

Strategie rozvoje dopravy města Hodonín

Průzkum dopravního chování

Průvodní zpráva

OBSAH:

1	ZADÁNÍ DOKUMENTACE	3
1.1	<i>Rámcové zadání</i>	3
1.2	<i>Zadání průzkumu dopravního chování</i>	3
1.3	<i>Podklady.....</i>	3
2	Vyhodnocení námětů k dopravě.....	4
2.1	<i>Pěší doprava</i>	4
2.2	<i>Cyklistická doprava</i>	7
2.3	<i>Hromadná doprava</i>	9
2.4	<i>Automobilová doprava</i>	11
2.5	<i>Statická doprava</i>	14
3	Vyhodnocení odpovědí	16
3.1	<i>Domácnosti</i>	16
3.2	<i>Osoby.....</i>	20
3.3	<i>Cesty.....</i>	22
	Přílohy:.....	25

Zpracovatel:

Název firmy:	DHV PRO, spol. s r.o.
Zpracovatel:	Ing. Václav Starý, Ing. Daniel Bárta
Místo podnikání:	Kounicova 688/26, 602 00 Brno
Telefon:	603 875 291
E-mail:	vaclav.stary@dhvpro.cz
IČ:	45797170

1 ZADÁNÍ DOKUMENTACE

1.1 Rámcové zadání

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

Záměrem pořizovatele je nalézt dlouhodobě udržitelné řešení organizace dopravy, která v obecných souvislostech pomůže naplnit společenský, prostorový i ekonomický potenciál města.

Rozvojová strategie města je v nejširším pojetí definována zaměřením na celoměstská a lokální těžiště, průchodnost městem a definování okraje města, jako rozhraní mezi městem samotným a jeho krajinným zázemím.

Strategie rozvoje dopravy:

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

1.2 Zadání průzkumu dopravního chování

Průzkum bude spočívat v přípravě a realizaci průzkumů zjišťující dopravní poptávku obyvatel města Hodonín. Předmětem zjišťování budou údaje o domácnostech a dopravních prostředcích, které jsou v domácnosti k dispozici, o všech osobách žijících v domácnosti, časech, době trvání, cílů a účelů cest podniknuté v den průzkumu

1.3 Podklady

- Technická zpráva, Dopravní průzkum: Hodonín, NMS 2023
- Závěrečná zpráva, Dopravní průzkum v Hodoníně, NMS 2023

2 Vyhodnocení námětů k dopravě

V rámci průzkumu dopravního chování byly osloveny všechny domácnosti v Hodoníně, skrze doručení zpravodajem distribuovaný městským úřadem. Ze 555 domácností, které se účastnili průzkumu jich 281 zaslalo svoje náměty. Náměty bylo možno napsat v rámci 5 tematických okruhů: pěší, jízda na kole, hromadná doprava, automobilová doprava, parkování. Celkem bylo získáno 720 podnětů, které byly formalizovány a rozříděny do 850 věcných témat.

2.1 Pěší doprava

Nejčastější je požadavek po opravách chodníků obecně, nejvíce konkrétních zmínek je o Bažantnici nebo ul. Vrchlického. Dále je popisována potřeba budování chybějících chodníků obecně, vícekrát je zmíněna ulice Čajkovského a Měšťanská. Četná je zmínka o kluzkém povrchu na Národní třídě a Masarykově nám. Poptávány jsou také nové přechody přes komunikace obecně, konkrétně např. lokalita zast. Kapřiska, nebo jejich nasvícení, zkvalitnění. V tématu překonávání bariér figuruje zejména železniční koridor a Stará Morava.

V ostatních tématech jsou zmiňovány bezpečné cesty do škol, zeleň, údržba, bezpečnost.

Negativní reflexe chodců je využívání chodníků cyklisty a parkování vozidel na chodnících a v blízkosti přechodů.

Přehled věcných témat ve skupinách:

Oprava chodníků

43× oprava chodníků obecně (na konci životnosti, bariérové, rozbité po parkování nebo zásahu do sítí), konkrétně 4× bří Čapků, 3× Bažantnice, Brandlova, Milíčova, Štefánikova, Purkyňova, stará část hřbitova, Větrná hůrka, 2× Vrchlického, Družstevní čtvrť, okolo OC Rozmarýn, Dukelských hrdinů, okolo aut.nádr, Žižkova
2× Opravit a upravit na ul. Brněnská u podjezdu na schodišti nájezdové rampy k ul. Sacharova i pro soudobé kočárky s různou roztečí přední i zadní nápravy.

Nové chodníky, pěší propojení

4× více chodníků
2× zbudovat chodník Čajkovského v úseku Žižkova-M.Benky
1× zbudovat chodník Masarykovo nám. č.o. 6 a Sadová
1× zbudovat chodník Jánošíkova-Radniční
1× Zbudovat chodník Patočkova mezi domy č.o. 2 a 5,7 a Jilemnického 5.
1× zbudovat chodník přes pole ul. U Lavoru-Sportovní (Lavor-bazén)
1× Zbudovat chodník u sila mezi NC Cukrovar a Albertem.
1× zbudovat chodník ul. I. Olbrachta mezi č.o. 5 a 9
1× zbudovat chodník ul. Kříčkova mezi č.o. 10 a 16
2× zbudovat chodník ul. Měšťanská č.o. 140-109a
1× zbudovat chodník v ul. Kříčkova v úseku mezi I.Olbrachta a J.Suka
1× Zbudovat chodník z Palackého na Brandlovu
1× zbudovat chodník z ul. Lesní - zast. Kapřiska přes les
1× zbudovat chodník/cyklostezku ul. Měšťanská č.o. 140-109a
1× zbudovat chodníky v Bažantnici
1× Opravit/zlepšit chodník Obchodní mezi Kaulandem a Penny

Pěší a obytné zóny, obchodní třídy a náměstí

- 9× Zajistit neklouzavý povrch Národní tř. a Masarykova nám. (+1× lepší osvětlení)
 - 2× Zbudovat více pěších zón
 - 1× Nasvětlit a zajistit nekluzký povrch na Brněnském náměstí
 - 1× Zajistit lepší pěší propojení severní a jižní části města
 - 1× revitalizovat park Mírové nám.
 - 1× Preference chodců před auty při výstavbě infrastruktury.
- zřízení obytné zóny v Hornické čtvrti

Přechody

- 2× zbudovat přechod k zast. Kapřiska,
- 1× M.Benky a Smetanova,
- 1× přes Žižkovu na Čajkovského,
- 1× přes ul. Žižkovu ve východním úseku.
- 1× zlepšit rozhledy na novém přechodu Štefánikova × Příční × Havlíčkova
- 2× nasvětlit přechody pro chodce.
- 1× zajistit obnovu přechodů
- 1× zbudovat přechody u škol
- 1× zlepšit viditelnost přechodů
- 1× vyřešit špatné rozhledy u přechodů
- 1× zastíněné rozhledy přechodů parkujícími vozidly na Národní třídě
- 1× řidiči nepouštějí na přechodech
- 2× více přechodů obecně a u zastávek

Cyklisté

- 6× problém: cyklisté jezdí po chodníku
- 3× přimknout pěší část cyklostezky Purkyňova k domům

Lávky, podchody, bariéry

- 1× zbudovat nadchod/podchod pod tratí Brandlova-Na Výhoně
- 1× zbudovat lávka Legionářů - Moravní
- 1× zbudovat lávka Radniční-K Lávce
- 1× zbudovat lávku Černý most
- 1× Zbudovat lávku přes Starou Moravu z ul. Okružní do ul. Štěpnice/Moravní
- 2× zklidnění ulice Marxova v podjezdu železnice.
- 1× Přímé pěší propojení přes Brněnskou Sacharovova-nádraží/Bažantnice

Ostatní, obecné, prostředí, zeleň, bezpečí

- 1× zlepšit cesty do škol
 - 3× problém: ilegální parkování na chodníku a v blízkosti přechodů
 - 1× více zeleně, stromů, laviček a její údržby.
 - 1× lepší údržba podchodu vlakového nádraží
 - 1× úklid chodníků v létě i v zimě
 - 1× více bezpečné ulice večer a v noci nádraží, ulice Pravoslava Veselého, park Mírové Náměstí atd.
- lepší odpadkové koše, více laviček (návrat).

- 1× opravit osvětlení ul Brandlova č.o. 71-81 ve vnitrobloku.
- 1× označit nároží názvy ulic

2.2 Cyklistická doprava

Nejčtenějším popisovaným problémem je nedostatek cyklostezek obecně, v kontextu centra města je pak navíc reflektována nejen jejich potřeba existence, ale i propojenost, kvalitní povrch a obecně použitelnost. Reflektována je obava pustit po městě na kole děti do školy nebo na kroužky.

Občané vnímají pozitivně existenci cyklostezek do sousedních obcí, kam se ale přes vlastní město zpravidla nemohou bezpečně dostat v pořadí důležitosti seřazeno: Dubňany, Ratíškovice, Rohatec, Lužice, Holíč a Bojanovice. Z vnitřních nedostatků vnímají problém překonání podjezdu na ul. Marxova, překonání silnice I/51 na Velkomoravské a omezení plynoucí z jednosměrek budovaných pro auta. Zmíněny jsou také potřeba bezpečněji parkovat kola u škol existence stojanů v rámci mobiliáře. Z oprav existující infrastruktury je vícekrát zmíněna cyklostezka na Rohatec.

Přehled věcných témat ve skupinách:

Systém a koncepce

- 72× více cyklostezek ve městě
- 33× lepší propojenost cyklostezek ve městě
- 10× propagace jízdy po cyklostezce než po silnici
- 2× více cyklopruhů
- 1× širší cyklopruhy
- 1× chvála cyklopruhů
- 1× nedostačující ochrana na cyklopruhu bří Čapků
- 1× širší cyklostezky
- 1× méně křížení se silnicemi
- 1× cyklostezky z asfaltu ne z dlažby
- 1× cyklostezky neumožňují plynulou jízdu (zeleň, křížení, sesedni)
- 2× méně přejíždění mezi stranami ulice
- 2× nebezpečná jízda po městě do škol pro děti
- 1× nebezpečný pro děti je jízda po silnici
- 1× omezení elektroskútrů a elektrokoloběžek na cyklostezkách

Nové cyklostezky páteří

- 18× zbudovat cyklostezku na ul. Brněnská až k železnici (směr Dubňany)
- 17× zbudovat cyklostezku na ul. Měšťanské až do Pánova (směr Ratíškovice)
- 9× zbudovat cyklostezku do Rohatce (k.ú. Rohatec)
- 8× zbudovat cyklostezku na ul. Velkomoravská až do Lužic (ve výstavbě)
- 4× zbudovat cyklostezku na ul. Bratislavská až do Holíče (SK)
- 3× zbudovat cyklostezku k rybníkům (směr do D.Bojanovic)

Nové cyklostezky místní

- 4× zbudovat cyklostezku Marxova
- 2× zbudovat cyklostezku Žižkova - Na Výhoně - Černý most - Lázně
- 1× zbudovat cyklostezku Zoo-jez
- 1× zbudovat propojení sídliště R.Filipa a Bažantnice
- 1× lepší propojení centra a Bažantnice
- 1× cyklostezka Brandlova č.o. 131 a 94

- 3× zobousměrnit jednosměrky pro kola
- 1× zobousměrnit ul. Partyzánskou

Bodová opatření, bariéry a parkování

- 1× zbudovat přejezd cyklostezky v křižovatce II/380 a II/431
- 1× zbudovat odbočku z cyklostezky do Lužic na Širokou alej (svodidlo)
- 3× zbudovat nadjezd Velkomoravské
- 1× zbudovat přechody na Velkomoravské
- 1× vyřešit podjezd Brněnská
- 1× nebezpečné nové lavičky na Velkomoravské
- 2× problematická křižovatka/přejezd Bři Čapků×Velkomoravská
- 2× více kvalitních stojanů "U"
- 1× bezpečné parkování kol u škol v rámci areálu

Opravy

- 7× oprava cyklostezky za hřbitovem na Rohatec
- 1× vyspravit spáry v dlažbě cyklostezky do Lužic
- 1× zajistit spojitost značení tras i pro cizince
- 2× oprava krajnic na silnicích
- 1× pravidelné opravy cyklostezek

2.3 Hromadná doprava

Nejčastěji je popisována potřeba četnějších spojů MHD a neprovázanost s IDS. Lidé vnímají MHD jako pomalou a komplikovanou pro přesun dětí do kroužků či škol. Výslovně je zmiňována potřeba linky Bažantnice-Marxova-Nemocnice.

Přehled věcných témat ve skupinách:

Vedení linek

- 5× zajistit přímou linku od Bažantnice k Nemocnici přes Žižkovu a Marxovu
- 3× více školní MHD pro Velká kasárna
- 2× zajistit odpolední/večerní spojení ke krytému bazénu/koupališti (kroužky)
- 4× Méně spojů zajišťujících mimo přímou trasu. (např. 2× uvedeny Na Písky)
- 1× Nevhodné vedení linek.
- 1× Zbudovat novou zastávku vlaku u zahrádkářské kolonie Mutěnka
- 1× zařadit do linek zastávku Koupelní/Jánošíkova
- 2× zařadit do linek zastávku TEZA/ZOO
- 1× Zřídit okružní linku.
- 1× Zřídit přímou linku Brandlova-nádraží.
- 1× Prodloužit linku 572 z Břeclavi za AN až k nemocnici.
- 1× Zastavování regionálních linek na zast. Bezručova

Četnost spojů

- 13× Více spojů (obecně)
- 1× více vlaků
- 1× více ranních spojů
- 1× Více spojů ve špičce.
- 2× Více spojů o víkendu.
- 1× Více spojů odpoledne.
- 1× více spojů v nepracovní dny na hřbitov.
- 1× Více spojů do Brna
- 1× více spojů na Nesyt
- 1× více spojů linky 903 na Jihovýchodní sídliště, jezdí jen ráno, nejbližší zastávka je potom až Měšťanská.
- 2× Více spojů mimo pracovní dny více spojů ze zast Rybníky do Nemocnice
- 1× Více spojů 901 zast. OC u cukrovaru a 903 směr zast. Luční dopoledne.
- 1× Chybí spoj 16:20 z AN do bažantnice
- 1× Přímé spojení vlakem na Brno bez 10 minut čekání v Břeclavi

Provázanost a zpoždění

- 1× Zajistit návaznost MHD na vlaky Břeclav/Přerov
- 1× Neprovázanost zpožděného vlaku na MHD.
- 5× Zajistit návaznost MHD na vlaky a reg. autobusy.
- 1× pozdější spoj než 10:20 nebo bližší zastávka k DELIMAXu.
- 1× problém zpoždění vlakových přípojí v Břeclavi.
- 1× Spoje MHD jezdí dříve než jízdní řád.

System a tarif

- 4× Pomalé MHD
- 3× Nezdražovat jízdné, zachovat slevu pro důchodce.
- 1× Drahé jízdné
- 1× Více informací o MHD.
- 1× Možnost prokazování věku dětí jiným dokladem než OP.
- 1× Přetížené BUS ve špičce.
- 2× zmenšit kapacitu autobusů

Zastávky

- 2× Bližší zastávky k cílům cest.
- 1× Napojit AN přímo na Dvořákovu mimo obytné ulice.
- 1× Přejít k zast. Kapřiska.
- 1× Bezbariérové řešení zastávky Nemocnice-lázně, vstupu do nemocnice a ul. 12. dubna
- 1× Úklid a bezpečnost u vlakového nádr.
- 1× zřídit přístřešky pro autobusové zastávky

2.4 Automobilová doprava

Hlavním tématem jsou křižovatky, které mají pro některé pohyby ve špičce vyčerpanou kapacitu jako jsou Velkomoravská × Lužice nebo Velkomoravská × bří. Čapků a křižovatky na průtahu silnice II/431. Bezpečnější řešení je pak poptáváno na křižovatce I/55 × Měšťanská × Pánov. Z hlediska uličních úseků je poptávka po obchvatu/přeložce silnice I/51 Holíč a omezení tranzitní nákladní dopravy na Velkomoravské. Na místních komunikacích po městě jsou reflektovány špatné rozhledy, poptáváno je zklidnění ulic nebo opravy. Pozitivní zkušenosti jsou s okružními křižovatkami.

Přehled věcných témat ve skupinách:

Zkapacitnění křižovatek a plynulost

- 54× Zkapacitnění křižovatky bří Čapků × Velkomoravská (OK, odbočovací pruh, SSZ)
- 6× Zkapacitnění křižovatky Velkomoravská × Lužice (OK)
- 10× Zvýšení bezpečnosti I/55 × Měšťanská × Pánov
- 1× nechci OK na I/55 × Měšťanská × Pánov
- 6× Krátký signál volno na SSZ z ul. U Cihelny
- 4× Zkapacitnění křižovatky 17. listopadu × Národní třída (OK)
- 5× Zkapacitnění křižovatky Úprkova × Brandlova (OK/SSZ)
- 1× Zkapacitnění křižovatky Příční × Štefánikova (OK/SSZ)
- 1× Zkapacitnění křižovatky Marxova × Měšťanská (OK/SSZ)
- 1× Zkapacitnění křižovatky Dvořákova × Obchodní (OK)
- 1× Zkapacitnění křižovatky Hornická čtvrť × Velkomoravská
- 1× Krátký signál volno na SSZ z ul. Družstevní čtvrť
- 1× Problém výjezdu MHD z Na Pískách do Brněnské.
- 1× Zelená vlna na SSZ Brněnská.
- 1× Směrové signály na hlavní křižovatce Velkomoravská × Národní (?)

Přeložky, nová propojení a nákladní doprava

- 12× Zbudovat přeložku I/51 Holíč/SK
- 9× Omezení tranzitní nákladní dopravy na Velkomoravské.
- 1× Zbudovat D55
- 1× Zbudovat propojení Milíčova-Jánošíkova

Změny organizace, rozhledy, zklidnění, humanizace

- 1× Humanizace křiž. Úprkova × Brandlova
- 1× Přeřešit Národní třídu.
- 1× Parkování na Národní třídě u rychlého občerstvení.
- 2× Uzavření Národní třídy a konverze na pěší zónu.
- 1× Permanentní krátkodobé parkování na Národní třídě.
- 1× Parkování v křižovatce Slunečná × Šumná
- 1× Nejasné přednosti u obchodů na ul. Krátká.
- 3× Omezit nájezd rodičů auty před školy a školky, exhalace, neprůjezdnost a zbytečný provoz. K+R opodál. (např. Vančurova)
- 1× Zjednosměrnit sídliště Rudolfa Filipa
- 1× Zjednosměrnit Sacharovovu.
- 1× Zjednosměrnit Sídlištní.

- 2× Kultivace křižovatky Zámecká×Anenská. (přednosti, rozhledy, přechody)
- 1× Zřídit jednosměrky ve Velkých kasárnách.
- 1× Kontrola rychlosti Družstevní a bří Čapků
- 1× Na zkušenosti řidičů nesrozumitelné doplňkové šipky na SSZ Benky×Brněnská
- 1× Obousměrný provoz Anenská-Jánošíkova (za radnicí)
- 1× Rozhledy na křiž. Brandlova × Havlíčkova nebo vyměnit zrcadlo.
- 1× Rozhledy na vjezdech z vedlejších Žižkova (odstavená auta)
- 1× Rozhledy na vjezdu z Havlíčkovy do Brandlovy, parkování v rozhledech zrcadla nedostačují.
- 1× Vyřešit křižovatku za železničním přejezdem na Dubňany kruhovým objezdem
- 1× Zajistit rozhledy na Brandlové v úseku Havlíčkova-Marxova (ilegální parkování)
- 1× Zklidnění a chodník k Legionářské.
- 2× Zklidnění Lipové aleje
- 1× Zklidnění Sušilovy
- 1× Zklidnění ul. M.Benky k Levandulové, Heřmánkové a Rozmarýnové.

- 1× Zklidnit oblast mezi Brandlovou a Mírovým nám.
- 1× Zklidnit Partizánskou mezi Měšťanskou a Brandlovou.
- 1× Zklidnit ul. Jilemnického.
- 1× zlepšit rozhledy na křižovatce Štefánikova × Příční × Havlíčkova
- 1× změnit Partyzánskou na jednosměrku
- 1× Zrušit SSZ na Velkomoravské na výjezdu z Plomy
- 1× Zrušit značku Stop z Vančurovy na Brandlovu.

Koncepční, systémové, obecné

- 3× Více OK
- 1× Příčinou kolon jsou OK.
- 1× Více jednosměrek
- 1× Snížit rychlost 50 km/h v zástavbě.
- 1× špatně nasvícené SSZ
- 1× Aut je moc
- 1× Hluk z kamionů.
- 1× Zbytečné SSZ ve večerních hodinách.
- 1× Vymáhat zákazy zastavení např. bří Čapků, Lesní.
- 1× Výměna zrcadel na lepší.
- 1× Kvalitnější údržba silnic.
- 1× méně souběhu uzavírek
- 1× Zřízení zón 30.
- 1× Častá jízda v protisměru v Nádražním řádku a Palackého.
- 1× Nadnormová hlučnost motorek a tuningových aut.
- 5× Kongesce (obecně)
- 1× Kongesce v odpoledních hodinách
- 1× Kongesce ve špičce.

Opravy

- 2× Oprava I.Olbrachta (21,23-37,39-35).

- 1× Oprava jednotlivých výtluků ne až plošná obnova.
- 1× Oprava kanalizačních poklopů/vpustí na Sacharovově
- 1× Oprava MK Purkyňova
- 1× Oprava silnice ul. P. Jilemnického + ul. U Cihelny
- 1× Opravit Národní třídu.
- 1× Opravit povrch Národní × Velkomoravská
- 1× Opravit spojnice mezi ul. J.Suka a Seifertovou

2.5 Statická doprava

Nejčastější podnětem je nedostatek parkovacích míst nebo hromadných garáží obecně, z lokací je nejvíce zmiňována Bažantnice, centrum ul. Lesní, Jihovýchodní sídliště, Brandlova. Jako problematické je reflektováno nelegální parkování na zeleni, chodnících a v křižovatkách. Ze systémových úprav je patrné volání po rozšíření rezidentního parkování a poptávka po odtazích vraků.

Přehled věcných témat ve skupinách:

Nedostatek dostupných a levných míst

- 60× Více parkovacích míst (obecně)
- 10× Stavět hromadné parkovací garáže.
- 1× Více míst na krátkodobé stání.
- 15× Více parkovacích míst v Bažantnici
- 9× Více parkovacích míst v centru.
- 7× Více parkovacích míst v ul. Lesní.
- 5× Více parkovacích míst na JV sídlišti.
- 5× Více parkovacích míst Brandlova
- 4× Více parkovacích míst u nemocnice
- 4× Více parkovacích míst u Kulturního domu
- 4× Parkovací dům u AN a žel stan
- 3× Více parkovacích míst úřady (městský, finanční, pracovní).
- 2× Více parkovacích míst Družstevní čtvrť.
- 2× Více parkovacích míst Lipová alej
- 2× Více parkovacích míst u hlavní pošty
- 2× Více parkovacích míst Palackého
- 2× Více parkovacích míst bří Čapků
- 2× Více parkovacích míst P.Veselého
- 2× Více parkovacích míst u OC Rozmarýn
- 1× Více parkovacích míst 1× u každé lokality
- 1× Více parkovacích míst na 12. dubna, Anenská, Dukelská, Hornická čtvrť, Janáčkova, Kollárova, Kříčkova, Lidická, Měšťanská 30, Nádražní řádek., Národní třída, Příční, Redlichova. Sadová, Slunečná, stadion, U Červených domů, U Cihelny, u ZUŠ, Zimní stadion, u Cukrovaru.
- 2× Parkovací dům u okr. soudu
- 1× Parkovací dům Bažantnice, JV sídlišti, Sokolovna, Dolní valy, Redlichova, Finanční úřad, kulturní dům, Zámecké náměstí.

Nelegální parkování

- 11× Problém parkování na zeleni.
- 2× Problém parkování na zeleni. (Bažantnice)
- 4× Problém parkování na chodníku
- 1× Problém parkování na chodníku. (Bažantnice)
- 2× Problém parkování v křižovatkách.
- 3× Řešit odtah vraků.

Opravy

- 1× Oprava parkovišť (obecně).
- 1× Opravit parkoviště u finančního úřadu.
- 1× Opravit parkoviště u nemocnice.
- 1× Rekonstrukce parkovišť Brandlova 119, 121, 123.

Úpravy systému

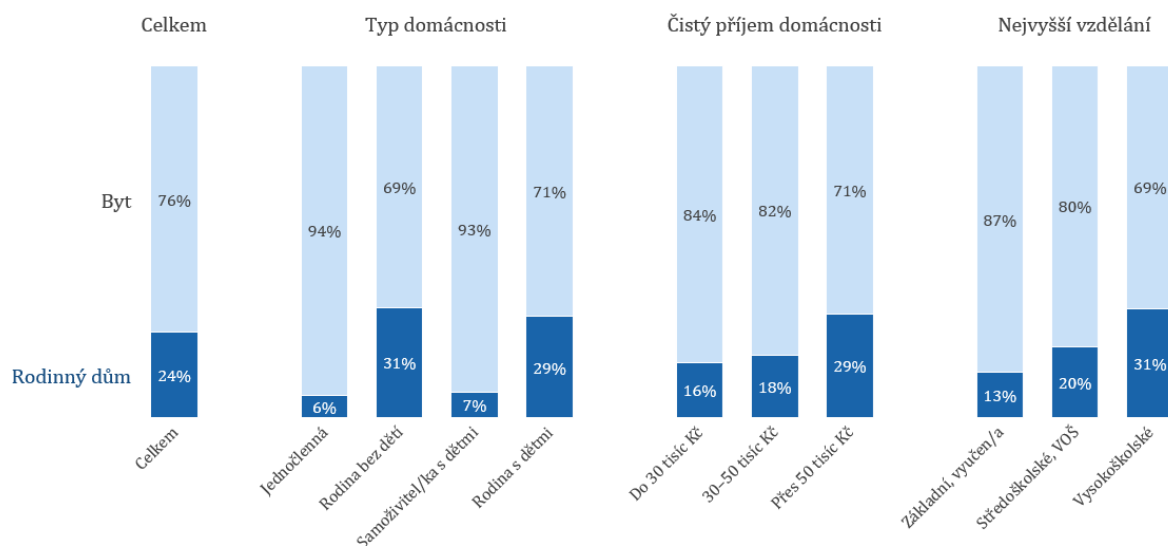
- 6× Rozšířit rezidentní parkování.
- 7× 1 parkovací místo na 1 domácnost
- 3× Omezit parkování služebních a firemních vozidel.
- 2× větší kontrola pravidel parkování
- 1× Rezidentní parkování v Rybářích
- 1× Nezavádět další rezidentní parkování.
- 2× Elektro nabíjecí stanice.
- 1× 1. hodina zdarma.
- 1× Problém přesunu aut z regulovaných do neregulovaných ulic.
- 1× Zajistit způsob placení za parkování bez mincí.
- 1× Zákaz stání dodávek na sídlišti.
- 1× Zpoplatnit místa pro nerezidenty
- 1× zjednodušit systém PM
- 1× Možnost získat návštěvnickou kartu s měnitelnou SPZ.
- 1× nelze pro parkování obětovat zeleň
- 1× parkovací místa vytvářet na úkor zeleně
- 1× Chci platit za parkování
- 1× sleva na firemní elektromobily
- 1× V rezidentní parkování má být nárok na zaparkování.
- 1× V rezidentní parkování umožnit stání všem po 30 minut.
- 1× Sdílet parkovacích míst na parkovištích supermarketů.
- 1× U nových bytových domů vyžadovat podzemní garáže.

3 Vyhodnocení odpovědí

Průzkum dopravního chování byl proveden ve třech úrovních: za domácnost, za osoby a za jednotlivé cesty. Takto je i vyhodnocen.

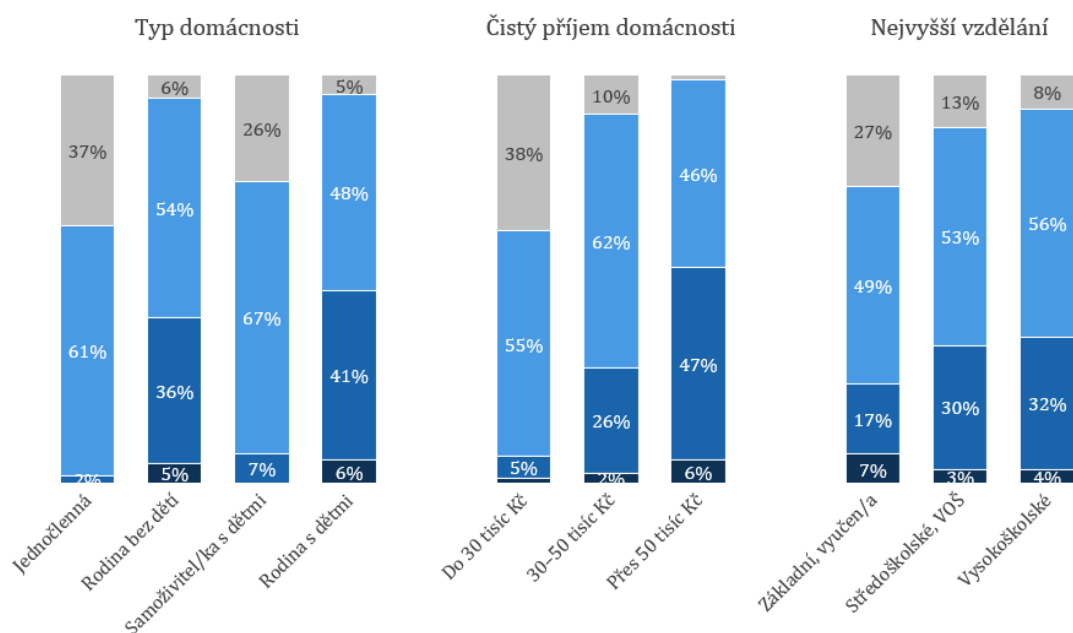
3.1 Domácnosti

Z hodonínských domácností bydlí 3 ze 4 v bytě, v rodinných domech bydlí spíše vícečetné rodiny, vícepříjmové domácnosti a domácnosti s vyšším vzděláním.



Obrázek 1: Způsob bydlení domácností v Hodoníně (Závěrečná zpráva Dopravní průzkum v Hodoníně, NMS 2013, str. 10)

Také vybavenost domácností automobily v domácnostech koreluje s vyšším příjmem domácností a vzděláním.

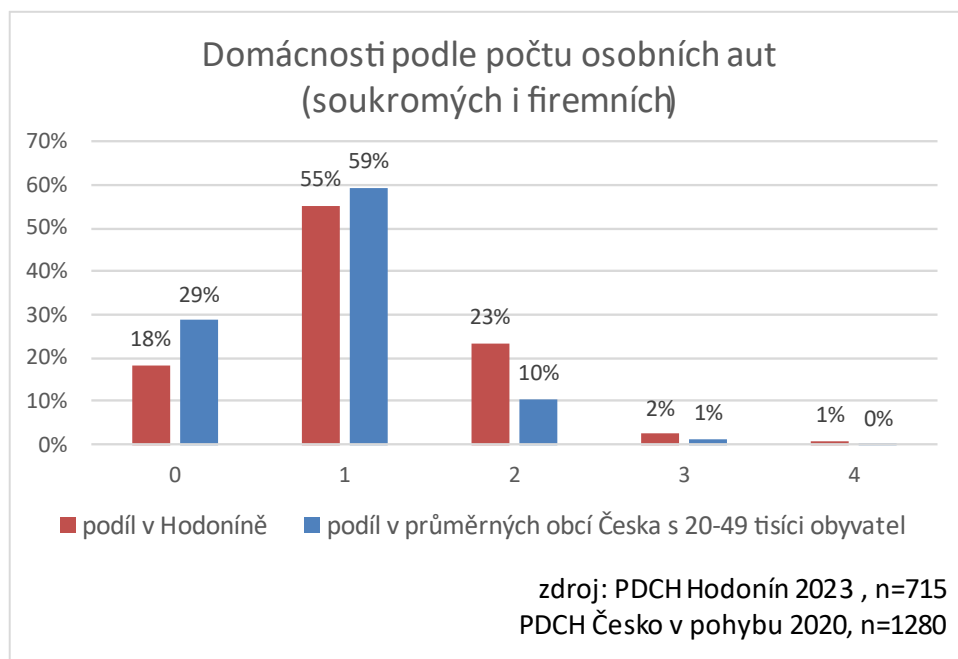


Obrázek 2: Dispozice domácností automobily v Hodoníně (Závěrečná zpráva Dopravní průzkum v Hodoníně, NMS 2013, str. 12)

Počet automobilů na tisíc obyvatel byl vypočten na 511, což je vyšší hodnota než průměr měst podobné velikosti v Česku, který je 424. Z grafu srovnávající Hodonín s průměrem je patrné 2× více domácností se dvěma auty a o 50 % menší výskyt domácností bez auta. Nejčastější je asi pětina domácností, které automobil v Hodoníně nevlastní a tudíž nepoužívají.

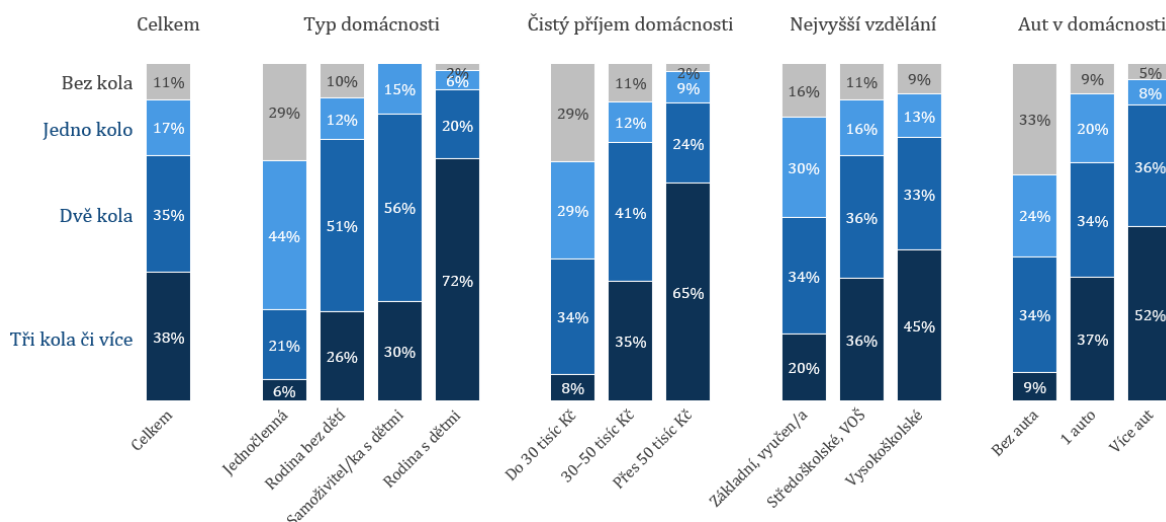
*Tabulka 1: Podíl domácností podle počtu soukromých i firemních aut jimiž disponují, zdroj: PDCH Hodonín 2023 a PDCH Česko v pohybu 2020.
(nms_final_data_22533_Dopravni-pruzkum-Hodonin_duplikace_2023-02-21_dan.xlsx#evaHH)*

	Hodonín	průměrné obce Česka s 20-49 tisíci obyvatel
počet automobilů na domácnost	1.12	0.84
počet automobilů na osobu	511	424
počet jízdnic kol na domácnost	2.02	1.05



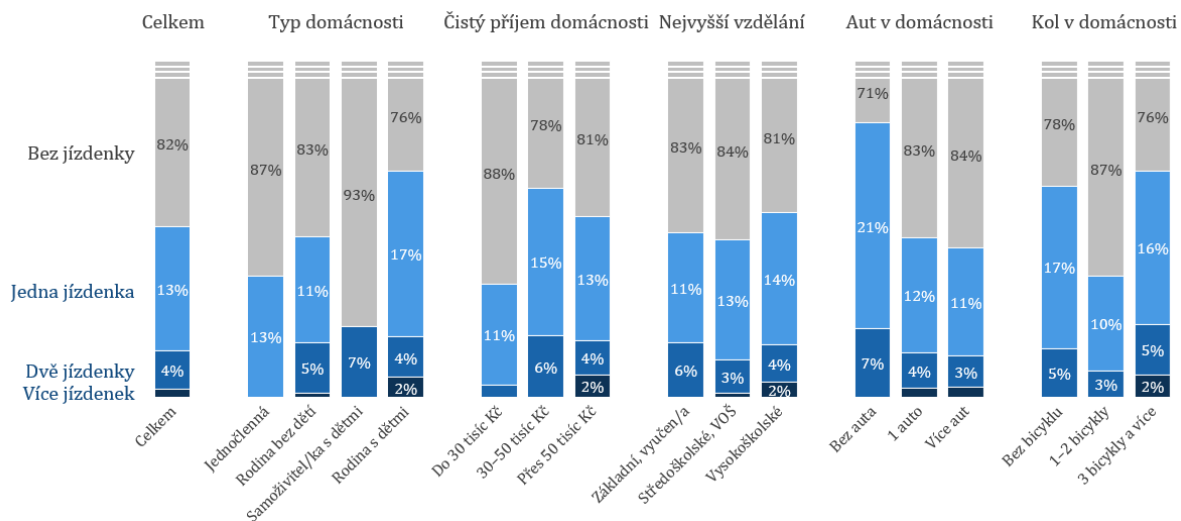
Obrázek 3: Domácnosti podle počtu osobních aut. (nms_final_data_22533_Dopravni-pruzkum-Hodonin_duplikace_2023-02-21_dan.xlsx#evaHH)

Počet jízdních kol v domácnostech Hodonína je velmi vysoký a roste se vzděláním, příjmem domácností a samozřejmě s počtem osob. Ale i jednočlenné domácnosti mají 2 či 3 a více kol.



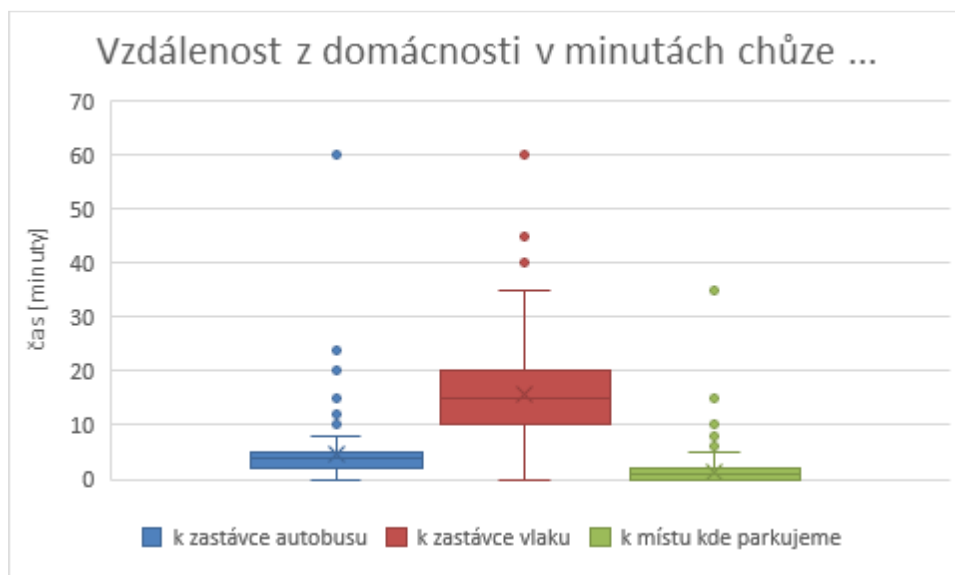
Obrázek 4: Dispozice domácností jízdním kolem v Hodoníně (Závěrečná zpráva Dopravní průzkum v Hodoníně, NMS 2013, str. 14)

Dispozice předplatných jízdenek na hromadnou dopravu není v Hodoníně častá, nejčastěji je přítomna u domácností bez auta a rodin s dětmi.



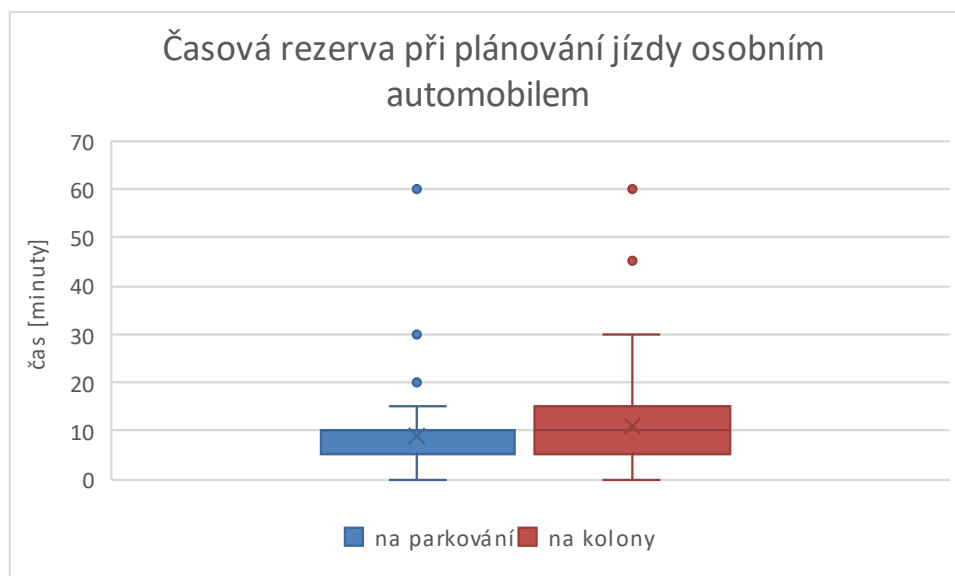
Obrázek 5: Dispozice domácností jízdním kolem v Hodoníně (Závěrečná zpráva Dopravní průzkum v Hodoníně, NMS 2013, str. 16)

Z hlediska pěší dostupnosti z domácností k infrastruktuře příslušné jednotlivým dopravním prostředkům je na prvním místě parkoviště (kde obvykle parkují), průměrně 2 minuty, poté autobusová zastávka (odkud ale nemusí jet potřebná linka), průměrně 4 minuty a nejdále vlak, průměrně 15 minut.



Obrázek 6: Vzdálenost z domácnosti v minutách chůze k zastávce autobusu, vlaku a obvyklému parkovišti, zdroj: PDCH Hodonín 2023, n=715. (nms_final_data_22533_Dopravni-pruzkum-Hodonin_duplikace_2023-02-21_dan.xlsx#evaHH)

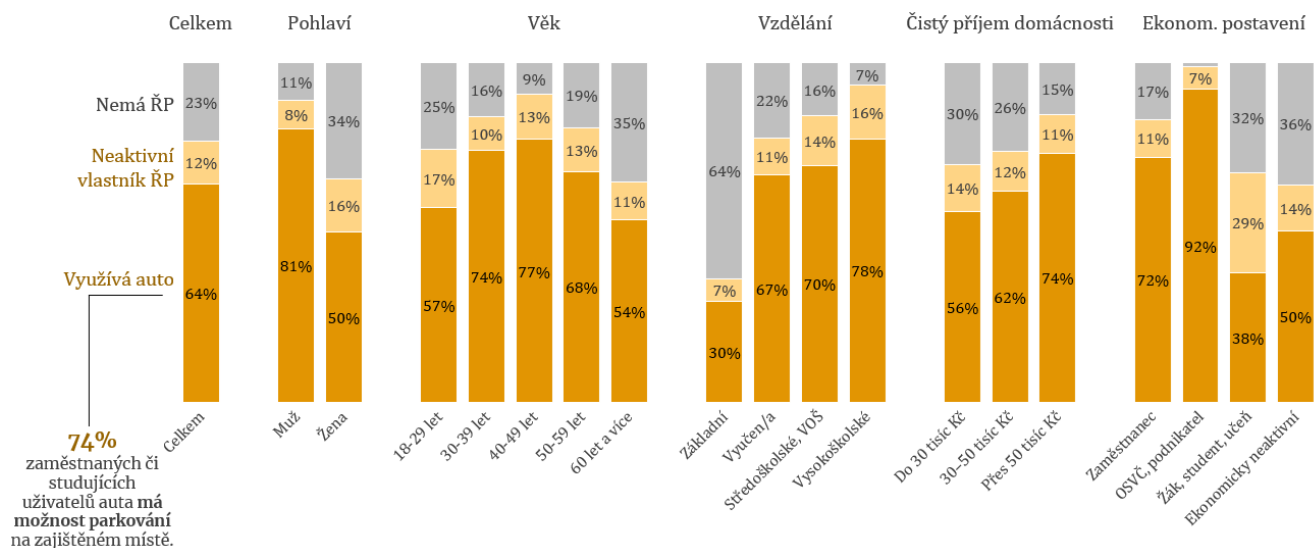
Z hlediska zohlednění kapacitních problémů silniční sítě pro osobní automobily byli respondenti dotazováni v obecné rovině na časovou rezervu pro svoje jízdy, která tvoří v průměru asi 10 minut pro parkování v cíli cesty a 13 minut na kolony.



Obrázek 7: Časová rezerva při plánování jízdy automobilem, zdroj: PDCH Hodonín 2023, n=325. (nms_final_data_22533_Dopravni-pruzkum-Hodonin_duplikace_2023-02-21_dan.xlsx#evaHH)

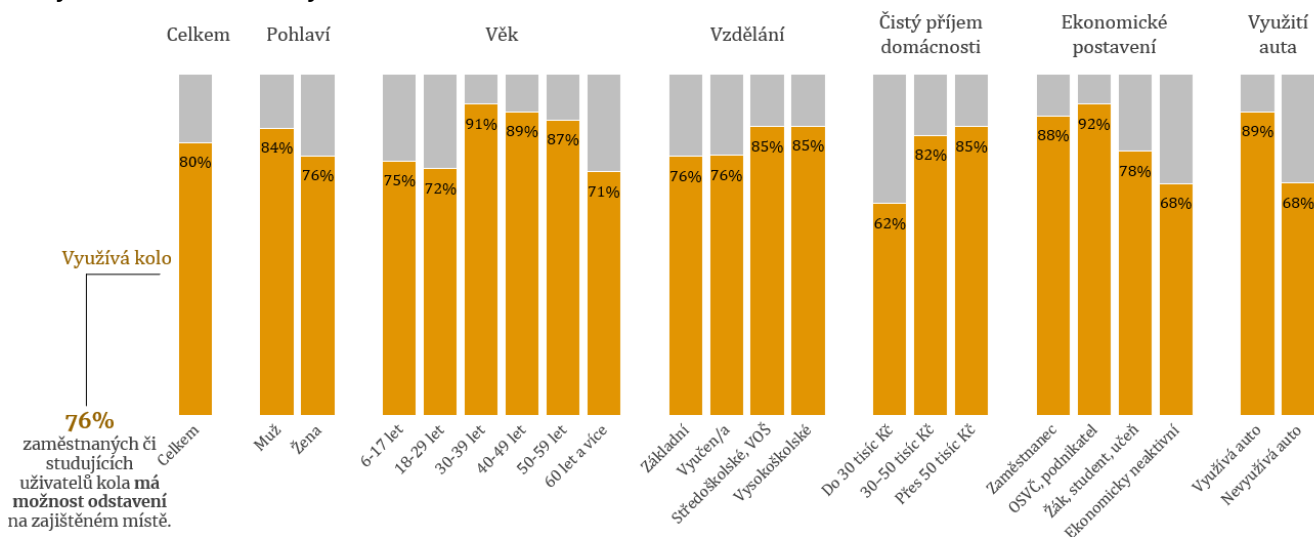
3.2 Osoby

Automobil využívají výrazně více muži, lidé ve středním věku, více vzdělání a ekonomicky aktivní a z nich ještě více osoby podnikající. Je tedy patrné že mobilita má genderový rozměr. Dvě třetiny studujících má již řidičský průkaz a více než třetina využívá automobil. Možnost parkovat v cíli cesty automobil má 74 % dotázaných.



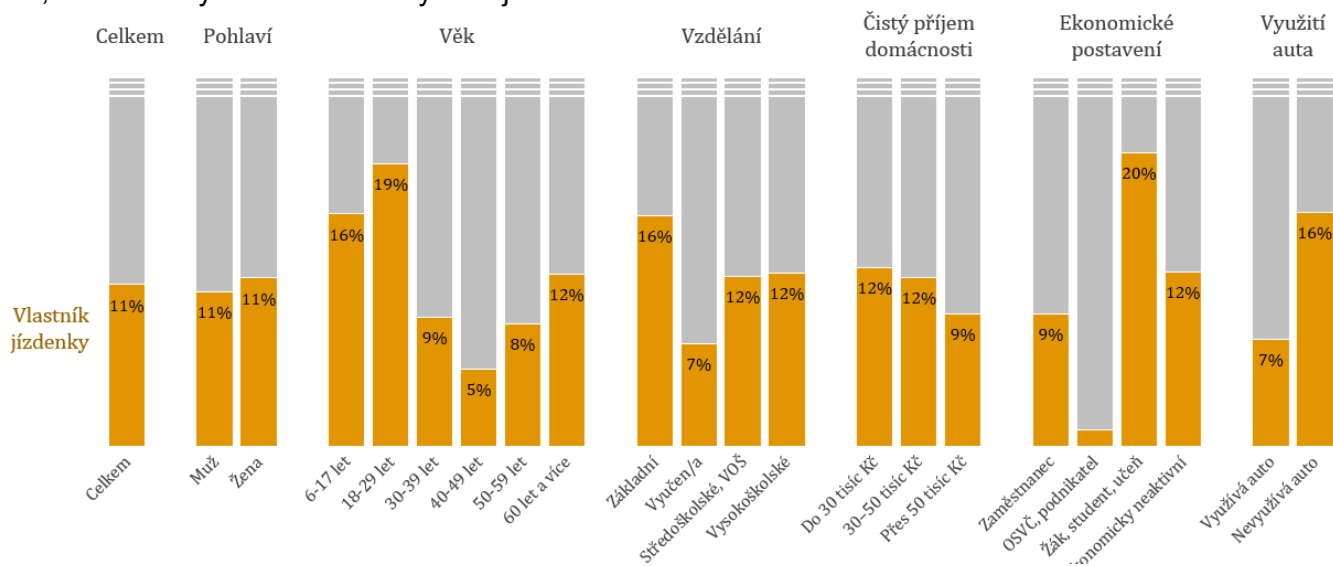
Obrázek 8: Osobní využití automobilu obyvateli v Hodoníně (Závěrečná zpráva Dopravní průzkum v Hodoníně, NMS 2013, str. 30)

Osmdesát procent obyvatel disponuje jízdním kolem, větší dispozice je u ekonomicky aktivních, mužů, obyvatel ve věku 30-60 let a s vyšším příjmem. Možnost zaparkovat kolo v cíli cesty má 76 % dotázaných.



Obrázek 9: Osobní využití jízdního kola obyvateli v Hodoníně (Závěrečná zpráva Dopravní průzkum v Hodoníně, NMS 2013, str. 33)

Vlastnictví předplatní jízdenky má jen 11 % obyvatel, jde zejména o studenty a osoby nad 60 let, ekonomicky neaktivní a nevyužívající auto.



Obrázek 10: Osobní vlastnictví předplatní jízdenky obyvateli v Hodoníně (Závěrečná zpráva
Dopravní průzkum v Hodoníně, NMS 2013, str. 35)

3.3 Cesty

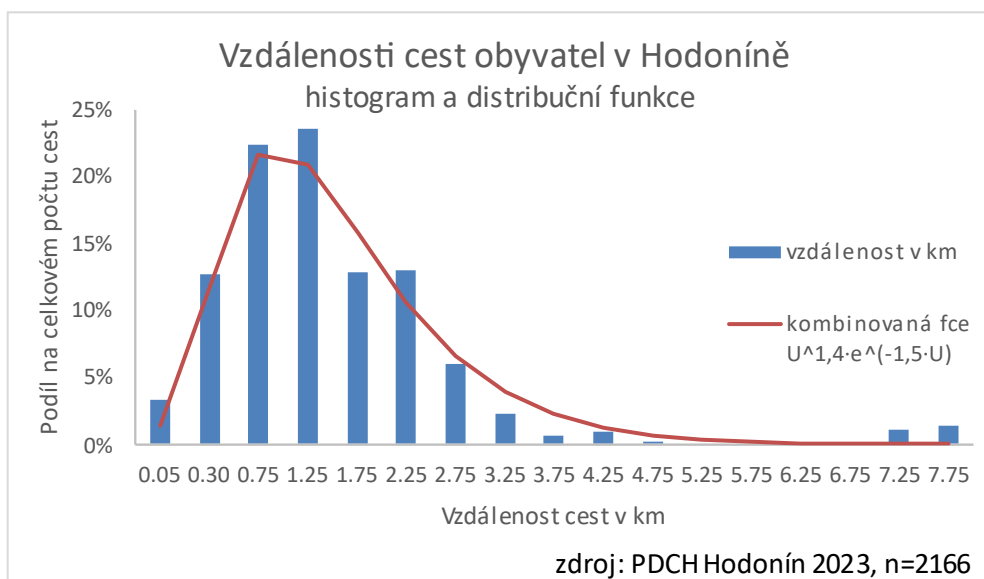
Zatímco osoby a domácnosti vytváří předpoklady pro mobilitu, popisem skutečného dění v ulicích je až vykonaná cesta. Lidé, pokud cestují, vykonají denně několik cest, nejobvyklejší je cesta do práce a do školy (a zpět domů), druhý nejčastější je nákup (a zpět domů), ostatní účely jsou již minoritní.

Tabulka 2: Rozdělení účelů cest a odpovídající topologická vzdálenost.
(nms_final_data_22533_Dopravni-pruzkum-Hodonin_duplikace_2023-02-21_dan.xlsx#evaT)

název	podíl	vzdálenost v km																
		0.1	0.5	1	1.5	2	2.5	3	3.5	4	4.5	5	5.5	6	6.5	7	7.5	8
bydliště	37%	4%	11%	24%	25%	11%	12%	6%	3%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	2%
pracoviště	19%	2%	8%	17%	20%	17%	17%	8%	4%	2%	2%	1%	0%	0%	0%	0%	2%	2%
škola	8%	3%	18%	35%	20%	12%	7%	2%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
služebně	1%	0%	0%	32%	11%	37%	5%	5%	5%	5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
nákup	18%	0%	21%	23%	26%	17%	7%	5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
lékař	4%	10%	12%	22%	24%	5%	22%	0%	6%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
služby	2%	0%	13%	19%	38%	4%	23%	0%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
volný čas	9%	8%	10%	13%	21%	6%	22%	11%	0%	0%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	4%
ostatní	2%	15%	11%	26%	21%	17%	6%	2%	0%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
celkem	100%	3%	13%	23%	24%	13%	13%	6%	2%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	1%

Cestované vzdálenosti jsou napříč různými cíli přibližně stejné, největší podíl mají cesty od 1,5 km do 2,5 km, což odpovídá velikosti zástavby Hodonína. Zároveň to odpovídá zjištěním v Holandsku, kdy je kolo při této vzdálenosti nejvíce využíváno v intervalu 1 až 2,5 km a podobně chůze 0,1-2,5 km.¹

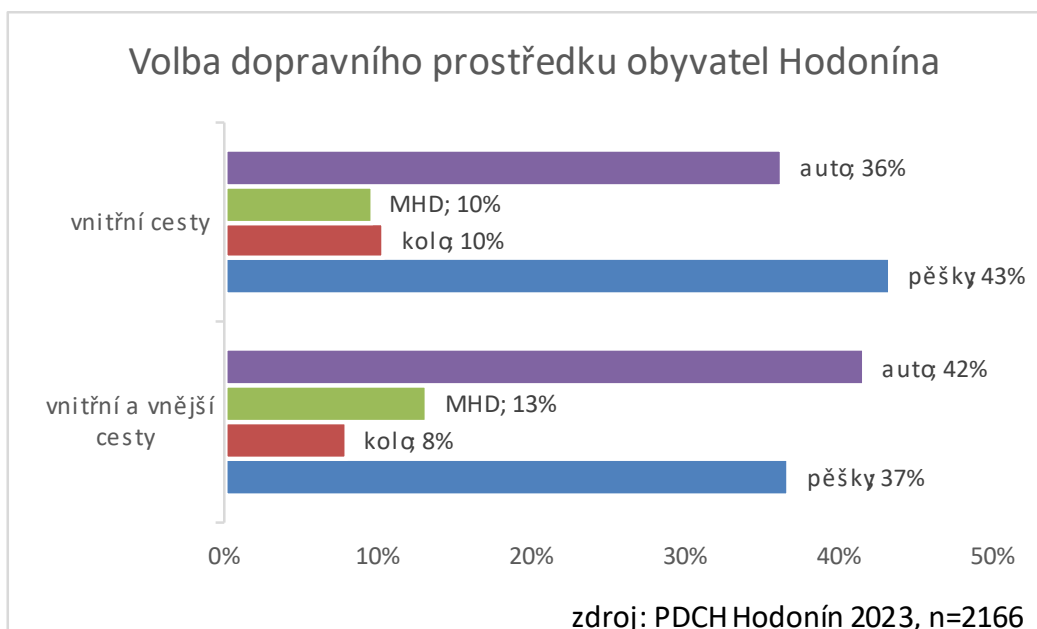
¹ Mobiliteitsonderzoek Nederland 2009, Tabellen, [7. Mobiliteit naar algemene kenmerken, str. 26](#), 2010 Rijkswaterstaat.



Obrázek 11: Histogram a distribuční funkce vzdálenosti cest obyvatel po Hodoníně.

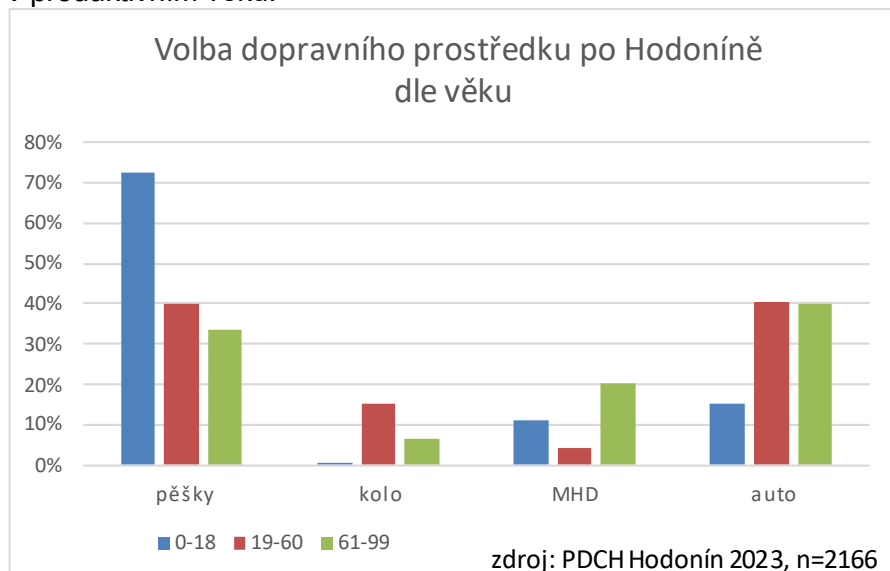
Pro cesty v rámci Hodonína je nejčastější forma pohybu chůze a auto, menšinou pak stejně četné MHD a kolo.

Při cestách v rámci Hodonína i mimo něj se na první místo dostává auto, poté je v menšině MHD a nakonec kolo.



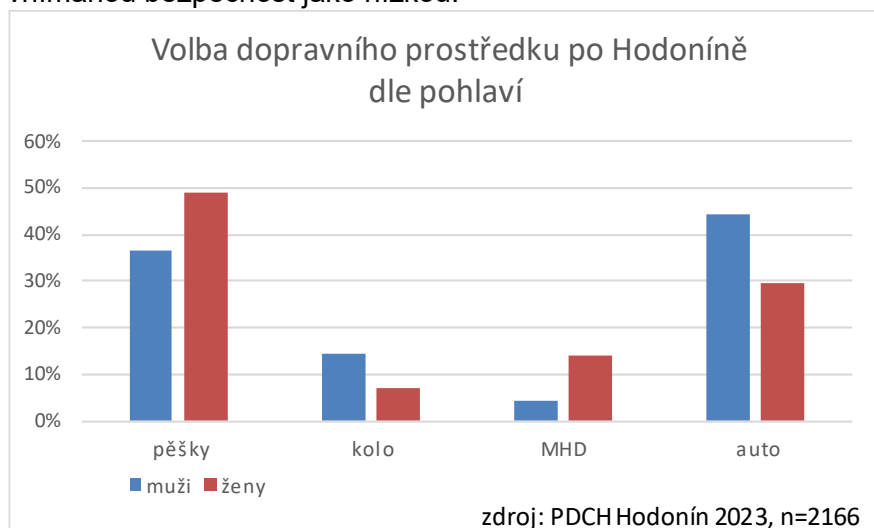
Obrázek 12: Volba dopravního prostředku obyvatel Hodonína pro vnitřní a vnější cesty.

Pohledem věku pak chůze dominuje u nezletilých a stárnutím klesá, kolo naopak je nejvíce u lidí produktivního věku. MHD používají nejvíce nezletilí a senioři, auto nejméně nezletilí. Pro srovnání v Holandsku nejvíce kolo užívají nezletilí a raní senioři, nejméně lidé v produktivním věku.²



Obrázek 13: Volba dopravního prostředku obyvatel Hodonína dle věku.

Z hlediska genderu ženy více chodí pěšky, jezdí MHD proti mužům, kteří jezdí více na kole a autem. Poznatky o mobilitě pohledem genderu z Holandska ukazují, že ženy chodí a jezdí na kole mírně více než muži a také ženy jezdí méně jako řidiči a více jako spolujezdci, hromadnou dopravu využívají stejně.³ Bojácnost žen k jízdě na kole může indikovat vnímanou bezpečnost jako nízkou.



Obrázek 14: Volba dopravního prostředku obyvatel Hodonína dle pohlaví.

² Mobiliteitsonderzoek Nederland 2009, Tabellen, [8. Mobiliteit naar persoonskenmerken, str. 46](#), 2010 Rijkswaterstaat.

³ Mobiliteitsonderzoek Nederland 2009, Tabellen, [8. Mobiliteit naar persoonskenmerken, str. 46](#), 2010 Rijkswaterstaat.

Přílohy:

1. Technická zpráva, Dopravní průzkum: Hodonín, NMS 2023
2. Závěrečná zpráva, Dopravní průzkum v Hodoníně, NMS 2023

Dopravní průzkum: Hodonín



1 Charakteristika projektu a cíl výzkumu

Cílem průzkumu bylo zjistit základní informace o dopravním chování domácností a jednotlivců s trvalým bydlištěm na území města Hodonín. Za domácnosti byly zjišťovány údaje o vlastnictví dopravních prostředků či časových jízenek na veřejnou hromadnou dopravu. Za jednotlivé členy domácností (od věku 6 let) byly prostřednictvím tzv. cestovního deníku zjišťovány všechny jimi uskutečněné cesty v průběhu jednoho pracovního dne. U jednotlivců bylo rovněž zjišťováno využívání jednotlivých dopravních prostředků, které jsou v domácnostech k dispozici.

2 Vzorek respondentů a sběr dat

Dopravní průzkum probíhal od 7. 12. 2022 do 15. 1. 2023. Průzkum byl realizován prostřednictvím on-line dotazníku (CAWI – Computer Assisted Web Interviewing).

Respondenti byli osloveni dopisem, který Česká pošta roznesla do schránek 11 500 domácností v Hodoníně. V dopisu byl krátký popis výzkumu, žádost o účast v něm a unikátní link pro každou domácnost na on-line dotazník. Odměnou za vyplnění dotazníku bylo zařazení respondentů do soutěže o ceny.

Z celkového počtu 11 500 domácností, které byly osloveny prostřednictvím dopisu rozneseným Českou poštou do jejich schránek, vyplnilo on-line dotazník 668. Návratnost dotazníků byla tedy 6 %.

3 Dotazník

On-line dotazník dopravního chování domácností a jednotlivců byl naprogramován v dotazovací aplikaci, kterou vytvořila a pro sběr dat využívá společnost NMS Market Research.

Dotazník obsahoval otázky na to, které dopravní prostředky vlastní daná domácnost, zda její členové vlastní časové jízdenky na veřejnou hromadnou dopravu, jestli dospělí členové domácnosti dojíždějí do zaměstnání každý den nebo jak jednotliví členové domácnosti využívají dopravní prostředky, které má domácnost k dispozici.

Součástí dotazníku byly i cestovní deníky, které sloužily ke sledování uskutečněných cest členů domácností v průběhu jednoho pracovního dne či jejich pravidelných cest v nepracovní dny. Pro cestovní deníky byl použit speciální modul v on-line dotazníku, který pracoval s mapovými podklady Mapy.cz a GPS souřadnicemi. Respondent mohl v tomto modulu zadat start a cíl uskutečněné cesty umístěním bodu do mapy nebo pomocí využití fulltextového vyhledávání.

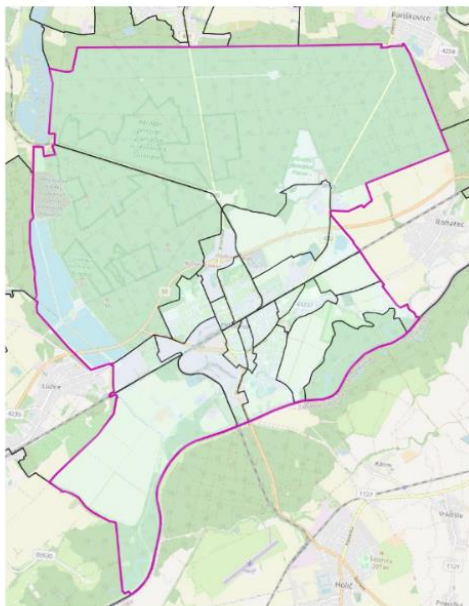
Pro zaznamenání cest do cestovního deníku byl důležitý rozhodný den, tedy den, kdy byla daná cesta uskutečněna. Rozhodný den byl stanoven na nejbližší pracovní den, který předcházal dni, kdy respondent začal dotazník vyplňovat. Pokud respondent nemohl tento určený rozhodný den vyplnit, mohl si v kalendáři vybrat z nabídky náhradních rozhodných dnů.

Vyplňování dotazníku bylo možné kdykoliv přerušit a k vyplňování se vrátit, aniž by byla již vyplněná data ztracena.

Ukázka dotazníku

1. V jaké lokalitě Hodonína bydlete?

Kliknutím do mapy vyberte lokalitu.

8. Zaznamenejte prosím, jednotlivé členy Vaší domácnosti, včetně Vás a doplňte jejich věk, pohlaví a křestní jméno. Uvádějte pouze ty členy domácnosti, kterým je 6 a více let.

Nemusíte uvádět reálná jména členů domácnosti. Uvedení jména Vám pomůže později při vyplňování cestovního deníku a nebude použito při zpracování dat. Pokud jsou v domácnosti dvě osoby se stejným jménem, odlište si jejich jména tak, abyste věděli/a o koho se jedná, když Vám je dotazník bude uvádět.

Po vyplnění jména a věku každého člena domácnosti, klikněte na "Žádný další člen" (pokud má vaše domácnost méně než 6 členů) a následně na "Pokračovat".

	Křestní jméno	Věk	Pohlaví	
Vy osobně		24	Muž	☐ Žádný další člen
člen 2	Petra	25	Žena	☐ Žádný další člen
člen 3			-- vyberte --	☐ Žádný další člen
člen 4			-- vyberte --	☐ Žádný další člen
člen 5			-- vyberte --	☐ Žádný další člen
člen 6			-- vyberte --	

49. Nyní prosím zaznamenejte všechny cesty provedné Vámi osobně dne 21.2.2023.

Popište prosím všechny cesty dané osoby provedené v rozhodný den.
Čas v dopravních prostředcích uvádějte v minutách.

Odkud:	Čas začátku cesty:	Vyberte v mapě:
Bydliště	6:00	
Kam:	Vyberte v mapě:	
Pracoviště		
Dopravní prostředek	Čas v dopravním prostředku	
Automobil – řidič	(min)	
	40	

[+ Přidat další dopravní prostředek](#) [- Odebrat dopravní prostředek](#)[+ Přidat další cestu](#) [- Odebrat poslední cestu](#)

Zadejte odpověď

4 Populace a vzorek

V rámci dotazníkového výzkumu byla získána data od celkem 668 respondentů.

Dotazníky od 110 respondentů byly z výzkumu vyřazeny, protože respondenti nevyplnili celý dotazník a zároveň odpověděli jen na několik úvodních otázek na začátku dotazníku. Od těchto respondentů nebylo tedy získáno dostatek odpovědí, aby jejich dotazníky mohly být smysluplně analyzovány. 1 respondent byl z výzkumu vyřazen z důvodu inkonzistentních odpovědí a jeden z toho důvodu, že do otevřených otázek v dotazníku vyplňoval nesmyslné odpovědi. Celkem tak byly vyřazeny dotazníky od 112 respondentů.

Finální vzorek dat použitý pro analýzy zahrnoval 556 domácností s 1278 osobami.

Vzhledem k použitému způsobu oslovení respondentů (tj. prostřednictvím dopisů roznášených Českou poštou do schránek domácností v Hodoníně) nebyl sesbíráán reprezentativní vzorek dat pro všechny sledované sociodemografické charakteristiky domácností v Hodoníně.

Výsledný vzorek osob byl proto zvážen tak, aby struktura vzorku co nejlépe odpovídala populaci Hodonína podle sociodemografických charakteristik. Oporou pro toto vážení byly údaje ze Sčítání lidu, domů a bytů 2021 v Česku (SLDB 2021). Díky vážení dat jsou výsledky dotazníkového šetření reprezentativní pro populaci Hodonína a vliv jednotlivých sociodemografických charakteristik na tyto výsledky odpovídá jejich reálnému zastoupení v této populaci. Výsledný vzorek dat byl vážen na pohlaví (2 kategorie), věk (4 kategorie: 6–19, 20–39, 40–59, 60+), vzdělání 16+ (4 kategorie: ZŠ, vyučen, SŠ, VŠ) a velikost domácnosti (4 kategorie: 1 člen, 2 členové, 3 členové, 4 a více členů) – viz tabulka 1.

Datová matice vykonaných cest byla také upravena tak, aby cestující osoby co nejlépe reprezentovaly populaci Hodonína. Bylo toho dosaženo duplikováním některých záznamů o cestách. Přitom oporou této duplikace byly opět údaje ze SLDB 2021 se zohledněním stejných výše uvedených sociodemografických charakteristik.

Tabulka 1: Vážení dat

		Podíl		Odchylka		
		Hodonín: skutečné procentuální zastoupení	NMS: nevážená data	NMS: vážená data	NMS: nevážená data	NMS: vážená data
Pohlaví	Muži	48 %	52 %	48 %	+4 %	0 %
	Ženy	52 %	48 %	52 %	-4 %	0 %
Věk	6–19 let	13 %	18 %	13 %	+5 %	0 %
	20–39 let	24 %	29 %	24 %	+5 %	0 %
	40–59 let	32 %	35 %	32 %	+3 %	0 %
	60 let a více	31 %	18 %	31 %	-13 %	0 %
Vzdělání	(6–15)	10 %	15 %	10 %	+5 %	0 %
	ZŠ	14 %	4 %	14 %	-10 %	0 %
	Vyučen	32 %	18 %	32 %	-14 %	0 %
	SŠ	31 %	37 %	31 %	+6 %	0 %
	VŠ	13 %	26 %	13 %	+13 %	0 %
Velikost domácnosti (osoby *)	1 člen	21 %	9 %	21 %	-12 %	0 %
	2 členové	31 %	30 %	31 %	-1 %	0 %
	3 členové	23 %	25 %	23 %	+2 %	0 %
	4+ členové	25 %	36 %	25 %	+11 %	0 %

*jde o strukturu osob podle toho, v jaké domácnosti žijí, nikoli o strukturu samotných domácností

Dopravní průzkum v Hodoníně

Závěrečná zpráva



Obsah

- O průzkumu
 - Situace a cíle
 - Metodologie
 - Složení vzorku
- Hlavní zjištění
- Detailní zjištění
 - Domácnosti
 - Jednotlivé osoby
- Kontakty





0 průzkumu

nms

MARKET RESEARCH

Situace a cíle průzkumu



Průzkum dopravního chování je jedním z podkladů pro tvorbu generelu dopravy.

Cílem průzkumu dopravního chování bylo zjistit základní charakteristiky o domácnostech a jednotlivcích, které mají trvalé bydliště na území města Hodonína.

Za domácnosti byly zjišťovány údaje o vlastnictví dopravních prostředků a časových jízdenek. Za jednotlivce v domácnostech od věku 6 let byly primárně zjišťovány všechny uskutečněné cesty v průběhu jednoho pracovního dne.

U jednotlivců bylo také zjišťováno využívání jednotlivých dopravních prostředků, které jsou v domácnostech k dispozici.

Metodologie

Cílová skupina

Vzorek domácností s bydlištěm v Hodoníně a osob starších 6 let v těchto domácnostech.

Celkový vzorek tvoří 556 domácností s 1278 osobami.

Vzorek osob byl následně zvážen tak, aby jeho struktura (pohlaví, věk, vzdělání, velikost domácnosti) odpovídala populaci Hodonína podle SLDB 2021.

Design průzkumu

Sběr dat byl realizován online dotazníkem. Do domácností byly městem rozneseny dopisy s individuálním odkazem pro vstup do dotazníku.

Sběr dat proběhl v období **od 7.12.2022 do 15.1.2023.**

Obsah průzkumu

Údaje o vlastnictví dopravních prostředků a časových jízdenek.

Cesty uskutečněné obyvateli Hodonína v průběhu jednoho pracovního dne.

Tato zpráva obsahuje pouze údaje, které se netýkají cestovního deníku a uskutečněných cest.

Složení vzorku

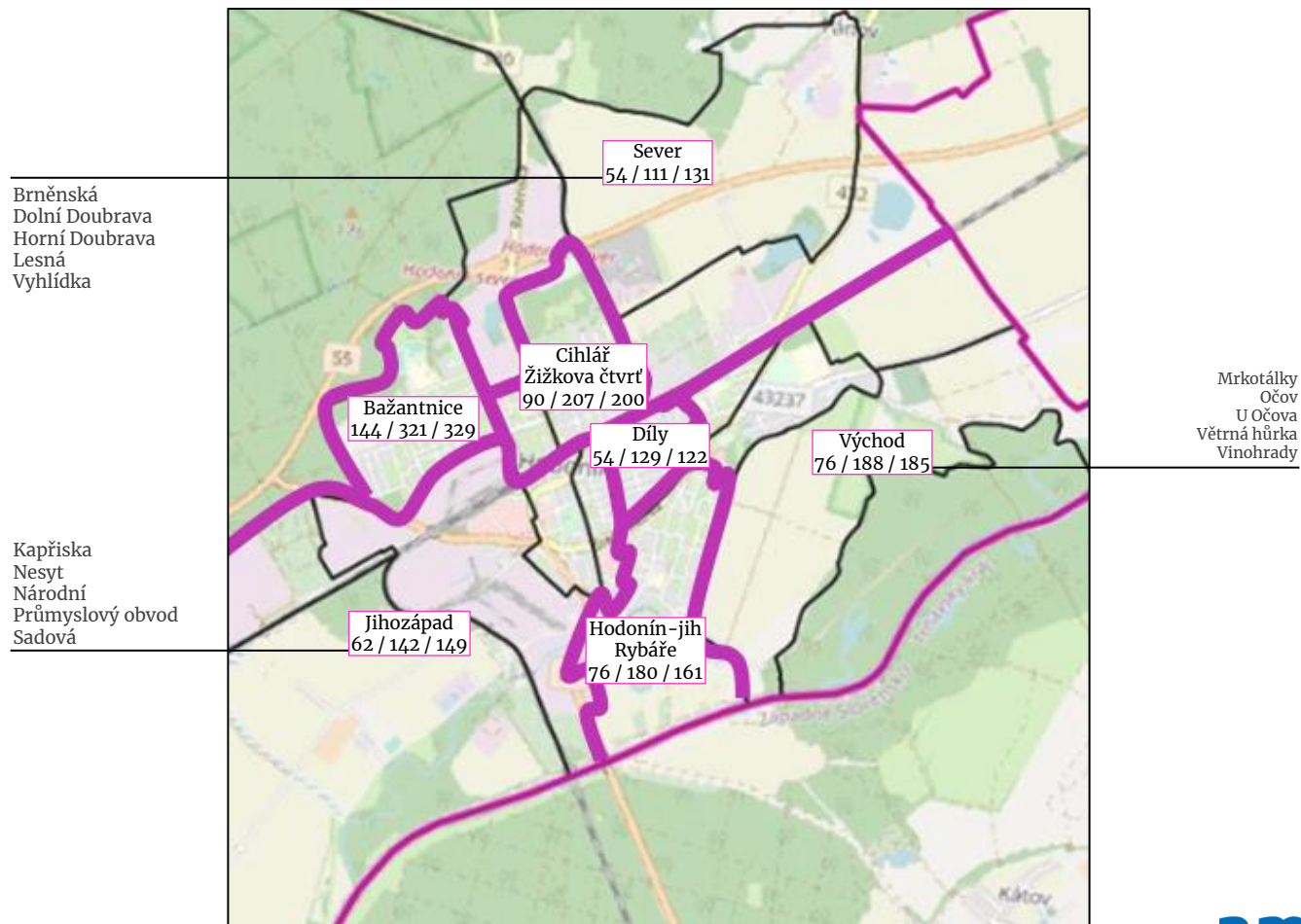
Domácnosti		N=556
Typ domácnosti	Jednočlenná	20%
	Rodina bez dětí	41%
	Samoživitel/ka s dětmi	5%
	Rodina s dětmi	34%
Počet osob ve věku 6 let a více	1 osoba	21%
	2 osoby	45%
	3 osoby	19%
	4 osoby	12%
	5 osob či více	3%
Počet osob ve věku 6-18 let	Žádná	72%
	1 osoba	18%
	2 osoby či více	10%
Počet dětí do 6 let	Žádné	81%
	1 dítě	14%
	2 děti či více	5%
Čistý příjem	Do 30 tisíc Kč	14%
	30 – 50 tisíc Kč	22%
	Přes 50 tisíc Kč	15%
	Neudáno	49%
Nejvyšší vzdělání	Základní, vyučen/a	13%
	Středoškolské, VOŠ	42%
	Vysokoškolské	46%
Počet ekonomicky aktivních	Nikdo	16%
	Jeden člověk	38%
	Dva lidé	42%
	Tři lidé či více	3%

Osoby (6 let a více)		N=1278
Pohlaví	Muži	52 %
	Ženy	48 %
Věk	6-17 let	17%
	18-29 let	11%
	30-39 let	19%
	40-49 let	19%
	50-59 let	16%
	60 let a více	19%
Vzdělání	Základní	19%
	Vyučen/a	18%
	Středoškolské, VOŠ	37%
	Vysokoškolské	26%
Ekonomické postavení	Zaměstnanec	49%
	Podnikatel	3%
	OSVČ	6%
	Žák, student, učeň	20%
	Důchodce	15%
	Nezaměstnaný	2%
	Ostatní	6%

Osoby (vážená data) (6 let a více)		N=1278
Pohlaví	Muži	48 %
	Ženy	52 %
Věk	6-17 let	12%
	18-29 let	11%
	30-39 let	14%
	40-49 let	16%
	50-59 let	16%
	60 let a více	31%
Vzdělání	Základní	23%
	Vyučen/a	32%
	Středoškolské, VOŠ	31%
	Vysokoškolské	13%
Ekonomické postavení	Zaměstnanec	45%
	Podnikatel	2%
	OSVČ	5%
	Žák, student, učeň	14%
	Důchodce	27%
	Nezaměstnaný	3%
	Ostatní	4%

Počty respondentů

Počet domácností / osob / osob (vážená data)



An aerial photograph of a city, likely Prague, showing a mix of historic and modern architecture. A red-to-blue gradient is applied across the image, with red on the left and blue on the right. The text 'Detailní zjištění' is centered in white.

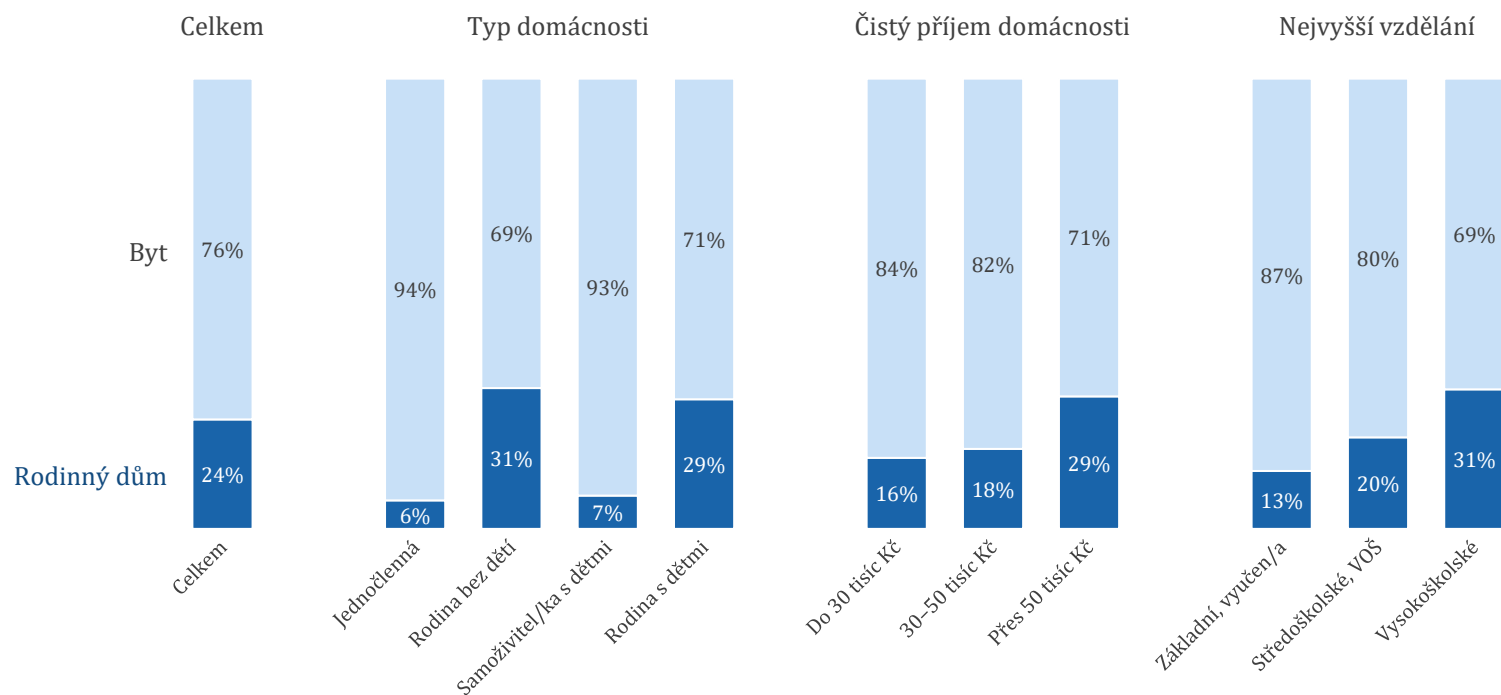
Detailní zjištění

Domácnosti



Způsob bydlení

V rodinném domě bydlí asi čtvrtina vzorku obyvatel Hodonína, tento podíl roste s příjmem a s nejvyšším vzděláním v domácnosti. Daleko menší četnost bydlení v rodinném domě je u samostatně žijících osob a u samoživitelů s dětmi. V městské části Díly bydlí v rodinném domě přes polovinu lidí, naopak na Bažantnici prakticky nikdo.

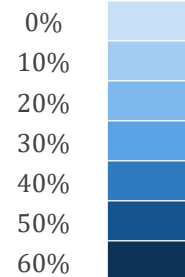
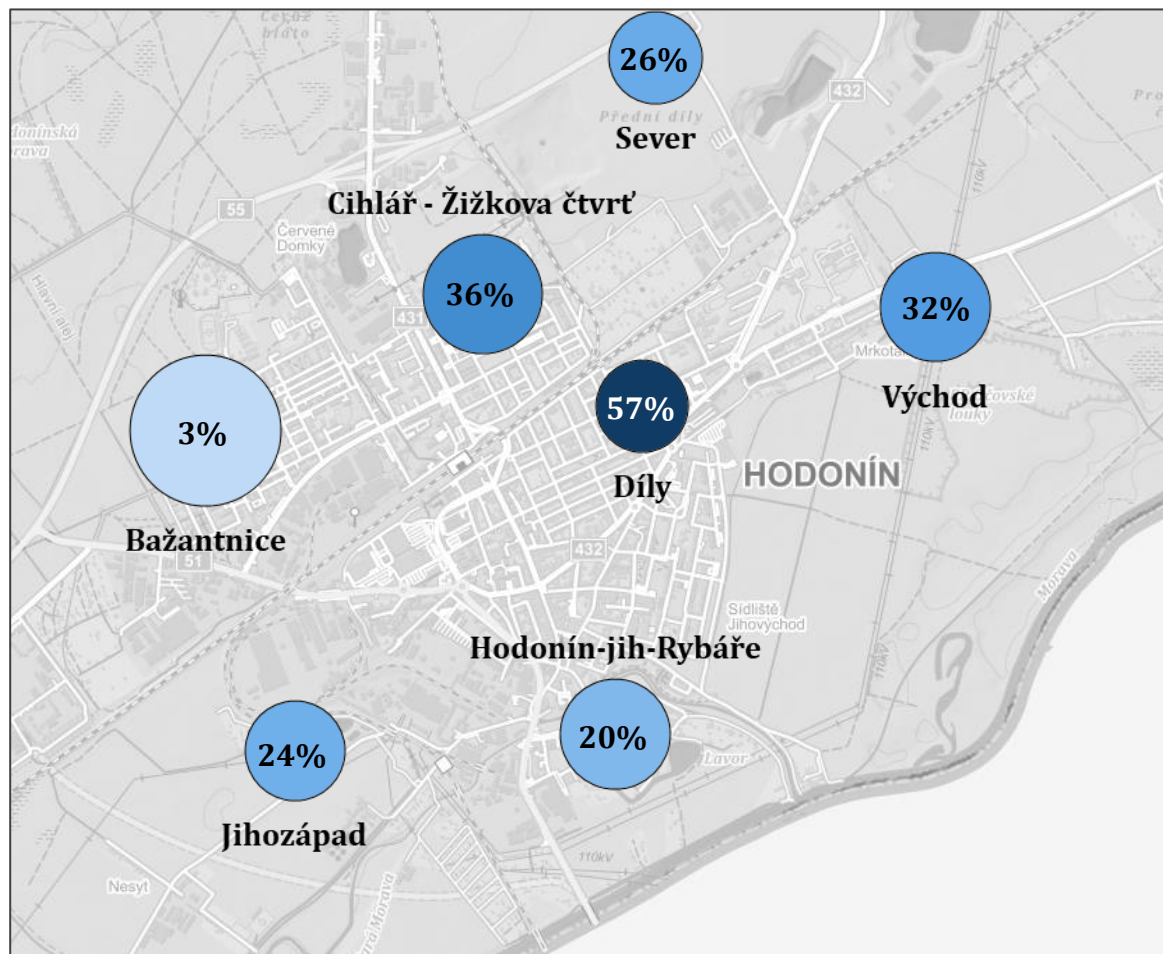


Podíl domácností s rodinným domem



24%

N=556



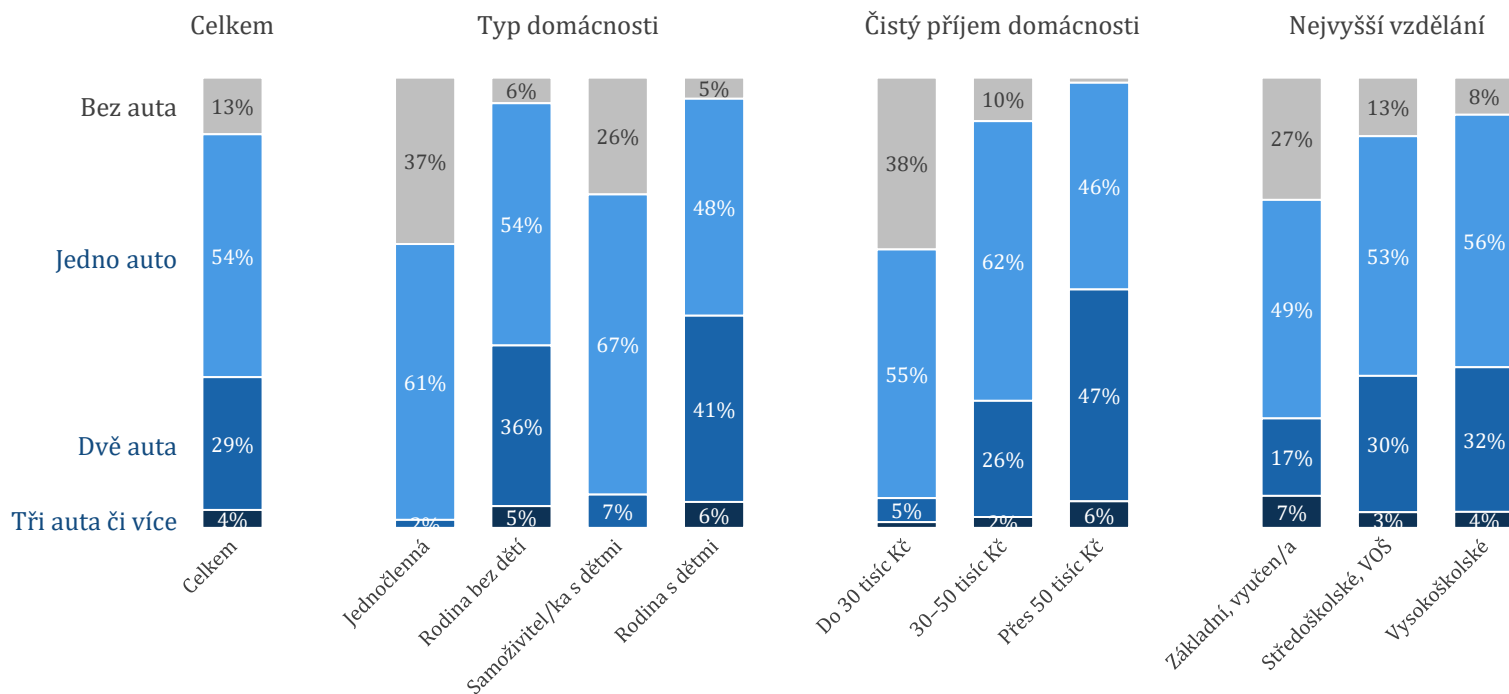
barva odpovídá
dosažené hodnotě,
velikost kruhu počtu
domácností



domácnosti

Vlastnictví osobních automobilů

Vlastnictví automobilu je v Hodoníně běžnou záležitostí. V sebraném vzorku má auto přes 85% domácností. Hodnota za menší města ČR je okolo 80%, takže Hodonín v tomto nevybočuje z průměru. Podíl domácností s autem je pochopitelně nižší u jednočlenných, méně vzdělaných a méně příjmových domácností.

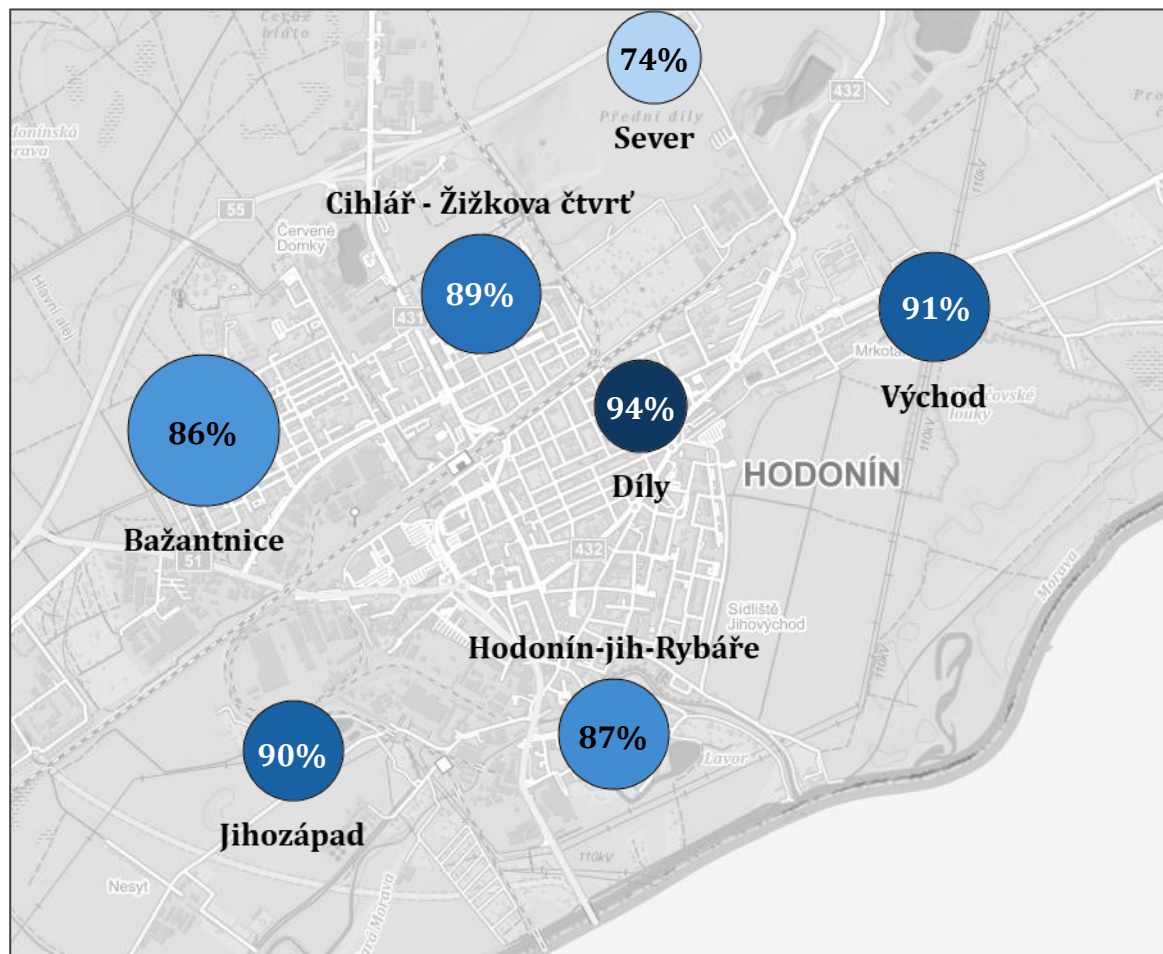


Podíl domácností s automobilem



87%

N=556



70%
75%
80%
85%
90%
95%

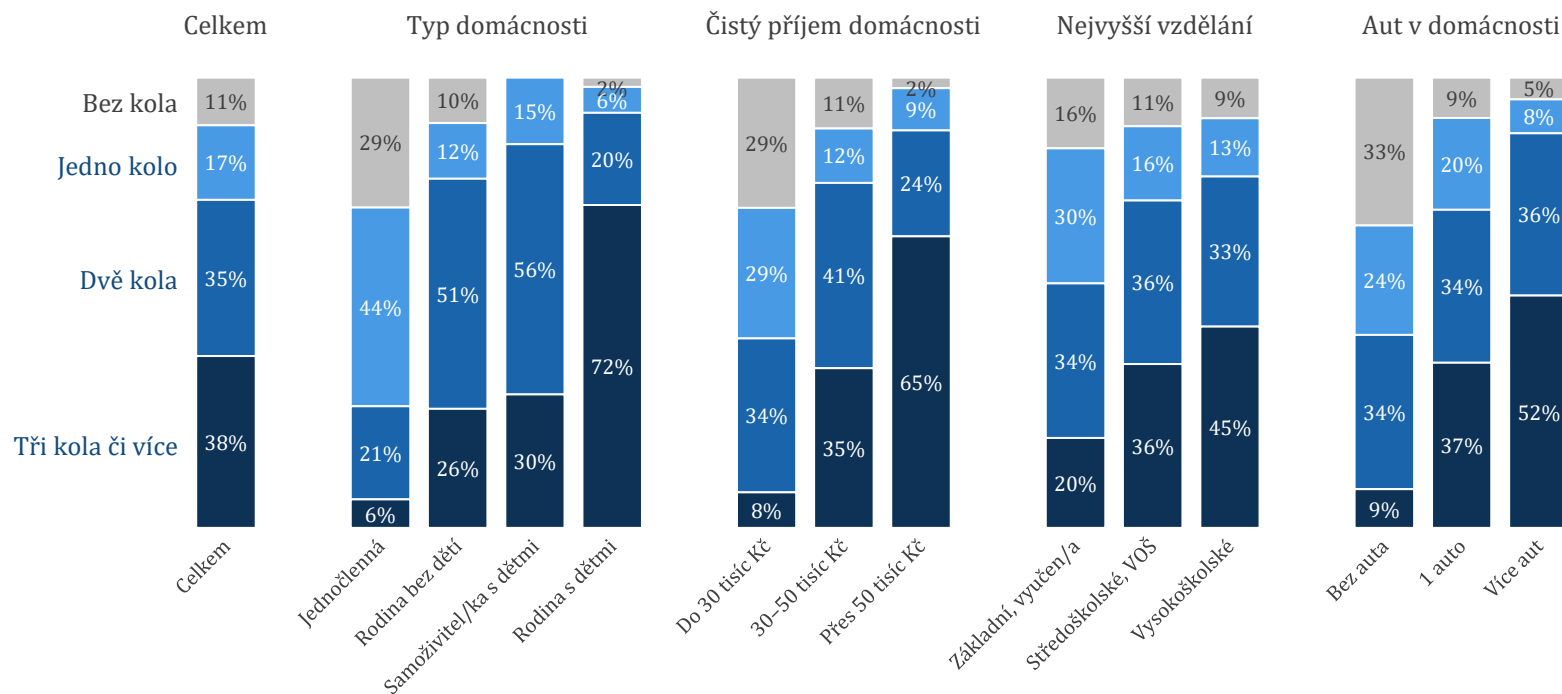
barva odpovídá
dosažené hodnotě,
velikost kruhu počtu
domácností



domácnosti

Vlastnictví jízdních kol

Jízdní kolo vlastní v sebraném vzorku téměř 90% domácností, přes 70% domácností disponuje více koly. Míra vlastnictví roste s příjmem domácnosti i se vzděláním. Využití bicyklu taky zřetelně koreluje s využitím auta; třetina domácností bez auta nemá ani kolo.

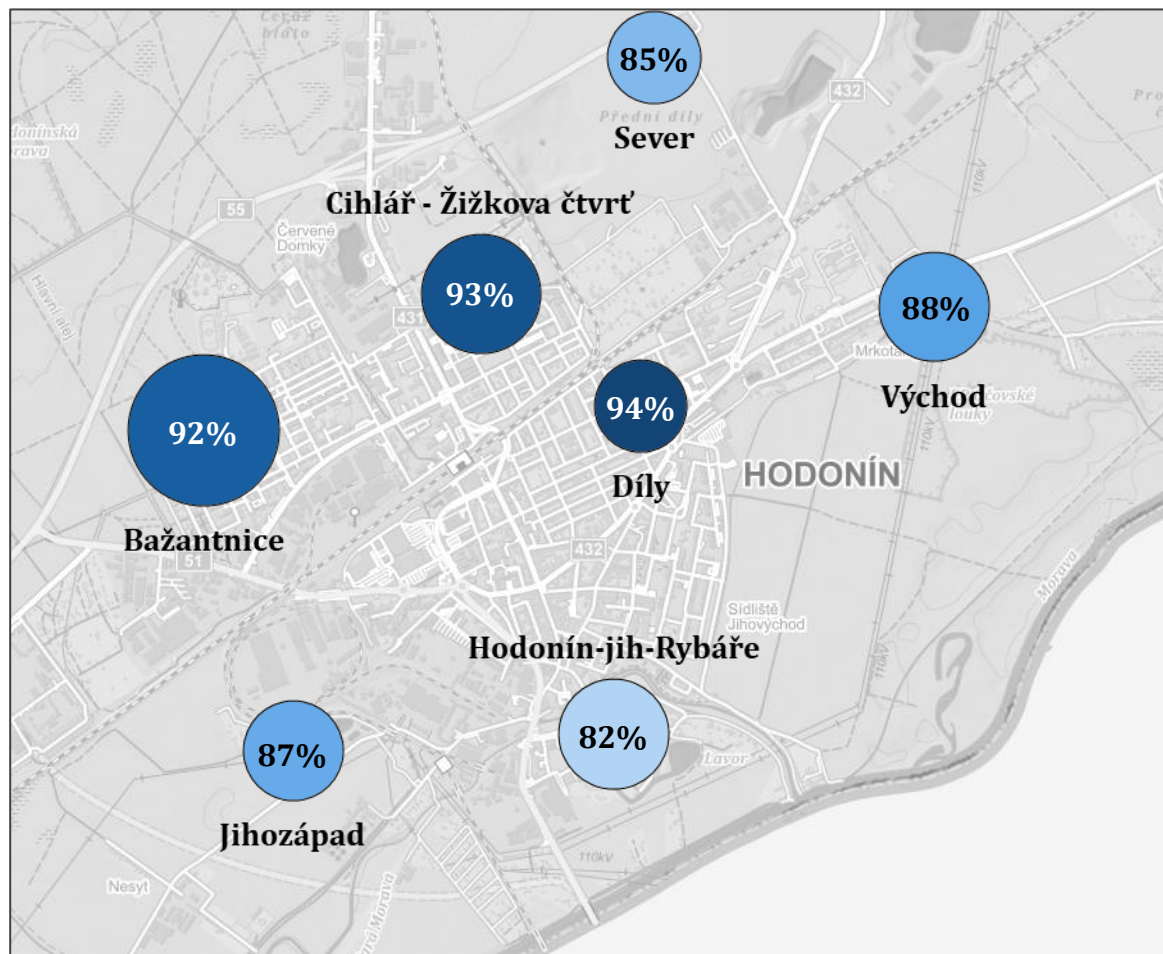


Podíl domácností s jízdním kolem



89%

N=556



80%
83%
86%
89%
92%
95%

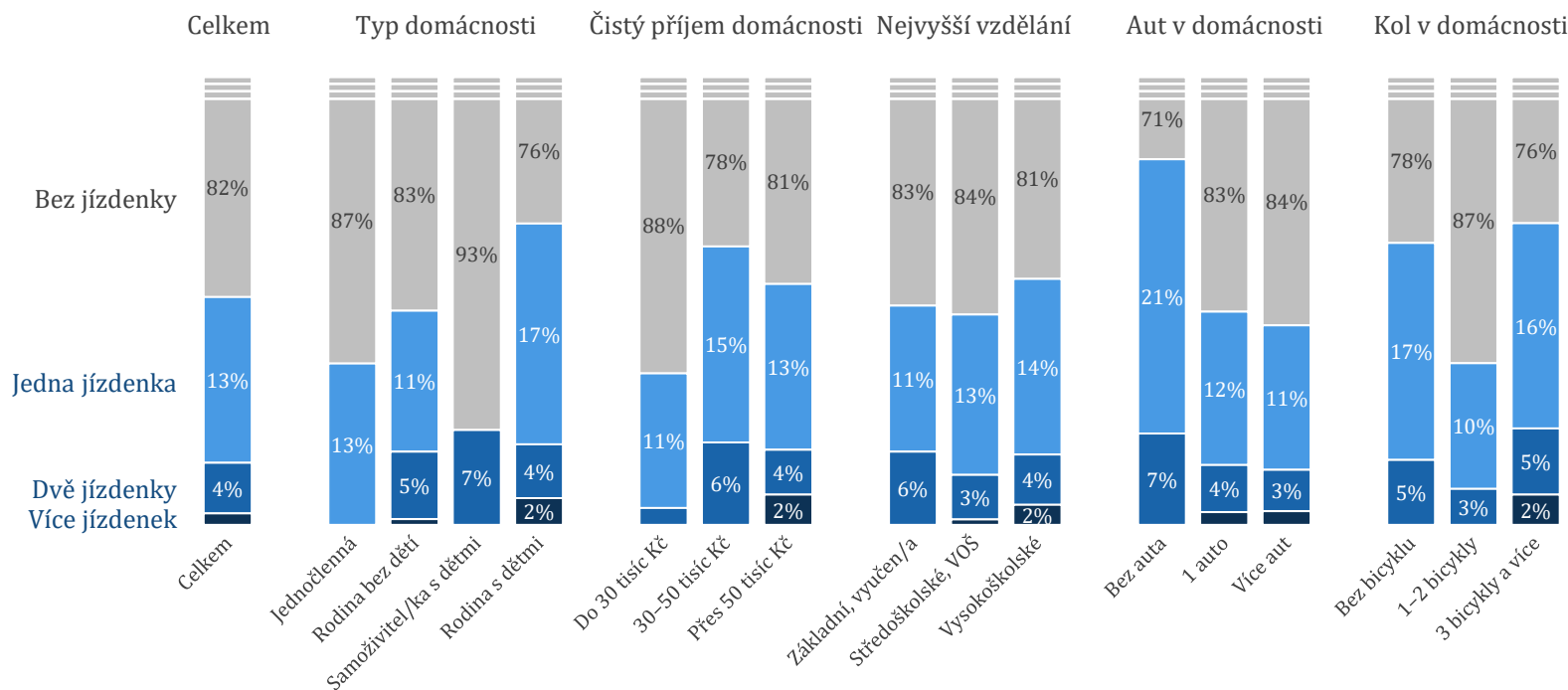
barva odpovídá
dosažené hodnotě,
velikost kruhu počtu
domácností



domácnosti

Vlastnictví časových jízdenek

Využití časové jízdenky není v Hodoníně příliš časté, má ji pouze necelá pětina domácností. Častěji využívají časovou jízdenku domácnosti bez auta, přitom ovšem méně často domácnosti s nižším příjmem. Málo využívají časové jízdenky domácnosti samoživitelů.

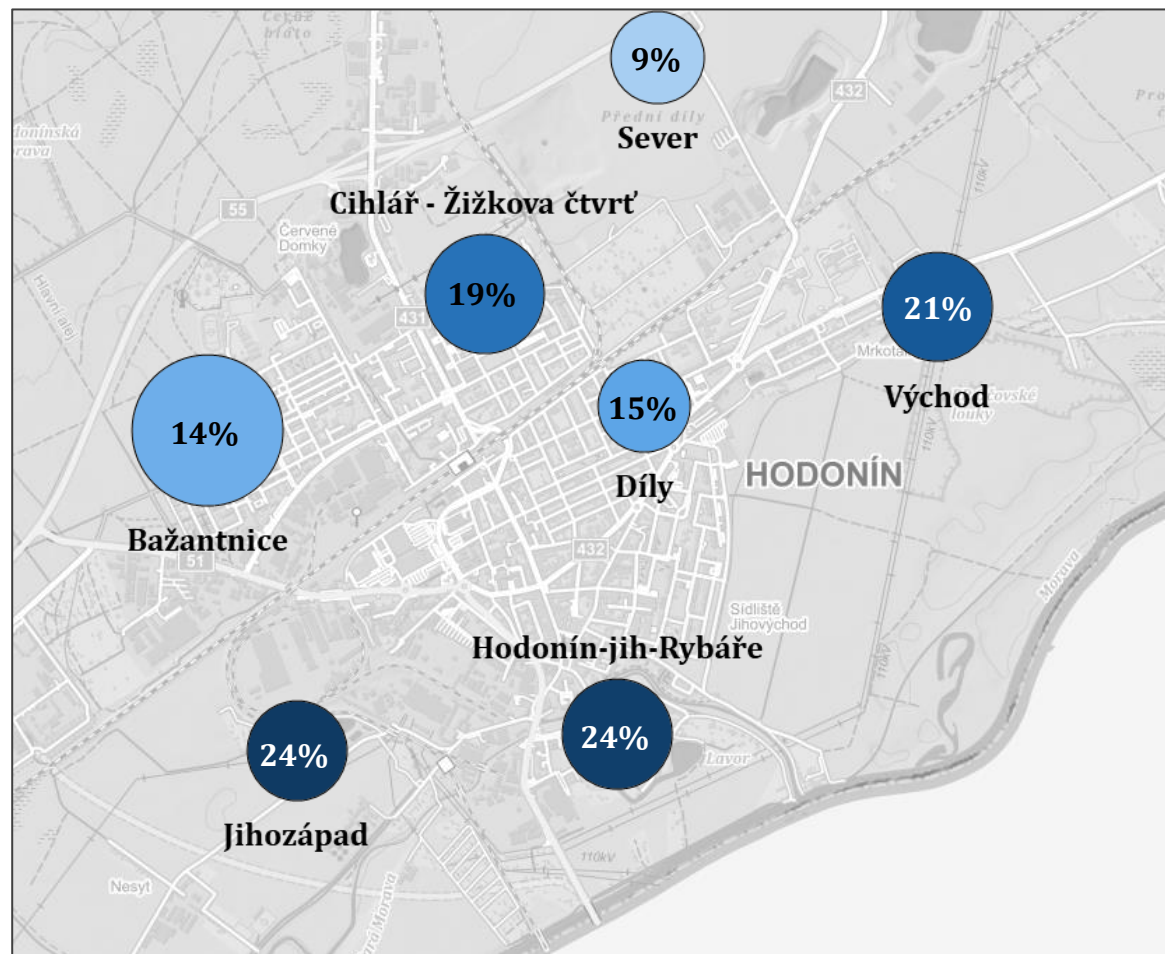


Podíl domácností s časovou jízdenkou



18%

N=556



5%
10%
15%
20%
25%

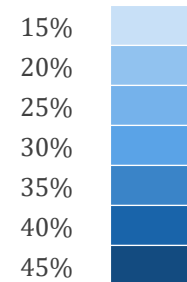
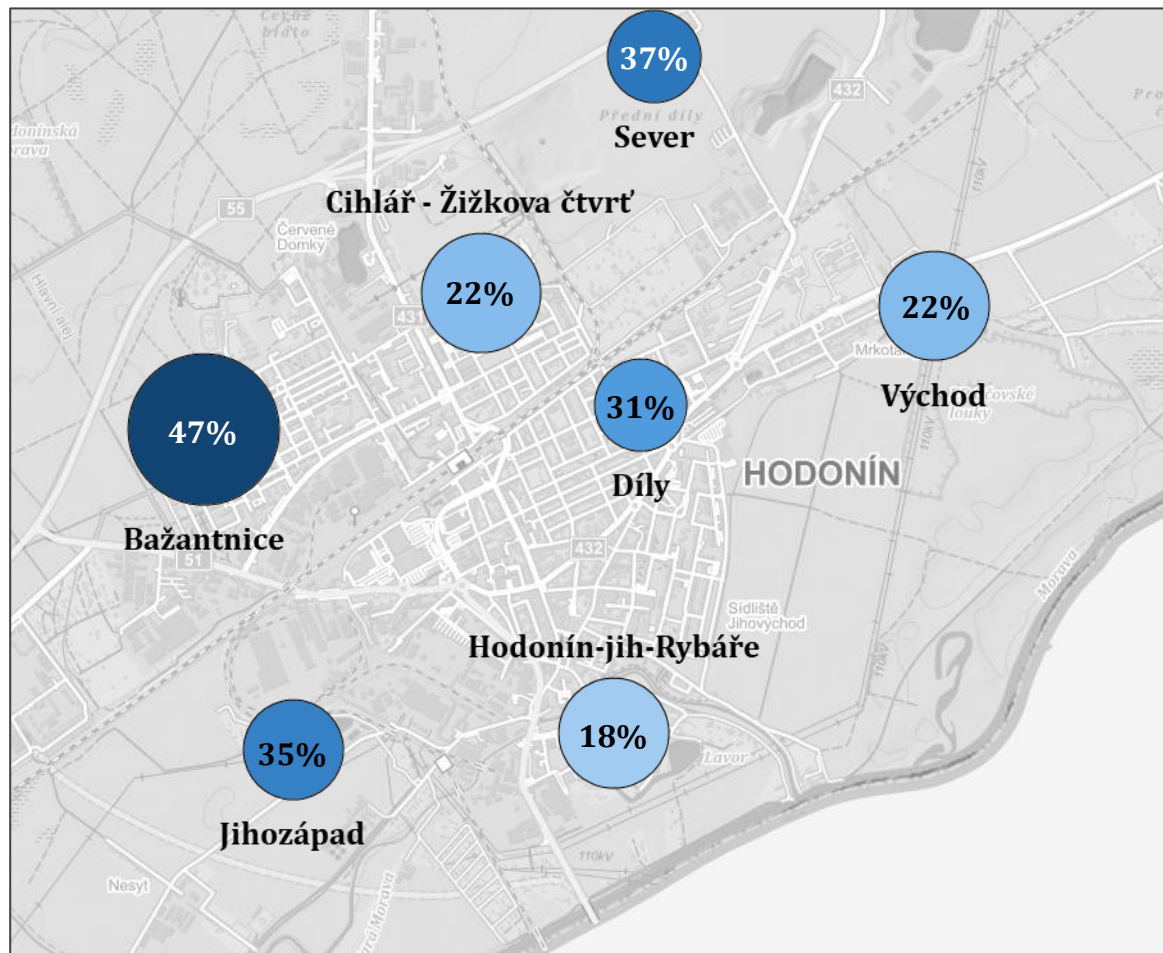
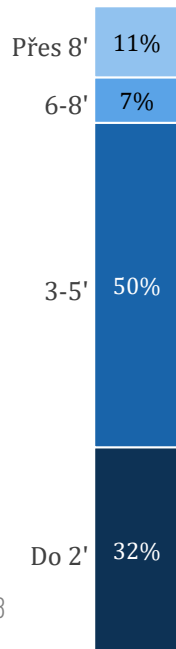
barva odpovídá
dosažené hodnotě,
velikost kruhu počtu
domácností

Dostupnost MHD - zastávka do 2 minut chůze



32%

N=556



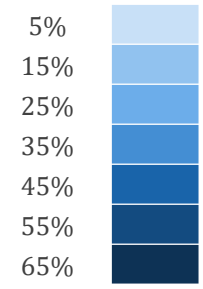
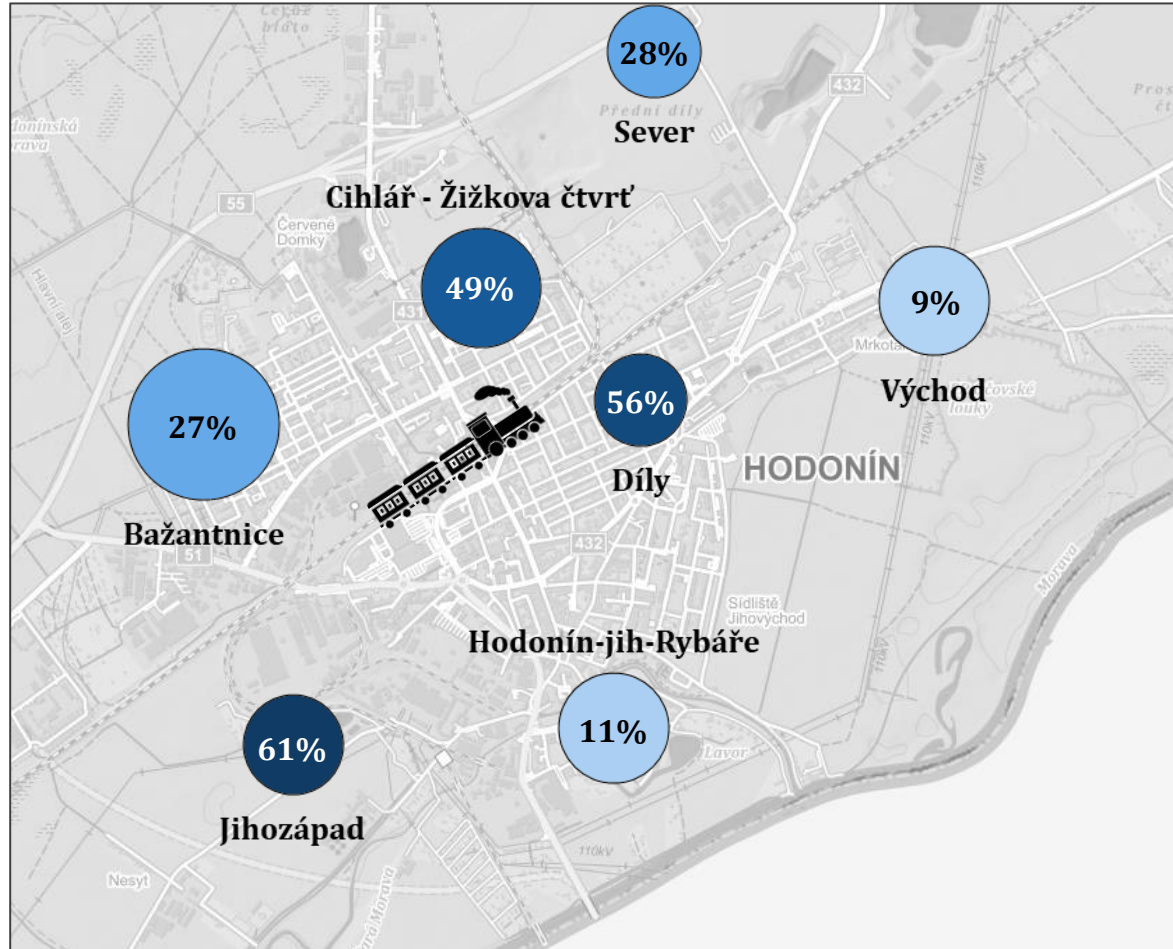
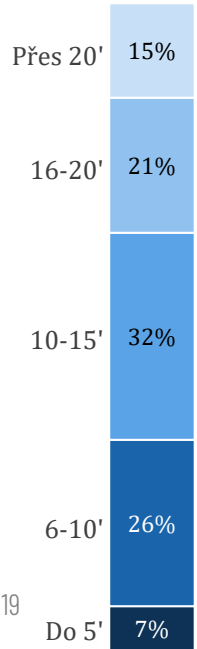
barva odpovídá
dosažené hodnotě,
velikost kruhu počtu
domácností

Dostupnost vlaku - zastávka do 10 minut chůze



33%

N=556



barva odpovídá
dosažené hodnotě,
velikost kruhu počtu
domácností

Dostupnost parkovacího místa - bez docházení



27%

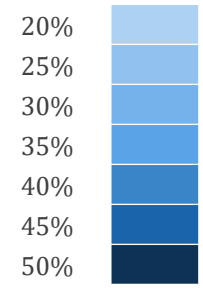
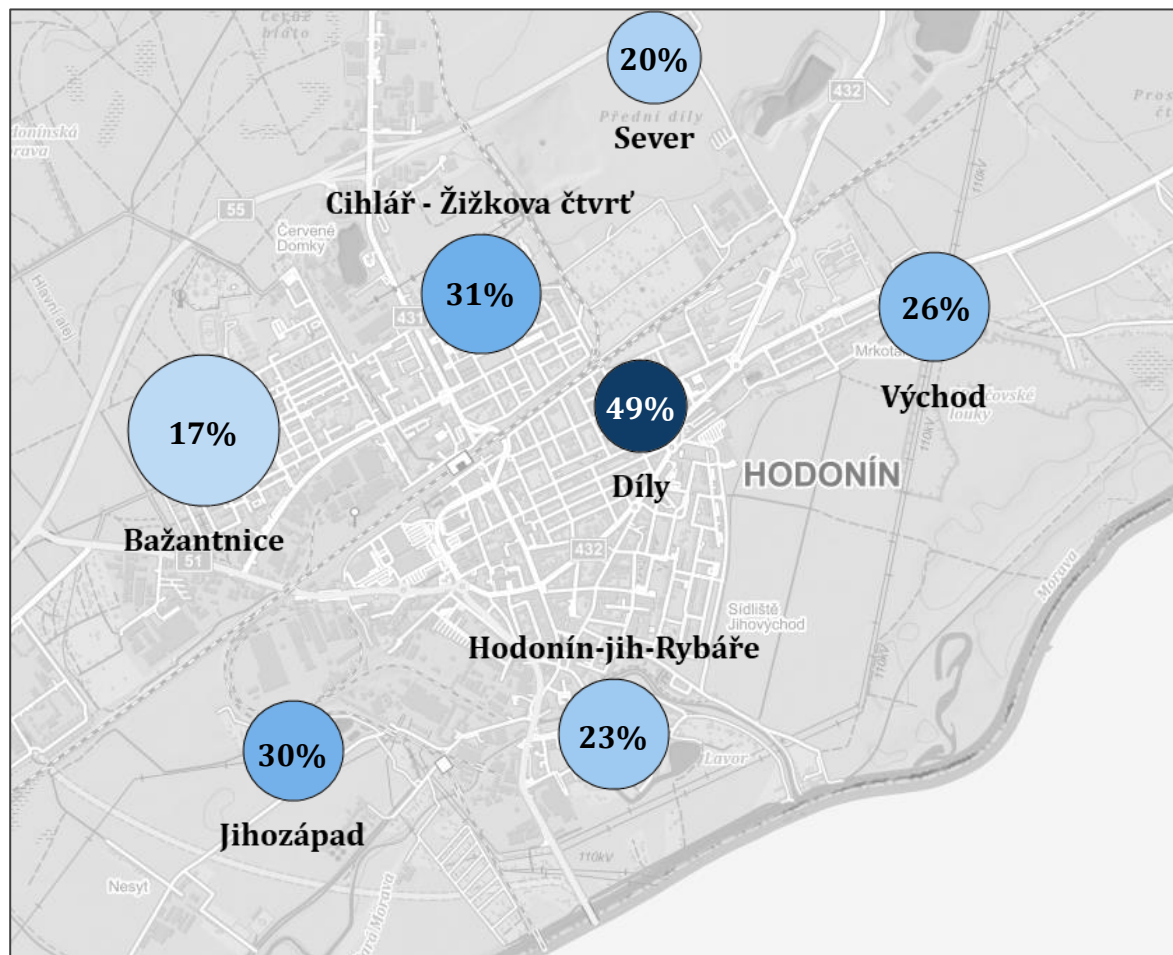
N=556

Přes 5' 3%

3-5' 10%

1-2' 61%

Bez docházení 27%



barva odpovídá dosažené hodnotě, velikost kruhu počtu domácností

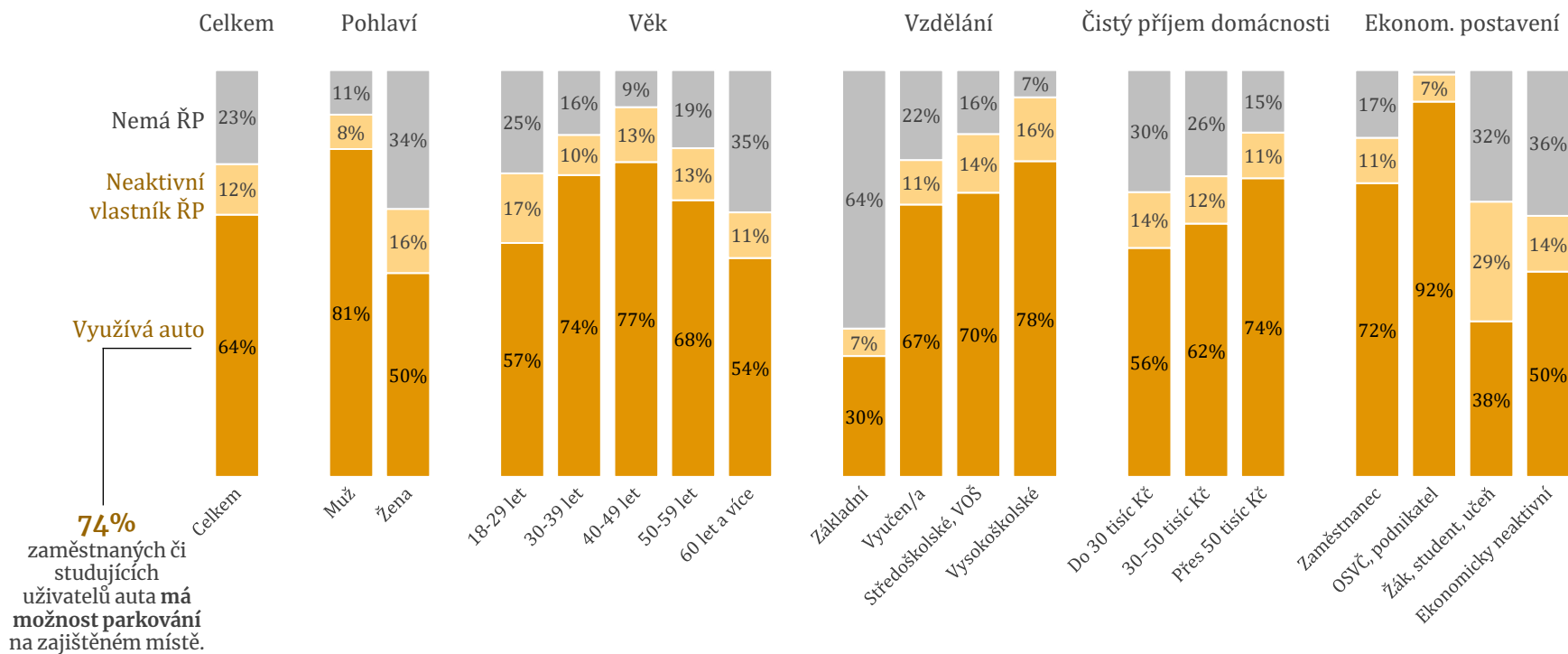
Jednotlivé osoby
(vážená data)



osoby od 18 let
(vážená data)

Využití osobního automobilu

Řidičský průkaz nevlastní pouze necelá 1/4 dospělých obyvatel Hodonína, aktivně pak využívá auto (nezávisle na druhých) asi 2/3 dospělých osob. Méně často mají řidičské oprávnění ženy, lidé mimo produktivní věk, se základním vzděláním, ekonomicky neaktivní, z domácností s nižším příjmem. Naopak mezi podnikateli a živnostníky je automobil využíván téměř vždy.



Využití osobního automobilu

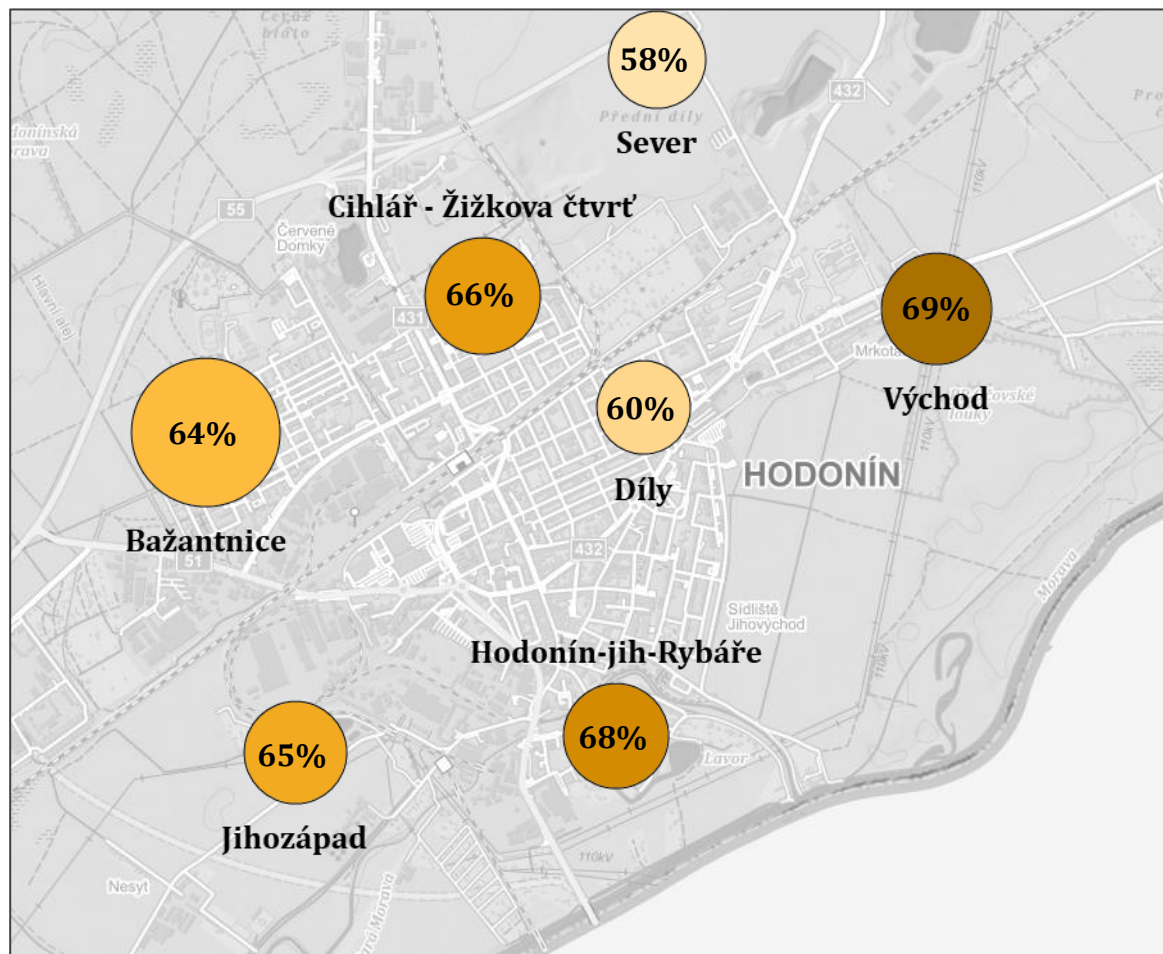


osoby od 18 let
(vážená data)



64%

N=1120



60%
62%
64%
66%
68%
70%



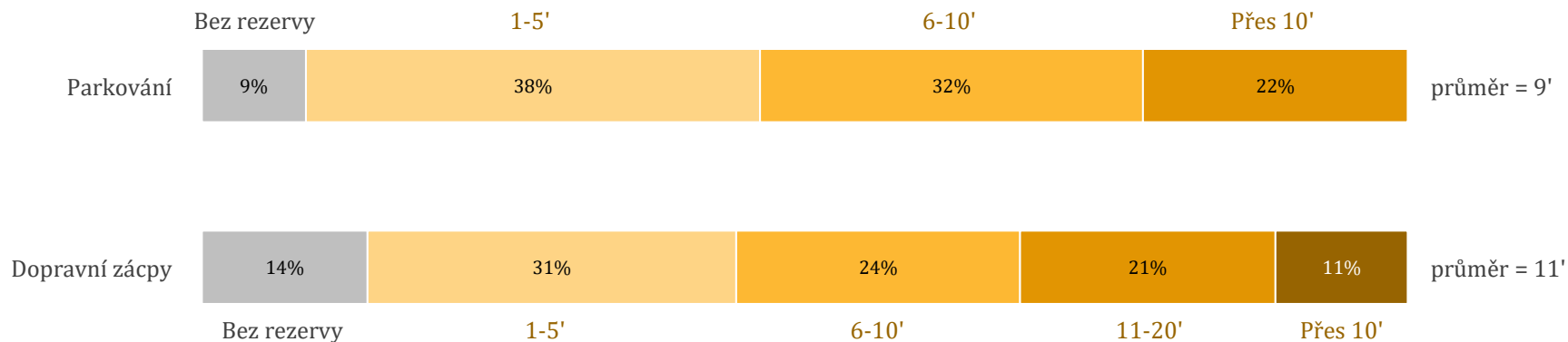
barva odpovídá dosažené
hodnotě, velikost kruhu
počtu osob



osoby od 18 let
(vážená data)

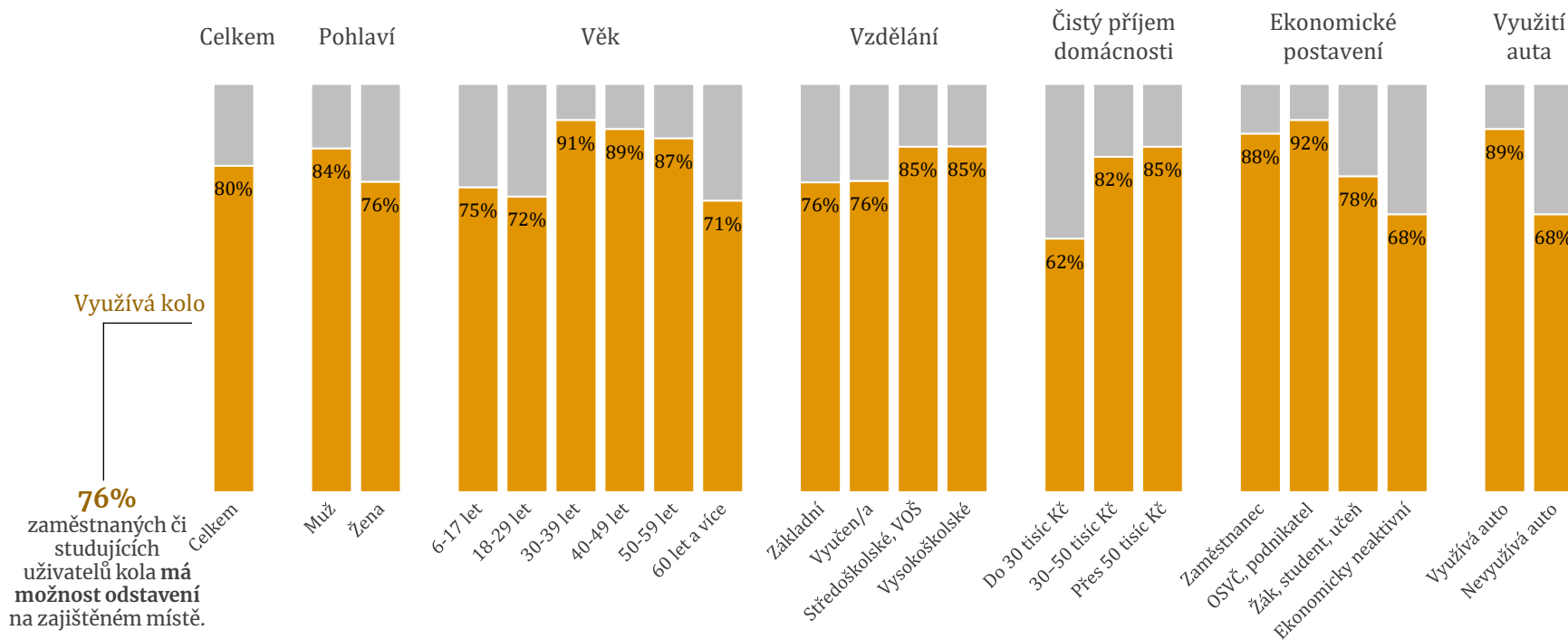
Rezerva na dopravní zdržení

Nějakou rezervu na dopravní problémy si nechává asi 90% řidičů. V průměru počítají s 10minutovým zpožděním jak při hledání parkovacího místa, tak při stání či popojíždění v dopravní zácpě.



Využití jízdního kola

Jízdní kolo mají k dispozici 4/5 obyvatel Hodonína. Využití bicyklu je nejčastější ve středním věku, více klesá až od 60 let. Využití roste s příjmem domácnosti i se vzděláním, což svědčí o tom, že důvodem ježdění na kole je spíše pohyb a životní styl (negativně koreluje s využitím auta), než nedostatek prostředků na jinou dopravu.



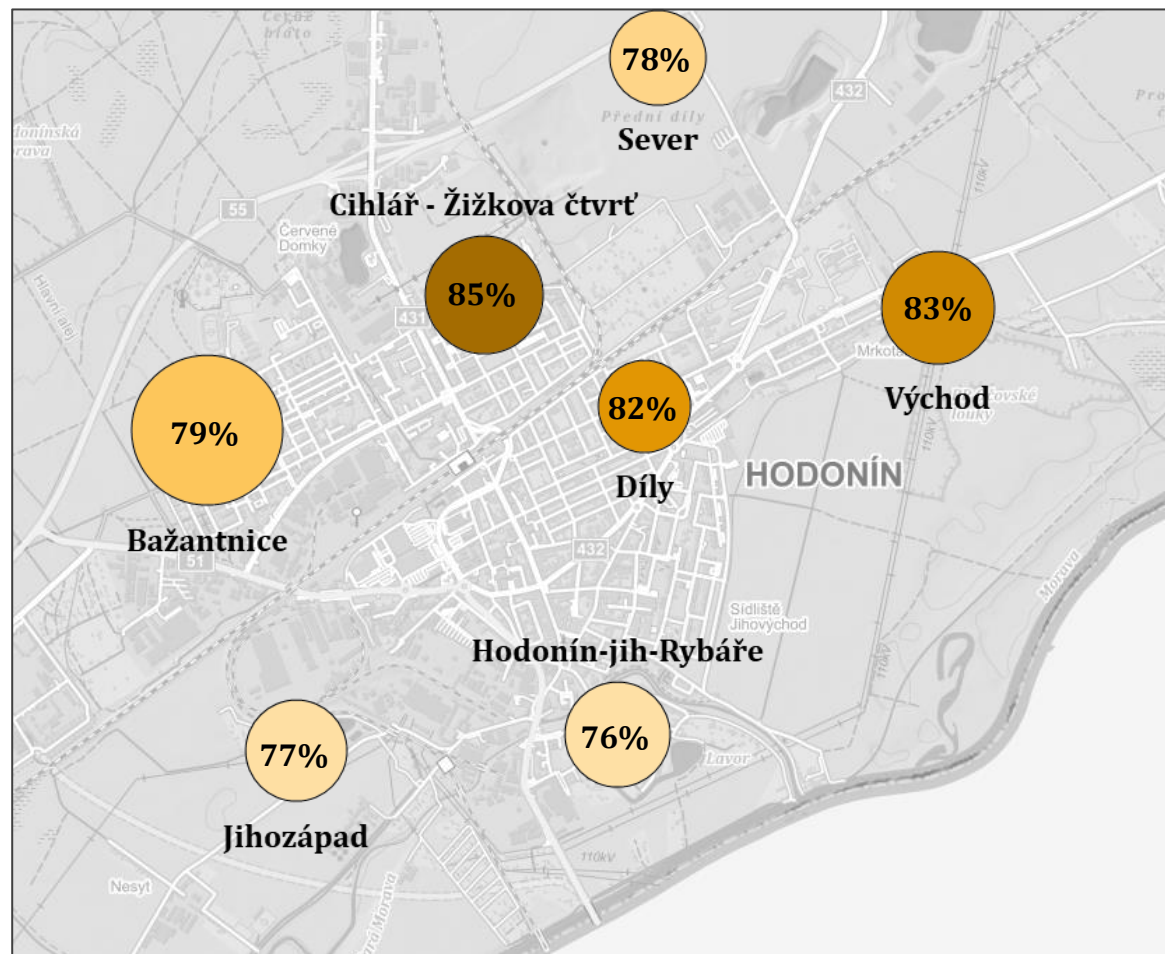
Využití jízdního kola


osoby
(vážená data)

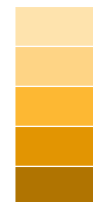


80%

N=1278



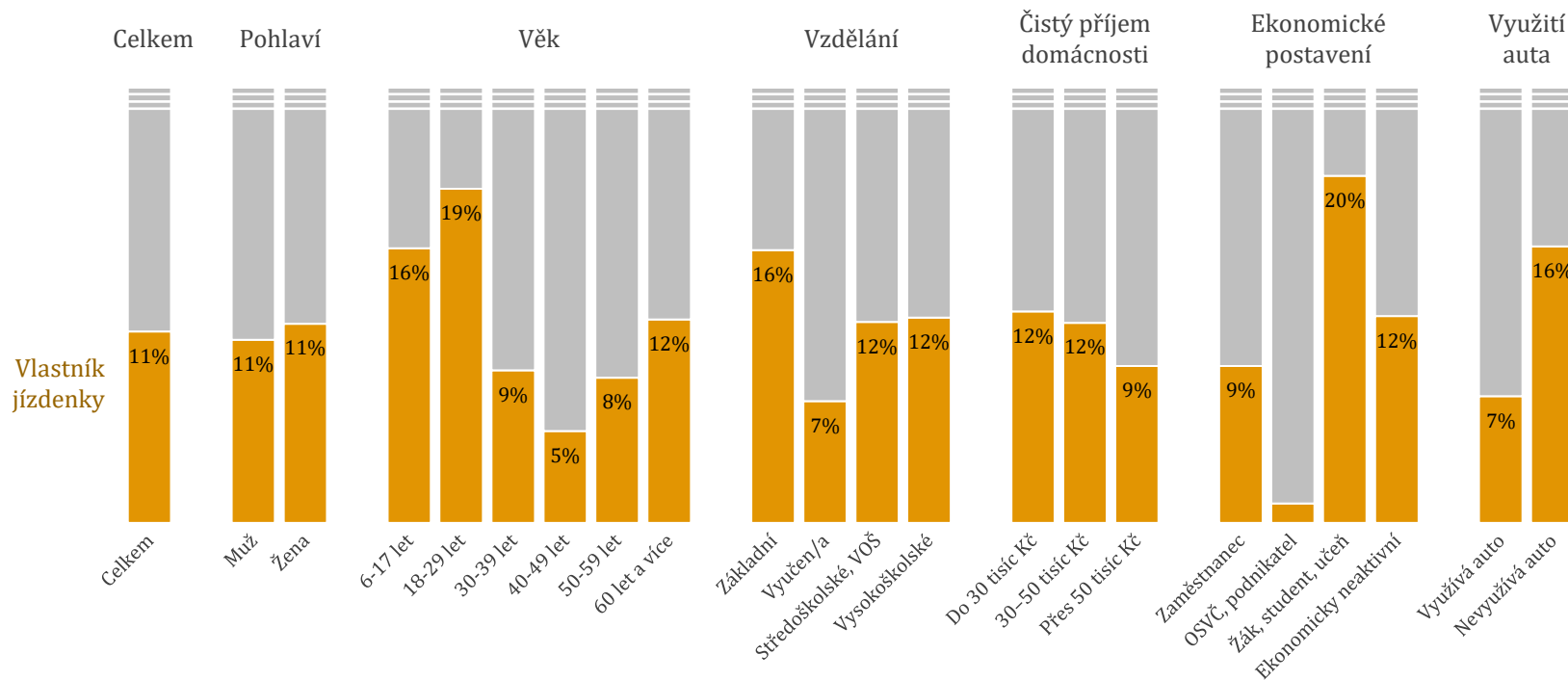
76%
78%
80%
82%
84%



barva odpovídá dosažené
hodnotě, velikost kruhu
počtu osob

Vlastnictví časové jízdenky

Časové jízdenky nacházejí využití hlavně mezi studujícími a důchodci; o tom svědčí závislost věková i ekonomická. Využití jízdenek ovšem není v Hodoníně příliš obvyklé, má jen asi desetina osob. Využití jízdenek koreluje negativně s využitím auta, což je ale částečně způsobeno nízkým či vysokým věkem uživatelů.



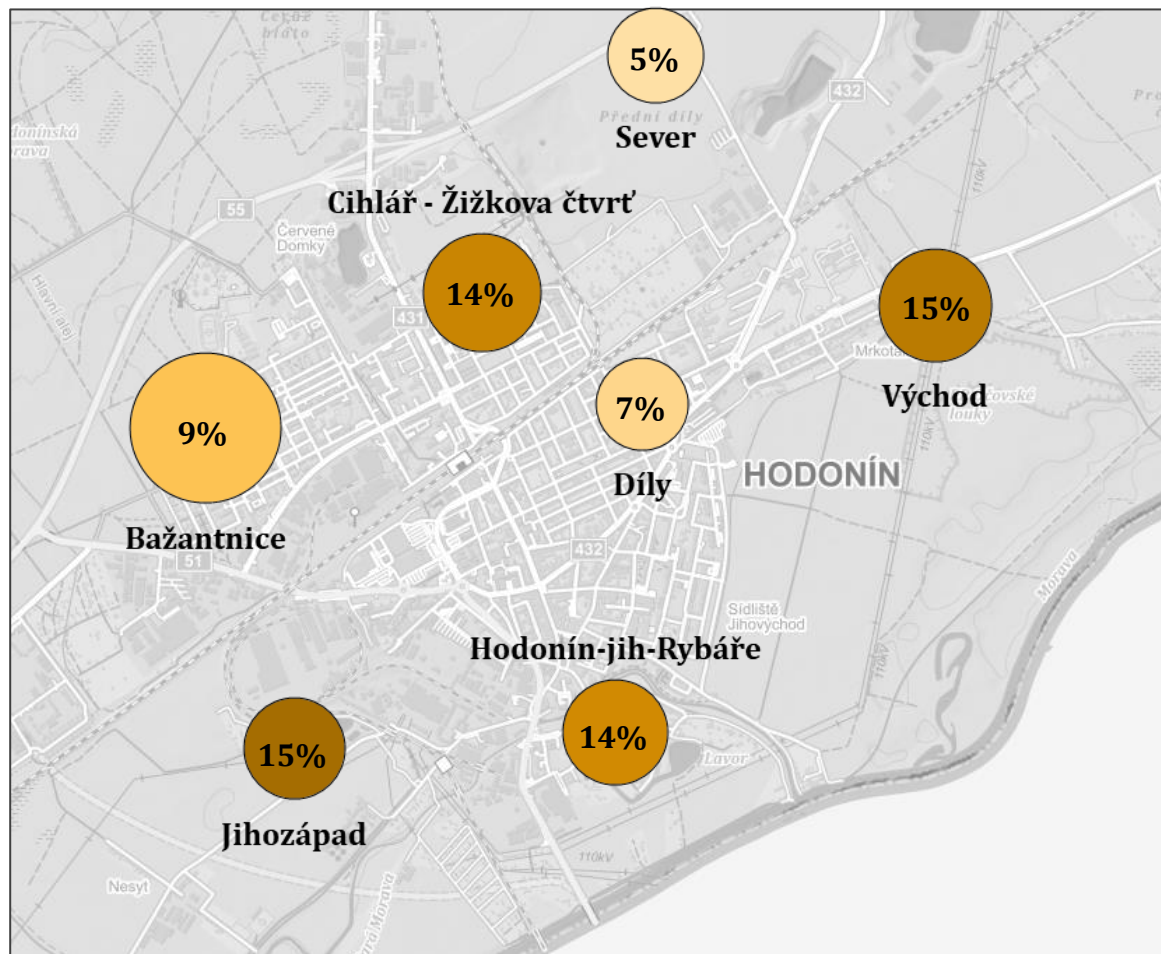
Vlastnictví časové jízdenky


osoby
(vážená data)



11%

N=1278



5%
7%
9%
11%
13%
15%



barva odpovídá dosažené
hodnotě, velikost kruhu
počtu osob

NMS Market Research
U Nikolajky 13, 150 00 Praha 5
t (+420) 222 351 611
w www.nms.cz



Strategie rozvoje dopravy města Hodonín

Analytická část



UDIMO spol. s r. o.

Ing. Petr Macejka Ph.D a kol.

02/2021

Obsah

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

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

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

1. Úvod

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Dopravní infrastruktura je proto členěna na tyto části:

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

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

2. Úvodní analýza a charakteristika území.

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

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

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

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

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

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

Řešeným územím je správní území města Hodonín (územní jednotka NUTS5 CZ0645 586021), tvořené jedním katastrálním územím o výměře 63,35 km².

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

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

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

3. Analýza a prognóza demografie

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

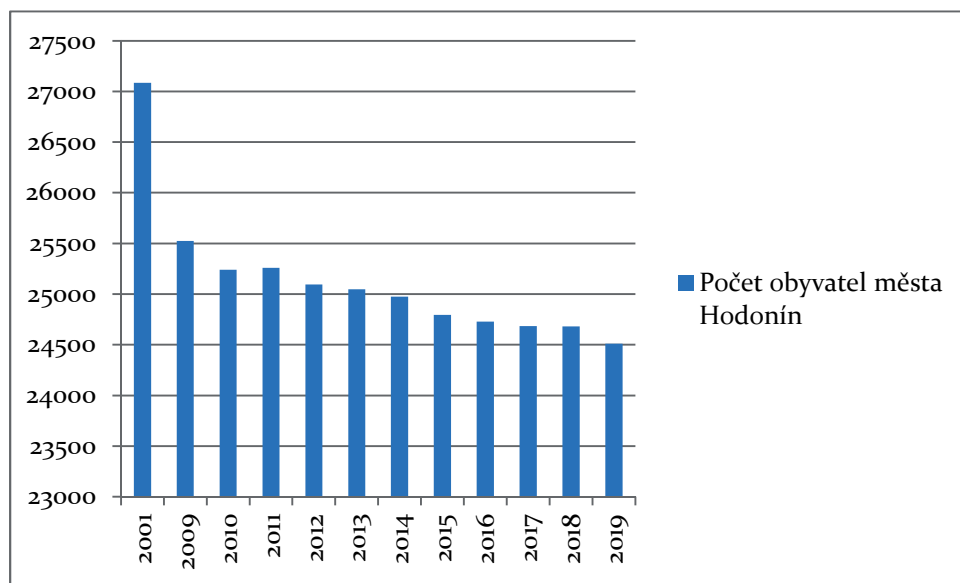
Tyto trendy lze vysledovat ve většině okresních měst ČR. Úbytky obyvatel nejsou známy pouze ve městech s významnou bytovou výstavbou. Tato výstavba má potenciál zvrátit negativní bilanci. Častým jevem je také stagnace či růst zázemí města na úkor města samotného, které počty obyvatel ztrácí. II v případě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

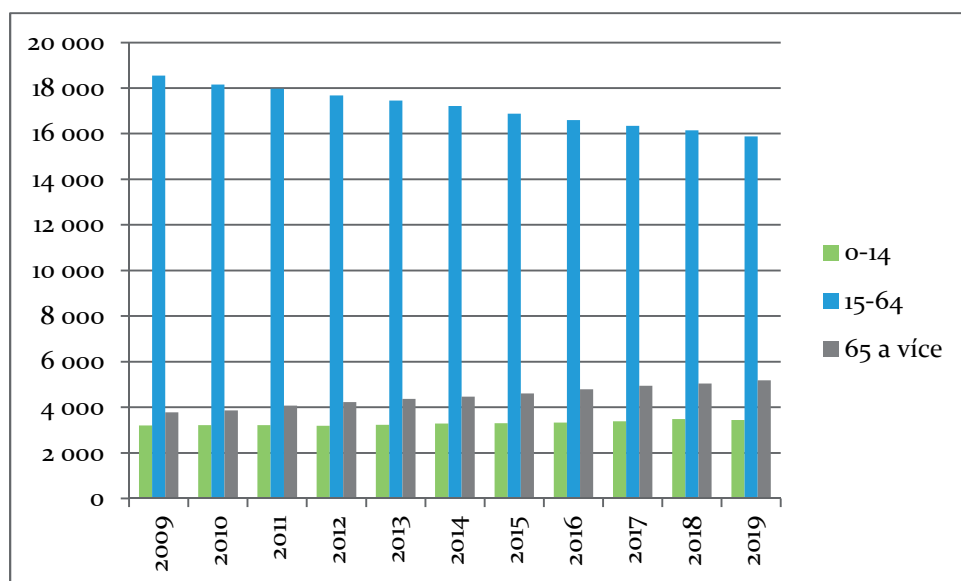
Na trendech se podílí také významným dílem dostupnost osobního vozu a dostupnost okresních měst ze zázemí ve vysoké kvalitě.

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

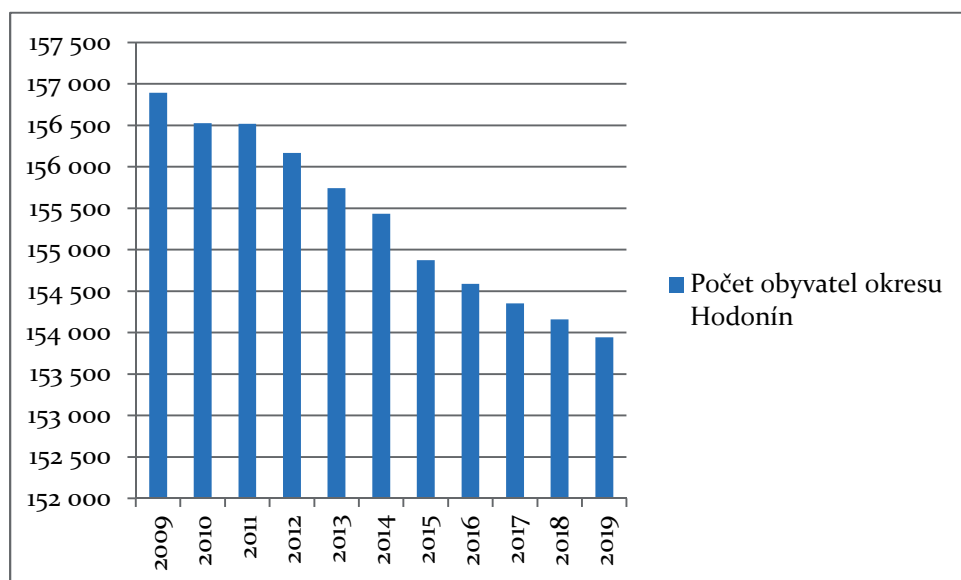
Rok	Počet obyvatel	Obyvatel ve věku 0-14	Obyvatel ve věku 15-64	Obyvatel ve věku 65+	Průměrný věk
2009	25 526	3 202	18 541	3 783	40.8
2010	25 240	3 216	18 154	3 870	41.2
2011	25 259	3 214	17 977	4 068	41.8
2012	25 094	3 191	17 678	4 225	42.2
2013	25 049	3 229	17 452	4 368	42.5
2014	24 975	3 287	17 215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

Podíl žen je 51,6% obyvatel.

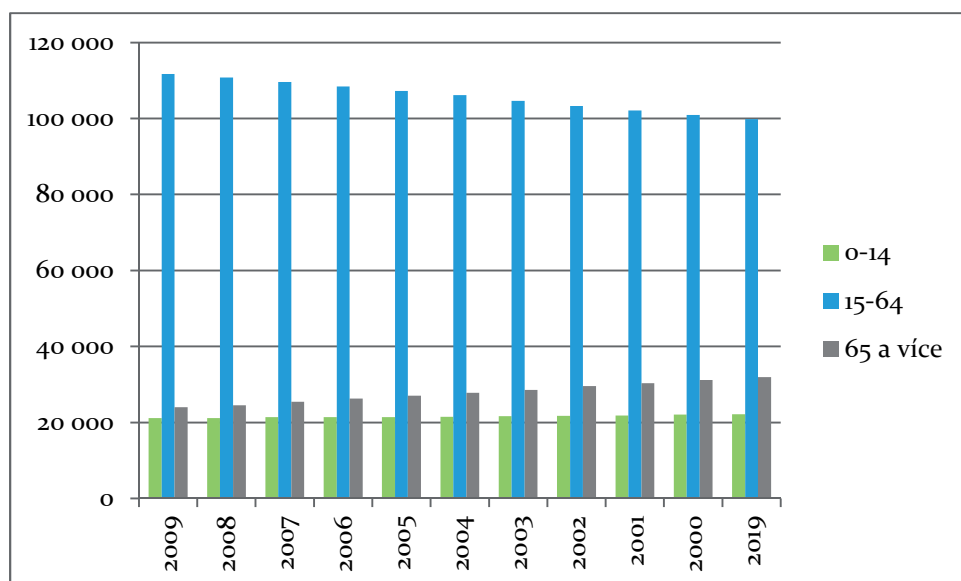
**Obrázek 1 Počet obyvatel města Hodonín celkem v letech 2001 - 2019, zdroj ČSÚ**



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

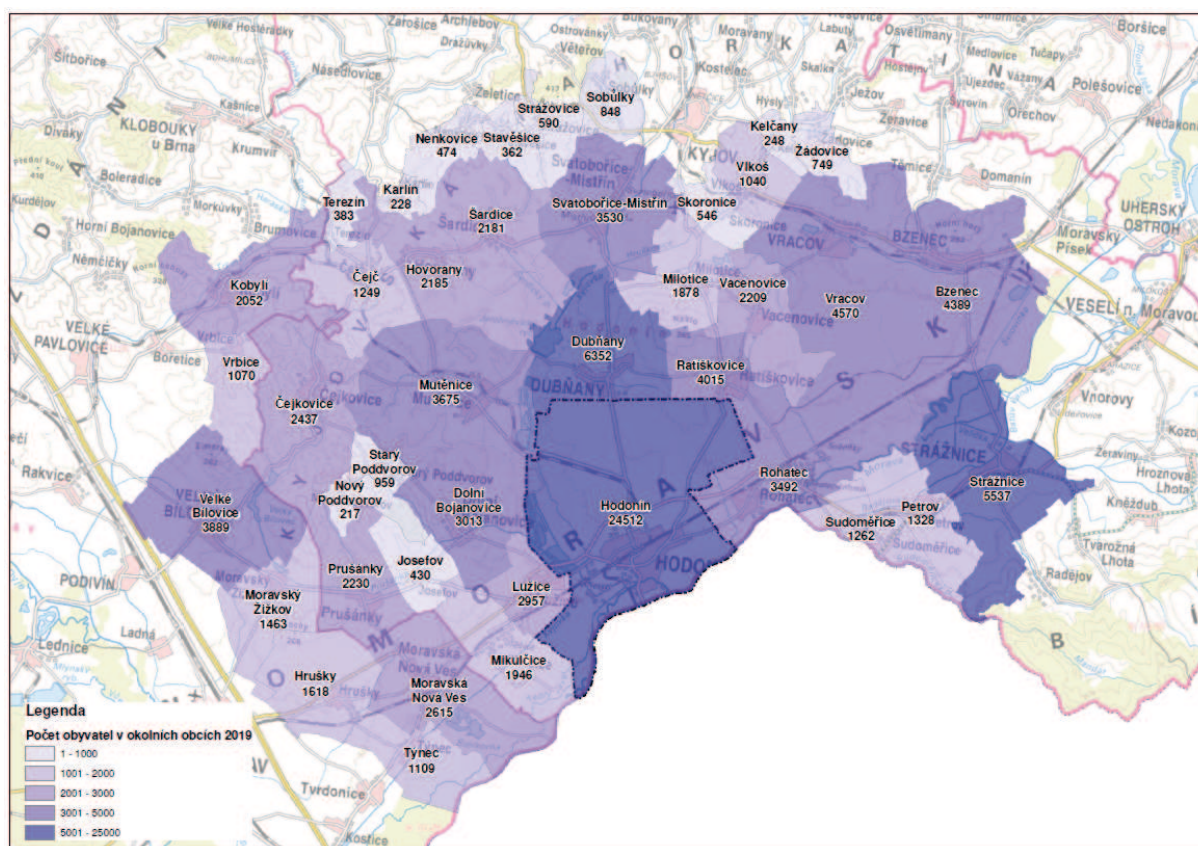


Obrázek 3 Počet obyvatel okresu Hodonín celkem v letech 2009 - 2019, zdroj ČSÚ

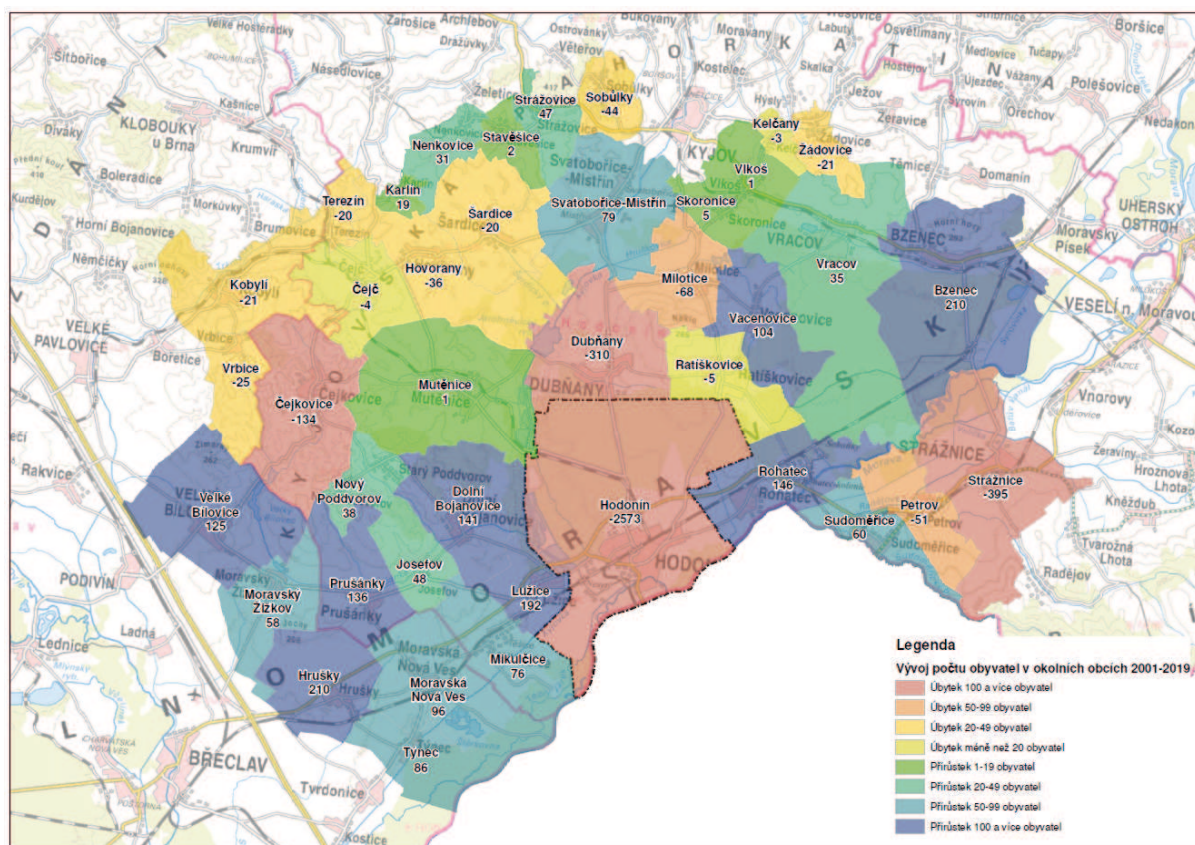


Obrázek 4 Počet obyvatel okresu Hodonín v letech 2009 - 2019 dle věkových skupin, zdroj ČSÚ

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

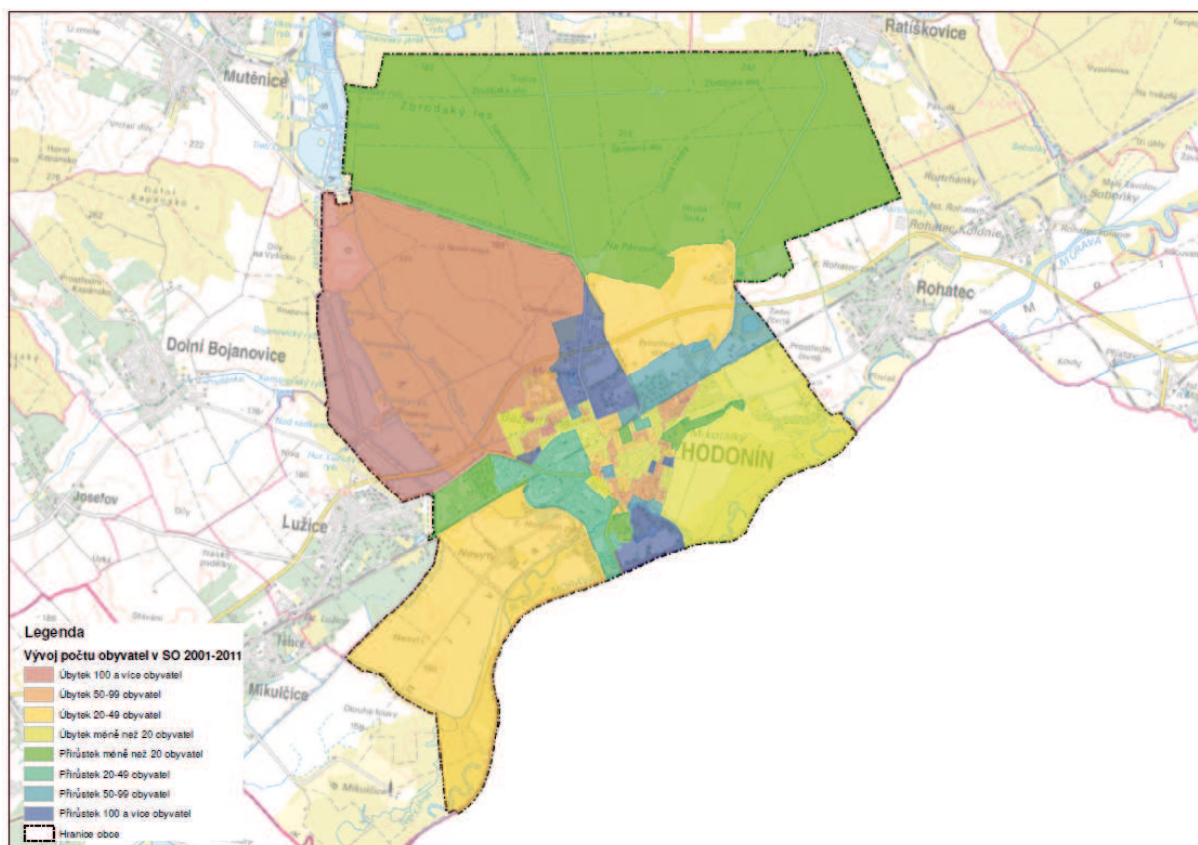


Obrázek 5 Počet obyvatel v okolních obcích, zdroj ČSÚ



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

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



Obrázek 7 Vývoj počtu obyvatel v SO¹ města v letech 2001 - 2011, zdroj ČSÚ

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

4. Charakteristika poptávky po mobilitě

4.1. Analýza dopravního chování obyvatel

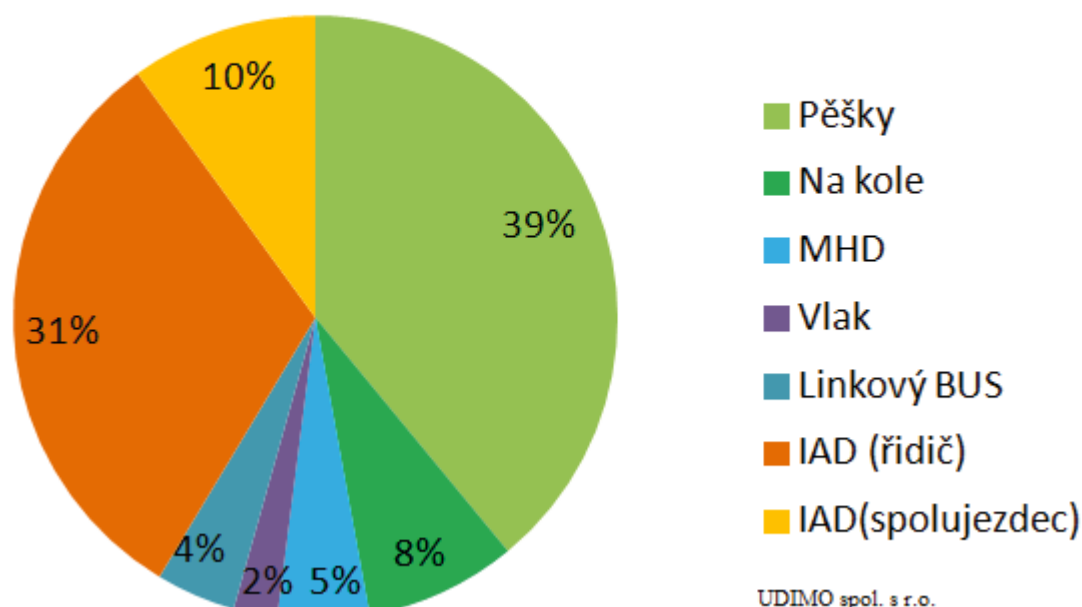
V rámci zpracování koncepce dopravy byl proveden průzkum dopravního chování v domácnostech těsně před uzavřením společnosti v nouzovém stavu. Na průzkumu se podíleli žáci ZŠ Vančurova a jejich rodiny na začátku října. Průzkum ukázal vysokou poptávku obyvatel Hodonína po přemístění, která je definována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

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

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

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

Dělbá přepravní práce Hodonín



Obrázek 8 Dělbá přepravní práce

Udržitelnými druhy dopravy bylo provedeno 59% ze všech cest.

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

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

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

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

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

Tabulka 3 Hodnocení podmínek pro jednotlivé druhy dopravy a bezpečnost

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

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

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

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

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

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

5. Individuální automobilová doprava, pozemní komunikace

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

5.1. Stav sítě pozemních komunikací

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

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

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

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

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

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

Zbýlé pozemní komunikace jsou místními komunikacemi a účelovými komunikacemi.



Obrázek 10 Silniční síť, zdroj ŘSD ČR

5.2. Základní komunikační skelet, dopravní kostra města

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

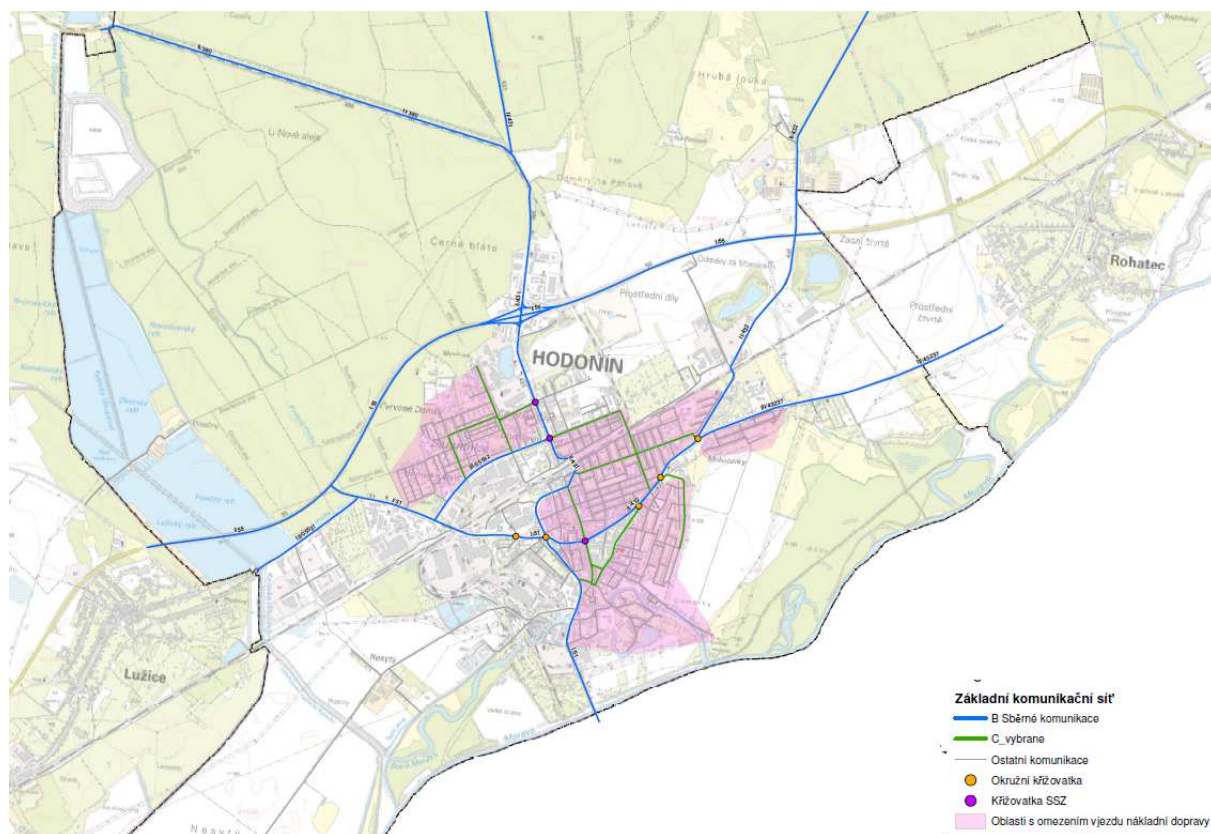
Obslužnou funkci plní vybrané obslužné komunikace v ZÁKOS rozdělené dle dovolené rychlosti na 50 a 30 km v hodině. Tím je určena míra stávajícího zklidnění.

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

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

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

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



Obrázek 11 ZÁKOS - základní komunikační síť

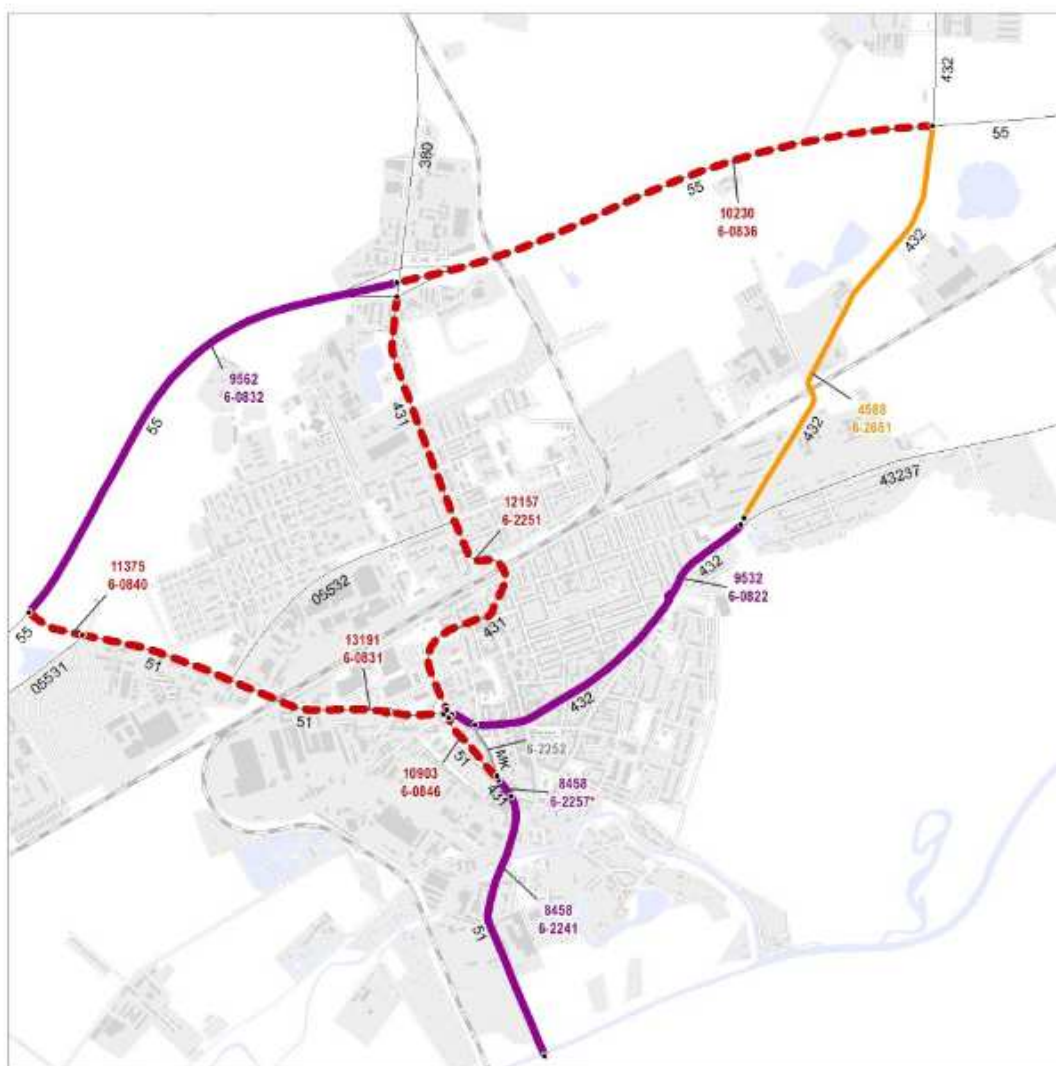
5.3. Přepravní vztahy, intenzita dopravy, obsazení vozidel

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

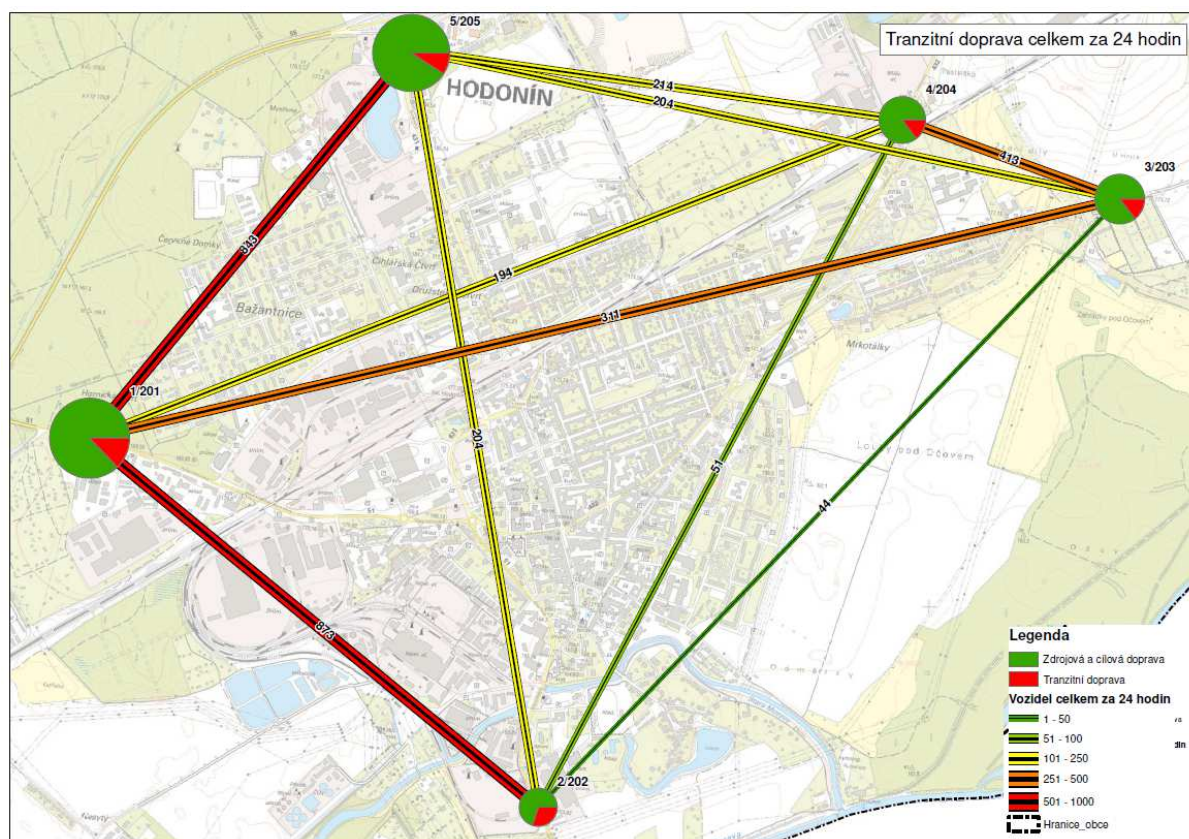
Obsazení vozidel je stanoveno průzkumem domácností na 1,31 osob ve vozidle.

Tabulka 4 Intenzity dopravy na křižovatkách RPDÍ 2020

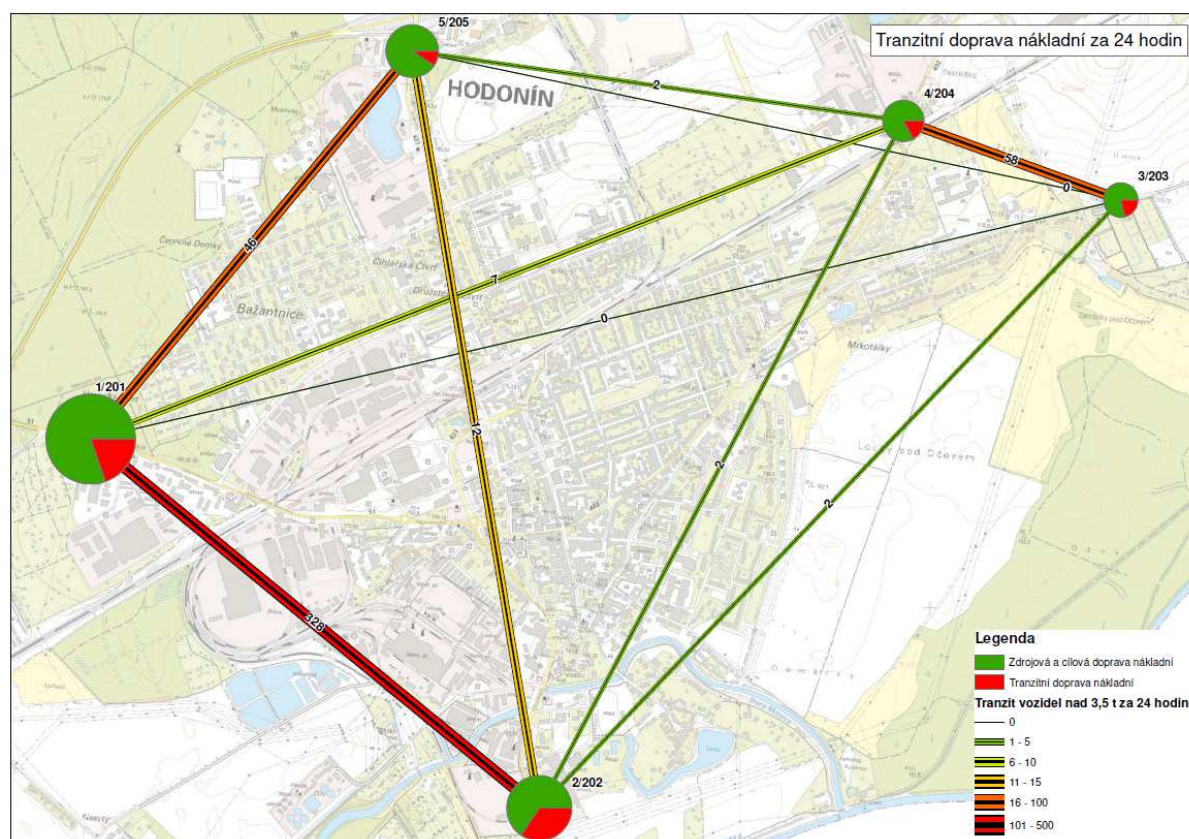
Lokalita	Organizace	RPDÍ/24hod.	Podíl nákladních	Intenzita cyklistů na komunikaci
Anenská x Bratislavská	Průměrná neřízená	11298	21%	101
Brandlova x Úprkova	Průměrná neřízená	17168	10%	277
Brněnská x U Cihelny	Průměrná řízená SSZ	17181	11%	121
Brněnská x Žižkova	Průměrná řízená SSZ	20945	10%	107
Brandlova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



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



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



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

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

5.4. Výkonnost skeletu, hustota provozu, kapacitní rezervy

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

Tabulka 5 Kapacita a úroveň kvality křižovatek

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

5.5. Úroveň kvality přepravy, dostupnost území

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

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

5.6. Organizace dopravy, dopravně zklidněné oblasti

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

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

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

5.7. Závady a problémové oblasti, nehodové lokality

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

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

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

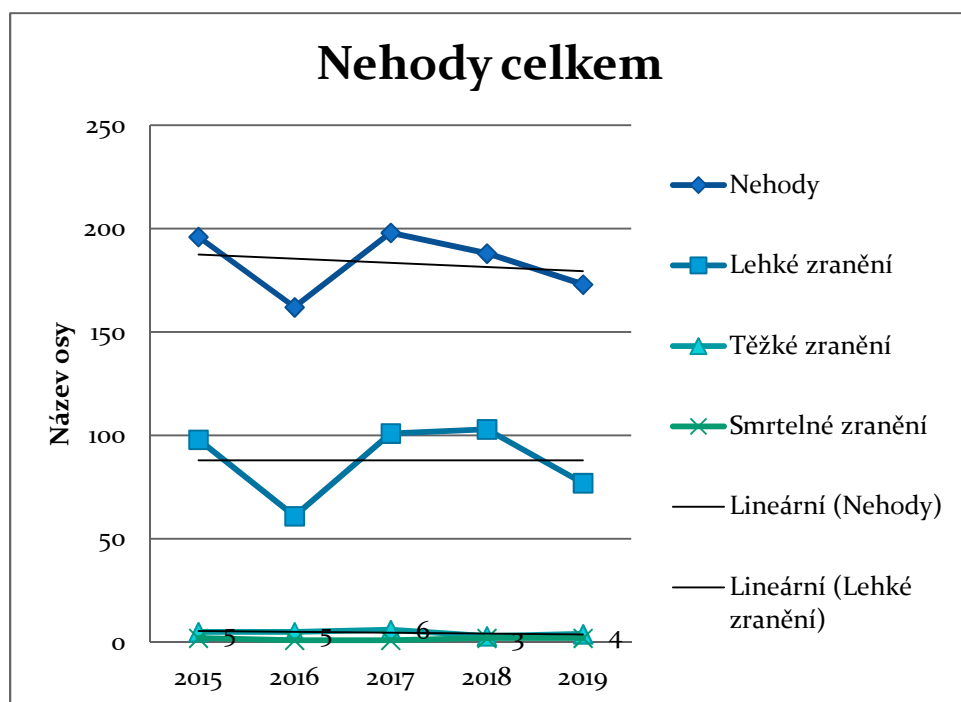
Z hlediska automobilové dopravy jsou nejproblematictější nehody na silnici I/55, kde je nejčastější příčinou vjetí do protisměru ať pod vlivem návykové látky nebo únavy.

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

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

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

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



Obrázek 15 Nehody celkem ve městě Hodonín po letech

5.8. SWOT

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

Tabulka 6 SWOT analýza dopravy města Hodonín

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

6. Parkovací politika

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

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

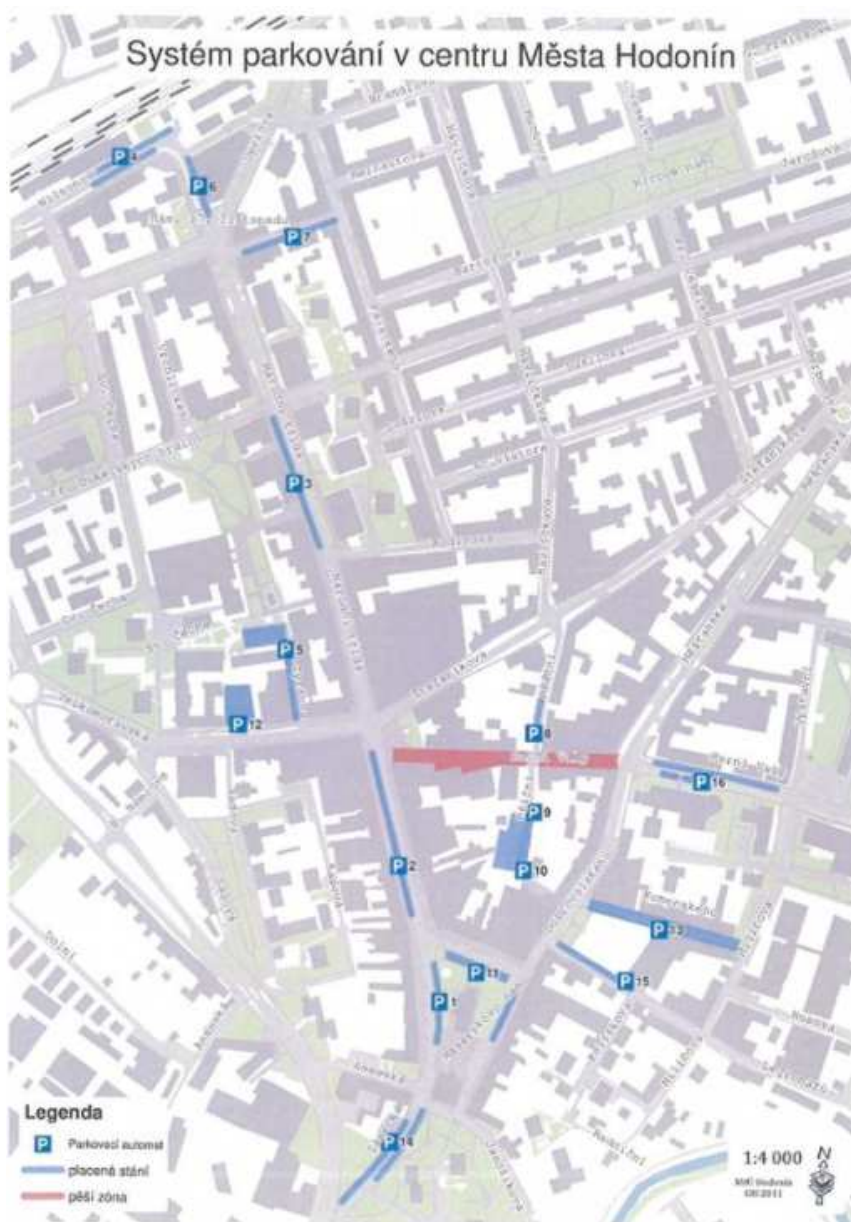
Zatímco organizaci a zpoplatnění parkování v centru města je věnováno značné úsilí, parkování v bytové zástavbě je velmi zanedbané.

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

6.1. Parkování v centru města

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

Oblasti regulace, nástroje a způsoby řešení parkování v centru



Obrázek 16 Systém parkování v centru města Hodonín z roku 2012

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

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

Od roku 2019 je umožněna platba kartou.

Tabulka 7 Parkovací systém v čase

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

Vymezené oblasti města Hodonína, ve kterých lze místní komunikace nebo jejich určené úseky užít za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy¹⁾ k stání silničního motorového vozidla ve městě Hodoníně na dobu časově omezenou, nejvýše však na dobu 24 hodin

Tabulka 8 Vymezené oblasti zpoplatnění vč. automatu

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

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

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

Tabulka 9 Cena parkovného v centru města

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

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

Parkovací karty

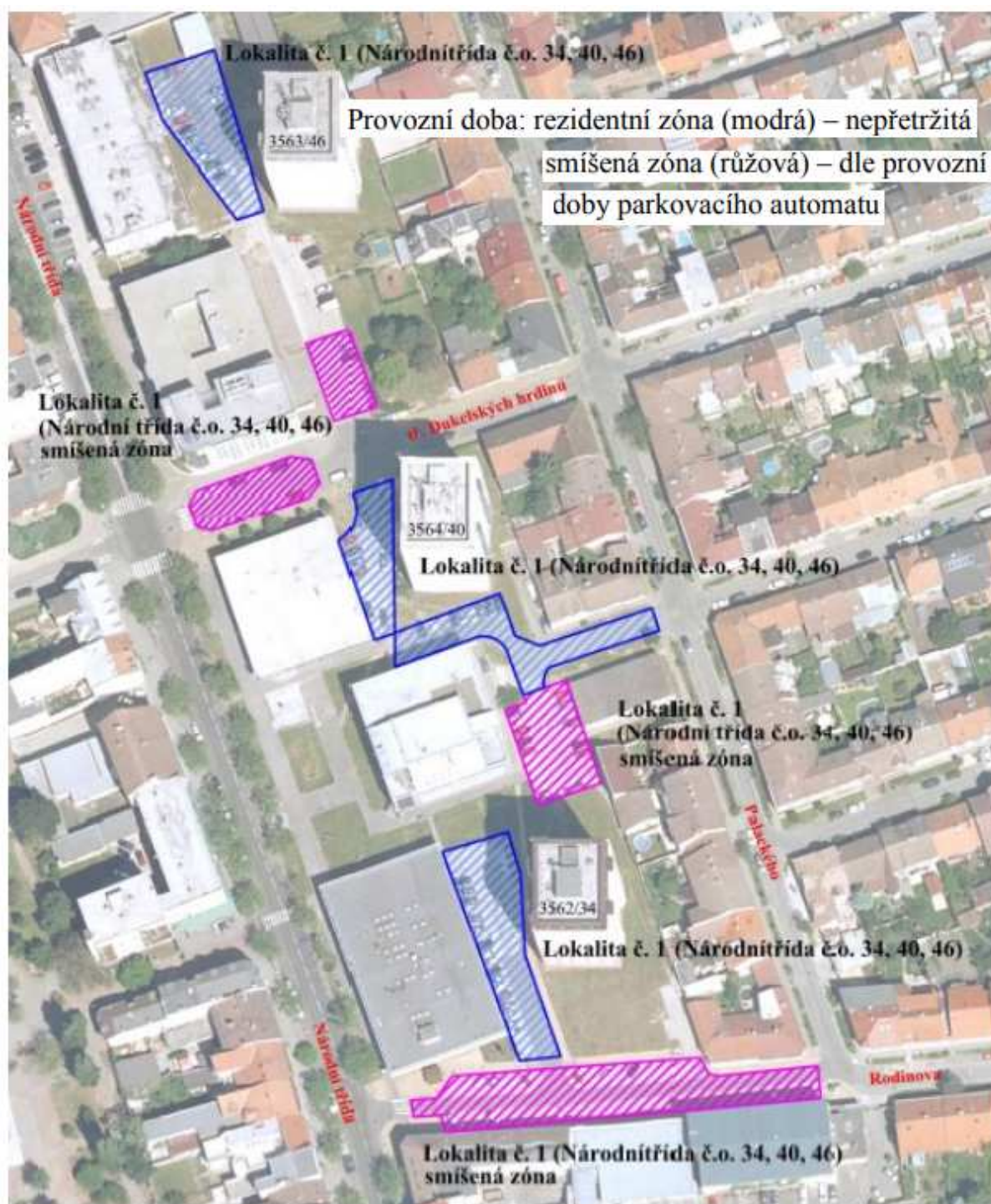
Cena rezidentní parkovací karty platné jeden rok je 500 Kč.

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

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

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

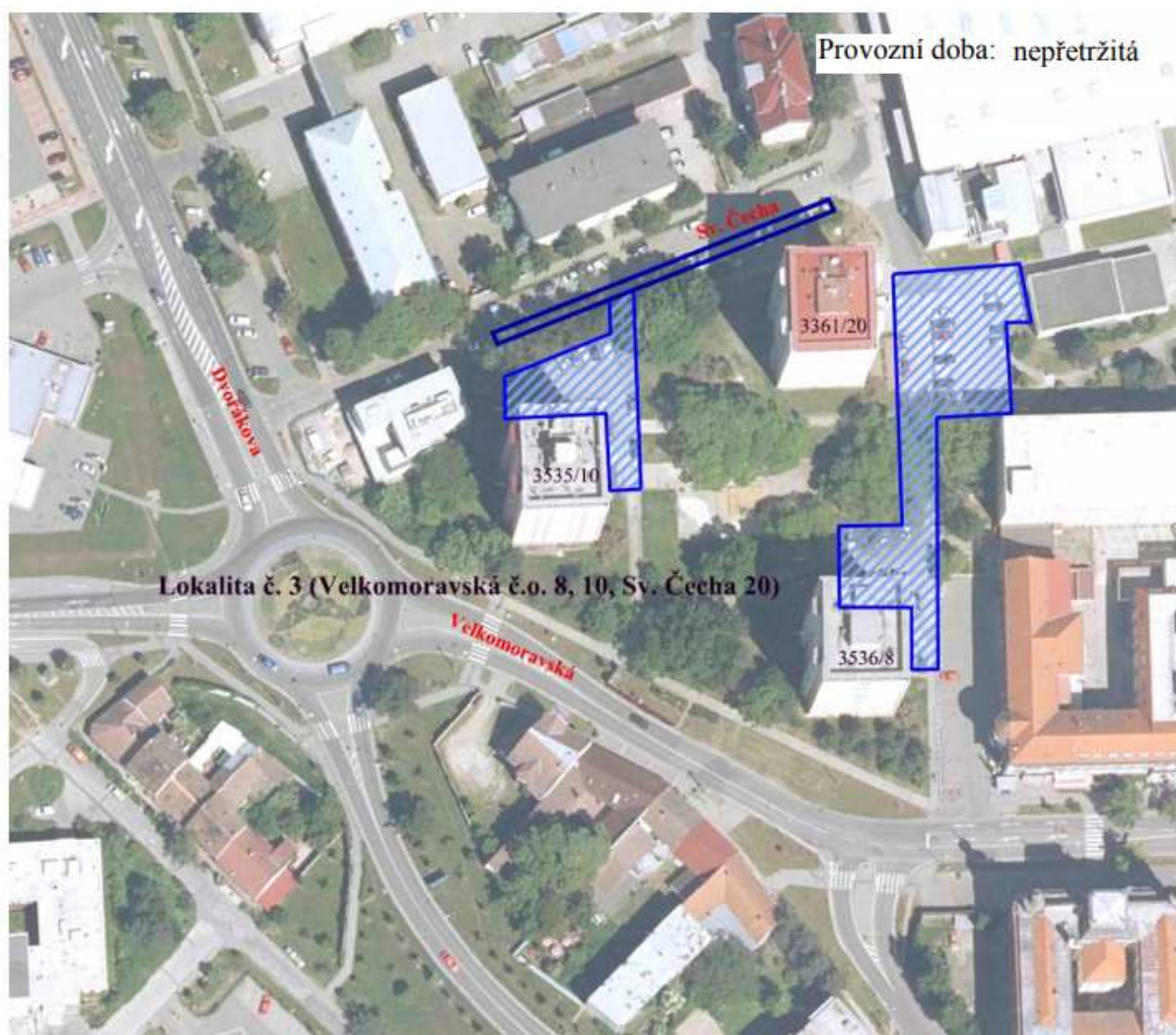
Hodnotová karta Cena karty je 600,- Kč z čehož 100,- Kč je cena karty/její zřízení a 500,-Kč je kredit na parkování, který si bude držitel při parkování v parkovacím automatu postupně snižovat. Po vyčerpání kreditu je možno kartu dobít v kterémkoliv parkovacím automatu ve městě Hodonín.



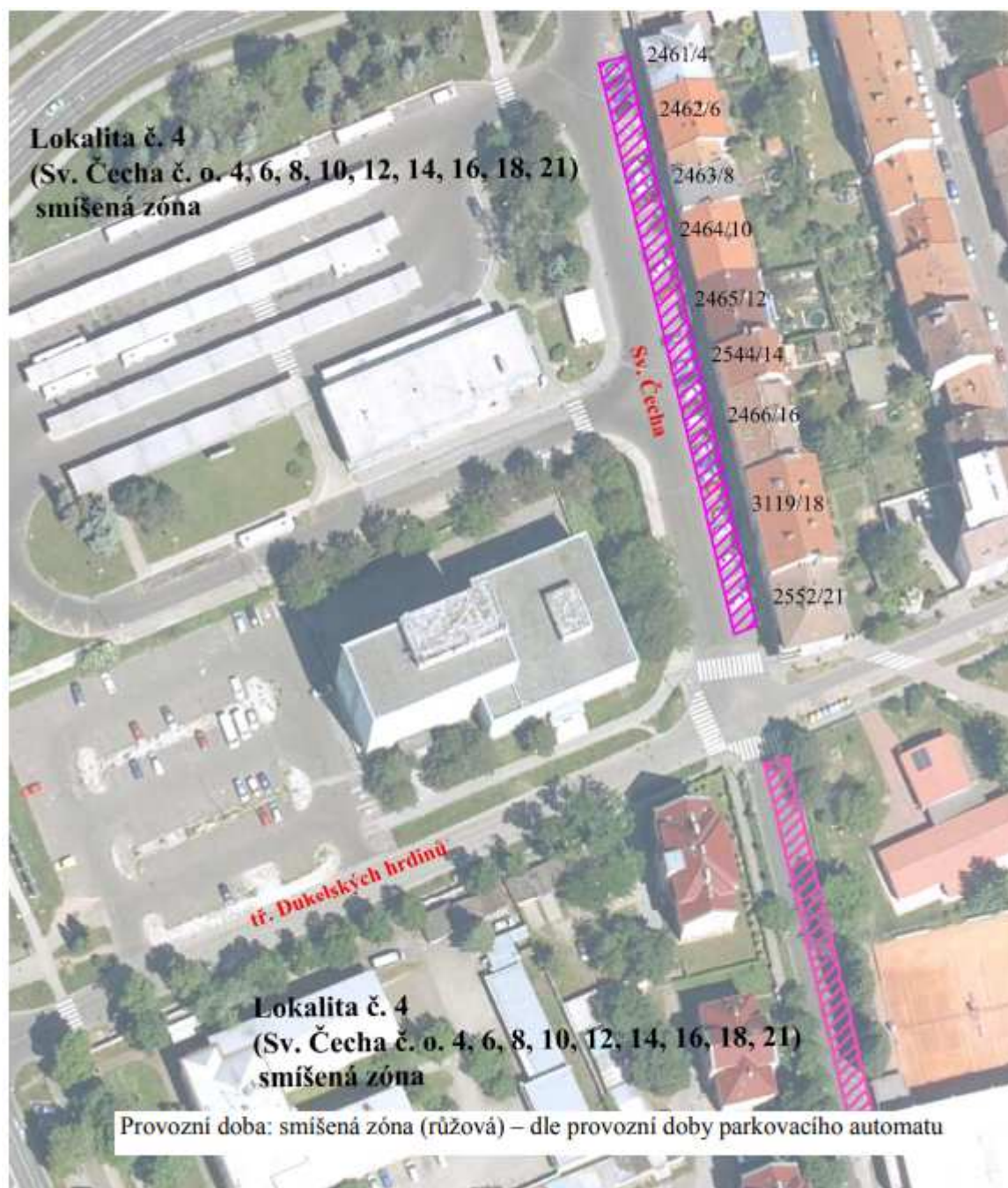
Obrázek 17 Vymezení parkovacích zón pro rezidenty v lokalitě Národní třída dle nařízení města 8/2018



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



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



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

Kvalita dostupnosti území

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

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

Tabulka 10 Nabídka a poptávka parkování v centru města

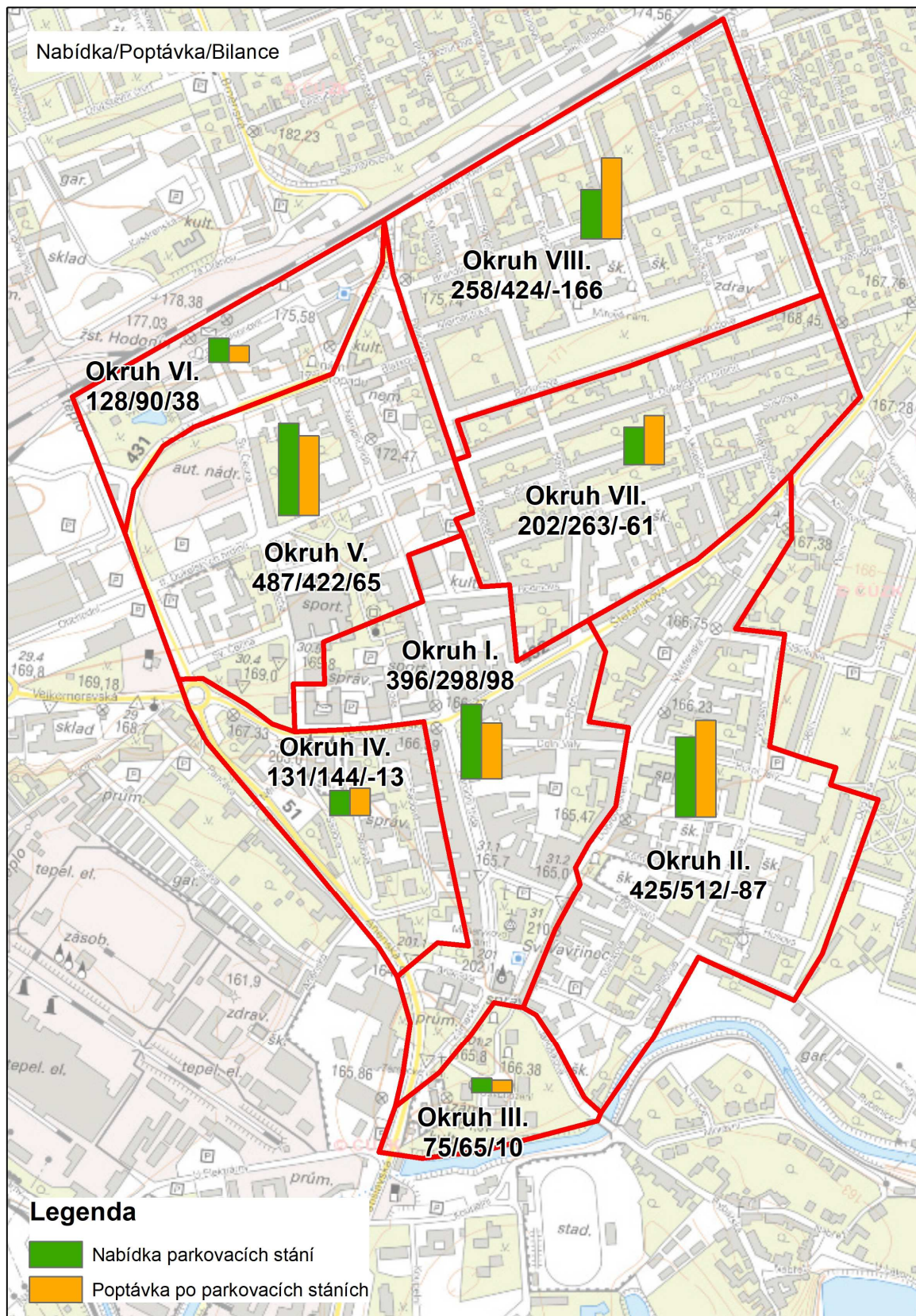
	Rok 2016	Rok 2020	Změna
Poptávka dopoledne	2016	2205	109%
Poptávka odpoledne	1984		
Poptávka noc	1529	1890	121%
Nabídka	2079	2082	100%

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

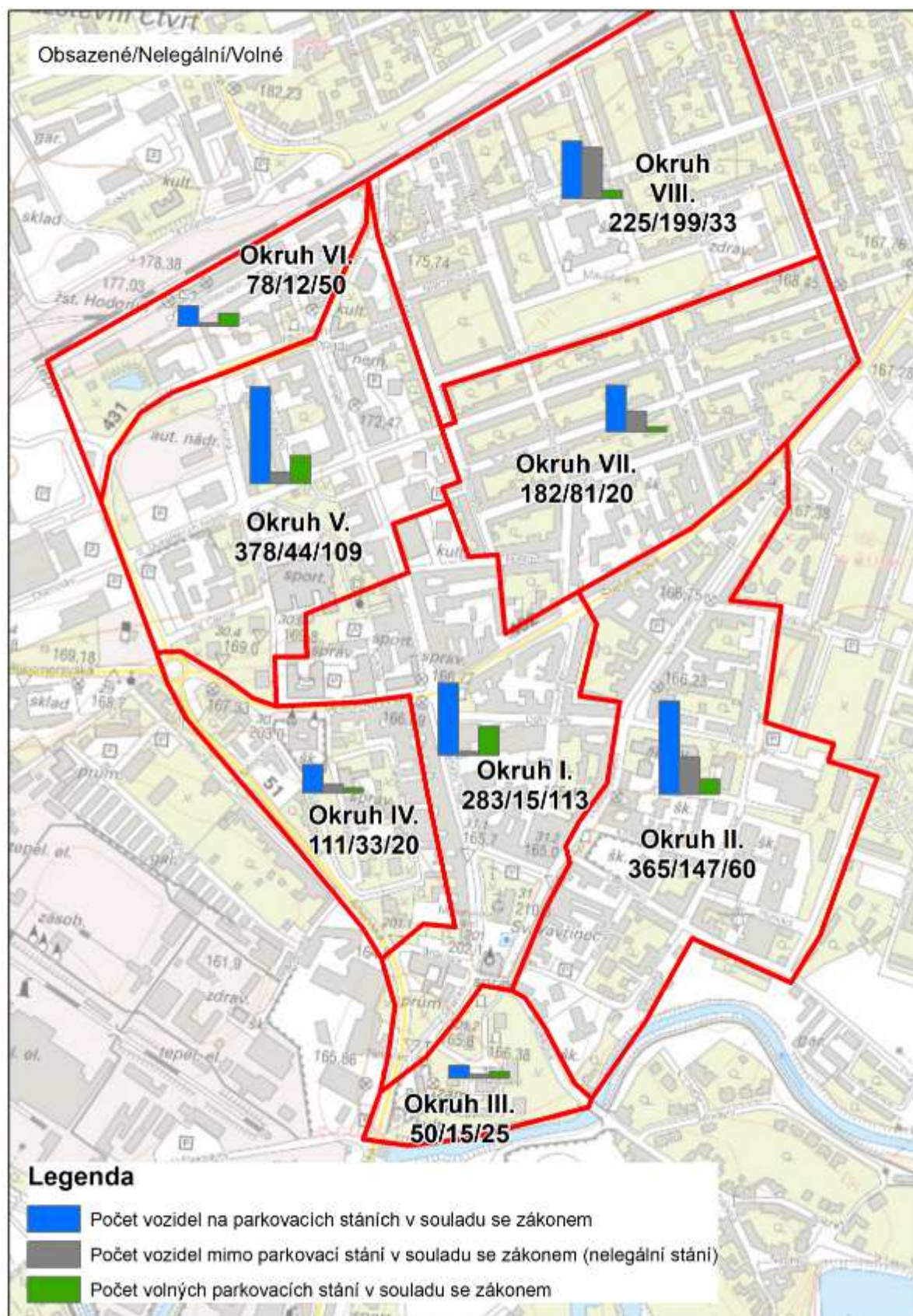
Odstavení vozidel přes noc ukázalo zvýšení počtu vozidel o 21% za 4 roky. To odpovídá nárůstu o 4% ročně. Tyto nárůsty jsou reálné pro období ekonomické konjunktury. Reálně přibýlo v lokalitě centra a okolí (kulturní dům a Janáčkova) 361 vozidel.

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

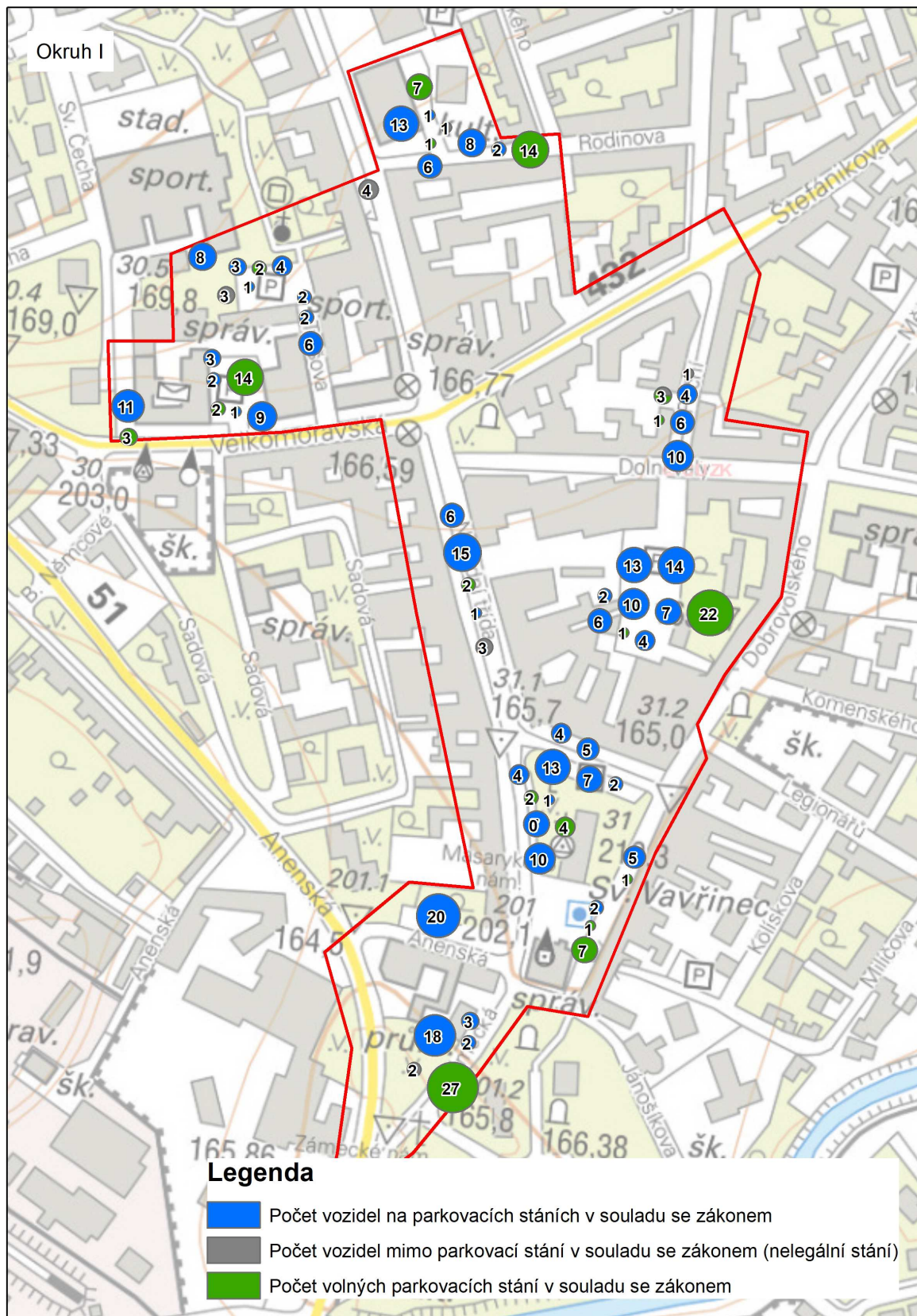
Z obrázku počtu stání dle legálnosti a obsazení je zřejmé, že problém s parkováním vozidel je zejména v lokalitách II, VII a VIII. Jedná se zejména o lokality bydlení. Centrum samotné, má volných parkovacích ploch dostatek. Problém na okraji centra města může být dán zřízením zpoplatněné parkovací zóny,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



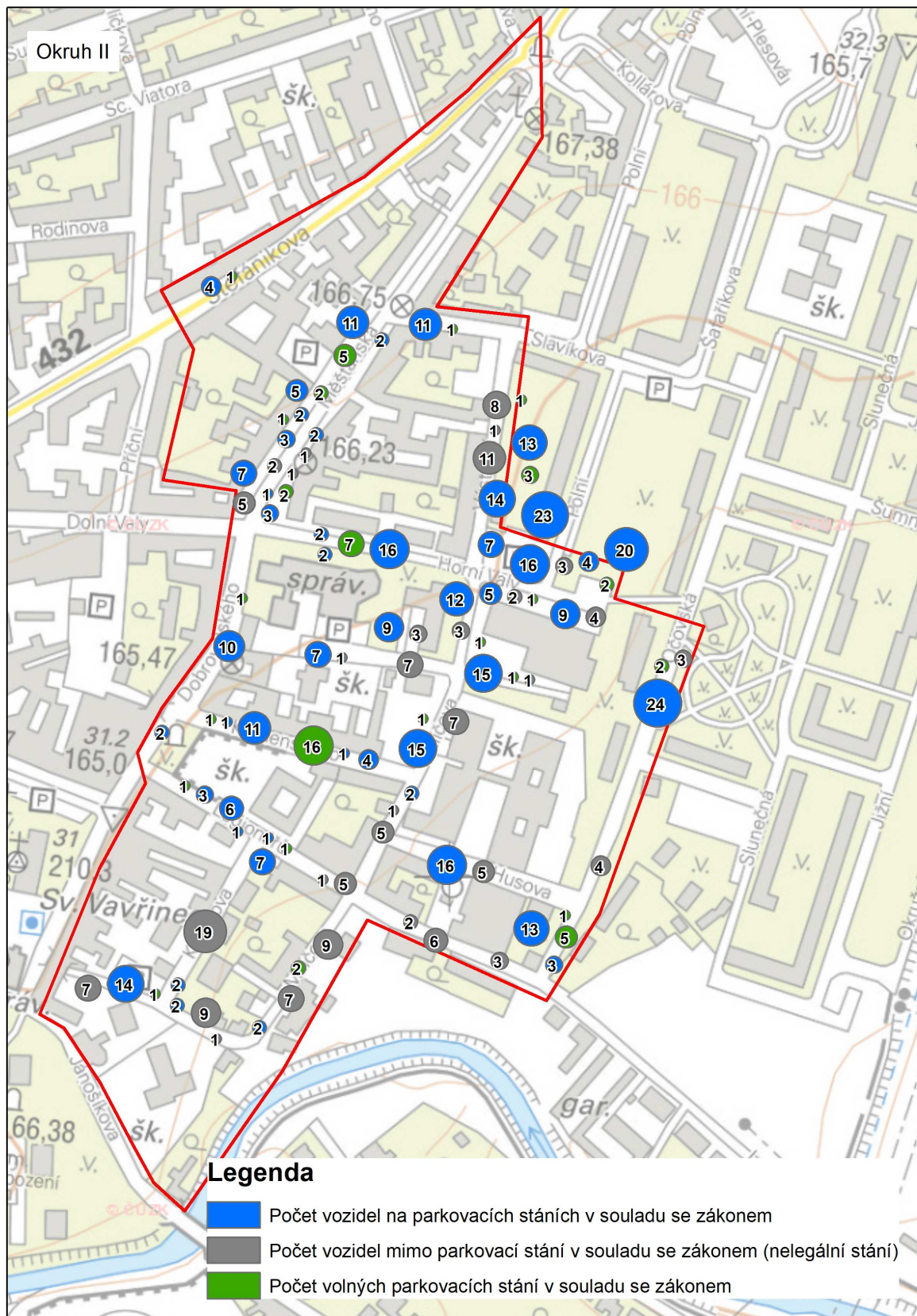
Obrázek 21 Nabídka a poptávka v zónách centra města v dopoledních hodinách běžného pracovního dne.



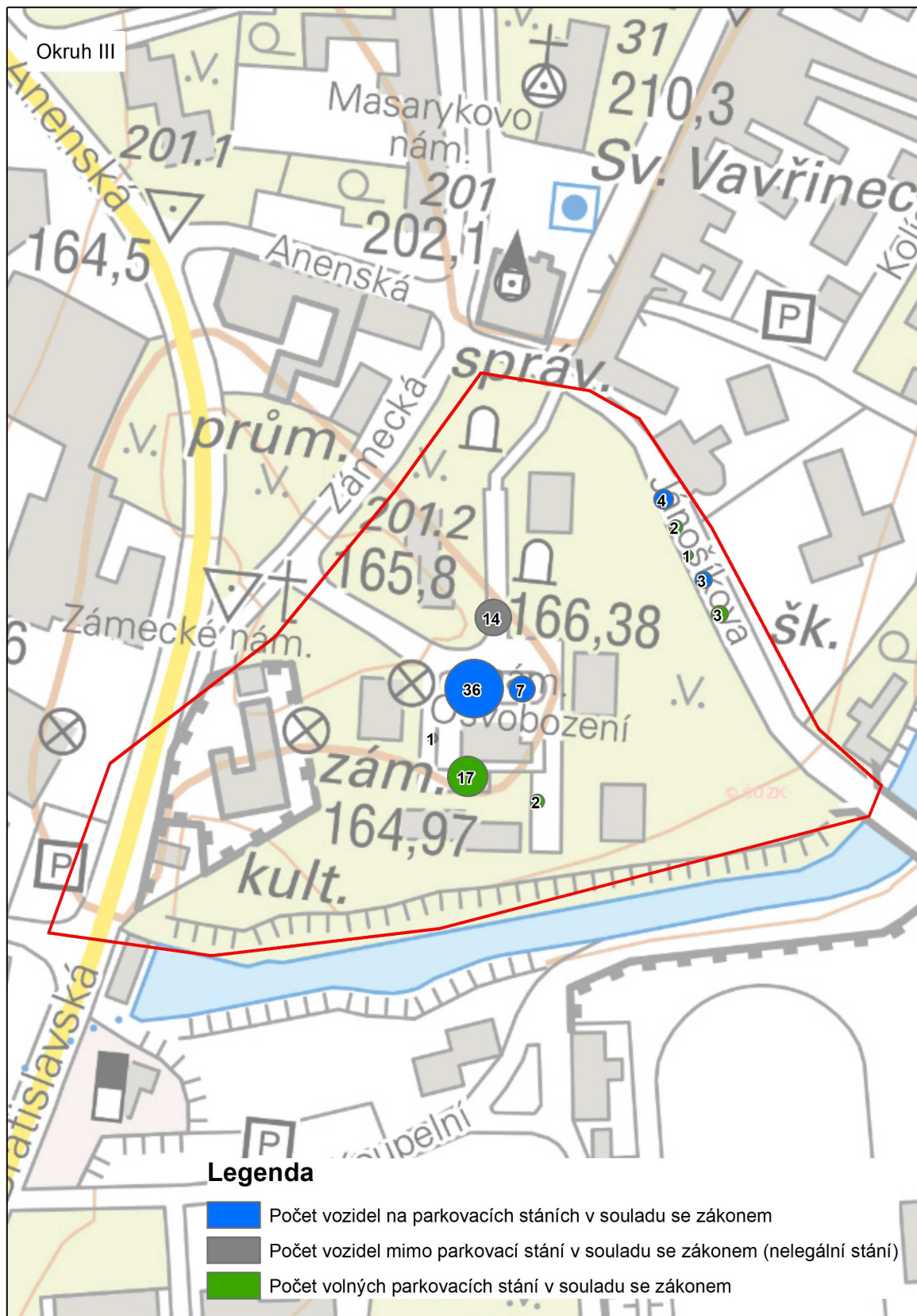
Obrázek 22 Počet stání dle legálnosti a obsazení v dopoledních hodinách běžného pracovního dne.



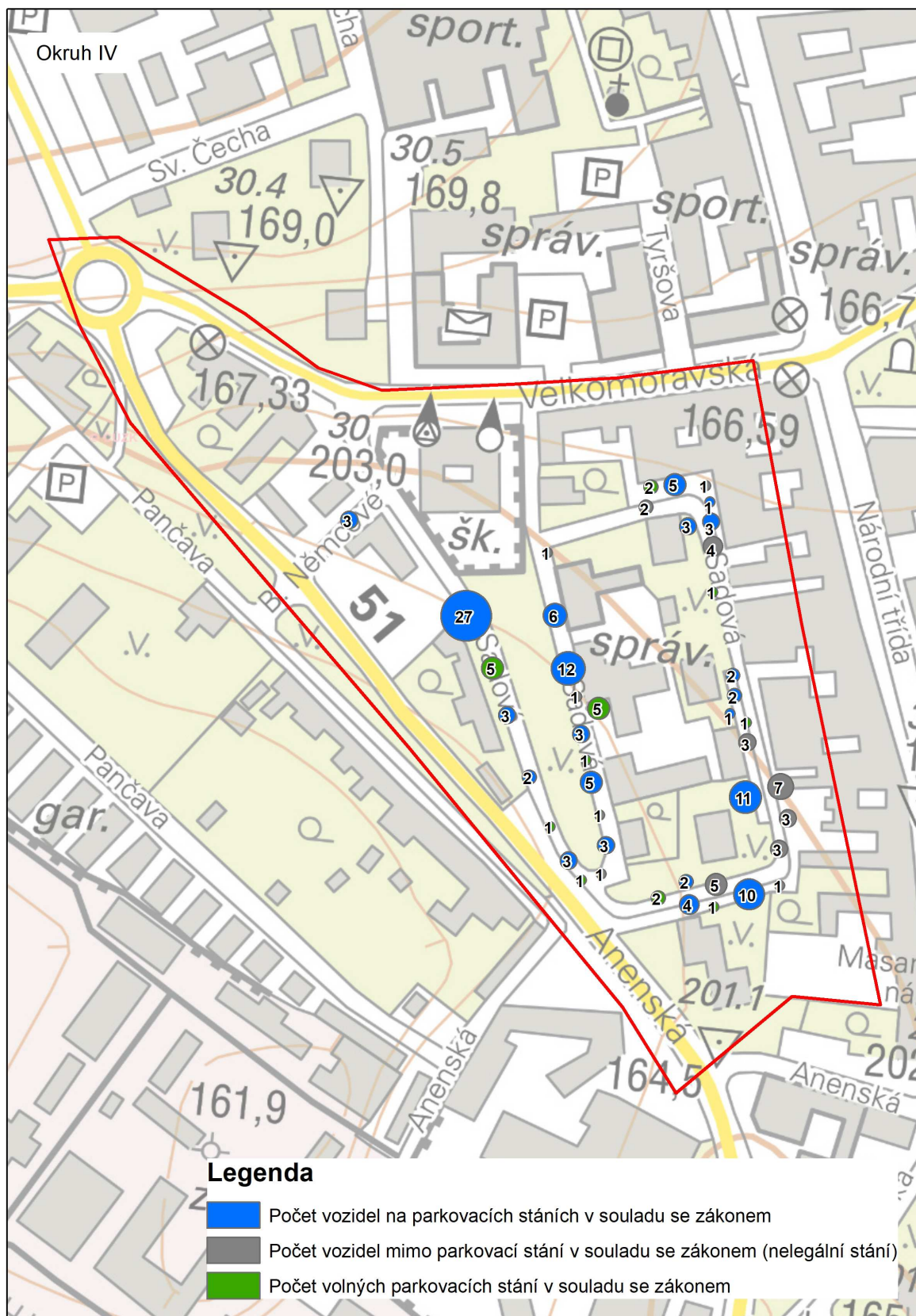
Obrázek 23 Počet stání dle legálnosti a obsazení oblast 1 v dopoledních hodinách běžného pracovního dne.



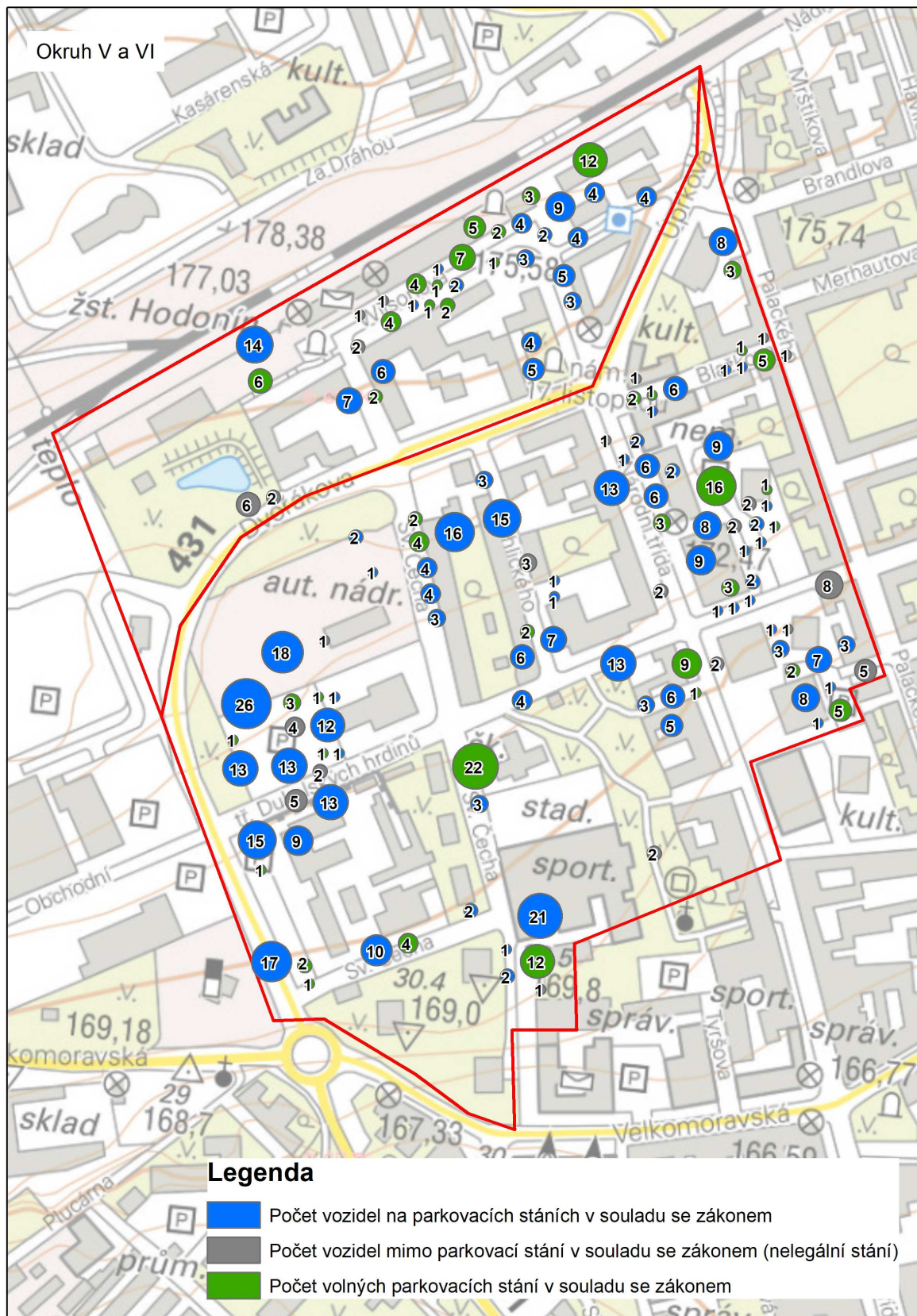
Obrázek 24 Počet stání dle legálnosti a obsazení oblast 2 v dopoledních hodinách běžného pracovního dne.



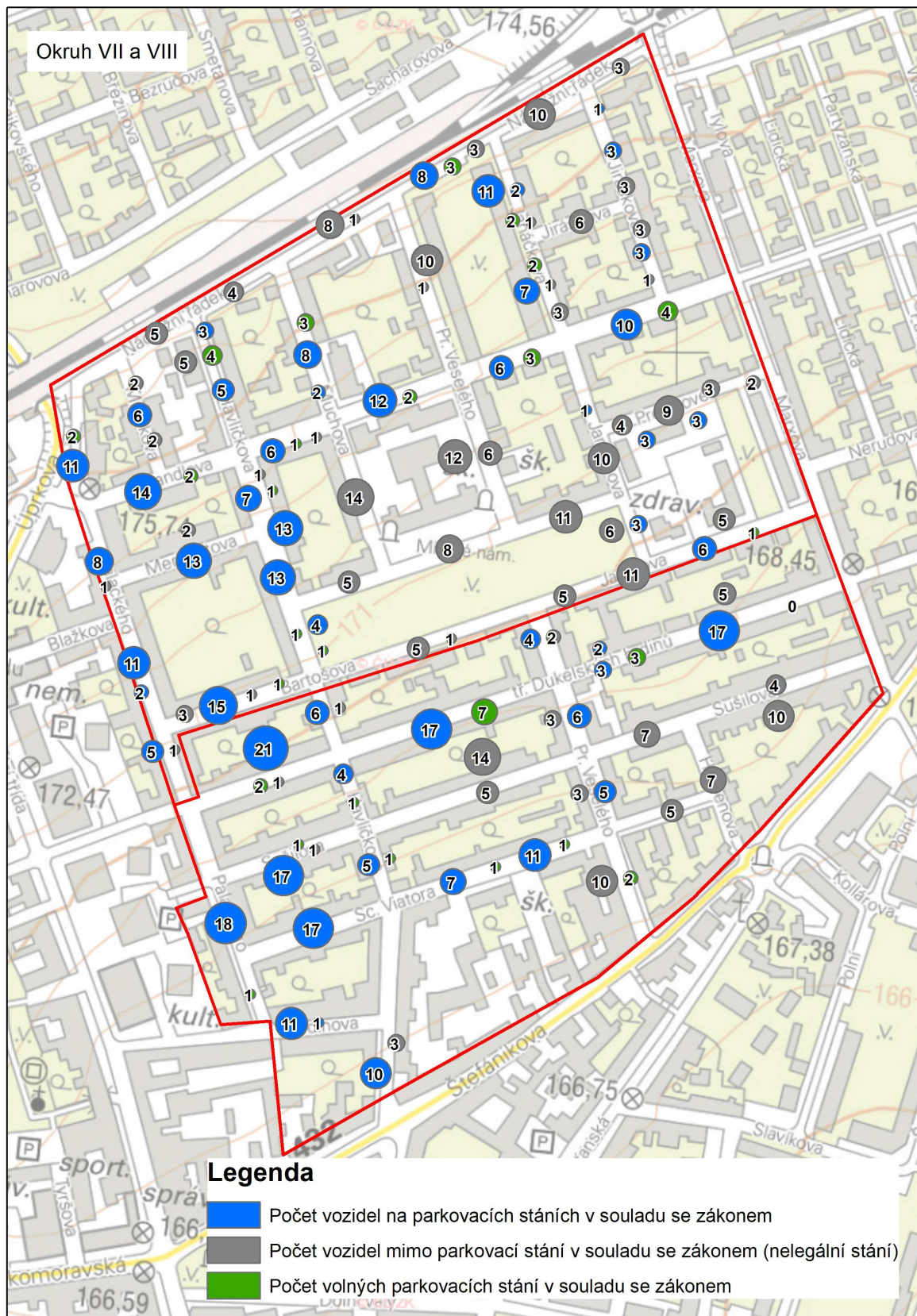
Obrázek 25 Počet stání dle legálnosti a obsazení oblast 3 v dopoledních hodinách běžného pracovního dne.



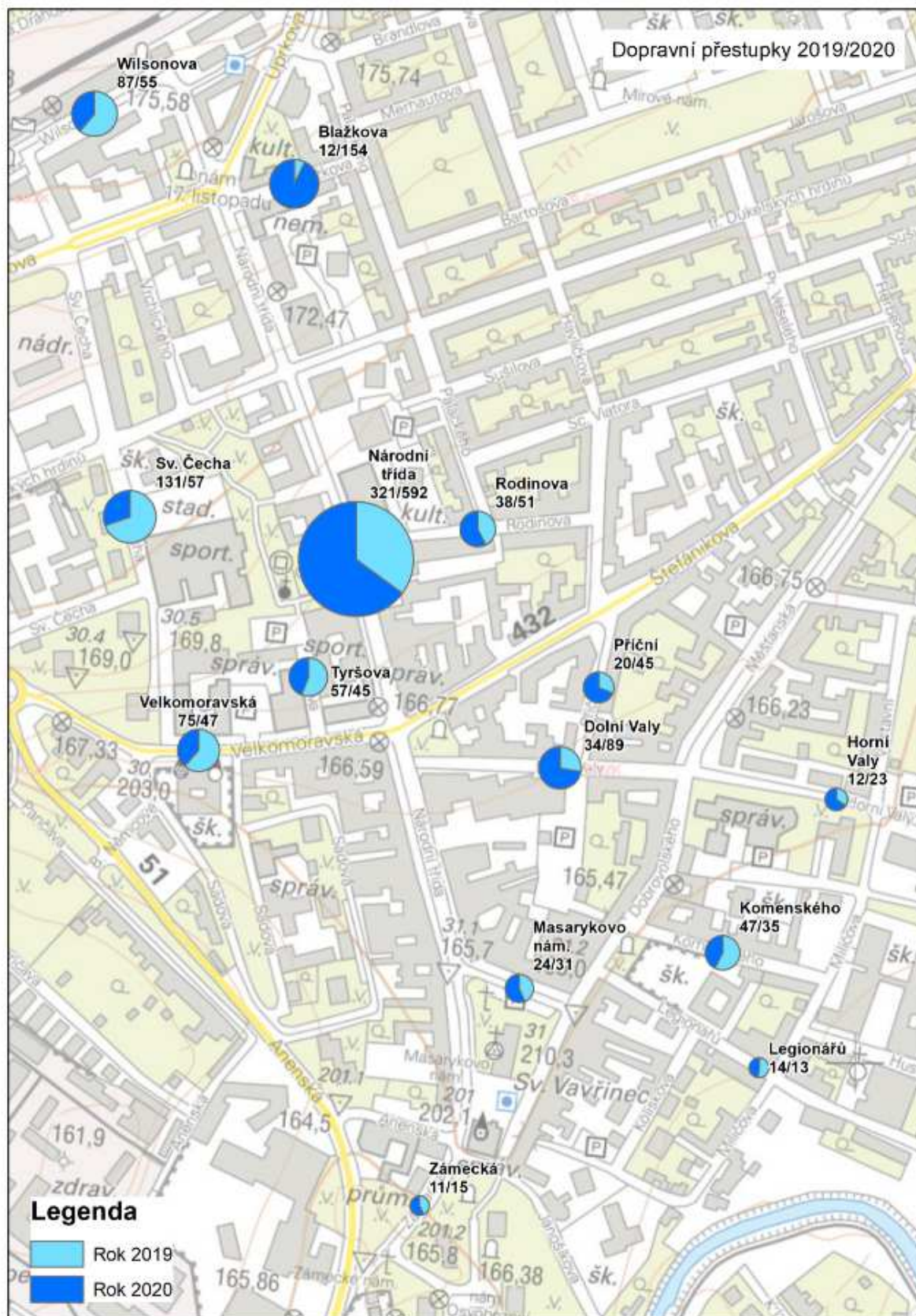
Obrázek 26 Počet stání dle legálnosti a obsazení oblast 4 v dopoledních hodinách běžného pracovního dne.



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



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



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

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

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

6.1. Odstavování vozidel v bytové zástavbě města

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

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

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

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

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

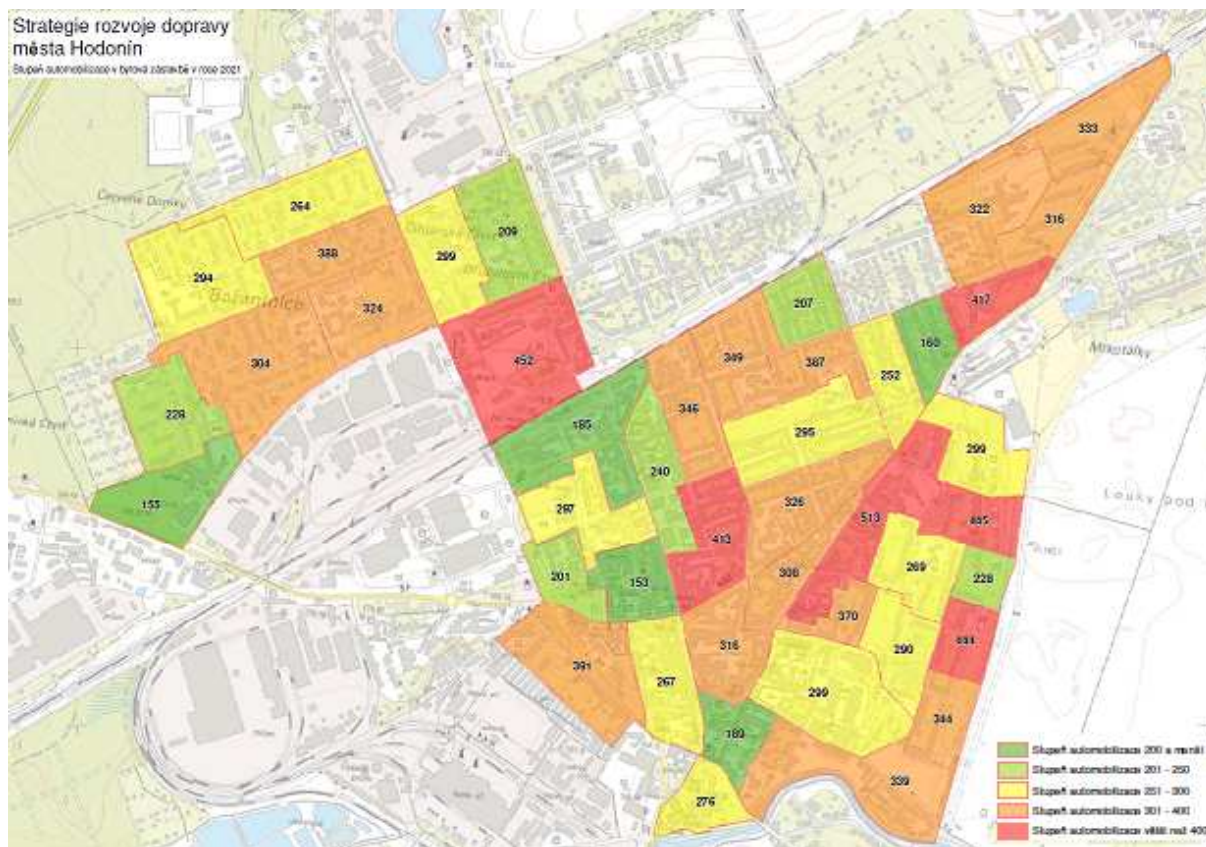
	Počet
Počet obyvatel města	24512
Počet obyvatel v lokalitách průzkumu	20684
Počet legálně parkujících	4614
Počet nelegálně parkujících	1648
Počet volných stání	1213
Podíl nelegálně parkujících	26%
Podíl volných stání	21%
Nabídka stání	5827
Poptávka stání	6262
Bilance nabídka a poptávky	-435
Stupeň automobilizace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

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

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

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

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



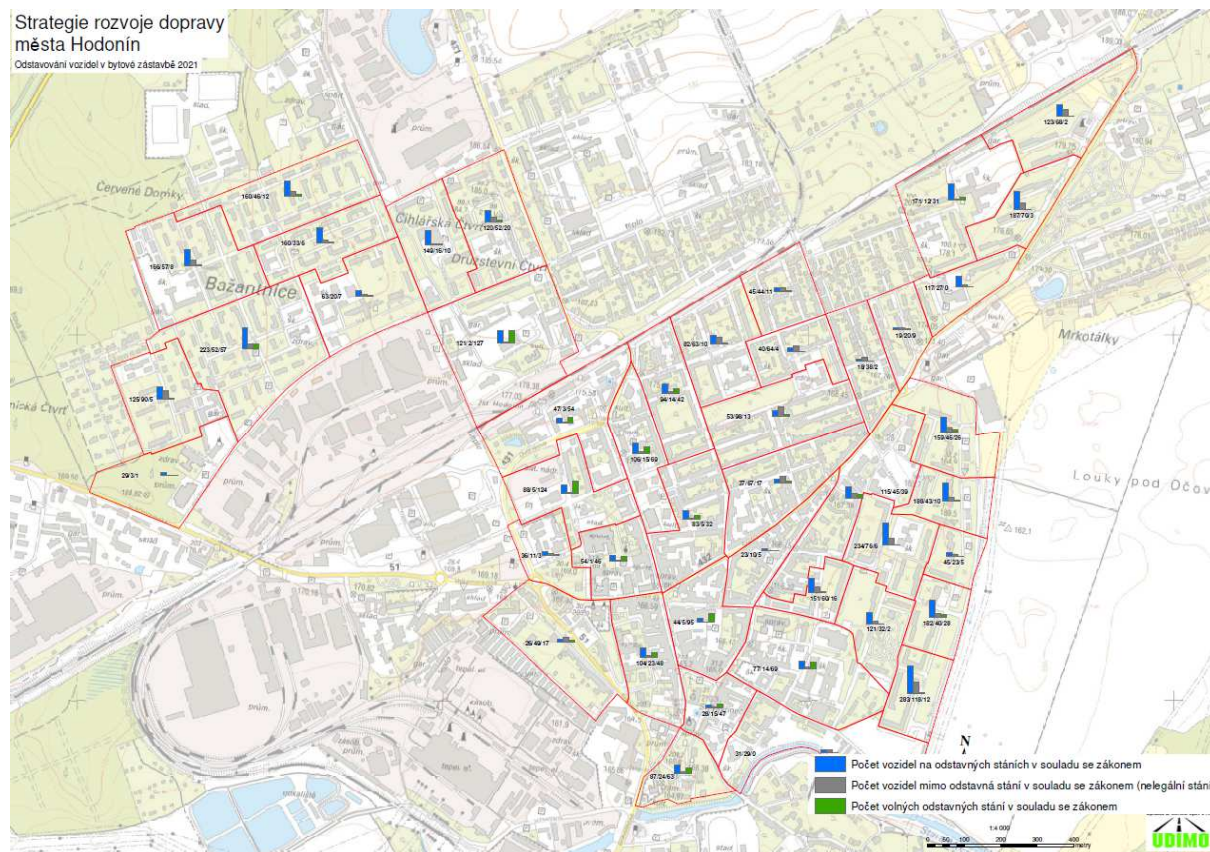
Obrázek 30 Stupeň automobilizace v bytových souborech

Kvalita dostupnosti území

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

Tabulka 12 Srovnání nejproblematictějších lokalit odstavení vozidel

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



Obrázek 31 Hodnocení odstavování vozidel v bytové zástavbě v jednotlivých zónách

6.2. Stav infrastruktury a technologických zařízení

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6.4. Závady a problémové oblasti

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

Záporná bilance odstavných stání. Parkování na trávníku je standardem.

Neschopnost udržet a vymáhat dodržování zákona.

Neexistence systému P+R u autobusového nádraží.

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

6.5. SWOT parkovací politiky

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

Tabulka 13 SWOT analýza parkovací politiky města Hodonín

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

7. Veřejná osobní doprava (včetně železnice)

7.1. Stav infrastruktury (trasy, zastávky, terminály)

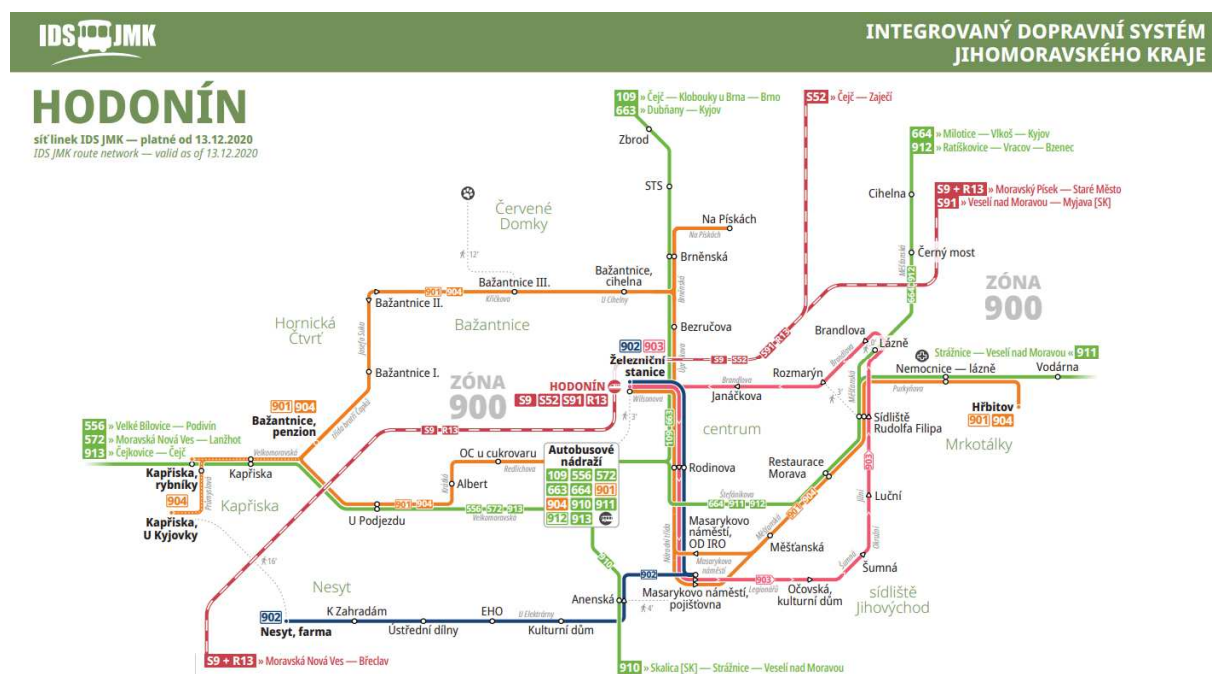
MHD v Hodoníně je součástí Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje (IDS JMK), konkrétně jeho zóny 900. Zaintegrovány jsou veškeré dostupné druhy veřejné dopravy (MHD, příměstská autobusová i železniční doprava). V Hodoníně je vzhledem k poloze železničních tratí páteří městské dopravy síť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

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

Tabulka 14 Linky příměstské autobusové dopravy

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

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



Obrázek 32 Linkové vedení MHD Hodonín, r. 2020

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

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

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

7.2. Technologická zařízení

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

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

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

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

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

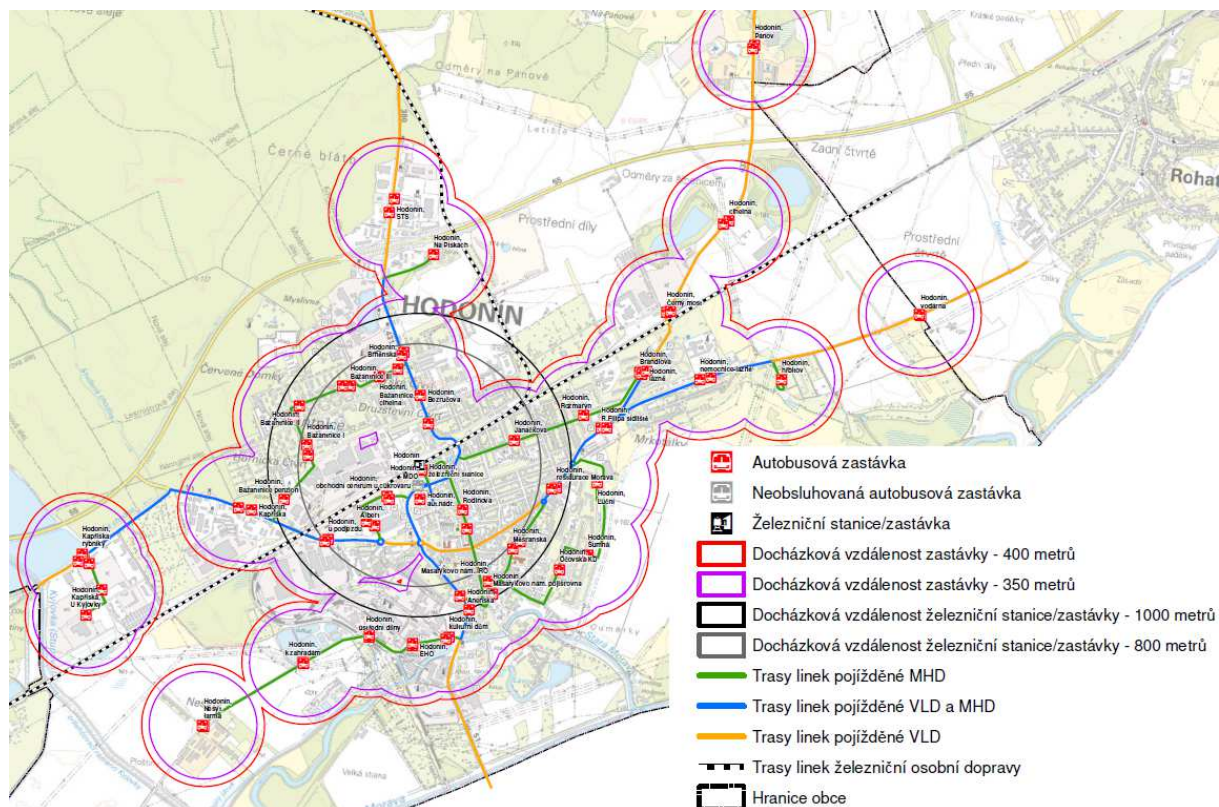
Parkovací stání P+R nejsou na přestupních terminálech zřízena. Jsou dostupná zejména zpoplatněná nebo volná stání.

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

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

7.4. Dosažitelnost zastávek, kvalita pěších přístupů

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

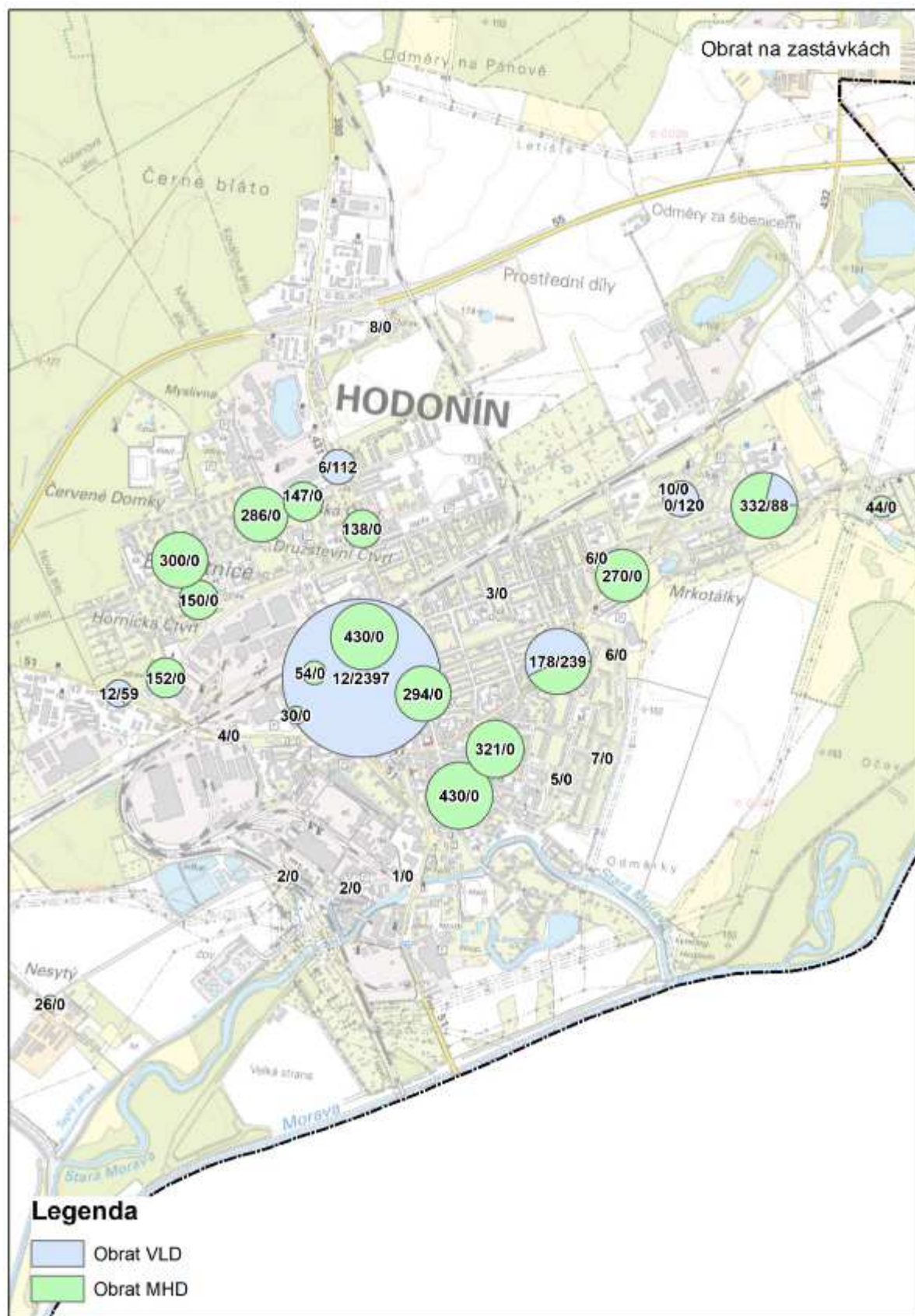


Obrázek 33 Dostupnost zastávek, izochrony dostupnosti

7.5. Převážní vztahy a zatížení sítě, přestupní vazby

Převážní vztahy a zatížení sítě MHD je provedeno po linkách.

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



Obrázek 34 Obrat na zastávkách MHD a PAD za pracovní den

Linka 901

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

Tabulka 16 Přepravní vztahy linky 901

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

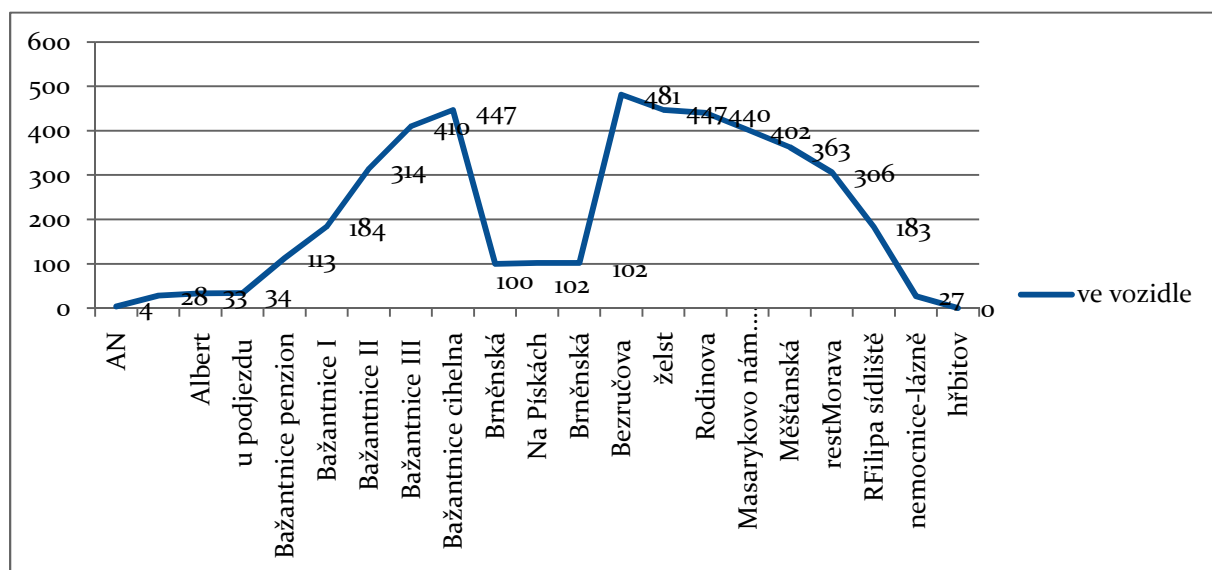
7.6. Produktivita, využití nabídky, kapacitní rezervy

Linka 901

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

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

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



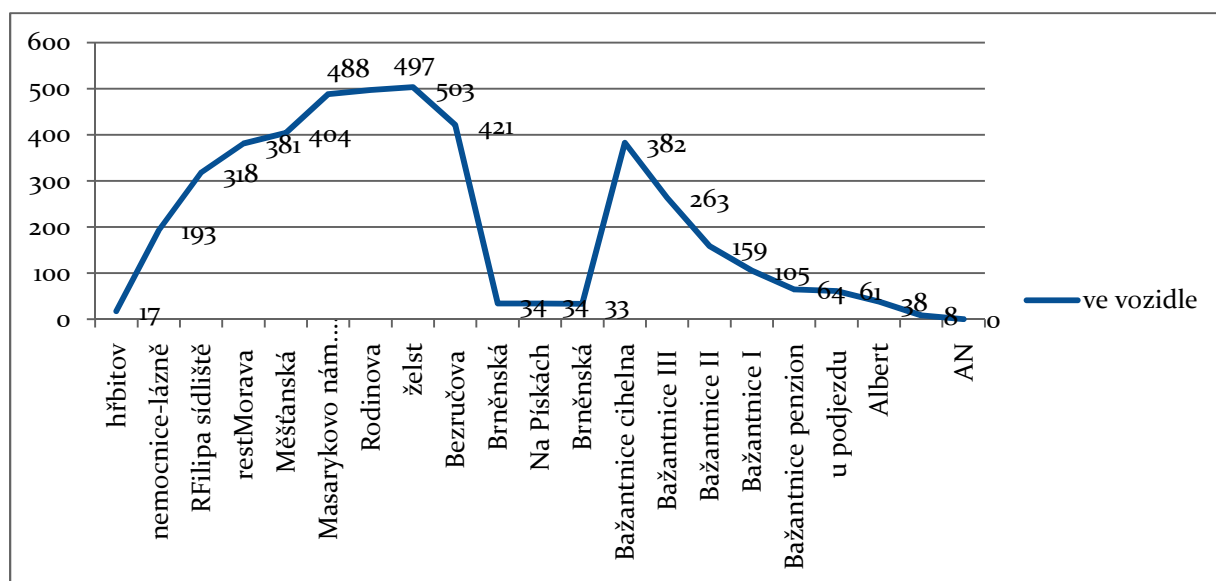
Obrázek 35 Zatížení linky 901 AN - hřbitov)

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

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

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

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



Obrázek 36 Zatížení linky 901 hřbitov - AN za pracovní den

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

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

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

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

Linka 902

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

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

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

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

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

Linka 903

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

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

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

Linka 904

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

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

7.7. Ukazatele kvality přepravy, dostupnost území

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

7.8. Služby pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace

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

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

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

7.9. Závady a problémové oblasti

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

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

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

Vyšší docházkové vzdálenosti z oblasti nábřeží.

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

7.10. SWOT veřejné dopravy

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

Tabulka 24 SWOT analýza veřejné dopravy města Hodonín

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

8. Cyklistická doprava

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

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

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

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

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

Dle koncepce cyklistické dopravy města Hodonína jsou specifikovány zejména trasy:

V kontextu zpracovaného generelu se bude jednat o tyto trasy:

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

Hlavní směry rozvoje cyklistické dopravy v Hodoníně

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

1. Dobudování existující sítě chráněných cest

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

Spojité síť přímých propojení v území

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

3. Plošná průchodnost území

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

4. Parkování a půjčovny kol

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

5. Bezpečnost

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

6. Více druhů dopravy = svoboda volby

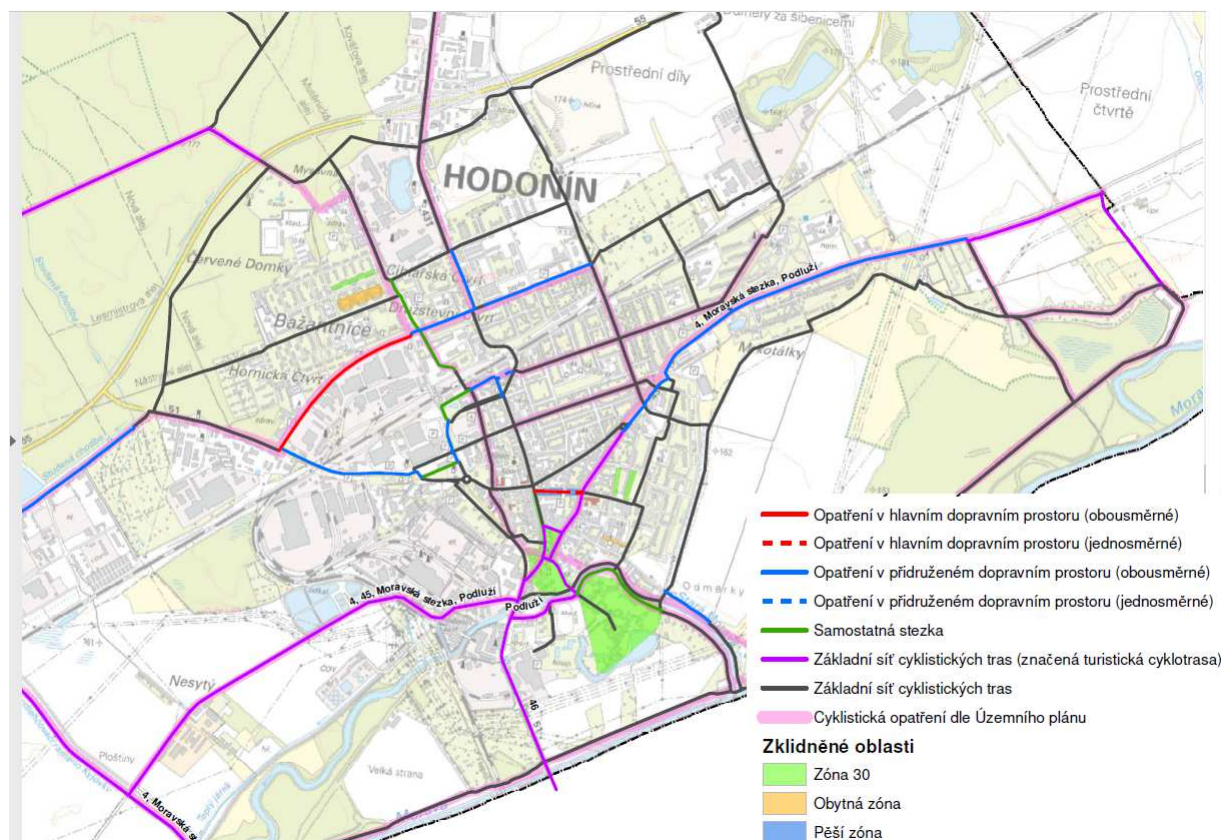
Svoboda volby mezi různými dopravními prostředky, zejména kombinace jízdního kola s městskou a příměstskou dopravou, zvyšuje svobodu pohybu obyvatel a vzdálenost dojezdu. Cyklogenerel tak řeší nejen dopravní těžkosti ve vlastním městě, ale i v okolí.

7. Správa a údržba

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

8. Otevřenost, dialog, informovanost a koordinace

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



Obrázek 37 Základní síť cyklistických tras

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

8.1. Měkká opatření

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

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

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



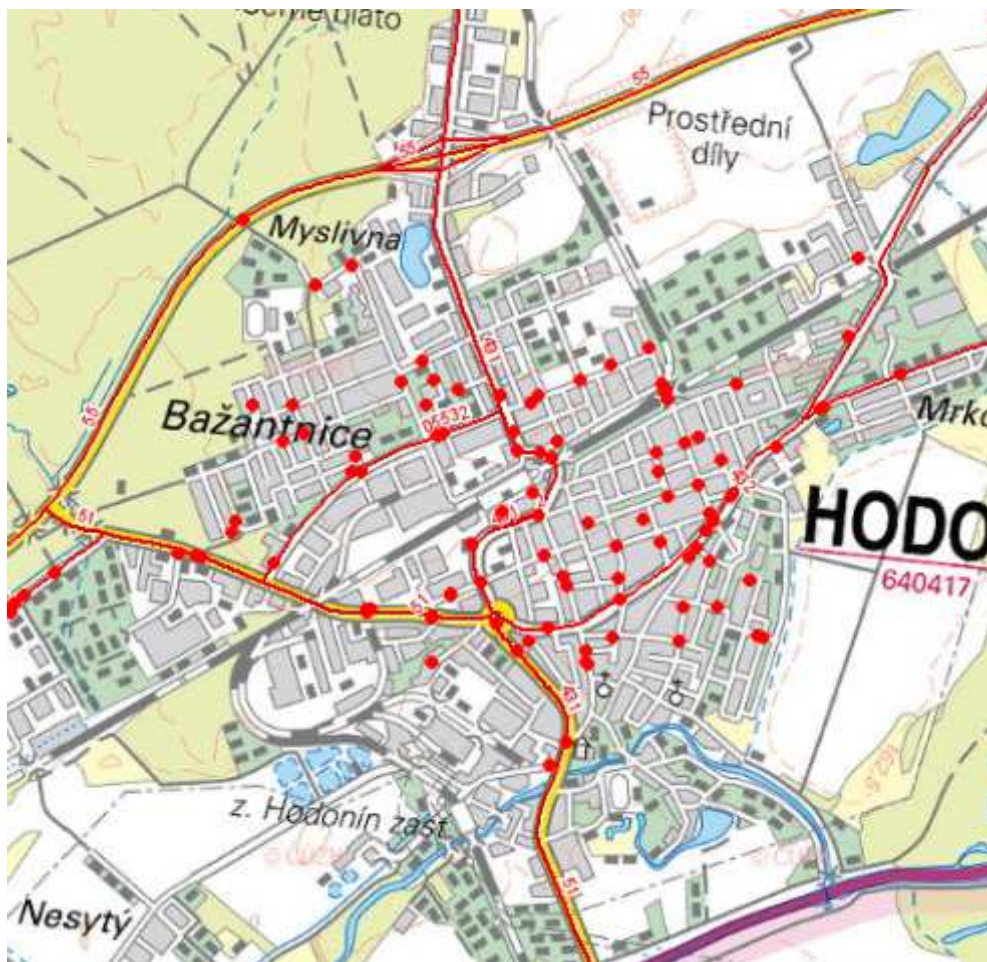
Obrázek 38 Akce do práce na kole Hodonín 2021, zdroj www.dopracenakoe.cz/mesto/hodonin

8.2. Nehodovost cyklistů

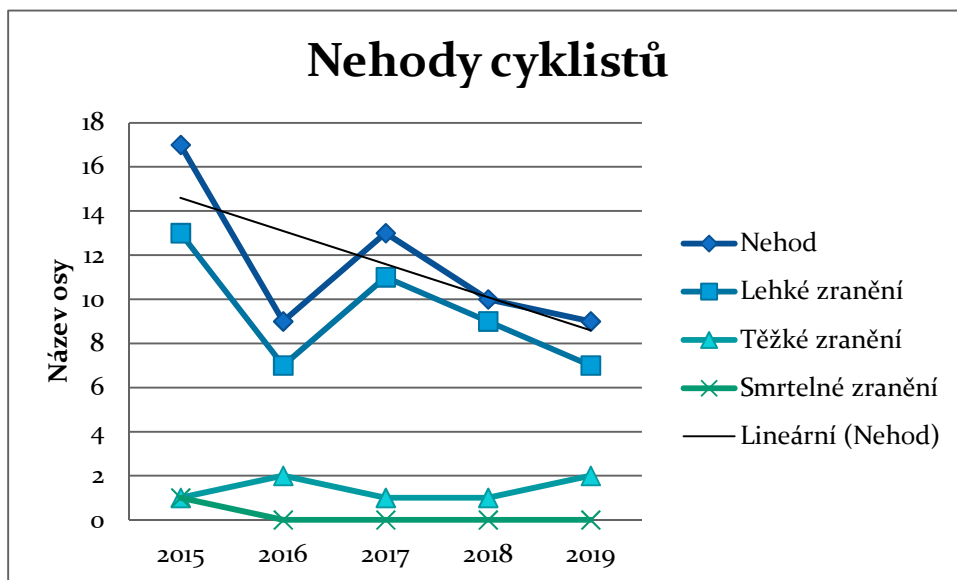
Z analýzy nehodovosti cyklistů je zřejmý významný pokles nehod. Naopak varovným signálem je rostoucí počet nehod s těžkým zraněním. Nehody nejsou alokovány jen na základní síti automobilové dopravy, ale ve velkém množství také do obslužných částí dopravního skeletu, kde mohou být příčinou nehod zaparkovaná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

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

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



Obrázek 39 Nehody s cyklisty za roky 2009-2019



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

8.3. SWOT cyklistické dopravy

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

Tabulka 25 SWOT analýza cyklistické dopravy města Hodonín

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

9. Pěší doprava

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Obrázek 41 Odstavení vozidel Hodonín

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

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

9.2. Podmínky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace

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

Hlavní trasy:

Trasa A - Červená

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

Trasa B - Oranžová

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

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

Trasa C - Fialová

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

Trasa D - Zelená

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



Obrázek 42 Základní síť bezbariérových pěších tras

9.3. Pěší zóny, obytné ulice a zóny

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

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

9.4. Turistické trasy, vazby na území regionu

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

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

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

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

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

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

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

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

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



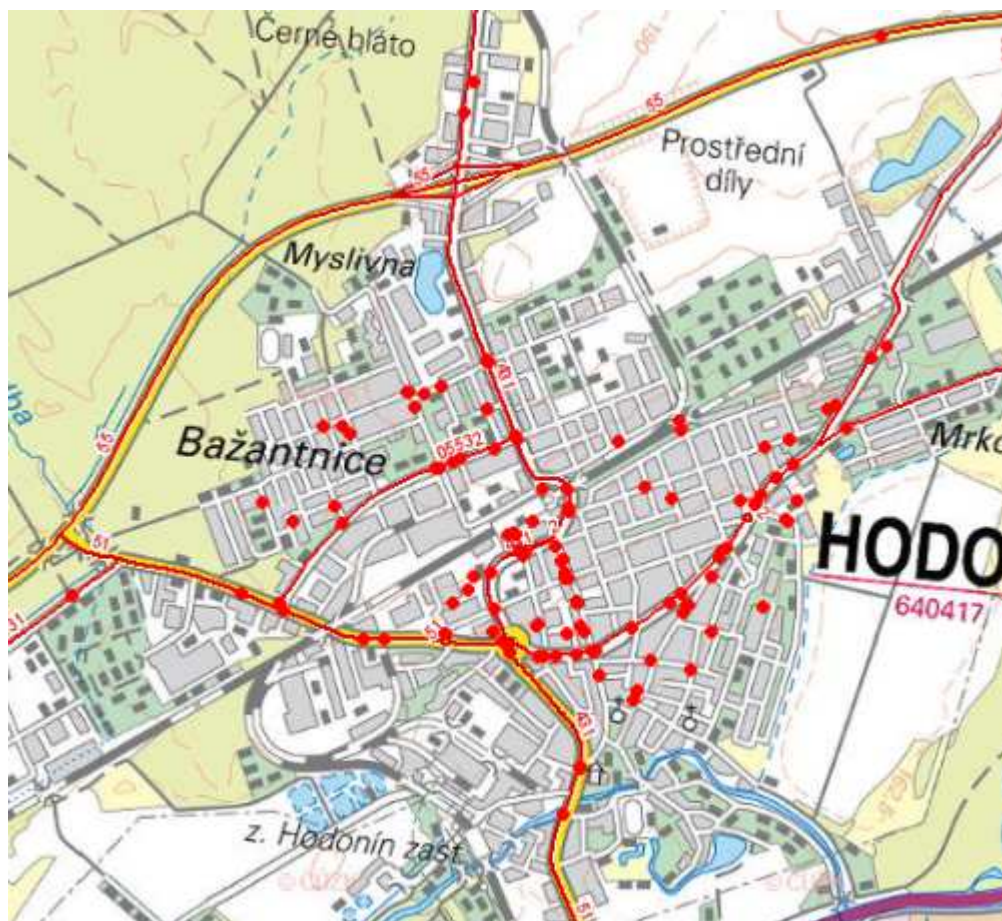
Obrázek 43 Značené turistické trasy v Hodoníně

9.5. Intenzita pěší dopravy, hodnocení vztahu k silniční dopravě

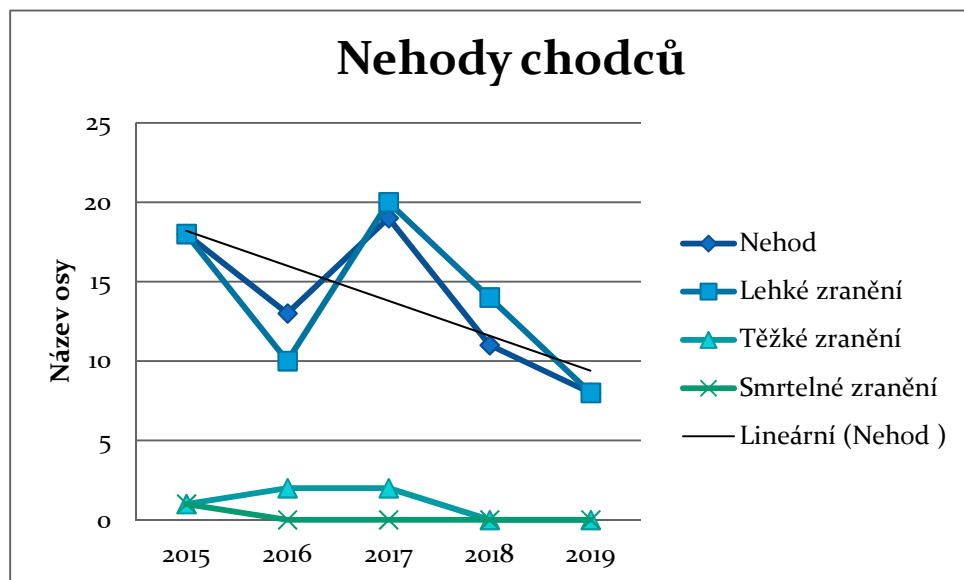
Pěší doprava v Hodoníně představuje zhruba stejný počet cest jako doprava osobním vozidlem. Měla by být proto vnímána jako prioritní pro řešení udržitelné dopravy. Vzhledem k nízké přepravní vzdálenosti se tento počet cest realizuje nízkým dopravním výkonem. Celkový počet pěších cest obyvatel města je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

9.6. Problémové oblasti, nehodové lokality

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



Obrázek 44 Hlášené nehody chodců v letech 2009-2019



Obrázek 45 Nehody chodců po letech (2015-2019)

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

9.7. SWOT pěší dopravy

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

Tabulka 26 SWOT analýza pěší dopravy města Hodonín

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

10. Nákladní silniční a železniční doprava, kombinovaná doprava

10.1. Omezení nákladní dopravy

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

10.2. Stav infrastruktury a technologických zařízení

Nákladní doprava je rozdělena na silniční a železniční.

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

Podmínky pro provoz nákladní dopravy na železnici zajišťuje SŽDC.

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

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

Tabulka 27 Hlavní směry vnější nákladní dopravy města

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

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

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

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

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

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

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

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



Obrázek 46 Veřejné logistické centrum Holíč

Zdroj: https://hodoninsky.denik.cz/zpravy_region/prekladiste-nedaleko-hodonina-vyvolava-obavy-na-moravske-strane-20201115.html

10.5. Závady a problémové oblasti

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

10.6. SWOT nákladní dopravy

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

Tabulka 28 SWOT analýza nákladní dopravy města Hodonín

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

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

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

Křižovatky nemají preferenci VHD instalovánu.

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

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

12. Stav infrastruktury a technologických zařízení

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

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

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

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

12.1. Informační systémy pro cestující ve veřejné dopravě

Informační systémy pro občana poskytující informace o dopravě

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

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

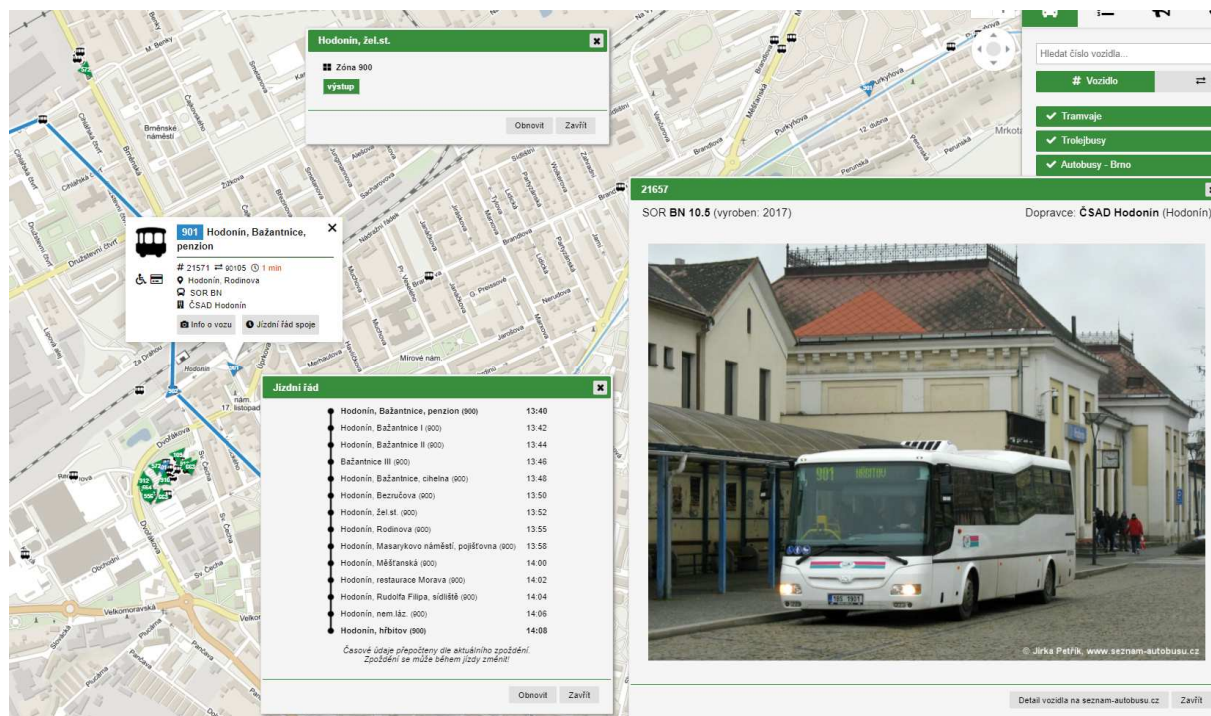
Palubní systémy v MHD jsou ve vlastnictví KORDIS. Prodej lístků KORDIS.

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

Dispečerská řízení jsou řešena v společnosti KORDIS.

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

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



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

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



109 556 572 663 664 901 902
910 911 912 913 xS91

Platnost

do 29. 4.

Hodonín, Bažantnice penzion → Hodonín, hřbitov

Hodonín, Bažantnice penzion 900	Pracovní dny
Hodonín, Bažantnice I 900	2
Hodonín, Bažantnice II 900	3
Hodonín, Bažantnice III 900	4 30- 50-
Hodonín, Bažantnice, chelna 900	5 10- 30-
Hodonín, Bezručova 900	6 12 32 56
Hodonín, aut.nádr. 900	7 12 32 52
3 Hodonín, Rodinova 900	8 15 42 53-1
6 Hodonín, Masarykovo nám. pojišťovna 900	9 12-148
8 Hodonín, Městanská 900	10 12 23-142-1
10 Hodonín, restaurace Morava 900	11 12 42 53-1
12 Hodonín, R. Filipa sídliště 900	12 12-13-132-1
14 Hodonín, nemocnice-lázně 900	13 32 52
16 Hodonín, hřbitov 900	14 12 13-132-1
	15 12 23-148-1
	16 12 48

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

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

12.2. Účinnost a přínosy systému řízení

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

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

12.3. Závady a problémové oblasti

Závadou je zastaralost řadičů a výstroje SSZ starší 20 let.

12.4. SWOT organizace dopravy

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

Tabulka 29 SWOT analýza organizace dopravy města Hodonín

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

13. Potenciál lodní dopravy

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

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

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

Moravě. Napojení na Baťův Kanál:

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

Přístaviště:

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

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

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

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



Obrázek 49 Přístaviště U Jezu, Hodonín

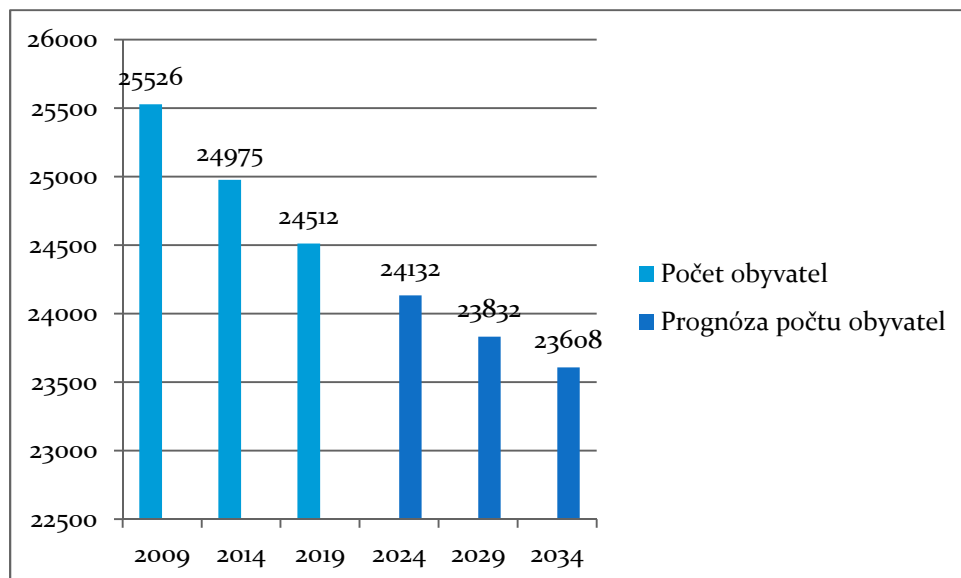
14. Prognózy a posouzení vývoje pro výhledové období

Prognóza a posouzení migrace obyvatel a zaměstnanosti

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

Tabulka 30 Prognóza počtu obyvatel ČR dle ČSÚ

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

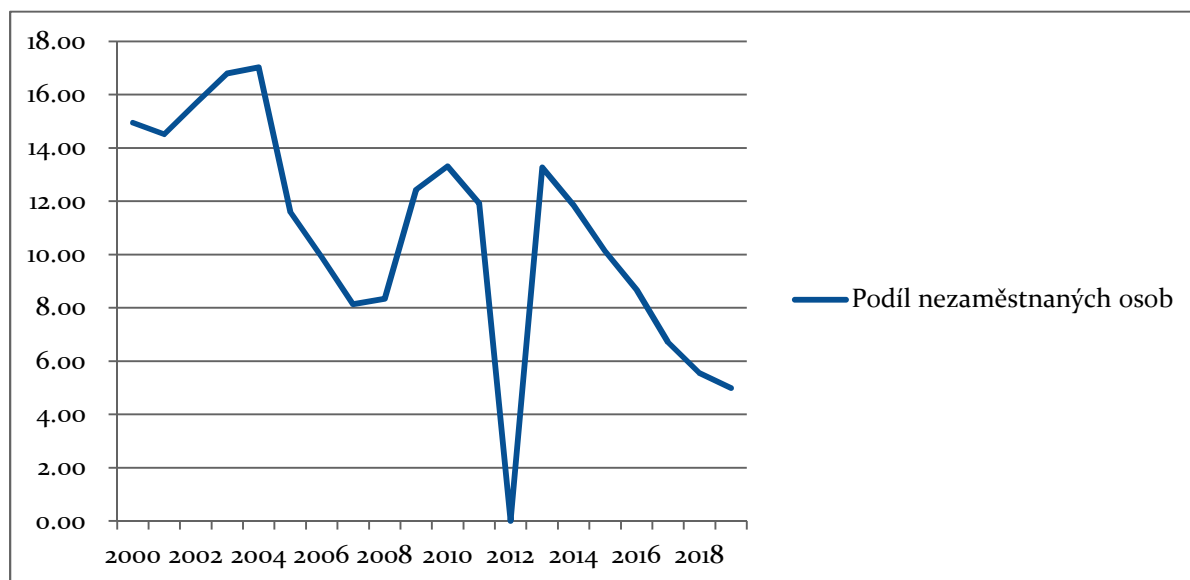


Obrázek 50 Prognóza počtu obyvatel bez nové výstavby

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

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

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



Obrázek 51 Podíl nezaměstnaných osob v % ORP Hodonín

14.1. Prognóza a posouzení vývoje stupně automobilizace, mobility obyvatel

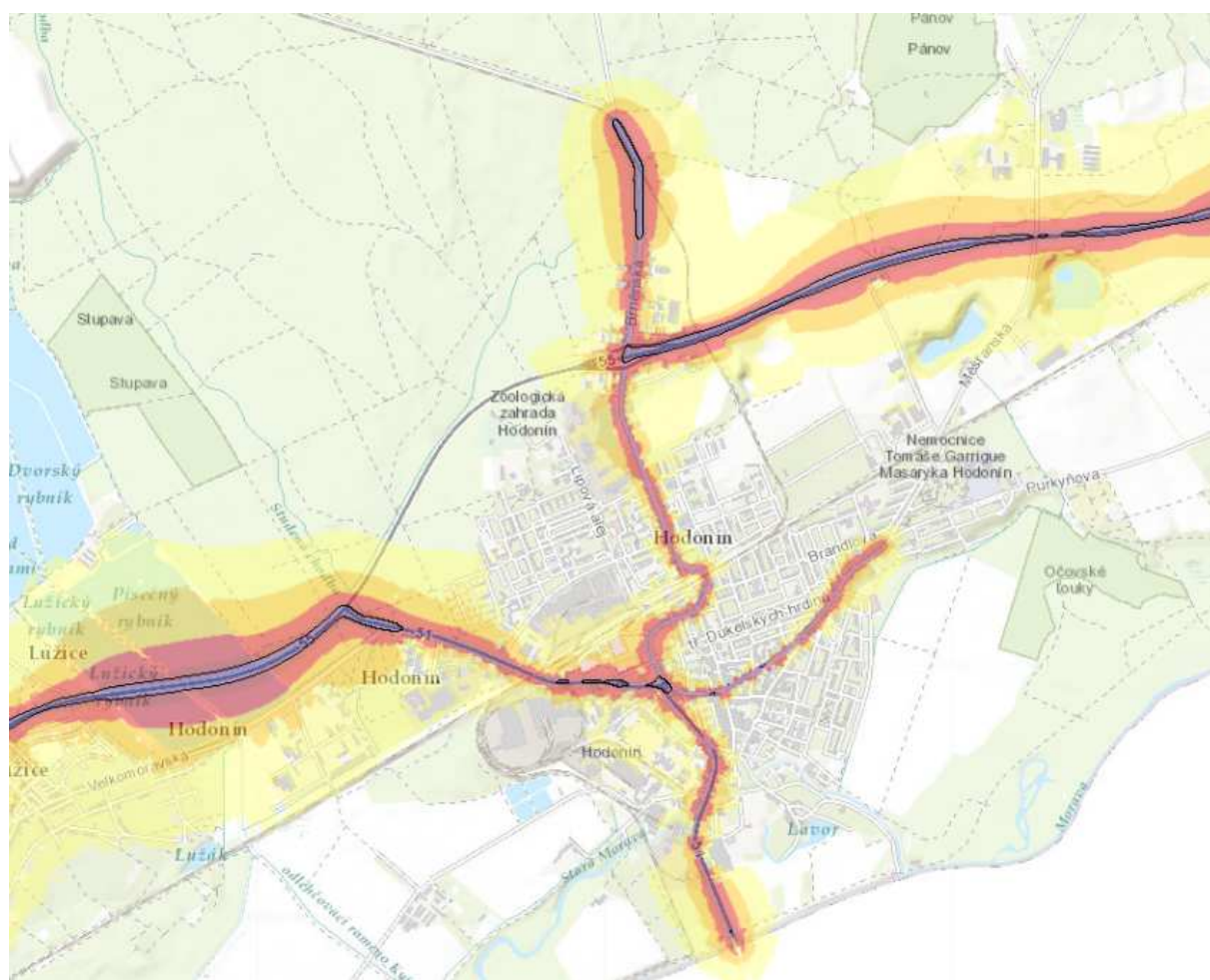
Stupeň automobilizace v Hodoníně v posledních letech rostl významným tempem až 5% ročně. Tyto nárůsty nejsou udržitelné. Předpokládá se snížení růstu počtu vozidel na 1% - 1,5% ročně.

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

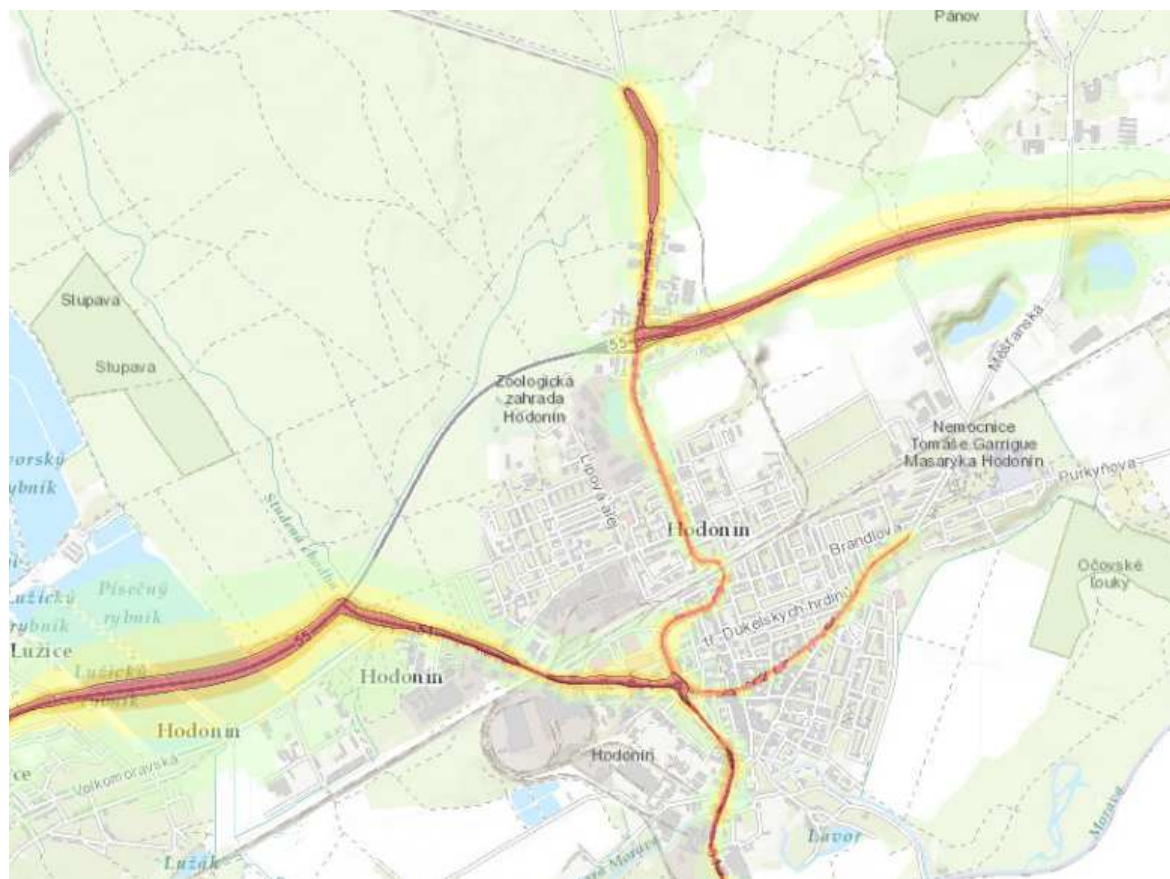
15. Vyhodnocení vlivu na životní prostředí

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

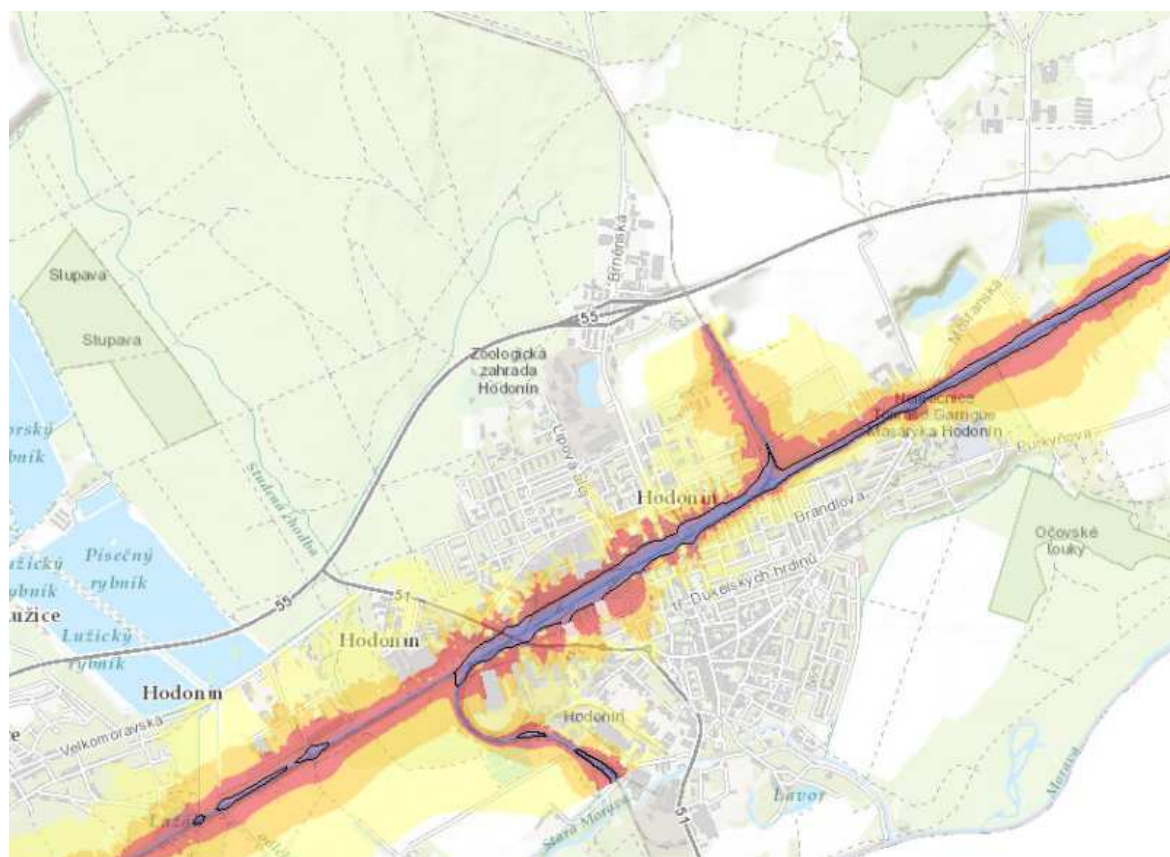
Identifikace kritických míst, pro které bude následně stanovena hluková zátěž ze silniční a železniční dopravy pro denní a noční dobu s rozdělením na IAD, nákladní, hromadnou a železniční dopravu na základě zjištěných údajů o intenzitě dopravy a hlukovém monitoringu.



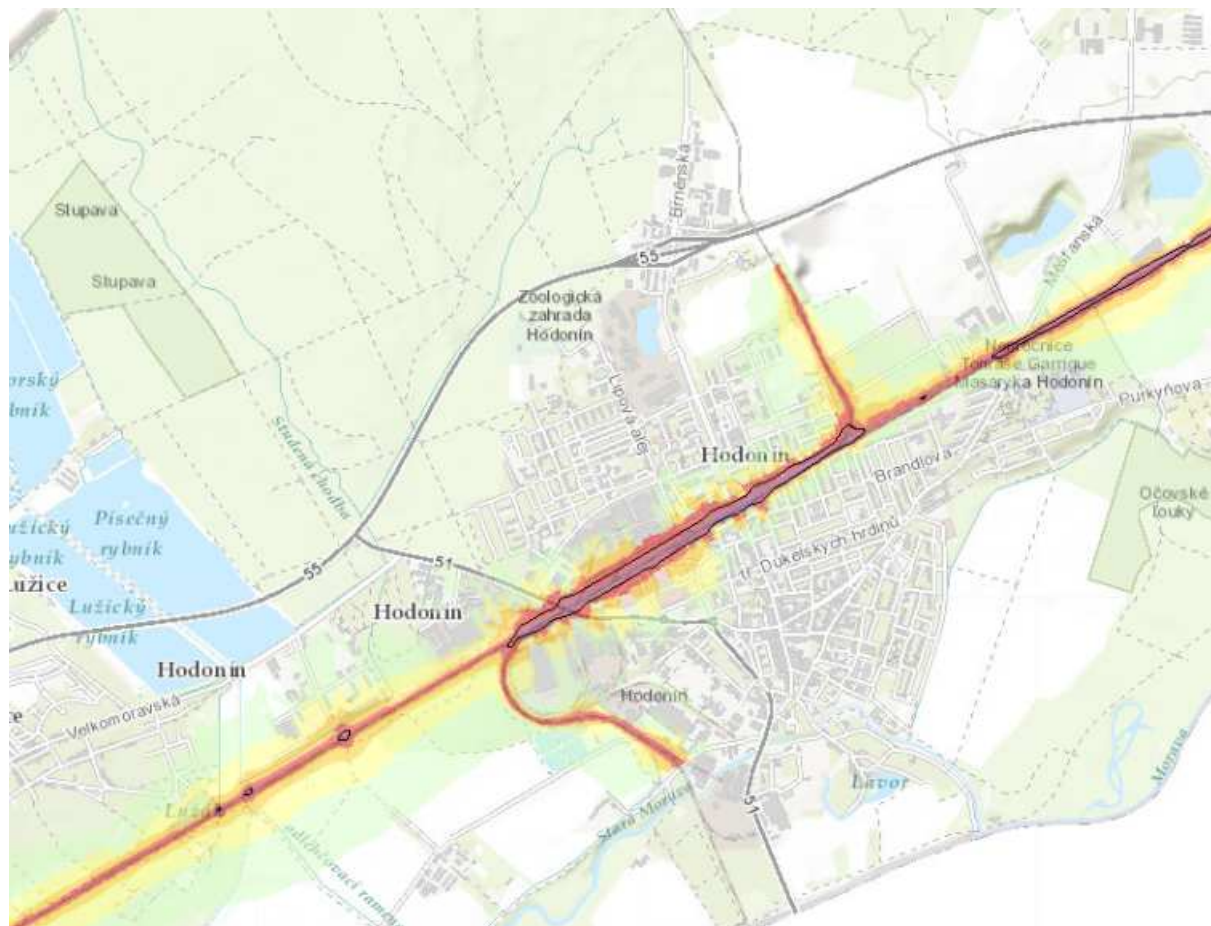
Obrázek 52 Denní hladina hluku z automobilové dopravy



Obrázek 53 Noční hladina hluku z automobilové dopravy



Obrázek 54 Denní hladina hluku ze železniční dopravy



Obrázek 55 Noční hladina hluku ze železniční dopravy

Vyhodnocení údajů bude vztaženo k platným hygienickým limitům.

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

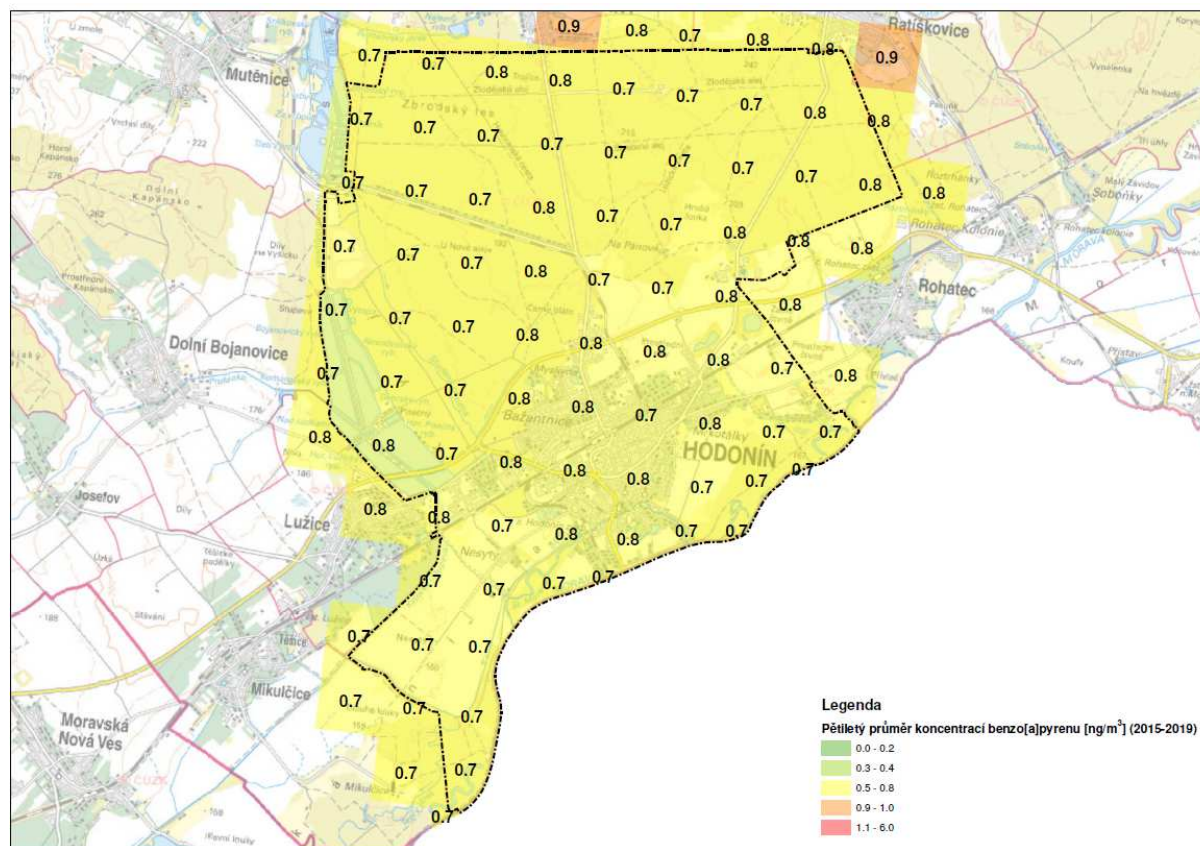
15.1. Imisní posouzení

Imisní posouzení prokázalo dodržení imisních limitů pro znečišťující látky NO_2 , BAP, PM_{10} i $\text{PM}_{2,5}$.

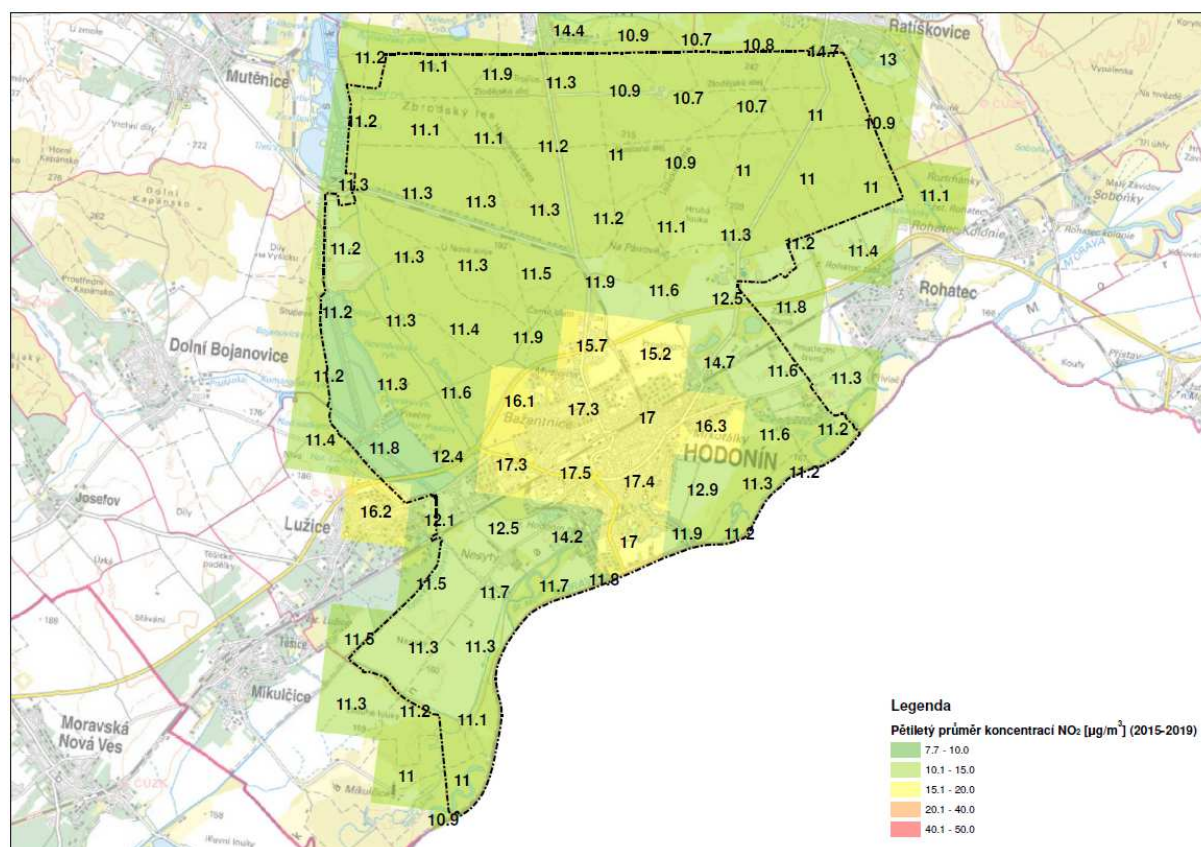
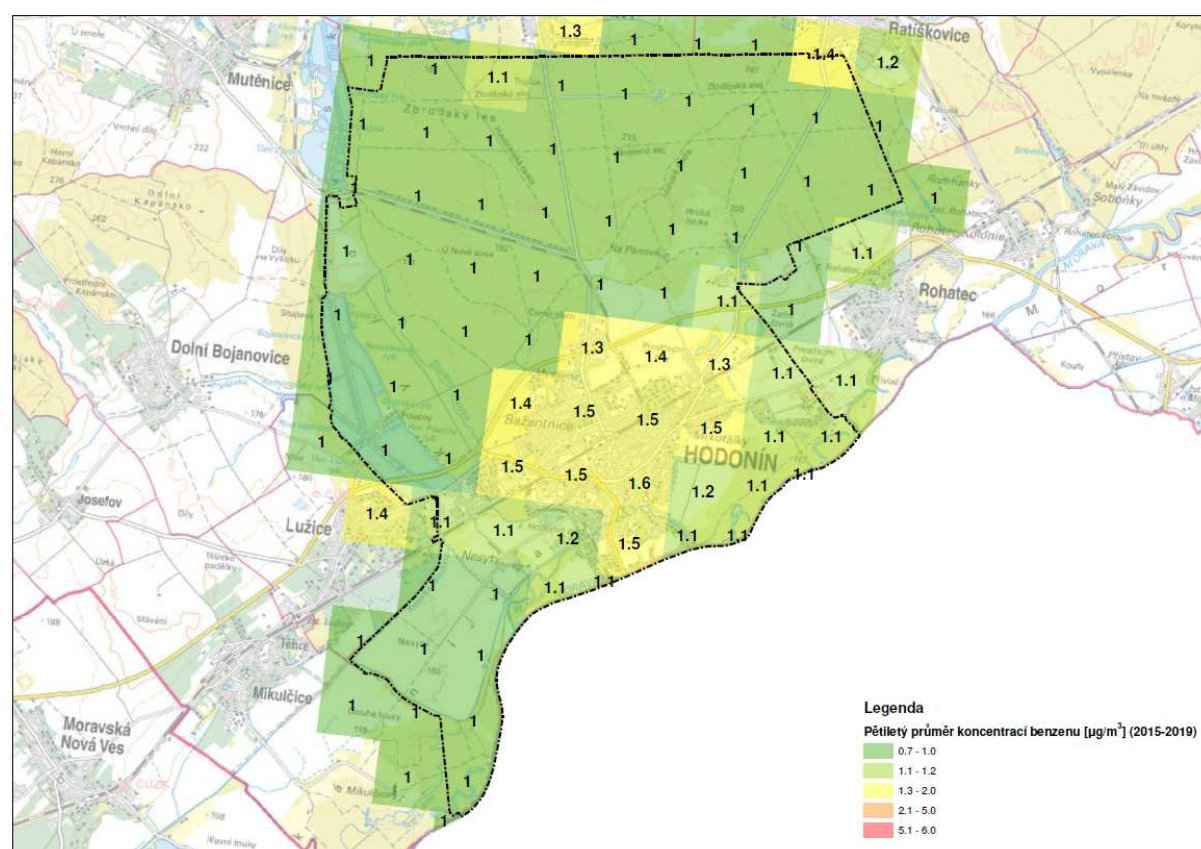
Hodonín nemá jako jedno z mála měst v České republice překročeny imisní limity znečišťujících látek v ovzduší.

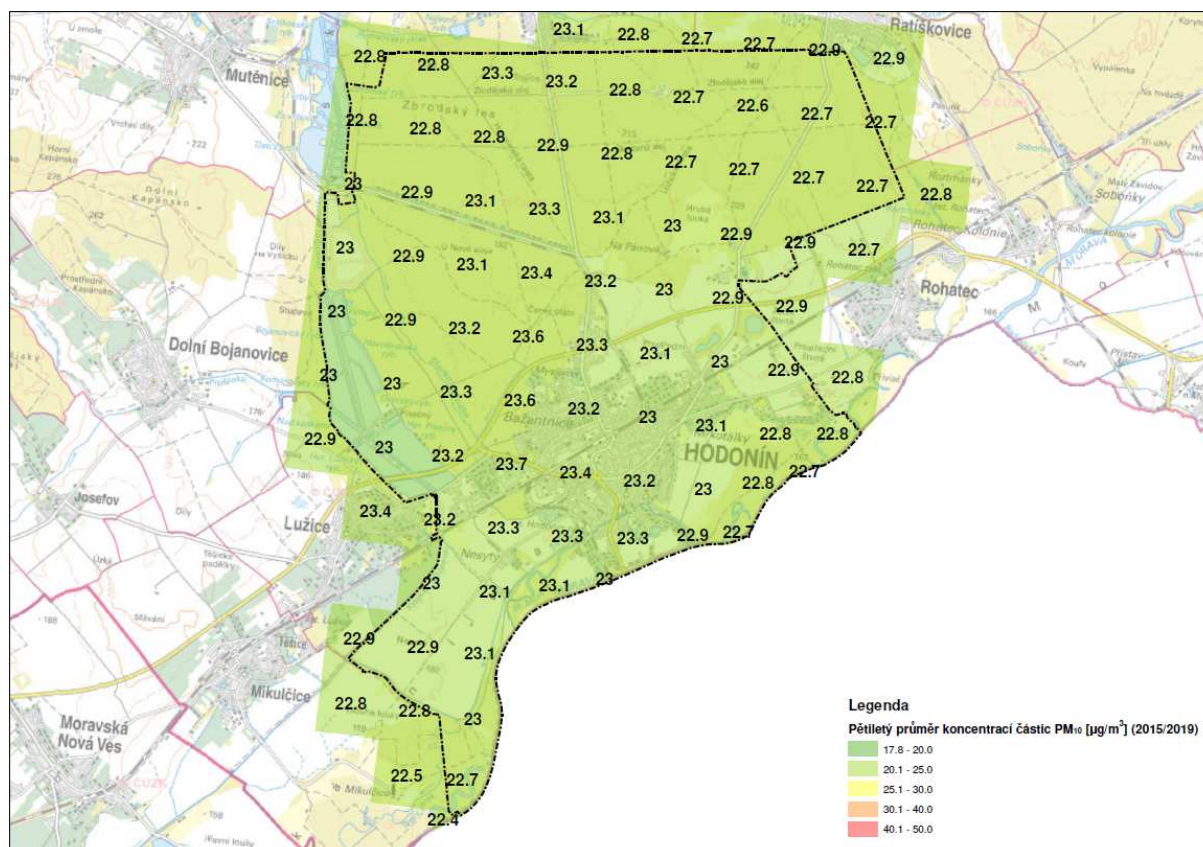
Proberme jednotlivé látky jednu po druhé. Emise NO_2 , které způsobují kyselý dešť a jsou způsobeny z velké části dopravou, dosahovaly hodnoty do $17 \mu\text{g}$, meziroční změna pětiletého průměru koncentrací indikuje zlepšení o $1 \mu\text{g}$. Limit je přitom $40 \mu\text{g}$. Prach, který nás dusí a způsobuje dýchací potíže, dosahuje průměrné hodnoty za rok $23,7 \mu\text{g}_2$ při limitu $40 \mu\text{g}$. Meziročně došlo ke zlepšení o $1 \mu\text{g}$. Problém s prachem je zejména v zimě, kdy jsou v provozu malé topeniště rodinných domů a také při inverzních situacích. Proto je v rámci limitů dovoleno překročení $50 \mu\text{g}$ po dobu 35 dní v roce. Hodnotí se tedy imise prachu nejvyšší 36. denní koncentrace. V Hodoníně je to $41,7 \mu\text{g}$. Ani tento limit tedy překročen není, meziročně došlo ke zlepšení o $1,7 \mu\text{g}$. Mikroprach má limit pro průměrnou roční koncentraci $20 \mu\text{g}$. Ve městě je dosaženo $18 \mu\text{g}$. Meziročně došlo ke zlepšení o $1 \mu\text{g}$. Benzen dosahuje hodnoty $1,6 \mu\text{g}$ při povolené koncentraci $5 \mu\text{g}$. Problémem většiny Moravy je koncentrace karcinogenního Benzoapyrenu, který má imisní limit stanoven na 1ng , ale i zde koncentrace ve městě dosahuje jen $0,9 \text{ng}$. Většina Moravy má tyto hodnoty nadlimitní. Maximum je v Ostravě, kde dosahuje tato hodnota dlouhodobě okolo 8ng .

Největší úsilí je nutné vyvinout v dalším snižování imisí PM10 a Benzo(a)Pyrenu na kterých se podílí topení v rodinných domech, průmyslové zdroje a v malém měřítku i doprava.

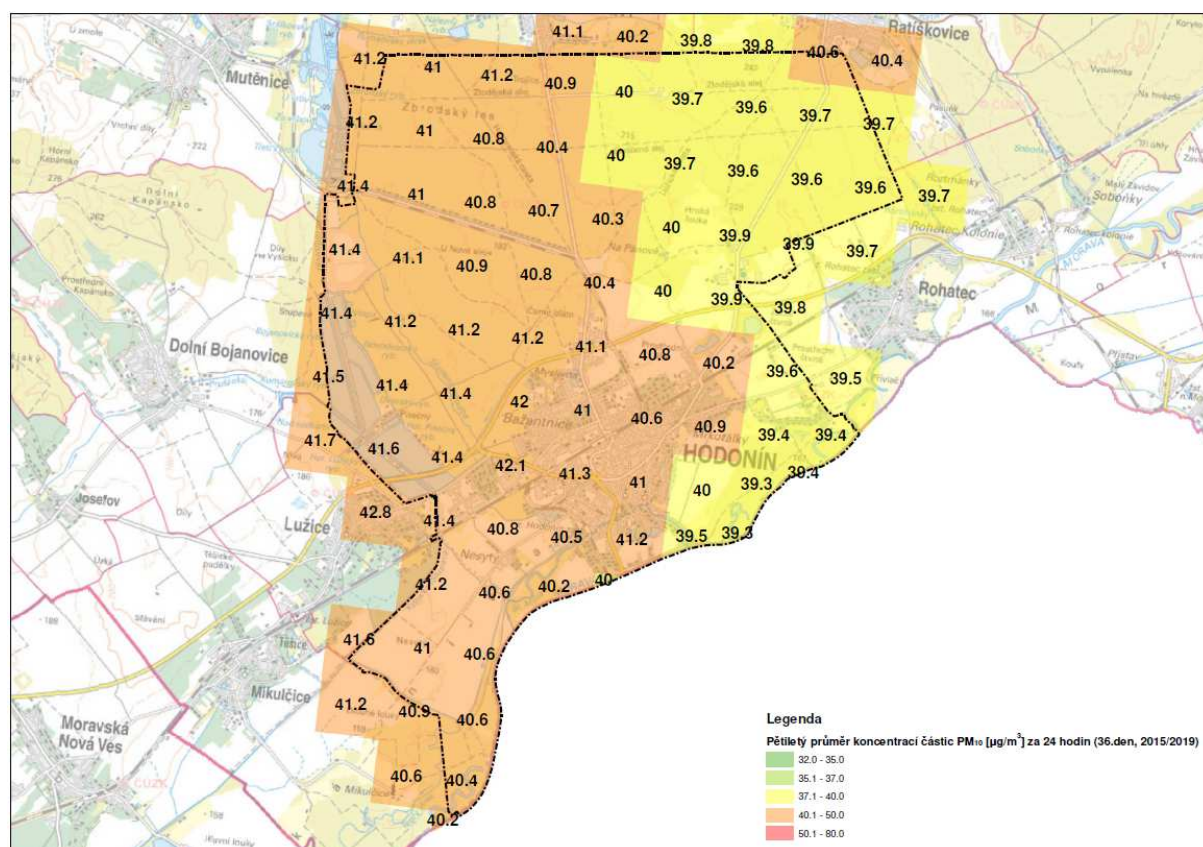


Obrázek 56 Průměrné koncentrace Benzo(a)Pyrenu ng/m³ (2015 - 2019)

Obrázek 57 Průměrné koncentrace NO₂ µg /m³ (2015 - 2019)Obrázek 58 Průměrné koncentrace Benzenu µg/m³ (2015 - 2019)



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



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

16. SWOT analýza

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

Tabulka 31 SWOT analýza vlivu na životní prostředí města Hodonín

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

17. Seznam obrázků

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

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

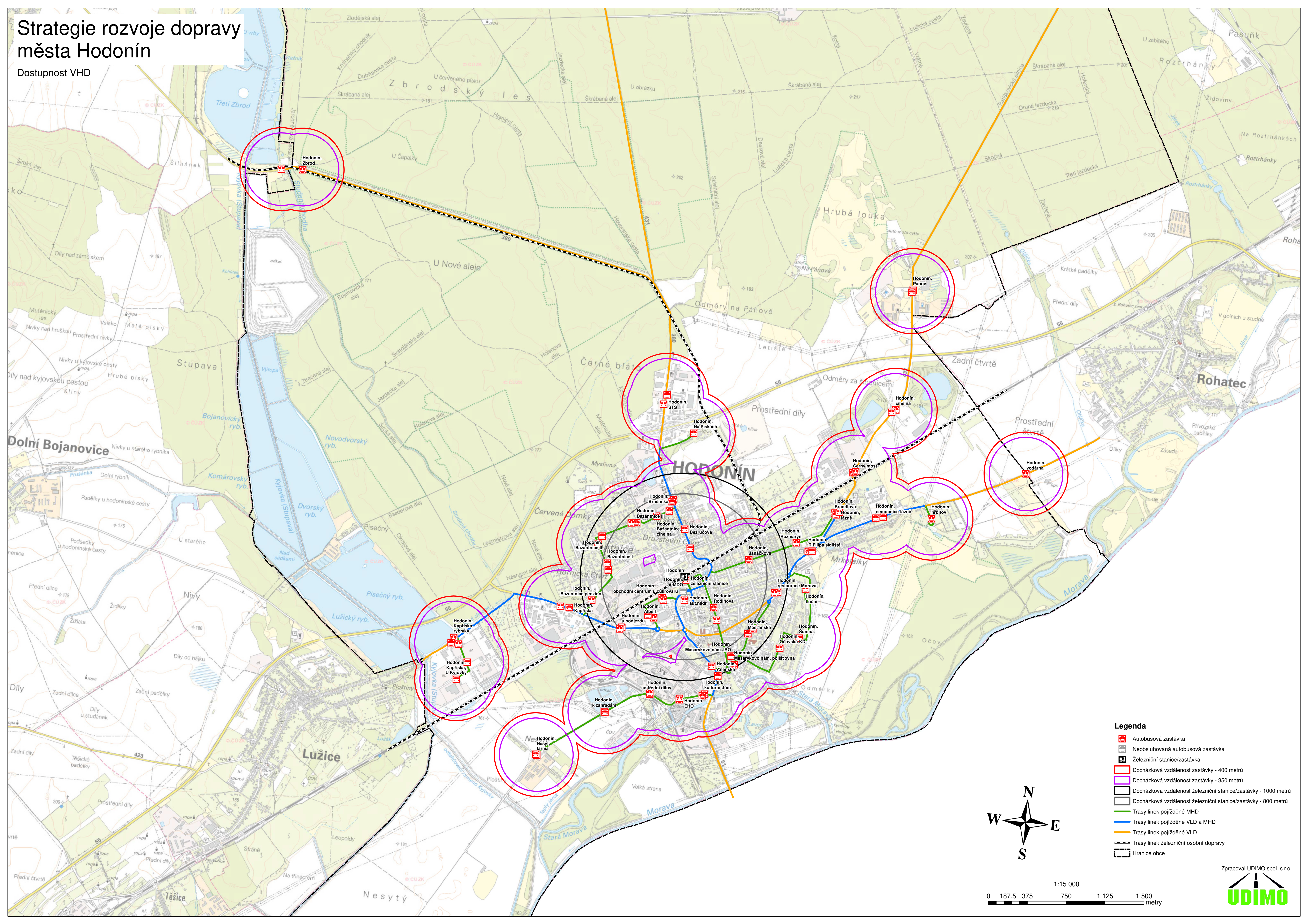
18. Seznam tabulek

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

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

Strategie rozvoje dopravy města Hodonín

Dostupnost VHD

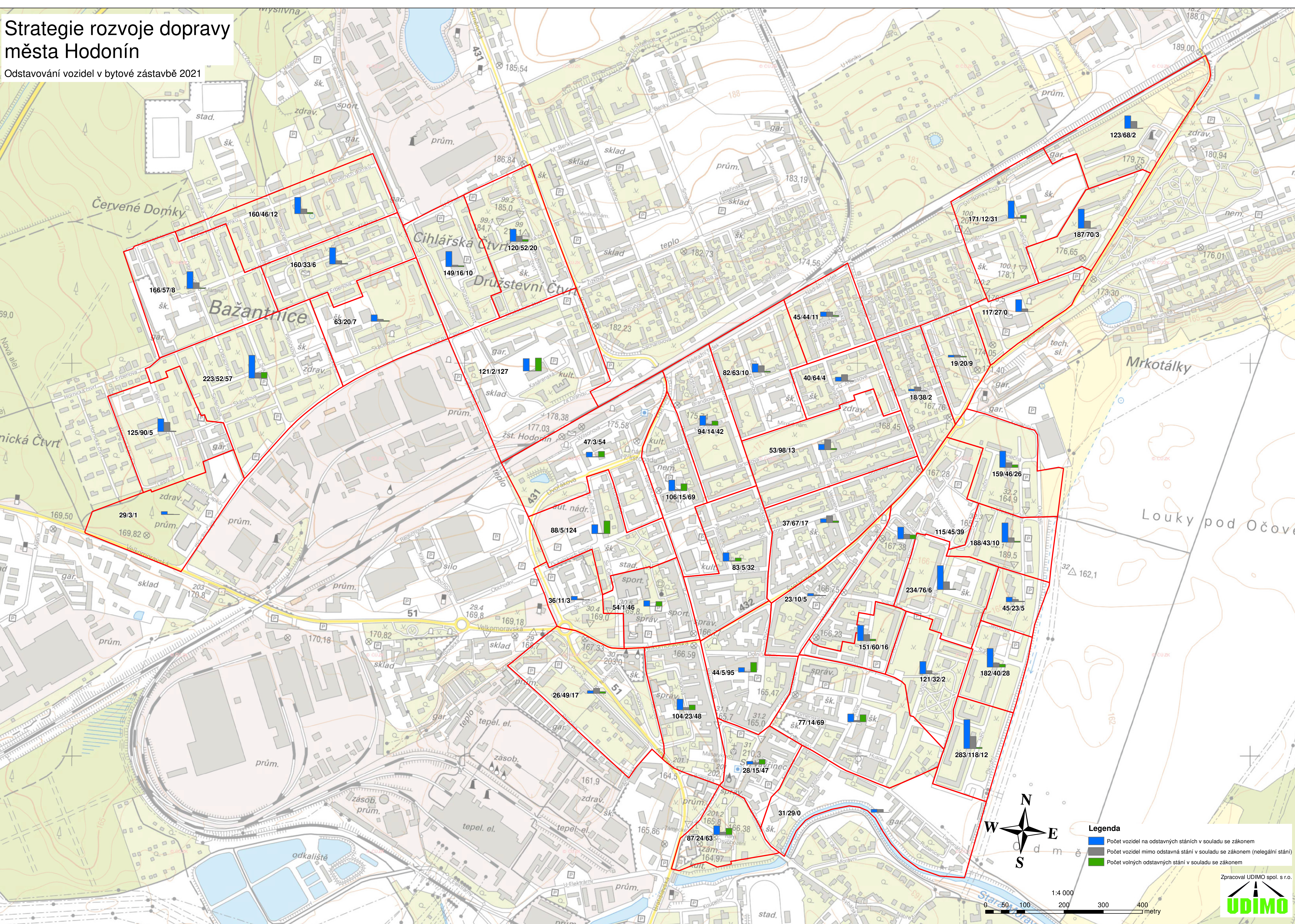


Zpracoval UDIMO spol. s r.o.



Strategie rozvoje dopravy města Hodonín

Odstavování vozidel v bytové zástavbě 2021



AKČNÍ PLÁN

Etapizaci je rozdělena na období - 2035 a 2045

prioritizace barvami:

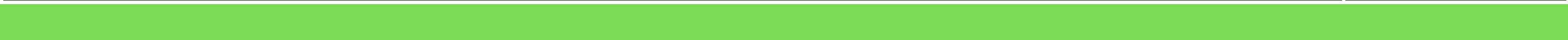
- **zelená** (do 2 let příprava nebo realizace),
- **žlutá** (do 2 let zahájení přípravy),
- **oranžová** (realizace do roku 2035),
- **tmavě oranžová** (realizace do roku 2045).

pořadí realizace	číslo	počet listů	identifikace a stručné pojmenování	typ opatření	investor	netto cena	scénář	pozemky	návrh cílového řešení	typ investice	očekávaný efekt a přínos opatření	požadavky na koordinaci s jinými opatřeními	posouzení z hlediska životního prostředí	návrhy na změny ÚP	odhadovaná finanční náročnost
1	N 12	1	Úpravy křiž. Brandlova x Úprkova	iad	Město	5 000 000 Kč	2035		Návrh kultivace křižovatky s důrazem na průchodnost a ostrůvek přechodu, zaslepení severního ramene Palackého, zřízení řadících pruhů před křižovatkou, příčná vazba cyklistů.	modernizace stávající dopravní infrastruktury	snížení negativního vlivu motorové dopravy	N18	bez zásadního vlivu na ŽP	bez vlivu na ÚP	do 15 mil. Kč
2	N 05	1	Křížení cyklotras na II/481xII/380	cyklo	Město	1 500 000 Kč	2035		Opatření pro bezpečné přejíždění mezi třemi rameny cyklotras dnes ústící na nepřehledné křižovatce krajských silnic. Úprava napojení na Dubňany Propojení na Mutěnice	nová stavba	zvýšení aktivní mobility		bez zásadního vlivu na ŽP	bez vlivu na ÚP	do 5 mil. Kč
3	143		Opravy stávajících chodníků	pěší	Město	45 000 000 Kč	2035		Plošná obnova chodníků v ulicích: - Bří Čapků Žižkova Brandlova Dukelských hrdinů od Národní třídy k Dvoříkově Štefánikova Purkyňova Koupelní ...	modernizace stávající dopravní infrastruktury	zvýšení aktivní mobility		bez zásadního vlivu na ŽP	bez vlivu na ÚP	do 50 mil. Kč
	132		Lipová alej	iad, cyklo, pěší	Město	5 400 000 Kč	2035	město / cihelna	Stavba cyklostezky v úseku ul. Bratří Čapků – ZOO. / Případné řešení zlidnění celé ulice	změna organizace a regulace dopravy	zvýšení aktivní mobility		bez zásadního vlivu na ŽP	bez vlivu na ÚP	do 15 mil. Kč
4	133		Cyklostezka v oblasti okolo ZOO	cyklo, pěší	Město	7 200 000 Kč	2035	město	Stavba cyklostezky propojující ul. U Červených domků - sportovní areál U Červených domků-ZOO-příměstský les Bažantnice.	změna organizace a regulace dopravy	zvýšení aktivní mobility		bez zásadního vlivu na ŽP	bez vlivu na ÚP	do 15 mil. Kč
5	137		Cyklopruh Brněnská - Národní třída – Bratislavská	cyklo	Město / SUS JMK	4 800 000 Kč	2035		Vyznačení vyhrazeného cyklopruhu š=1,5m po obou stranách komunikace.	změna organizace a regulace dopravy	zlepšení podmínek pro aktivní mobilitu		bez zásadního vlivu na ŽP	bez vlivu na ÚP	do 15 mil. Kč
6	N 10	1	Přechod park x 12. dubna	pesí	Město	500 000 Kč	2035		Doplnění přechodu přes ul. Purkyňova.	modernizace stávající dopravní infrastruktury	přeměna veřejného prostou		bez zásadního vlivu na ŽP	bez vlivu na ÚP	do 1 mil. Kč
7	N 14	1	Úpravy křiž. Velkomoravská x bří Čapků	iad	ŘSD ČR	10 000 000 Kč	2035		Navržena je menší úprava, která by mohla předcházet následnému řešení při provedení Huminazice průtahu I/51. Cílem je zjednodušit levá odbočení snížením konfliktních bodů a zmenšením prostoru křižovatky. Dlouhodobým cílem při humanizaci může být řízení křižovatky SSZ, nebo realizace kruhového objezdu	modernizace stávající dopravní infrastruktury	snížení negativního vlivu motorové dopravy	132	bez zásadního vlivu na ŽP	bez vlivu na ÚP	do 15 mil. Kč
8	N 17	1	Úpravy křiž. Lipová alej x U Cihelny	iad	Město	5 000 000 Kč	2035	část pozemků cihelny	Kultivace dvojic stykových křižovatek, důraz na vyjasnění předností, přechody a průjezd cyklistů.	modernizace stávající dopravní infrastruktury	přeměna veřejného prostou		bez zásadního vlivu na ŽP	bez vlivu na ÚP	do 15 mil. Kč
9	122		Zřízení zón 30 km/h	iad	Město	5 000 000 Kč	2035		Dopravní zklidňování rezidenčních oblastí Bažantnice, Jihovýchod, Kasárna, Výhon, Mírové nám., Sadová, Pančava.	změna organizace a regulace dopravy	snížení negativního vlivu motorové dopravy	145	bez zásadního vlivu na ŽP	bez vlivu na ÚP	do 15 mil. Kč
10	108		Lávka přes žel. Černý most	cyklo, pěší	Město	15 000 000 Kč	2035	město / kraj	Výstavba chodníku v rámci rekonstrukce Černého mostu, kde ji investor SÚS.	modernizace stávající dopravní infrastruktury	zvýšení aktivní mobility		bez zásadního vlivu na ŽP	bez vlivu na ÚP	do 30 mil. Kč
11			Řešení Křižovatky Marxova x Brandlova	aid	Město	?	2035	Město	Úprava křižovatky pro bezpečnější průjezdnost/průchodnost	změna regulace dopravy	zlepšení průjezdnosti motorové dopravy				
12			Posun zastávky ulice Smetanova	MHD	Město	?	2035		Přesun stávající zastávky Hodonín, Bezručova na ulici Smetanova v návaznosti na opravu komunikace						
13	144		Doplnění pěších stezek a chodníků	pěší	Město	37 500 000 Kč	2035		Nové cyklostezky a chodníky - Lesní-Velkomoravská, I.Olbrachta-Křičkova, Patočkova, Čajkovského, Obchodní-Krátká, Měšťanská, Miličova, Sadová-Anenská, Koupelní-U Lavoru.	nová stavba	zvýšení aktivní mobility		bez zásadního vlivu na ŽP	bez vlivu na ÚP	do 30 mil. Kč
									Bezpečná cesta do škol: ZŠ Vančurova: přechod pro chodce ulice Žižkova úprava podjezdu ul. Marxova humanizace podchodu ul.Brněnská (výměna světel, oprava , výmalba,...)						
									Řešení propojení kolem obchodní zóny						
14			Omezení tranzitní dopravy směr Slovená republika	iad	Město / kraj / stát		2035	Kraj	regulace omezení transitní dopravy směr Slovenká republika	změna regulace dopravy	snížení negativního vlivu motorové dopravy				
15	145		Plošná regulace parkování	parkovani	Město	5 000 000 Kč	2035		Zavední plošné regulace parkování v zónách A,B,C od centra po sídliště.	změna organizace a regulace dopravy	zvýšení aktivní mobility	122	bez zásadního vlivu na ŽP	bez vlivu na ÚP	do 15 mil. Kč
16	121		Uzavření napojení Hornické čtvrti na I/55	iad	ŘSD ČR	100 000 Kč	2035		Uzavření napojení Hornické čtvrti na Velkomoravskou pro motorová vozidla – komunikace nesplňuje elementární kritéria místní komunikace a křižovatky z pohledu šířek, úhlu napojení a řadících pruhů. Fyzická zábrana na straně zástavby, dopravní obsluha lesa možná.	změna organizace a regulace dopravy	snížení negativního vlivu motorové dopravy	N14	bez zásadního vlivu na ŽP	bez vlivu na ÚP	do 0,5 mil. Kč
17	138		Cyklopruh Dvořákova	cyklo	Město	720 000 Kč	2035		Vyznačení vyhrazeného cyklopruhu š=1,5m po obou stranách komunikace. Možné prověření transformace ulice Dvořákova.	změna organizace a regulace dopravy	zlepšení podmínek pro aktivní mobilitu		bez zásadního vlivu na ŽP	bez vlivu na ÚP	do 1 mil. Kč
18			Průtah I/51	iad	Město	?	2035	Město / Elektrárna / soukromí vlastníci	Koncepční sledování a průběžné jednání s majiteli pozemků	změna organizace dopravy	snížení negativního vlivu motorové dopravy				

pořadí realizace	číslo	počet listů	identifikace a stručné pojmenování	typ opatření	investor	netto cena	scénář	pozemky	návrh cílového řešení	typ investice	očekávaný efekt a přínos opatření	požadavky na koordinaci s jinými opatřeními	posouzení z hlediska životního prostředí	návrhy na změny ÚP	odhadovaná finanční náročnost
19	102		Humanizace I/51	iad, pěší	ŘSD ČR	250 000 000 Kč	2035		Zkapacitnění křižovatek, výstavba přechodů, integrační opatření cyklistů.	modernizace stávající dopravní infrastruktury	přeměna veřejného prostou	N14, N15, 119, 103	bez zásadního vlivu na ŽP	bez vlivu na ÚP	do 100 mil. Kč
20			účelové komunikace - Očovské louky						SPU - rozšíření účelových komunikací na Očovských loukách						
21	148		P3 - nemocnice (ul. Purkyňova)	parkovani	Developer	22 500 000 Kč	-		150 míst povrch	nová stavba	snížení negativního vlivu motorové dopravy		bez zásadního vlivu na ŽP	bez vlivu na ÚP	do 30 mil. Kč
22	101		Dálnice D55	iad	ŘSD ČR	1 000 000 000 Kč	2035		Koordinace přípravy realizace dálnice ve stopě silnice I/55. Napojení na dálnici Pánov Křižovatka Kapřiska Závlek tranzitní dopravy	nová stavba	snížení negativního vlivu motorové dopravy	111, 112, 113	zpracována EIA	bez vlivu na ÚP	do 1 000 mil. Kč
	111		Podjezd Pánov	cyklo, pěší	ŘSD ČR	25 000 000 Kč	2035		Podjezd bude zbudován v rámci výstavby dálnice D55.	nová stavba	zvýšení aktivní mobility	145	bez zásadního vlivu na ŽP	bez vlivu na ÚP	do 30 mil. Kč
			Propoje cyklotras/cyklostezek v návaznosti na D55	cyklo, pěší	ŘSD ČR		2035		Koordinace realizace cyklopropojů v návaznosti na realizaci dálnice: propoj u AutoVase Podjezd u Hodnické čtvrti Podjezd podél Kyjovky	nová stavba	zvýšení aktivní mobility	14	bez zásadního vlivu na ŽP	bez vlivu na ÚP	
	113		Lávka u ZOO	cyklo, pěší	ŘSD ČR	36 000 000 Kč	2035		Stávající lávka bude v rámci výstavby D55 přemístěna na Starou Moravu a postavena lávka nová.	modernizace stávající dopravní infrastruktury	zvýšení aktivní mobility	122	bez zásadního vlivu na ŽP	bez vlivu na ÚP	do 30 mil. Kč
	112		Lávka přes I/55 u žel. Mutěnka	cyklo, pěší	Město	36 000 000 Kč	2035		Výstavba lávky podél trati nebo využití žel. mostu v budoucnu nevyužívané trati přes I/55 v budoucnu D55.	nová stavba	zvýšení aktivní mobility	140	bez zásadního vlivu na ŽP	bez vlivu na ÚP	do 30 mil. Kč
24	124		Úprava linek 901-904	MHD	Město	500 000 Kč	2035		Úpravy linek související s obsluhou nových zastávek a změnou směřování dopravy.	změna organizace a regulace dopravy	zlepšení kvantitativních parametrů MHD		bez zásadního vlivu na ŽP	bez vlivu na ÚP	do 1 mil. Kč
25	114		Zjednosměrnění ul. Sadové/B.Němcové	iad	Město	100 000 Kč	2035		Vymístění zbytné dopravy z ulice Sadová.	změna organizace a regulace dopravy	snížení negativního vlivu motorové dopravy		bez zásadního vlivu na ŽP	bez vlivu na ÚP	do 0,5 mil. Kč
26	N 11	1	Úpravy křiž. Anenská x Masarykovo nám.	iad	Město	5 000 000 Kč	2035		Kultivace ulice Anenská, důraz na vyjasnění předností, obousměrnost a průjezd cyklistů.	modernizace stávající dopravní infrastruktury	přeměna veřejného prostou		bez zásadního vlivu na ŽP	v jedné variantě nutná změna ÚP	do 15 mil. Kč
27	116		Zjednosměnění oblasti Mírové nám.	iad	Město	250 000 Kč	2035		Systém jendosměrek umožňující vymístění zbytné dopravy. legalizaci parkování a obousměrný pohyb cyklistů.	změna organizace a regulace dopravy	snížení negativního vlivu motorové dopravy		bez zásadního vlivu na ŽP	bez vlivu na ÚP	do 0,5 mil. Kč
28	120		Uzavření části Masarykova nám. - západ	iad	Město	1 000 000 Kč	2035		Uzavření Masarykova nám. č.o. 3 až č.o. 9 vyjma autobusů MHD linky 902 a případně příjezdu na parkoviště. Výsuvný sloupek na severním konci.	změna organizace a regulace dopravy	snížení negativního vlivu motorové dopravy		bez zásadního vlivu na ŽP	bez vlivu na ÚP	do 5 mil. Kč
29	126		Cyklostezka Zámecké nám.	cyklo, pěší	Město	2 100 000 Kč	2035		Stavba cyklostezky propojující ul. Sadová a U Elektrárny.	změna organizace a regulace dopravy	zvýšení aktivní mobility		bez zásadního vlivu na ŽP	bez vlivu na ÚP	do 5 mil. Kč
30	127		Cyklostezka Velkomoravská	cyklo, pěší	Město	1 800 000 Kč	2035		Stavba cyklostezky propojující ul. Obchodní a Sv. Čecha.	změna organizace a regulace dopravy	zvýšení aktivní mobility		bez zásadního vlivu na ŽP	bez vlivu na ÚP	do 5 mil. Kč
31	128		Cyklostezka na pravém břehu Stará Morava	cyklo, pěší	Město	6 000 000 Kč	2035		Stavba cyklostezky propojující ul. U Elektrárny a Legionářů.	změna organizace a regulace dopravy	zvýšení aktivní mobility		bez zásadního vlivu na ŽP	bez vlivu na ÚP	do 15 mil. Kč
32	129		Cyklostezka nádražní	cyklo, pěší	Město	1 200 000 Kč	2035		Rozšíření stávajícího chodníku, napojení na cyklostezku propojení ul. Redlichova a Wilsonova.	změna organizace a regulace dopravy	zvýšení aktivní mobility		bez zásadního vlivu na ŽP	bez vlivu na ÚP	do 5 mil. Kč
33	104		Lávka nad žel. Vančurova-Výhon	cyklo, pěší	Město	32 000 000 Kč	2035		Lávka napojující přímo Výhon na ZŠ Vančurova.	nová stavba	zvýšení aktivní mobility		bez zásadního vlivu na ŽP	bez vlivu na ÚP	do 30 mil. Kč
34	130		Cyklostezka Strážní domky ČSD	cyklo, pěší	Město	5 400 000 Kč	2035		Stavba cyklostezky propojující ul. Měšťanská a Marxovu.	změna organizace a regulace dopravy	zvýšení aktivní mobility		bez zásadního vlivu na ŽP	bez vlivu na ÚP	do 15 mil. Kč
35	105		Lávka přes St.Moravu ul. Koupelní	cyklo, pěší	Město	2 400 000 Kč	2035		Lávka navazující na nám. Osvobození a Koupelní.	nová stavba	zvýšení aktivní mobility		bez zásadního vlivu na ŽP	bez vlivu na ÚP	do 5 mil. Kč
36	131		Cyklostezka Kasárna (ul. Lipová alej – železnice Mutěnka)	cyklo, pěší	Město	6 000 000 Kč	2035		Stavba cyklostezky propojující Bažantnici a Kasárna.	změna organizace a regulace dopravy	zvýšení aktivní mobility		bez zásadního vlivu na ŽP	bez vlivu na ÚP	do 15 mil. Kč
37	106		Lávka přes St.Moravu ul. K Lávce	cyklo, pěší	Město	2 400 000 Kč	2035		Lávka spojující ul. Radniční a K Lávce.	nová stavba	zvýšení aktivní mobility		bez zásadního vlivu na ŽP	bez vlivu na ÚP	do 5 mil. Kč
38	107		Lávka přes St.Moravu ul. Štěpnice	cyklo, pěší	Město	2 400 000 Kč	2035		Lávka spojující ul. Štepmnice a Okružní	nová stavba	zvýšení aktivní mobility		bez zásadního vlivu na ŽP	bez vlivu na ÚP	do 5 mil. Kč
39	135		Cyklostezka Velká strana	cyklo, pěší	Město	14 800 000 Kč	2035		Stavba cyklostezky podél Moravy s přemostěním Staré Moravy v oblasti soutoku s Moravou (směr Mikulčice).	změna organizace a regulace dopravy	zvýšení aktivní mobility		bez zásadního vlivu na ŽP	bez vlivu na ÚP	do 30 mil. Kč
40	109		Lávka přes žel. Vančurova	cyklo, pěší	Město	9 000 000 Kč	2035		Lávka spojující ul. Výhon a Vančurova u Záklandí školy.	nová stavba	zvýšení aktivní mobility		bez zásadního vlivu na ŽP	bez vlivu na ÚP	do 15 mil. Kč
41	136		Vyznačení a úprava stávajících přejezdů pro cyklisty	cyklo	Město	1 000 000 Kč	2035		Vyznačení a stavební úpravy přejezdů pro cyklisty na stávajících cyklostezkách za účelem zvýšení bezpečnosti.	změna organizace a regulace dopravy	zlepšení podmínek pro aktivní mobilitu		bez zásadního vlivu na ŽP	bez vlivu na ÚP	do 5 mil. Kč
42	139		Stojany pro cyklisty	cyklo	Město	1 000 000 Kč	2035		Umístění 200 ks stojanů tvaru n.	nová stavba	zvýšení aktivní mobility		bez zásadního vlivu na ŽP	bez vlivu na ÚP	do 5 mil. Kč
43	140		Bezbariérová trasa Bažantnice-Nemocnice	pěší	Město	3 000 000 Kč	2035		Nová bezbariérová trasa ul. Družstevní-Výhon-Měšťanská-Purkyňova.	nová stavba	zvýšení aktivní mobility		bez zásadního vlivu na ŽP	bez vlivu na ÚP	do 5 mil. Kč
44	141		Bezbariérová trasa nádraží-Lučina	pěší	Město	1 600 000 Kč	2035		Nová bezbariérová trasa ul. Sacharovova-Smetanova-Lučina-Na Pískách.	nová stavba	zvýšení aktivní mobility		bez zásadního vlivu na ŽP	bez vlivu na ÚP	do 5 mil. Kč
45	142		Bezbariérová trasa ul. Vančurova-Výhon	pěší	Město	900 000 Kč	2035		Nová bezbariérová trasa ul. Vančurova-Výhon.	nová stavba	zvýšení aktivní mobility		bez zásadního vlivu na ŽP	bez vlivu na ÚP	do 5 mil. Kč
46	123		Nové zastávky 7x	MHD	Město	7 000 000 Kč	2035		Výstavba nových zastávek a příslušných chodníků především v rozvojových lokalitách.	nová stavba	zlepšení kvantitativních parametrů MHD		bez zásadního vlivu na ŽP	bez vlivu na ÚP	do 15 mil. Kč
47	N 09	1	Přechod na zast. Kapřiska, rybníky	pesi	Město	500 000 Kč	2035		Doplnění přechodu přes ul. Velkomoravská.	modernizace stávající dopravní infrastruktury	přeměna veřejného prostou		bez zásadního vlivu na ŽP	bez vlivu na ÚP	do 1 mil. Kč
48	N 06	1	Napojení lesní cesty na cyklostezku Velkomoravská.	cyklo	Město	125 000 Kč	2035		Perušení svodidla a výškové řešení napojení mezi silnicí a cyklostezkou umožňující přjetí silnice z cyklostezky na lesní cestu.	nová stavba	zvýšení aktivní mobility		bez zásadního vlivu na ŽP	bez vlivu na ÚP	do 0,5 mil. Kč

pořadí realizace	číslo	počet listů	identifikace a stručné pojmenování	typ opatření	investor	netto cena	scénář	pozemky	návrh cílového řešení	typ investice	očekávaný efekt a přínos opatření	požadavky na koordinaci s jinými opatřeními	posouzení z hlediska životního prostředí	návrhy na změny ÚP	odhadovaná finanční náročnost
49	N 07	1	Napojení cyklistů na pěší zónu Dolní Valy	cyklo	Město	125 000 Kč	2035		Napojení pěší zóny na Národní třídu pro cyklisty.	modernizace stávající dopravní infrastruktury	zvýšení aktivní mobility		bez zásadního vlivu na ŽP	bez vlivu na ÚP	do 0,5 mil. Kč
50	N 08	1	Napojení cs na ul. Erbenova	cyklo	Město	125 000 Kč	2035		Drobná typová úprava po jejíž realizaci se rozšiřuje místo, kde se lze napojit na cyklostezku.	modernizace stávající dopravní infrastruktury	zvýšení aktivní mobility		bez zásadního vlivu na ŽP	bez vlivu na ÚP	do 0,5 mil. Kč
100	N 13	1	Úpravy křiž. Dvořákova × Národní	iad	Město	5 000 000 Kč	2035		Návrh na úpravu průsečné křižovatky do dvou blízkých stykových, které redukující dopravní plochy ve prospěch přehlednosti a zjednodušení početných pohybů - levé odbočení z Národní třídy nahrazeno průjezdem pře Wilsonovu. Pokus o umístění druhého přechodu přes rameno Úprkovy nebyl úspěšný z důvodu absence místa pro ostrůvek. Nutno posoudit mikrosimulací délku front, obecný kapacitní výpočet vyhoví.	modernizace stávající dopravní infrastruktury	snížení negativního vlivu motorové dopravy		bez zásadního vlivu na ŽP	bez vlivu na ÚP	do 15 mil. Kč
101	110		Rozšíření podjezdu Brněnská	cyklo, pěší	Město	100 000 000 Kč	2045		Rozšíření pěší části o 2,0m světlosti pro bezpečné provedení cyklostezky vč. ramp sever a jih.	modernizace stávající dopravní infrastruktury	zvýšení aktivní mobility		bez zásadního vlivu na ŽP	bez vlivu na ÚP	do 100 mil. Kč
102	117		Ostatní jednosměrky (s obousměrným průjezdem cyklistů)	iad	Město	1 500 000 Kč	2045		Zavedení nových jednosměrek dle návrhu organizace dopravy IAD a s obousměrným průjezdem cyklistů.	změna organizace a regulace dopravy	snížení negativního vlivu motorové dopravy		bez zásadního vlivu na ŽP	bez vlivu na ÚP	do 5 mil. Kč
103	118		Prodloužení ul. Horní Valy	iad	Město	1 500 000 Kč	2045		Propojení místní komunikace spojující ul. Milíčova a Očovská.	nová stavba	snížení negativního vlivu motorové dopravy		bez zásadního vlivu na ŽP	bez vlivu na ÚP	do 5 mil. Kč
104	134		Cyklostezka Mutěnka	cyklo, pěší	Město	19 200 000 Kč	2045		Stavba cyklostezky podél žel. Mutěnka, cílem je propojení ul. Žižkova a cyklostezky na Dubňany, součástí lávka D55 a křížení žel.	změna organizace a regulace dopravy	zvýšení aktivní mobility	133	bez zásadního vlivu na ŽP	bez vlivu na ÚP	do 30 mil. Kč
105	125		Nová linka 905	MHD	Město	750 000 Kč	2045		Nová linka obsluhující především rozvojové plochy na severu města s jím. Výchozí frekvence 6 spojů v pracovní den.	změna organizace a regulace dopravy	zlepšení kvantitativních parametrů MHD		bez zásadního vlivu na ŽP	bez vlivu na ÚP	do 1 mil. Kč
106	146		P1 - ul. Za Dráhou	parkovani	Město	10 800 000 Kč	2045		72 míst na povrchu	nová stavba	snížení negativního vlivu motorové dopravy		bez zásadního vlivu na ŽP	bez vlivu na ÚP	do 15 mil. Kč
107	149		P4 - stav. parkoviště (H. Valy)	parkovani	Město	56 000 000 Kč	2045		80 míst nadzemní	nová stavba	snížení negativního vlivu motorové dopravy		bez zásadního vlivu na ŽP	bez vlivu na ÚP	do 50 mil. Kč
108	151		P6 - stav. parkoviště (H. Pleslová)	parkovani	Město	29 400 000 Kč	2045		42 míst nadzemní	nová stavba	snížení negativního vlivu motorové dopravy		bez zásadního vlivu na ŽP	bez vlivu na ÚP	do 30 mil. Kč
202	N 01	1	Lávka přes ul. Brněnská sever	cyklo, pěší	Město	5 000 000 Kč	-		Lávka propojující ulice Za Dráhou a Sacharovova pro pěší a cyklisty. Zaslepení napojení UK do ul. Brněnské.	nová stavba	zvýšení aktivní mobility	N03, 110	bez zásadního vlivu na ŽP	bez vlivu na ÚP	do 15 mil. Kč
203	N 03	1	Podchod pod žel. Za Dráhou-Wilsonova	cyklo, pěší	Město	100 000 000 Kč	-		Druhý podchod pro cyklisty a pěší pod drahou v oblasti žel. nádraží. Možnost spojit přímo s nástupištěm. Alternativa k rozšíření pojezdu Brněnská.	nová stavba	zvýšení aktivní mobility	N01, 110	bez zásadního vlivu na ŽP	bez vlivu na ÚP	do 100 mil. Kč
204	N 04	1	Podchod pod žel. Smetanova-Havlíčkova	cyklo, pěší	Město	100 000 000 Kč	-		Podchod napojující Kasárna a Lučinu na jih města. Alternativa k rozšíření pojezdu Brněnská.	nová stavba	zvýšení aktivní mobility		bez zásadního vlivu na ŽP	bez vlivu na ÚP	do 100 mil. Kč
205	147		P2 - koupaliště (ul. Koupelní)	parkovani	Město	40 050 000 Kč	-		267 míst na povrchu	nová stavba	snížení negativního vlivu motorové dopravy		bez zásadního vlivu na ŽP	bez vlivu na ÚP	do 50 mil. Kč
206	150		P5 - tržnice (ul. Anenská)	parkovani	Město	5 250 000 Kč	-		35 míst povrch	nová stavba	snížení negativního vlivu motorové dopravy		bez zásadního vlivu na ŽP	bez vlivu na ÚP	do 15 mil. Kč
207	152		P7 - parková plocha S (ul. Polní)	parkovani	Město	105 000 000 Kč	-		150 míst nadzemní	nová stavba	snížení negativního vlivu motorové dopravy		bez zásadního vlivu na ŽP	bez vlivu na ÚP	do 100 mil. Kč
208	153		P8 - bývalý kryt CO (ul. Očovská)	parkovani	Město	35 000 000 Kč	-		50 míst nadzemní	nová stavba	snížení negativního vlivu motorové dopravy		bez zásadního vlivu na ŽP	bez vlivu na ÚP	do 30 mil. Kč
209	103		Obchvat I/51	iad	ŘSD ČR	1 500 000 000 Kč	-		Možný návrat k obchvatu za předpokladu změny intenzit tranzitní dopravy na Slovensko a tím lepší výsledky ekonomické analýzy CBA.	nová stavba	snížení negativního vlivu motorové dopravy	153	zpracována EIA	bez vlivu na ÚP	do 1 000 mil. Kč

Úpravy křiž. Brandlova × Úprkova	1
Křížení cyklotras na II/481×II/380	2
Opravy stávajících chodníků	3
Lipová alej	4
Cyklostezka v oblasti okolo ZOO	5
Cyklopruh Brněnská - Národní třída – Bratislavská	6
Přechod park × 12. dubna	7
Úpravy křiž. Velkomoravská × bří Čapků	8
Úpravy křiž. Lipová alej × U Cihelny	9
Zřízení zón 30 km/h	10
Lávka přes žel. Černý most	11
Řešení Křižovatky Marxova x Brandlova	12



Posun zastávky ulice Smetanova	1
Doplnění pěších stezek a chodníků	2
Omezení tranzitní dopravy směr Slovená republika	3
Plošná regulace parkování	4
Uzavření napojení Hornické čtvrti na I/55	5
Cyklopruh Dvořákova	6
Průtah I/51	7
Humanizace I/51	8
účelové komunikace - Očovské louky	9
P3 - nemocnice (ul. Purkyňova)	10
Dálnice D55	11
Úprava linek 901-904	12



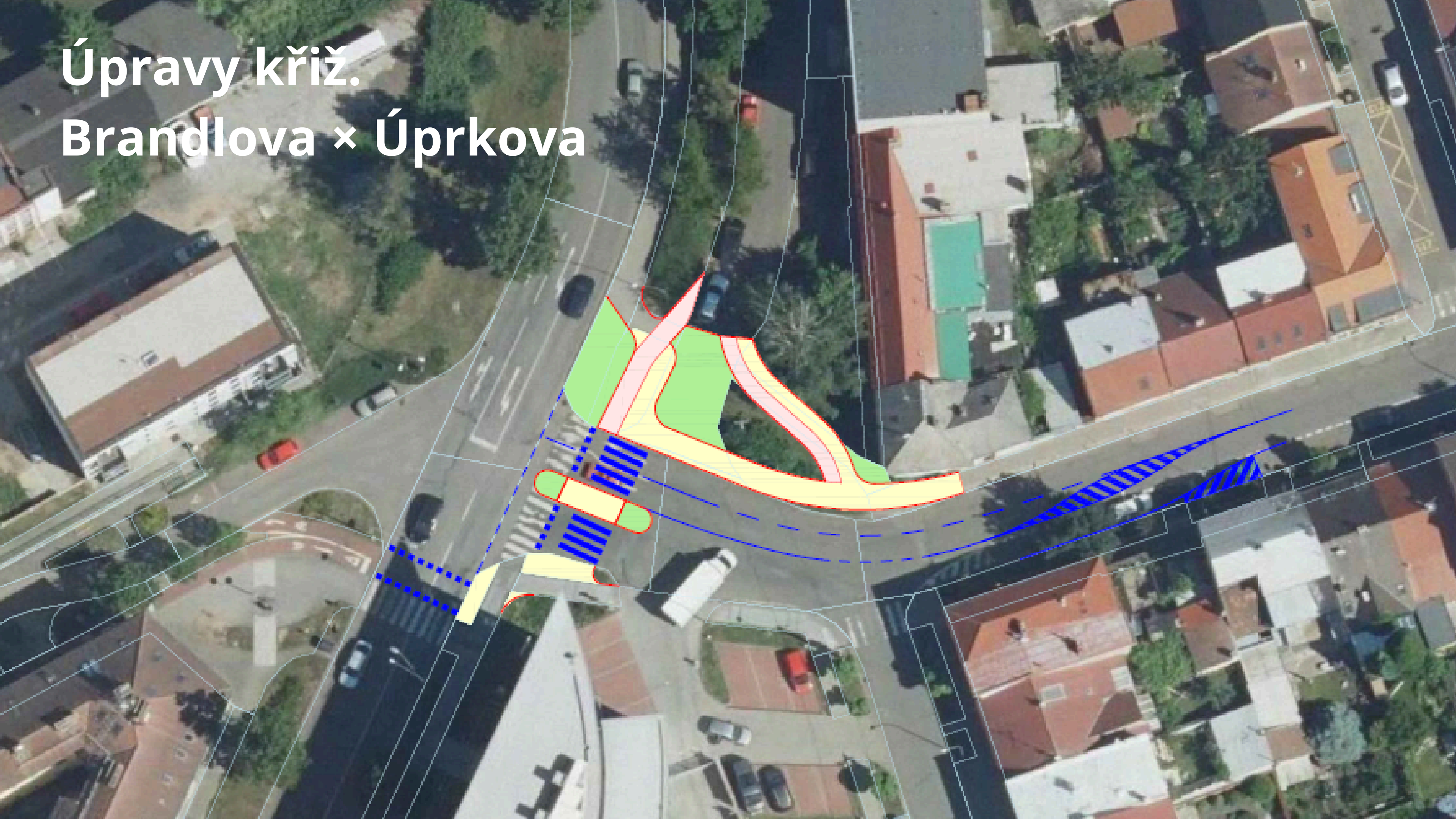
Úpravy křiž. Anenská × Masarykovo nám.	1
Zjednosměnění oblasti Mírové nám.	2
Cyklostezka Velkomoravská	3
Cyklostezka na pravém břehu Stará Morava	4
Cyklostezka nádražní	5
Lávka nad žel. Vančurova-Výhon	6
Cyklostezka Strážní domky ČSD	7
Lávka přes St.Moravu ul. Koupelní	8
Bezbariérová trasa Bažantnice-Nemocnice	9
Nové zastávky MHD 7×	10
Napojení lesní cesty na cyklotezku Velkomoravská	11
Přechodna zast. Kapřiska, rybníky	12



Úpravy křiž. Dvořákova × Národní	1
Cyklostezka Mutěnka	2
Nová linka MHD 905	3
Prodloužení komunikací Horní Valy	4
Lávka přes ul. Brněnská sever	5
Podchod pod žel. Za Dráhou-Wilsonova	6
Podchod pod žel. Smetanova-Havlíčková	7
P8 - bývalý kryt CO (ul. Očovská)	8
Ostatní jednosměrky (s obousměrným průjezdem cyklistů)	9
P1 - ul. Za Dráhou	10
Napojení budoucích cyklostezek	11
Obchvat I/51	12



Úpravy křiž. Brandlova × Úprkova



Křížení cyklotras na II/481 x II/380



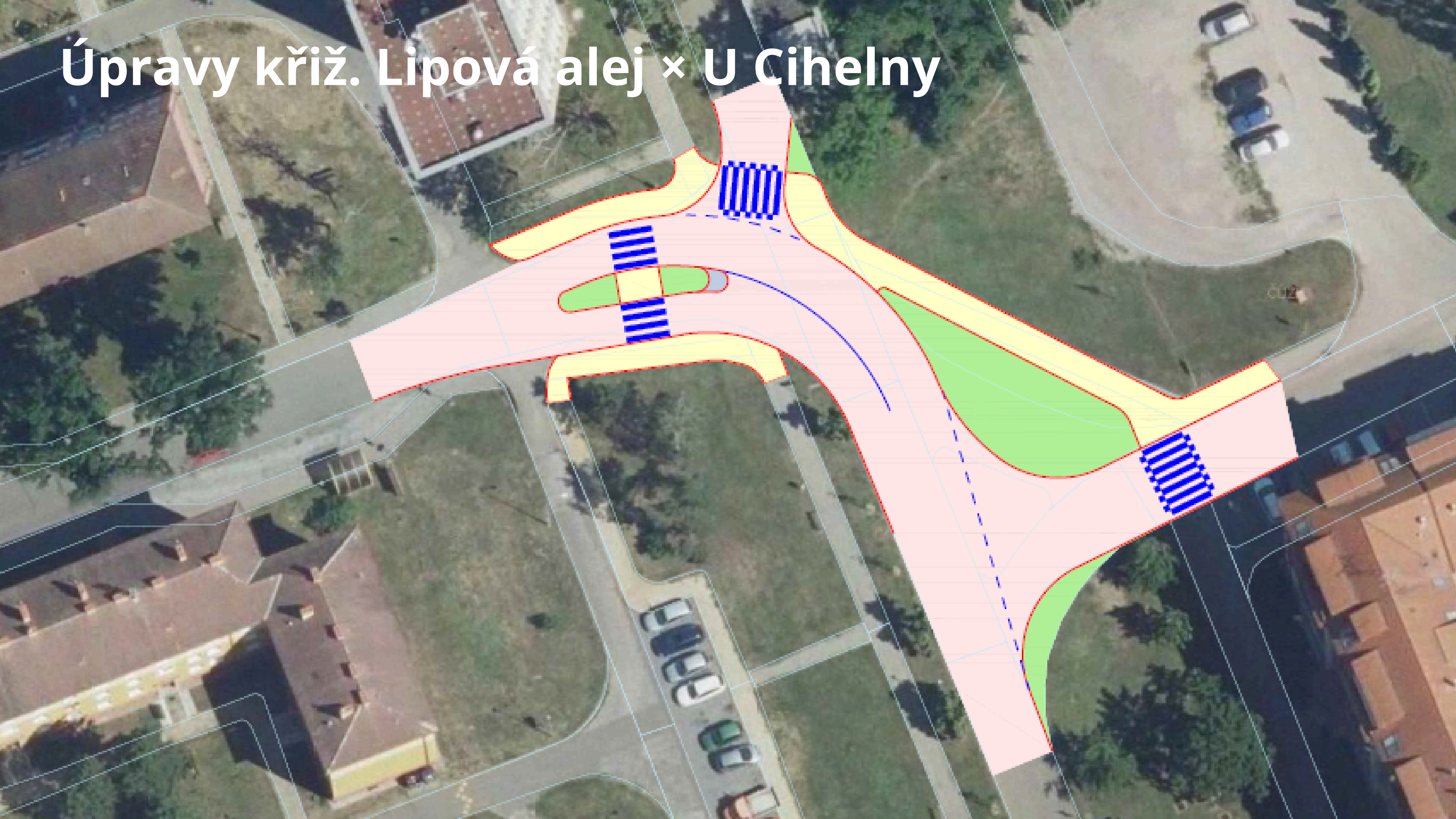
Opravy stávajících chodníků



Lipová alej

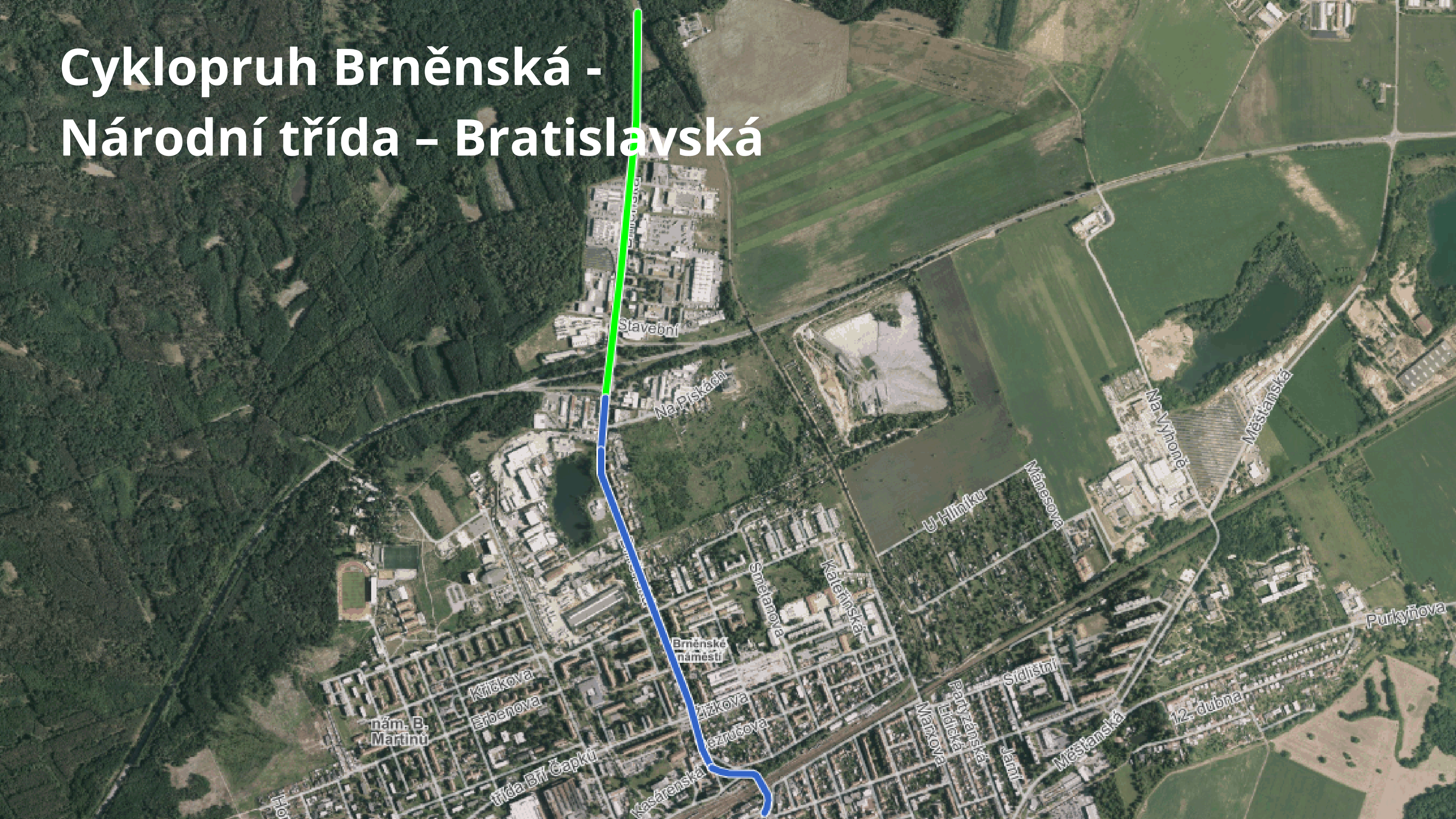


Úpravy křiž. Lipová alej × U Cihelny

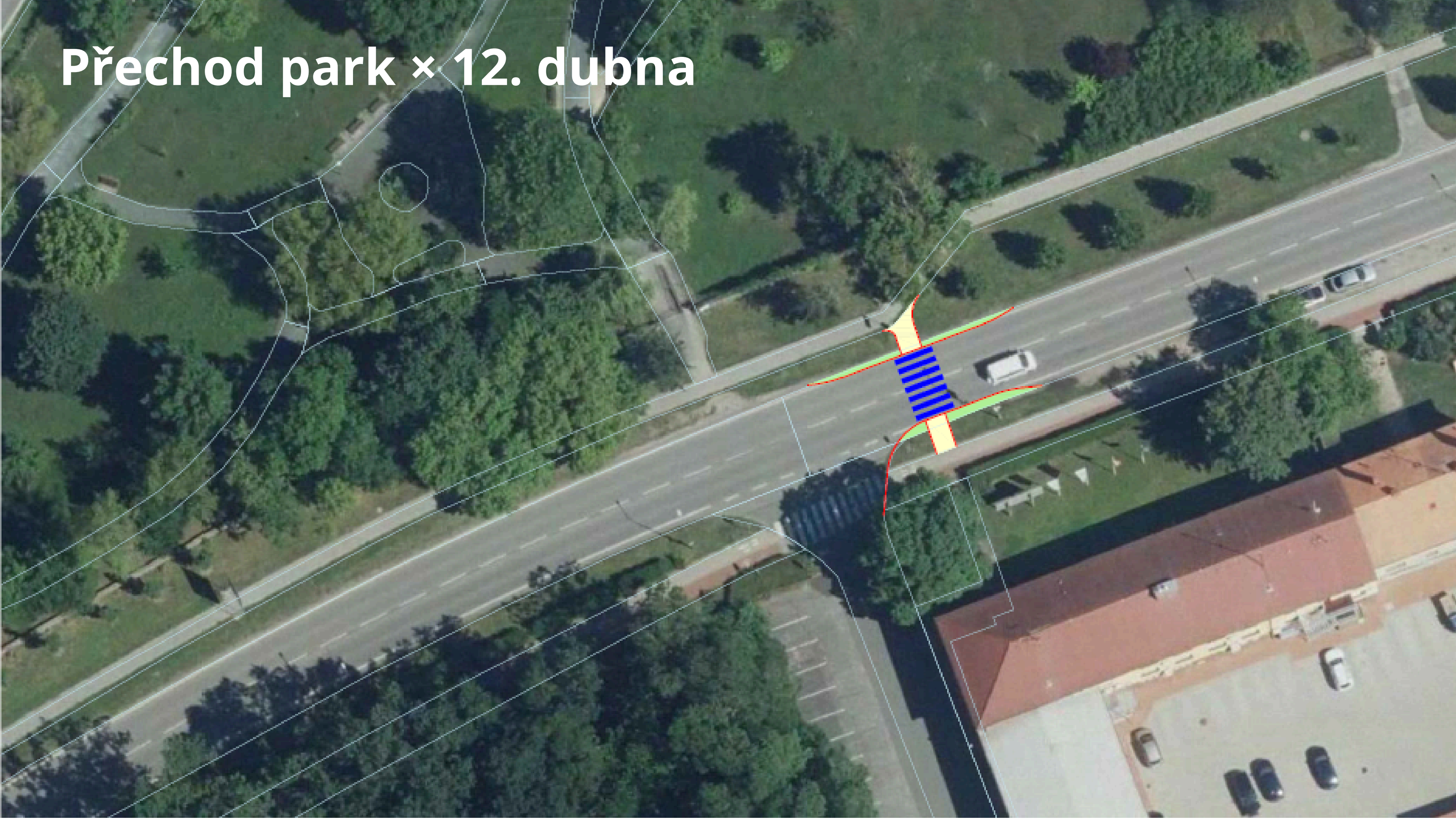


Cyklostezka v oblasti okolo ZOO

Cyklopruh Brněnská - Národní třída – Bratislavská



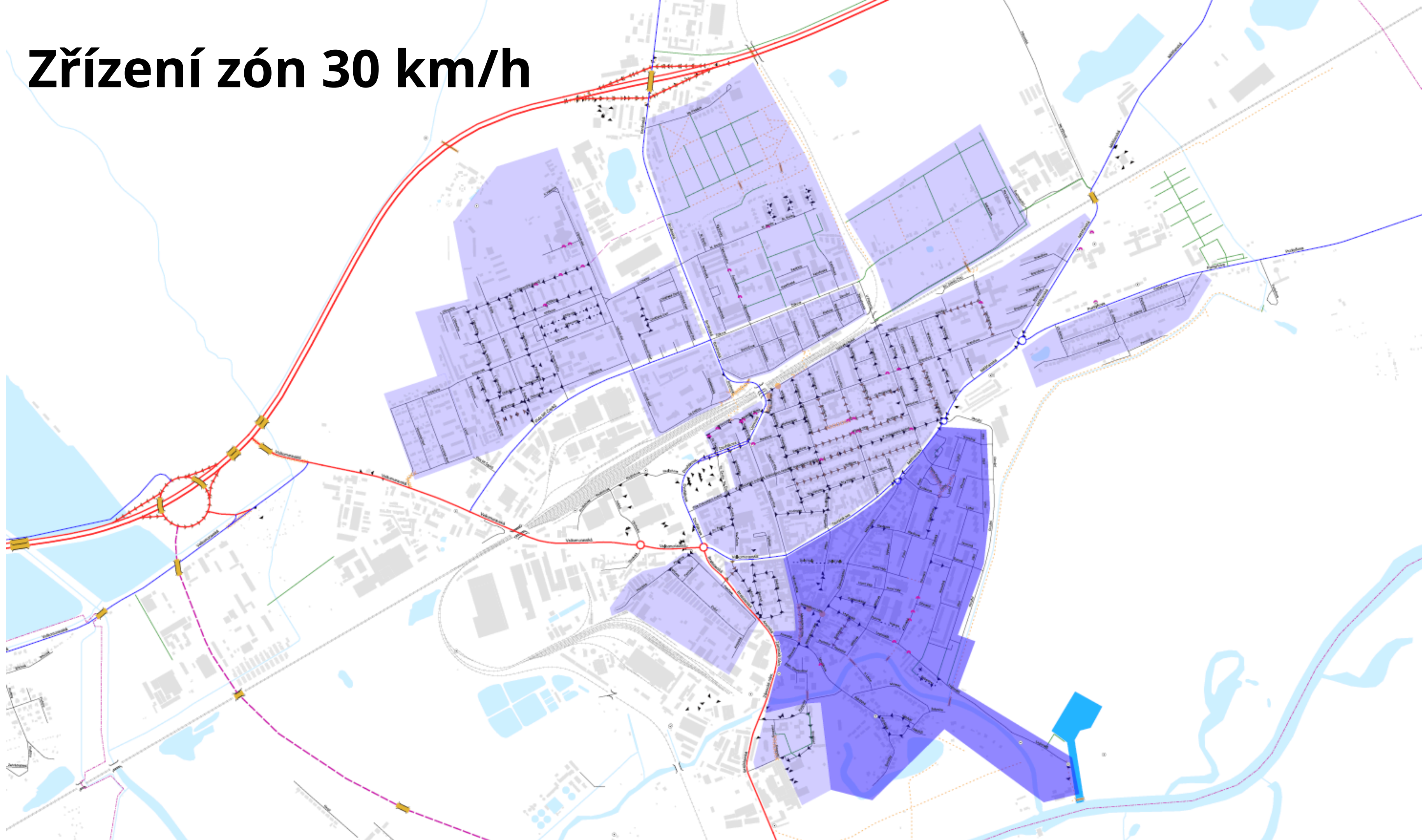
Přechod park × 12. dubna

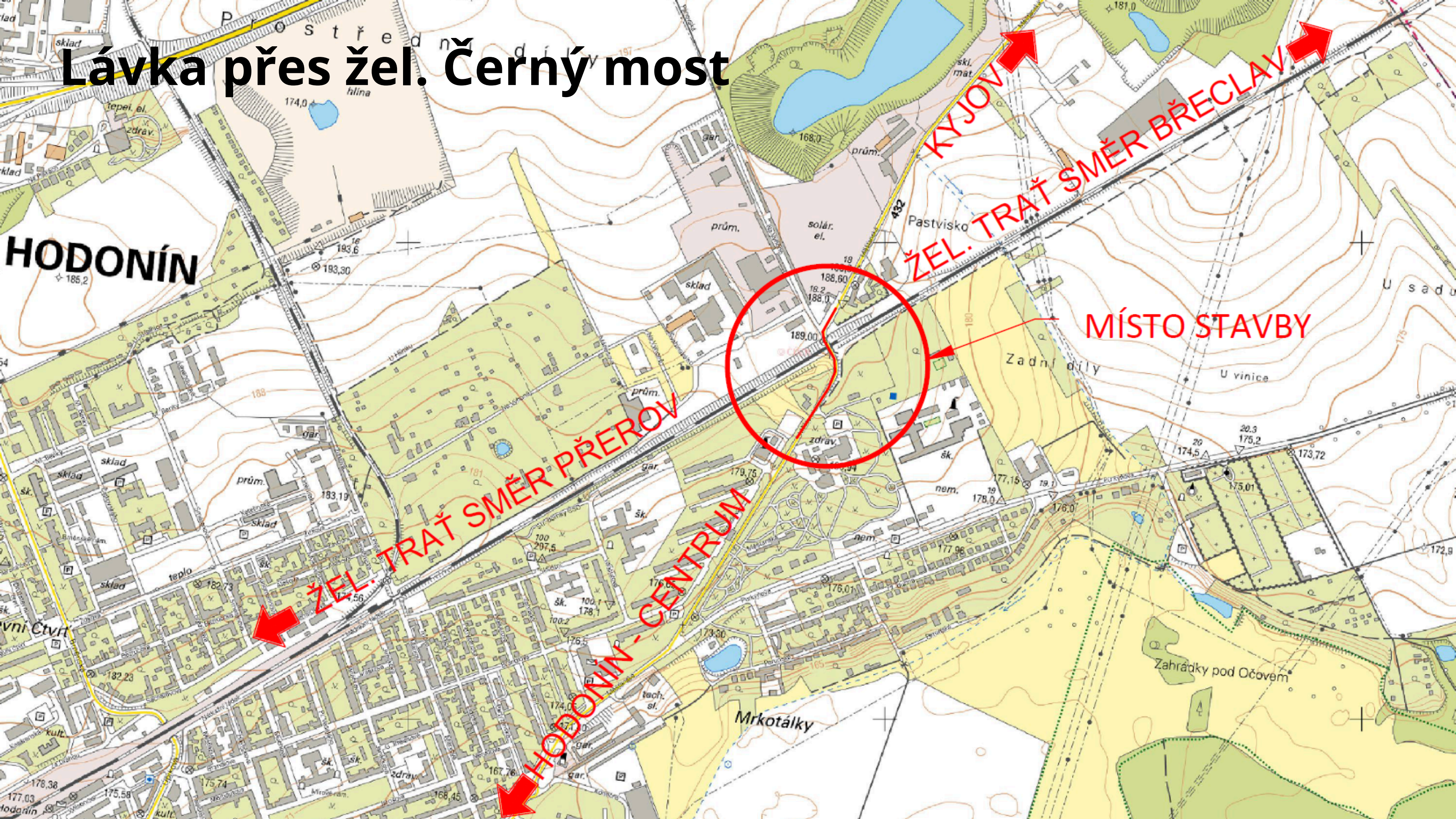


Úpravy křiž. Velkomoravská × bří Čapků



Zřízení zón 30 km/h





Lávka přes žel. Černý most

HODONÍN

KÝJOV
ŽEL. TRÁŤ SMĚR BŘECLAV
MÍSTO STAVBY

ŽEL. TRÁŤ SMĚR PŘEROV
HODONÍN - CENTRUM

Mrkotálky

Zahrádky pod Očovem

Řešení Křižovatky Marxova x Brandlova



žlutá (do 2 let zahájení přípravy)

- **Doplnění pěších stezek a chodníků**
- **Omezení tranzitní dopravy směr Slovenská republika**
- **Plošná regulace parkování**
- **Uzavření napojení Hornické čtvrti na I/55**
- **Průtah I/51**
- **Humanizace I/51**
- **P3 - nemocnice (ul. Purkyňova)**