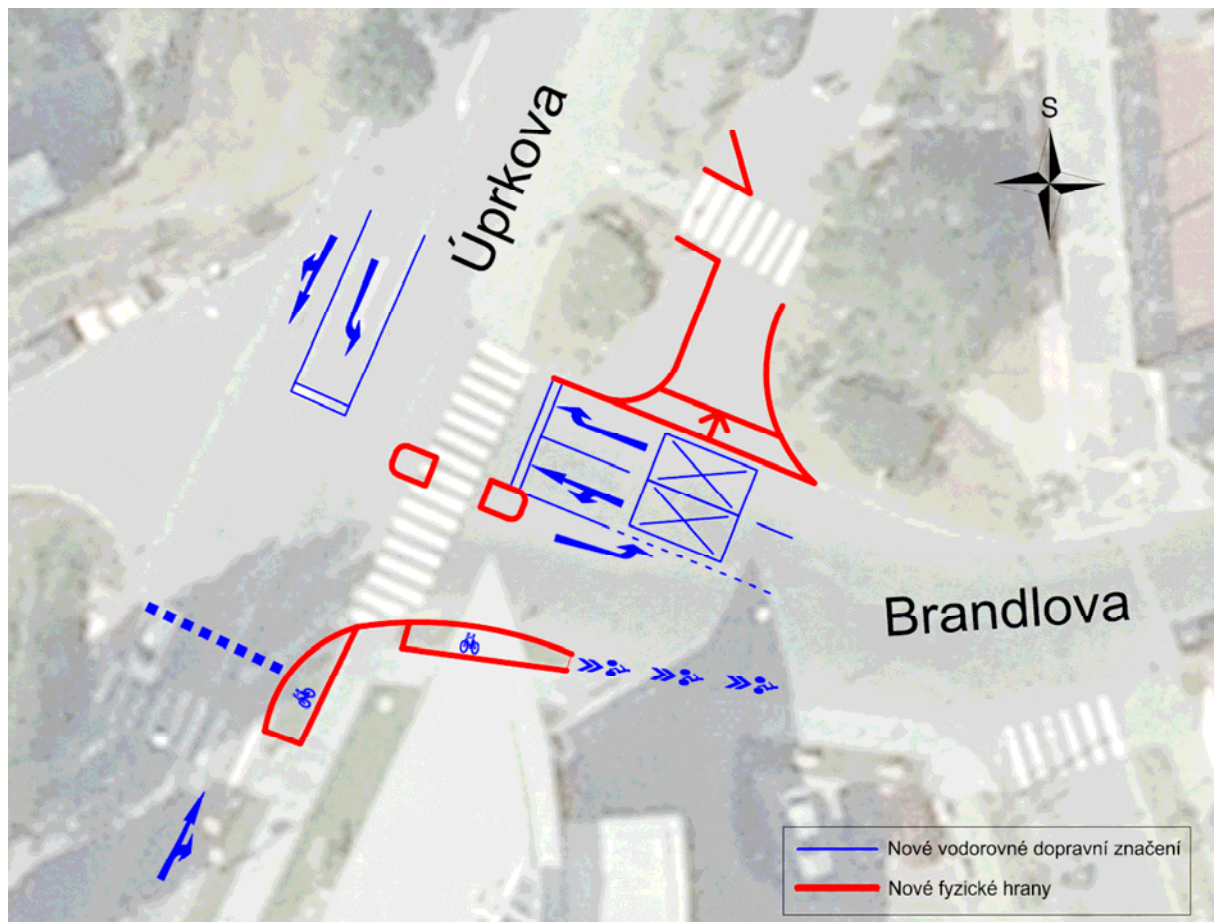
Pro odstranění dopravních závad je doporučeno:

- obnovení vodorovného dopravního značení včetně vyznačení dopravní značky "žluté zkřížené čáry" (V12b) pro zajištění urychleného opuštění křižovatkového prostoru pro vozidla směřující do ulice Nádražní řádek; vyznačení směrovou šipkou (V9a) bez řadicího pruhu směrem do ulice Nádražní řádek,
- zřízení dělicího ostrůvku v ulici Brandlova,
- zřízení zvýšeného pásu s převedením přechodu pro chodce v ulici Nádražní řádek; součástí mimo jiné bude vysazená chodníková hrana a změna poloměru obruby,
- zřízení přejezdu pro cyklisty a snížení chodníkových ploch.

Pro snížení nehodovosti v obloucích vedoucích do podjezdu pod II. TŽK je doporučeno:

- zřízení "bílé klikaté čáry" (V12e) z každé strany před podjezd,
- osazení dopravních knoflíků do středu i na okraje vozovky,
- aplikace dopravního značení "žluté a černé pruhy" (Z9) na celou plochu opěrné zdi chodníku v podjezdu,
- instalace odrazek na okraje opěrné zdi chodníku (tzv. dopravních ok),
- snížení rychlosti na 30 km/h za mokra v prostoru portálů podjezdů a v okolí křižovatky Úprkova x Brandlova x Wilsonova.

Návrh řešení je zobrazen na následujícím obr. 30.



Obr. 30 – Návrh na řešení prostoru křižovatky Úprkova x Brandlova x Wilsonova

- Řešení křižovatky ul. Dvořákova x Obchodní x Dukelských hrdinů a přilehlých úseků nehodových míst.
- Řešení přechodů pro chodce v ulici Dvořákova (Obchodní, Sv. Čecha, Wilsonova) v souladu s ČSN 73 6110.

Řešením je komplexní úprava, kdy je celý uliční prostor v úseku Národní třída - okružní křižovatka více přizpůsoben místním podmínkám a intenzitám.

Grafický návrh řešení je jako součást celkové přestavby ul. Dvořákovy zobrazen v Příloze 7 této dokumentace.

Pro celkovou úpravu je doporučeno:

- zachování dvou průběžných jízdních pruhů po celé délce úseku, ostatní prostor využít pro odbočovací pruhy a pruhy pro cyklisty při zachování stávajícího rozsahu zpevněných ploch,
- zákaz odbočení vlevo z ulice Obchodní; vozidla mohou využít pravé odbočení a blízkou okružní křižovatku,
- zřízení dělicích ostrůvků pro dodržení normové délky přechodů pro chodce (ul. Dukelských hrdinů, Sv. Čecha),

- zřízení směrovacích ostrůvků na křižovatce s ulicí Obchodní a na křižovatce s ulicí Redlichovou,
 - zřízení samostatných pruhů pro levé odbočení,
 - zřízení jízdních pruhů pro cyklisty v úseku Dukelských hrdinů - Vrchlického a částečně až Národní třída,
 - zřízení přejezdů pro cyklisty,
 - zřízení snížených chodníkových hran a umožnění nepřímého levého odbočení přes hlavní dopravní prostor i přejezd pro cyklisty,
 - zřízení samostatného jízdního pruhu pro část křižovatkových pohybů na křižovatce ul. Dvořákova x Obchodní x Dukelských hrdinů,
 - rozšíření chodníkové zvýšené plochy kolem obchodního centra Lidl – možnost separace cyklostezky, její přemístění směrem k hraně silnice a rozšíření chodníku na bezpečnostně akceptovatelnou šířku minimálně dvojnásobku pěšího modulu (tzn. 1,5 m).
- Úprava přechodů pro chodce v areálu autobusového nádraží pro pohyb imobilních osob.
- Doporučené řešení:
- snížení obrubníků a vodicích linií pro nevidomé a slabozraké; snížené obrubníky slouží nejenom imobilním osobám, ale i osobám doprovázející dítě v kočárku apod.
- Zklidnění dopravy na Národní třídě s omezením zbytné průjezdné dopravy a podporou pro nemotorovou dopravu.

Národní třída je ulicí s nejvyšší hustotou pěších. Bohužel je rozdělena na dvě části dopravně silně zatíženou křižovatkou řízenou SSZ.

Pro částečné zklidnění Národní třídy je doporučeno:

- zřízení zóny 30 v severní části Národní třídy s cílem zvýšení bezpečnosti, snížení emisí exhalací a hluku a vytvoření přívětivého města pro chodce, neboť každý obyvatel Hodonína je chodcem,
- zřízení fyzických prvků pro podporu zklidnění dopravy, a to zejména:
 - o zvýšený pás s přechodem pro chodce u severního vjezdu do ulice u křižovatky s Dvořákovou a Úprkovou ulicí (zvýšený pás musí být odsazen od křižovatky),
 - o zvýšený pás s přechodem pro chodce u knihovny,
 - o zvýšené křižovatkové plochy na křižovatce s ulicí Dukelských hrdinů,
 - o parkovací místa typu K+G s maximální dobou parkování 5 minut,
 - o vyhrazený prostor pro cyklisty na křižovatce s Velkmoravskou a Štefánikovou,

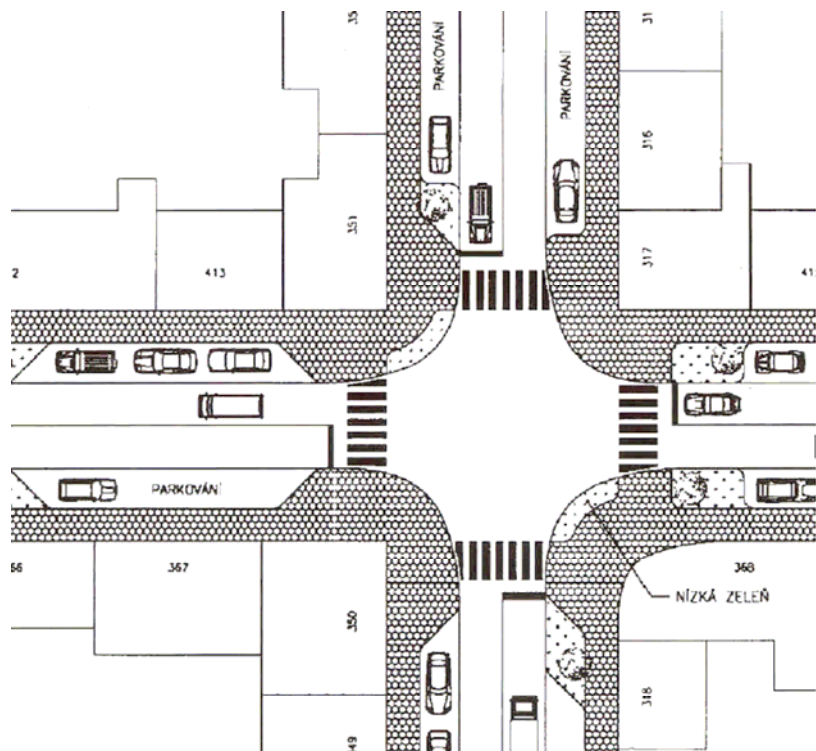
o zkrácení pruhů pro levá odbočení na délku 15-30 m na obou koncích Národní třídy.

- Řešení rozhledových poměrů a snížení nehodovosti na neřízené průsečné křižovatce ulic Dukelských hrdinů x Havlíčkova.
- Řešení rozhledových poměrů a snížení nehodovosti na neřízené průsečné křižovatce ulic Brandlova x Havlíčkova.

Doporučený návrh pro odstranění dopravních závad a nehodových míst:

- zřízení vysazených chodníkových ploch v křižovatce - fyzickou zábranou se zněmožní stání vozidel na dopravních stínech, zmenší se plocha křižovatky, umožní se lepší najetí vozidel pro lepší výhled a zkrátí délka přechodů pro chodce.

Příklad řešení uvádí obr. 31



Obr. 31 - Vysazené chodníkové plochy na křižovatce (zdroj: TP 145)

- umístění značky "stop, dej přednost v jízdě" (P6) blíže ke křižovatce (na vysazenou chodníkovou plochu) a umístění "příčné čáry souvislé" (V5) před hranici křižovatky,
- instalace dopravního zrcadla s výrazným rámem v případě nedodržení rozhledových trojúhelníků,
- zřízení zvýšené křižovatkové plochy v rámci zklidňování dopravy na křižovatce ul. Dukelských hrdinů x Havlíčkova.

- Řešení pro snížení nehodovosti na neřízené průsečné křižovatce ul. Marxova x Brandlova.

Křižovatka je velmi obtížně řešitelná, jelikož se nachází ve stísněné zástavbě, což klade nejen prostorová, ale také hluková omezení, navíc jsou stýkající se komunikace přibližně podobného významu. Z hlediska kapacity by vyhovovalo řešení miniokružní křižovatkou, vzhledem k stísněným poměrům by však toto řešení mohlo vést ke zvýšení počtu dopravních nehod. Toto řešení však lze vyzkoušet pomocí montovaného středového ostrova a následně situaci vyhodnotit (miniokružní křižovatka má středový ostrov pojiždětný pro rozměrná vozidla)

Pro odstranění dopravních závad je jako optimální doporučeno:

- posun přechodů pro chodce na ulici Brandlovu dále od hranice křižovatky tak, aby mezi přechodem pro chodce a hranicí křižovatky mohlo vyčkávat právě jedno osobní vozidlo (cca 6 m),
- vymezení hranice křižovatky pomocí žulové dlažby (vydláždění "vyčkávacího" prostoru na ulici Brandlova zejména z hlukových důvodů nedoporučujeme),
- zopakování dopravní značky "stůj, dej přednost v jízdě" (P 6) na komunikaci mezi odsunutý přechod pro chodce a příčnou čáru souvislou (V 5); vodorovné značení musí být provedeno barevně,
- zřízení "bílé klikaté čáry" (V12e) na ulici Brandlova vždy před křižovatkou,
- posun svislé dopravní značky "stůj, dej přednost v jízdě" (P 6) blíže k hranici křižovatky a doplnění žlutozeleného retroreflexního rámu,
- případné doplnění dopravního zrcadla s výrazným rámem na severozápadní roh křižovatky (největší počet nehod je zaznamenán na severovýchodním nároží křižovatky).

- Řešení pro snížení nehodovosti na výjezdu z parkoviště u Sokola v ulici Velkomoravské.

Navrhované řešení:

- vyznačení "bílé klikaté čáry" (V12e) na ulici Velkomoravské před křížení s vjezdem na parkoviště
- uvolnění rozhledového trojúhelníku přemístěním nově vysazeného stromu; v současné době sice rozhledové poměry nezhoršuje, ale do budoucna je riziko narušení rozhledových poměrů tak, jak tomu bylo u stromu na opačné straně vjezdu na parkoviště (strom byl odstraněn v roce 2012).

- Řešení dopravy v klidu stáním typu K+G (kiss and go).

Řešením je vymezení stání typu K+G v ulici Národní třída u míst se zvýšenou poptávkou typu (bankomaty, apod.) s maximální dobou stání 5 min.

- Úprava s vyloučením průjezdu přes malou okružní křižovatku Měšťanská x Štefánikova x Herbenova x Kolárova ve směru Měšťanská – Štefánikova.

Okružní křižovatka je v provozu pouze několik let, není proto k dispozici dostatek kolizí pro jasné vyhodnocení nehodovosti. Při dopravních průzkumech však byly zaznamenány tzv. "skoronehody", kterými lze dobře vysledovat kolizní místo ještě před nashromážděním reálných nehod.

Pro řešení dopravní závady je doporučeno:

- zřízení zpevněné srpovité krajnice ze žulové dlažby na styku ulic Herbenova - Měšťanská a Herbenova – Štefánikova.

Zřízení srpovitých krajnic si vyžádá zúžení dopravního stínu na rameni Štefánikova. Zřízením zpevněných srpovitých krajnic a změnou tvaru dopravního stínu dojde ke směrování vozidel do oblouku a zároveň nebudou ovlivněny vlečné křivky rozměrných vozidel (autobusů).

Okrsek 9. Brandlova

Poř. č. 48 - 50	Dopravní závady a zjištěné nedostatky:
	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Přechod pro chodce u lázní není dostatečně zabezpečen</i> • <i>Autobusové zastávky Lázně s navazujícím přechodem pro chodce nejsou vhodně uspořádány, přechod pro chodce končí uprostřed vozovky, zastávkové zálivy nejsou označené vodorovným dopravním značením, zpevněná plocha mimo jízdní pruh je velmi rozlehlá</i> • <i>Deficit odstavných ploch pro osobní automobily</i>

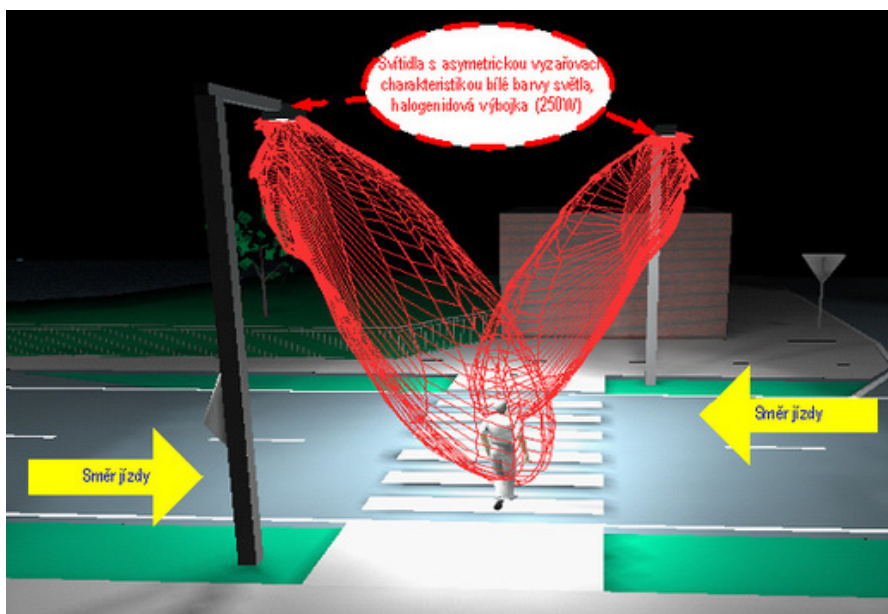
Návrh řešení

- Zabezpečení přechodu pro chodce u lázní.

Protože je dlouhodobě sledováno řešení přestavby této lokality s přeložkou silnice II/432 a novým mostním objektem přes železniční trať - TŽK, jsou navržena následující etapová řešení:

Krátkodobé řešení:

- rozšíření chodníkové (čekací) plochy před přechodem na straně ulice Brandlovy na šířku přechodu pro chodce,
- umístění vodorovného dopravního značení "bílá klikatá čára" (V12e) před přechodem pro chodce na silnici II/432 u lázní,
- zajištění adekvátního osvětlení přechodu (zřízení osvětlení před přechodem pro chodce z obou stran pomocí svítidel s asymetrickou vyzařovací charakteristikou); při současném stavu dochází k oslňování řidičů v jednom směru (viz příklad - obr. 32).



Obr. 32 - Osvětlení přechodu pomocí světel s asymetrickou vyzářovací charakteristikou
(Zdroj: www.bezpecneprechody.cz)

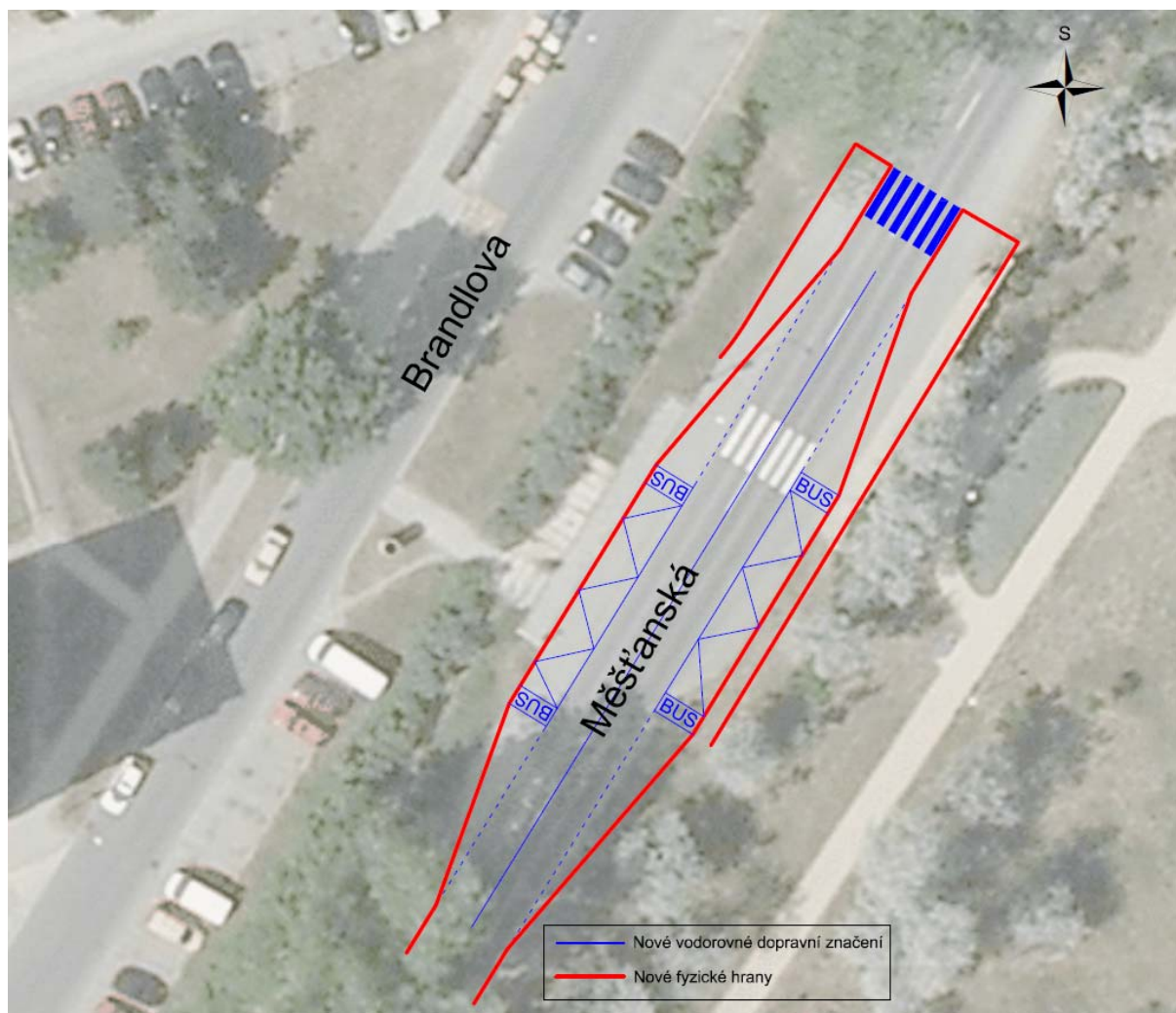
Dlouhodobé řešení:

- v rámci přeložky silnice II/432 a nového mostního objektu zřízení přechodu pro chodce s dělicím ostrůvkem,
 - zajištění adekvátního osvětlení se svítidly s asymetrickou vyzářovací charakteristikou (viz příklad - obr. 32).
- Autobusové zastávky Lázně s navazujícím přechodem pro chodce nejsou vhodně uspořádány, přechod pro chodce končí uprostřed vozovky, zastávkové zálivy nejsou označené vodorovným dopravním značením, zpevněná plocha mimo jízdní pruh je velmi rozlehlá.

Pro zvýšení bezpečnosti přecházejících je doporučeno:

- přemístění přechodu pro chodce směrem ven z města a naopak posunutí obou zastávkových zálivů směrem do centra Hodonína.

Návrh řešení naznačuje následující obr. 33.



Obr. 33 - Navržené přemístění autobusových zastávek Lázně

- Rozšíření nabídky odstavných ploch pro osobní automobily.

Deficit lze vyřešit realizací nových odstavných stání dle architektonické studie z roku 2010 (zmenšením zelených ploch mezi bytovými domy a přímo na ulici Brandlovu).

Možné je také doplnit několik kolmých stání do ulice Brandlovy před bytové domy č.p. 3369/81 - 3365/73.

Okrsek 10. Mrkotálky

Poř. č. 51 - 52	Dopravní závady a zjištěné nedostatky:
	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Není uplatněna důsledná kategorizace komunikací pomocí moderních zklidňovacích opatření</i> • <i>Chybí úpravy vybraných místních komunikací ve formě obytné ulice (funkční skupina D1)</i>

Návrh řešení

- Návrh kategorizace komunikací s uplatněním novodobých zklidňovacích opatření.
Řešením je vymezení zklidněných oblastí a důsledné uplatňování novodobých zklidňovacích opatření dle TP 103 a TP 218 při rekonstrukcích ulic v uvedeném okrsku takto:
 - plošné zklidnění dopravy formou zóna 30, vymezená ulicemi Purkyňova (mimo zónu 30) a Perunská (včetně),
 - uvnitř zóny 30 v části ulice Perunské zřízení obytné zóny.
- Vymezení a úprava vybraných místních komunikací jako obytné ulice (funkční skupina D1).

Vymezení obytné ulice doporučeno v těchto ulicích a místních komunikacích:

- ulice Perunská v úseku č.p. 36 - č.p. 52,
- ulice 12. dubna v úseku č.p. 88 - č.p. 92.

Okrsek 11. Jihovýchod

Poř. č. 53 - 57	Dopravní závady a zjištěné nedostatky:
<ul style="list-style-type: none"> • Šířka uličního profilu často neodpovídá obousměrnosti • Není uplatněna důsledná kategorizace komunikací pomocí moderních zklidňovacích opatření • Nedovolené parkování na travním porostu v ulici Okružní • Neadekvátní ukončení ulice Okružní a tím způsobené poškození travního porostu jízdou motorových vozidel • Deficit odstavných stání 	

Návrh řešení

- Úprava vybraných uličních profilů pro obousměrný provoz.
- Kategorizace komunikací pomocí novodobých zklidňovacích opatření.
Obě skupiny návrhů pro odstranění dopravních závad a nedostatků řeší navrhovaná kategorizace komunikací a plošné zklidnění uvnitř sídliště Jihovýchod takto:
 - plošné zklidnění vyhlášením zóny 30, která však musí být podpořena fyzickými prvky na vjezdech i uvnitř vlastní zóny dle TP 218,
 - uvnitř zóny 30 zřízení obytných zón pomocí svislých dopravních značek "obytná zóna" (IP6a a IP26b) a fyzických prvků dle TP 103 v části ulic Luční, Vřesová a výběžek Očovské u č.p. 18 (kusé ukončená),
 - rozšíření uličního profilu o v současné době kuse ukončený chodník avšak bez zvýšených hran v ulicích Luční a Vřesová.

➤ Vyloučení parkování na travním porostu v ulici Okružní.

Pro odstranění současných nedostatků parkování a střetů s ochranou zeleně je navrženo následující řešení, které využívá pro stávající i očekávané přepravní nároky šířkově předdimenzovanou ulici Okružní:

- zjednosměrnění ulice Okružní a Jižní v úseku mezi č.p. 3 a ulicí Šumnou
- zřízení šikmých stání v ulici Okružní na straně u "dělicího pásu; mezi stávající komunikací a vodotečí zůstává prostor pro vedení cyklostezky,
- zákaz stání v prostoru křižovatek na ulici Okružní a Jižní.

Grafický návrh znázorňuje Příloha 8 této dokumentace.

➤ Prodloužení ulice Okružní s novým napojením na ulici Legionářů

Nelogické ukončení ulice Okružní, bez návazností na okolní komunikční síť, řeší již zpracovaná projektová dokumentace pro územní rozhodnutí "Stavební úpravy komunikace Legionářů Hodonín" (Prost, s.r.o. Hodonín, 05/2009). V souadu s dokumentací je navržena:

- nová propojovací komunikace v prodloužení ulice Okružní s napojním na ul. Legionářů - dvoupruhová komunikace šířky 5,5 m,
- zvýšená křižovatková plocha v prostoru nové křižovatky ulic Legionářů a Okružní.

➤ Řešení deficitu odstavných stání navýšením nabídky pro dopravu v klidu.

Pro rozšíření nabídky jsou vytipovány lokality vhodné pro umístění parkovišť:

- ul. Jižní za č.p. 5
- ul. Luční u č.p. 7
- ul. Vřesová u č.p. 1
- ul. Očovská u č.p. 28
- ul. Okružní č.p. 3 - č.p. 29 - zřízení jednosměrné komunikace se šikmým stáním při západním okraji vozovky.

Pro umístění parkovacího domu:

- ul. Polní x Slavíkova.

Okrsek 12. Rybáře

Poř. č. 58 - 61	Dopravní závady a zjištěné nedostatky:
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Není uplatněna důsledná kategorizace komunikací pomocí moderních zklidňovacích opatření.</i> • <i>Vyznačená Zóna 30 neodpovídá TP 218 Navrhování zón 30, chybí podpůrné fyzické prvky</i> • <i>Chybějící úpravy místní komunikace funkční skupiny D1 – obytná zóna</i> • <i>Místy je vozovka ve velice špatném stavu</i> • <i>Chybějící obratiště v ulici U Zelničky (kuse ukončená s úzkým uličním profilem)</i> 	

Návrh řešení

- Uplatňování fyzických prvků v Zóně 30 v souladu s TP 218 Navrhování zón 30.

Řešení je v doplnění fyzických prvků dle TP 218 zejména na vjezdech do vymezené zóny 30.

- Vymezení obytných zón - funkční skupina D1 v souladu s TP 103.

Zavádění obytné zóny pomocí svislých dopravních značek "obytná zóna" (IP6a a IP26b) a fyzických prvků:

- v ul. Nábřeží, U zelničky a Rybářská v úseku od Nábřeží; místní komunikace je nutné před zřízením obytné zóny zrekonstruovat v souladu s TP 103.

- Rekonstrukce vozovek vybraných místních komunikací v okrsku Rybáře.

Jako vhodné se zde jeví způsob recyklace za studena (pokud to ložná vrstva a případné podkladní vrstvy dovolí). Do rekonstrukce povrchů je doporučeno zahrnout i úpravy zpevněných ploch kolem vodní plochy "Lavor" dle studie města z 30.3.2011.

- Doplnění obratiště v ulici U Zelničky.

Řešením je prodloužení ulice směrem k zahrádkářské kolonii a vybudování obratiště tak, jak to zobrazuje studie města z 30.3.2011. Zřízením obratiště umožní kvalitnější obsluhu území a zároveň možnost jednoduššího průjezdu vozidel integrovaného záchranného sboru a svozu odpadu.

Okrsek 13. Na Pískách

Poř. č. 62	Dopravní závady a zjištěné nedostatky:
<ul style="list-style-type: none"> • <i>U navrhované lokality zvolit vhodnou koncepci dopravní obslužnosti všemi dopravními módy včetně návrhu kategorizace místních komunikací.</i> 	

Návrh řešení

- Návrh vhodné koncepce dopravní obslužnosti navrhované lokality pro bydlení Na Pískách zohledňuje mimo jiné zpracovanou dokumentaci pro územní rozhodnutí

„Technická infrastruktura – lokalita Hodonín, Výhon“ (PP Projekt Hodonín, s.r.o., 9/2011).

Principy návrhu páteřní komunikační sítě:

- celý systém musí být navržený tak, aby zajišťoval bezpečný a regulovaný průjezd vnitroměstské dopravy včetně linek MHD a cyklistické dopravy (s vyloučením nákladních automobilů) za podmínky maximální ochrany obytného území dotčené oblasti; bydlení vždy generuje dopravu a nelze zajistit kvalitní bydlení bez kvalitní dopravní obslužnosti,
- propojení ulice Žižkova, Na Pískách a Měšťanská,
- maximální využívání prvků pro zklidnění dopravy ve městech dle TP 103, TP 132 a TP 218.

Dle citované dokumentace pro územní rozhodnutí pro toto území, pak obvodové komunikace pojmenované jako trasy B, E, F, G by měly být místní komunikace šířky zpevněné části 11,25 se skladebnými prvky pro místní komunikaci funkční třídy C - sběrná:

- 2x Jízdní pruh šířky 3,0 m z důvodu průjezdu autobusových linek, vozidel IZS a sběru odpadu (při užších pruzích je ztíženo objíždění)
- 1x Parkovací pruh šířky 2,0 m přerušovaný po 3-4 stání zelení
- 2x Jízdní pruh pro cyklisty šířky 1,0 m (+ bezpečnostní odstup 0,75 m a 0,5 m)
- Zároveň musí být zajištěno bezpečné napojení těchto komunikací na stávající komunikační síť města.
- Vnitřní komunikace pojmenované jako trasa A a C by měly být projektovány jako zklidněné komunikace funkční třídy C, avšak zóna 30 a měly by obsahovat návrhové prvky pro zklidnění dopravy, zejména zvýšené křižovatkové plochy, zúžení průjezdu (šikany), zvýšené pásy (příčné prahy) atd. V zóně 30 se počítá se společným provozem automobilů a cyklistů, proto by zpevněná plocha takové komunikace měla být šířky 8,5 m se skladebnými prvky:
- 2x jízdní pruh 3,0 m + 2 x 0,25 m odvodňovací proužek (pro umožnění bezpečného provozu cyklistů a možnost provozu autobusů MHD pro zajištění kvalitní dopravní obslužnosti)
- 1x Parkovací pruh šířky 2,0 m
- Ostatní vnitřní komunikace je možné s výhodou pro budoucí obyvatele projektovat jako funkční třídu D1 - obytnou zónu s převažující funkcí pobytovou nad funkcí dopravní.

Okrsek 14. OC Cukrovar

Poř. č. 63 - 65	Dopravní závady a zjištěné nedostatky:
<ul style="list-style-type: none"> • Přetížený výjezd/vjezd z ulice Obchodní vzhledem k počtu kolizních bodů, řešení křižovatky a celkovému počtu výjezdů/vjezdů do OC Cukrovar • Nevyřešená cyklistická doprava uvnitř okrsku • Zhoršený pěší přístup směrem od Kauflandu na autobusovou zastávku OC u Cukrovaru směr výjezd Redlichova • Zhoršený pěší přístup směrem od Kauflandu na autobusovou zastávku OC u Cukrovaru směr výjezd Redlichova 	

Návrh řešení

- Úprava výjezdu/vjezdu z ulice Obchodní do OC Cukrovar.

Navrhovaným řešením jsou v úpravy, které zajistí přerozdělení relací na jednotlivé křižovatky a tím většímu vyrovnání intenzit na jednotlivých křižovatkách:

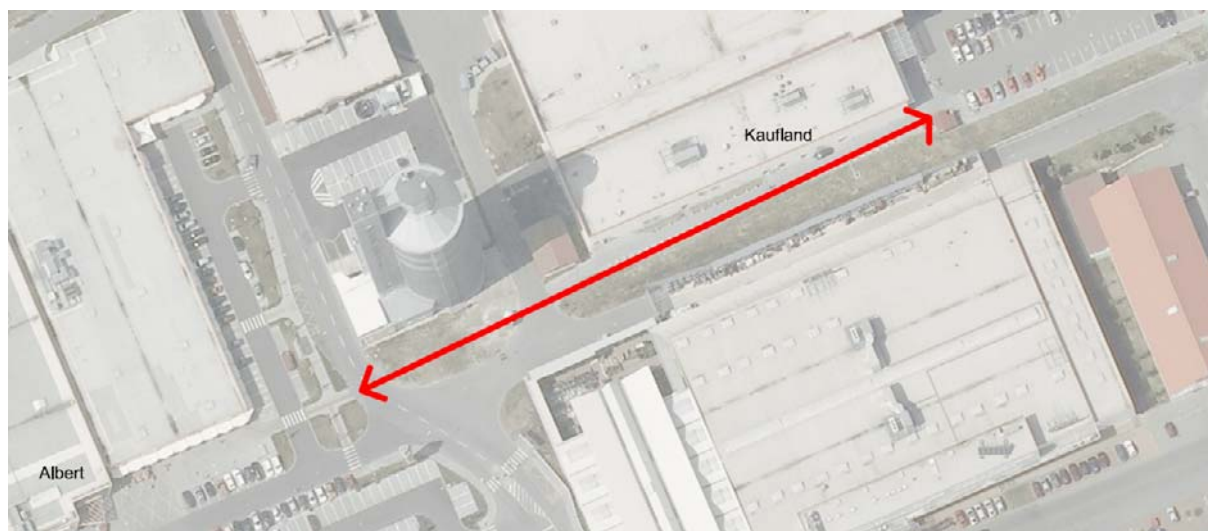
- zákaz levého odbočení z ulice Obchodní na křižovatce Dvořákova x Dukelských hrdinů x Obchodní a zkapacitnění křižovatky Dvořákova x Redlichova zřízením přípojovacího puhu (viz také okrsek Širší centrum),
- úprava vedení hlavní komunikace včetně poloměrů obrub u spojovací komunikace mezi parkovištěm Penny marketu a ulicí Redlichovou. Úpravou dojde k vedení zásobovací komunikace jako vedlejší směr,
- zřízení příčného prahu stavební úpravou (nikoliv montovaného) u vjezdu z ulice Krátká na parkoviště u objektu OBI.

- Řešení cyklistické dopravy uvnitř okrsku.

Navrhovaným řešením je:

- prodloužení cyklostezky od plánovaného rybníčku pod nadzemním vedením inženýrských sítí u železniční trati,
- zřízení přejezdu pro cyklisty v blízkosti přechodu pro chodce u autobusové zastávky,
- vymezení stezky pro pěší a cyklisty oddělenou (dopravní značení C10a a C10b) na chodníku podél budovy Kauflandu
- nové zpevněné plochy u sila Cukrovaru s navázáním na nový přechod pro chodce přejezd pro cyklisty v prostoru u sila cukrovaru.

Návrh řešení znázorňuje následující obr. 34.



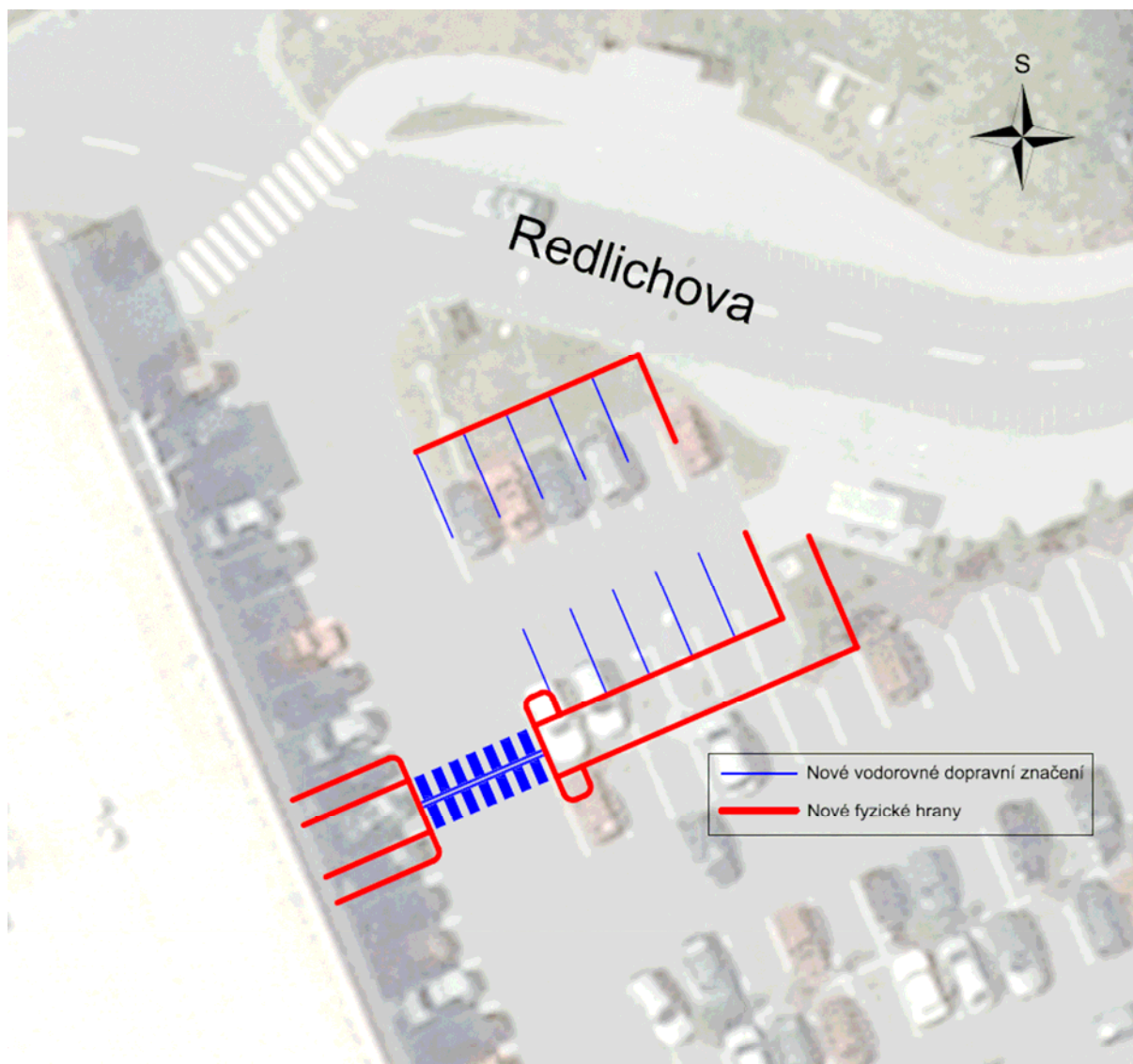
Obr. 34 - Doporučené vymezení stezky pro pěší a cyklisty v prostoru OC Cukrovar

- Zkvalitnění pěšího přístupu směrem od Kauflandu na autobusovou zastávku OC u Cukrovaru směr výjezd Redlichova.

Návrh řešení doporučuje:

- zrušení cca 4 parkovacích stání, zřízení přístupového chodníku a přechodu pro chodce od zastávky autobusu směrem ke Kauflandu,
- vysazené chodníkové plochy pro zamezení parkování v rozhledovém trojúhelníku chodců.

Návrh řešení řešení je uveden na následujícím obr. 35.



Obr. 35 - Návrh řešení pěšího přístupu na zastávku autobusu OC u cukrovaru

Okrsek 15. Nemocnice

Poř. č. 66 - 68	Dopravní závady a zjištěné nedostatky:
	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Nekomfortně a nebezpečně vyřešený uliční profil kolem vjezdu do areálu nemocnice - přechody pro chodce nenavazují na pěší trasy, chodci jsou navedeni přímo do vozovky vjezdu na parkoviště, pěší trasy nejsou přívětivé pro osoby se sníženou schopností orientace a pohybu</i> • <i>Není vyřešen příjezd cyklistů do okrsku</i> • <i>Nevhodný úhel křížení na stykové křižovatce ulic Purkyňova a Měšťanská</i>

Návrh řešení

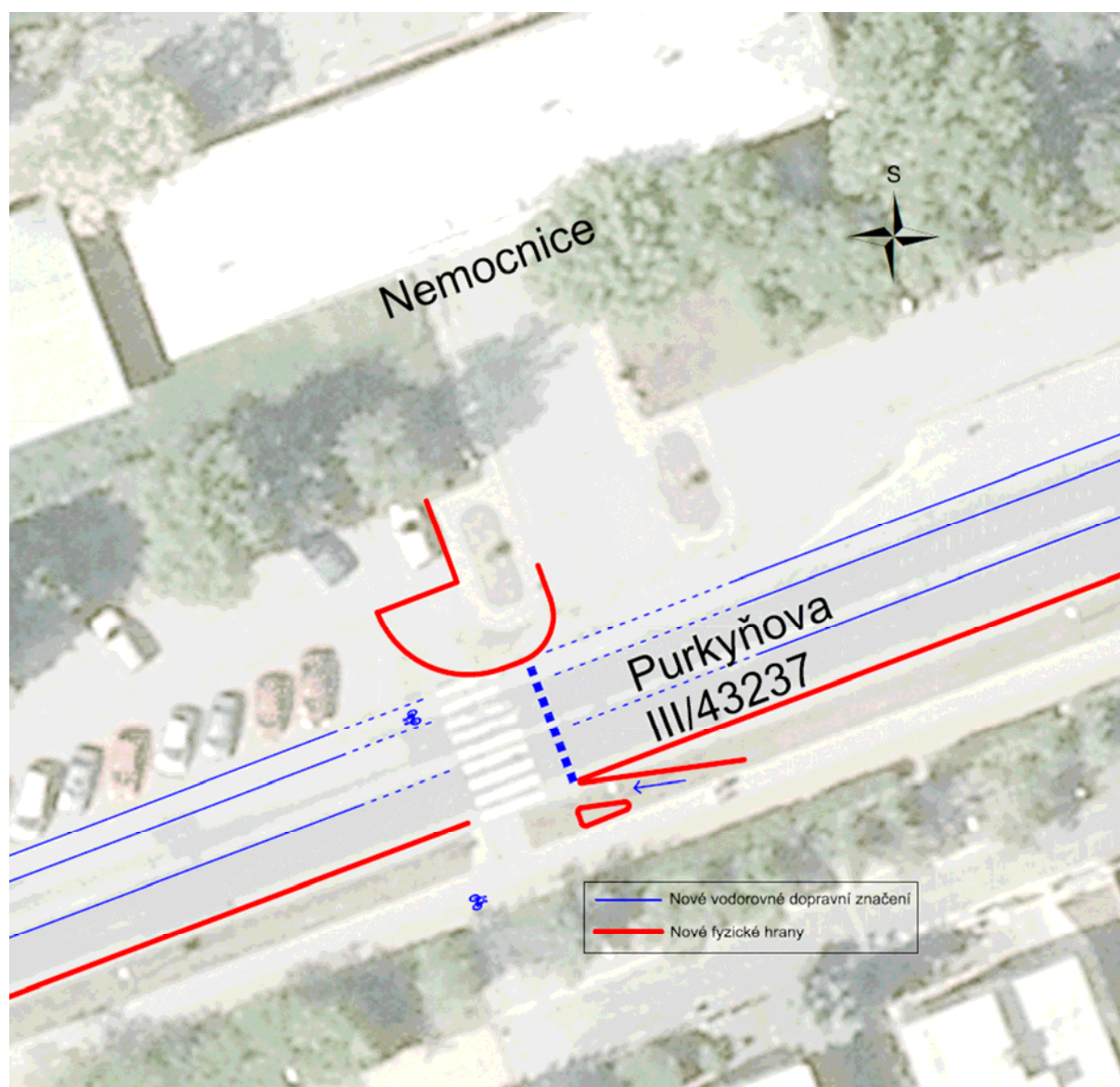
- **Komfortní a bezpečně řešení uličního profilu kolem vjezdu do areálu nemocnice – s navazujícími přechody pro chodce a úpravami pro osoby se sníženou schopností orientace a pohybu.**

➤ Řešení příjezdu cyklistů do okrsku.

Odstranění dopravních závad je doporučeno řešit řešeno těmito návrhy a opatřeními:

- zrušení cca 4 parkovacích stání a jejich nahrazení chodníkovou hranou, která naváže na přechod pro chodce; zároveň je zřízena šikmá rampa pro osoby se stíženou možností pohybu,
- zřízení vodící linie pro osoby se sníženou schopností orientace,
- oddělené vedení cyklistické dopravy v různých směrech s ohledem na to, že stávající cyklostezka je velmi úzká a vedená po chodníku,
- pro směr do centra je zřízen vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty (v prostoru křižovatky podbarvený cihlově červenou barvou dle TP 179) - využívá hlavní dopravní prostor,
- pro směr z centra je využita stávající cyklostezka. (ekvivalent lze nalézt v Praze na ulici Povltavské),
- pro přivedení cyklodopravy do areálu je zřízen "přejezd pro cyklisty přimknutý k přechodu pro chodce" (V8b).

Navrhované řešení je naznačeno na následujícím obr. 36.



Obr. 36 - Zvýšení bezpečnosti chodců a cyklistů u vjezdu do nemocnice

➤ Nevhodný úhel křížení na stykové křižovatce ulic Purkyňova a Měšťanská.

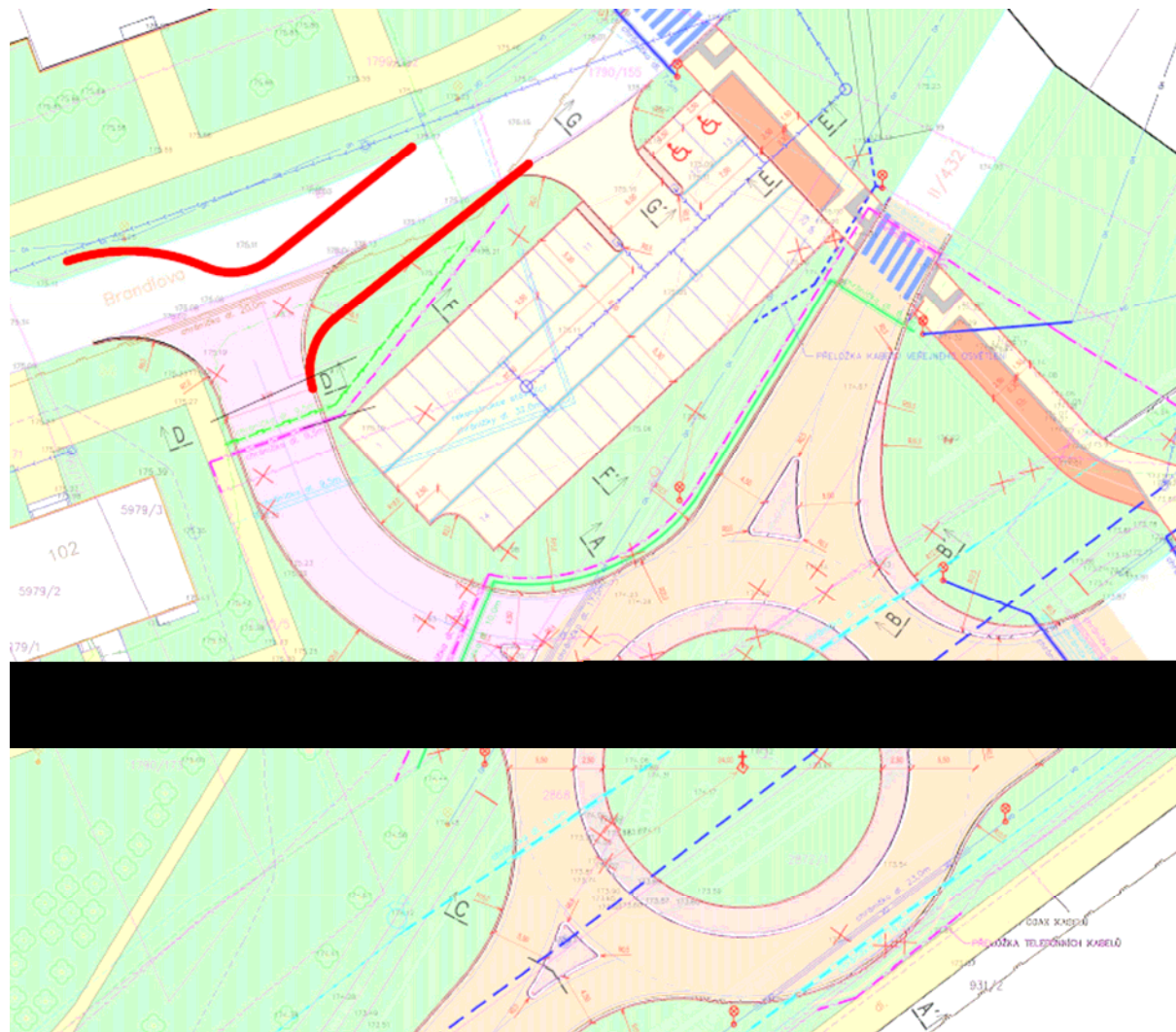
Silnice II/432 a III/43237 jsou z hlediska intenzit dopravy velice podobné, navíc je úhel jejich křížení velice nepříznivý pro návrh stykové křižovatky.

Jako nejvhodnější řešení se jeví zřízení okružní křižovatky s jedním pruhem na okruhu. Doporučené řešení vychází z návrhu DÚR z března 2010 doplněné o modifikaci ukončení severní části ulic Brandlova. Pro přestavnu na okružní křižovatku je doporučeno:

- zapojení ulice Brandlovy do okruhu jako významné komunikace městského významu,
- změna úhlu napojení ulice; tímto může dojít k dopravnímu zklidnění oblasti s bytovými domy díky vedení hlavní komunikace z centra přímo na okruh (viz obr. 37).

- poloměry obrub musí odpovídat průjezdu městské autobusové dopravy,
- doporučení vysázet více pater zeleně mezi chodník a větev ulice Brandlovy,
- nelze vyloučit potřebu posunu chodníku směrem k bytovému domu pro optické oddělení komunikace pro pěší apto motorovou dopravu.

Návrh úprav oproti zpracované DÚR zobrazuje následující obr. 37.



Obr. 37 - Vedení hlavní komunikace z centra směrem na okruh na křižovatce II/432 a III/43237

Okres 16. Hřbitov

Poř. č. 69	Dopravní závady a zjištěné nedostatky:
	<ul style="list-style-type: none"> • Na parkovišti před branou hřbitova chybí vodorovné dopravní značení a stavební úpravy. Stávající parkoviště lze hodnotit spíše jako plochu se zpevněným povrchem, nikoli parkoviště s prostorovým usměrněním a organizací dopravy.

Návrh řešení

- Úpravy dispozičního uspořádání parkoviště před branou hřbitova

Návrh sleduje odstranění dopravních závad s tímto doporučením

- zřízení vodorovného dopravního značení, které vymezení jednotlivá parkovací stání a vymezení tak i prostor pro bezpečný pohyb cyklistů,
- při vymezení prostoru pro cyklisty je nezbytné respektovat podmínky TP 179 tak, aby nebyli cyklisti ohrožováni couvajícím vozidly.

Okrsek 17. Červené domky

Poř. č. 70 - 72	Dopravní závady a zjištěné nedostatky:
	<ul style="list-style-type: none"> • Největší dopravní závadou je neupravené místo pro přecházení přes I/55, které je pro přecházející velice nebezpečné, neboť omezená rychlost na 70 km/h na I/55 není dodržována a směrové a výškové vedení I/55 odpovídá návrhové rychlosti 120 km/h (současná silnice je v polovičním profilu R25,5/120). • Víceúčelová hala, ZOO, atd. není adekvátně napojena na dopravní infrastrukturu. • Do okrsku a okrskem není vedena cyklostezka, zejména v ulici Lipová alej je její deficit veliký, dochází k nepříznivému „promíchávání“ pěšího a cyklistického provozu.

Návrh řešení

- Úprava místa pro přecházení přes I/55

Vzhledem k budoucímu rozšíření stávající silnice na směrově dělenou s omezeným přístupem (R55) a zároveň závažnosti závady je sledováno etapové řešení:

Krátkodobé řešení (viz obr. 38)

- Umístění vodorovného dopravního značení zobrazující svislou dopravní značku "nejvyšší povolená rychlost" (B20a) 70 km/h.
- Doplnění stávajícího svislého dopravního značení o žlutý retroreflexní rám, případně doplnění textu "místo pro přecházení" (záměna za svislou dopravní značku Změna místní úpravy (IP22) s textem a výstražným dopravním značením (řada "A").
- Vychýlení jízdních pruhů a umístění krátkého zvýšeného dělicího ostrůvku minimální šířky 2,0 m - 2,5 m dle schéma na obr. 38. Dělicí ostrůvek umožní rozdělení místa pro přecházení a vychýlení jízdních pruhů působí pozitivně na snížení rychlosti.
- Osazení svislé dopravní značky B28 zákaz zastavení na I/55 v prostoru vychýlených jízdních pruhů.
- Vymezení stezky pro pěší a cyklisty pomocí baliset a dopravních knoflíků a tím navedení chodců a cyklistů na místo pro přecházení.
- V případě možnosti napojení na inženýrské sítě je doporučeno zřízení osvětlení a instalace radaru s ukazatelem rychlosti prioritně ve směru Veselí nad Moravou (horší rozhledové poměry). Přestože radar s ukazatelem rychlosti nemusí zaznamenávat RZ vozidel překračující maximální povolenou rychlost je prokazatelné snížení střední hodnoty rychlosti projíždějících vozidel – účinnost radaru – viz obr. 39.

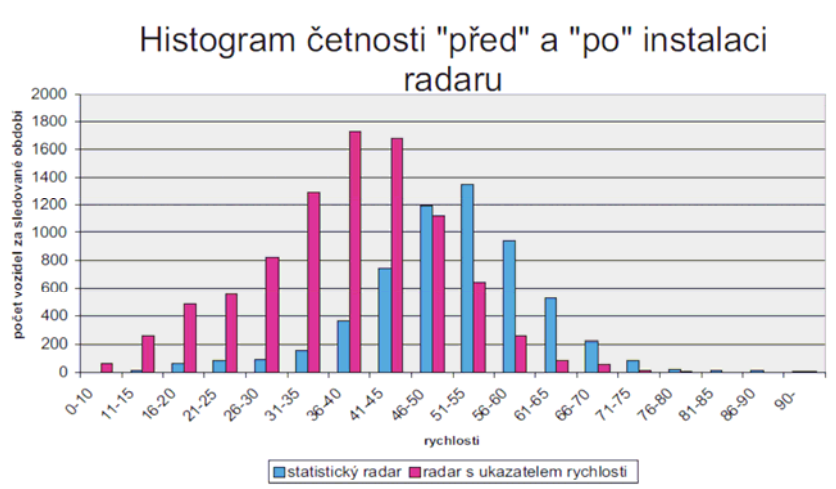
Dlouhodobé řešení:

- Zřízení lávky pro pěší a cyklisty. Nedoporučuje se zřízení podchodu vzhledem k osobní bezpečnosti chodců a cyklistů.

Návrh krátkodobého řešení je zobrazen na následujícím obr. 38.



Obr. 38 - Vychýlení jízdních pruhů pomocí dělicího ostrůvku



Obr. 39 - Histogram četnosti vozidel s danou rychlostí před a po instalaci radaru s ukazatelem rychlosti (Zdroj: Fakulta dopravní ČVUT)

- Kvalitní komunikační napojení víceúčelové haly, ZOO, atd.
Návrh řešení - viz okrsek Brněnská.
- **Návrh cyklostezky zpřístupňující okrsek Červené domky.**

Doporučené řešení:

- nové napojení okrsku cyklostezkou z ulice Brněnské (přes ulici K Hájence),
- zklidnění ulice Lipová alej vymezením zóny 30 s fyzickými prvky zamezujícími průjezd zbytné dopravy, kde je možný bezpečný provoz cyklistů v hlavním dopravním prostoru.,
- od ulice U Červených domků doporučeno vedení cyklistické dopravy na samostatné cyklostezce šířky 3,0 m s co nejbezkoliznějším vedením v prostoru prostranství před sportovní halou (nejlépe za sportovní halou až po ulici K Hájence).

Okrsek 18. Jih

Poř. č. 73	<i>Dopravní závady a zjištěné nedostatky:</i>
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Hlavním deficitem území je nedostatek míst pro parkování před plaveckým bazénem (navržené parkoviště)</i> 	

Návrh řešení

- Rozšíření míst pro parkování před plaveckým bazénem
Řešením je realizace parkoviště, navrženého v úrovni DÚR v r. 2008. Je doporučeno zřídit kamerový dohled parkovacích ploch pro jízdní kola pro zatraktivnění parkování cyklistů.

Okrsek 19. Východ

Poř. č. 74	<i>Dopravní závady a zjištěné nedostatky:</i>
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Intenzity všech druhů dopravy se nepředpokládají zvláště výrazné, je však nezbytné zajistit bezpečnost a plynulost všech dopravních módů</i> • <i>Vzhledem k předpokládaným výraznějším špičkám v tomto území, bude pravděpodobně potřebná segregace motorové dopravy od nemotorové – podmíněno budoucím funkčním využitím území</i> 	

Návrh

- Zajištění bezpečnosti a plynulosti všech dopravních módů.
- Návrh segregace motorové dopravy od nemotorové – podmíněno budoucím funkčním využitím území.

Sídliště (okrsek) Jihovýchod je díky svým vícepodlažním bytovým domům nejhustěji osídlená oblast ve městě. Vzhledem k tomu, že se jedná o území monofunkční, jsou zde

generovány výrazné dopravní špičky a sídliště je nevhodně napojeno dopravní infrastrukturou přes centrum města.

V těchto souvislostech je navrženo:

- omezení dopravního zatížení ulice Okružní a budoucího volnočasového prostoru
- napojení okrsku Východ na okružní křižovatku ul. Konečná x Měšťanská.
- vytvoření komfortní pěší a cyklistické vazby s ulicemi sídliště Jihovýchod i s oblastí k přístavu Hodonín prostřednictvím vyhrazených pruhů pro cyklisty a cyklostezkami.

5. NÁVRH PRIORIT ROZVOJE DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

Návrh priorit rozvoje dopravní infrastruktury vychází ze zjištěných dopravních závad a nedostatků v dopravní organizaci a infrastruktuře, prověřené v rámci etapy I. a II. Průzkumy a rozbory včetně prováděného průzkumu dopravy, dále z návrhů předložených a doporučených k řešení dopravních závad a nedostatků na dopravní síti města Hodonína.

Investiční záměry a opatření – priority rozvoje

Silniční doprava a infrastruktura

- a) MÚK silnic I/55 a přeložky silnice I/51 včetně 1. etapy přeložky s obchvatem Hodonína po ul. Velkomoravskou
- b) Vjezdová brána na silnici I/51 na vjezdu od hraničního přechodu se Slovenskem – ul. Bratislavská
- c) Přestavba křižovatky silnic II/380 a II/431
- d) Okružní křižovatka u Lázní
- e) Přeložka silnice II/432 – ul. Měšťanská s novým přemostěním železniční tratě – II. TŽK
- f) Komplexní přestavba ulice Velkomoravské
- g) Komplexní přestavba ulice Bratislavské
- h) Komplexní přestavba ulice Brněnské
- i) Zklidnění Národní třídy zřízením zóny 30 včetně zklidňovacích opatření
- j) Přestavba ulice Dvořákovy včetně křižovatek

Doprava v klidu

- k) Změna politiky dopravy v klidu
- l) Úprava ulice Okružní s vymezením parkovacích stání
- m) Parkovací dům na sídlišti Jihovýchod
- n) Parkovací dům v centru města
- o) Parkovací dům na sídlišti Bažantnice

Cyklistická doprava a pěší doprava a infrastruktura

- p) Úprava místa pro přecházení na silnici I/55 včetně dopravního značení
- q) Stezka pro pěší a cyklisty v sídlišti Jihovýchod – ulice Bratislavská
- r) Propojovací úseky cyklostezek v centrální a okrajové části města
- s) Úprava přechodu pro pěší u nemocnice včetně řešení segregace cyklistické dopravy.

6. ZÁVĚREČNÁ DOPORUČENÍ V OBLASTI DOPRAVNÍHO CHOVÁNÍ A PODPORY ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY

Marketing nové dopravní koncepce

Při zavádění novodobých prvků a zvyklostí do tzv. dopravního chování zpracovatel Koncepce doporučuje nepodcenit marketingové kampaně. Velikou nevýhodou dopravního plánování je to, že každý občan dopravu využívá, někteří dokonce ve veliké míře a jakýkoliv zásah do jejich zvyklostí často vnímají velmi negativně, přestože se jedná převážně o pozitivní řešení. Je proto nezbytné o nových námětech a návrzích předem informovat a objektivně vysvětlit například prostřednictvím přehledných letáků doručovaných do schránek obyvatel či v lokálních periodikách apod.

Vhodně zvolenou marketingovou kampaní se předejde mnoha nedorozuměním a stížnostem a ušetří se tak čas, peníze i energie. Příkladem takovéto kampaně může být leták vydaný při příležitosti dopravního zklidnění pražského Karlína (zřízení zóny 30), který lze nalézt na webových stránkách městské části Prahy 8.

Systémová podpora rozvoje cyklistické dopravy

Vzhledem k charakteru města Hodonína a intenzitě cyklistické dopravy zpracovatel Koncepce doporučuje, aby se město připojilo k tzv. Uherskohradištské chartě, ze které pro město vyplyne povinnost zřídit pozici cyklistického koordinátora (nebo též cyklokoordinátora, který bude mít silný politický mandát a jehož pracovní náplní bude mimo jiné:

- Koordinace interní městské pracovní skupiny „Cyklistická doprava“ (úzká spolupráce s odpovědnými a dotčenými odbory státní správy, samosprávy a s dalšími partnery jako jsou např. policie, konzultační a odborná centra, architekti, projektanti, neziskové organizace a iniciativy působící ve městě, atd.).
- Plnění zřetelně definovaných úkolů, stanovených na základě rozhodnutí Rady města nebo Zastupitelstva města (výčet potenciálních opatření, které by mohl cyklokoordinátor vykonávat).
- Příprava podkladů pro Radu města a Zastupitelstvo města, ve kterých je navrhován dostatečný rozpočet na finanční podporu cyklistických opatření (tzv. hardware), včetně propagace a dalších „měkkých opatření“ podpory cyklistické dopravy (tzv. software).
- Úzká spolupráce s pracovním týmem národního cyklokoordinátora a s dalšími městskými cyklokoordinátory (účast na workshopech a konferencích k cyklodopravě, pravidelné aktualizace informací o městě).

Pro město z toho pak plynou tyto výhody:

- Lepší pozice zúčastněných měst při prosazování zájmů v oblasti cyklistické dopravy na společné národní úrovni než v případě dílčí „samostatnosti“.
- Zajištění potřeb cyklodopravy v územním plánování a politické podpoře.

- Výměna zkušeností a know-how mezi městy.
- Medializace a propagace cyklodopravy.
- Prestiž, posílení pozice a vlivu městských cyklokoordinátorů a cykloúřadů v rámci města i vně.
- Soutěživost, motivace ostatních měst k aktivní podpoře cyklodopravy a tím zvýšení celospolečenského zájmu o tento druh dopravy.
- „Re-cycling“ jízdních kol do měst (návrat jízdních kol jako jednoho z přirozených dopravních prostředků do městského prostředí).
- Právo užívat označení „město přátelské k cyklistům“.

Takzvanou Uherskohradištskou chartu již podepsala řada měst v ČR, například České Budějovice, Hradec Králové, Kunovice, Napajedla, Olomouc, Opava, Ostrava, Otrokovice, Pardubice, Přerov, Rousínov, Tábor, Uherské Hradiště, Uničov, Zlín a další.

(Zdroj www.cyklostrategie.cz)

PŘÍLOHY

Seznam příloh

Příloha č.	Název přílohy
1.	Koncepce silniční infrastruktury
2.	Koncepce cyklistické dopravy
3.	Koncepce dopravy v klidu
4.	Koncepční řešení ulice Brněnská
5.	Koncepční řešení ulice Velkomoravská
6.	Koncepční řešení ulice Bratislavská
7.	Koncepční řešení ulice Dvořákova
8.	Koncepční řešení ulice Okružní
9.	Protokol o výpočtu kapacit křižovatky ulic Bří Čapků x Velkomoravská
10.	Seznam zkratk
11.	Použité podklady a informační zdroje

10. Seznam zkratek

ATP	Atelier T-plan, s.r.o.
CS	Cyklostezka
CSD	Celostátní sčítání dopravy na silniční síti
CT	Cyklotrasa
ČR	Česká republika
DSP	Dokumentace pro stavební povolení
HDP	Hlavní dopravní prostor
K+G	Kiss and Go
MD ČR	Ministerstvo dopravy Česká republiky
MHD	Městská hromadná doprava
MK	Místní komunikace
N-K	Označení pro nehodové křižovatky
N-P	Označení pro nehodové pěší přechody
IAD	Individuální automobilová doprava
IDS	Integrovaný dopravní systém
P+G	Park and Go
P+R	Park and Ride
PÚR	Politika územního rozvoje
JMK	Jihomoravský kraj
OC	Obchodní centrum
RWY	Vzletová a přistávací dráha
RPDI	Roční průměrná denní intenzita
SSZ	Světelné signalizační zařízení
RZ	Registrační značka
TEMMK	Transevropský multimodální koridor
TEN-T	Transevropská dopravní síť (Trans-European Transport Networks)
TŽK	Tranzitní železniční koridor
ÚKD	Úroveň kvality dopravy
ÚP	Územní plán
VFR	Provozní využitelnost letiště
ZÚR	Zásady územního rozvoje

11. Použité podklady a informační zdroje

- (1) Politika územního rozvoje České republiky 2008 (UV č. 929/2009 Sb.)
- (2) Kategorizace silnic a dálnic do roku 2040 (ŘSD ČR, 2010)
- (3) Atlas sídelního systému České republiky (Ondřej Mulíček, Luděk Sýkora, 2011)
- (4) Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje (Atelier T-plan, s.r.o., 2011)
- (5) Plán dopravní obslužnosti Jihomoravského kraje pro období let 2012 – 2016 (říjen 2011)
- (6) Územní plán Hodonín (Urbanistické středisko Brno, spol. s r.o., Brno, 2012)
- (7) Koncepce dopravy města Hodonína II: Průzkumy a rozbor (Atelier T-plan, s.r.o. Praha, 2013)
- (8) Nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj Transevropské dopravní sítě (2012)
- (9) I/51 – obchvat Hodonína; dokumentace pro stavební povolení
- (10) Prognóza intenzity dopravy na dálnicích, rychlostních silnicích a silnicích I. třídy silniční sítě ČR v roce 2040 (ŘSD ČR, CityPlan, spol. s r.o., 2011)
- (11) Statistické zobrazení nehodovosti v silničním provozu ve vybraném správním území v mapě (CDV, Policie ČR)
- (12) Technická infrastruktura – lokalita Hodonín, Výhon (PPPProjekt Hodonín, s.r.o., 9/2011)
- (13) Stavební úpravy komunikace Legionářů Hodonín (Prost, s.r.o. Hodonín, 05/2009)
- (14) Parkovací domy, ul. Velkomoravská Hodonín, k.ú. Hodonín, parc. č. 275/7, 2882/2 (Atelier 101, Brno, 12/2010)
- (15) Uherskohradištská charta
- (16) Výzkumný projekt "SONDA - Stanovení principů a metod rozvoje cyklistické dopravy a infrastruktury" (Národního programu výzkumu 2007 – 2011 MD ČR; č. CG723-071-120)
- (17) TP 103 navrhování obytných a pěších zón
- (18) TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty
- (19) TP 189 Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích
- (20) TP 218 Navrhování zón 30
- (21) TP 188 Posuzování kapacity neřízených křižovatek
- (22) TP 234 Posuzování kapacity okružních křižovatek
- (23) TP 235 Posuzování kapacity světelně řízených křižovatek
- (24) TP 135 projektování okružních křižovatek na silnicích a místních komunikacích
- (25) TP132 Zásady návrhu dopravního zklidňování na místních komunikacích

- (26) TP 145 Zásady pro navrhování úprav průtahů silnic obcemi
- (27) TP 225 prognóza intenzit automobilové dopravy
- (28) ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic
- (29) ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích
- (30) ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací

www.rsd.cz

www.fd.cvut.cz

www.idos.cz

www.hodonin.eu

www.cyklostrategie.cz

www.praha.eu

<http://doprava.praha-mesto.cz>

maps.google.com

www.eltis.org

www.kordis.cz

www.wikipedia.cz

www.mapy.cz

www.nadacepartnerstvi.cz

vdb.czso.cz

www.ceskedalnice.cz

www.dopravniinfo.cz

www.jdvm.cz

http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/revision-t_en.htm)