PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY MĚSTA BŘECLAVI

PRO OBDOBÍ 2025–2035

MĚSTO BŘECLAV



Břeclav

Název: **Plán udržitelné městské mobility města Břeclavi**

OBSAH

A	**ÚVODNÍ ČÁST A ODŮVODNĚNÍ**	5
1	ÚVOD	6
1.1	Obecné důvody pořízení studie	6
1.2	Přínosy zpracování PUMM	6
1.3	Postup zpracování a projednání PUMM	7
1.4	Identifikace klíčových aktérů/stakeholderů	7
2	HODNOCENÍ VSTUPNÍCH DOKUMENTŮ	8
2.1	Legislativní a nelegislativní dokumenty EU	8
2.2	Národní strategické dokumenty	12
2.3	Krajské strategické dokumenty	14
2.4	Místní strategické dokumenty	18
2.5	Metodika zpracování	21
B	**ANALYTICKÁ ČÁST**	**23**
3	ŘEŠENÉ ÚZEMÍ	24
3.1	Popis území	24
3.2	Přírodní charakteristika území	26
3.3	Socio-ekonomická charakteristika území	26
4	SILNIČNÍ DOPRAVA	33
4.1	Intenzity dopravy dle ŘSD	33
4.2	Vlastní terénní průzkum	35
4.3	Nehodovost	37
4.4	Problémová místa silniční dopravy	40
4.5	Plánované silniční stavby	49
4.6	Organizace dopravy	51
5	ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA	75
5.1	Nabídka spojení	75
5.2	Železniční infrastruktura	81
5.3	Provázanost s dalšími módy dopravy	86
6	REGIONÁLNÍ AUTOBUSOVÁ DOPRAVA	88
6.1	Nabídka spojení	88
6.2	Infrastruktura	90
6.3	Provázání s dalšími módy dopravy	94
7	MĚSTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA	95
7.1	Organizace dopravy	95
7.2	Nabídka spojení	96
7.3	Infrastruktura MHD	100

7.4	Provázání s dalšími módy dopravy	112
7.5	Vlastní terénní průzkum MHD	112
7.6	Zhodnocení	113
8	CYKLISTICKÁ DOPRAVA	114
8.1	Infrastruktura pro cyklisty	115
8.2	Problémová místa cyklistické dopravy	127
8.3	Chování a přestupky cyklistů	150
8.4	Bikesharing	152
8.5	Vlastní měření	152
9	PĚŠÍ DOPRAVA A BEZBARIÉROVOST	155
9.1	Infrastruktura pro pěší	155
9.2	Bezpečnost přecházení	170
9.3	Prostupnost města	174
9.4	Veřejná prostranství	178
10	DOPRAVA V KLIDU	184
10.1	Stupeň automobilizace	184
10.2	Analýza parkování	186
10.3	Parkovací zóny	194
10.4	Parkoviště P+R, K+R	200
10.5	Elektromobilita	201
11	POCITOVÉ / PROBLÉMOVÉ MAPY	202
12	SWOT ANALÝZA	204
C	**NÁVRHOVÁ ČÁST**	**205**
13	ÚVOD	206
13.1	Horizonty návrhů	206
13.2	Vize mobility	206
13.3	Struktura návrhové části	208
14	OBECNÉ PRINCIPY NÁVRHŮ	210
14.1	Tvorba bezpečných místních komunikací	210
14.2	Cyklistická mobilita	213
15	SPECIFICKÝ CÍL 1: Udržitelný rozvoj silniční dopravy	216
15.1	Opatření 1.1: Odvedení tranzitní dopravy mimo intravilán města	216
15.2	Opatření 1.2: Snižování podílu IAD na dělbě přepravní práce	218
15.3	Opatření 1.3: Optimalizace dopravy v klidu	220
15.4	Opatření 1.4: Rozvoj bezpečnosti na silničních komunikacích	231
15.5	Opatření 1.5: Rozvoj elektromobility	245
16	SPECIFICKÝ CÍL 2: Zatraktivnění MHD	247
16.1	Opatření 2.1: Optimalizace sítě MHD	247
16.2	Opatření 2.2: Rozvoj infrastruktury MHD	251
17	SPECIFICKÝ CÍL 3: Podpora zdravé mobility	258
17.1	Opatření 3.1: Výstavba páteřní sítě cyklostezek	259

17.2	Opatření 3.2: Budování cykloopatření a podpora bezpečnosti	261
17.3	Opatření 3.3: Rozvoj cyklistických služeb	264
17.4	Opatření 3.4: Zajištění celoroční sjízdnosti cyklistické sítě	270
17.5	Opatření 3.5: Zvýšení prostupnosti významných městských bariér	271
17.6	Opatření 3.6: Zajištění bezbariérovosti cestní sítě	272
18	SPECIFICKÝ CÍL 4: Vytvoření veřejného prostoru pro trávení volného času	279
18.1	Opatření 4.1: Zklidňování dopravy v centru města	279
18.2	Opatření 4.2: Vytvoření hierarchizace sítě komunikací	281
18.3	Opatření 4.3: Vymístění motorové dopravy z oblastí podél toku řeky Dyje	288
18.4	Opatření 4.4: Zvyšování kvality veřejných prostranství	290
18.5	Opatření 4.5: Modrozelená infrastruktura	296
19	AKČNÍ PLÁN	300
19.1	Členění aktivit	300
19.2	Zdroje financování	301
20	MONITORING A HODNOCENÍ	304
D	**DOPRAVNÍ MODEL**	**305**
21	PRINCIP MODELU	306
21.1	Postup zpracování	306
21.2	Dopravní model IAD – rok 2024	311
21.3	Výhledový scénář dopravy	311
22	ZÁVĚREČNÉ SHRNUTÍ	314
23	SEZNAM ZKRATEK	315
24	SEZNAM OBRÁZKŮ A TABULEK	316
25	SEZNAM ZDROJŮ	326
26	PŘÍLOHY	335

Tento strategický dokument byl schválen pro období 2025 až 2035 Zastupitelstvem města Břeclavi na zasedání č. 15 usnesením č. Z15/24/10/1 dne 6. listopadu 2024 a nabývá účinnosti dnem 1. ledna 2025.

A ÚVODNÍ ČÁST A ODŮVODNĚNÍ

1 ÚVOD

Dokument zpracovala společnost **CityTraffic, s.r.o.** do šablony strategických dokumentů města Břeclavi v souladu s technickou specifikací.

1.1 Obecné důvody pořízení studie

Plán udržitelné městské mobility (PUMM), v původním anglickém znění Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) je strategickým dokumentem určeným k uspokojování potřeb mobility osob a firem ve městě a jeho bezprostředním okolí za účelem zlepšování kvality života, který náležitě zohlední zásady integrace, participace a evaluace. Zpracován bude pro střednědobý až dlouhodobý výhled. Plán udržitelné městské mobility se bude zabývat všemi dopravními módy ve městě, tj. pěší dopravou (spolu s veřejným prostorem), cyklistickou dopravou, veřejnou hromadnou dopravou, individuální automobilovou dopravou, nákladní dopravou a dopravou v klidu (problematika parkování) s důrazem na nemotorovou dopravu (pěší a cyklistická).

Důvodem ke zpracování PUMM je zajištění trvale udržitelného dopravního systému založeného na nových principech městského plánování a zajištění uskutečnění prioritních cílů pro udržitelnou dopravu. PUMM bude přispívat k naplnění těchto základních cílů:

- zlepšit kvalitu života obyvatel města,
- motivovat obyvatele i návštěvníky města ke změně životního stylu v otázce jejich každodenní mobility,
- zvýšit podíl dělby přepravní práce ve prospěch udržitelných dopravních módů,
- snížit objem zbytných každodenních cest individuální motorovou dopravou a redukovat vztah mezi ekonomickým růstem a objemem dopravy,
- snížit negativní dopady dopravy na zdraví obyvatel a životní prostředí,
- zvýšit podíl dělby přepravní práce obyvatel i návštěvníků města ze spádového území ve prospěch udržitelných dopravních módů,
- zlepšit přístupnost dopravy, komunikační infrastruktury a veřejného prostoru pro všechny občany vč. osob se sníženou schopností pohybu a orientace,
- zatraktivnit a zpříjemnit prostředí města.

1.2 Přínosy zpracování PUMM

Doprava je jedním z faktorů, který utváří město a zajišťuje jeho životaschopnost. V současnosti patří doprava mezi nejrychleji se rozvíjející sektory národního hospodářství, zároveň je ale také největším zdrojem emisí skleníkových plynů. Proto je nezbytné, v souladu s cíli dokumentu „Evropa 2020: Strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění“, nalézt řešení, která zmírní nežádoucí vlivy dopravy, ale zároveň nebudou mít negativní vliv na ekonomiku a mobilitu obyvatel.

Město Břeclav v současnosti nemá schválený a platný strategický materiál, který by se věnoval dopravě jako celku a řešil by mobilitu ve městě komplexně s vazbou na potřeby obyvatel, návštěvníků města, podnikatelskou sféru a dalších subjektů, ale i spolupráci se zainteresovanými odbory městského úřadu. V současné době není nastavena koordinace územního a dopravního plánování včetně zapojení dalších aktérů, zabývajících se investiční politikou města, školstvím, sociální oblastí, životním prostředím atd. PUMM řeší celkový plánovací rámec pro udržitelný rozvoj dopravního systému ve středně a dlouhodobém horizontu. Je konzistentní se schváleným územním plánem, vychází z relevantních strategických dokumentů a snaží se identifikovat synergická, přiměřená, nákladově efektivní a dostupná dopravní řešení, která by vedla ke změně dopravního chování tak, aby se snížil počet cestujících individuální automobilovou dopravou a navýšil se počet cestujících udržitelnými druhy dopravy, tj. zajistit trvale udržitelný dopravní systém založený na nových principech plánování. Plán rovněž řeší zlepšení procesů, ať již komunikačních či schvalovacích mezi jednotlivými zainteresovanými odbory s cílem zvýšení kvality fungování organizace.

Plán udržitelné městské mobility je strategickým dokumentem, jehož cílem je uspokojit potřeby mobility lidí a podniků ve městě a jeho okolí. Vede ke zlepšení života zajištěním udržitelného dopravního systému, sociálních a environmentálních potřeb minimalizací nežádoucích dopadů dopravy na životní prostředí, ekonomiku a společnost jako celek.

Plán udržitelné městské mobility města Břeclavi přispívá k rozvoji městského dopravního systému, který:

- je dostupný a splňuje základní potřeby všech uživatelů v oblasti mobility,
- reaguje na různé poptávky občanů a podniků ohledně služeb mobility,
- doprovází vyvážený rozvoj a lepší integraci různých dopravních módů,
- splňuje požadavky udržitelnosti rovnováhou mezi potřebami týkajícími se hospodářské životaschopnosti, sociální spravedlnosti, zdraví a kvality životního prostředí,
- optimalizuje účinnost a efektivitu nákladů,
- lépe využívá městský prostor a stávající dopravní infrastrukturu a služby,
- zvyšuje přitažlivost městského prostředí, kvalitu života a zlepšuje veřejné zdraví,
- zlepšuje bezpečnost silničního provozu a jeho zabezpečení,
- snižuje znečištění ovzduší, hluk, emise skleníkových plynů a spotřebu energie,
- přispívá ke zlepšení celkové výkonností transevropské dopravní sítě a evropského dopravního systému jako celku,
- přispívá k odstranění bariér a komplexnímu řešení dopravy z hlediska možnosti jejího využívání zdravotně znevýhodněnými občany.

Práce obsahuje multimodální model dopravy odpovídající příslušné metodice Ministerstva dopravy ČR.

1.3 Postup zpracování a projednání PUMM

Vypracování PUMM je založeno na integrovaném přístupu (horizontálním i vertikálním) s velkým podílem spolupráce, koordinace a konzultací mezi různými úrovněmi veřejné správy, příslušnými orgány a dalšími aktéry. Zpracování je založeno na komunikační strategii s veřejností včetně projednání.

Postup zpracování a projednání PUMM je rozdělen na následující fáze:

- sběr a předání vstupních podkladů,
- vypracování komunikační strategie pro část zpracování PUMM,
- sběr dat a provedení dopravních měření,
- vypracování analytické části,
- projednání analytické části s odbornými skupinami, s příslušnými orgány,
- prezentace výsledků analytické části veřejnosti,
- vypracování návrhové části,
- projednání navržených scénářů s odbornými skupinami, s příslušnými orgány a veřejností,
- výběr nejvhodnějšího scénáře a vypracování akčního plánu vč. vazby na rozpočet města,
- vypracování komunikační strategie pro návrhové období PUMM,
- prezentace vybraného scénáře a akčního plánu PUMM.

1.4 Identifikace klíčových aktérů/stakeholderů

Tvorba plánu udržitelné městské mobility musí být založena na participativním zapojení široké škály aktérů v území (tzv. stakeholderů). Při zapojování různých skupin aktérů musí být zvažováno, jaké formy zapojení jsou pro danou skupinu nejvhodnější a jaké skupiny zapojit. Cílem je vytvoření dostatku vhodných příležitostí pro všechny dotčené skupiny obyvatel k vyjádření a spolutvorbě plánu mobility. Komunikace mezi jednotlivými aktéry je popsána v komunikační strategii.

Při přípravě tvorby PUMM byly definovány 3 základní skupiny, které se budou společně se zpracovatelem podílet na tvorbě PUMM, poskytovat podkladové materiály, data a také konzultace. Jedná se o:

- **Řídící skupinu**: zástupci města Břeclavi (delegovaní zástupci),
- **Odbornou skupinu**: komise dopravy, komise pro cyklistickou dopravu, Městská policie Břeclav, PČR, ŘSD, KORDIS, BORS, SÚS JMK, SŽ,
- **Zájmovou skupinu**: TyfloCentrum Břeclav, Senioři ČR, významní zaměstnavatelé (FOSFA, GUMOTEX, OTIS).

Dále se na přípravě PUMM podílí veřejnost, která má právo se k jednotlivým částem vyjádřit na předem inzerovaných veřejných projednáních.

2 HODNOCENÍ VSTUPNÍCH DOKUMENTŮ

Analýza vstupních podkladů je provedena s cílem zajistit návaznost strategie města na nadřazené strategie kraje, státu a EU. Dále jsou podrobeny rozboru dřívější strategie města a koncepční dokumenty zabývající se sektorem dopravy. Nakonec jsou hodnoceny dokumenty dříve plánovaných aktivit a je posouzena jejich aktuálnost a potřebnost. Další podkapitoly pojednávají o tezích dostupných dokumentů s vazbou na dopravu města, a tedy i na plán mobility.

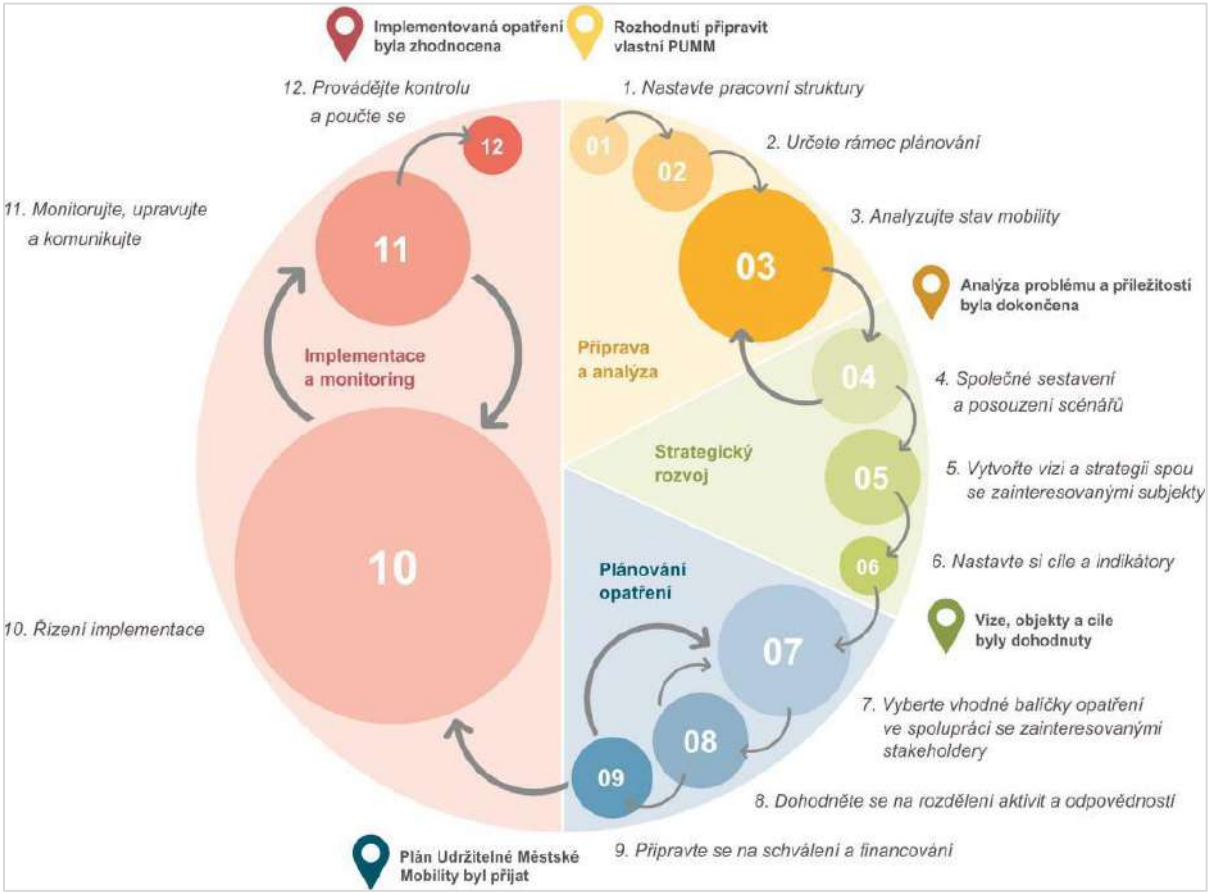
2.1 Legislativní a nelegislativní dokumenty EU

2.1.1 Nová metodika Plánu udržitelné městské mobility PUMM 2.0

Cílem této metodiky je poskytnout expertům z měst a organizacím věnujícím se dopravnímu plánování aplikovatelný návod přizpůsobený podmínkám ve městech ČR, který specifikuje, jak připravit a realizovat Plán udržitelné městské mobility (Sustainable Urban Mobility Plan, PUMM).

V dosavadním dopravním plánování měst často chybí systémový přístup, opatření a investice v dopravě se tak rozhodují ad hoc bez řádné analýzy jejich potřebnosti a dopadů. Navíc bývá pozornost dopravních expertů zaměřena pouze na motorovou dopravu a její infrastrukturu. Rozhodnutí jsou pak činěna v krátkém časovém úseku a bez dlouhodobé vize. Volení zástupci měst a pracovníci relevantních odborů navíc čelí tlaku rozdílných, mnohdy protichůdných, požadavků. Tyto problémy v dopravním plánování by měl koncepčně řešit právě Plán udržitelné městské mobility.

1/ Dvanáct bodů k plánu udržitelné městské mobility, dle předpokládané časové náročnosti



Zdroj 1/ Metodika PUMM 2.0

2.1.2 Metodika pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky z roku 2015

Tato metodika je výsledkem řešení výzkumného projektu č. TD020164 „Integrace plánování k udržitelnosti na městské úrovni“ programu OMEGA Technologické agentury ČR v roce 2015.

PUMM hledá odpověď na to, jak skloubit zájmy obyvatel řešeného území s bezpečností, parkováním, řešením nákladní dopravy, tvorby veřejného prostoru s preferencí veřejné dopravy, chůze a jízdy na kole. PUMM chce zjednodušeně nabídnout možnost bezpečného, pohodlného a efektivního pohybu lidí i věcí – mobility.

Plán udržitelné městské mobility můžeme definovat jako strategický dokument určený k uspokojování potřeb mobility osob a firem ve městech a jejich okolí za účelem zlepšování kvality života, který náležitě zohledňuje zásady integrace, participace a evaluace.

Metodika je obecným návodem, jak samotný PUMM sestavit, upřesňuje jeho obsah, procesy jeho přípravy i realizaci. Poskytuje také informace k souvisejícím procesům před zpracováním (přípravná fáze) a naplňováním: monitorování a evaluace všech aktivit. Celá paleta prací na plánu mobility je rozdělena do pěti fází, které na sebe postupně navazují:

A. Příprava: V první fázi je třeba vypracovat plán přípravy PUMM, který nastaví organizační a koordinační kroky. Je také vhodné zpracovat předběžnou analýzu a nastavit participaci partnerů (koordinační výbor a odborné skupiny, zástupci veřejnosti atd.).
B. Analýza: V další fázi je nutné poznat, v jakém stavu se nacházíme, protože se k němu budou vztahovat návrhy řešení (referenční stav): analýza současné situace, založená na multimodální analýze a výhledových trendech v plánování dopravního systému. V této části je provedena identifikace hlavních problémů a jejich příčin (slabé stránky a hrozby) i potenciál pro řešení (silné stránky a příležitosti).
C. Návrh: V této fázi se formuluje strategická vize mobility, dále jsou identifikované měřitelné strategické a specifické cíle. Následuje identifikace aktivit nutných k dosažení zvolených cílů, tj. návrh a výběr opatření k realizaci a určení aktivit v souvisejících sektorech (životní prostředí atd.).
D. Akční plán: Čtvrtá fáze zahrnuje formulaci akčního plánu s harmonogramem aktivit, náklady a možnými zdroji financování a přidělením odpovědných partnerů na jeden rok s výhledem na 5 let. Nezbytným krokem je příprava monitorovacího a evaluačního plánu PUMM.
E. Realizace a vyhodnocení: Závěrečná fáze je zaměřena především na realizaci a její průběžný monitoring a evaluaci, včetně vyhodnocování zkušeností s PUMM.

2/ Aktivity a kontrolní seznam činností jmenovaný v metodice CDV v.v.i.

Aktivita	Kontrolní seznam aktivity dle metodiky
PŘÍPRAVA A ÚVODNÍ ANALÝZA (FÁZE A)	
AKTIVITA A.1: PŘÍPRAVA NA TVORBU PUMM	Je provedena analýza silných a slabých stránek nebo audit udržitelnosti dosavadní dopravní politiky vč. sebehodnocení.
	Je přijato usnesení nebo jiná forma závazku o naplňování zásad udržitelnosti.
	Je posouzena legislativa a relevantní dokumenty krajské, národní a evropské úrovně ve vztahu k PUMM a naplňování zásad udržitelnosti, případné konfliktní body jsou identifikovány.
	Jsou zmapovány dovednosti současných pracovníků města a naplánováno jejich případné rozšíření, nebo pokrytí znalosti externisty.
	Proces přípravy PUMM je schválen, včetně jeho financování.
AKTIVITA A.2: ÚZEMNÍ VYMEZENÍ PLÁNU, JEHO ŘÍZENÍ A HARMONOGRAM PŘÍPRAVY	PUMM je územně vymezen, toto vymezení je schváleno samosprávami a předem projednáno s hlavními zainteresovanými stranami.
	Je přidělena odpovědnost za přípravu PUMM v politické i manažerské (koordinační) rovině, případně je vytvořen širší plánovací tým.
	Je vytvořen a politiky schválen reálný harmonogram přípravy PUMM.
AKTIVITA A.3: ZAINTERESOVANÉ STRANY A JEJICH ZAPOJENÍ	Je vytvořen seznam zainteresovaných stran.
	Jsou odhaleny případné konfliktní vazby, potenciálně problémové a slabé strany.
	Je vytvořena a schválena komunikační strategie.
AKTIVITA A.4: MEZIOBOROVÁ INTEGRACE A SCHVÁLENÍ HARMONOGRAMU PŘÍPRAVY	Jsou identifikovány vazby mezi sektorovými politikami (synergie a střety) a posouzeny možnosti jejich integrace.
	Probíhá komunikace mezi všemi příslušnými aktéry o možnostech integrace.
	Jsou naplánovány konkrétní kroky pro zahájení (zefektivnění) integrace.

	Plánovací proces má určeného koordinátora.
	Je navržena strategie řízení rizik a řízení kvality.
	Je vytvořen a politicky schválen plán přípravy PUMM.
ANALYTICKÁ ETAPA (FÁZE B)	
AKTIVITA B.0: ÚVODNÍ ANALÝZA	
AKTIVITA B.1: DOPRAVA GENEROVANÁ FUNKČNÍMI PLOCHAMI V ÚZEMÍ	
AKTIVITA B.3: NABÍDKA, POPTÁVKA A JEJICH ROVNOVÁHA	
AKTIVITA B.4: VEŘEJNÝ PROSTOR	
AKTIVITA B.5: BEZPEČNOST DOPRAVY	
AKTIVITA B.6: DALŠÍ TÉMATA SE VZTAHEM K PLÁNOVÁNÍ MOBILITY	
AKTIVITA B.7: SOUHRNNÁ DIAGNOSTIKA – KLÍČOVÉ OTÁZKY A VÝZVY	
NÁVRHOVÁ ČÁST (FÁZE C)	
AKTIVITA C.1: VIZE MOBILITY	Vytvořena pracovní skupina zodpovědná za přípravu vize.
	Vytvořen koncept vize.
	Koncept vize je projednaný, jsou zveřejněny zápisy z projednání.
	Shoda na finální verzi vize.
	Výsledná vize je zveřejněna srozumitelnou a atraktivní formou široké veřejnosti. Je vytvořen, zveřejněn a distribuován materiál (leták), který srozumitelně popisuje postup tvorby vize a výslednou vizi.
	Aktivní zapojení médií.
AKTIVITA C.2: STRATEGICKÉ A SPECIFICKÉ CÍLE	Je vytvořen návrh strategických cílů vycházejících z vize.
	Návrh je projednán se zainteresovanými subjekty.
	Finální seznam strategických cílů je schválen.
	Je vytvořen návrh specifických cílů vycházejících ze strategických cílů.
	Je provedena kontrola reálnosti naplnění vyšších i nižších cílů.
	Finální seznam specifických cílů je schválen.
AKTIVITA C.3: NÁVRH OPATŘENÍ	Je provedena revize všech možných finančních zdrojů na realizaci opatření.
	Jsou zjištěny informační zdroje, kde je možno získat praktické informace o uvažovaných, nebo dosud neznámých opatřeních.
	Poznatky získané odjinud jsou vyhodnoceny.
	Je vytvořen seznam možných opatření.
	Možná opatření jsou vyhodnocena posouzením nákladů a přínosů.
	Seznam možných opatření je vyhodnocen a na základě posouzení synergického efektu je vytvořena skupina vybraných opatření pro každý specifický cíl.
	Skupiny vybraných opatření jsou vyhodnoceny posouzením nákladů a přínosů.
	Skupiny vybraných opatření jsou vyhodnoceny s ohledem na propojení s územním plánováním a aktivitami v dalších sektorových oblastech.
	Skupiny vybraných opatření jsou schváleny.
AKČNÍ PLÁN (FÁZE D)	
AKTIVITA D.1: SCHVÁLENÍ PUMM V PROCESU SEA A ZAPRACOVÁNÍ PŘIPOMÍNEK	
AKTIVITA D.2: TVORBA AKČNÍHO PLÁNU A ROZPOČTU	Je navržen konečný soubor skupin opatření k realizaci.
	Je vypracován návrh akčního a rozpočtového plánu.
	Návrh je projednán s politiky a klíčovými zainteresovanými stranami.

AKTIVITA D.3: ZAJIŠTĚNÍ MONITOROVÁNÍ A HODNOCENÍ	Jsou vybrány vhodné kvantitativní i kvalitativní indikátory vhodně popisující cíle stanovené v PUMM.
	Je dosažena shoda na vhodných nástrojích monitorování a evaluace.
	Je odsouhlasen detailní Monitorovací a evaluační plán.
AKTIVITA D.4: SCHVÁLENÍ PLÁNU UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY	Je sestavena finální verze PUMM.
	Je dokončeno přezkoumání interní i externí (zainteresovanými stranami).
	Jsou provedeny aktivity v oblasti styku s veřejností a zapojování veřejnosti (v souladu s komunikační strategií).
	O schválení PUMM jsou informováni občané a zainteresované strany.
REALIZACE, MONITORING A EVALUACE (FÁZE E)	
AKTIVITA E.1: POSTUPNÁ REALIZACE PLÁNU	
AKTIVITA E.2: MONITORING REALIZACE A PRAVIDELNÁ AKTUALIZACE STÁVAJÍCÍHO PLÁNU	
AKTIVITA E.3: ANALÝZA ZKUŠENOSTÍ A PŘÍPRAVA PRO NOVÝ PUMM	Je odsouhlasen pracovní plán řídicích postupů pro realizaci a odpovědnosti jednotlivých aktérů.
	Je vytvořen plán zvládání rizik.
	Jsou dohodnuty formáty podávání zpráv.
	Realizace opatření se neustále monitoruje. Dopady se v pravidelných intervalech vyhodnocují.
	Je vypracována a zveřejněna hodnotící zpráva
	Jsou určeny nezbytné úpravy realizace opatření.
	Úpravy jsou projednány s dotčenými aktéry.
	Je dokončena aktualizace plánu.
	Je dokončena ex post evaluace plánovacího procesu a realizace opatření.
	Je zdokumentováno získané poučení.
	Jsou určeny nové aktuální výzvy pro oblast městské dopravy a mobility.

Zdroj 2/ Metodika pro přípravu plánů udržitelné mobility měst ČR z roku 2015

Předkládaná metodika má sloužit městům z České republiky jako vodítko při zpracovávání plánů udržitelné městské mobility. Tyto plány se mají stát od roku 2021 hlavními strategickými plánovacími dokumenty měst nad 42 tis. obyvatel v oblasti udržitelné mobility (stav z konce roku 2015). Metodiku však mohou použít i města menší či aglomerace měst a souměstí.

2.1.3 Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021–2030

Tato metodika vychází z Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021–2030, a navazuje na Metodiku pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky z prosince 2015. Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021-2030 je jedním z návazných dokumentů dopravní politiky, který rozpracovává hlavní zásady dopravní politiky do podmínek samosprávy, představuje principy plánování udržitelné městské a aktivní mobility v souladu s návrhy a požadavky na řešení městské mobility ze strany Evropské komise a vychází ze zkušeností s první generací plánů udržitelné městské mobility (SUMP), které již česká města v předcházejících letech zpracovala. Koncepce má ve své podstatě metodický charakter, jejímž cílem je usnadnit jednotlivým městům zpracování a aktualizaci plánů udržitelné městské mobility, které patří do jejich samostatné kompetence. Metodika dále vychází ze soudobého stavu poznání a reflektuje doporučené postupy Evropské komise Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, second edition (2019), která zdůrazňuje, že proces SUMP 2.0 není jen cyklem dvanácti po sobě následujících kroků prováděných postupně jeden po druhém, ukazuje metodu a přístup. Při tvorbě SUMP je nutné přizpůsobit koncept místním podmínkám, a přitom zachovat ambicióznost plánu a vyhnout se nevhodným kompromisům. Struktura měst, a z ní plynoucí životní styl, má značný vliv na stav klimatu, energetickou efektivnost, životního prostředí a v konečném důsledku i zdraví nás všech.

2.1.4 Bílá kniha

Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívající zdroje.

Dokument představuje novou dopravní politiku EU pro období 2012–2020 s výhledem do roku 2050, na kterou navazuje Politika transevropských dopravních sítí (TEN-T). Tyto slouží jako hlavní nástroj EU pro rozvoj dopravní infrastruktury pro dálkové přepravní proudy s cílem podpořit jednotný evropský trh (legislativně formulován dokument – nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013/EU. Základním cílem unijní dopravní politiky je vytvořit systém, který podporuje evropský hospodářský rozvoj, zvyšuje konkurenceschopnost, nabízí vysoce kvalitní služby mobility, a zároveň účinněji využívá zdroje. V praxi to v oblasti dopravy znamená snižovat spotřebu energie, využívat čistou energii, budovat moderní infrastrukturu a chytře ji využívat, snižovat její negativní dopad na životní prostředí a zásadní přírodní zdroje (vodu, půdu, ekosystémy). Vyšší energetická účinnost, nižší dopady na životní prostředí a globální klima mají být dosaženy pomocí následujících procesů:

- Zavádění alternativních energií ve všech druzích dopravy (čistá energie – elektrická energie, vodík, případně CNG a LNG), účinnější motory pro dopravní prostředky.
- Zajištění větší pravidelnosti provozu (odstranění úzkých hrdel na dopravní infrastruktuře), zavádění aplikací telematiky ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu a k optimalizaci kapacity dopravní infrastruktury; vede k úspoře vynaložené energie.
- Větší využívání energeticky účinnějších druhů dopravy, železniční a vodní (kombinace úspor energií i využití čisté energie). V této souvislosti je definován celoevropský cíl převést 30 % současných výkonů silniční nákladní dopravy s délkou přepravy nad 300 km na železniční nebo vodní dopravu. Tento cíl nelze aplikovat na jednotlivé členské státy, ale na EU jako celek.

2.2 Národní strategické dokumenty

2.2.1 Dopravní politika ČR pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050

Globálním cílem Dopravní politiky ČR je vytvářet podmínky pro rozvoj kvalitní dopravní soustavy postavené na využití technicko-ekonomicko-technologických vlastností a možností jednotlivých druhů dopravy, na principech hospodářské soutěže s ohledem na její ekonomické a sociální vlivy a dopady na životní prostředí a veřejné zdraví.

2.2.2 Strategický rámec Česká republika 2030

Dokument stanovuje priority a cíle pro rozvoj České republiky do roku 2030, které zvýší kvalitu života ve všech regionech a nasměřují Česko k udržitelnému rozvoji. Na uplatňování celkové vize se podílejí všechny úrovně státní správy, tedy i jednotlivé obce i regiony. Realizované či plánované projekty by měly směřovat k naplňování předložených vizí.

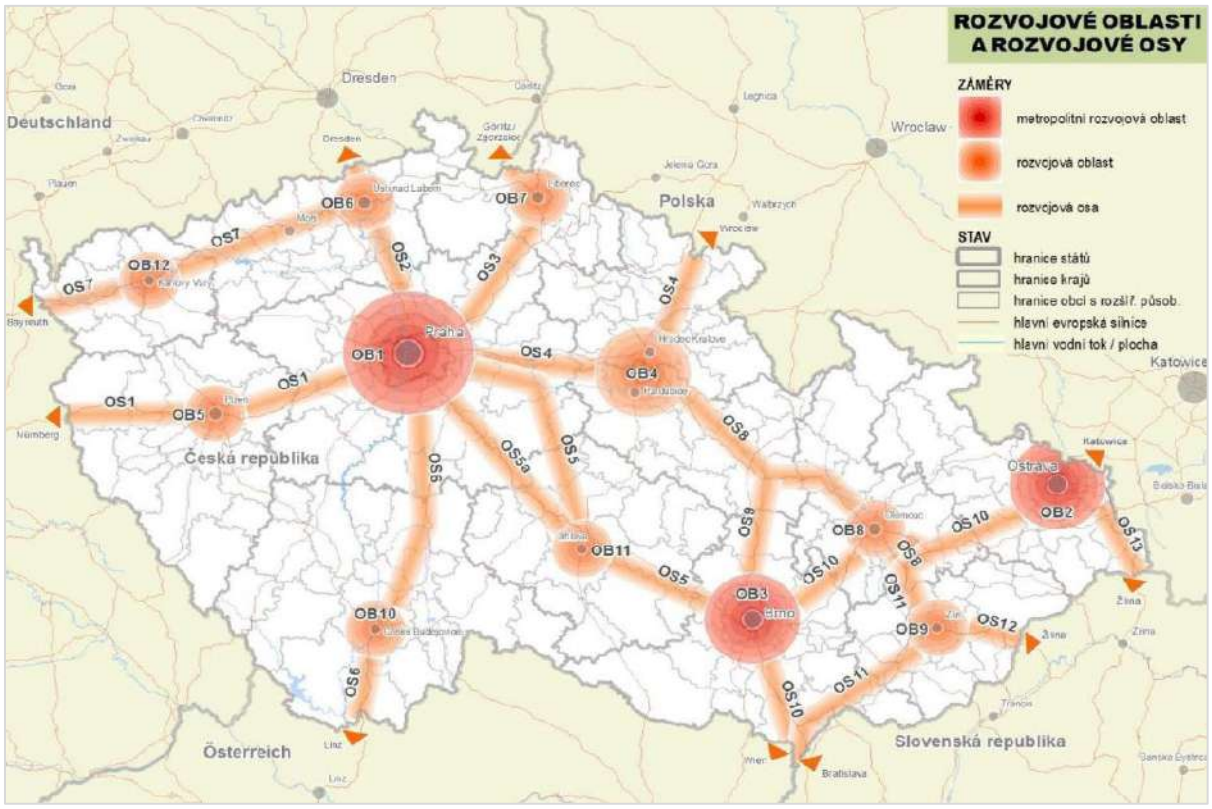
2.2.3 Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+

Národní strategický dokument v oblasti regionálního rozvoje stanovuje hlavní cíle v horizontu sedmi let, respektive definuje hlavní cíle regionální politiky státu v období 2021–2027 s ohledem na podporu dynamického, vyváženého a udržitelného rozvoje území.

2.2.4 Politika územního rozvoje České republiky

Politika územního rozvoje (PÚR) stanovuje v rámci celé ČR oblasti a osy dalšího očekávaného rozvoje (viz obrázek níže). Dále potom vymezuje rozvojové koridory železniční a silniční dopravy. Město Břeclav se nachází na rozhraní 2 rozvojových os – OS10 a OS11. Rozvojová osa OS10 spojuje Břeclav velice kvalitním a rychlým napojením na brněnskou metropolitní rozvojovou oblast pomocí dálnice D2 a I. tranzitním železničním koridorem. Osa OS11 spojuje Břeclav s rozvojovou oblastí OB9, tedy oblastí Zlína. Kapacitní propojení v podobě dálnice D55 je v tuto chvíli ve výstavbě a jeho dokončení je odhadováno na rok 2033.

3/ Rozvojové oblasti a rozvojové osy



Zdroj 3/ Politika územního rozvoje České republiky

2.2.5 Koncepce veřejné dopravy 2020–2025 s výhledem do roku 2030

Cílem dokumentu je stanovit základní strategii České republiky v oblasti veřejné dopravy pro další období. Hlavním cílem Koncepce veřejné dopravy je vytvářet takové podmínky, aby mohl být systém veřejné dopravy v České republice vnímán jako kvalitní alternativa k individuální dopravě. Měl by být v souladu s reálnou i latentní poptávkou po přepravě, kvalitou disponibilní infrastruktury a možnostmi veřejných rozpočtů, zajištěn stabilní, hierarchický systém rychlé, pravidelné, konkurenceschopné, intervalové a přístupné veřejné dopravy, vhodně a systémově kombinující jednotlivé segmenty.

Hlavní oblasti k řešení ve veřejné dopravě pro aktuální období:

- vhodné rozdělení kompetencí ve veřejné dopravě,
- koncesní model,
- tarify ve veřejné dopravě a jejich regulace,
- disponibilita informací o veřejné dopravě,
- rovné podmínky a příležitosti k dostupnosti ve veřejné dopravě,
- přizpůsobení vozidel novým potřebám.

Dokument také vyjmenovává hlavní osy a rozmístění hlavních přestupních uzlů v rámci republiky a jejich rozvoj do roku 2025. Nakonec vymezuje základní rámec pro spolupráci objednatelů na základní dopravní obslužnosti a definuje jednotlivá opatření k naplnění Koncepce veřejné dopravy.

2.2.6 Strategie BESIP 2021–2030

V návaznosti na Národní strategii bezpečnosti silničního provozu 2011–2020 byla zpracována strategie pro následující desetileté období. Strategie pojmenovává příčiny nehod v současném provozu, a vytyčuje cíle, základní principy a návrhy konkrétních opatření směřujících k zásadnímu snížení nehodovosti v silniční dopravě v České republice. Hlavním cílem je snížit do roku 2030 počet usmrcených a těžce zraněných na poloviční hodnoty roku 2020.

2.2.7 Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013–2020

Zabývá se rozvojem cyklistické dopravy na národní úrovni, aby bylo dosaženo srovnatelných podmínek v rámci celé republiky. V cyklistice se skrývá velký, dosud neuplatněný potenciál dopravy na kratší vzdálenosti, zejména na denní dojíždění. Finanční i prostorové nároky tohoto druhu dopravy jsou velmi nízké, a je třeba je rozvíjet.

Strategie formuluje následující priority a cíle:

- zajištění financování cyklistické infrastruktury,
- zvyšování bezpečnosti cyklistické dopravy,
- realizace projektu cyklistické akademie,
- realizace národního produktu Česko jede.

2.2.8 Akční plán rozvoje inteligentních dopravních systémů (ITS) v ČR do roku 2020 (s výhledem do roku 2050)

Akční plán je strategickým sektorovým dokumentem pro oblast využití nejmodernějších detekčních, diagnostických, informačních, řídících a zabezpečovacích technologií na bázi inteligentních dopravních systémů (ITS), globálních navigačních družicových systémů (GNSS) a systémů pozorování Země s návazností na dispečerské systémy, odpovídající telekomunikační infrastrukturu, systémů krizového řízení a opatření pro kritickou infrastrukturu státu. Je zaměřen na všechny druhy dopravy a vymezuje rovněž směr výzkumných aktivit v sektoru doprava.

2.3 Krajské strategické dokumenty

2.3.1 Strategie rozvoje Jihomoravského kraje 2021+

Strategie rozvoje Jihomoravského kraje 2021+ (dále také „SRJMK 2021+“) je strategií představující dlouhodobý ucelený soubor opatření směřujících k dosažení cílů podpory regionálního rozvoje na úrovni kraje pro období let 2021 až 2030. SRJMK 2021+ vymezuje specifické cíle a tematická opatření, jejichž prostřednictvím má dojít k udržitelnému a vyváženému rozvoji území Jihomoravského kraje.

Cílovým stavem SRJMK 2021+ je konkurenceschopný region, úspěšný na rostoucích a technologicky náročných trzích, který vytváří vhodné zázemí pro své obyvatele a je nejen atraktivním místem k životu, ale i k návštěvě. SRJMK 2021+ plní funkci základního strategického dokumentu orgánů Jihomoravského kraje pro koordinaci rozvoje území při zajištění strategické podpory regionálního rozvoje.

Pro PUMM je zásadní Prioritní osa 3: Dopravní infrastruktura a obslužnost území, která naplňuje heslo „*Plynulá a udržitelná doprava na území kraje.“* Se SRJMK jsou úzce provázány zásady územního rozvoje, které v území definují nejvýznamnější dopravní stavby.

2.3.2 Zásady územního rozvoje (ZÚR) po 3. aktualizaci z roku 2022

Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje stanovují priority územního plánování pro dosažení vyváženého vztahu územních podmínek pro hospodářský rozvoj, sociální soudržnost obyvatel a příznivé životní prostředí kraje. Priority uvedené v článcích 1. až 23. jsou základním východiskem pro zpracování územně plánovací dokumentace a územně plánovacích podkladů na úrovni kraje i obcí a pro rozhodování o změnách v území.

Dokument ZÚR dále zpřesňuje prioritní osy stanovené PÚR. Území města Břeclavi, ale také širší SO ORP Břeclav je dotčeno dvěma významnými osami. Jedná se o:

- OS10: Rozvojová osa (Katowice –) hranice Polsko / ČR – Ostrava – Lipník nad Bečvou – Olomouc – Brno – Břeclav – hranice ČR / Slovensko (– Bratislava);
- OS11: Rozvojová osa Lipník nad Bečvou – Přerov – Uherské Hradiště – Břeclav – hranice ČR / Rakousko.

Rozvojová osa OS10

ZÚR JMK zpřesňují vymezení OS10 rozvojové osy (Katowice –) hranice Polsko / ČR – Ostrava – Lipník nad Bečvou – Olomouc – Brno – Břeclav – hranice ČR / Slovensko (– Bratislava), vymezené v politice územního rozvoje na území JMK mimo OB3 metropolitní rozvojovou oblast Brno obcemi s výraznou vazbou na významné dopravní cesty (tj. dálnice D1, D2 a D46 a železniční trať č. 250), takto: Na území

SO ORP Břeclav se přímo týká obcí Břeclav, Kostice, Ladná, Lanžhot, Podivín, Rakvice, Tvrdonice, Velké Bílovice, Zaječí.

ZÚR JMK stanovují ve vztahu k PUMM Břeclav požadavky na uspořádání využití území:

- v centrech osídlení (Břeclav, Hustopeče, Ivanovice na Hané, Rousínov, Velké Bílovice, Velké Pavlovice, Vyškov) vytvářet územní podmínky pro stabilizaci a rozvoj veřejné infrastruktury, resp. funkce pracovní (Rousínov, Velké Bílovice, Velké Pavlovice),
- podporovat směřování rozvoje bydlení do center osídlení (Břeclav, Hustopeče, Ivanovice na Hané, Rousínov, Velké Pavlovice, Vyškov) a sídel s odpovídající veřejnou infrastrukturou,
- vytvářet územní podmínky pro ekonomické oživení Břeclavi jako významného regionálního centra osídlení,
- podporovat rozvoj ekonomických aktivit především v plochách brownfields a plochách s vazbou na silnice nadřazené sítě a železnice.

Dále ZÚR JMK stanovují konkrétní úkoly pro územní plánování:

- Vytvářet a udržovat územní připravenost na případné zvýšené požadavky na změny v území.

Rozvojová osa OS11

ZÚR JMK zpřesňují vymezení OS11 rozvojové osy Lipník nad Bečvou – Přerov – Uherské Hradiště – Břeclav – hranice ČR / Rakousko, vymezené v politice územního rozvoje na území JMK mimo OS10 rozvojovou osu (Katowice –) hranice Polsko / ČR – Ostrava – Lipník nad Bečvou – Olomouc – Brno – Břeclav – hranice ČR / Slovensko (– Bratislava) obcemi s výraznou vazbou na významné dopravní cesty (tj. silnici I/55, navrhovanou dálnici D55 a železniční trať č. 330), takto: Na území SO ORP Břeclav se přímo týká obcí Hrušky, Moravská Nová Ves, Týnec.

ZÚR JMK stanovují požadavky na uspořádání využití území:

- podporovat rozvoj ekonomických aktivit především v plochách brownfields a plochách s vazbou na silnice nadřazené sítě a železnice.

Dále ZÚR JMK konkrétní úkoly pro územní plánování:

- vytvářet a udržovat územní připravenost na případné zvýšené požadavky na změny v území,
- upřesnit koridory pro dopravní záměry v rámci rozvojové osy napojující území Jihomoravského kraje na významné dopravní tahy v Olomouckém kraji,
- Dálnice D55 Moravský Písek (hranice kraje) – Rohatec – Břeclav včetně MÚK a souvisejících staveb.

Území města a SO ORP Břeclav se ve vztahu k PUMM dotýkají také další stavební akce v rámci rozvojové oblasti Znojmo:

- Podporovat realizaci dopravní infrastruktury a upřesnit koridory pro dopravní záměry s vazbou na rozvojovou oblast N-OB1:
  - Trať č. 246 Znojmo – Břeclav, optimalizace.

Dále akce v rámci rozvojové osy Vídeňská:

- Podporovat realizaci dopravní infrastruktury:
  - Silnice I/40 Mikulov – Břeclav,
  - Trať č. 246 Znojmo – Břeclav, optimalizace.

ZÚR JMK zároveň stanovuje Břeclav jako regionální centrum. Proto se pro plánování a usměrňování územního rozvoje regionálních center stanovují tyto požadavky na uspořádání a využití území:

- podporovat rozvoj regionální obslužné funkce v oblasti školství, zdravotnictví a kultury,
- podporovat rozvoj bydlení a ekonomických aktivit přispívajících k udržení pracovních příležitostí a stabilizaci regionálních trhů práce,
- podporovat dopravní napojení a dopravní obslužnost, především ve vztahu k obcím ve spádových územích regionálních center.

ZÚR JMK stanovují tyto úkoly pro územní plánování:

- vytvářet územní podmínky pro rozvoj bydlení, veřejné infrastruktury a ekonomických aktivit přispívajících k udržení pracovních příležitostí,

- vytvářet územní podmínky pro rozvoj regionálních center ve vazbě na obce ve spádovém území.

Z těchto důvodů je při přípravě PUMM třeba přihlédnout i k dalšímu potenciálnímu rozvoji města naplňující požadavky ZÚR.

Silniční a železniční stavby dle ZÚR, kde je dotčeno město Břeclav:

- D55 Rohatec – Hodonín – D2. Vedení koridoru: MÚK Rohatec – Hodonín – Mikulčice – Moravská Nová Ves – Hrušky – D2 (MÚK Břeclav),
- I/40 Břeclav – Valtice, přeložka s obchvatem Valtic,
- Veřejný terminál s vazbou na logistické centrum Břeclav,
- Trať č. 246 Znojmo – Břeclav, optimalizace,
- VRT Šakvice – Břeclav – hranice ČR/Rakousko (– Wien),
- VRT Břeclav – hranice ČR/SR (– Bratislava).

Součástí ZÚR je také koncepce cyklistické dopravy Jihomoravského kraje, která je součástí multimodálního dopravního systému kraje, republiky a dálkových tras EuroVelo. ZÚR JMK vytváří předpoklady pro systémovou podporu a rozvoj infrastruktury a podmínek pro každodenní cyklistickou dopravu na kratší vzdálenosti a pro rekreační cyklistickou dopravu, atraktivní pro zpřístupnění a propojení oblastí a center cestovního ruchu a rekreace. Součástí této podpory je také:

- EuroVelo 9 Balt – Jadran: (Polsko –) Olomouc – Blansko – Brno – Mikulov – Břeclav (– Rakousko),
- EuroVelo 13 (tzv. stezka železné opony): Barentsovo moře – Bospor v koridoru (Německo –) Cheb – Slavonice – Znojmo – Mikulov – Břeclav (– Rakousko).

V územně plánovací dokumentaci se stanovují tyto požadavky na uspořádání a využití území:

- Vytvořit územní podmínky pro rozvoj cyklistické dopravy pro každodenní i rekreační využití s návaznostmi na evropskou síť EuroVelo a ostatní mezinárodní síť cyklistických koridorů.

Dále ÚPD stanovuje tyto úkoly pro územní plánování:

- V ÚPD dotčených obcí prověřit územní podmínky a zajistit územní vymezení koridorů EuroVelo 4, EuroVelo 9 a EuroVelo 13 v souladu se související zpracovanou dokumentací a s ohledem na koordinaci koridoru v širších návaznostech s tím, že mimo zastavěná území a zastavitelné plochy budou trasy vymezeny mimo dopravní prostor silnic II. a III. třídy, zařazených do tahů krajského významu dle Generelu krajských silnic JMK.
- Zpřesnit a vymezit koridory EuroVelo 9 a EuroVelo 13 s ohledem na minimalizaci vlivů na památku UNESCO KPZ LVA; koridory v území plošné památkové ochrany vymezovat přednostně v rámci stávající historické cestní sítě.
- Zajistit územní koordinaci a ochranu koridorů v územních plánech dotčených obcí.

ZÚR JMK dále respektují a územně vymezují vedení mezinárodních cyklistických koridorů, kde je město Břeclav součástí koridoru:

- Moravská stezka: (Kraków – Olomouc –) Veselí nad Moravou – Hodonín – Lanžhot (– Bratislava) – jako stezka podél Baťova kanálu anebo jako tzv. Greenways Odra – Morava – Dunaj.

ZÚR JMK dále respektují a územně vymezují vedení krajské sítě cyklistických koridorů:

- (Brno –) Vranovice – Dolní Věstonice – Lednice – Břeclav – Lanžhot (– Kúty – Bratislava),
- Valtice – Pohansko,
- Sedlec – U Tří Grácií.

V územně plánovací dokumentaci se stanovují tyto požadavky na uspořádání a využití území:

- Vytvořit územní podmínky pro rozvoj cyklistické dopravy pro každodenní i rekreační využití s návaznostmi na mezinárodní a krajskou síť cyklistických koridorů sousedních zemí a krajů.

Dále ÚPD stanovuje tyto úkoly pro územní plánování:

- V ÚPD dotčených obcí prověřit územní podmínky a zajistit územní vymezení krajských cyklistických koridorů v souladu se zpracovanou dokumentací a s ohledem na koordinaci

koridorů cyklistické dopravy v širších návaznostech s tím, že mimo zastavěná území a zastavitelné plochy budou trasy vymezeny mimo dopravní prostor silnic II. a III. třídy, zařazených do tahů krajského významu dle Generelu krajských silnic JMK.
- Zpřesnit a vymezit koridory (Brno –) Vranovice – Dolní Věstonice – Lednice – Břeclav – Lanžhot (– Kúty – Bratislava), Valtice – Pohansko a Sedlec – U Tří Grácií s ohledem na minimalizaci vlivů na památku UNESCO KPZ LVA; koridor v území plošné památkové ochrany vymezovat přednostně v rámci stávající historické cestní sítě.
- Zajistit územní koordinaci a ochranu krajských cyklistických koridorů v ÚPD dotčených obcí.
- Zpřesnit a vymezit krajské cyklistické koridory s ohledem na minimalizaci vlivů na zvláště chráněná území.

2.3.3 Generel dopravy Jihomoravského kraje 2006

Zpracovaný generel dopravy Jihomoravského kraje je územně plánovacím podkladem, který slouží jako podklad pro:

- program rozvoje Jihomoravského kraje a strategii Jihomoravského kraje,
- strategická rozhodnutí kraje při naplňování zásad udržitelného regionálního rozvoje a dopravní politiky,
- zpracování územně plánovacích podkladů a územně plánovací dokumentace včetně změn,
- zpracování plánu dopravní obsluhy území kraje ve vazbě na rozšiřování integrovaného dopravního systému (IDS),
- orientaci finančních prostředků kraje do jednotlivých záměrů rozvoje a provozu dopravní infrastruktury z hlediska priorit kraje a v souladu s výhledovou koncepcí.

Ve vztahu k použití v územně plánovací dokumentaci doporučuje generel dopravy rozdělení navrhovaných staveb dopravní infrastruktury na závazné, které by měly být následně zapracovány do závazné části ÚPD, a z nich dále ty, které by měly být zapracovány do ÚPD jako veřejně prospěšné stavby. Ostatní navrhované stavby mohou být do konceptů ÚPD zapracovány jako směrné nebo také variantně.

Generel dopravy byl napsán v roce 2006 a nebyl dále aktualizován, takže informace vycházející z něj jsou stále platné. Nicméně některé akce již byly provedeny, některé zrušeny a jiné naplánovány.

2.3.4 Generel krajských silnic 2006

Na generel dopravy JMK 2006 navazuje od roku 2006 Generel krajských silnic Jihomoravského kraje (GKS), který podrobně řeší problematiku silnic II. a III. tříd jako nedílné součásti silniční sítě kraje a slouží jako územně plánovací podklad. Návrhová kategorizace krajských silnic je zpracována pro výhledový stav silniční sítě a provozu k roku 2030 a slouží vlastníkovi silnic II. a III. třídy, Jihomoravskému kraji, jako konkrétní podklad pro:

- řešení územně plánovací dokumentace na úrovni kraje a obcí,
- zadávání studijních prací v rámci koncepční činnosti rozvoje krajských silnic,
- zadávání projektových dokumentací sloužící pro investiční činnost ve správě krajských silnic.

Návrhová kategorizace krajských silnic definuje funkce jednotlivých kategorií a umožňuje efektivní navrhování parametrů silnic při opravách, rekonstrukcích, modernizacích a novostavbách ve vazbě na očekávaný dopravní a urbanistický význam.

2.3.5 Plán dopravní obslužnosti Jihomoravského kraje pro období let 2022 až 2026

Základem dopravní integrace je síť veřejné osobní dopravy, která v maximální možné míře využívá výhod jednotlivých zaintegrovaných druhů dopravy a vzájemně vytváří ucelenou dopravní nabídku pro cestující. V rámci dopravní integrace dochází k odstranění souběhů mezi jednotlivými druhy dopravy a tím k zefektivnění a optimalizaci dopravy v Jihomoravském kraji.

Ušetřené výkony v rámci dopravní optimalizace jsou investovány do sjednocení rozsahu dopravní obslužnosti v rámci Jihomoravského kraje a naplnění odpovídajícího standardu dopravní obslužnosti na celém území Jihomoravského kraje, neboť dopravní obslužnost byla v jednotlivých bývalých okresech značně rozdílná.

IDS JMK plně propojuje regionální systém veřejné hromadné dopravy (VHD) a místní systémy městské hromadné dopravy (MHD). Jeden bez druhého není funkční a tyto systémy musí být plně integrované. Zásahy do systémů VHD nebo MHD proto musí být učiněny tak, aby zůstala zachována vzájemná integrita za stálého plnění vytyčených cílů a standardů.

2.3.6 Koncepce rozvoje cyklistiky v Jihomoravském kraji na období 2016-2023

Koncepce rozvoje cyklistiky v Jihomoravském kraji pro období 2016–2023 (dále jen Koncepce) analyzuje aktuální stav rozvoje cyklodopravy, cykloturistiky, sítě cyklistických tras a cyklostezek v Jihomoravském kraji a navrhuje krátkodobá a dlouhodobá opatření, která povedou k udržení a dalšímu efektivnímu rozvoji cyklistiky na území Jihomoravského kraje v období let 2016–2023.

Koncepce pracuje s dvěma hlavními tématy:

- podpora cyklistické dopravy, cyklistika jako součást dopravního systému,
- podpora cykloturistiky, cyklistika jako nedílná součást rekreace a cestovního ruchu.

Dále navrhuje strategické priority, cíle a opatření pro naplnění udržitelné a bezpečné cyklistiky včetně:

- zvýšení mobility v území (za předpokladu bezpečné sítě cyklostezek a cyklotras) – využití jízdního kola při cestě do práce, do školy atd.; snížení emisí = zdravé životní prostředí,
- pozitivního dopadu pro terciální sféru – rozvoj služeb v regionu, alternativa udržitelného rozvoje cestovního ruchu, zvýšení zájmu o region / kvalitní konkurenceschopné produkty = ekonomický přínos pro region,
- podpory vzniku podnikatelských aktivit a s tím spojená tvorba nových pracovních příležitostí v regionu = ekonomický přínos pro region,
- zlepšení lidského zdraví (i u obyvatel regionu) – prevence civilizačních chorob, prevence nadváhy (zejména u dětí) = ekonomický přínos pro region,
- zvyšování podílu cyklistické dopravy na úkor individuální motorové dopravy, snížení emisí = zdravé životní prostředí.

V době zpracování analytické části (zima 2024) se připravuje aktualizovaný dokument „Cyklokoncepce JMK 2030“.

2.4 Místní strategické dokumenty

2.4.1 Strategie komunitně vedeného místního rozvoje na období 2021-2027: MAS Lednicko-Valtický areál

Vizí komunitně vedeného místního rozvoje Místní akční skupiny Lednicko-Valtický areál, jejíž součástí je město Břeclav spolu s dalšími městy (Podivín, Valtice, Velké Bílovice) a obcemi (Bulhary, Hlohovec, Lednice, Přítluky, Rakvice), je vytvořit území, které snoubí jedinečné přírodní a kulturní dědictví, které není deformováno nevhodnými zásahy. Jedna z turisticky nejatraktivnějších destinací v Česku je lídrem v aplikaci principů udržitelného cestovního ruchu. Bydlet zde znamená využívat výhod každodenního kontaktu s přírodou, mít možnost být součástí komunity vyznačující se úzkými sociálními kontakty se silným fenoménem sousedství a vztahem k lidovému folkloru. Občanům a návštěvníkům je k dispozici široká nabídka služeb i kvalitní veřejná infrastruktura, která je provozována maximálně šetrně s ohledem k životnímu prostředí. V regionu se daří drobnému podnikání. Zemědělská výroba se orientuje na tradiční odvětví a zásobuje místní trh kvalitními regionálními produkty. Lednicko-valtický areál je místem, kde se dobře žije.

Problematika dopravy je řešena s ohledem na to, že území je dopravně a turisticky exponované, protkané hustou sítí cyklotras. Zásadní je pokračovat v obnově a nové výstavbě cyklistických stezek a cyklistických tras.

2.4.2 Územní plán města Břeclavi

Územní plán (ÚP) města je zásadním dokumentem zpřesňujícím strategie a požadavky v území kladené na místní úroveň prostřednictvím politik a strategických dokumentů hierarchicky vyšší kategorie (PÚR a ZÚR). Vymezuje a definuje možnosti využití konkrétních ploch a tím společně s regulačním plánem usměrňuje rozvoj měst. Navrhované řešení ÚP zohledňuje rozvojové záměry vyplývající ze základních rozvojových a strategických dokumentů, které se vztahují k řešenému území.

Ve vztahu k vytvoření komplexního a fungujícího PUMM jsou důležité všechny body a cíle ÚP, jako zcela zásadní jsou však identifikovány:

- Sjednocení sídla – jsou vytvořeny územně plánovací předpoklady pro homogenní rozložení aktivit, obyvatel a vybavenosti tak, aby ve všech částech města byly srovnatelné podmínky, vzájemný vztah obou částí města je řešen tak, aby se posilovalo propojení nikoliv rozdělení, je navržen rozvoj centrální zóny s vyšší vybaveností a bydlení v Poštorné a Charvátské Nové Vsi, je posílen vnitřní dopravní skelet – více možností propojení obou částí města. Byl posouzen rozvojový potenciál ploch pro bydlení, výroby a skladování, rekreace, občanského vybavení a zeleně s ohledem na velikost, polohu, potenciál a potřeby města Břeclav, byly prověřeny možnosti a potřeba rozšíření těchto ploch.
- Doprava – ÚP navrhuje maximálně využít příležitosti, které přináší nadřazená dopravní infrastruktura. Dále bylo v rámci zpracování ÚP řešeno – střet nadřazených dopravních tras a urbanizovaných ploch a ploch potenciálně rozvojových, případná možná omezení rozsahu a obsahu ochrany koridorů dopravních staveb, posílení dopravního propojení Poštorná – Břeclav a Charvátská Nová Ves – Břeclav, problémové lokální dopravní uzly a statická doprava ve městě. Při návrhu dopravy byly respektovány aktuálně platné výstupy ze zpracovaných generelů, projektů a studií. Byly vytvořeny územně plánovací předpoklady pro dopravní obslužnost nově vymezených zastavitelných ploch a plochy přestavby a realizaci terminálu IDS.

Zcela zásadní stavbou města Břeclavi s celoměstským významem, která není ukotvena v ZÚR, avšak je zanesena v ÚP, je silniční obchvat Břeclavi.

2.4.3 Strategický plán rozvoje města Břeclavi 2022-2030

Strategický plán rozvoje města Břeclavi 2022-2030 je základním strategickým dokumentem pro další vývoj a směřování města a vyžaduje soulad s územním plánem. Vymezuje 4 zásadní tematické oblasti, které jsou dále logicky rozděleny dle hierarchické struktury:

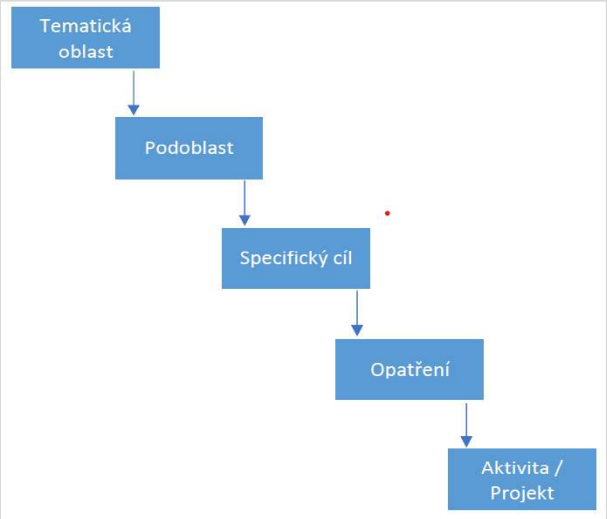
4/ Oblasti a podoblasti rozvoje definované strategickým plánem města Břeclavi

Tematická oblast A SOCIÁLNÍ / ŠKOLSTVÍ / KULTURA / ZDRAVÍ	Tematická oblast B ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ / DOPRAVA / INFRASTRUKTURA	Tematická oblast C EKONOMIKA / PODNIKÁNÍ / CESTOVNÍ RUCH	Tematická oblast D SPRÁVA MĚSTA / SLUŽBY ÚŘADU
Podoblast A **A1:** Zlepšování sociálních a navazujících služeb **A2:** Vytváření podmínek pro bydlení **A3:** Podpora školství a vzdělávání **A4:** Zajišťování bezpečí obyvatel **A5:** Podpora kulturních aktivit **A6:** Podpora sportu a pohybových aktivit **A7:** Podpora zdravého životního stylu a místní rekreace	**Podoblast B** **B1:** Zlepšování dopravy a mobility **B2:** Zlepšování životního prostředí **B3:** Modernizace lokální energetiky **B4:** Modernizace odpadového hospodářství **B5:** Budování a údržba technické infrastruktury	**Podoblast C** **C1:** Efektivní hospodaření města a příspěvkových organizací **C2:** Vytváření prostředí pro podnikání **C3:** Podpora cestovního ruchu	**Podoblast D** **D1:** Kvalitní řízení rozvoje města **D2:** Efektivní zajišťování služeb úřadu

Zdroj 4/ Strategický plán rozvoje města Břeclavi 2022-2030

Strategický plán města je jako dokument hierarchicky nadřazený PUMM, který dále rozvíjí konkrétní témata definovaná ve strategickém plánu. Konkrétně se jedná o Tematickou oblast B: Životní prostředí / Doprava / Infrastruktura, Podoblast B1: Zlepšování dopravy a mobility. Přestože strategický plán rozvoje zmiňuje konkrétní projekty, které město realizuje nebo plánuje realizovat. PUMM v souladu se strategickým plánem města dále rozvíjí podoblast dopravy a definuje konkrétní specifické cíle – opatření – aktivity / projekty.

5/ Hierarchická struktura tematických oblastí strategického plánu města Břeclavi



Zdroj 5/ Strategický plán rozvoje města Břeclavi 2022-2030

2.4.4 Generel dopravy města Břeclavi (2005)

Generel dopravy Břeclavi z roku 2005 a výhledem do roku 2020 stanovuje principy rozvoje dopravy města a navrhuje cíle, jichž by mělo být dosaženo. Generel navrhuje opatření s důrazem na dobudování základního skeletu dopravní infrastruktury a z hlediska obslužnosti města preferuje využití MHD a nemotorové dopravy.

Dokument navrhuje a popisuje konkrétní opatření a stavby k realizaci. Nejvýznamnějšími opatřeními jsou velké infrastrukturní stavby jako obchvat Břeclavi nebo tzv. „malý obchvat“ Staré Břeclavi, nebo další propojení Poštorné a Břeclavi. Navrhuje dále rozvoj infrastruktury pro cyklisty a změnu obsluhy MHD včetně jeho přetrasování.

Tento dokument je v současnosti již značné zastaralý, i vzhledem k aktualizaci územního plánu. Přesto však obsahuje koncepční návrhy a stavby, které dosud realizovány nebyly a může sloužit jako podklad pro tvorbu PUMM.

2.4.5 BŘECLAV – Generel cyklistické dopravy

Generel cyklistické dopravy je základní dokument, který by měl stanovit koncepci rozvoje cyklistické dopravy jako součásti dopravního systému města. Tento generel by měl sloužit jako podklad pro zapracování cyklistických tras do jednotlivých investičních akcí města, a tak postupně realizovat jednotlivé části navržených cyklotras a postupně je propojovat do jednoho funkčního celku.

Generel cyklistické dopravy navrhuje vybudování sítě cyklistických tras, které budou sloužit jak cykloturistice pro rekreační účely, ale zejména trasy pro každodenní používání k tzv. cyklodopravě, které slouží dopravní funkci cyklistické dopravy. Generel cyklistické dopravy je zpracován v souladu s územním plánem města Břeclavi, který rozvíjí, doplňuje a konkretizuje jednotlivé trasy. Proto jej lze v souladu se stavebním zákonem chápat jako územně plánovací podklad. Generel je stěžejním dokumentem pro navrhování a výstavbu sítě bezpečných cyklistických komunikací v Břeclavi.

2.4.6 Generel bezbariérových tras a bezbariérové dopravy (2011)

Prioritou dokumentu je pomoci vytvoření ucelených bezbariérových tras, které umožňují všem skupinám obyvatelstva svobodný a bezpečný pohyb pěšky a všemi dopravními prostředky – místními dopravními

prostředky i individuální motorovou dopravou – bezbariérová dostupnost služeb, veřejné a státní správy, zdravotnických a sociálních služeb, pracovních a vzdělávacích příležitostí v rámci města, zlepšení přístupu všech obyvatel k dopravě a zavedení signalizačních a informačních prostředků v dopravě.

Dílčími cíli jsou především:

- Vytváření a trvalé udržení podmínek pro nezávislý pohyb obyvatel a návštěvníků města s omezenou schopností pohybu a orientace po městě. Je to nezbytná podmínka pro možnost skutečné integrace a základní předpoklad pro vytvoření příležitostí pro handicapované občany.
- Zvýšení zaměstnanosti handicapovaných občanů, zlepšení jejich sociálního postavení a začlenění do běžného života společnosti.
- Zlepšení a vytvoření bezbariérových tras ve městě Břeclavi.

Problematika bezbariérových tras v Břeclavi je řešena v souladu s Národním rozvojovým programem „Mobility pro všechny“, schváleným územním plánem města s dalšími platnými právními předpisy. Generel postihuje komplexně problematiku bezbariérovosti ve správním území města Břeclavi.

2.4.7 Manuál pro tvorbu veřejných prostranství města Břeclav

Město Břeclav má zpracovaný manuál pro tvorbu veřejných prostranství, který se věnuje prakticky všem součástem veřejného prostoru. Zásady jsou stanoveny pro tři funkční typy oblastí, které vyžadují odlišný přístup:

- Typ centrální oblastí města,
- Veřejná prostranství v nízkopodlažní zástavbě,
- Veřejná prostranství sídlišť.

Standardy veřejného prostoru následně specifikuje nejdůležitější prvky veřejného prostoru pro dopravní infrastrukturu, technickou infrastrukturu, modrozelenou infrastrukturu a vybavení veřejného prostoru a reklamní plochy. Každá z kategorií obsahuje jednotlivé prvky se stručným popisem základních parametrů a většinou též obrazové příklady.

2.5 Metodika zpracování

Při zpracování tohoto dokumentu byly využity informace z koncepčních dokumentů kraje a státu a také veřejné i neveřejné informace od institucí (například SŽ, ČD, ŘSD, PČR). Jedná se nejčastěji o dokumenty týkající se rozvoje nebo o statistiky. Všechny použité prameny jsou uvedeny v seznamu zdrojů na konci dokumentu.

Informace při zpracování Analytické části byly čerpány z veřejně dostupných zdrojů a na základě komunikace s jednotlivými odbornými subjekty, tak aby byla získána všechna relevantní data reflektující vývoj dopravy za poslední roky.

Z významnějších dokumentů lze jmenovat výstupy ŘSD z Celostátního sčítání dopravy z let 2016 a 2020. Zde je však nutné zdůraznit, že z důvodu změny metodiky nelze údaje z jednotlivých let porovnávat a jako relevantní pro srovnání s dalšími roky lze využít pouze data z roku 2016 a 2020.

Data o bezpečnosti dopravy byla získána ze statistiky Policie ČR, která eviduje všechny dopravní nehody chodců, cyklistů a řidičů od roku 2006. V té je obsažen nejen popis dopravního incidentu, ale i příčiny nehody.

V oblasti cyklistiky byly klíčovým zdrojem informací veřejně dostupné informace o cyklostezkách na území Jihomoravského kraje z Koncepce rozvoje cyklistiky v Jihomoravském kraji pro období 2016–2023 a dále Břeclav – Generel cyklistické dopravy, který je podřízeným, nicméně zpřesňujícím dokumentem.

Významným zdrojem dat jsou vlastní dopravní šetření, která byla zpracována v oblastech měření intenzit silniční dopravy a cyklistické dopravy, šetření obsazenosti vozů MHD, měření dopravy v klidu.

Plán udržitelné městské mobility je strategickým dokumentem, který komplexně řeší mobilitu a má dopad na všechny složky dopravy: silniční, železniční či veřejnou dopravu, cyklistiku, pěší mobilitu,

bezbariérovost, bezpečnost provozu, parkování, protihluková opatření a podporu chytrých řešení v dopravě.

B ANALYTICKÁ ČÁST

Účelem analytické části PUMM je shromáždění a analýza dostupných informací o stavu a možnostech rozvoje všech dopravních subsystémů a tendenci vývoje přepravních vztahů.

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 apod.

Analýza obsahuje vyhodnocení všech dopravních systémů po stránce kapacity, nabídky a poptávky a z nich vyplývající disproporce, které je nutné řešit. Zahrnuje vyhodnocení stávající kvality mobility, zhodnocení dopravní obslužnosti a dostupnosti, naplnění požadavků obyvatel města Břeclavi a v jednotlivých městských částech, včetně vyhodnocení prostupnosti území pro pěší a cyklistickou dopravu.

3 ŘEŠENÉ ÚZEMÍ

PUMM je zpracován pro území města Břeclavi (zahrnuje katastrální území Břeclav, Charvátská Nová Ves a Poštorná). Území je pro další analýzy rozčleněno dle základních sídelních jednotek (ZSJ) z důvodu zajištění dlouhodobé kompatibility dat při využívání údajů ze Sčítání lidu, domů a bytů (SLDB). Pro některé druhy analýz je však území generalizováno na úroveň celého města nebo naopak rozčleněno do podrobnějších územních celků, dodržující však hranice ZSJ, např. pro dopravní model města Břeclavi.

V rámci širších dopravních vztahů, zejména dojížďky a vyjížďky do zaměstnání a škol však PUMM překračuje hranice samotného města a využívá data z celého Správního obvodu obce s rozšířenou působností, Jihomoravského kraje nebo i dálkových vztahů tranzitní dopravy.

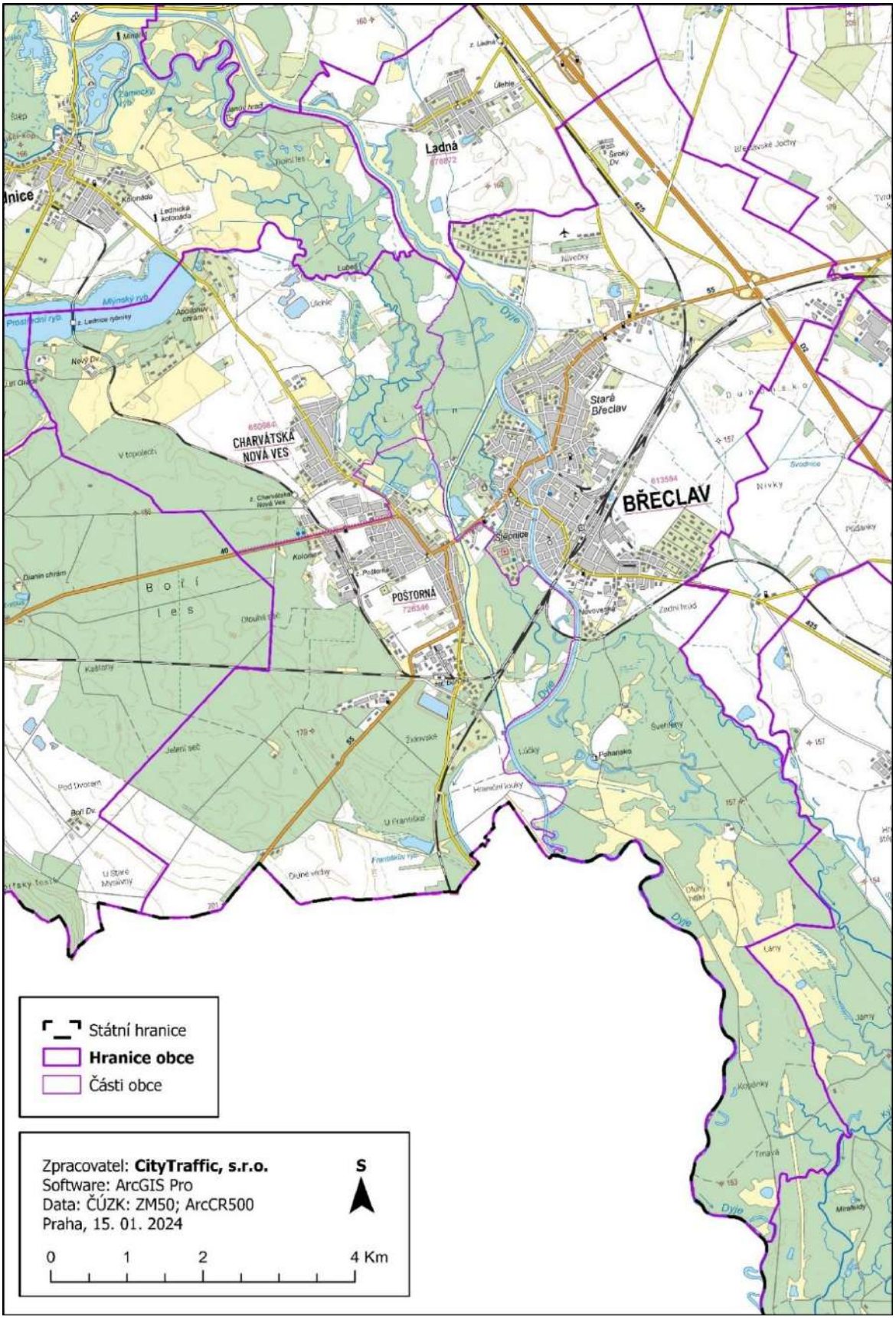
3.1 Popis území

Město Břeclav se nachází na jihu Jihomoravského kraje na hranici s Rakouskem. Jedná se o jedno z bývalých okresních měst kraje a tradiční centrum regionu s počtem obyvatel oscilujícím kolem 25. tis. Dnes se v hierarchii měst a obcí jedná o obec s rozšířenu působností (ORP), a tím o centrum celého správního obvodu obce s rozšířenou působností (SO ORP), který tvoří 5 měst (Břeclav, Lanžhot, Podivín, Valtice a Velké Bílovice), městys Moravská Nová Ves a 12 obcí (Bulhary, Hlohovec, Hrušky, Kostice, Ladná, Lednice, Moravský Žižkov, Přítluky, Rakvice, Tvrdonice, Týnec, Zaječí), viz obrázek 6.

Jedná se o přirozené spádové centrum jak pro dojížďku do škol, tak i zaměstnání. Tomu napomáhá také kvalitní dopravní napojení z okolních měst a obcí po silnici I/40 ze západu a I/55 z východu a také II/425 ze severního i jižního směru.

Katastrem prochází dálnice D2 spojující cca 50 km vzdálené krajské město Brno a slovenské hlavní město Bratislavu. Velký význam má Břeclav také jako železniční dopravní uzel, kde se setkávají koridorové tratě na Brno (Prahu), Bratislavu, Vídeň a Přerov (Ostravu). Kromě svého významného přepravního přínosu však tyto liniové stavby tvoří významné bariéry v území a brání jeho snadné, resp. přirozené propustnosti pro pěší, cyklisty a zvěř.

6/ Obecný přehled území



Zdroj 6/ vlastní zpracování

3.2 Přírodní charakteristika území

Katastr města Břeclavi se nachází v rovinatém terénu nížin jižní Moravy. Celý region leží v teplé klimatické oblasti a patří tak k nejteplejším oblastem jižní Moravy i celé České republiky s nadmořskou výškou pohybující se okolo 200 m n. m. Využití půdy na katastru Břeclavi je různorodé, převažuje však orná půda a lesní porost, viz tabulka níže.

7/ Využití území na katastru města Břeclavi

Město Břeclav			
plocha území [ha]	**celkem**		**7 718,5**
	Zemědělská půda	**celkem**	**3 238,4**
		Orná půda	2 519,8
		Chmelnice	-
		Vinice	115,8
		Zahrada	193
		Ovocný sad	24,5
		Trvalý travní porost	385,3
	Nezemědělská půda	**celkem**	**4 480,1**
		Lesní pozemek	2 880,2
		Vodní plocha	361,2
		Zastavěná plocha a nádvoří	297,9
		Ostatní plocha	940,9

Zdroj 7/ Veřejná databáze ČSÚ, 2024

Jak prezentuje Obr. 6, orná půda se nachází zejména na východě a severovýchodě katastru a na sever od Charvátské Nové Vsi. Západně a jižně od města se pak rozkládají jehličnaté lesy na teplých písčitých půdách. V území se také nachází množství vodních tůní a slepých říčních ramen, které doplňují potok Včelínek a zejména tok řeky Dyje, která protéká středem místní části Břeclav, spolu s odlehčovacím ramenem Dyje, které odděluje Břeclav od Poštorné a Charvátské Nové Vsi.

Právě kombinace lesů a vodních ploch, doplněných o mnoho lesních cest pro pěší i cyklisty, tvoří v rovinatém terénu příjemné prostředí pro trávení volného času a vhodné podmínky pro přepravu do školy a do práce nemotorovými módy dopravy.

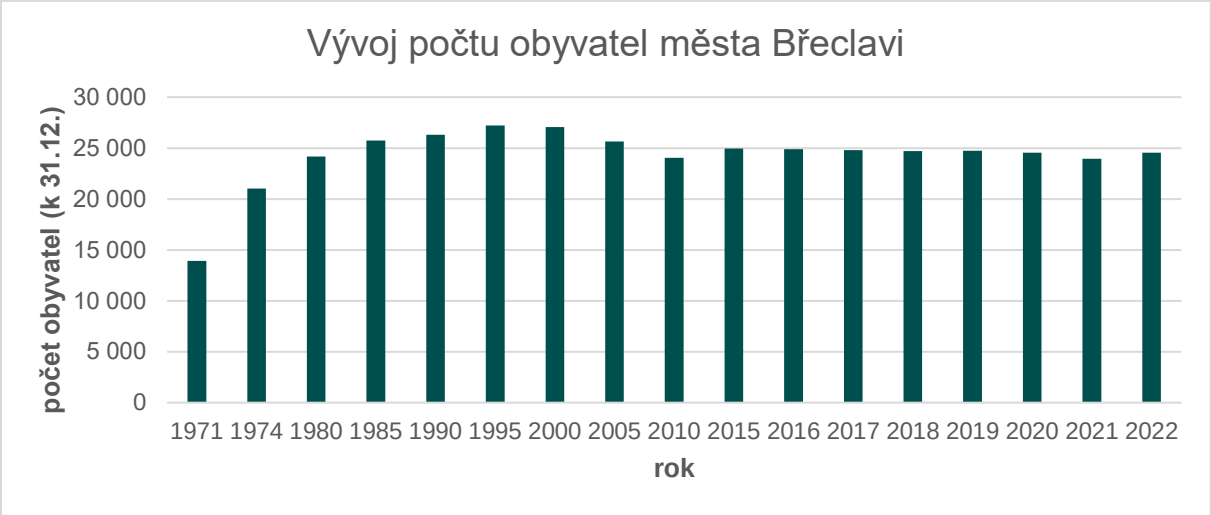
3.3 Socio-ekonomická charakteristika území

Město Břeclav se skládá ze tří místních částí (dále jen MČ): Břeclav, Charvátská Nová Ves a Poštorná. MČ Charvátská Nová Ves a Poštorná byly k Břeclavi připojeny v roce 1973 a za 50 let společného rozvoje lze konstatovat, že tvoří funkčně kompaktní celek oddělený bariérou v podobě odlehčovacího ramena řeky Dyje.

3.3.1 Historický vývoj

Za těchto 50 let počet obyvatel osciluje okolo hranice 25 tisíc obyvatel. Zásadní skok v počtu obyvatel znamenalo připojení obcí Charvátská Nová Ves a Poštorná k 1. 1. 1974 a nárůst počtu obyvatel o 6 tisíc, jednalo se tak o administrativní změnu, nikoliv příchod nových obyvatel. Nejvíce obyvatel přibylo v Břeclavi mezi roky 1974-1985, kdy počet obyvatel narostl téměř o 5 tisíc, nejednalo se však o skokový nárůst, ale o vyrovnaný postupný přirozený a migrační přírůstek. Maximálního počtu obyvatel dosáhla Břeclav k 31. 12. 1996, kdy v Břeclavi žilo 27 226 obyvatel. K 31. 12. 2022 byl počet obyvatel 24 544, viz graf 8. Růst města historicky formovala zejména železnice, výhodná poloha mezi Brnem a Vídní / Bratislavou a také přirozená spádovost města, protože se do města stěhovali lidé za průmyslem. Město silně zaměřené na potravinářský průmysl později doplnil také chemický a gumárenský průmysl.

8/ Vývoj počtu obyvatel města Břeclavi mezi roky 1971–2022



Zdroj 8/ ČSÚ: Databáze demografických údajů za obce ČR

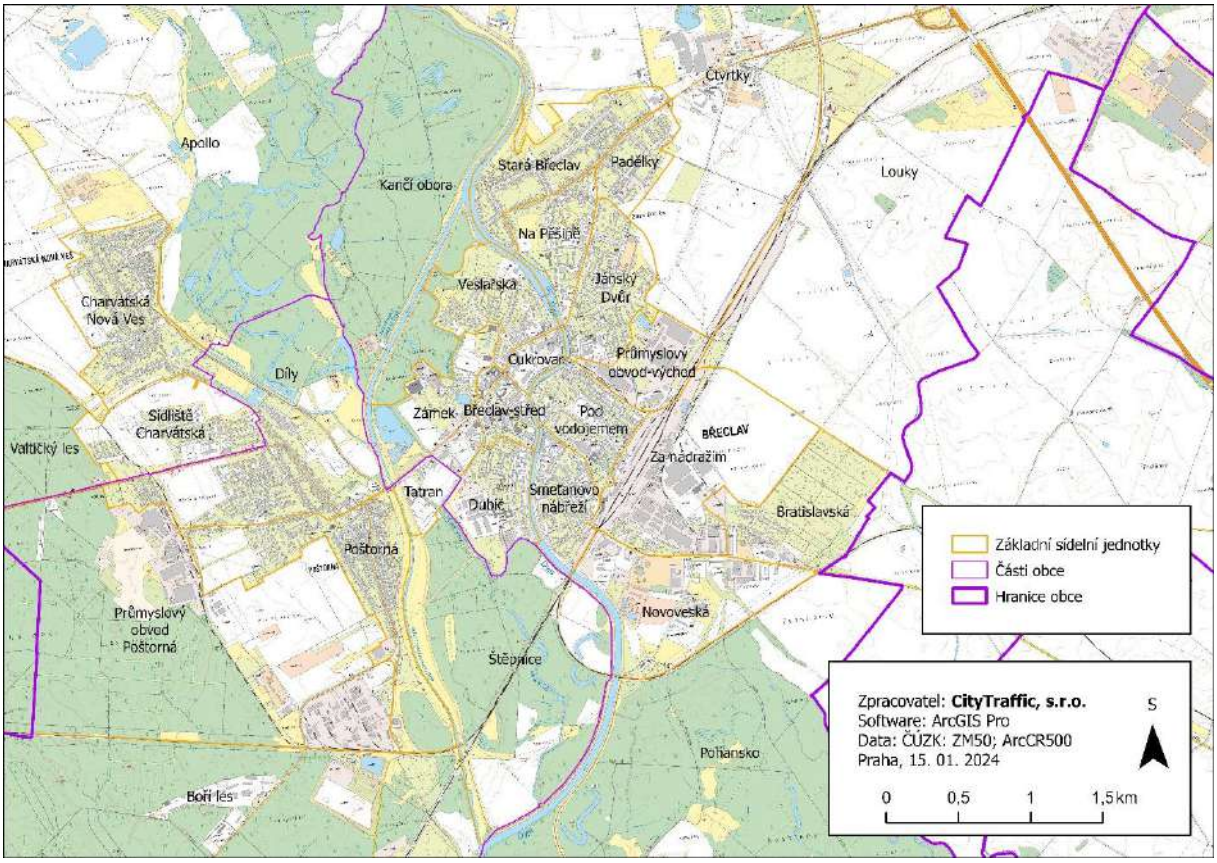
3.3.2 Sídelní struktura

Břeclav je městem zasazeným v silně rurální krajině a také charakter samotného města v některých částech připomíná vesnický charakter: náves, dlouhé ulice, jednopodlažní rodinné domy s dvory a dlouhé zahrady. Zřejmé je to zejména v MČ Charvátská Nová Ves a Poštorná, ale i některé ZSJ v MČ Břeclav se těmito charakteristikami vyznačují, např. Stará Břeclav, Padělky, ale i jiné dílčí části.

Přestože je město dnes již funkčně propojené, při pohledu na mapu je zřejmé, že samotná zástavba propojena není. Bariéru tvoří odlehčovací rameno řeky Dyje se svojí záplavovou oblastí, na levém břehu pak původní areál zámku, kde se rozkládá částečně les a rybník Včelín a dále na jih Česnekový les oddělující MČ Břeclav a Poštorná. Na pravém břehu je to pak les Kančí obora, který odděluje MČ Břeclav a Charvátská Nová Ves.

Svým charakterem je Břeclav velice rozmanitá, avšak urbanisticky velice nesourodá. Charakter zástavby se velice často mění, rodinné domy střídají panelová sídliště, z nichž některá jsou dnes díky vývoji v samém centru města, jedná se o sídliště Dukelských hrdinů a sídliště Slovácká (ZSJ Pod Vodojemem). Největším zásahem do charakteru města však byla v 80. letech výstavba sídliště Na Valtické (ZSJ Sídliště Charvátská) pro více než 3 tisíce obyvatel, které bylo vystavěno tzv. na zelené louce (poli) a nijak není provázáno s původní zástavbou. Kromě základní školy a několika malých podniků je zde občanská vybavenost vzhledem k velikosti sídliště nedostatečná. Například až v roce 2022 zde byl vystavěn supermarket.

9/ Zastavěné území Břeclavi rozdělené do základních sídelních jednotek



Zdroj 9/ Vlastní zpracování

Ve městě se nachází tři průmyslové zóny. Na jihu v MČ Poštorná se za hranicí zastavěného území nachází areál zaměřený na chemický průmysl, kde sídlí jeden z největších zaměstnavatelů FOSFA (ZSJ Průmyslový obvod Poštorná). Druhá průmyslová zóna se nachází na jihovýchodě města (ZSJ Za nádražím) a nebýt tří ulic rodinných domů (Mládežnická, Lanžhotská a Březinova) a městského hřbitova, patřil by celý prostor východně od železnice pouze průmyslu, kde k největším zaměstnavatelům patří společnost GUMOTEX, a dalším podnikatelským aktivitám, např. BORS. Třetí průmyslovou zónou je areál severně od nádraží (ZSJ Průmyslový obvod východ), kde sídlí společnosti OTIS a Walstead Moraviapress. Tento areál je jako jediný vsazen do zastavěného území a z jihu i severozápadu je obklopen zástavbou převážně rodinných domů. Na severu města ve směru od dálnice D2 se nachází velké obchodní centrum (ZSJ Čtvrtky), které kromě hypermarketu nabízí mnoho specializovaných prodejen. Tento areál je spolu s dalšími menšími výrobnami a sklady na druhé straně ulice Lidická oddělen od začátku obytné zástavby města polem. Velký obchodní areál se nachází i na křížení ulic Pod Zámkem a třídě 1. máje, kde se nacházejí 3 supermarkety.

Tradičním centrem města by se dal nazvat pás území s promenádou lemovanou drobnými obchody a parkem podél ulic Jana Palacha a sady 28. října na levém břehu Dyje a dále pak pás podél ulice 17. listopadu vedoucí ke kostelu sv. Václava na náměstí T. G. Masaryka. Mimo úsek promenády mezi gymnáziem a železniční stanicí, resp. ulicí sady 28. října, se však jedná o uzavřený uliční prostor zatížený intenzivní automobilovou dopravou (silnice II/425).

Železniční terminál s celostátním významem i autobusový terminál spíše s regionálním významem je situován na jihovýchodě MČ Břeclav a vede k nim městská pěší zóna. Nemocnice je situována téměř ve středu zastavěného území na pravém břehu Dyje mezi MČ Břeclav a Poštorná.

3.3.3 Obyvatelstvo

Počet obyvatel města Břeclavi v posledních letech setrvale mírně klesá. Za posledních 20 let klesl počet obyvatel o 2 tisíce. Tento úbytek se dá vykládat různě, hlavními příčinami jsou dlouhodobě spíše záporný přirozený přírůstek obyvatel, ale zejména záporný migrační přírůstek, který je pravděpodobně

způsoben nižší atraktivitou pracovních příležitostí především na pozicích s vyšší přidanou hodnotou a v kvartéru. Počet takových míst je v Břeclavi velice omezený a lidé s vysokoškolským vzděláním tak budou často hledat uplatnění jinde, pravděpodobně v nedalekém Brně, které je po železnici i dálnici velice dobře dostupné. Proto stěhování nemusí být překážkou při snaze uchovat si kontakt s rodinou.

10/ Vývoj přirozeného a migračního přírůstku v Břeclavi mezi roky 2000–2022

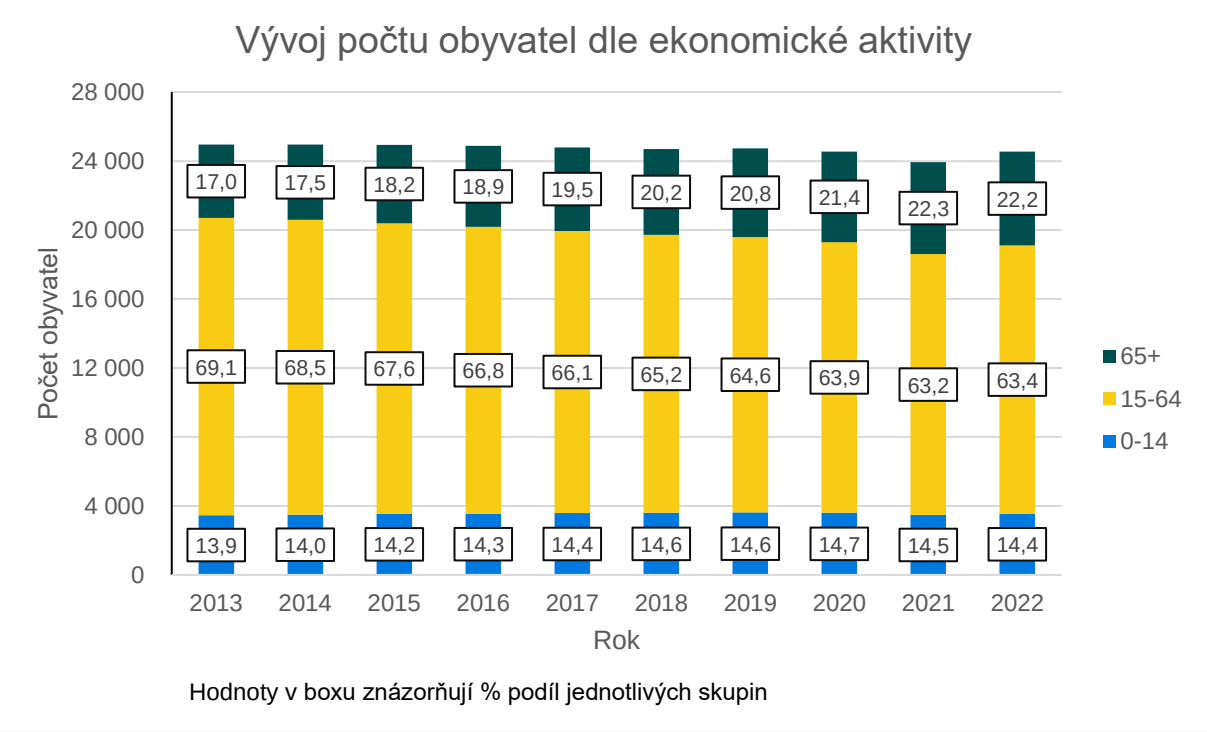
Rok	Stav 1.1.	Narození	Zemřelí	Přistěhovalí	Vystěhovalí	Přírůstek přirozený	Přírůstek migrační	Přírůstek celkový	Stav 31.12.
2000	27 091	224	269	315	292	-45	23	-22	27 069
2001	26 707	237	250	271	644	-13	-373	-386	26 321
2002	26 321	214	240	343	654	-26	-311	-337	25 984
2003	25 984	213	299	423	532	-86	-109	-195	25 789
2004	25 789	266	259	415	495	7	-80	-73	25 716
2005	25 716	233	295	450	452	-62	-2	-64	25 652
2006	25 652	270	262	491	548	8	-57	-49	25 603
2007	24 407	245	291	519	561	-46	-42	-88	24 319
2008	24 319	261	229	410	519	32	-109	-77	24 242
2009	24 242	267	277	398	466	-10	-68	-78	24 164
2010	24 164	262	258	412	528	4	-116	-112	24 052
2011	25 034	263	253	381	410	10	-29	-19	25 015
2012	25 015	238	232	376	472	6	-96	-90	24 925
2013	24 925	257	239	444	431	18	13	31	24 956
2014	24 956	245	250	441	443	-5	-2	-7	24 949
2015	24 949	233	224	443	460	9	-17	-8	24 941
2016	24 941	257	251	452	518	6	-66	-60	24 881
2017	24 881	249	251	449	531	-2	-82	-84	24 797
2018	24 797	245	280	462	520	-35	-58	-93	24 704
2019	24 704	237	271	508	435	-34	73	39	24 743
2020	24 743	226	332	412	495	-106	-83	-189	24 554
2021	24 006	264	306	478	499	-42	-21	-63	23 943
2022	23 943	203	301	1 190	491	-98	699	601	24 544

Zdroj 10/ ČSÚ: Databáze demografických údajů za obce ČR

Poslední znatelný nárůst počtu obyvatel mezi roky 2021 a 2022 se dá nepochybně přičítat migrační vlně z Ukrajiny, protože město zaznamenávalo již od roku 2001, s výjimkou let 2013 (+13) a 2019 (+73), setrvalý migrační úbytek. V roce 2022 však město zaznamenalo migrační přírůstek +699 osob. Tento přírůstek však může být pouze dočasný.

Že se z Břeclavi stěhují pryč převážně mladí lidé v produktivním věku dokazuje také graf 11, který znázorňuje vývoj počtu obyvatel za posledních 10 let podle jejich ekonomické aktivity. Vezmeme-li v úvahu klesající počet obyvatel a stagnující hodnoty skupiny 0-14 let, je vidět zřetelně klesající podíl ekonomicky aktivních obyvatel a také rostoucí podíl skupiny obyvatel ve věku 65+.

11/ Vývoj počtu obyvatel Břeclavi mezi roky 2013-2022



Zdroj 11/ ČSÚ: Databáze demografických údajů za obce ČR

Stárnutí břeclavské populace pak dokazuje zejména rostoucí index stáří, viz tabulka 12, který je konstruován jako poměr počtu obyvatel ve věku 65 a více let k počtu obyvatel ve věku 0–14 let a ukazuje kolik obyvatel starších 65 let připadá na 100 dětí a také obr 4. Tento index vzrostl za posledních 10 let o více než 30. Hodnota 153 tedy znamená, že počet osob starších 65+ let je o polovinu větší než počet osob 0-14 let.

12/ Vývoj počtu obyvatel Břeclavi mezi roky 2013–2022

rok	obyvatel celkem	muži	ženy	v tom ve věku [let]			index stáří
				0-14	15-64	65+	
2013	24 956	12 044	12 912	3 460	17 248	4 248	122,8
2014	24 949	12 041	12 908	3 500	17 085	4 364	124,7
2015	24 941	12 012	12 929	3 544	16 854	4 543	128,2
2016	24 881	11 954	12 927	3 559	16 620	4 702	132,1
2017	24 797	11 917	12 880	3 580	16 373	4 844	135,3
2018	24 704	11 881	12 823	3 598	16 119	4 987	138,6
2019	24 743	11 923	12 820	3 618	15 981	5 144	142,2
2020	24 554	11 851	12 703	3 600	15 701	5 253	145,9
2021	23 943	11 553	12 390	3 471	15 132	5 340	153,8
2022	24 544	11 672	12 872	3 546	15 556	5 442	153,5

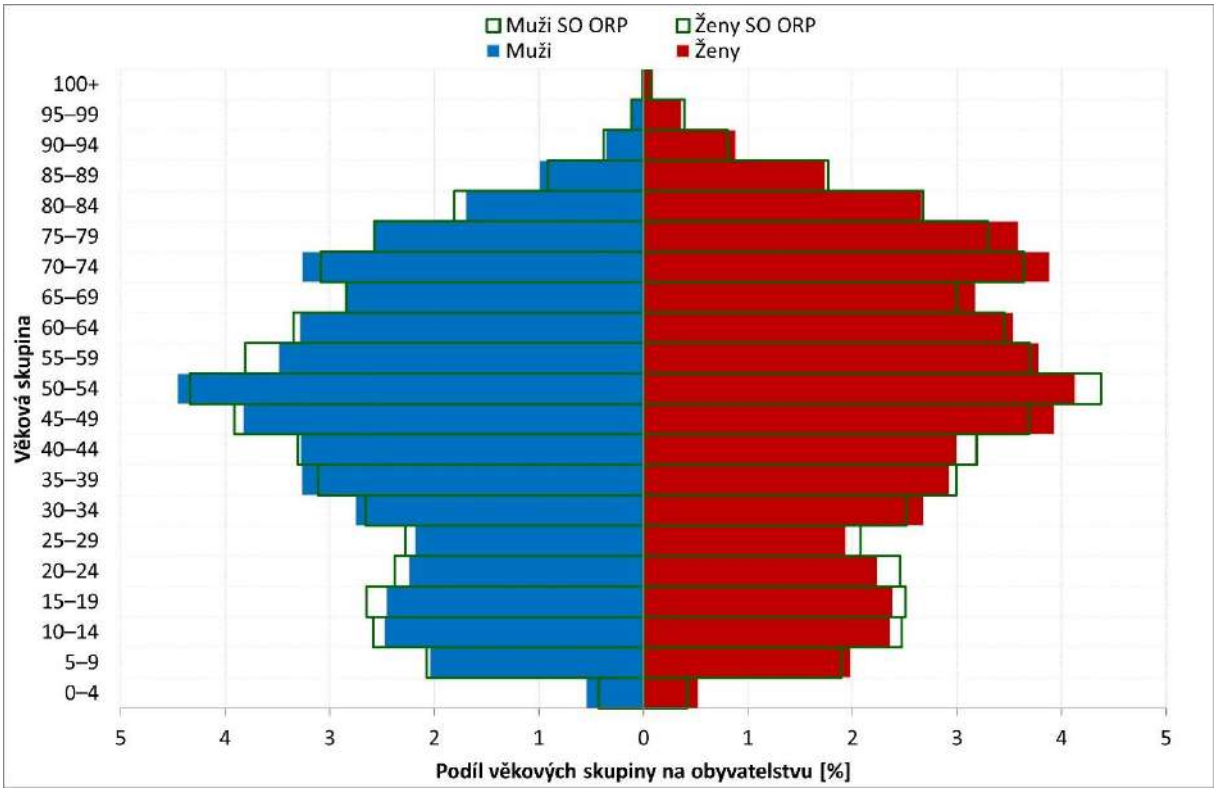
Zdroj 12/ ČSÚ: Demografická ročenka měst

Dle tabulky 12 je pak viditelný také slabý trend úbytku mužů mezi obyvateli Břeclavi. Za prezentovaných 10 let je tento poměr úbytku mužů a žen přibližně 9:1 (372 mužů, 40 žen). V relativních číslech se však jedná celkem pouze o 1,5 % populace, tedy zatím o zanedbatelný rozdíl.

Rozdělení populace však nejlépe vystihuje věková pyramida, viz obr. 13, která znázorňuje věkovou strukturu obyvatelstva. Dle tvaru pyramidy, která má tvar urny, lze konstatovat, že jak město Břeclav, tak SO ORP Břeclav patří do regresivního typu věkové pyramidy, který se vyznačuje vylidňováním, resp. vymíráním populace. Základna grafu je úzká a strany jsou konvexní (vypouklé), z čehož plyne, že stabilně klesá počet nově narozených dětí a v delším časovém horizontu se bude celkový počet obyvatel

snižovat. V takovémto případě zároveň dochází ke stárnutí populace a zvyšuje se ekonomická zátěž na celou populaci. Graficky je tento stav znázorněn výrazně širším vrcholem.

13/ Věková pyramida města Břeclavi a SO ORP Břeclav znázorňující věkovou strukturu společnosti



Zdroj 13/ Veřejná databáze ČSÚ, 2024

Z porovnání relativních hodnot města a SO ORP lze vyvozovat, že region SO ORP je na tom v porovnání s jádrovým městem lépe. Věkové skupiny základny pyramidy jsou širší, což značí větší podíl dětské složky, a zároveň některé skupiny vrcholu pyramidy jsou užší, což naopak značí nižší podíl osob v důchodovém věku. Co je však důležité zdůraznit, jedná se pouze o rozdíl desetin procenta a celkový výhled není ani v jednom případě příznivý. Jedná se však o stav na většině území ČR i vyspělých západních států.

Predikce vývoje počtu obyvatel je vzhledem k turbulentní situaci od roku 2019, kdy přišla pandemie COVID-19 a válka na Ukrajině, velice složitá. Příchod obyvatel z Ukrajiny a nárůst počtu obyvatel Břeclavi je pravděpodobně dočasný. Dá se očekávat opětovný odchod části z příchozích, někteří však zůstanou. Obecně se dá odhadovat, že trend poklesu obyvatel bude pozvolna pokračovat.

Dle SLDB 2021 je počet obyvatel s obvyklým bydlištěm na území Břeclavi mírně vyšší než počet obyvatel s trvale přihlášeným bydlištěm, tento rozdíl byl v roce 2021 pouhých 358 obyvatel, tedy necelých 1,5 %. Rozložení obyvatel na katastru města je nevyrovnané. Celkem 60 % obyvatel bydlí v MČ Břeclav, na katastru MČ Charvátská Nová Ves a Poštorná je podíl téměř vyrovnaný, tedy 20 %.

14/ Počet obyvatel ve městě Břeclavi podle místních částí dle SLDB 2021

Počet obyvatel	Místní část			celkem
	Břeclav	Charvátská Nová Ves	Poštorná	
s obvyklým pobytem	14 764	5 018	4 536	24 318
[%]	60,7	20,6	18,7	100
s trvalým pobytem	14 358	5 085	4 517	23 960
[%]	59,9	21,2	18,9	100

Zdroj 14/ Veřejná databáze ČSÚ, 2024

3.3.4 Vyjížďka a dojížďka do školy a zaměstnání

Město Břeclav plní roli regionálního centra. Přestože vymezení okresů již dnes formálně neexistuje, svůj význam si Břeclav zachovává. Město se zároveň nachází ve velice výhodné pozici mezi centry národního a mezinárodního významu – Brnem (59 km) a Vídní (82 km), respektive celým regionem spolkové země Dolní Rakousy (8,5 km ke státní hranici), které nabízí finančně zajímavé pracovní příležitosti.

Samotná Břeclav však nabízí více než 10 tisíc pracovních míst, za kterými dojíždí lidé z regionu. Celkem se dle SLDB 2021 jedná o 6 114 osob, kteří dojíždí do města za prací z okolních měst a obcí a v rámci katastru Břeclavi vyjíždí za prací dalších 4 641 osob, celkem se tedy jedná o 10 755 osob. Dalších 2 980 osob má místo pracoviště přihlášené v místě svého bydliště, tedy jako OSVČ. Největšími zaměstnavateli jsou společnosti GUMOTEX, FOSFA, OTIS, Nemocnice Břeclav, BORS nebo Walstead Moraviapress.

Kromě zaměstnání se dojíždí do Břeclavi za vzděláním. V Břeclavi se nachází dvě střední školy zřizované Jihomoravským krajem – Střední škola Edvarda Beneše (kapacita 1780 míst / šk. rok 2022/2023 953 žáků) a také Gymnázium a jazyková škola s právem státní jazykové zkoušky (660 / 483). Dále jsou ve městě zřizovány dvě soukromé střední školy: Soukromá střední odborná škola manažerská a zdravotnická (300 / 137) a Soukromá střední odborná škola Břeclav, zkráceně SSOŠ Břeclav (400 / 0).

Dále se na území města nachází 7 základních škol s celkovou kapacitou 2 773 míst a 9 mateřských škol s celkovou kapacitou 829 míst. Tato zařízení však slouží především místním obyvatelům.

Jak prezentuje tabulka 15 níže, nejvíce osob dojíždí do Břeclavi z blízkého okolí.

15/ Dojíždějící do Břeclavi do zaměstnání a do školy v roce 2021

Dojížďka					Dojížďka				
	Obec	**zaměstnání**	**škola**	**celkem**		**Obec**	**zaměstnání**	**škola**	**celkem**
1.	Lanžhot	661	90	751	12.	Moravský Žižkov	212	18	230
2.	Hodonín	380	50	430	13.	Týnec	181	28	209
3.	Tvrdonice	363	62	425	14.	Rakvice	140	23	163
4.	Kostice	367	51	418	15.	Prušánky	136	23	159
5.	Hrušky	264	111	375	16.	Mikulov	135	42	177
6.	Valtice	286	87	373	17.	Hlohovec	124	19	143
7.	Moravská Nová Ves	315	33	348	18.	Brno	120	9	129
8.	Velké Bílovice	289	57	346	19.	Velké Pavlovice	79	13	92
9.	Podivín	267	49	316	20.	Mikulčice	79	19	98
10.	Ladná	199	71	270		**Ostatní obce**	**1 305**	**342**	**1 647**
11.	Lednice	212	31	243		**Celkem**	**6 114**	**1 228**	**7 342**

Zdroj 15/ SLDB, 2021

Dle statistik ČSÚ dojížďka do města dvojnásobně převyšuje vyjížďku, jak v cestách do zaměstnání, tak i do školy. Jak bylo zmíněno výše, výhodná poloha města mezi Brnem, Vídní a Bratislavou nabízí příležitosti, které obyvatelé města skutečně využívají, a celkem třetina vyjížďky směřuje právě tam. Dalšími místy vyjížďky jsou největší města v okolí: Mikulov, Valtice, Hodonín, Hustopeče a Lanžhot doplněny o obce Lednice a Ladná.

16/ Top 10 destinací, kam vyjíždějí obyvatelé Břeclavi za zaměstnáním a vzděláním

Vyjížďka					Vyjížďka				
Obec		**zaměstnání**	**škola**	**celkem**	**Obec**		**zaměstnání**	**škola**	**celkem**
1.	Brno	672	269	941	7.	Hustopeče	94	15	109
2.	zahraničí	499	19	518	8.	Praha	71	14	85
3.	Mikulov	261	31	292	9.	Lanžhot	74	9	83
4.	Valtice	240	23	263	10.	Ladná	71	2	73
5.	Lednice	222	4	226		**Ostatní obce**	**895**	**216**	**1 111**
6.	Hodonín	158	60	218		**Celkem**	**3 186**	**648**	**3 834**

Zdroj 16/ SLDB, 2021

4 SILNIČNÍ DOPRAVA

Poloha Břeclavi v silniční síti by se dala z hlediska napojení na silnice vyšších tříd zhodnotit jako velice výhodná. Přímo na území katastru města Břeclavi se nachází nájezd na dálnici D2 spojující Brno a Bratislavu. Břeclaví prochází dvě silnice I. třídy, které napojují město na rakouskou dálnici A5 vedoucí do Vídně, skrze I/40 (Mikulov) nebo I/55 (Reintal / Poysdorf).

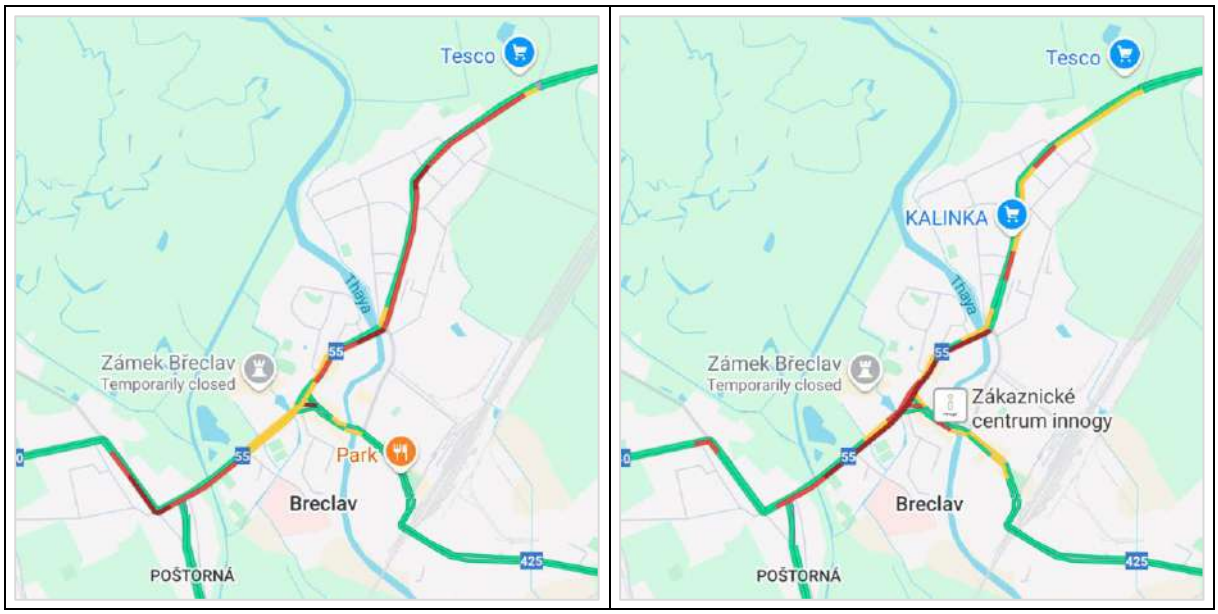
Výhodná poloha města v silniční síti s sebou přináší také problémy, protože Břeclavi chybí vybudovaný silniční obchvat města, který by z centra města odvedl zejména tranzitní dopravu, viz příloha 6. V současnosti neexistuje časově přijatelná objízdná trasa, která by Břeclavi ulehčila, a proto se ve městě na průtahu silnice I/55 nárazově tvoří kongesce, nejčastěji během dopravních špiček.

17/ Kongesce na průtahu městem (třída 1. máje + ul. Lidická)



Zdroj 17/ vlastní fotodokumentace

18/ Odpolední dopravní situace v mapě (červená – výrazné zdržení)



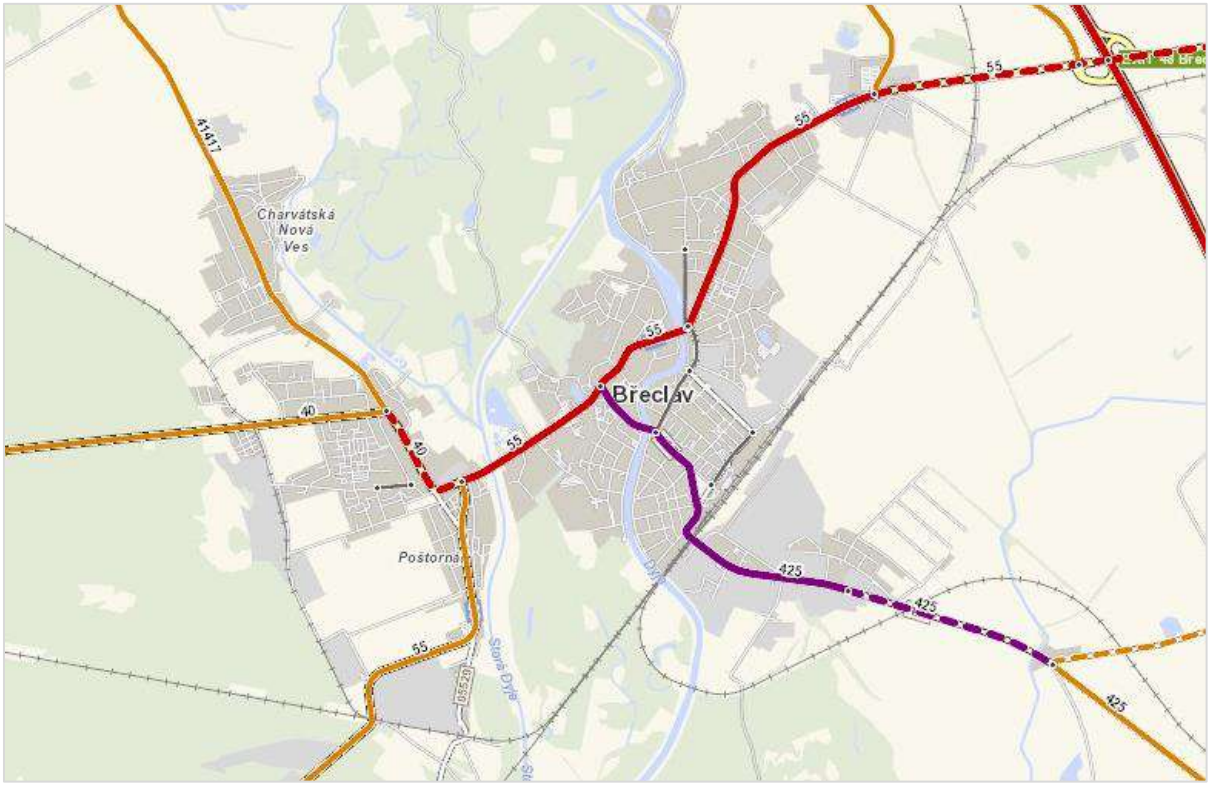
Zdroj 18/ aplikace Mapy Google

Páteřní silniční síť města doplňuje silnice II. třídy II/425, která spojuje Břeclav s městem Lanžhot. Tato komunikace se na zbytek sítě napojuje přímo v centru města, na náměstí T. G. Masaryka. Poslední významnou komunikací je III/41417, která napojuje Charvátskou Novou Ves na I/40 a spojuje Břeclav s obcí Lednice.

4.1 Intenzity dopravy dle ŘSD

Základní informace o intenzitách silniční dopravy přináší pravidelné sčítání silniční dopravy, prováděné na dálnicích, komunikacích I. a II. třídy a vybraných silnicích III. třídy, které organizuje ŘSD v pravidelných intervalech 5 let.

19/ Páteřní silniční síť měřená během sčítání ŘSD



Zdroj 19/ ŘSD, 2020

20/ Intenzity dopravy v Břeclavi dle sčítání ŘSD

silnice	začátek úseku	konec úseku	intenzita dopravy dle ŘSD 2016 (RPDI)	intenzita dopravy dle ŘSD 2020 (RPDI)	intenzita dopravy dle ŘSD 2020 (Po-Pá)	změna intenzity dopravy 2020/2016 (RPDI)
I/40	I/40 x I/55	I/40 x III/41417	11 759	11 394	12 337	-3,1
	I/40 x III/41417	Valtice	5 288	4 711	5 147	-10,9
I/55	MÚK D2	ul. Lidická (kruhový objezd)	14 854	14 753	16 049	-0,7
	ul. Lidická (kruhový objezd)	I/55 x ul. Sovadinova	20 480	19 318	20 864	-5,7
	I/55 x ul. Sovadinova	I/55 x II/425	15 741	16 669	18 047	5,9
	I/55 x II/425	I/55 x I/40	20 102	19 311	20 868	-3,9
	I/55 x I/40	státní hranice	5 459	4 693	5 107	-14,0
II/425	I/55 x II/425	II/425 (u hřbitova)	8 283	8 584	9 522	3,6
	II/425 (u hřbitova)	II/425 x III/4245	5 840	6 497	7 181	11,3
III/41417	I/40 x III/41417	Lednice	3 871	4 975	5 492	28,5
III/00221	ul. Lidická (kruhový objezd)	Podivín	4 064	4 388	4 851	8,0

Zdroj 20/ ŘSD, 2020

Tabulka intenzit dopravy přináší zajímavé zjištění v porovnání let 2016 a 2020. Roční průměr denních intenzit (RPDI) se na hlavních průtazích Břeclaví snížil. Výjimkou je pouze městský úsek mezi hlavními dvěma kříženími ve městě, tedy v úseku I/55 x ul. Sovadinova a I/55 x II/425 (náměstí T. G. Masaryka), kde byl nárůst 5,9 %.

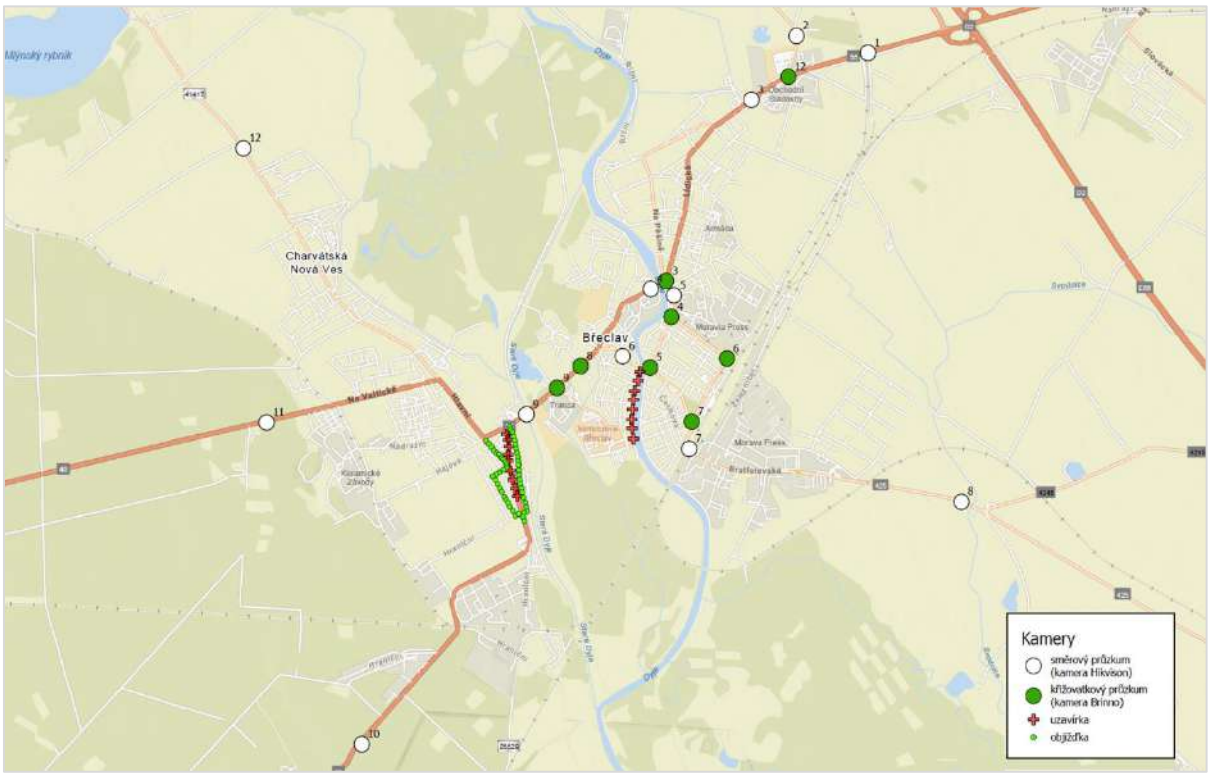
Výrazný pokles je zaznamenán na výjezdu z města na silnici I/40 (-10,9 %), i na silnici I/55 (-14 %). Největší nárůst je naopak zaznamenán na komunikacích nižších tříd. Na II/425 je na příjezdu do města, kde se nachází průmyslová zóna, zaznamenán nárůst 11,3 % a na silnici III/41417 na příjezdu do města skrze Charvátskou Novou Ves, kdy je nárůst dle ŘSD dokonce více než čtvrtinový, tedy 28,5 %. Významné změny intenzit jsou ovlivněny pandemií COVID-19 a omezenou prostupností státní hranice během jejího průběhu.

Jak dokládá tabulka, denní intenzity motorové dopravy jsou ve všední den (Po-Pá) obecně vyšší než RPDI, cca o 8-9 %. Rozdíl je způsoben nižším využitím automobilu během víkendových nebo prázdninových dní. Pro posuzování kapacity a propustnosti je proto vhodné počítat s maximálními denními intenzitami.

4.2 Vlastní terénní průzkum

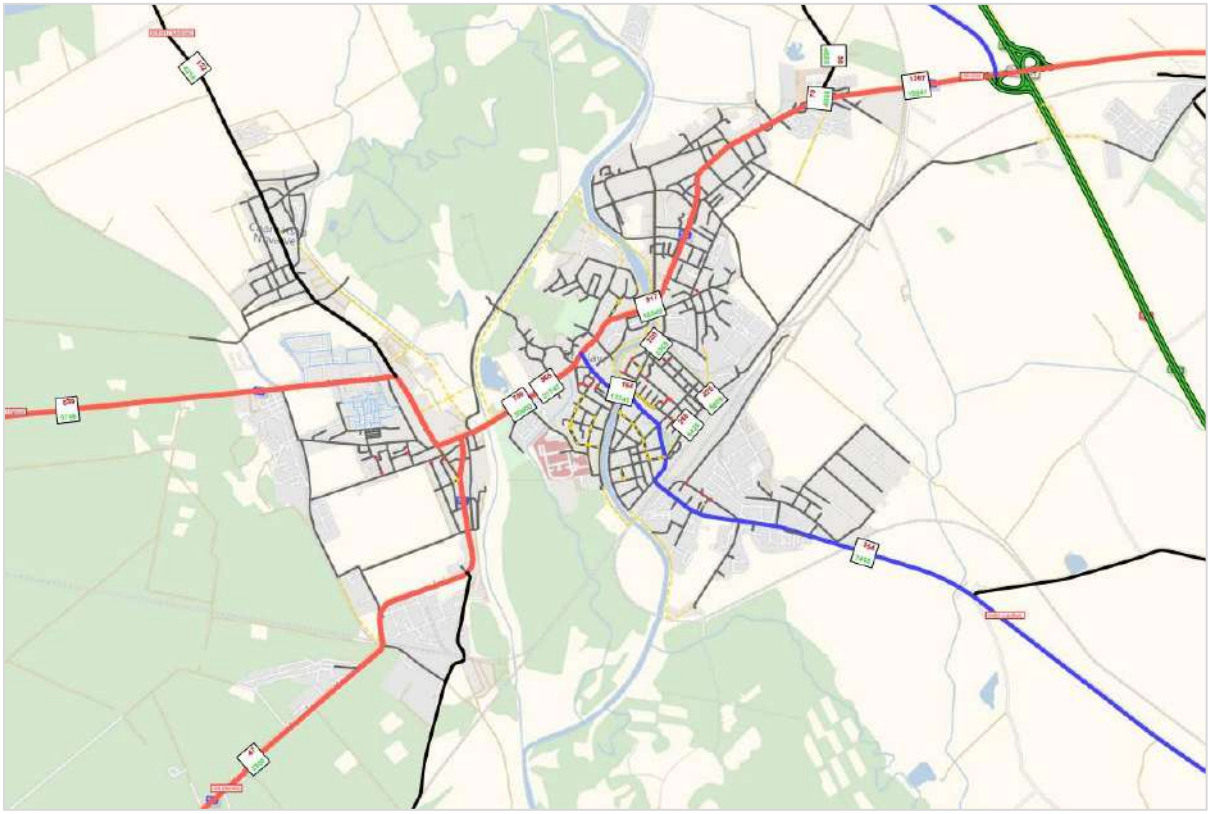
V rámci silniční dopravy byl proveden vlastní průzkum intenzit silniční dopravy, který komplexně doplňuje v době tvorby PUMM Břeclav již několik let staré sčítání ŘSD z roku 2020, které bylo navíc ovlivněno pandemií COVID-19. V rámci průzkumu byl proveden směrový průzkum celkem na 12 průjezdných bodech. Směrový průzkum byl doplněn o křižovatkový průzkum, který monitoroval intenzity dopravy na 8 vybraných křižovatkách. Měřené body a naměřené hodnoty jsou prezentovány na obrázcích 21 a 22. Podrobné výsledky jsou prezentovány v rámci Příloh 1-5 a pro cyklistickou dopravu v Přílohách 13 až 15.

21/ Umístění měřících bodů



Zdroj 21/ vlastní zpracování

22/ Intenzity motorové dopravy



Zdroj 22/ vlastní měření a zpracování

Vlastní měření zpracované v běžný pracovní den pomocí dopravních kamer snímajících průjezdy vozidel zaznamenalo v porovnání s týdenními výsledky (Po-Pá) sčítání ŘSD 2020 podobné intenzity motorové dopravy. Naměřené intenzity jsou vyšší v městském prostoru, protože sčítání ŘSD nemá tak podrobná data a měří pouze delší průjezdné úseky.

Nejvyšší denní intenzity dopravy (23 623 vozidel) byly naměřeny na třídě 1. máje v úseku mezi křižovatkami Pod Zámkem a náměstím T. G. Masaryka. Intenzity přesahující hodnotu 20 tisíc vozidel však nejsou na silnici I/55, od křížení s I/40 až po kruhový objezd na výjezdu z města, výjimkou. Na vjezdu do města od dálnice D2 byla zaznamenána intenzita 16 149 vozidel, která je srovnatelná s měřením ŘSD (16 049). Do města přijíždí více než 1 tisíc těžkých nákladních vozidel, která mají cíl na území města.

Od okružní křižovatky, kde se napojuje komunikace od obce Ladná, spolu s řidiči jedoucími do OC Aventin a zpět do města, je intenzita dopravy 22 tisíc vozidel denně a tato intenzita se téměř nemění po celé délce ulice Lidická. Západně od křižovatky ul. Sovadinova x ul. Národních hrdinů klesá intenzita na silnici I/55 o 25 % vozidel (5 298), počet těžkých vozidel se však sníží pouze o 10 %. Tato nižší intenzita (16 549) pokračuje k náměstí T. G. Masaryka, kde po napojení komunikace II/425 dosahuje svého maxima (23 623).

Skrze centrum města dnes po silnici II/425 jezdí více než 11 tisíc vozidel, z toho více než 150 těžkých. Vzhledem k liniovému charakteru centra města, kde se pohybuje velké množství pěších a cyklistů mířících do centra za službami, je intenzita proudu velice silná a pobyt v centru se kvůli tomu stává nepříjemným z hlediska hluku, zápachu nebo emisí.

Vysoké intenzity dopravy jsou také v MČ Charvátská Nová Ves a Poštorná. Přestože vlastní sčítání na I/55 na výjezdu z města naměřilo poloviční intenzity než ŘSD, s nejvyšší pravděpodobností se jednalo o dopad uzavírky na ulici J. Skácela. Denní intenzita mezi Poštornou a centrem města je 20 tisíc vozidel, součet vozidel na příjezdech do města ze západu jsou celkové intenzity dopravy cca 13 tisíc vozidel: I/55 (2 360), I/40 (5 756) a III/41417 (4 318). To znamená, že minimálně 4 tisíce aut denně tvoří doprava

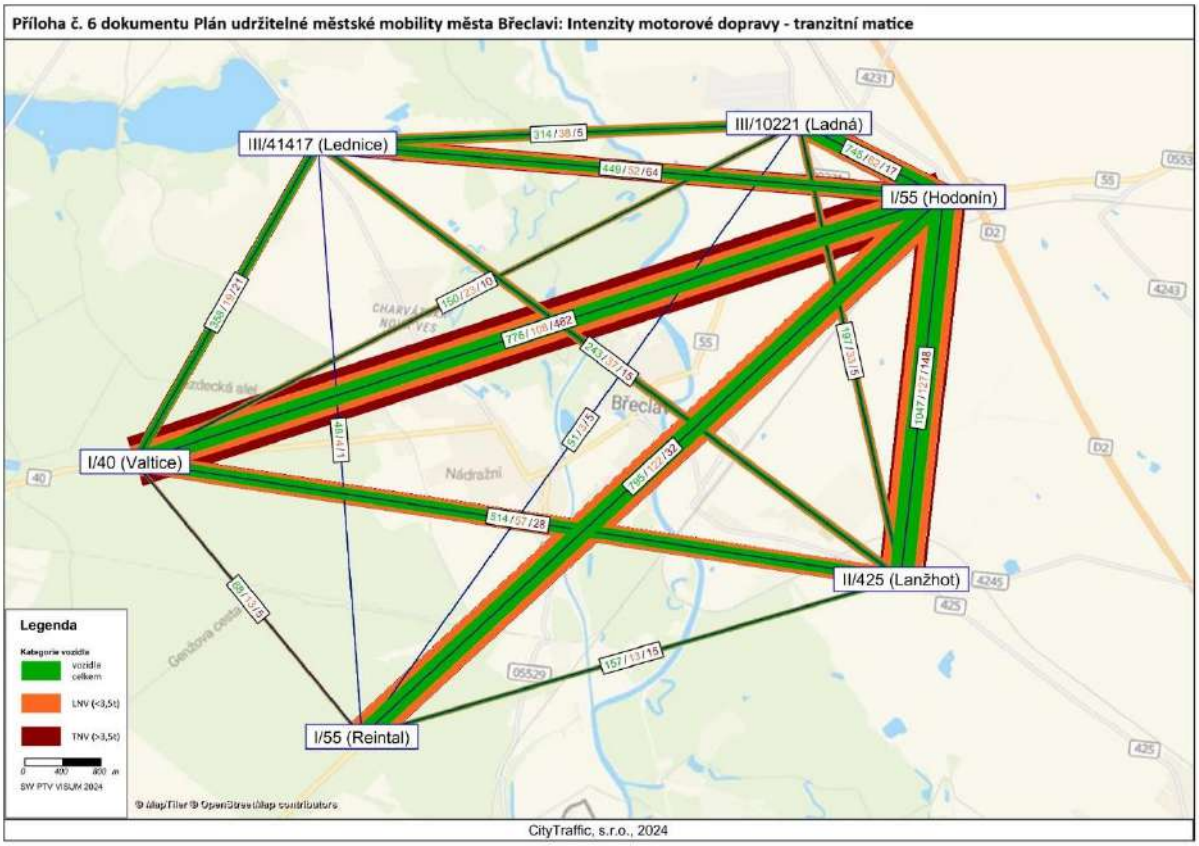
se zdrojem nebo cílem v Poštorné a Charvátské Nové Vsi. Vzhledem k poloze sídliště Na Valtické je nejvíce zatížena ulice Hlavní v Poštorné.

Celková intenzita dopravy je na silnici II/425 při vjezdu do města 7 465 vozidel denně. Dopravní proud částečně končí v průmyslové zóně, většina pak míří k břeclavskému nádraží a dále do města. Téměř pětina řidičů (1 281) projíždí městem k dálnici D2, protože u Lanžhotu se nenachází dálniční nájezd/sjezd a řidiči musí projet Břeclaví.

Tranzitní doprava významně zatěžuje městské komunikace. Jedná se o řidiče, kteří městem pouze projíždí, aniž by město bylo cílem jejich cesty nebo návštěvy. Jak prezentuje obrázek 23 níže, celková intenzita tranzitní dopravy skrze část nebo celé město dosahuje 7 135 vozidel. Nejvýznamnější tranzitní proudy míří k dálnici D2. Celkem se jedná o 4 647 vozidel, což je 65 % z celkového tranzitního proudu.

Podrobněji jsou intenzity motorové dopravy diskutovány v kapitole D DOPRAVNÍ MODEL, který vychází z analytické části a zpracovaných dopravních měření.

23/ Vizualizace matice tranzitní dopravy

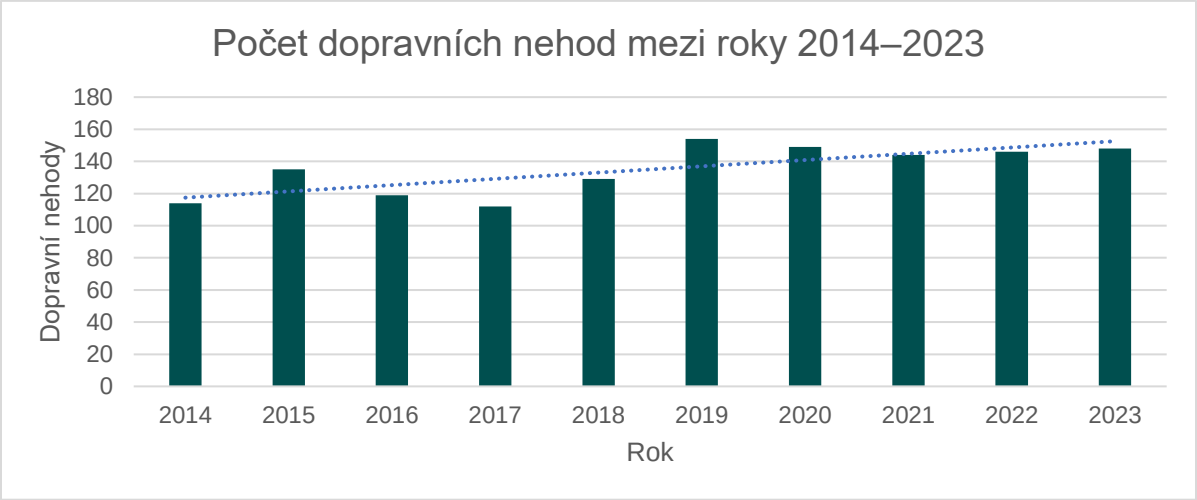


Zdroj 23/ vlastní měření a zpracování

4.3 Nehodovost

Za posledních 10 let se v Břeclavi odehrálo celkem 1 350 nahlášených dopravních nehod. Největší nárůst nehod byl zaznamenán mezi roky 2018 a 2019, od té doby počet dopravních nehod stagnuje okolo počtu 145-150 nehod ročně, každý týden se tak odehrají cca 3 dopravní nehody.

24/ Vývoj počtu dopravních nehod mezi roky 2014–2023



Zdroj 24/ nehody.cdv.cz, 2023

Přestože je počet dopravních nehod relativně vysoký, 94 % z nich se obejde bez zranění nebo pouze s lehkým zraněním. S výjimkou let 2017 (4) a 2019 (2) se stala maximálně jedna smrtelná nehoda za rok. Jednalo se o nehody s pevnou překážkou nebo s jiným motorovým vozidlem, v jednom případě se jednalo o nehodu s chodcem.

Jak prezentuje tabulka 25 níže, viníkem dopravních nehod jsou většinou řidiči motorových vozidel. Vzhledem k rozšířenosti cyklistiky a počtu cyklistů způsobí 10-15 % všech nehod ročně cyklisté. účastni jsou však v mnohem větším počtu nehod. Z celkového počtu nehod, do kterých jsou cyklisté zapojeni, více než polovinu z nich zaviní sami cyklisté. S výjimkou let 2021 a 2022 je nezanedbatelný počet nehod zaviněn také lesní zvěří a domácím zvířectvem.

25/ Dopravní nehody ve městě Břeclavi v letech 2014-2023

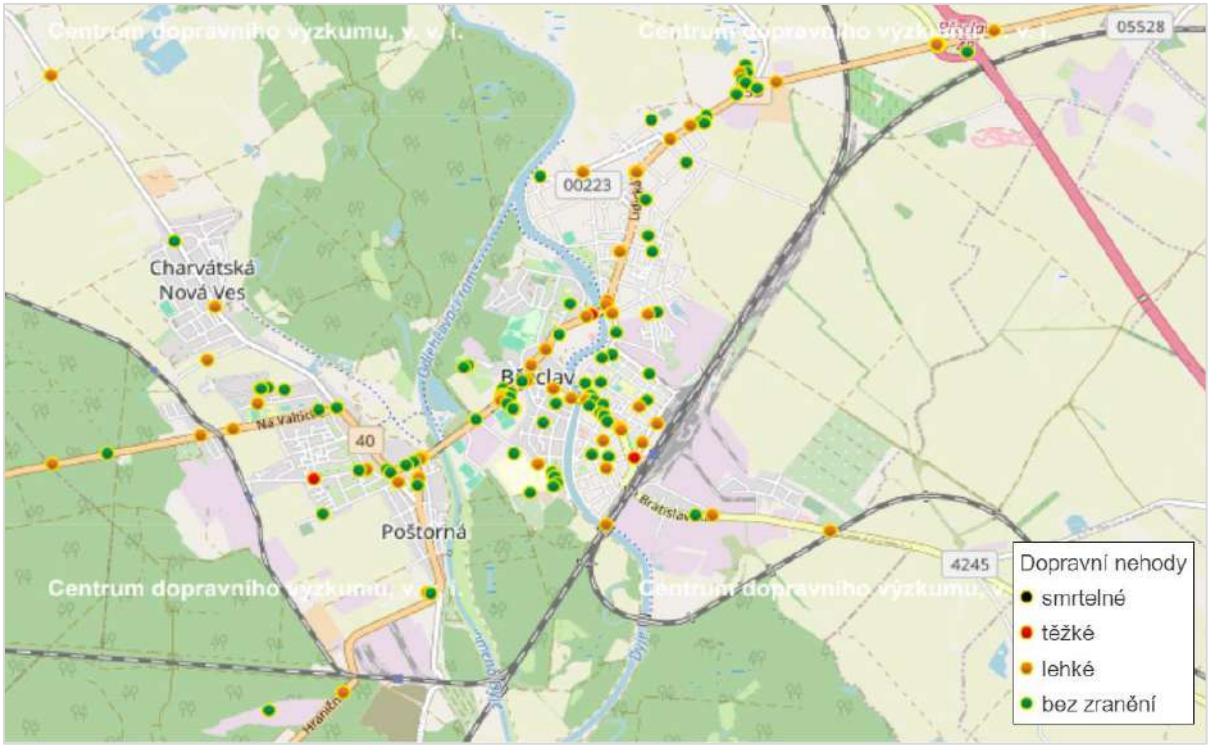
Rok	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
Nehody celkem	114	135	119	112	129	154	149	144	146	148
Vážnost nehody										
Bez zranění	61	77	61	61	88	111	99	94	85	83
Lehké zranění	46	48	50	41	37	38	44	44	53	58
Těžké zranění	7	9	8	6	4	3	6	5	7	7
Usmrcení	0	1	0	4	0	2	0	1	1	0
Zaviněno										
Řidičem motorového vozidla	90	103	66	75	91	112	107	112	120	128
Řidičem nemotorového vozidla	14	13	22	15	12	15	17	19	21	19
Lesní zvěří, domácím zvířectvem	9	14	28	20	23	27	22	10	1	1
Chodcem	1	2	3	1	2	0	1	2	1	0
Jiné	0	2	0	1	2	0	2	1	2	0
Zapojený druh vozidla										
Osobní automobil	121	140	122	107	123	159	147	127	153	154
Jízdní kolo	29	30	33	27	25	21	29	36	34	30
Nákladní automobil	13	27	12	11	11	9	11	18	14	16
Nezjištěno, řidič ujel	12	8	6	10	33	34	45	37	36	44
Nákladní automobil s návěsem/přívěsem	14	6	3	2	4	4	8	6	5	12
Motocykl	9	9	11	10	7	4	0	6	3	5
Autobus	1	3	3	4	3	4	2	3	7	2

Zdroj 25/ nehody.cdv.cz, 2023

Rozložení nehod ve městě v roce 2023 ukazuje obrázek 26. Nejvíce nehod se odehrálo na katastru MČ Břeclav (114 / 75 %), která je však svojí rozlohou největší, dále na katastru MČ Poštorná (24 / 15 %) a MČ Charvátská Nová Ves (10 / 10 %).

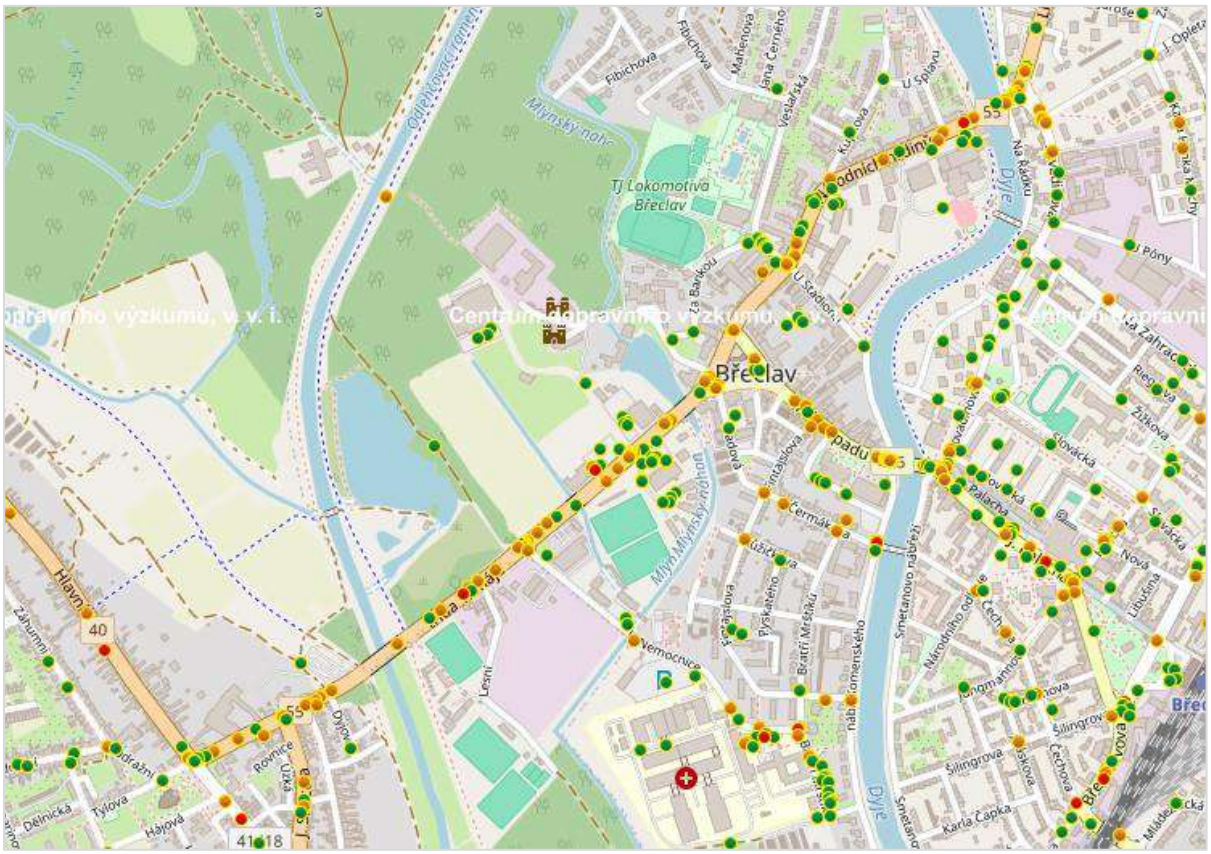
Jak je patrno z obrázku, nejvíce nehod se zraněním se odehraje na hlavních komunikacích procházejících centrem. Zejména nejvíce frekventovaná silnice I/55 je po celé své délce velice riziková z hlediska vážnosti nehody. Dále se jedná o silnici II/425, která vede podél městské pěší zóny. Z této mapy jsou také patrna nejvíce problémová místa, kde se v posledních 5 letech odehrávají dopravní nehody opakovaně. Pomineme-li nehody, které jsou způsobeny při parkování, pak je zcela zřejmé, která místa jsou těmi problémovými. Jedná se zejména o nejvíce exponovaná křížení komunikací, včetně křižovatek se světelnou signalizací, více v kapitole 4.4 Problémová místa silniční dopravy.

26/ Místa dopravní nehody v Břeclavi v roce 2023



Zdroj 26/ nehody.cdv.cz, 2023

27/ Rozložení dopravních nehod v centrální části Břeclavi v letech 2018–2023



Zdroj 27/ nehody.cdv.cz

4.4 Problémová místa silniční dopravy

Problémovými místy se dají nazvat taková místa, kde dochází k dopravním nehodám, vznikají nebezpečné dopravní situace nebo dochází k častému zdržení a vytvoření dopravních kongescí. V Břeclavi se takovým místem stává defacto každé místo křížení na silnici I/55 ať už se jedná o křižovatku nebo přechod pro chodce. Vzhledem k zatížení komunikace I/55 je každé zdržení dopravního proudu doprovázeno tvorbou kongescí, které jsou v řádu jednotek až desítek minut během dopravní špičky.

4.4.1 I/55 – Okružní křižovatka I/55 x III/00221

Tato okružní křižovatka se stala vstupní branou do města Břeclavi. Kromě komunikace I/55 přivádějící motorovou dopravu od dálnice D2 a z regionu východně od Břeclavi se zde napojuje také komunikace III/00221 spojující obce Břeclav-Ladná-Podivín a dále výjezd z největšího obchodního centra ve městě s regionálním významem, a nakonec i místní komunikace směřující k průmyslovým objektům. Součet intenzit na vjezdech je více než 25 tisíc motorových vozidel denně, s nejnižší intenzitou ramena 1 tisíc vozidel. Kapacita jednopruhové okružní křižovatky je tím vyčerpána, a stává se proto jedním z hlavních míst vzniku kongescí.

Dlouhodobým řešením by byla výstavba silničního obchvatu, který by odvedl hlavní část dopravního proudu mimo průtah městem. Druhou variantou je jeho zkapacitnění do podoby turbookružní křižovatky se dvěma pruhy v hlavním směru, což by pomohlo zejména při výjezdu směrem z města. Plynulejší průjezd okružní křižovatkou by však mohl zhoršit kongesce v centru města. Zároveň lze očekávat, že po poklesu intenzit po výstavbě obchvatu bude současné řešení dostačující.

28/ Letecký pohled ilustrující současnou situaci na křižovatce



Zdroj 28/ mapy.cz, červen 2022

4.4.2 I/55 – Křižovatka ul. Lidická x ul. Sovadinova

Světelná křižovatka ulic Lidická a Sovadinova je velice rozlehlou a špatně přehlednou křižovatku, což dále podporuje několik propojovacích větví pro pravé odbočení. Řidiči odbočující vpravo z ulice Národních hrdinů musí dát přednost řidičům odbočujícím vlevo z ulice Lidická. Dle výzkumu se tak ovšem často neděje a dochází tak k nebezpečným a také kolizním situacím. Druhým problémem je samotné odbočení vlevo z ulice Lidická, kdy řidič z odbočovacího pruhu zajíždí až za ostrůvek pro pěší a míjí tak široký odbočovací pruh z ulice Sovadinova směřující do ulice Na Pěšině (směr přímo) a Národních hrdinů (směr vlevo). Přestože je zde vyznačený pouze jeden odbočovací pruh, vzhledem k jeho šířce se řidiči dokáží řadit vedle sebe a vytvořit zdání dvou pruhů. V případě, že je však levá část pruhu volná, řidiči odbočující vlevo z ulice Lidická mají tendenci odbočovat již před ostrůvkem pro pěší a najíždět do protisměru.

Přestože se na místě nachází svislé dopravní značení (SDZ) pro přikázaný směr objíždění C4a a C4b a také zákaz vjezdu B2, situace je pro řidiče bez místní znalosti, i vzhledem k hustému provozu na I/55 ve směru k D2, velice nepřehledná.

29/ Situace z výhledu řidiče přijíždějícího po ul. Lidická



Zdroj 29/ vlastní fotodokumentace

4.4.3 I/55 – náměstí T. G. Masaryka

Náměstí T. G. Masaryka s kostelem sv. Václava se stalo největší městskou křižovatkou. Celý triangl je tvořen obousměrnými komunikacemi, kde je zakázán pouze výjezd vpravo na křížení ulic třída 1. máje a náměstí T. G. Masaryka na západní straně náměstí. Z toho důvodu je dovoleno odbočení vlevo na křížení ulic Národních hrdinů a náměstí T. G. Masaryka na severní straně, aby bylo možné následně odbočit do ulice vedoucí k Zámeckému náměstí.

Plynulost dopravy ovlivňují přechody pro chodce přes ulici Národních hrdinů v severní části náměstí svou délkou a vyklizovací dobou na SSZ, která určuje délku červené na průtahu I/55. Přechod sdružený s přejezdem pro cyklisty na jižní větvi světlené křižovatky slouží také jako opatření pro cyklisty, při odbočení vlevo z ulice Národních hrdinů dále na ulici 17. listopadu (východní stranu náměstí).

30/ Letecký pohled ilustrující současnou situaci na křižovatckách



Zdroj 30/ mapy.cz, červen 2022

4.4.4 I/40 – ul. třída 1. máje x ul. Hlavní

Křížení ulic třída 1. máje x Hlavní x Nádraží x Osvoboditelů je dalším rizikovým místem. Potkává se zde intenzita hlavního dopravního proudu silnice I/40, výjezd ze sídliště Čs. armády a ulice Osvobození, která přivádí část řidičů z MČ Poštorná a silnice I/55. Největší problém způsobuje snaha vměstnat všechny módy dopravy do omezeného prostoru, což navíc komplikuje vedení hlavní komunikace do odbočky, tzv. „zalomená přednost“.

Průjezd křižovatkou ovlivňují také tři přechody pro chodce položené těsně za hranicí křižovatky. Zejména při odbočení vpravo z třídy 1. máje do ulice Hlavní musí řidič z výhledu dbát zvýšené opatrnosti, protože kromě nároží domu výhled komplikuje zábradlí podél obruby. Při odbočení do ulice Nádražní řidiči musí zastavit vozidlo tak, že zadní částí mohou zasahovat do průjezdného pruhu hlavní pozemní komunikace a ovlivňovat průjezd automobilů z ulice Hlavní do centra.

Situaci neusnadňuje ani vodorovné dopravní značení, které je nejednoznačné a v mnoha místech opotřebené a špatně viditelné i za běžných světelných podmínek. V pruhu pro jízdu po hlavní pozemní komunikaci je v obou směrech umístěno VDZ V 5 „Příčná čára souvislá“, která evokuje nutnost zastavit, což však nedává smysl.

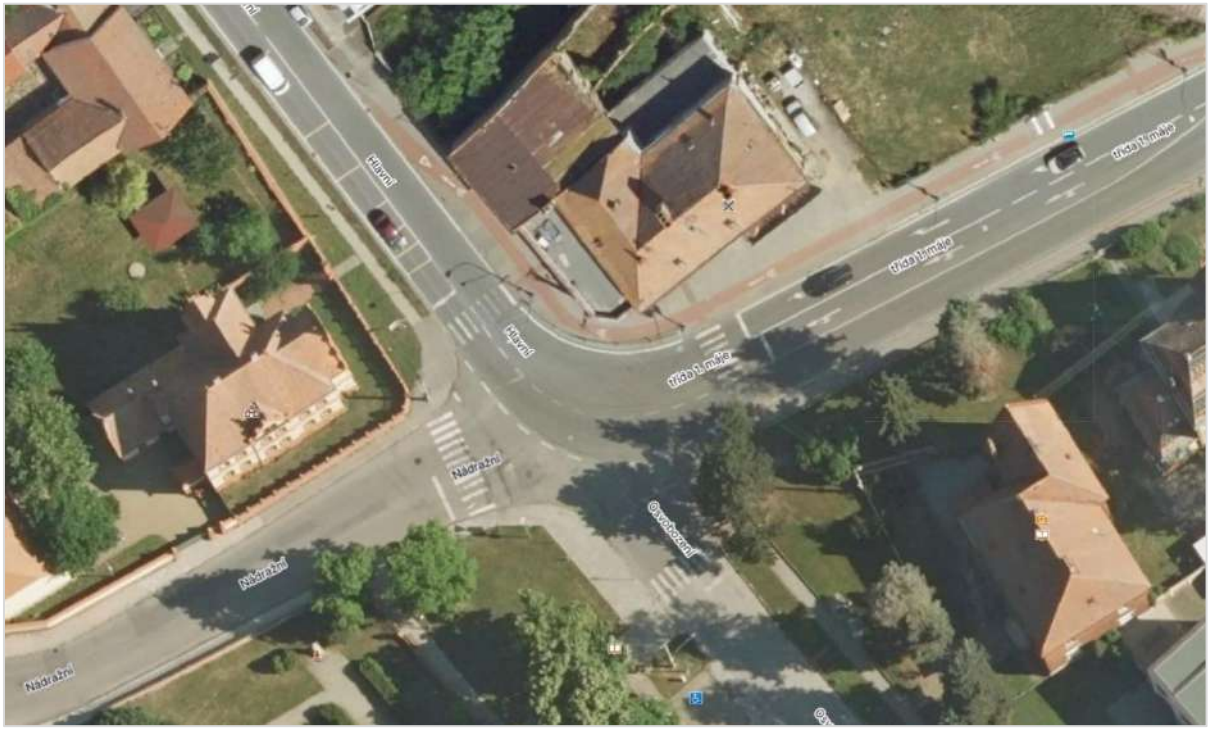
V druhém pruhu na vjezdu ze třídy 1. máje je VDZ V 5 umístěno ještě před přechodem pro chodce a z daného místa není dostatečný rozhled na ostatní ramena křižovatky pro dání přednosti. Při snaze o jízdu přímo nebo odbočení vlevo tak řidič musí vjet až za přechod do prostoru křižovatky, kde již žádné podpůrné VDZ není a přerušovaná čára vyznačující „střed“ komunikace je vlivem pojíždění prakticky nepřítomná, viz následující obrázek 31.

Vzhledem k absenci vodorovného značení je toto najetí do křižovatky nekomfortní, protože nemusí být zřejmé, zda jsou vozidla dávající přednost z třídy 1. máje schopna se vyhnout s protijedoucími a zároveň neblokovat průjezd vpravo do ulice Hlavní. Vzhledem k nestandardnímu vedení hlavní pozemní komunikace a možnosti přímého průjezdu ze všech směrů je vodorovné značení z vedlejších ulic Nádražní a Osvoboditelů nedostatečné svým (původním) rozsahem i aktuálním stavem.

V blízkosti křižovatky se nachází také zastávka MHD a VHD na třídě 1. máje, kde autobus při zastavení ve směru z centra stojí v řadicím pruhu vpravo (po hlavní), což může způsobovat zdržení dopravního proudu nebo jeho objíždění a změnu jízdního pruhu bezprostředně před přechodem pro chodce.

Průjezd cyklistů křižovatkou není řešen. Chybí zde jakékoliv prvky, které by cyklistům usnadnily orientaci v křižovatce a případně zvýšily jejich bezpečnost při průjezdu skrze křižovatku. Současná šířka a uspořádání komunikace na třídě 1. máje a ulici Hlavní nedovoluje zřízení cyklistického opatření ve vozovce. Místo je však frekventovanou cyklistickou spojnicí do Břeclavi a v současnosti je jím také vedena páteřní cyklotrasa EuroVelo 9.

31/ Letecký pohled ilustrující současnou situaci na křižovatce



Zdroj 31/ mapy.cz, červen 2023

V místě je sice nachází krátká část jednosměrné stezky vedené po přilehlém chodníku, ovšem toto vedení cyklistovi nepřináší jakoukoliv výhodu, a naopak vytváří několik nových nebezpečných situací. Cyklista již jedoucí jako součást dopravního proudu – VJP skončil o několik desítek metrů dříve před začátkem tohoto opatření– se musí odpojit v ostrém úhlu a najet na vyznačený pruh chodníku a projet nástupištěm frekventované autobusové zastávky. Možná kolize s chodci nastává také u obou přechodů v křižovatce, kde je pruh pro průjezd veden v těsné blízkosti čekacího prostoru. V ulici Hlavní se cyklista bez jakéhokoliv opatření, možnosti rozhledu a bez upozornění pro vozidla musí napojit nazpět do vozovky bez navazujícího cyklistického opatření.

32/ Nenávaznost cyklistických opatření: před začátkem (vlevo) a nebezpečný nájezd na konci (vpravo)



Zdroj 32/ vlastní fotodokumentace

33/ Riziková místa pro chodce: ohrožení cestujících na zastávce (vlevo) a chodců u přechodu (vpravo)



Zdroj 33/ vlastní fotodokumentace

4.4.5 I/55 – ul. Osvobození x ul. J. Skácela x ul. Hraniční

Ulice Osvobození slouží částečně jako nejkratší spojnice silnic I/40 a I/55, v severním směru poskytuje také pohodlnější odbočení. V opačném, jižním směru je však úhel napojení příliš ostrý a není možnost se snadno rozhlédnout. Křižovatka je navíc pětiramenná a s matoucím dopravním značením.

Z ulice Osvobození se nachází SDZ P6, „Stůj, dej přednost v jízdě!“ s dodatkovou tabulkou „2x“, což je zcela nestandardní a nevhodné řešení. Ulice Polní (zprava) je sice jednosměrnou komunikací ven z křižovatky, ovšem pro cyklisty je obousměrná a vozidla z ulice Osvobození by jim měla dát přednost, což není na první pohled zřejmé. Cyklista z ulice Polní však míjí značku P 4 „Dej přednost v jízdě!“, čímž dochází k nesouladu chování účastníků na „jednom“ vjezdu.

34/ Pohled při vjezdu do křižovatky z ulice Osvobození (vlevo) a Polní (vpravo)



Zdroj 34/ vlastní fotodokumentace

4.4.6 II/425 – ul. Bratislavská x ul. Břetislavova x ul. Čechova

Křižovatka na silnici II/425 u podjezdu železniční tratě je příliš rozlehlá, přičemž srozumitelnost dále komplikuje trojúhelníkový ostrůvek na vjezdu z ulice Břetislavova, který výjezd z této ulice rozděluje. Kromě toho že toto rameno není znázorněno na dopravním značení (dodatkových tabulkách E2b), není zřejmé, kudy má odbočující řidič jet a komu má za ostrůvkem dát přednost.

Problém nastává také při příjezdu vozidla z ulice Bratislavská při snaze odbočit vlevo do ulice Břetislavova. Absence jakéhokoliv dopravního značení řidiči z výhledu nedává jistotu, zda odbočení vlevo realizovat před nebo až za samotným ostrůvkem.

35/ Nedostatečné vyznačení skutečného tvaru křižovatky na SDZ



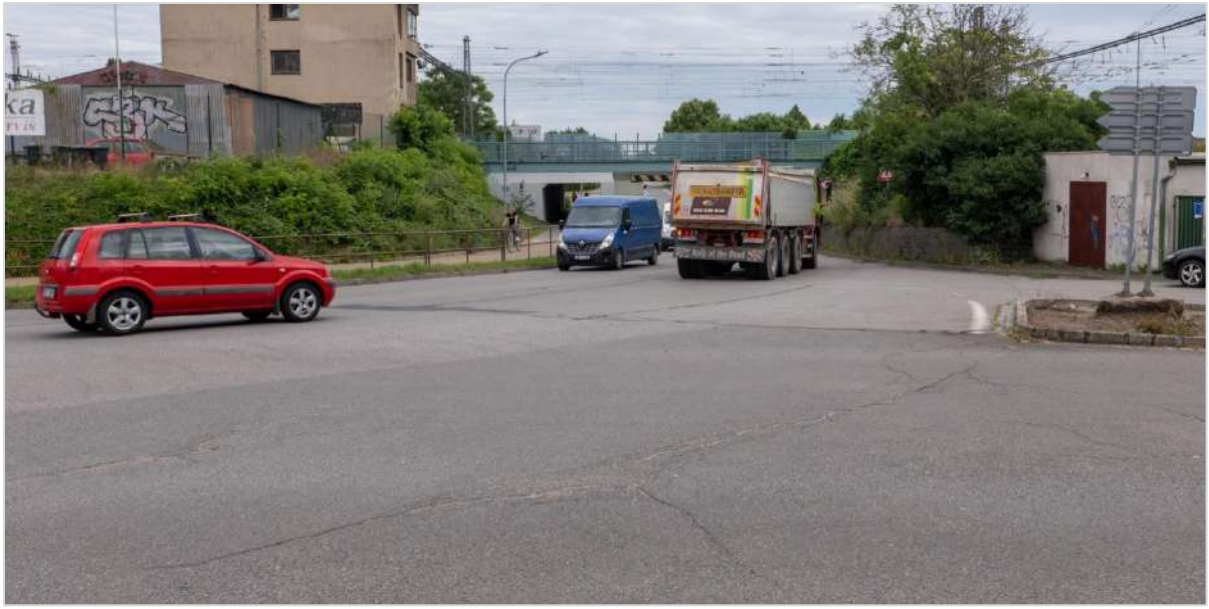
Zdroj 35/ vlastní fotodokumentace

36/ Nejasná situace pro řidiče odbočujícího od podjezdu vlevo



Zdroj 36/ vlastní fotodokumentace

37/ Jasně viditelná nadměrná šířka komunikace



Zdroj 37/ vlastní fotodokumentace

4.4.7 II/425 – ul. Bratislavská: podjezd pod železničním mostem

Železniční most je rizikovým místem kvůli omezené výšce průjezdu. Přestože je z obou směrů umístěno SDZ B 16 upozorňující na omezenou výšku 3,4 m, stává se tento podjezd místem uvíznutí nákladních vozidel. Řidiči pravděpodobně kalkulují s jistou rezervou, případně značení nevěnují dostatečnou pozornost a riziko nárazu do pevné překážky si neuvědomí.

38/ Podjezd pod železničním mostem na ulici Bratislavská (II/425)



Zdroj 38/ vlastní fotodokumentace

4.4.8 úsek I/55 okružní křižovatka OC Aventin – ul. Jana Molákova

Úsek mezi okružní křižovatkou u OC Aventin a začátkem obytné zástavby Staré Břeclavi na silnici I/55 je dnes místem častého výskytu dopravních kongescí vytvářejícími se kvůli nedostatečné kapacitě okružní křižovatky. Tento úsek je však specifický svým rozvojovým potenciálem a jakákoliv výstavba týkající se výroby nebo služeb musí být napojena v tomto vytíženém úseku.

39/ Pohled na rozvojové území podél I/55



Zdroj 39/ vlastní fotodokumentace

Napojení musí být vytvořeno jako dostatečně kapacitní, aby plynulost dopravy byla omezena co nejméně. Při budování nové okružní nebo světelné křižovatky v tomto úseku by kromě standardního posouzení kapacity v daném místě mělo dojít k posouzení vlivů na širší oblasti, zejména spolupůsobení s okružní křižovatkou u OC Aventin.

4.4.9 Vegetace v blízkosti pozemních komunikací

V Břeclavi se nachází mnoho zelených pásů sousedících se silniční komunikací, které někdy obsahují také stromy a keře. Problémem pro dopravu však představuje nedostatečná údržba vegetace, která tak zasahuje nejen do bezpečnostního odstupu vně půdorysu vozovky, ale často také přímo do vozovky a nad vozovku v malé výšce. Tím omezuje průjezd vozidel nebo přístup k odstavenému vozidlu, viz obrázek 40.

40/ Vegetace zasahující do silniční komunikace (ul. Na Zvolenci + J. Opletala)



Zdroj 40/ vlastní fotodokumentace

Přebujelá vegetace představuje značný a neřešený problém také ve vztahu k SDZ. Mnohé SDZ je částečně nebo zcela zakryto vegetací, čímž mohou zanikat i podstatné informace, například dodatkové tabulky o cykloobousměrce nebo povoleném odbočení cyklistů.

41/ Vegetace zhoršuje viditelnost značky přednosti v jízdě a zcela schovává dodatkovou tabulku (ul. Fintajslova)



Zdroj 41/ vlastní fotodokumentace

Častý problém viditelnosti značení způsobuje také vegetace v zelených pásech podél silnic: keře, stromy i stromořadí. Příkladem je ulice Stromořadní, kde je značení umístěné ve stromořadí velmi špatně viditelné; týká se to jak IS 9b „Návěst před okružní křižovatkou“, B 24b „Zákaz odbočování vlevo“, tak i značky přednosti P 4 a C1.

42/ SDZ ukryté ve stromořadí (ul. Stromořadní)



Zdroj 42/ vlastní fotodokumentace

Vegetace v přilehlém pásu je s ohledem na estetické, bezpečnostní i mikroklimatické přínosy žádoucí, nicméně při jejím návrhu musí být zohledněna nutnost zajistit viditelnost SDZ na přilehlé komunikaci v předepsaných parametrech.

V některých případech je značka vegetací zcela znehodnocena. V příkladu na obrázku 43 vlevo je zákaz zastavení velmi špatně viditelný a dodatková tabulka zcela nečitelná. Pouze pozorný čtenář (nebo řidič) si však všimne, že o několik metrů dále – ve vzdálenosti menší než 10 metrů – je umístěno další značení, které není vidět vůbec a jeho existenci napovídá pouze sloupek. Účinnost a vymahatelnost platnosti takového značení je nulová, a nabízí se tedy otázka, zdali je jeho osazení vůbec nutné.

43/ Značení pohlcené vegetací (ul. Kpt. Jaroše, Sladová)



Zdroj 43/ vlastní fotodokumentace

Nejrizikovější je vegetace v místě rozhledů křižovatek, sjezdů, přechodů apod., viz obrázky níže.

44/ Vegetace zakrývá SDZ a neumožňuje dání přednosti (nábř. Komenského x Bří. Mrštíků)



Zdroj 44/ vlastní fotodokumentace

45/ Vegetace neumožňuje rozhled a dání přednosti (ul. Mánesova x Pastevní)



Zdroj 45/ vlastní fotodokumentace

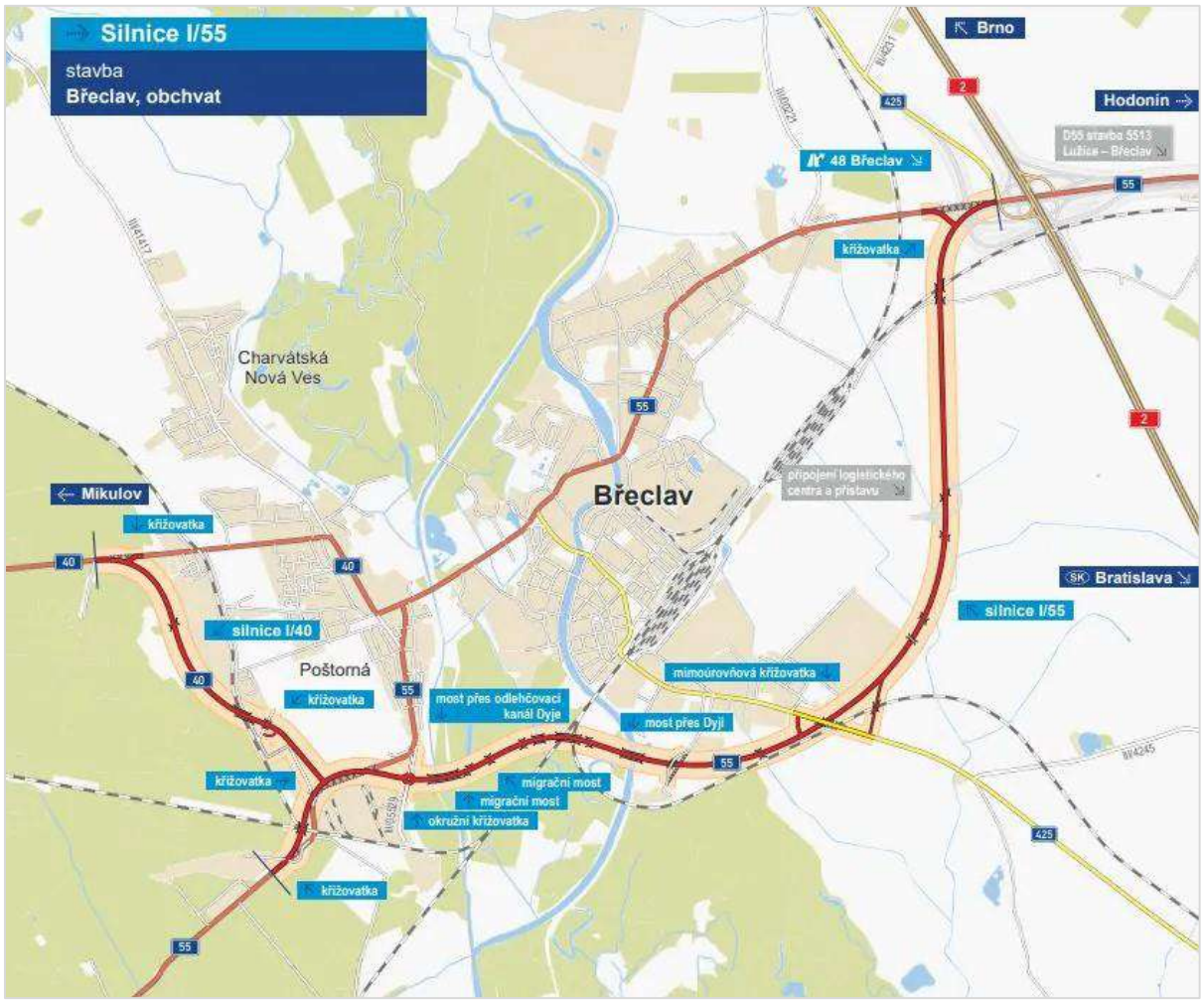
S výjimkou jednoho obrázku se všechny příklady uvedené v této kapitole nachází na pozemcích města Břeclavi, které tímto neplní svou roli správce, což dle závažnosti přímo vede k ohrožení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Problém se v obdobném, širokém rozsahu dotýká i cyklistů a pěších, popis dopadů je uveden dále v příslušných kapitolách věnujících se těmto módům.

4.5 Plánované silniční stavby

4.5.1 Silniční obchvat Břeclavi

Jihovýchodní obchvat Břeclavi se skládá ze dvou úseků. Jedním je úsek přeložky silnice I/55 o délce 8,752 km od křižovatky se silnicí II/425 až do Poštorné, k areálu FOSFA, druhý je pak 2,454 km dlouhý úsek přeložky silnice I/40. Kromě křižovatek na koncích stavby jsou na obchvatu navržena 2 možná napojení: okružní křižovatkou u areálu FOSFA, do Poštorné a mimoúrovňové se silnicí II/425. Výstavba obchvatu je dle plánu rozdělena na 3 etapy samostatné, které mohou být uvedeny do provozu i samostatně. Jedná se o investici ŘSD a město Břeclav má pouze omezený vliv na realizaci.

46/ Vedení plánovaného silničního obchvatu Břeclavi



Zdroj 46/ ŘSD, 2024

Stavba obchvatu výrazně uleví městu od silné tranzitní dopravy na silnicích I/40 a I/55, které vedou středem města. Tím se uleví místní dopravě, která ke spojení obou částí města může využít jedinou možnou trasu – shodnou s průtahy – a to most přes odlehčovací rameno řeky Dyje v tzv. úseku „*mezi kostely*“. Připojení z vedlejší komunikace je dnes v době špiček velice obtížně až téměř nemožné. Odvedením tranzitní a zejména těžké nákladní dopravy se uleví místním obyvatelům a uživatelům jízdních kol, ať už se jedná o místní nebo turisty.

Doba realizace a zprovoznění obchvatu je v době zpracování PUMM odhadována na roky 2025–2028.

4.5.2 Přestavba okružní křižovatky I/55 x III/00221

Navýšení kapacity kruhového objezdu u OC Aventin na silnici I/55 je jednou z plánovaných akcí. V případě další výstavby v okolí OC Aventin se zatížení kruhového objezdu dále zvýší. Výstavba je ovšem podmíněna investorem jiné stavby a nelze proto v době vypracování analytické části PUMM Břeclav predikovat kdy, případně zda vůbec bude tato stavba realizována. Bez existence silničního obchvatu je zkapacitnění kruhového objezdu žádoucí i bez další výstavby, při existenci obchvatu se však může ukázat jako zbytné.

4.5.3 „Malý obchvat“ Staré Břeclavi

Nově navrhovaná komunikace začíná na křižovatce I/55 a III/00221, prochází areálem stavebnin a dále pokračuje podél železniční trati s napojením do křižovatky Stromořadní x Na Zahradách. Komunikace je navržena v kategorii MS 9 s jednostranným chodníkem a cyklostezkou. Jedná se o páteřní sběrnou komunikaci rozvojového území pro bytovou výstavbu Stará Břeclav.

4.5.4 Kruhový objezd / světelná křižovatka Poštorná

Příprava okružní křižovatky na silnici I/40 na křížení ulic Hlavní a třída 1. máje je zvažované řešení neuspokojivé situace, viz popis v kapitole 4.4.4 na straně 42. Realizace této stavby je podmíněna případnou směnou pozemků. Časový horizont realizace je v době vypracování analytické části PUMM Břeclav neznámý.

4.6 Organizace dopravy

4.6.1 Světelné signalizační zařízení

Ve městě je 6 křižovatek řízeno světelným signalizačním zařízením (SSZ), přičemž 5 se jich nachází na průtahu silnice I/55 a šestá na silnici II/425:

- 01 SSZ Křižovatka Sovadinova,
- 02 SSZ křižovatka U Soudu,
- 03 SSZ náměstí T. G. Masaryka,
- 04 SSZ křižovatka U Lidlu,
- 05 SSZ křižovatka U Nemocnice,
- 06 SSZ křižovatka J. Palacha.

V roce 2018 proběhla „Modernizace světelného signalizačního zařízení na silnici I/55 v Břeclavi“, při níž bylo 5 ze 6 křižovatek drobně upraveno, například doplněna návěstidla, doplněno SDZ a změněno nebo doplněno VDZ.

Světelné křižovatky nicméně neodpovídají aktuální praxi. Současný systém nedisponuje funkcí detekce cyklistů a zároveň není nastaven dynamicky, pouze omezeně nebo vůbec tedy reaguje postupně na provoz na jednotlivých ramenech.

4.6.2 Jednosměrné komunikace

Organizace dopravy v podobě jednosměrných komunikací je v Břeclavi velice rozšířený způsob zklidňování dopravy. Jednosměrné komunikace se nachází prakticky po celém území města Břeclavi s výjimkou rodinné zástavby MČ Charvátská Nová Ves.

Systém jednosměrných komunikací je ve městě zaváděn nejen za účelem zklidnění dopravy v úzkých ulicích zástavby rodinných domů, ale také pro získání parkovacích míst v omezeném uličním prostoru, po kterých stále roste poptávka. Síť jednosměrných komunikací je aplikována v celém území ZSJ Dubíč, ZSJ Pod Vodojemem a ZSJ Smetanovo nábřeží. Jednotky komunikací jsou zjednosměrněny také na zbytku území.

Mnoho současných obousměrných ulic dnes již fakticky funguje jako jednopruhové obousměrné komunikace, protože odstavená vozidla neumožňují průběžné vyhnutí protijedoucích vozidel.

47/ Situací vynucené vyhýbání protijedoucích vozidel (ul. Národního odboje)



Zdroj 47/ vlastní fotodokumentace

48/ Zjednosměrněná ulice o stejné šířce umožňující legální odstavení vozidel (ul. Žižkova)



Zdroj 48/ vlastní fotodokumentace

Variant řešení je více, přičemž mezi typická patří buď zjednosměrnění komunikace, nebo zachování obousměrnosti, legalizace parkovacích míst a zřízení výhyben pro míjení vozidel, je-li to kvůli délce úseku nezbytné a z hlediska intenzit dopravy možné.

4.6.3 Zóny 30 a obytné zóny

Organizace provozu formou zón 30, ideálně komplexně na území celého města či obce, přináší řadu výhod, zejména bezpečnostních. Na rozdíl od obytných zón či sdílených prostorů se nepožaduje náročná rekonstrukce komunikací, členění ulic na vozovku a chodník může zůstat zachováno.

Město Břeclav má se zaváděním zóny 30 již zkušenost. Celkem se na území města nachází 2 rozsáhlé Zóny 30: celá oblast ZSJ Smetanovo nábřeží a také ZSJ sídliště Charvátská. Jedná se o dva uzavřené neprůjezdné celky, které mají všechny předpoklady pro zklidnění dopravy. Zóna malého rozsahu se nachází v zadní části OC Břeclove na ulici Slovácká nebo na Kuffnerově nábřeží, které slouží do značné míry cyklistům, ale jde o obslužnou komunikaci. Specifickým případem je zóna 30 na parkovišti OC Aventin.

49/ Vjezdy do dvou větších zón 30 v Břeclavi (ul. Břetislavova + Na Valtické)



Zdroj 49/ vlastní fotodokumentace

Ve městě je vymezena také Zóna 20 na ulici Kupkova, kde se nachází ZŠ nebo u vjezdu k průmyslovým objektům při kruhovém objezdu na I/55 a jedna Zóna 15 malého rozsahu v uzavřené části rodinných domů při výjezdu z MČ Poštorná, v tzv. Tovární kolonii.

Břeclav pracuje také s vymezováním obytných zón. Aktuálně se zde nachází dvě. První, rozlohou větší, se nachází na sídlišti Čs. armády, které se skládá ze zástavby rodinných domů, a druhá, rozlohou menší, se nachází v malé obytné části na ulici Habrová seč u železniční trati na Znojmo.

Typem zástavby i dělbou přepravního výkonu je v Břeclavi velký potenciál na rozšiřování zón a další zklidňování motorové dopravy. Zavádění zóny 30 v obydlených oblastech je logickým krokem pro podporu využívání nemotorových způsobů dopravy.

Současné zóny se však mnohdy omezily pouze na osazení SDZ na vjezdech a nedošlo ke stavebním úpravám v oblasti, čímž by došlo ke skutečnému naplnění podstaty existence takové zóny a jejich přínosů.

Zóny 20 a 15 jsou pak zcela nesystémové a nestandardní řešení, které dle zpracovatele přidanou hodnotu oproti existujícím řešením nemají. Zvolená rychlost je pro jízdu vozidla příliš nízká, není kontrolována a může být jen obtížně vymáhána. Tato místa by tedy měla být řešena standardními nástroji jako jsou zóny 30, obytná zóna (rychlost 20 km/h), nebo nově zavedená sdílená zóna (rychlost 20 km/h), včetně stavebních opatření s tím souvisejících, které jako jediné mohou skutečně zpomalit průjezd vozidel.

4.6.4 Zákaz vjezdu vozidlům nad 3,5 t

Město se potýká s vysokými intenzitami nákladní dopravy. Vzhledem k vedení silniční sítě a tvorbě kongescí se ve městě často nachází SDZ B13 Zákaz vjezdu vozidel s hmotností nad 3,5 tuny. Tento krok je zcela logický, aby bylo zabráněno snaze kongesce objíždět vedlejšími ulicemi. Zákazová značka

by se však měla týkat pouze nákladních vozidel s užitnou hmotnosti nad 3,5 tuny, nikoliv vozidel samotných, např. osobních elektromobilů.

4.6.5 Zpomalovací prvky

Ve městě jsou instalovány i jiné prvky zklidňující silniční dopravu. Jedná se zejména o zpomalovací prahy, ale existují zde také zvýšené křižovatkové plochy, které kromě zpomalení vozidla slouží také jako pohodlný bezbariérový přejezd pro vozíčkáře, nebývají však vhodně řešeny pro nevidomé.

Dle vlastního šetření se však tyto prvky vyskytují ve městě velice nahodile, tzv. na objednání, tedy z podnětu místních obyvatel a po projednání komisí dopravy, protože podobných míst v uličním prostoru je v Břeclavi mnoho. Příklady na obrázcích níže pak ilustrují příklady, které dle zpracovatele svým provedením nemají smysl, případně je jejich přínos jen omezený.

50/ Jeden z mála logicky umístěných zpomalovacích prvků (ul. Karla Hynka Máchy)



Zdroj 50/ vlastní fotodokumentace

51/ Nelogicky umístěný zpomalovací práh v ul. Na Zvolenci



Zdroj 51/ vlastní fotodokumentace

Práh v ulici Na Zvolenci je umístěn u dětského hřiště, což je pochopitelné, nicméně je umístěn za křižovatkou tvaru T s předností zprava, vozidla do předmětné ulice tedy musí odbočit, což přirozeně vede k jejich zpomalení. Oblast je v tomto směru zároveň slepá, a nelze proto předpokládat výraznější intenzity vjíždějících vozidel, které by bylo třeba zpomalovat.

Práh se zde tedy pravděpodobně nachází kvůli vozidlům vyjíždějícím z oblasti, která ovšem celým úsekem kolem dětského hřiště projedou a zpomalovací prvek se nachází až na jeho konci. Zde je sice vyšlapaná pěšina, která je zřejmě využívána jako hlavní přístup z okolní zástavby, avšak riziko hrozí i jinde kolem dětského hřiště, které je na neohraničené travnaté ploše obklopené silničními komunikacemi. Vhodnější umístění by se tak jevilo umístění před křižovatkou Na Zvolenci x Lidická, který by vymezil vjezd do oblasti a zároveň upozornil na přednost zprava pro vozidla z ulice Lidické.

V místě křižovatky Na Zvolenci x U Jánského Dvora se pak přímo nabízí zřídit zvýšenou křižovatkovou plochu, která by kromě zpomalení vozidel zajistil snadnější a úrovňový přístup na okolní chodníky.

Práh v ulici Hybešova se nachází uprostřed delšího přímého úseku, ovšem v místě, který zpracovatelem nebyl vyhodnocen jako rizikový (viz obrázek 52). V místě se prakticky nenachází obytná zástavba a ulice je v tomto úseku obklopena zejména objekty garážím a několika provozovnami (stavebniny, autoservis). V místě navíc není snížena dovolená rychlost, vozidla tedy mohou úsekem oficiálně projíždět rychlostí 50 km/h.

52/ Nelogicky umístěný zpomalovací práh v ulici Hybešova



Zdroj 52/ vlastní fotodokumentace

Práh tedy v současném provedení zcela postrádá smysl. Pokud je záměrem zpomalit průjezd vozidel ulicí Hybešova, jsou vhodnější jiné, nerestriktivní prostředky, například bodové zúžení, případně práh umístit alespoň ke křižovatce s předností zprava, a nikoliv doprostřed úseku.

Několik zvýšených ploch křižovatek, které byly při terénním průzkumu nalezeny, je taktéž řešeno nevhodně. Předně jde o zachování vyznačení přednosti v jízdě, která popírá smysl zpomalit průjezd křižovatkou (viz obrázek 53).

53/ Zvýšená křižovatková plocha znehodnocená vyznačením přednosti v jízdě (ul. Riegrova x Krátká)



Zdroj 53/ vlastní fotodokumentace

Dalším nedostatkem je přílišná rozlehlost křižovatky a ulice Riegrova, která je nyní jednosměrná. V době realizace zvýšené plochy byla sice ulice obousměrná, nicméně i tak byla se svou šířkou téměř 8 metrů příliš široká. Šířka obrub má dopad zejména na možnost rozhledu při přecházení, který je vzhledem k odstaveným vozidlům nevyhovující (viz obrázek 54).

54/ Nedostatečný rozhled v místě pro přecházení (ul. Riegrova x Krátká)




Zdroj 54/ vlastní fotodokumentace

Pouhé zúžení vjezdu do křižovatky na skutečně využívanou šířku (jednoho jízdního pruhu) by přitom zajistilo dostatečný rozhled pro chodce při zachování současného rozsahu parkovacích míst (viz obrázky 55 a 56).

55/ Užší vjezd na zvýšenou plochu křižovatky (ul. V Háji x U Průhonu, Praha 7)



Zdroj 55/ vlastní fotodokumentace

56/ Případný dostatečný rozhled při shodném provedení úpravy v Břeclavi (ul. Riegrova x Krátká)



Zdroj 56/ vlastní fotodokumentace

Prakticky shodná situace – nevhodně vyřešená křižovatková plocha – se dále nachází například na náměstí Svobody na křižovatce ulic Husova x Žižkova.

Problematika zpomalovacích prvků a zklidňování dopravy obecně dnes není řešena jednotně ani komplexně, neboť mnoho zpomalovacích prahů je na nelogických místech, kde nepřináší kýžené benefity nebo jen v omezené míře. Zvýšené plochy křižovatek jsou pak znehodnoceny zachováním značení hlavní a vedlejší komunikace, přestože se jedná o ideální situaci pro zřízení přednosti zprava, která by efekt zpomalení průjezdu vozidel dále posílila.

4.6.6 Dopravní značení a zařízení

Nadbytečné značení

Příkladem nadbytečnosti jsou dodatkové tabulky E 2b tvar křižovatky vyznačující zcela standardní typ tří- nebo čtyřramenné křižovatky s pravým úhlem křížení, přestože její nepoužití TP 65 výslovně zmiňují: „Dodatkové tabulky č. E 2b není nutno užít v případě křižovatky s přibližně pravým úhlem křížení pozemních komunikací a kde hlavní pozemní komunikace probíhá v přímém směru.“

57/ Nadbytečné dodatkové tabulky E2b (ul. Čermákova + Záhumní)



Zdroj 57/ vlastní fotodokumentace

Nadbytečné jsou například značky na obrázku 58, neboť nemají přidanou informační hodnotu; obě vyjadřují situaci, kterou upravují pravidla silničního provozu (zákon č. 361/200 Sb.). Výjezd z obytné zóny je vždy považován za místo ležící mimo pozemní komunikaci, kde je nutné dát přednost, osazení značky upravující přednost v jízdě je tedy nadbytečné, smysl pak nemá ani kvůli rozhledům. Pro zdůraznění povinnosti dát přednost by bylo účinnější realizovat VDZ, případně realizovat stavební úpravu vjezdu do obytné zóny.

58/ Zbytečně osazené značky (ul. Čs. armády + Jana Palacha)



Zdroj 58/ vlastní fotodokumentace

Nadbytečné je také umístění SDZ B 21 zakazující předjíždění. Kvůli nízké relevanci se v intravilánu zpravidla neužívá, zde je navíc umístěna v samém centru města na hlavní obchodní ulici. Z pohledu řidiče je předjíždění vzhledem k mnoha přechodům, křižovatkám, sjezdům a jiným okolnostem těžko myslitelné, k jeho zákazu navíc stačí podélní čára souvislá, která zde je vyznačena.

Odstraněním zbytečné zákazové značky dojde také k vyřešení nesouladu značení s TP 65, které doporučuje společně umisťovat značky stejných skupin (tedy například pouze zákazové), s pouze několika vyjmenovanými výjimkami, mezi něž směrové tabule nepatří. Směrová tabule je také zvláštní volbou nápisu, neboť je použit anglický výraz „shopping center“ namísto českého (například obchodní centrum), názvu obchodního centra, případně obecný používaný výraz „nákupní zóna“.

Nadužívané jsou v Břeclavi upozornění na parkoviště. Kromě zbytečnosti takové informace, protože zastavit se v Břeclavi dá téměř všude, jsou tato parkoviště většinou placená, namísto krátkodobě bezplatného zastavení kdekoliv v ulici. Zpracovatel jejich osazení proto považuje za bezpředmětné a nadbytečné.

59/ Navedení na placená parkoviště (ul. Jana Palacha + Fučíkův most)



Zdroj 59/ vlastní fotodokumentace

Tyto směrovky navíc ne vždy navádí na samostatné parkovací plochy, jak by řidič očekával, některé vedou do běžných (rezidentních) ulic s oranžovou zónou, například na Smetanovo nábřeží nebo do Jungmannovy.

Zcela zbytečné jsou pak směrovky k SÚS na ulici Lidická, viz obrázek 60. Cíl je pro řidiče zcela irelevantní, neboť se nejedná o běžný cíl.

60/ Zbytné užité směrových tabulí s nerelevantním cílem (ul. Lidická)



Zdroj 60/ vlastní fotodokumentace

Nesoulad VDZ a SDZ

V některých situacích si svislé a vodorovné dopravní značení neodpovídá. Na ulici Národních hrdinů (silnice I/55) se nachází chyb hned několik, viz obrázek 61. Značka IP 19 označující řadící pruhy před křižovatkou neodpovídá skutečnému stavu, protože nevyznačuje vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty, který prochází křižovatkou. Dalším rozporem je, že odbočení doprava je realizováno samostatnou větví křižovatky, nikoliv z pravého ze dvou pruhů jak je naznačeno. Nesprávné je i příliš vysoké umístění značky, neboť TP 65 uvádí jako maximální možnou výšku spodní hrany 2,70 m, což je zde téměř jistě překročeno.

61/ Značka IP 19 řadících pruhů (vlevo) neodpovídá skutečnému stavu (vpravo) (ul. Národních hrdinů)



Zdroj 61/ vlastní fotodokumentace

Chybné je i samotné vodorovné značení na vjezdu do křižovatky, neboť v pravém pruhu je směrová šipka pouze přímo. Doprava na spojovací větev křižovatky tedy dle vodorovného značení není jak odbočit, což je v rozporu se zřízenou situací i „nesprávnou“ svislou dopravní značkou.

Nesoulad VDZ a SDZ nastává v mnoha případech u vyznačení parkovacích stání, viz obrázek 62. SDZ vyhrazeného stání je mnohdy umístěno až v jeho průběhu nebo na jeho konci, SDZ parkování je umístěno v místě vjezdu, kde parkování není a podobně.

62/ Nesoulad VDZ a SDZ vyznačující parkování, včetně vyhrazených stání (ul. Bří. Mrštíků, Čermákova)



Zdroj 62/ vlastní fotodokumentace

Nesoulad je významný především proto, že SDZ a VDZ by si mělo odpovídat, ne se jen „přibližně“ doplňovat. Dle § 76 zákona č. 361/2000 Sb. je totiž SDZ nadřazeno VDZ, na místě tedy nedochází k rozporu SDZ a VDZ, ale k popření významu a smyslu existence VDZ kvůli nevhodnému umístění SDZ.

Nesoulad vytváří také SDZ B29 „zákaz stání“ v ulici Na Pěšině. Vzhledem k šířce vozovky zhruba 7,50 m by sice při zastavení u okraje vozovky teoreticky mohl být zachován průjezd široký „nejméně 3 m pro každý směr jízdy,“ jak požaduje § 25 odst. 3, nicméně § 27 odst. 1 písm. i) zakazuje zastavit a stát „ve vyhrazeném jízdním pruhu a jízdním pruhu pro cyklisty“.

63/ Sporné osazení SDZ B29 (ul. Na Pěšině)



Zdroj 63/ vlastní fotodokumentace

SDZ tedy kromě nadbytečnosti může mylně vést k domněnce, že zastavení možné je. SDZ je sice nadřazené VDZ a místní úprava je nadřazena obecné úpravě, avšak dle názoru zpracovatele není tímto zákaz zastavení na jízdním pruhu pro cyklisty dotčen. SDZ B 29 zákazu stání jej sice nezakazuje, ale de iure ani nepovoluje.

Umisťování značek

Některé dopravní značení umístěné na vlastním sloupku se nachází v těsné blízkosti jiného sloupu nebo prvku, na který by jej bylo možno umístit (viz obrázek 64). Ten někdy přímo brání viditelnosti SDZ.

64/ Sloupky SDZ v těsném sousedství sloupu VO (ul. U Tržiště + Lednická + Lidická)



Zdroj 64/ vlastní fotodokumentace

Je pravděpodobné, že jednotlivé části vznikly v různých časových obdobích a mají různé správce, jedná se nicméně o duplicity nákladů na výstavbu a správcovství. V případě zaclonění výhledu jde o nepřípustný stav, který by měl být neprodleně odstraněn.

Další kapitolou umisťování je vzdálenost k označovanému místu. Zejména značky vyznačující přednost v jízdě jsou ze zpracovateli neznámého důvodu často osazovány předčasně (viz obrázek 65). Většina z nich sice splní dle TP 65 doporučenou vzdálenost do 25 metrů od křižovatky, pro jakékoliv jejich vzdalování však není důvod.

65/ Značka P 2 umístěná zbytečně daleko, 20 metrů před křižovatkou (ul. Nádražní)



Zdroj 65/ vlastní fotodokumentace

Výjimkou pak nejsou ani případy, kdy je doporučená vzdálenost překročena několikanásobně a lze oprávněně pochybovat o významu značky v daném místě. Při jízdě lze na příliš vzdálenou značku snadno zapomenout kvůli dalším vlivům v následujícím úseku, viz obrázek 66.

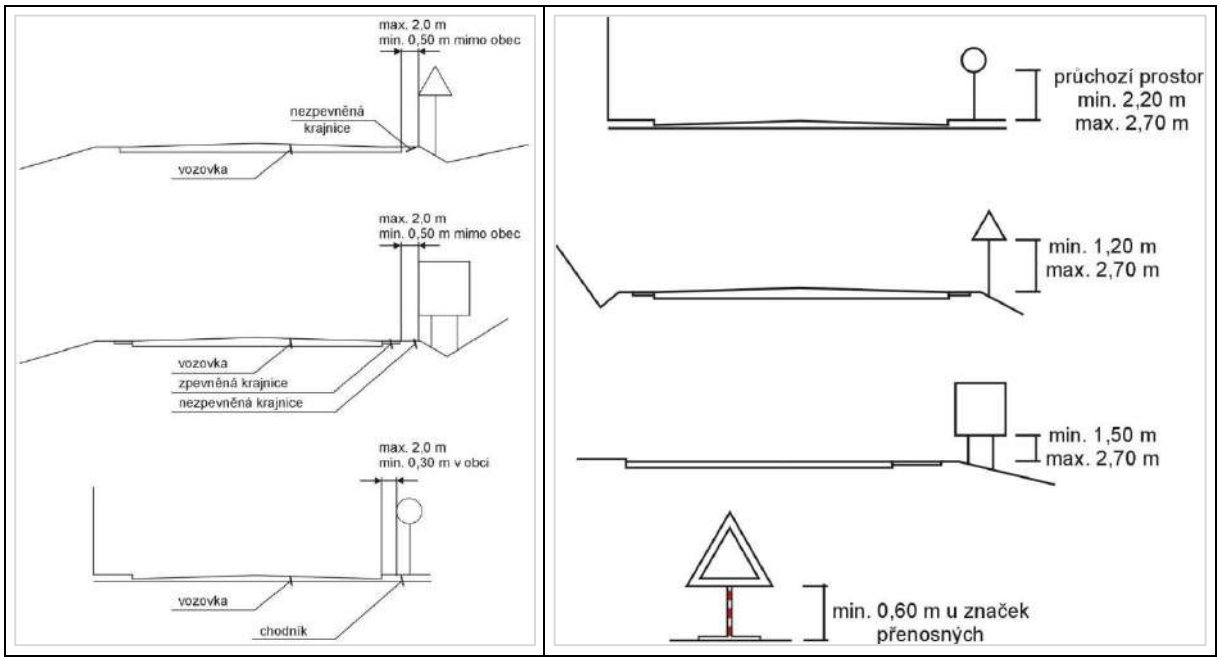
66/ Značka P 2 umístěna 50 (vlevo) a 70 metrů (vpravo) před hranicí křižovatky (ul. Nádražní + Bratislavská)



Zdroj 66/ vlastní fotodokumentace

TP 65 vymezují také výškové a boční umístění značek, viz obrázek 67.

67/ Umisťování značení vzhledem ke směru provozu



Zdroj 67/ pjpk.rsd.cz, TP 65

Spodní okraj značky má být umístěn v rozmezí 1,50 až 2,70 metru nad úrovní vozovky, v případě že se nachází nad pochozím prostorem, je minimum 2,20 metru na jeho úrovní. Hodnota 2,20 metru není u mnoha značek v Břeclavi, nezřídka je nedodržena i minimální výška 1,50 metru. Nižší umístění má ovšem přímý vliv na (ne)viditelnost značení, viz obrázek 68.

68/ Příliš nízko umístěné značení (ul. Bří. Mrštíků)



Zdroj 68/ vlastní fotodokumentace

Nízké umístění nad chodníkem pak přímo ovlivňuje průchodnost. Značka svou plochou zužuje využitelnou plochu chodníku, okraje značky se nezřídka nacházejí v úrovni hlavy dospělého člověka, a může dojít ke zranění chodce.

69/ Nízko umístěné značky omezující průchozí prostor a mohou být zdrojem zranění (ul. Čermákova + Fintajslova)



Zdroj 69/ vlastní fotodokumentace

Pro umístění je TP 65 definováno také boční umístění: „Nejmenší vodorovná vzdálenost bližšího okraje svislé značky, dopravního zařízení včetně jejich nosné konstrukce od vnějšího okraje zpevněné části krajnice, případně od vozovky (u pozemní komunikace bez zpevněné části krajnice), je 0,50 m; největší vzdálenost je 2,00 m.“

Minimální odstup zajišťuje volnou průjezdní šířku komunikace, kde je 0,50 m vně tvořen bezpečnostním odstupem, který umožňuje vybočení skříně vozidla nebo přítomnost zrcátek. Při nedodržení předepsaného odstupu hrozí otočení nebo poškození značky od zrcátek projíždějících vozidel, jak ukazuje obrázek 70. Problém velmi často vzniká při umístění SDZ na sloupy i vlastní sloupky, které sice bývají umístěny v předepsané vzdálenosti, avšak SDZ svým rozměrem zasahuje blíže ke komunikaci, čímž zasahuje i do zmiňovaného prostoru, který má zůstat volný. Na sloup(k)y v minimálním odstupu je tedy nutno značení umisťovat nesymetricky, případně sloup(k)y postavit dále.

70/ Nedodržení bočního odstupu vede k poškození nebo otočení značek (2x Praha 4)



Zdroj 70/ vlastní fotodokumentace + mapy.cz, říjen 2021

SDZ umístěné příliš blízko komunikace, zasahující do předepsaného odstupu, který lze pouze výjimečně snížit na 0,30 metru je v Břeclavi zcela běžným jevem, viz obrázek 71.

71/ SDZ umístěné příliš blízko okraje pozemní komunikace (ul. Nádražní + U Nemocnice + Jaselská)



Zdroj 71/ vlastní fotodokumentace

Výjimečný ovšem není ani opak, tedy překročení maximální boční vzdálenosti 2,00 metru. Vzdálenější umístění má přímý negativní dopad na bezpečnost provozu, protože takové značení se nachází mimo hlavní pozornost řidiče a lze je snadno přehlédnout, viz obrázek 72.

72/ Příliš vzdálená značka přivázaná k plotu, navíc se špatným pořadím značek (ul. J. Opletala)



Zdroj 72/ vlastní fotodokumentace

Značka umístěním téměř dvojnásobně překračuje povolenou vodorovnou vzdálenost, zároveň je nesprávné pořadí značek na sloupku. Odshora se umisťují (nej)významnější značky, zde tedy má být SDZ P 2 výše než B 24a. Situace pravděpodobně trvá od počátku umístění značky B 24a, neboť již první snímek zachycující tuto kombinaci v roce 2016 má nesprávné pořadí značek. Proč bylo SDZ umístěno od počátku umístěno nesprávně, a z jakého důvodu nebyla situace napravena není zpracovateli známo, nicméně stejný nedostatek – nesprávné pořadí těchto dvou značek – se nachází i na opačné straně křižovatky. Situace s překročenou boční vzdáleností se vyskytují i na dalších místech, příklady ukazují obrázky 73 a 74.

73/ Překročená vodorovná vzdálenost zhoršuje její postřehnutelnost (ul. Nádražní + Osvobození)



Zdroj 73/ vlastní fotodokumentace

74/ Překročení boční vzdálenosti způsobuje zakrytí jinými prvky (ul. Čs. armády + Sadová)



Zdroj 74/ vlastní fotodokumentace

Viditelnost a čitelnost

Konkrétní umístění a provedení SDZ významně ovlivňuje jejich viditelnost a čitelnost. SDZ je často zakryto vegetací, parkujícími vozidly, někdy se kvůli nedodržení vzájemné vzdálenosti překrývá SDZ navzájem. Dle TP 65 by značky v obci měly být viditelné z 50 metrů, a umístěny ve vzájemné vzdálenosti nejméně 30 metrů, což přibližně odpovídá běžné rozteči sloupů VO. Často se (mylně) uvádí i užívá minimum 10 metrů, které má být používáno pouze výjimečně a zároveň pouze „na dopravně málo významné pozemní komunikaci."

75/ Nedodržení vzájemné vzdálenosti SDZ (ul. Lidická + Lednická)



Zdroj 75/ vlastní fotodokumentace

Obecným problémem u SDZ v celé Břeclavi je vegetace, která jej mnohdy částečně nebo i zcela zakrývá. Problém je natolik rozsáhlý, že byl zařazen mezi problémová místa silniční dopravy, viz kapitola 4.4.9.

Viditelnost značení je negativně ovlivněna i trvalými prvky. Například na Fučíkově mostě jsou SDZ částečně zakryta svítidlem veřejného osvětlení (viz obrázek 76), obrázek 64 na začátku předchozí části o Umisťování značek ukazuje SDZ IP 4b zcela zakryto sloupem VO, na který by mimochodem mohlo být umístěno.

76/ Městský prvek částečně brání viditelnosti SDZ (Fučíkův most)



Zdroj 76/ vlastné fotodokumentace

Otázku relevance a zbytnosti osazení lze položit také u značení, které je otočeno mimo původní směr platnosti, a je tedy pro provoz zcela bezpředmětné.

77/ Otočené značky (ul. Sadová + Bří. Mrštíků)



Zdroj 77/ vlastní fotodokumentace

Dalším příkladem nadbytečnosti a nesprávného umístění ovlivňujícím viditelnost je SDZ B 28. Značka je umístěna z opačné strany SDZ P 4 „Dej přednost v jízdě“, což TP 65 výslovně zapovídají: „Značku určenou pro opačný směr jízdy takto nelze umístit společně se značkou upravující přednost v jízdě nebo označující železniční přejezd.“

Značky přednosti v jízdě mají unikátní tvar standardizovaný v celé Evropě proto, aby byly rozpoznatelné i z opačné strany. Tomu osazené SDZ B 28 brání, zároveň je v místě nadbytečné, protože u levého okraje není možné legálně zastavit, a to dokonce ze dvou důvodů. Zakazuje to obecná úprava – nezůstaly by zachovány 3 metry pro průjezd – a zakazuje to i místní úprava VDZ, které u levé strany vyznačuje protisměrný pruh pro cyklisty, na kterém je taktéž obecnou úpravou zakázáno zastavit.

78/ Nadbytečně umístěná SDZ po levé straně jsou umístěna v rozporu s TP 65 (ul. Čechova + Čs. armády)





Zdroj 78/ vlastní fotodokumentace

Z hlediska čitelnosti lze SDZ posuzovat také množstvím obsažených informací. Zejména dodatkové tabulky jsou svým počtem a rozsahem natolik obsáhlé, že přečtení a pochopení textu by vyžadovalo zastavení vozidla, viz obrázek 79. V těchto situacích se taktéž nabízí otázka, jaký je přínos značení, které nelze vnímat, respektive komu je určeno.

79/ Příliš mnoho textu (ul. J. Palacha + Fintajslova)





Zdroj 79/ vlastní fotodokumentace

Omezení rychlosti

Nejčastěji používaným omezením rychlosti v Břeclavi na SDZ B 20a je rychlost 30 km/h. Tato omezení se nicméně v síti nacházejí nahodile, aniž by byla zřejmé, podle jakého klíče jsou umisťovány. Například v jednosměrné ulici Fintajslova je omezení umístěno za křižovatkou s ulicí Čermákova a Růžičkova, za

křižovatkou s Fügnerovou však již ne, přestože uspořádání komunikace, její významem i charakter oblasti je beze změny, viz obrázek 80.

80/ Rychlost 30 je v pokračování ulice osazena pouze někde (ul. Fintajslova)



Zdroj 80/ vlastní fotodokumentace + mapy.cz, září 2023

Rychlost 30 se náhodně objevuje i v jiných částech Břeclavi. Prakticky všechna místa s tímto omezením by šlo označit jako vhodné kandidáty pro zařazení do zóny 30, nicméně toto systémové opatření zde zavedeno není. Skutečná zóna 30 by totiž měla obnášet také komplexnější úpravy a zklidnění oblasti.

Omezení rychlosti je v Poštorné také na dvou obslužných komunikacích s převažující dopravní funkcí, kde má nahrazovat nedostatky stavebního řešení. V ulici Osvobození je umístěno na prostranství mezi ZŠ, MŠ a poštou, přičemž přechod pro chodce je zřízen na dlouhém zpomalovacím prahu. Jiná zklidňovací opatření v celé přímé ulici nejsou, vozovka má nadměrnou šířku 7 metrů, a navíc zde chybí vyznačení jízdních pruhů VDZ.

81/ Ulice Osovobození bez VDZ a s nedostatečným zklidněním



Zdroj 81/ vlastní fotodokumentace

Namísto zvýrazněné značky A 12b „Děti“ by bylo účinnější zřídit zklidňující opatření, aby došlo k přirozenému zpomalení vozidel v okolí zmiňovaného prostranství. Pouhé umístění SDZ B 20a na komunikaci beze změny je jen málo účinné.

Podobná situace je v ulici Nádražní v okolí křižovatky s ulicí Okružní, které je lokálním centrem a je zde také autobusová zastávka. Široký vyasfaltovaný prostor ovšem zůstává zcela neřešen a chybí zde jakékoliv VDZ. Neznalý uživatel je zde zcela ztracen.

82/ Omezení rychlosti v ulici Nádražní bez změny uspořádání



Zdroj 82/ vlastní fotodokumentace

Základem obou popisovaných případů by bylo minimálně použití VDZ, čemuž se věnuje další oddíl.

Používání VDZ

VDZ je v Břeclavi používáno pouze v nezbytně nutném rozsahu, jako je tomu v ČR obvyklé, někde nesplňuje ani předepsaný rozsah. Při „ekonomickém úspoře“ na VDZ je zcela opomenuta bezpečnostní a zklidňující funkce VDZ. Vyznačení jízdních pruhů na vozovce ji opticky zužuje, což výrazně ovlivňuje vnímanou rychlost řidičem, a tedy i jeho volbu rychlosti.

Příkladem nadměrně širokých jízdních pruhů (mimo průtahy I. a II. třídy) jsou ulice Stromořadní a Na Zahradách. Ulice Stromořadní má šířku 8,50 metru s dálniční šířkou JP 3,75 metru, ulice Na zahradách je pak široká „pouze“ 7,0 metru, ale má vyznačenu pouze středovou čáru, čímž vznikají nadměrně široké pruhy o šířce 3,50 metru.

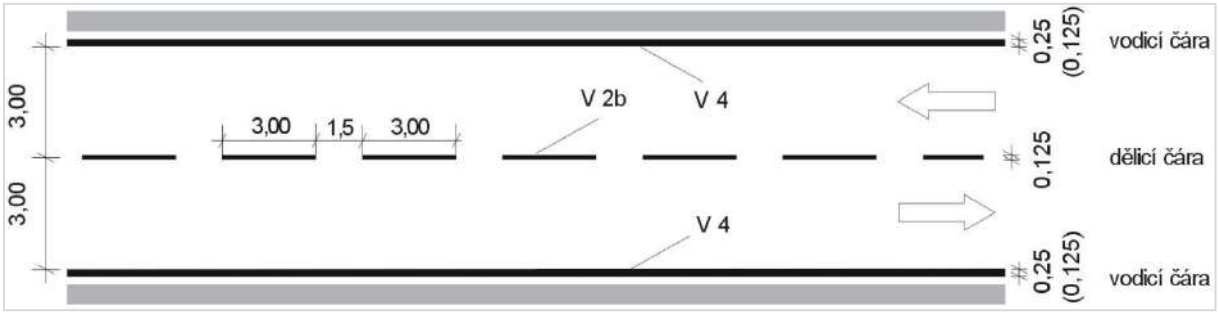
83/ Naddimenzované šířky JP (ul. Stromořadní + Na Zahradách)



Zdroj 83/ vlastní fotodokumentace

Primárním nedostatkem je bezdůvodně naddimenzovaná šířka vozovky, nicméně ani v takovém případě není opodstatněné nerespektovat běžné zásady pro VDZ. Šířka jízdního pruhu ve městě by měla být 3,00 nebo 3,25 metru, což postačuje pro veškerý provoz včetně nákladních vozidel a autobusů. V ulici Na Zahradách by optickému zúžení postačilo prosté vyznačení vodicí čáry, která kvůli „nepovinnosti“ vyznačení u obruby nebyla zřízena. Úpravou šířky jízdních pruhů v ulici Stromořadní by bylo možno zřídit na jedné straně podélné parkování, v případě fyzického zúžení na nezbytnou šířku pro průjezd by se vyřešil problém se SDZ ukrytým ve stromořadí, což bylo diskutováno u obrázku 42 výše.

84/ Vyznačení VDZ na vozovce od 6 m (včetně) do 7 m



Zdroj 84/ pjpk.rsd.cy, TP 133

VDZ chybí také u adekvátně širokých vozovek. V ulici Záhumní o šířce 6,0 m není VDZ použito (viz obrázek 85 níže), přestože by zde dle TP 133 měla být vyznačena alespoň středová čára viz obrázek 84 výše. Obdobná situace je dále například v ulici Husova se šířkou vozovky 6,50 metru (viz též obrázek 85), nebo v ulici Osvobození, jež byla diskutována v předchozí části Omezení rychlosti (viz strana 66).

85/ Chybějící vyznačení JP (ul. Záhumní + Husova)



Zdroj 85/ vlastní fotodokumentace

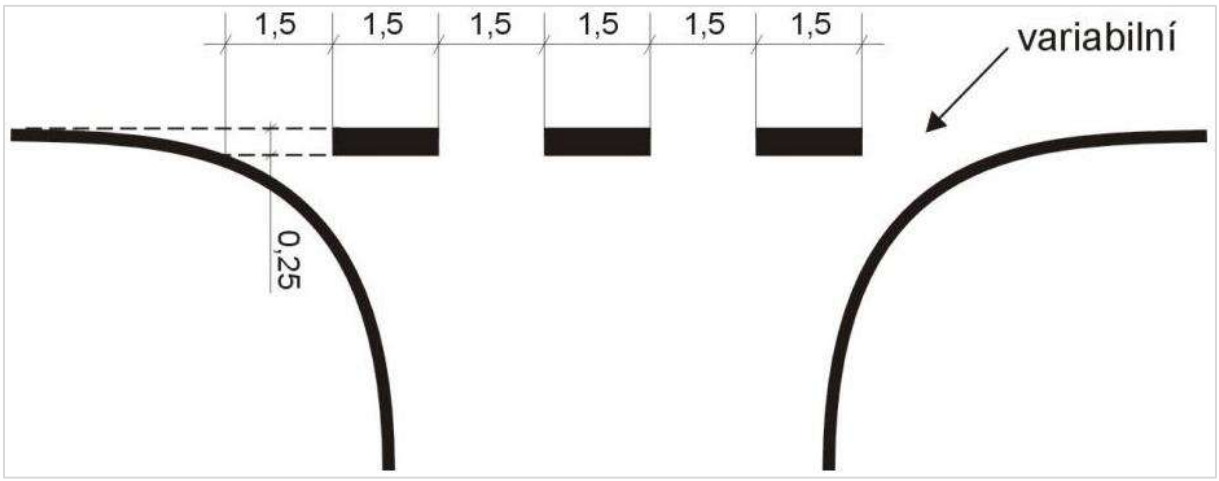
Chybějící nebo minimální využívání VDZ není problémem pouze v ulicích, ale zejména v křižovatkách. Z důvodu nevyznačování VDZ V 4 u obruby pak často chybí VDZ v křižovatkách, kde by vyznačovalo jejich hranici, viz obrázek 86. To by kromě souladu s TP 133 (viz obrázek 87 níže) zajistilo také lepší přehlednost a vyšší bezpečnost.

86/ Chybějící VDZ vyznačující hranice křižovatky (ul. Nádražní + Za Kasárnami)



Zdroj 86/ vlastní fotodokumentace

87/ Vyznačení hranice křižovatky dle TP 133



Zdroj 87/ pjpk.rsd.cz, TP 133

Úspora VDZ V 4 u obruby pak mimo křižovatky vytváří sporné situace ohledně přednosti v jízdě. Pokud jsou totiž různé vjezdy a sjezdy v úrovni vozovky, a není užito ani VDZ, platí v takovém místě přednost zprava, neboť křížení není označeno jako místo ležící mimo pozemní komunikaci. Kromě přednosti to má vliv také na platnost SDZ z předcházejícího úseku, které v současném stavu nejvíce připomínajícím křižovatku daným místem končí.

88/ Místa s faktickou předností zprava (ul. Fintajslova, Záhumní)



Zdroj 88/ vlastní fotodokumentace

V některých případech je na „sporném“ výjezdu užita značka P 4 nebo P 6, na „hlavní pozemní komunikaci“ ovšem SDZ P 2 umístěno není. Pokud není užito ani VDZ, řidič by v takovém místě měl dát přednost zprava, zde stojící vozidlo ale dává přednost vozidlu „na hlavní“. Vzniká tak nelogická situace, která je způsobena chybějícím VDZ. Při užití VDZ V 4 v místě výjezdu by mohlo dojít i k úspoře SDZ, neboť místo ležící mimo pozemní komunikaci vždy znamená povinnost dát přednost.

89/ (Ne)sporná místa přednosti zprava (ul. U Tržiště + Osvobození)



Zdroj 89/ vlastní fotodokumentace

Svodidla a zábradlí

Zdrojem vizuálního smogu, pohledových i fyzických bariér jsou svodidla a zábradlí. Svodidla v intravilánu Břeclavi prakticky nejsou s jednou bizarní výjimkou. Je jí křižovatka Lidická x Na Kopci, viz obrázek 90.

90/ Zbytečné a nebezpečné svodilo (ul. Lidická)



Zdroj 90/ vlastní fotodokumentace

Svodidlo v tomto místě je zcela nesmyslné, neboť nekryje žádný objekt, pro účely navrácení vozidla do jízdního pruhu je zase účinná délka příliš krátká. V místě sice býval přechod, který byl mezi lety 2014–2016 zrušen, nicméně ani tehdy svodidlo nemělo význam. Krátký kus umístěný samostatně na nároží zároveň neobsahuje koncové díly a končí tedy ostrými hranami, jež mohou být zdrojem zranění chodců nebo cyklistů.

Zábradlí jsou svým výskytem častější a objevují na místech, kde se dříve umisťovala téměř automaticky, tedy v okolí přechodů pro chodců a světelných křižovatek. Zábradlí zde plní funkci „nasměrování“ chodců na přechod, běžný člověk ovšem zvládne přechod pro chodce nalézt i bez zábradlí. To má dle záměru zřejmě zabránit přecházení mimo přechod, nicméně tato zábradlí jsou často krátká. Přecházet 20 metrů od přechodu se tedy nemá – je zde zábradlí – ale 25 metrů od přechodu se zřejmě může, neboť zde zábradlí již není, jako je tomu například na východním předmostí Fučíkova mostu.

91/ Zbytečné sloupky s řetezem (ul. J. Palacha)



Zdroj 91/ vlastní fotodokumentace

Dovedeno ad absurdum by zábradlí mělo být zřízeno všude, aby bylo chodcům zabráněno vstupovat do vozovky. Z tohoto úhlu pohledu ale postrádá existence krátkých zábradlí v okolí křižovatek a přechodů smysl. Kromě estetických důvodů je minimalizace zábradlí žádoucí i z pohledu bezpečnosti chodců.

Zábradlí totiž chodce nijak nechrání, pouze zvyšuje komfort řidičů. Pro chodce naopak bezpečnost zhoršuje, protože je často umístěno v rozhledovém poli. Zábradlí je standardně zřizováno 0,50 metru od okraje pozemní komunikace, rozhled na přechodu pro chodce je však posuzován ve vzdálenosti 1,00 metru od hrany. Zábradlí dovedené až k přechodu tak v tomto rozhledu nutně hraje roli, ta však není posuzována, protože zábradlí se při stanovení rozhledů neposuzuje. Zejména osoby nižšího vzrůstu mohou za zábradlím zcela zaniknout, a řidič tak ani nemá možnost je před vstupem do vozovky spatřit.

Některá zábradlí jsou objektivně zbytečná, viz obrázek 92. Například zábradlí v blízkosti SSZ u městského úřadu chrání chodce před trávníkem. Vstupu na zeleň a zkracování cesty k přechodu v boční ulici v současné podobě stejně nezabrání, na začátku ho stačí obejít. Zábradlí u křižovatky třídy 1. máje x J. Skácela je pak umístěno pouze na jednom nároží, přestože shodná situace, úzký chodník se vstupem do domu se nachází i na opačné straně. Zábradlí navíc již tak úzký chodník dále zužuje, čímž dále zhoršuje prostupnost pro pěší.

92/ Zbytečná zábradlí (nám. T. G. Masaryka + třída 1. máje)



Zdroj 92/ vlastní fotodokumentace

Podivné dodatkové tabulky

Dodatkové tabulky již byly zmíněny v souvislosti s obsáhlostí nebo relevancí. V Břeclavi se ovšem objevuje unikátní fenomén „nepravých“ dodatkových tabulek. Odlišné jsou na první pohled svým „zašlým“ vzhledem, při bližším zkoumání zpracovatel zjistil, že jsou nestandardní konstrukce, nestandardně uchyceny a nesplňují standardizované rozměry, viz obrázek 93. Původní hypotéza zpracovatele byla, že se jedná o svévolnou aktivitu některého z občanů. Tabulky shodné konstrukce však byly nalezeny na několika místech v různých částech města, což hypotézu spíše vylučuje.

93/ Zvláštní dodatková tabulka (ul. Bří. Mrštíků)



Zdroj 93/ vlastní fotodokumentace

Bez ohledu na „zřizovatele“ se nicméně jedná o dlouhodobý stav, neboť všechny výskyty byly nalezeny již na nejstarších snímcích mapových snímcích z roku 2012 nebo 2013, viz obrázky níže. Existence podivných dodatkových tabulek tak prokazatelně trvá nejméně 11 let za nečinnosti správce komunikace, který by nevhodný stav zjistil nebo odstranil.

94/ Zvláštní dodatková tabulka v roce 2024 a 2012 (ul. Kpt. Jaroše)



Zdroj 94/ vlastní fotodokumentace + maps.google.com, květen 2012

95/ Zvláštní dodatková tabulka v roce 2024 a 2012 (ul. Herbenova)





Zdroj 95/ vlastní fotodokumentace + maps.google.com, březen 2012

96/ Zvláštní dodatková tabulka v roce 2024 a 2013 (ul. Bří. Mrštíků)





Zdroj 96/ vlastní fotodokumentace + mapy.cz, říjen 2013

5 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

Díky své poloze Břeclav byla a stále je významným železničním uzlem. Břeclaví prochází I. a II. tranzitní železniční koridor (TŽK) a setkávají se zde koridorové tratě na Brno (-Prahu), Bratislavu, Vídeň a Olomouc (-Ostravu-Katowice) a regionální trať do Znojma. Kromě vlaků v závazku veřejné služby provozovaných Českými drahami zde zastavují také mezinárodní spoje dopravce RegioJet spojující Prahu s Bratislavou nebo Vídní a vlaky dopravce Gepard Express z Brna na vídeňské letiště.

Objednatelem regionální dopravy, tedy osobních (Os) a spěšných vlaků (Sp) je Jihomoravský kraj, rychlíky a vlaky vyšší kvality jsou objednávány MD ČR. Spoje dopravců RegioJet a Gepard Express jsou vypravovány na základě komerčního rizika dopravců.[1]

5.1 Nabídka spojení

5.1.1 Popis nabídky

Expresní vlaky

Ve stanici zastavují mezinárodní vlaky linky Ex3 Praha–Brno–Bratislava–Budapest a Praha–Brno–Wien–Graz. Jeden denní a jeden noční spoj pokračuje z Prahy až do Berlína a Hamburku. Vlaky mezinárodní linky Ex4 jedoucí z Vídně, Grazu, nebo Budapešti pokračují přes Břeclav severovýchodním směrem po II. TŽK přes Přerov a Ostravu do různých cílů v Polsku (Katowice, Warszawa, Gdynia, Kraków, Przemyśl). Obyvatelé Břeclavi tak mohou využít přímé mezinárodní spojení do pěti zemí střední Evropy a jejich hlavních měst, která jsou dále napojena na leteckou dopravu, přičemž linka Ex3 zajišťuje i spojení s hlavním městem ČR.

Rychlíkové linky

Rychlíková linka R13 zajišťuje spojení regionálních center ve třech krajích na trase Brno – Břeclav – Otrokovice – Přerov – Olomouc, a vhodně tvoří prostřední segment mezi dálkovými (mezinárodními) spoji a zastávkovými osobními vlaky. Linka je navíc zapojena do regionálního systému IDS JMK, čímž přispívá k lepší dopravní obslužnosti regionu.

Osobní a spěšné vlaky

V posledních 3 letech došlo k reorganizaci železniční dopravy jižně od Brna. Obnovením odbočných tratí do Hustopečí a Židlochovic, které neleží přímo na hlavní koridorové trati došlo k přetrasování hlavní části spojů do těchto měst pro denní dojížďku do Brna a spojení osobním vlakem z Břeclavi je dostupné s přestupem v Šakvicích. Tato změna se však dotýká minima cestujících, neboť pro spojení do Brna jsou využívány rychlíky a také dálkové spoje.

Regionální trať do Znojma propojuje zastávkovými osobními vlaky region západně od města (Mikulov, Hrušovany nad Jevišovkou, Znojmo). Z vídeňské aglomerace do Břeclavi zajíždí osobní vlaky, které začínají v rakouské stanici Wiener-Neustadt jižně od rakouského hlavního města. Osobní vlaky směrem na Lanžhot a Kúty nejsou v GVD 2024 z důvodu dlouhodobé stavební a výlukové činnosti provozovány.

Souhrn

Jak prezentuje tabulka 97 níže, počet vlaků zastavujících během pracovního dne ve stanici Břeclav, přesahuje 100 spojů. Významné však je, že třetinu z nich tvoří mezinárodní spojení. Tento fakt dává Břeclavi výraznou konkurenční výhodu mezi dalšími městy podobné i větší velikosti. Tato situace je výrazně nadstandardní a srovnatelná s hlavním městem Prahou; jiná (ani krajská) města v ČR takto širokou nabídku nemají.

Uváděné intervaly a počty spojů jsou uvedeny pro pracovní den. Interval spojů o víkendu je zpravidla shodný s intervalem mimo špičku (uvedeným v tabulce).

[1] Město Brno přispívá na provoz provozovaného páru vlaků Gepard Express.

97/ Přehled četnosti spojů vlakových linek v GVD 2024

Dopravce	Linka	Vlak	Směr	Interval ve špičce / mimo špičku [min]	Počet spojů v PD
České Dráhy	S8	Os	Valtice – Mikulov – Hrušovany n. Jevišovkou – Znojmo	60 / 120	15
	S9	Os	Moravská Nová Ves – Hodonín (– Přerov)	60 / 60 (120)	20 (10)
	S51	Os	Podivín – Zaječí – Šakvice	60 / 120	12
	REX 1	Os	Hohenau – Wien – Wiener Neustadt	60	16
	R13	R	Hodonín – Otrokovice – Přerov – Olomouc	60 / 60 (120)	14 (8)
	R13	R	Podivín – Zaječí – Šakvice – Brno	60 / 120	12
	Ex3	EC	Brno – Praha	60	16
	Ex3+4	EC	Vídeň (– Graz)	60* (120)	7 - (7)
	Ex3+4	EC	Bratislava – Budapešť	60 / 120	10
	Ex4	EC	Ostrava – Katowice – (Varšava)	120 + 180	6
	noční	EN	Brno – Praha – Berlin	1 spoj	1
	noční	EN	Wien – Graz	1 spoj	1
	noční	EN	Bratislava – Budapest	1 spoj	1
	noční	EN	Ostrava – Katowice – Warszawa	1 spoj	1
	noční	EN	Wien – Linz – Salzburg – München	1 spoj	1
RegioJet	-	RJ	Brno – Praha	120	8
	-	RJ	Wien	nepravidelný	2
	-	RJ	Bratislava – (Žilina / Budapest)	nepravidelný	6 (1/2)
ÖBB	-	Ex	Brno	1 spoj	1
	-	Ex	Wien	1 spoj	1

*odpoledne jsou dva spoje vynechány, interval 120 minut

Zdroj 97/ SŽ + oebb.at

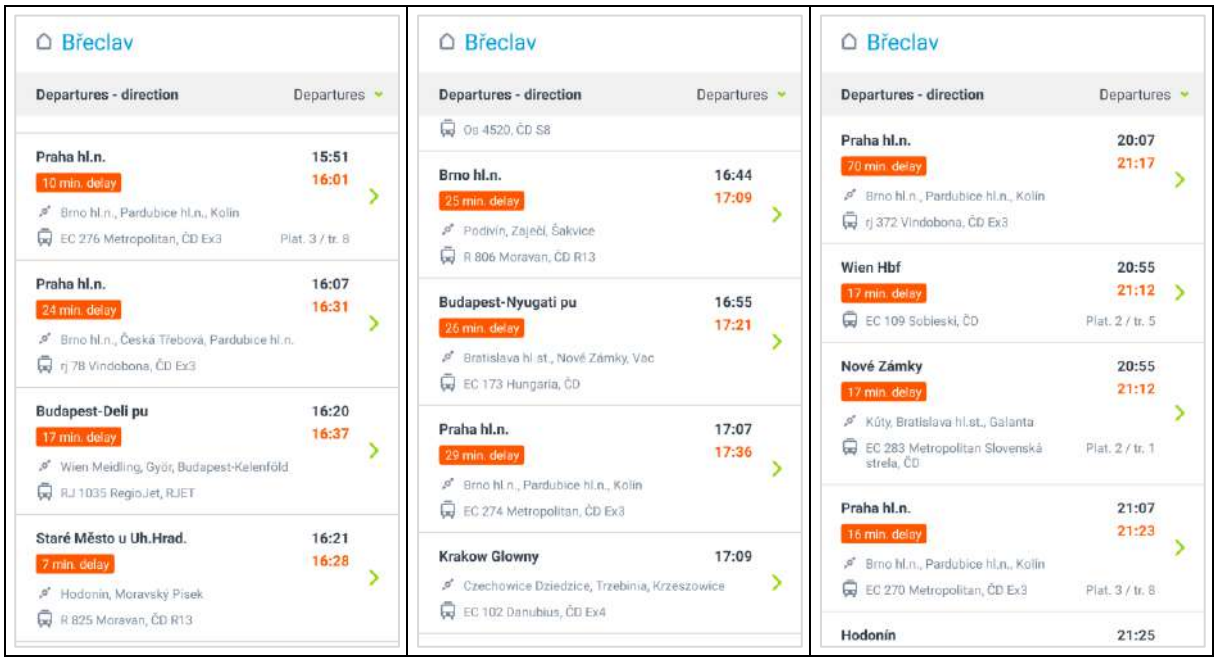
5.1.2 Zhodnocení

Spojení do Brna

Pro obyvatele Břeclavi je zásadní spojení do krajského města Brna zajištěno rychlíky linky R13 v základním dvouhodinovém taktu, ve špičce pak v hodinovém taktu, což je pro denní vyjížďku za zaměstnáním dostatečný interval. Ten je navíc doplněn o mezinárodní spoje linky Ex3 jedoucí taktéž v intervalu 60 minut a vlaky RegioJet v intervalu 120 minut. Do Brna je tedy možné se dostat dvakrát až třikrát za hodinu.

Mezinárodní a komerční vlaky ovšem nejsou součástí IDS JMK. I přes vyšší cenu jízdného a omezenou návaznost na regionální dopravu jsou však vzhledem k atraktivní jízdní době a moderním vozům hojně využívány. Problém v posledních letech ovšem představuje výrazně snížená přesnost spojů, která je často způsobena výraznými výlukovými činnostmi v ČR i zahraničí, nebo přetíženou železniční infrastrukturou v okolí aglomerací (Praha, Brno). Zpoždění běžně dosahují nižších desítek minut (10–20), ale výjimkou nebývají ani zpoždění vyšší (viz obrázek 98), čímž je skutečná nabídka a atraktivita pro cestující zásadně ovlivněna.

98/ Výrazná zpoždění dálkové dopravy



Zdroj 98/ ČD, aplikace Můj vlak

Do Brna lze cestovat také osobními vlaky s přestupem v Šakvicích, tato možnost je vzhledem k četnosti nabídky rychlejších spojení nerelevantní. Celkově je spojení s Brnem na velmi dobré úrovni, která odpovídá jeho významu. Problém s častým zpožděním zejména u dálkové dopravy není možné vyřešit na úrovni města ani kraje, jelikož nejsou objednateli těchto segmentů; problémy navíc vznikají mimo jejich územní působnost.

Spojení do Prahy

Všechny dálkové vlaky do Brna (s výjimkou jednoho večerního spoje) pokračují přes Pardubice do Prahy, čímž zajišťují spojení nejméně každou hodinu po celý den. Nasazované soupravy Českých drah i RegioJetu patří k nejlepším na české železniční síti, spojení s hlavním městem ČR je proto na vynikající úrovni. I zde platí výtka k častému zpoždění spojů zmiňovaná u zhodnocení spojení do Brna (viz výše).

99/ Souprava railjet na lince Ex3 Graz – Praha



Zdroj 99/ vlastní fotodokumentace

Spojení směrem na Hodonín

Spojení do Hodonína zajišťují rychlíky linky R13 „Moravan“ v intervalu 120 minut (ve špičce 60 minut) a osobní vlaky S9 v celodenním intervalu 60 minut. Využít lze také spoje dálkové dopravy v intervalu 120 / 180 minut nezařazené do IDS JMK.

Na linku R13 jsou nasazovány nové, moderní a klimatizované jednotky RegioPanter, dálkové vlaky pak disponují také moderními, tlakotěsnými a klimatizovanými vagony. Osobní vlaky linky S9 jsou provozovány v soupravách lokomotivy se třemi vozy, přičemž poslední, řídicí vůz je rekonstruovaný, klimatizovaný a nabízí také například zásuvky. Na všech spojích lze tedy (alespoň částečně) využít moderní vozidla.

100/ Jednotka RegioPanter na lince R18



Zdroj 100/ vlastní fotodokumentace

Celkem je k dispozici 39 spojů rozprostřených během celého dne a jednotlivé linky jsou provozovány v pravidelném taktu. Nabídka je tedy velmi dobrá a odpovídá významu relace.

Spojení směrem na Přerov

Většina spojů pokračuje z Hodonína dále směrem na Přerov. Rychlíky linky R13 jezdí celodenně v intervalu 120 minut do Olomouce, dva odpolední spoje pak zahušťují interval směrem do Starého Města u Uherského Hradiště na 60 minut. Zastávkové osobní vlaky jsou vypravovány celodenně v intervalu 120 minut až do Přerova, ve špičkách pracovních dnů pak každých 60 minut. Tyto dva segmenty jsou v provozu v pravidelném intervalu a časových polohách a jsou hodnoceny jako dobré.

101/ Osobní vlak linky S9 do Přerova



Zdroj 101/ vlastní fotodokumentace

Mezinárodní vlaky linky Ex4 ovšem toto hodnocení nesdílejí. Prakticky celodenní interval 120 minut je přes poledne narušen vynecháním jednoho ze tří spojů, a posunutím „prostředního“ o jednu hodinu, čímž vzniká dvakrát interval 180 minut. S ohledem na všechny potenciální návaznosti v běžně

používaném intervalu 120 minut, které tudíž nelze využít, vzniká tímto „drobným“ zásahem šestihodinová mezera mezi pravidelně se opakujícími spojeními.

Přestože je nepravidelnost intervalu v různé podobě dlouhodobým stavem na této lince, jedná se o nevhodný a nesystémový krok, který výrazně snižuje atraktivitu, zapamatovatelnost a nabídku pravidelně se opakujícího spojení. Objednatelem linky Ex4 je MD ČR, které tímto nerespektuje vlastní obecné zásady stanovené v dokumentu „Plán dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy“. Bližší popis linky Ex4 ve stejném dokumentu sice tuto skutečnost přiznává, avšak uvádí, že „navýšení rozsahu spojů v zájmu dosažení intervalu 120 minut je za příznivého stavu veřejných rozpočtů možné, pro Ministerstvo dopravy však nepředstavuje zásadní prioritu.“

Zpracovatel argumentaci MD ČR rozumí, nicméně se s ní neztotožňuje, protože finanční (ne)náročnost na zavedení pravidelného intervalu 120 minut by výrazně zlepšila a zpřehlednila nabídku spojení během celého dne, což by díky synergickému efektu návazných spojů po trase Břeclav – Přerov – Ostrava zlepšilo systémovou nabídku v celé jihovýchodní části ČR.

Spojení do Šakvic

Osobní vlaky linky S51 na hlavní trati do Brna nyní končí v Šakvicích, kde je možnost přestoupit na osobní vlak do Hustopečí nebo do Brna. Pro dopravu do krajského města není tato možnost spojení vzhledem k době jízdy atraktivní, nutnost přestupu tedy nevadí. Obce v okolí Břeclavi pak tato linka obsluhuje ve dvouhodinovém intervalu, zkráceným na hodinový ve špičkách.

S ohledem na nižší atraktivitu železničního spojení těmito spoji a zajištění obsluhy sídel v okolí autobusovou dopravou je tato nabídka hodnocena jako dostatečná. Na spoje jsou nasazovány nové, moderní, dvoudílné jednotky RegioPanter s komerčním označením „Moravia“.

102/ Jednotka Moravia na osobním vlaku linky S51



Zdroj 102/ vlastní fotodokumentace

Spojení do Mikulova a Znojma

Spojení do Mikulova a bývalého okresního města Znojma je zajištěno v intervalu 120 minut, který je po většinu pracovního dne zkrácen na přibližně 60 minut. Toto spojení je vyhovující a překvapivě také srovnatelné se silniční dopravou. Při zvýšení traťové rychlosti a zavedení spěšných vlaků, o čemž se dlouhodobě uvažuje, by pak železnice nabízela ještě atraktivnější spojení. I dnes se však jedná o dobrou nabídku.

Turistické vlaky do Lednice

Na trati do Lednice jsou provozovány vlaky pouze v turistické sezóně, v GVD 2024 jde o víkendy od května do září, přičemž tato sezónní linka Břeclav–Lednice je obsluhována historickým vlakem. Jelikož je běžné spojení do Lednice zajišťováno autobusovými spoji, je tato doplňková nabídka hodnocena jako přínosná a zvyšující turistickou atraktivitu regionu.

Spojení do Rakouska

Spojení do Rakouska je zajištěno linkou Ex3 v pravidelném intervalu 120 minut napojující Vídeň a Graz. Po většinu dne je prokladem s linkou Ex4 zajištěn hodinový interval do Vídně. Pro spojení s vídeňskou aglomerací lze využít také osobní vlaky linky REX1 s celodenním hodinovým intervalem. Do Vídně se lze dostat ještě dvěma spoji RegioJet.

103/ Moderní dvoupatrové vozy na lince REX1 do Wiener Neustadt



Zdroj 103/ vlastní fotodokumentace

Raritní je provoz nočního páru vlaku Gepard Express z Brna na vídeňské letiště, které svým časováním umožňuje využít lety první ranní odletové špičky z Vídně a většinu večerní příletové špičky nazpět. Tyto vlaky zastavují také v Břeclavi (odjezd 02:47, příjezd 00:47) a zajišťují unikátní možnost dopravy VHD přímo na významné evropské letiště.

Spojení s Vídní je tedy možné v průběhu celého dne, přičemž všechny zmiňované vlaky na trati jezdí denně, což je unikátní potenciál pro denní dojíždění i volnočasové aktivity.

Spojení na Slovensko a do Maďarska

Spojení do Bratislavy a Budapešti je zajišťováno zejména vlaky linky Ex3 „Metropolitan“ v pravidelném dvouhodinovém intervalu, které je doplněno o jeden odpolední spoj linky Ex4. Bratislavu obsluhuje také dopravce RegioJet se 6 spoji, 2 z nich pokračují dále do Žiliny a 1 do Budapešti.

104/ Mezinárodní dálkový vlak společnosti Regiojet do Budapešti



Zdroj 104/ vlastní fotodokumentace

Spojení do Polska

Spojení do Polska je dálkovou linkou Ex4 dostupné pětkrát denně přibližně v intervalu 120 minut. Nevhodné vynechání spoje v poledním období bylo diskutováno již v části Spojení směrem na Přerov (viz strana 78). Nabídka konkrétních cílových stanic s přímým spojením v Polsku je různá, neboť z Katovic vlaky pokračují různými směry, s jedním přestupem se však lze dostat do mnoha polských

cílů. Spojení s Polskem je tedy vyhovující, v kontextu nabídky železničního spojení ČR–Polsko pak nadprůměrné.

Noční vlaky

Neobvyklou položkou v nabídce železničního spojení jsou noční vlaky. V Břeclavi je k dispozici spojení nočním vlakem celkem do 5 směrů, což je velmi široká a zcela unikátní nabídka. Kromě možnosti využít lůžkový nebo lehátkový vagon na delších cestách tyto vlaky poskytují také místa k sezení, která lze využít pro středně dlouhé cesty do okolních měst v časech, kdy spojení veřejnou dopravou běžně nebývá dostupné. To poskytuje možnost cestovat mezi městy uprostřed noci, případně dorazit do vzdálenějšího cíle brzy ráno a přestoupit tak na jiný dálkový spoj (let), případně stihnout pracovní program.

Nightjet do Brna, Prahy a Berlína odjíždí ve 23:57 a EuroNight „Chopin“ do Ostravy a polské Varšavy v 00:42. V jiných a/nebo opačných směrech se jedná spíše o brzké ranní / pozdně večerní vlaky. EuroNight „Chopin“ jede v 03:55 přes Vídeň, Linz a Salzburg až do Mnichova. EuroNight „Metopol“ odjíždí v 04:55 přes Bratislavu do Budapešti a nightjet v 05:49 přes Vídeň do Grazu. Poslední dva jmenované („Metopol“ a nightjet) fakticky tvoří dvouhodinový interval před prvními denními dálkovými spoji v příslušném směru.

Do vlaků v nočním období, byť bez možnosti lůžek nebo lehátek, spadá také výše zmiňovaný Gepard Express zajišťující spojení na vídeňské letiště Schwechat na čtvrtou hodinu ranní a odjezd nazpět okolo půlnoci, čímž je zajištěno dosažení prakticky všech letů během dne veřejnou dopravou. Směrem na Brno lze vlak využít pro dopravu do/z krajského města uprostřed noci.

Celkové hodnocení

Město Břeclav je díky své poloze v síti nadstandardně obslouženo (mezinárodní) dálkovou dopravou, která zajišťuje časté, rychlé a v drtivé většině pravidelné spojení do Prahy a 4 zemí střední Evropy. Do Německa jsou dostupné jednotlivé spoje a dva noční vlaky (Berlín / Mnichov). Toto je výhodné z hlediska trávení volného času, ale potenciálně i pracovních cest včetně spojení do Prahy (25 spojů) a do Vídně (19 spojů), které jsou doplněny o osobní vlaky končící ve stanici Wiener Neustadt (16 spojů).

Regionální obsluha je adekvátně zajištěna rychlíky R13 „Moravan“ a osobními vlaky linek S8, S9. I tato nabídka je proto hodnocena jako vyhovující.

Díky nočním vlakům je pak zajištěno přímé mezinárodní spojení do vzdálených destinací, případně v nočních hodinách do bližších destinací. Tyto spoje svou časovou polohou vhodně doplňují spoje denní, čímž rozšiřují časové pokrytí spoji veřejné dopravy prakticky na celý den.

Nasazované vozy jsou většinou na nadstandardní úrovni, moderní a klimatizované, což se týká veškeré dálkové dopravy, rychlíkové linky R18, osobních vlaků linky S51 do Šakvic a linky REX1 do Wiener Neustadt. Jihomoravský kraj klade velký důraz na komfort cestujících pro udržení stávajícího počtu cestujících a ve snaze přilákat nové. Starší a vysokopodlažní soupravy jsou nasazovány pouze na linkách S8 do Mikulova s S9 do Hodonína a Přerova.

Celkově je tedy nabídka železničních spojů hodnocena jako vynikající, a značně převyšuje všechna srovnatelná i mnohem větší (například krajská) města. Nabídka nočních vlaků je pak zcela unikátní a srovnatelná snad jen s Prahou.

5.2 Železniční infrastruktura

Do Břeclavi vede celkem 5 železničních tratí ze 6 směrů:

- 246 Břeclav – Znojmo
- 252 (Brno –) Šakvice – Kúty
- 253 Břeclav – Lednice
- 330 Přerov – Břeclav
- 901[2] Wien – Gänserndorf – Hohenau – Břeclav/ Marchegg

[2] Označení dle rakouského knižního jízdního řádu. Český jízdní řád tuto trať neuvádí.

Na území města se nachází 4 železniční stanice a zastávky, přičemž nejvýznamnější je stanice Břeclav, nachází se na okraji centra města. Ve stanici se stýkají všechny zmíněné tratě a zastavují zde také všechny zmíněné spoje. Společně s autobusovým nádražím tvoří přestupní terminál veřejné hromadné dopravy.

Břeclav

Stanice prošla rekonstrukcí, která byla dokončena v roce 2020. Její součástí byla zejména modernizace nástupišť a zastřešení, rekonstrukce podchodu a zřízení bezbariérových přístupů včetně výtahů na jednotlivá nástupiště. Všechna nástupiště jsou s výškou nástupištní hrany 550 milimetrů nad temenem kolejnice pro bezbariérový nástup a výstup. Zvýšila se také rychlost pro průjezd stanicí, kterou využijí zejména nákladní vlaky.

105/ Přístup na nástupiště ve stanici Břeclav



Zdroj 105/ vlastní fotodokumentace

Stanice dnes poskytuje základní vybavenost. Kromě pokladen, čekárny a toalet se zde nachází např. restaurace, pekárna, trafika nebo směnárna.

106/ Interiér budovy železniční stanice Břeclav



Zdroj 106/ vlastní fotodokumentace

Podchod pod kolejištěm je zaslepený a vede pouze k železniční stanici. Jeho propojení s druhou stranou kolejiště do ulice Železniční by významně zkrátilo cestu pro dojíždějící do průmyslový zóny v ZSJ Za Nádražím.

V hlavním prostoru výpravní budovy je umístěna velká LED tabule informující cestující o odjezdech vlaků, která je doplněna o několik menších panelů v dalších částech budovy. Informace o vlacích jsou poskytovány také v akustické formě pomocí hlásičů. Některé informace zobrazované na těchto menších odjezdových panelech jsou ovšem uvedeny velmi malým písmem a lze je přečíst pouze z bezprostřední blízkosti. Pozoruhodné také je, že, i přes na první pohled stejný vzhled, poskytuje každá z tabulí na obrázku 107 jiné informace nebo v jiné formě.

Tabule vlevo zobrazuje sloupec o zpoždění, zatímco pravá tabule uvádí „aktuální“ čas odjezdu s připočítanou hodnotou zpoždění, což je již několik let metodikou SŽ. Na pravé tabuli je sloupec s označením linky (např. Ex3, R13) mezi cílovou stanicí a nácestnými stanicemi, na levé tabuli je za číslem vlaku, což je více logické. Cílové stanice vlevo jsou uvedeny velkými písmeny, vpravo standardně dle pravidel pravopisu a názvu stanice. Počet stanic, přes které vlak jede, je vlevo omezen na jednu, zatímco vpravo jich je malým písmem vypsáno více. Uvedené nástupiště a kolej je vpravo uvedeno ve dvou sloupcích, vpravo jsou údaje odděleny lomítkem.

107/ Doplňkové obrazovky s odjezdy vlaků



Zdroj 107/ vlastní fotodokumentace

Grafický design a velikost písma je nicméně v obou případech částečně nevyhovující a bylo by vhodné je upravit. Hlavní změnou by mělo být vynechání některých méně podstatných, nebo dnes nečitelných informací, neboť s ohledem na velikost panelu nelze všechny informace zcela uspokojivě zobrazit. Jelikož se jedná o běžnou průmyslovou obrazovku, postačí pouze změna softwaru (grafické podoby) zobrazovaného obrazu.

Investici by naopak vyžadovala změna u tabulí v podchodu. Zde je aplikován princip zobrazení pouze některých informací, ovšem dle zpracovatele je chybně vynechán údaj o zpoždění vlaku, případně o aktuálním odjezdu dle nové metodiky (viz obrázek 108). Při přestupu, zapomenutí informace nebo změně zpoždění není tato klíčová informace dostupná.

108/ V podchodu není zřejmé, který vlak pojede z důvodu zpoždění dříve (foceno ve stejné minutě)



Zdroj 108/ vlastní fotodokumentace

Rekonstrukce SŽ zahrnovala úpravy organizací vlastněných prvků a objektů, kromě technologií tedy zejména budovy stanice, podchody, nástupiště a koleje. Přednádražní prostor ve vlastnictví města nebyl v daném ani jiném navazujícím projektu řešen, přestože současný stav nevyhovuje standardům a potřebám 21. století. Celý prostor je z hlediska přehlednosti a prostupnosti pro obyvatele v neutěšeném a zanedbaném stavu, včetně kvality povrchu a bezpečnosti pohybu. V době vypracování PUMM je však připraven projekt pro jeho rekonstrukci.

109/ Současné přednádraží železniční stanice Břeclav



Zdroj 109/ vlastní fotodokumentace

110/ Vizualizace projektu úpravy přednádraží



Zdroj 110/ zdravamesta.cz

Boří Les

Další stanicí v Břeclavi je Boří Les na trati 246 Břeclav – Znojmo, kde staví všechny vlaky na lince S8 do Znojma.

111/ Stanice Boří Les s osobním vlakem linky S8



Zdroj 111/ mapy.cz, Venda K, červen 2024

Stanice Boří Les je z komplexního hlediska velice zanedbaná. Samotná výpravní budova je zastaralá, přístup do kolejiště není bezbariérový a výška nástupištní hrany neodpovídá standardům. Stanice má celkově nízký význam, chybí návaznost na MHD nebo VHD. Jediným skutečně blízkým cílem je areál FOSFA, případně část MČ Poštorná pro obyvatele, kteří vyjíždí linkou S8. Společnost FOSFA uvažuje o možné koupi a rekonstrukci stanice.

Stanice Boří Les nedisponuje odjezdovou tabulí ani jinými moderními technologiemi.

Poštorná

Stanice Poštorná na trati 253 Břeclav – Lednice je v provozu pouze během letní turistické sezóny od května do září, kdy jsou obsluhovány historickým vlakem na lince Břeclav – Lednice. Tomu odpovídá zastaralý stav a vybavení. Nástupiště je sypané se zpevněnou nástupní hranou, úzké a s nízkou výškou nástupní hrany. Pro čekání je k dispozici krytý prostor s lavičkou a odpadkovým košem u staniční budovy.

112/ Železniční stanice Poštorná



Zdroj 112/ mapy.cz, Venda K, červen 2024

Charvátská Nová Ves

Zastávka Charvátská Nová Ves na trati 253 disponuje pouze sypaným nástupištěm, které obvykle dosahuje výšky pouze 150 až 200 mm nad temenem kolejnice. Nástup do vozidla je tedy obtížný i pro běžně zdatné osoby.

113/ Zastávka Charvátská Nová Ves



Zdroj 113/ mapy.cz, Venda K, červen 2024

5.3 Provázanost s dalšími módy dopravy

Autobusová doprava

Železniční stanice Břeclav se nachází na východě města a svojí polohou se jedná o laterální polohu na okraji města, a proto nevytváří bariéru uvnitř města. Přestup na autobusové linky je zajištěn díky poloze autobusového nádraží u železniční stanice, tvořící jeden přestupní terminál. Po modernizaci tak na vnějším nástupišti vznikl přestup hrana-hrana, kde je možné přestoupit z vlaku přímo na autobus. Na autobusovém nádraží lze přestoupit na regionální autobusové linky a také na 8 z 9 linek MHD.

114/ Přestup hrana-hrana z železničního na autobusové nástupiště



Zdroj 114/ vlastní fotodokumentace

Parkovací kapacity

V okolí železniční stanice Břeclav se nachází dvě zpoplatněná parkoviště (Nádražní a Slovácká), která čítají 85 parkovacích míst, nejsou však označena jako P+R. Jiná parkoviště typu P+R se ve městě nenachází. U železniční stanice je vyznačeno několik míst typu K+R pro naložení / vyložení osob.

115/ Zpoplatněné parkoviště Slovácká se zasakovacím povrchem



Zdroj 115/ vlastní fotodokumentace

Bezmotorová doprava

Nádraží je poměrně dobře vybavené pro cyklisty. Nachází se zde zpoplatněná cyklověž pro bezpečné uschování kola, ale také volná plocha pro odložení kola zdarma. Ta je však pouze na nezpevněné ploše pokryté drny trávy a během nepříznivého počasí nebo po dešti může být přístup ke stojanům značně nekomfortní. Místa nejsou krytá a odstavená jízdní kola jsou tudíž vystavena povětrnostním vlivům.

116/ Pouze po chodníku přístupná cyklověž	*117/ Stojany na kola umístěné na trávě*
	
Zdroj 116/ vlastní fotodokumentace	*Zdroj 117/ vlastní fotodokumentace*

Nedořešený je také přístup k cyklověži, která se nachází 50 metrů od silniční komunikace na parkoviště u nádraží. Z cyklostezky vedené ulicí Stromořadní není jakkoli zajištěn příjezd ani vyznačení nebo upozornění na existenci cyklověže, která z dané ulice (a cyklostezky) není vidět. Zmiňovaná cyklostezka vede v tangenciálním směru okolo centra města, do centra je možné dojet skrze pěší zónu v sadech 28. října a následně pokračovat po ulici Jana Palacha, kde se nachází pruh pro cyklisty.

K nádraží vede z centra města pěší zóna, která je příjemným prostorem. Cesta k většině hlavních cílů, jako jsou veřejné instituce nebo bankovní služby, trvá pěšky běžně zdatnému dospělému člověku 15–20 minut, což je akceptovatelné pro návštěvníky města, avšak pro denní docházku je již na horní hranici vzdálenosti, kterou jsou pravidelní dojíždějící ochotni akceptovat.

6 REGIONÁLNÍ AUTOBUSOVÁ DOPRAVA

Regionální autobusová doprava v Jihomoravském kraji je objednávána organizátorem systému KORDIS JMK. Autobusové linky jsou koncipovány logicky, aby nekopírovaly vedení železniční linky. Autobusové linky jsou vedeny tak, aby obsluhovaly místní obce a končily v některém z regionálních center ORP, kde je možné opět přestoupit na vlak. Z Břeclavi takto vyjíždí celkem 6 autobusových linek. Na nich je během pracovního dne vypraveno více než 80 spojů obsluhujících linku v plné délce a některé další spoje obsluhují pouze část z trasy linky.

6.1 Nabídka spojení

Četnost spojů je nastavena tak, že obslužnost území je posílena během ranní a odpolední přepravní špičky, kdy je interval spojů alespoň 1x za hodinu, naopak v přepravním sedle jsou intervaly delší, zpravidla 1x za 2 hodiny. Regionální autobusy jsou vypravovány na kratší vzdálenost a zabezpečují základní obslužnost území a dojížďku do školy.

118/ Přehled četnosti spojů regionálních autobusových linek

Linka	Trasa	Počet spojů v PD
542	Břeclav – Velké Bílovice – Velké Pavlovice – Hustopeče	18
570	Břeclav – Lednice – Horní Věstonice – Mikulov	16
571	Břeclav – Valtice	13
572	Břeclav – Lanžhot – Tvrdonice – Moravská Nová Ves – Hodonín	20
573	Břeclav – Hrušky – Moravská Nová Ves – Prušánky	10
574	Břeclav – Podivín	3

Zdroj 118/ CIS JŘ

Z hlediska obsluhy hlavních dojížďkových proudů je zásadní autobusové spojení s Lanžhotem a také Hustopečemi. Nicméně pro většinu okolních obcí je Břeclav tím hlavním místem dojížďky do zaměstnání, školy i za službami. V souladu s plánem dopravní obslužnosti JMK jsou v relacích s vyšší přepravní poptávkou Břeclav–Hrušky[3], Břeclav–Velké Pavlovice, Břeclav–Lednice a Břeclav–Kostice–Lanžhot spoje celodenně v provozu v intervalu přibližně 60 minut. Ostatní relace jsou v provozu v nižším intervalu 60/120 minut (ve špičce / mimo špičku), nebo jednotlivými spoji.

Linka 574 Břeclav–Podivín teoreticky vytváří souběh s vlakovou linkou S51, nicméně zastavuje přímo v centrech sídel, a je proto významně atraktivnější než železniční spojení, které má základní interval 120 minut. Linka 574 jezdí také v přibližně dvouhodinovém intervalu, avšak proklad s vlakovými spoji není v dopoledním sedle vytvořen.

V sedle jezdí autobusové spoje v obou směrech 20–30 minut před, nebo po odjezdu vlaku a následuje až 100minutový interval bez nabídky spojení daným směrem. Lepší časová koordinace spojů autobusové a železniční linky by při zachování rozsahu vozokilometrů (a tedy i nákladů) zajistila lepší nabídku spojení v této relaci.

119/ Časová nekoordinace spojů v sedle na trase Břeclav – Ladná

Břeclav – Ladná		
Odjezd autobusu 574	**Odjezd vlaku S51**	**Doba do dalšího spoje daným směrem [min]**
08:10	08:33	97
10:10	10:33	120
12:55	12:33	46
14:05	13:41	x

Zdroj 119/ CIS JŘ + SŽ

[3] V kombinaci s vlakovou linkou S9

120/ Časová nekoordinace spojů v sedle na trase Ladná – Břeclav

Ladná – Břeclav		
Příjezd autobusu 574	**Příjezd vlaku S51**	**Doba do dalšího spoje ze směru [min]**
08:55	09:25	86
10:51	11:23	120
13:31	13:23	57
14:48	14:28	x

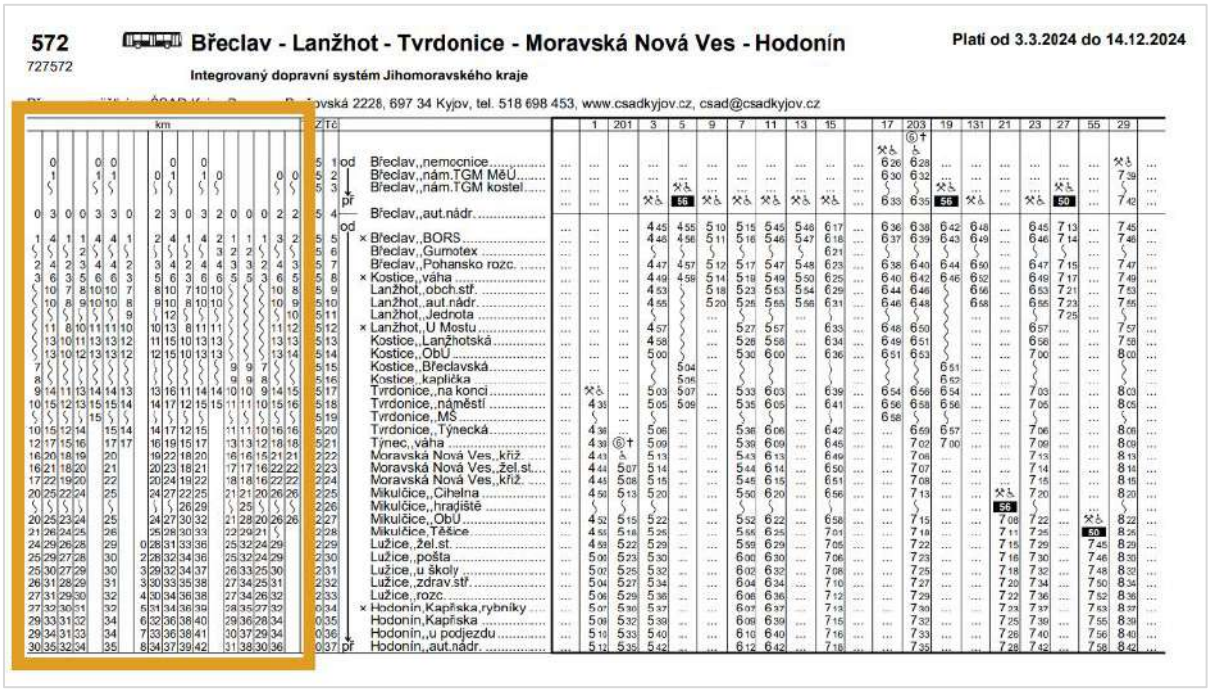
Zdroj 120/ CIS JŘ + SŽ

Ve špičce přitom přibližný proklad existuje, ať již záměrný či náhodný daný polohou autobusových spojů. Výhodný by však byl zejména v období s nižší četností spojů jednotlivých linek, kde by bylo možné nabídnout výrazně atraktivnější souhrnný interval.

Složitost vedení

Samostatnou kapitolou regionálních autobusů je složitost vedení spojů jednotlivých linek. Většina linek má zpravidla nižší jednotky variant trasy, přičemž hlavní rozdíl typicky bývá pouze v délce obsluhované části linky, případně kvůli přidaným závlekům pro ranní školní spoje. Extrém v tomto případě představuje linka 572 (oficiální označení 727572), jejíž jízdní řád obsahuje celkem 18 variant kilometráže spojů (viz zvýraznění v obrázku 121), což znamená alespoň jeden existující spoj v dané variantě.

121/ Široká variabilita vedení spojů jedné linky



Zdroj 121/ CIS JŘ

Orientace v linkových jízdních řádech je oproti těm zastávkovým v principu složitější. Zde je však (standardní) vedení linky a většiny jejich spojů obtížně zjistitelné a je složité jednoduše identifikovat, zda mají dvě konkrétní zastávky spojení po celý den a v jakém intervalu.

Spolu se sloupcem zastávek pak tato povinná část zabírá polovinu šířky stránky a časové polohy spojů pro jeden směr musí být uváděny na několika listech, což přehlednost a uživatelskou přívětivost dále snižuje. Užití obecně srozumitelnějšího zastávkového jízdného řádu, které některé integrované systémy využívají i u regionálních linek, je u linky 572 v současném stavu nepředstavitelné.

Vedení spojů se často liší o jednu zastávku, nicméně i tak se jedná o unikátní vedení trasy linky, dobu jízdy a četnost obsluhy zastávek na trase, která není (alespoň přibližně) stejná v průběhu dne. Tato

nejednotnost výrazně snižuje přehlednost, a tedy atraktivitu veřejné dopravy, což je doprovázeno komplikovanější možností prokladu časové polohy spojů s jinými linkami.

Zhodnocení

I přes výše uvedené nedostatky je provoz regionálních autobusů na dobré úrovni, která je v rámci ČR spíše nadstandardní. Atraktivitu zvyšují také nasazovaná moderní vozidla a jednotné barevné schéma vozidel, které zajišťuje snadnou identifikovatelnost regionálních spojů v systému IDS JMK.

Obslužnost území regionálními autobusovými a vlakovými linkami je prezentována na stránkách IDS JMK a pro potřeby PUMM Břeclav také jako Příloha 7. Úroveň regionální autobusové dopravy je dobrá a její provázanost s železniční dopravou je na dobré úrovni, nicméně není dobře provázána s MHD Břeclav (více viz kapitola 7 MĚSTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA) a ani s mezinárodními dálkovými spoji s celodenně pravidelným uzlem kolem celé hodiny. Vzhledem k rozdílným intervalům však není možné garantovat návaznost všech spojů.

122/ Tři mezinárodní vlaky v uzlu kolem celé hodiny ve stanici Břeclav



Zdroj 122/ vlastní fotodokumentace

6.2 Infrastruktura

Zastávky

Autobusové nádraží je zastřešené, avšak cestující chrání proti dešti pouze za bezvětří. Kvůli výšce zastřešení je ochrana před srážkami snížená i při slabém větru, přímo proti větru pak cestující v celém prostoru chráněni nejsou.

123/ Autobusové nádraží v Břeclavi s 12 stanovišti



Zdroj 123/ vlastní fotodokumentace

Samotné nádraží i nástupiště jsou přístupné bezbariérově. Vodící linie pro nevidomé na přístupových trasách však chybí a jsou pouze na nástupištích. Varovný pás na rozhraní autobusového a železničního nástupiště je však proveden nesprávně, protože má shodnou barvu s plochou železničního nástupiště, a není tedy kontrastní (viz obrázek 124). Jednoduchým řešením je použití šedé dlažby na železničním nástupišti, která bude navazovat na stranu autobusového nástupiště i šedé panely u hrany železničního nástupiště. Pro pohledové ani funkční oddělení stran nástupišť totiž není důvod.

124/ Varovný pás není kontrastní vůči dlažbě železničního nástupiště



Zdroj 124/ vlastní fotodokumentace

Všechny zastávky obsluhované regionálními autobusovými linkami disponují přístřeškem, což nebývá v ČR vždy obvyklé, a je proto hodnoceno pozitivně.

125/ Přístřešky na zastávkách 1. máje (vlevo) a Stará Břeclav, Skopalíkova (vpravo)



Zdroj 125/ vlastní fotodokumentace

Dostupnost informací na zastávkách

Zastávky nejsou vybaveny elektronickými tabulemi zobrazujícími odjezdy spojů. Na běžných zastávkách je to vzhledem k počtu spojů zbytné. Odjezdová informační tabule na autobusovém nádraží je orientována směrem k nástupištím autobusů. Po cestě z železničních nástupišť jakákoliv informační tabule chybí, což je zejména při přestupu velký problém, protože samotné nádraží disponuje celkem 12 různými nástupišti a odjezdové stanoviště konkrétní linky není možné z dálky identifikovat.

126/ Elektronická odjezdová tabule na autobusovém nádraží



Zdroj 126/ vlastní fotodokumentace

Fyzický informační panel s uspořádáním nástupišť se nachází na okraji autobusové plochy, na straně přístupové trasy od železniční stanice. Je však značně opotřebený, zastaralý a neobsahuje například linky obsluhující nemocnici (viz obrázek 127).

127/ Přehlédnutelné umístění a zastaralost informačního panelu na autobusovém nádraží



Zdroj 127/ vlastní fotodokumentace

Vzhledem k jeho malé velikosti jej lze z většiny míst snadno přehlédnout, problematická je i přístupnost informací. Panel je umístěn poměrně vysoko a pro osoby nižšího vzrůstu nebo osoby na vozíku může být obtížné přečíst informace v jeho horní části. I při výšce 177 cm je nutné mírně zvednout hlavy, aby bylo na horní část panelu viděl.

Pro cestující přestupující mezi autobusovými spoji je sice dostupný panel odjezdů, který uvádí i nástupiště, není však k dispozici plánek, kde se nachází. Čísla stanovišť jsou provedena pouze dvoustraně a při pohledu ze strany, například od výstupní zastávky nebo vedlejší sady nástupišť, na ně není vidět.

Vozidla

Autobusy VHD jsou moderní bezbariérová vozidla. Kromě pohodlí a zvýšené bezpečnosti mají vozidla povinně instalovanou výkonnou klimatizaci, větší prostor pro umístění dětských kočárků a invalidních vozíků, zdvojená a ztmavená okna, která lépe chrání před letními horky, a před chladem v zimních měsících. Spoje jsou vybaveny přijímačem pro nevidomé (EPNEV), který v případě aktivace informuje nevidomé o vozidle.

128/ Moderní, částečně nízkopodlažní vozidlo v jednotném nátěru IDS JMK



Zdroj 128/ vlastní fotodokumentace

6.3 Provázání s dalšími módy dopravy

Regionální linky obsluhují především autobusové nádraží, které společně s železniční stanicí tvoří od roku 2014 jeden přestupní terminál. Díky přesunu nádraží přímo k železniční stanici je u jednoho nástupiště vytvořen systém přestupu hrana-hrana, který usnadní přestup mezi módy dopravy.

Staré autobusové nádraží na ulici Slovácká bylo přestavěno na parkoviště s kapacitou 90 míst, které slouží jak rezidentům, tak i pro odstavení automobilu. V budoucnu se zde plánuje výstavba parkovacího domu P+R.

Regionální autobusy obsluhují také další významnější zastávky, čímž se obslužnost města zvyšuje a části dojíždějících/vyjíždějících se tím zkrátí cesta na zastávku, konkrétně se jedná o tyto zastávky (linky):

- BORS (570, 572);
- Cukrovar (542, 573, 574);
- Gumotex (542, 570, 572, 573, 574);
- Charvátská Nová Ves, Lednická (570);
- nám. TGM (542, 570, 573, 574);
- Nemocnice (572);
- Pohansko (570, 572, 573);
- Poliklinika, (542, 574);
- Poštorná, Hlavní na konci (570);
- Poštorná, Kostel (570, 571);
- Poštorná, Lesní (542, 570, 571);
- Poštorná, Valtická (571);
- Stará Břeclav, Ladná (542, 573, 574);
- Stará Břeclav, Skopalíkova (542, 573, 574).

Dostupnost autobusového nádraží pro pěší a cyklisty je stejná jako železniční stanice viz kapitola 5.3 a celkově je hodnocena jako dobrá.

7 MĚSTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA

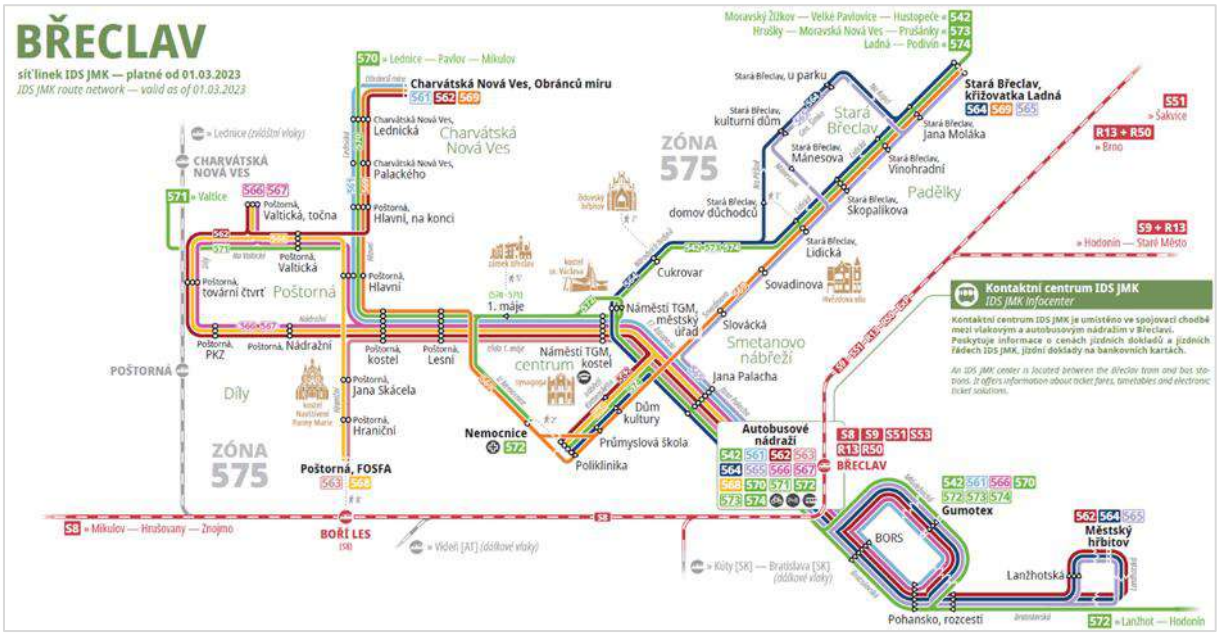
Město Břeclav je se svými 24 tisíci obyvateli obsluhováno kromě regionálních autobusových a vlakových linek vlastní sítí městské hromadné dopravy. MHD má rozvětvenou síť s 9 linkami. Objednatelem MHD je město Břeclav a obsluhu zajišťuje břeclavská společnost BORS.

7.1 Organizace dopravy

Město je obsluhováno celkem devíti linkami číslovanými 561-569, které kompaktně zajišťují obsluhu celého území města Břeclavi včetně MČ Charvátská Nová Ves a Poštorná. Linky jsou zapojeny do krajského systému IDS JMK, lze je tedy využít v kombinaci s regionálními autobusy nebo vlakovými spoji na jeden jízdní doklad.

Ústředním bodem celého systému je autobusové nádraží, kam zajíždí spoje 8 z 9 linek (561–568). Nezajíždí na něj pouze linka 569, která by se dala označit jako tangenciální a spojuje území Staré Břeclavi s Charvátskou Novou Vsí přes centrum, polikliniku a městskou nemocnici. Vedení linek je schematicky znázorněno na obrázku níže a také viz Příloha 8.

129/ Schéma sítě linek MHD Břeclav



Zdroj 129/ IDS JMK (upraveno)

Nástup do autobusů MHD probíhá pouze předními dveřmi, čímž je zabráněno nástupu pasažérů bez platného jízdního dokladu, ale dochází ke značnému zdržování spojů na exponovaných zastávkách. Jakákoliv alternativní možnost koupě fyzické jízdenky kromě prodeje u řidiče autobusu chybí. Prodlužování pobytu spojů odbavením v zastávkách může klást vyšší nároky na infrastrukturu, např. potřeba delších zastávek pro alespoň dva autobusů, případně nutí další spoj na odbavení vyčkat. Dle postupu řidiče může také docházet k nevhodnému zahájení odbavení (zejména výstupu) mimo zastávku. Delší pobyt snáze generuje sjetí více vozidel v zastávkách společných s regionálními autobusy.

130/ Třetí autobus vyčkává na zahájení odbavení zastávky Náměstí TGM, kostel



Zdroj 130/ vlastní fotodokumentace

Stání autobusu má kromě prodloužení reálné cestovní doby dopad i na okolní dopravu. Stáním v nájezdovém klínu dochází k částečnému zablokování jízdného pruhu, v případě na obrázku 130 výše pak k úplnému zablokování vyhrazeného pruhu pro cyklisty, čímž dochází k vytváření rizikové situace pro zranitelné účastníky silničního provozu. U zastávek bez autobusového zálivu dochází k delšímu zablokování průběžného jízdního pruhu, kde cyklista autobus nemůže bezpečně objet, aniž by zasáhl do protisměru.

Cestující čekající u zastávkového sloupku nebo v přístřešku pak mohou autobus snáze přehlédnout, případně se musejí urychleně přesunout, aby jim spoj neodjel. Delší chůzí cestujícího k vozidlu se dále prodlužuje čas stání vozidla v zastávce.

Špatně odhadnutelná doba pobytu v zastávkách komplikuje sestavování jízdního řádu. Různé vytížení zastávek v průběhu dne nebo na různých linkách neumožňuje jednoduše stanovit jednotnou jízdní dobu a vytvořit časové proklady, které by v relaci nabídly atraktivnější souhrnný interval.

V kombinaci s proměnlivou dopravní situací a absencí preferenčních opatření pro autobusy velmi často dochází ke zpožďování spojů, čímž může dojít k ujetí návazného spoje, například vlaku. Vytváření nadbytečné časové rezervy na přestup nebo odbavení zase snižuje základní atraktivitu spojení.

Důležitým hlediskem pro atraktivitu MHD je kromě intervalu i doba jízdy. Jízda MHD bude vždy dražší než chůze nebo jízda na kole (pokud nebude zdarma, což není doporučeno), nicméně by měla být alespoň srovnatelně rychlá nebo rychlejší. Vzhledem k příznivému terénu v Břeclavi, dlouhodobé tradici užívání jízdního kola, existující infrastruktuře a časové flexibilitě je jízdní kolo výrazným konkurenčním prostředkem pro potenciální uživatele MHD. Zkrácením pobytů v zastávkách by tedy mohlo dojít ke zvýšení její atraktivity.

7.2 Nabídka spojení

Ranní provoz začíná již v brzkých ranních hodinách. První autobusové spoje jsou vypravovány již před 5. hodinou ranní tak, aby bylo pro vyjíždějící možné přestoupit na vlak např. směrem do Brna, a bylo možné zahájit směnný provoz v 7 hodin. Velké průmyslové firmy jako Gumotex nebo FOSFA fungují v režimu vícesměnného provozu, a pracovní doba obvykle začíná cca v 5-7 hodin, v závislosti na délce směny. Vzhledem k charakteru městského sídla venkovského charakteru je denní rytmicita města posunuta do dřívějších hodin, a proto také pracovní doba začíná často dříve např. ve srovnání s Brnem nebo jinými městy obdobné velikosti.

Dřívější zahájení dne znamená nižší nabídku i poptávku po službách ve večerních hodinách, a tudíž i nižší poptávku po přepravě, proto také večerní obsluha MHD končí ve srovnání s brněnskou mnohem dříve. Po 23. hodině odjíždí z autobusového nádraží pouze jedna linka, obslužnost MHD tedy nepočítá s obyvateli, kteří se vrací v pozdních večerních hodinách z Brna nebo zahraničí, kde byli za kulturou, sportem, nebo jinou aktivitou. Vzhledem k velikosti Břeclavi je obsluha nočními linkami zcela nevhodná, ale návaznost na večerní železniční spoje, které by odvezli obyvatele např. do největšího i nejvzdálenějšího sídliště Na Valtické, chybí. Použít nelze ani regionální spoje, jejichž provoz končí po 22. hodině.

Složitost sítě

Vedení linek je velice nepřehledné. Přestože při prvním pohledu na schéma sítě lze jasně identifikovat zhruba 2 až 3 osy, linek MHD existuje celkem 9, k nimž lze připočítat ještě 5 linek regionálních. Po městě se tedy lze pohybovat až 14 linkami, přestože využívaná síť komunikací není tak komplexní.

Obtížnou orientaci posiluje odlišné vedení linek v každém směru částečně po jiné trase a vytváření závleků nebo smyček, což platí pro 5 z 9 linek: 562, 564, 565, 566, 567. Tyto rozdíly obsluhy se odehrávají v oblasti Staré Břeclavi, Poštorné a na východě města v průmyslové zóně.

Cestující tak často může z jedné zastávky cestovat „do centra“ oběma směry, neboť autobus jedoucí „z centra“ z konečné mnohdy pokračuje jinou trasou nazpět do města. Tento „proklad“ nabízených spojení musí cestující ověřit chůzí na zastávky obou směrů, prověřováním více jízdních řádů a hledáním v poznámkách. Kromě výrazně odlišné doby jízdy pro daného cestujícího to znamená též nutnost uvedení výjimky k nepřestupnímu tarifu v jízdním řádu a tarifních podmínkách a snižuje jejich jednoduchost a srozumitelnost.

Poloha spoje (jiné) linky zpět do centra vázaná na příjezd spoje z centra komplikuje také sestavu jízdního řádu, neboť je obtížné vytvořit proklady s jinými linkami. Je proto nevhodné, aby polookružní nebo okružní linky (nebo návazné spoje) tvořily základ sítě. Takové linky mohou být doplňkové, nabízet unikátní (přímá) spojení v delším intervalu, ale nemělo by se jednat o hlavní linku pro obsluhu oblasti z výše uvedených negativních dopadů na zbytek sítě.

Frekvence spojů

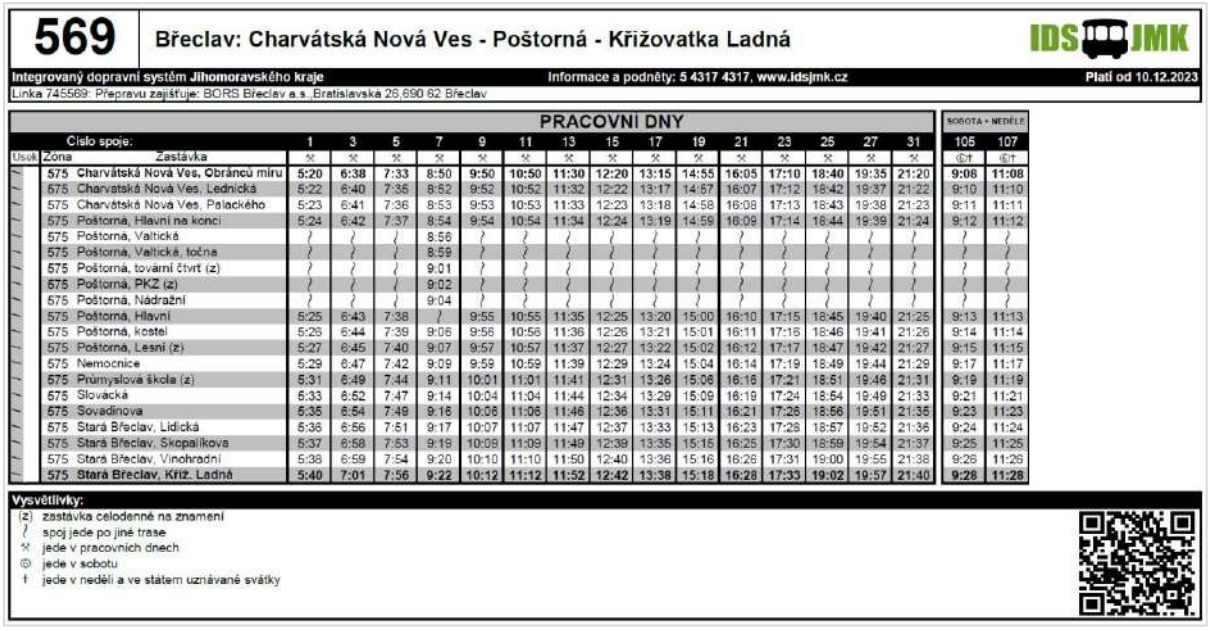
Robustnost současné sítě je však vykoupena četností spojů jednotlivých linek; intervaly mezi spoji se na jednotlivých linkách významně liší. Nejfrekventovanější linkou je linka 561, která jezdí v běžný pracovní den v pravidelném intervalu 40 minut. Jedná se o vůbec nejkratší pravidelný interval ze všech linek. Ostatní linky jezdí v pravidelném (562, 564, 565) i nepravidelném (569) taktu cca 60 minut. V ranní a odpolední špičce jsou některé linky posíleny (566, 567) a jiné jezdí pouze v ranní a odpolední přepravní špičce (563, 568). Více informací o počtu a frekvenci jednotlivých linek přináší tabulka 131 níže, příklad nepravidelného jízdního řádu je na obrázku 132.

131/ Počet spojů a frekvence spojů linek MHD Břeclav

Linka	Trasa	Od	Do	Počet spojů v PD	Frekvence
561	Gumotex – Poštorná – Charvátská Nová Ves	4:50	20:58	30	40 min
	Charvátská Nová Ves – Poštorná – Gumotex	5:06	22:50	32	
562	Městský Hřbitov – Poštorná – Charvátská Nová Ves	5:35	23:05	19	60 min
	Charvátská Nová Ves – Poštorná – Městský hřbitov	4:05	21:20	17	
563	Autobusové nádraží – Poštorná, FOSFA	5:08	17:54	10	nepravidelná; ráno / odpoledne
	Poštorná, FOSFA – Autobusové nádraží	5:20	17:47	10	
564	Městský Hřbitov – Náměstí TGM – Křižovatka Ladná	4:35	21:55	20	60 min; odjezd se mění
	Křižovatka Ladná – Náměstí TGM – Městský hřbitov	5:01	22:17	20	
565	Městský hřbitov – Sovadinova – Křižovatka Ladná	5:18	22:14	18	60 min; odjezd se mění
	Křižovatka Ladná – Sovadinova – Městský hřbitov	5:34	22:30	18	
566	Gumotex – Poštorná, Valtická točna	4:56	17:34	17	60 min; ráno nepravidelné
	Poštorná, Valtická točna – Gumotex	5:10	17:52	18	
567	Autobusové nádraží – Poštorná, Valtická točna	4:30	20:07	27	cca 60 min; odjezd se mění; nepravidelná
	Poštorná, Valtická točna – Autobusové nádraží	4:44	20:21	27	
568	Autobusové nádraží – Poštorná – Poštorná, FOSFA	5:17	20:32	11	nepravidelná, ráno / odpoledne
	Poštorná, FOSFA – Poštorná – Autobusové nádraží	6:20	21:00	11	
569	Charvátská Nová Ves – Poštorná – Křižovatka Ladná	5:20	21:20	15	cca 60 min; odjezd se mění; nepravidelná
	Křižovatka Ladná – Poštorná – Charvátská Nová Ves	6:15	22:15	15	

Zdroj 131/ CIS JŘ, 2023

132/ Nepravidelný interval na lince 569



569 Břeclav: Charvátská Nová Ves - Poštorná - Křižovatka Ladná — IDS JMK

Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje — Informace a podněty: 5 4317 4317, www.idsjmk.cz — Platí od 10.12.2023

Linka 745569: Přepravu zajišťuje: BORS Břeclav a.s.,Bratislavská 26,690 62 Břeclav

PRACOVNÍ DNY

Úsek	Zóna	Zastávka	Číslo spoje: 1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	27	31	SOBOTA + NEDĚLE 106	107
			⚒	⚒	⚒	⚒	⚒	⚒	⚒	⚒	⚒	⚒	⚒	⚒	⚒	⚒	⚒	Ⓢ†	Ⓢ†
	575	Charvátská Nová Ves, Obránců míru	5:20	6:38	7:33	8:50	9:50	10:50	11:30	12:20	13:15	14:55	16:05	17:10	18:40	19:35	21:20	9:08	11:08
|	575	Charvátská Nová Ves, Lednická	5:22	6:40	7:35	8:52	9:52	10:52	11:32	12:22	13:17	14:57	16:07	17:12	18:42	19:37	21:22	9:10	11:10
|	575	Charvátská Nová Ves, Palackého	5:23	6:41	7:36	8:53	9:53	10:53	11:33	12:23	13:18	14:58	16:08	17:13	18:43	19:38	21:23	9:11	11:11
|	575	Poštorná, Hlavní na konci	5:24	6:42	7:37	8:54	9:54	10:54	11:34	12:24	13:19	14:59	16:09	17:14	18:44	19:39	21:24	9:12	11:12
|	575	Poštorná, Valtická	⟩	⟩	⟩	8:56	⟩	⟩	⟩	⟩	⟩	⟩	⟩	⟩	⟩	⟩	⟩	⟩	⟩
|	575	Poštorná, Valtická, točna	⟩	⟩	⟩	8:59	⟩	⟩	⟩	⟩	⟩	⟩	⟩	⟩	⟩	⟩	⟩	⟩	⟩
|	575	Poštorná, tovární čtvrť (z)	⟩	⟩	⟩	9:01	⟩	⟩	⟩	⟩	⟩	⟩	⟩	⟩	⟩	⟩	⟩	⟩	⟩
|	575	Poštorná, PKZ (z)	⟩	⟩	⟩	9:02	⟩	⟩	⟩	⟩	⟩	⟩	⟩	⟩	⟩	⟩	⟩	⟩	⟩
|	575	Poštorná, Nádražní	⟩	⟩	⟩	9:04	⟩	⟩	⟩	⟩	⟩	⟩	⟩	⟩	⟩	⟩	⟩	⟩	⟩
|	575	Poštorná, Hlavní	5:25	6:43	7:38	⟩	9:55	10:55	11:35	12:25	13:20	15:00	16:10	17:15	18:45	19:40	21:25	9:13	11:13
|	575	Poštorná, kostel	5:26	6:44	7:39	9:06	9:56	10:56	11:36	12:26	13:21	15:01	16:11	17:16	18:46	19:41	21:26	9:14	11:14
|	575	Poštorná, Lesní (z)	5:27	6:45	7:40	9:07	9:57	10:57	11:37	12:27	13:22	15:02	16:12	17:17	18:47	19:42	21:27	9:15	11:15
|	575	Nemocnice	5:29	6:47	7:42	9:09	9:59	10:59	11:39	12:29	13:24	15:04	16:14	17:19	18:49	19:44	21:29	9:17	11:17
|	575	Průmyslová škola (z)	5:31	6:49	7:44	9:11	10:01	11:01	11:41	12:31	13:26	15:06	16:16	17:21	18:51	19:46	21:31	9:19	11:19
|	575	Slovácká	5:33	6:52	7:47	9:14	10:04	11:04	11:44	12:34	13:29	15:09	16:19	17:24	18:54	19:49	21:33	9:21	11:21
|	575	Sovadinova	5:35	6:54	7:49	9:16	10:06	11:06	11:46	12:36	13:31	15:11	16:21	17:26	18:56	19:51	21:35	9:23	11:23
|	575	Stará Břeclav, Lidická	5:36	6:56	7:51	9:17	10:07	11:07	11:47	12:37	13:33	15:13	16:23	17:28	18:57	19:52	21:36	9:24	11:24
|	575	Stará Břeclav, Skopalíkova	5:37	6:58	7:53	9:19	10:09	11:09	11:49	12:39	13:35	15:15	16:25	17:30	18:59	19:54	21:37	9:25	11:25
|	575	Stará Břeclav, Vinohradní	5:38	6:59	7:54	9:20	10:10	11:10	11:50	12:40	13:36	15:16	16:26	17:31	19:00	19:55	21:38	9:26	11:26
|	575	Stará Břeclav, Kříž. Ladná	5:40	7:01	7:56	9:22	10:12	11:12	11:52	12:42	13:38	15:18	16:28	17:33	19:02	19:57	21:40	9:28	11:28

Vysvětlivky:
(z) zastávka celodenně na znamení
⟩ spoj jede po jiné trase
⚒ jede v pracovních dnech
Ⓢ jede v sobotu
† jede v neděli a ve státem uznávané svátky

Zdroj 132/ idsjmk.cz, 2023

Obsluha spoji se během dne liší, a přestože intenzita spojení v některých úsecích není vysoká, dochází během dne ke zbytečnému dublování spojů, kdy většinu trasy jedou za sebou spoje dvou různých linek, viz obrázek níže. Více linek jedoucích stejným směrem nebo se shodnou částí většiny trasy zároveň nutí cestujícího vyhledávat spoj ve více jízdních řádech.

133/ Dublování spojů jedoucích významnou část trasy společně, koncová zastávka Gumotex, čas pořízení 12:05



Zdroj 133/ vlastní fotodokumentace

Současný stav i přes jejich nevelkou četnost duplikuje značné množství spojů, ať už mezi linkami MHD, případně v kombinaci s regionálními autobusy, jak ukazuje tabulka 134.

134/ Příklad neatraktivní nabídky spojů – spojení Poštorná, kostel – náměstí TGM, kostel (16.08.2024)

Spojení Břeclav, Poštorná, kostel – Břeclav, Náměstí TGM, kostel; 14:30 – 15:29 v PD									
Linka	**571**	**562**	**566 + 570**	**563**	**561**	**566**	**571**	**570**	**567**
MHD		14:36	14:42	14:54	14:56	14:57			15:27
Regionální	14:30		14:42				15:05	15:12	
Spojení Břeclav, Poštorná, kostel – Břeclav, Náměstí TGM, kostel; 15:30 – 16:29 v PD									
Linka		**561 + 562**	**567 + 570**	**563**	**566**	**571**	**570**	**561 + 563**	**567**
MHD		15:36 15:36	15:42	15:46	15:57			16:21 16:21	16:27
Regionální			15:42			16:05	16:12		

Zdroj 134/ idsjmk.cz

Spoje MHD na trase „mezi kostely“ (Poštorná – náměstí TGM) jedou ve shluku, kdy během 21 minut (minuta 36-57) jede v obou hodinách celkem 5 spojů, a následuje 30 nebo 24 minut bez jakéhokoliv spoje MHD. Po této větší prodlevě opět následuje shluk více spojů, které se někdy svým odjezdem shodují s regionálním autobusem a někdy se dublují i spoje MHD navzájem.

Na údajích je zároveň vidět nepravidelná časová poloha spojů jedné linky, kdy například linka 563 jede třikrát za zhruba 90 minut: ve 14:54, poté téměř za hodinu v 15:46 a následně v 16:21. Interval mezi spoji ovšem není ani 60+30 nebo 45+45, ale zcela nesystémově 54+35. Podobně tři spoje linky 561 v řešeném období mají interval 40+50 minut. Náznak pravidelnosti sice ukazují komplementární linky 566 a 567, které budí zdání souhrnného intervalu 15 minut, avšak jeden spoj za hodinu, právě ve zmiňované dlouhé prodlevě mezi shluky, chybí. Stejně tak interval obou linek není 30 minut, aby souhrnně tvořil 15 minut, ale jedná se o náhodné oscilace intervalu v násobcích 15 minut od 15 do 60 minut mezi spoji téže linky.

Čas 14:30-16:30 v uvedeném příkladu byl vybrán zcela náhodně, nicméně snadno poukazuje na fakt, že ani ve špičce pracovního dne s 5-7 spoji za hodinu není zajištěna atraktivní nabídka pro cestující v takto významném úseku kvůli nerovnoměrné nabídce. Tato nekoordinovanost je o to více neefektivní, protože západním směrem existují v zásadě tři větve tras: na jih Poštorné, obsluha sídlišť Čs. armády a Na Valtické a poté spojení do Charvátské Nové Vsi. Spoje se tedy shlukují nejen v tomto společném úseku na třídě 1. máje, ale po většinu cesty do centra. To je dále umocněno tím, že pro cestu z většiny

území obou sídlišť lze do centra města využít spoje ze sídlištní i Charvátské větve (zastávky na ulici Hlavní).

Ve zmiňovaných dlouhých prodlevách sice jedou spoje regionální dopravy, ty ovšem na trase městem zastavují na nižším počtu zastávek a ve špičkách bývají využity cestujícími z regionu, tudíž není zaručena kapacitní možnost pro jejich využívání v rámci města.

Návaznost linek na železnici nebo regionální autobusové spoje je velmi nízká. Dle dokladů z minulosti bylo dříve MHD navázáno na odjezdy a příjezdy vlaků, ale kvůli otevřenosti města a vstřícnosti při přidávání spojů se kvůli těmto požadavkům základní návazná logika a provázanost systémů rozpadla. Celý systém obsluhy je proto dnes velice komplikovaný s absencí základních principů MHD.

Pokrytí

V Břeclavi se nachází celkem 39 zastávek městské hromadné dopravy, z nichž jedna je autobusový terminál. Zastávky jsou obsluhovány buď pravidelně nebo v režimu zastavení na znamení. Obecně platí, že jsou zastávky MHD dostupné do vzdálenosti 500 m, nicméně zejména v části Staré Břeclavi je tato vzdálenost vyšší i vzhledem k okružnímu charakteru linek a jednosměrné obsluze linky. Další částí jsou oblasti za městským koupalištěm a Smetanova nábřeží, viz Příloha 9.

Tradiční izochrony dostupnosti zastávek zároveň nezohledňují četnost spojů na zastávce, která hraje významnou roli ve skutečné obslužnosti území. Jak bylo diskutováno výše, intervaly jednotlivých linek jsou s ohledem na velikost města a snadno dostupné alternativy málo atraktivní, a časové proklady linek dnes nejsou zřízeny. Příkladem rozdílného významu „pokrytí“ může být jednosměrná zastávka Stará Břeclav, Domov seniorů, která se nachází 150 metrů od zastávky Stará Břeclav, Lidická obsluhované více linkami.

Při posuzování dostupnosti je kromě přímé vzdálenosti vzdušnou čarou možné posuzovat také skutečnou délku pěší trasy. Ta se může někdy výrazně lišit od teoretické dostupnosti, jak je ukázáno na obrázku 135. Cesta k plaveckému bazénu od zastávky Cukrovar je proti vzdálenosti vzdušnou čarou (300 m) dvojnásobná. Podobně je na tom však většina území města, které je často tvořeno přibližně pravoúhlou uliční sítí. Pěší vzdálenost na zastávku je tedy obecně o 20–40 % delší než dle izolinií (kružnice).

135/ Skutečná délka cesty k bazénu je dvojnásobná proti vzdálenosti vzdušnou čarou



Zdroj 135/ mapy.cz, 2024

7.3 Infrastruktura MHD

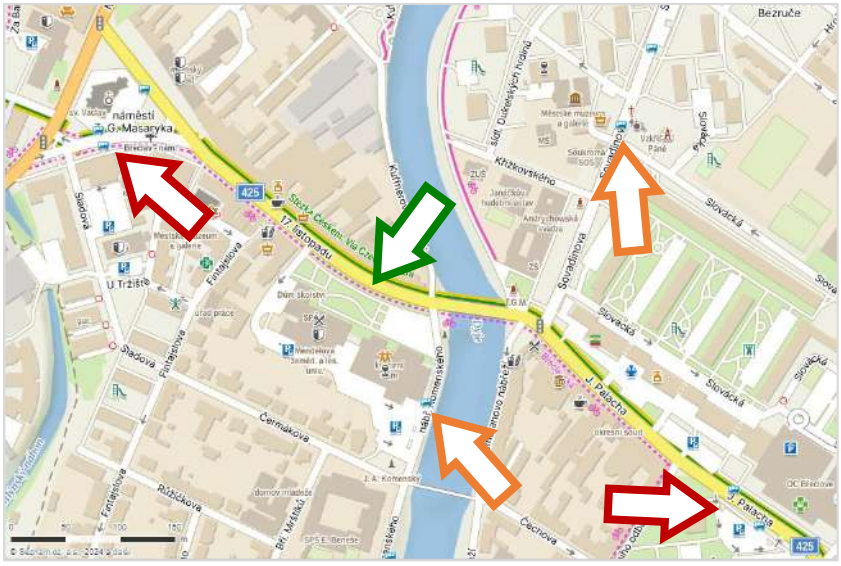
Umístění zastávek

Poloha zastávek je často dána historicky, postupným vývojem, nebo požadavky od PČR či správce komunikace. Značná část zastávek má vytvořen zastávkový pruh (záliv), což výrazně zvyšuje zábor veřejného prostoru zastávkou a limituje možnost jejího umístění v rámci zástavby. Zastávkový záliv spolu s nájezdovým klínem také vzdaluje polohu samotné zastávky od křižovatky, čímž prodlužuje docházkovou vzdálenost z bočních ulic. Přestože se zpravidla jedná „pouze“ o 50 až 100 metrů, jde

o další vzdálenost a 1–2 minuty chůze navíc, o kterou je dostupnost zastávky zhoršena (například zastávka „Hlavní na konci“ v Poštorné).

Většina zastávek je umístěna rovnoměrně a v místech s vazbami do okolí, zpracovatel ovšem identifikuje několik míst nebo oblastí, kde zastávka chybí, nebo je položená mimo logické těžiště oblasti. Kromě výše zmiňované hůře dostupné oblasti u plaveckého bazénu a židovského hřbitova se jedná například o kulturní dům. Na ulici 17. listopadu zastávka není, nachází se pouze jednosměrná na nábřeží Komenského (viz zelená šipka v obrázku 136).

136/ Chybějící zastávka (zelená šipka) na hlavní ulici v centru Břeclavi



Zdroj 136/ mapy.cz, 2024

Spoje nezajíždějící k poliklinice ji proto neobslouží. Mezizastávkový úsek mezi zastávkami Náměstí TGM, kostel a Jana Palacha je přitom dlouhý cca 750 metrů a jedna zastávka v obvyklém rozmezí 300–400 metrů zde objektivně chybí. Existence zastávky v okolí kulturního domu by také zlepšila dostupnost vzdělávacích institucí v ulici Sovadinova, jejichž návštěvníci mají dnes k dispozici pouze zastávku Slovácká se 2 linkami, namísto dalších 6 linek na ulici Jana Palacha a 17. listopadu.

Hůře dostupná jsou také některá místa s občanskou vybaveností, zejména nákupními příležitostmi. Supermarkety na třídě 1. máje jsou obslouženy pouze jednosměrnou zastávkou regionálních autobusů, kde linky MHD nezastavují. Z náměstí TGM je cesta minimálně o 200 metrů delší, jižní chodník je navíc ve špatném stavu.

Zastávka chybí také ve Staré Břeclavi na ulici Lidická. U křižovatky ulic Lidická x Seniorů se nachází dvě budovy, kde je koncentrováno více typů služeb, například supermarket, Pošta partner, prodejna elektroniky, kadeřnictví, fitness centrum, zásilkové boxy a jiné. Místo se však nachází uprostřed mezizastávkového úseku Lidická–Skopalíkova, 200 až 300 metrů od nejbližší zastávky.

Zbytečně zhoršená je také obsluha koncové části Staré Břeclavi. Zastávka Vinohradní je na Lidické ulici umístěna západně od křižovatky s ulicí Vinohradní a Na Kopci, kde odbočují linky zajíždějící do Staré Břeclavi po ulici Generála Šimka. Ty ji tudíž minou a oblast vůbec neobslouží, protože zastaví až na 300 metrů (vzdušnou čarou) vzdálené zastávce u parku (viz červená šipka vlevo na obrázku 137). Jednosměrná zastávka J. Moláka pak pro všechny obyvatele znamená nelogickou nutnost jít na autobus v opačném směru, než je směr jejich jízdy do centra (viz červená šipka vpravo na obrázku 137).

137/ Nepříliš vhodné polohy současných zastávek na severu Staré Břeclavi



Zdroj 137/ mapy.cz, 2024

Z pohledu časových izochron dostupnosti zastávek je tedy zmiňovaná oblast pokryta až nadstandardně, vnímaná situace je však objektivně výrazně horší. Přesunem zastávky na opačnou stranu křižovatky (viz zelená šipka v obrázku 137) by došlo ke zlepšení obsluhy celé oblasti a širší časové i směrové nabídce spojení díky více linkám.

V navrhovaném místě se sice nachází časté sjezdy k objektům nemovitostí, situace však není neřešitelná. Po vybudování obchvatu a snížení významu komunikace by v rámci úprav a zklidňování původního průtahu mohlo dojít k realizaci záměru.

Problém umístění zastávek je nutné vnímat komplexně v rámci celé sítě, s ohledem na zdroje poptávky po přepravě a příčné vazby v okolí zastávek. Vyhodnocení obsluhy pouze z pohledu izochron není vypovídající, jak bylo diskutováno v této i přecházející části „Pokrytí“.

Kvalita zastávek

Umístění zastávek a konkrétní provedení má také určující vliv na jejich kvalitu. Nevhodně položená nebo provedená zastávka snižuje komfort pro cestující a vytváří riziko poškození vozidla MHD, viz obrázky 138 a 139.

138/ Legálně parkující vozidlo neumožňuje autobusu řádně zajet k nástupní hraně (Poštorná, Nádražní)



Zdroj 138/ vlastní fotodokumentace

139/ Příliš široký zastávkový pruh a nedostatečné VDZ (Poštorná, Hlavní)



Zdroj 139/ vlastní fotodokumentace

V obou případech výše je situace způsobena nadměrnou šířkou zastávkového pruhu, což dále zvyšuje prostorové nároky zastávky, v kombinaci s nedostatečným VDZ. Zastávkový sloupek vždy obsahuje SDZ IJ 4a, které zakazuje zastavení a stání vozidla „ve vzdálenosti kratší než 30 m před a 5 m za označníkem zastávky.“ Toto obecné vymezení délky se však nepoužije, je-li pomocí VDZ vyznačena „Zastávka autobusu nebo trolejbusu“ (V 11a), pak „platí tento zákaz jen pro vyznačený prostor“.

Pomineme-li nízkou znalost výše uvedeného ustanovení citovaného ze zákona o silničním provozu č. 361/2000 Sb., je opatření znehodnoceno užitím VDZ V 11a pouze v délce nástupní hrany. Vozidla mimo prostor tohoto VDZ mohou být zcela legálně odstavena a tím znemožnit autobusu zastávku využít, viz příklad na obrázku 140.

140/ Legálně oparkovaná zastávka o délce nástupní hrany 20 metrů (Kutná Hora, Hlouška, Masarykova)



Zdroj 140/ mapy.cz, září 2022

Kvalita samotných zastávek se napříč městem významně liší. Hlavní rozdíly jsou v kvalitě a výšce nástupiště a existenci přístřešku, viz obrázky níže.

141/ Příklady dobré praxe: Charvátská Nová Ves, Palackého (vlevo) a Stará Břeclav, Skopalíkova (vpravo)



Zdroj 141/ vlastní fotodokumentace

Zastávky na obrázku 141 představují příklady dobré praxe stavu zastávek. Nástupní hrana, povrch nástupiště i povrch vozovky jsou v dobrém stavu, chodník obsahuje navigační prvky pro nevidomé a slabozraké, přidanou hodnotu tvoří přístřešek pro cestující. I v těchto dobrých případech ovšem často chybí VDZ v nájezdovém a výjezdovém klínu zastávky, kde žádné značení, ani obecné ustanovení nezakazuje zastavení nebo stání vozidel. Dobrý příklad na obrázku 141 vlevo tak může snadno a legálně dopadnout jako na obrázku 140 výše.

Další část zastávek je ve stavu, který není vyhovující. Kromě absence přístřešku je komfort cestujících snížen nekvalitním povrchem nástupiště a výškou nástupní hrany. V její délce se mnohdy nachází sjezdy nemovitostí, což je neslučitelné s adekvátní výškou nástupiště a souvislou nástupní hranou (viz obrázky 142 a 143). Prvky pro nevidomé pak zpravidla úplně chybí.

142/ Zastávka bez přístřešku a s nesouvislým nástupištěm (Stará Břeclav, u parku)



Zdroj 142/ vlastní fotodokumentace

143/ Zastávka bez přístřešku a s nevyhovující nástupní hranou (Charvátská Nová Ves, Lednická)



Zdroj 143/ vlastní fotodokumentace

Rozporuplné reakce pak působí doplňková tabule na zastávce Stará Břeclav, Vinohradní, která „upozorňuje cestující, že zastávka je částečně bezbariérová“. Jakou přidanou hodnotu tato informace poskytuje cestujícímu není zpracovateli zřejmé. Bezbariérovost navíc chybí právě v prostřední části, kde nastupují a vystupují cestující vyžadující bezbariérovost. V kombinaci s častým zablokováním nástupiště odstavenými vozidly z přilehlých objektů je tato zastávka hodnocena jako nevyhovující.

144/ „Částečně bezbariérová“ zastávka Stará Břeclav, Vinohradní



Zdroj 144/ vlastní fotodokumentace

V Poštorné a Charvátské nové Vsi nejsou výjimkou ani zastávky, kde nástupiště zcela chybí nebo je nedostatečně dlouhé. V Poštorné jde o zastávky Hraniční, PKZ, Tovární čtvrť a FOSFA, v Charvátské Nové Vsi pak o zastávku Obránců míru (viz obrázky níže). Nástup a výstup cestujících probíhá přímo z úrovně vozovky nebo trávníku, což je kvůli velkému výškovému rozdílu zcela nevhodné pro všechny skupiny cestujících. Absence nástupiště přitom není dána stísněnými poměry, neboť prostor pro zřízení nástupiště ve všech případech existuje. Ve všech případech se zároveň jedná o dlouhodobý stav trvající i desítky let, který zůstává neřešen.

145/ Nevyhovující nástupiště: Charvátská N. Ves, Obránců míru (vlevo); Poštorná, FOSFA (vpravo)



Zdroj 145/ vlastní fotodokumentace + mapy.cz, září 2023

146/ Chybějící nástupiště v Poštorné: Hraniční (vlevo), PKZ (vpravo)



Zdroj 146/ vlastní fotodokumentace

Zcela nevhodná je také umístění objektů v nástupní hraně, což je případ zastávky Stará Břeclav, Mánesova. Technická skřínka je na místě nejméně 11 let, kdy je k dohledání na prvních snímcích na mapách (viz obrázek 147).

147/ Skřínka v nástupní hraně zastávky Stará Břeclav, Mánesova v roce 2024 (vlevo) a 2013 (vpravo)



Zdroj 147/ vlastní fotodokumentace + mapy.cz, říjen 2013

Prvky pro nevidomé v prostoru zastávky často chybí, disponují jimi pouze nově rekonstruované zastávky, kterých je menšina. Obecně je možné zhodnotit, že většina infrastruktury je zcela nedostačující, více viz kapitola 9 PĚŠÍ DOPRAVA A BEZBARIÉROVOST.

Rozdíly se občas nachází i mezi zastávkami opačného směru, což ilustruje příklad zastávky Poštorná, Jana Skácela na obrázku 148, kde je vidět rozdíl mezi jednotlivými nástupišti té stejné zastávky. Změny a rekonstrukce jednotlivých nástupišť obvykle navazují na jiné stavební úpravy v území.

148/ Rozdíl mezi kvalitou protisměrných nástupišť na zastávce Poštorná, Hraniční



Zdroj 148/ vlastní fotodokumentace

Město v současnosti nemá vypracovaný plán obnovy zastávek. Hlavním důvodem je nejisté financování a také rozdílný význam zastávek. Hlavní zastávky MHD jsou dnes většinou opraveny, nicméně minimální standard by měl být dodržován na všech zastávkách, aby bylo používání systému MHD snadné, jednoduché a komfortní.

Přístup k zastávkám

Neoddělitelnou součástí (existence) zastávky je nutnost zajištění přístupu k zastávce. V Břeclavi často chybí zajištění přístupu z opačné strany ulice pomocí přechodu pro chodce nebo místo pro přecházení, ale vyskytují se i případy, kdy jakýkoliv přístup zcela chybí nebo není řešen (viz obrázek 149).

149/ Chybějící přístup na zastávku i k označníku (Stará Břeclav, u parku)



Zdroj 149/ vlastní fotodokumentace

V mnoha jiných případech je pak přístup zajištěn pouze z jednoho směru, avšak cestující přirozeně využívají (nej)kratší trasu. Například u zastávky Valtická v Poštorné byl před lety zrušen přechod mezi zastávkami, přímo navazující na přístupovou cestu z východní části sídliště. Přechod opačným směrem znamená o 100 metrů delší cestu na nástupiště, což cestující pochopitelně nedělají a přecházejí v místě původního přechodu, který je navíc částečně viditelný (viz obrázek 150). Vzhledem k často špatnému stavu VDZ v Poštorné a Charvátské Nové Vsi tak může snadno docházet k nejasným situacím, zda je dané místo přechodem pro chodce a chodec má přednost, či nikoliv.

150/ Vyšlapaná cesta ukazuje stále existující poptávku po přecházení v místě zrušeného přechodu



Zdroj 150/ vlastní fotodokumentace

Dlouhodobým řešením nemá být opětovné začernění původního VDZ přechodu, ale přiznání a zajištění bezpečné přístupové cesty z tohoto směru. Chodci budou vždy volit nejkratší cestu a jen velmi obtížně jim v tom lze zabránit.

Důležitým prvkem je také viditelnost a rozlišitelnost zastávky v rámci ulice. Toto je díky přítomnosti zastávkového pruhu u většiny zastávek dodrženo, nicméně například zastávka Nemocnice toto nesplňuje. Západním směrem je zastávka prakticky neviditelná, a to nejen od křižovatky U Nemocnice x Bratří Mrštíků (70 metrů), ale ani z bezprostřední blízkosti (viz obrázek 151). Vodorovné značení je opotřebené, přístřešek zde chybí a zastávkový sloupek je ukryt v zeleni. Jedinou indikací existence zastávky je dodatková tabulka u zákazu zastavení na začátku ulice.

151/ Prakticky neviditelná zastávka Nemocnice



Zdroj 151/ vlastní fotodokumentace

Dostupnost informací na zastávkách

Přístupnost informací na zastávkách je často ztížena samotným umístěním sloupku. Velmi často je sloupek umístěn mimo zpevněnou plochu chodníku, pro přečtení informací je tedy nutné stát dále od sloupku, případně vstoupit do zeleně. Přiblížení k tabuli s jízdními řády pak ve většině případů neumožňuje odpadkový koš umístěný na sloupku. Příklady na obrázku 152 jsou pouze malým příkladem situací, která se vyskytuje na mnoha zastávkách po celém území města.

152/ Obtížně přístupné zastávkové sloupky: Stará Břeclav, Mánesova + kulturní dům + Poštorná, kostel



Zdroj 152/ vlastní fotodokumentace

Samotná čitelnost je zhoršena malým formátem jízdního řádu, kde se některé údaje uvedené menším písmem, například seznam zastávek, špatně čtou i při pohledu zblízka (viz obrázek 153). Situace je dále zhoršena i použitým krytím plastovou folií, která ne vždy přiléhá papíru.

153/ Špatná čitelnost jízdného řádu (Stará Břeclav, Mánesova)



Zdroj 153/ vlastní fotodokumentace

Při porovnání jízdních řádů regionálních a městských linek na jednom sloupku je jasně vidět, že MHD vyvěšuje menší velikost JŘ (viz obrázek 154), přestože šablona je pravděpodobně vytvořena na stejný rozměr jako u regionálních autobusů. Z důvodu nízké frekvence spojů, maximálně 1 až 2 za hodinu, je přitom většina listu nevyužitá. Plochu JŘ pro MHD tedy není nutné zvětšovat, stačí informace na listu lépe uspořádat a efektivněji plochu využít.

154/ Nepřehledné uspořádání jízdních řádů na sloupku (Poštorná, kostel)



Zdroj 154/ vlastní fotodokumentace

Jízdní řády samotné pak v příkladu výše (viz obrázek 154) nejsou seřazeny vzestupně dle čísel linek. Nejprve jsou vyvěšeny regionální linky 570 a 571 a teprve následně městské linky 561–569. Situace pravděpodobně vznikla z důvodu omezeného prostoru, případně různým časem vyvěšení, nicméně se jedná o nesystémový krok.

Dostupnost informací ve vozidlech

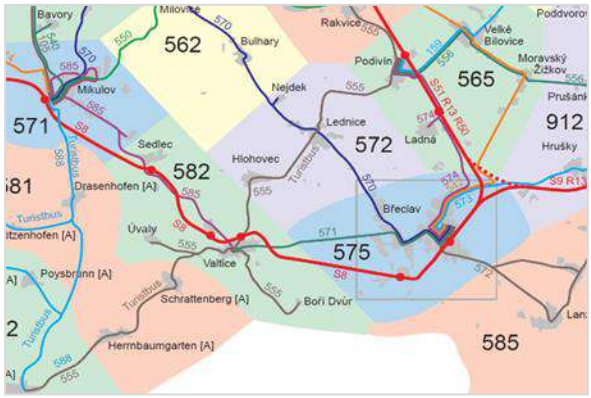
Ve vozidlech se nachází elektronický panel se seznamem zastávek, který informuje i o předpokládané době dojezdu. Nešťastné je grafické zpracování zobrazovaných informací, ve kterém lze snadno zaměnit číslo linky s tarifní zónou (viz obrázek 155). Toto vyplývá z použití velmi podobných tříčíselných čísel pro linky i tarifní zóny v Břeclavi a okolí (viz obrázek 156).

155/ Obrazovka zastávek v autobuse s podobnou tarifní zónou a číslem linky



Zdroj 155/ vlastní fotodokumentace

156/ Čísla tarifních zón IDS JMK v Břeclavi a okolí podobná číslům linek



Zdroj 156/ IDS JMK (výřez)

Zpracovateli není známo, z jakého důvodu byla čísla zón nebo linek zvolena právě takto, nicméně změna čísel tarifních zón se jeví jako proveditelná. Volných tříčíselných kombinací (i v řadě 500) je v systému dostatek, aby nedocházelo k záměně s čísly linek 542–574 obsluhujících Břeclav a okolí.

Matoucí může být také papírové označení kurzu vozidla vyvěšené v rozích čelního skla. Vozidla v rámci denního výkonu často přejíždí mezi různými linkami, kmenové označení je však stále stejné. V této situaci pak dochází k rozporu mezi aktuální a kmenovou linkou (viz obrázek 157 a obrázek 128 na straně 93), která může cestujícího před nástupem zmást, protože je přímo v zorném poli cestujících při pobytu vozidla v zastávce a z prostoru předních dveří již není na čelní orientaci s aktuální linkou vidět. Prostor v rozích čelního skla je navíc běžně používán pro papírové označení vozidla, například u náhradní dopravy za vlak, nebo náhradního označení vozu při nefunkčnosti informačního systému.

Vozidla

Vozový park odpovídá standardům dnešní doby. Nároky na kvalitu vozů jsou ze strany města od roku 2005 zvyšovány. Vozy jsou klimatizované a bezbariérové s možností náklonu pro snadnější nástup/výstup cestujících. Autobusy jsou taktéž vybaveny akustickým informačním systémem. Vnitřní prostor pro umístění kočárku nebo invalidního vozíku je dostatečný. Spoje jsou vybaveny přijímačem pro nevidomé (EPNEV), který v případě aktivace informuje nevidomé o vozidle.

157/ Moderní autobusy břeclavské MHD



Zdroj 157/ vlastní fotodokumentace

Značný počet zastávek má nástupní hranu tvořenou zastávkovým obrubníkem (někdy též nazývané „Kasselský“), který svým zaobleným tvarem umožňuje bezpečné navedení pneumatiky vozidla co nejblíže ke hraně nástupiště. Řidiči ovšem tuto vlastnost často nevyužívají (viz obrázek 158), čímž přínos stavebního opatření snižují.

158/ Příklad řidičů zastavujících dále od zastávkového obrubníku v zastávce Poliklinika



Zdroj 158/ vlastní fotodokumentace

Během terénního průzkumu byl stav obruby i povrchu naprosté většiny takových zastávek shledán jako vyhovující a bez rizika poškození vozidla, přesto většina řidičů i v místech, kde lze k obrubě snadno

najet, zastavovala s odstupem jako u standardního obrubníku. Větší vzdálenost zastavení od nástupní hrany vytváří problém při nástupu/výstupu s kočárkem, nebo s pomůckami k chůzi.

7.4 Provázání s dalšími módy dopravy

Přestup na další módy dopravy se odehrává především u železniční stanice, kde je vybudováno autobusové nádraží. To obsluhují linky 761–768. Jeho dostupnost a přestupní vazby již byly popsány v kapitole 5.3 a 6.3. Jak prezentuje Příloha 9, dostupnost zastávek je na většině území města do 500 metrů. Kvalita pěší infrastruktury se však liší napříč městem a některé chodníky jsou úzké nebo mají poškozený kryt. Mnoho zastávek nemá dostatečnou výšku nástupiště a bezbariérové prvky chybí na většině z nich. Cyklostojany u zastávek MHD obvykle nejsou. Přiblížit se k zastávce a dále pokračovat pomocí MHD je možné pouze v případě využití nejbližšího cyklostojanu, který není určen k tomuto odstavení, nebo uzamčením kola k městskému mobiliáři.

7.5 Vlastní terénní průzkum MHD

Vlastní terénní průzkum proběhl ve všech spojích MHD s cílem zjistit význam jednotlivých zastávek z hlediska počtu nastupujících cestujících a obsazenost spojů. Dle výzkumu v Břeclavi denně využije MHD více než 4 tisíce osob, resp. se odehraje takový počet nástupů. Velká část osob využije MHD obousměrně, proto se dá s jistotou hovořit minimálně o 2 tisících osob, které využívají MHD Břeclav. Jedná se tak přibližně o 1/12 celkové populace Břeclavi.

Nejvíce zatíženými zastávkami, viz tabulka 159 níže, jsou obě centrálně položené. Jedná se o zastávku Jana Palacha, která leží přímo v centru Břeclavi, kde se nachází množství pracovních míst, obchodů, a také školy. Druhou zastávkou je Autobusové nádraží, které tvoří společně s železniční stanicí přestupní terminál. Kromě toho jsou tyto zastávky obsluhovány 8 z 9 břeclavských linek. Třetí nejvíce vytíženou je zastávka Poštorná, Valtická, točna, která je sice jednou ze tří zastávek obsluhující sídliště Na Valtické, ale obsluhuje jeho největší část.

Z hlediska hlavních funkcí v okolí by se nejvyužívanější zastávky daly rozdělit na 3 kategorie:

- Obchod a služby – Jana Palacha; Autobusové nádraží; náměstí TGM; Křiž. Ladná;
- Bydlení (na sídlišti) – Valtická, točna; Poštorná, Nádražní a Poštorná, Hlavní na konci; Lidická;
- Pracovní příležitosti – Jana Palacha; Křiž. Ladná; Gumotex.

Zajímavostí zastávky Poštorná, Nádražní je, že zde značné množství cestujících nastupuje směrem z centra ve směru na konečnou Valtická, točna. Důvodem je, že zde autobus svoji jízdu ukončí a následně okamžitě pokračuje směrem jako jiný spoj do centra po ulici Hlavní. Jedná se o rychlejší řešení než čekání na následující spoj, přičemž díky výjimce v tarifu lze v takovém spojení využít nepřestupní jízdenku.

159/ Přehled 10 nejvytíženějších zastávek MHD Břeclav

Zastávka		Směr	Počet nastupujících		
			Výluka poliklinika	Bez výluky	Rozdíl při výluce
1.	Jana Palacha	z aut. nádr.	602	676	-12,3
2.	Autobusové nádraží	z aut. nádr.	447	441	1,3
3.	Poštorná, Valtická, točna	na aut. nádr.	383	386	-0,8
4.	Náměstí TGM, kostel	z aut. nádr.	337	343	-1,8
5.	Stará Břeclav, Křiž. Ladná	na aut. nádr.	191	260	-36,1
6.	Poštorná, kostel	na aut. nádr.	173	200	-15,6
7.	Poštorná, Nádražní	na aut. nádr.	134	190	-41,8
8.	Stará Břeclav, Lidická	na aut. nádr.	150	158	-5,3
9.	Gumotex	na aut. nádr.	143	144	-0,7
10.	Poštorná, Hlavní na konci	na aut. nádr.	136	120	11,8

Zdroj 159/ vlastní měření a zpracování

Na základě obou provedených průzkumů je znatelný rozdíl mezi využitím zastávek během týdne. Lze identifikovat zastávky se stabilní poptávkou, které jsou spojeny s cestou do práce a do školy, kde rozdíl mezi měřením na jaře a na podzim není znatelný. Naopak nejvyšší rozdíly zaznamenaly zastávky, které

slouží jako nákupní. Záleží na dni, kdy jsou tyto zastávky sčítány, protože během týdne se zájem o nákupy mění (Jana Palacha, Kříž. Ladná). Rozdíl mezi měřením na zast. Nádražní je možné vysvětlit pouze jarní výlukou linky 562, kdy spoj zajížděl k městské Nemocnici a docházelo tak k mnohaminutovému zdržení. Pro zastávky, kde nastupuje menší množství cestujících, není vhodné tvořit procentuální rozdíl, protože každý cestující významně ovlivní výsledek.

Průzkumy ukázaly zajímavý rozdíl v obsluze průmyslových zón v rámci města, kde sídlí společnost Gumotex a FOSFA. Zatímco od zastávky Gumotex denně odjíždí přes 143/144 cestujících, od zastávky FOSFA na druhém konci města je to pouze 29/12 cestujících. Návaznost na začátek/konec směn je v případě potenciálního využití MHD zásadní. Průmyslový areál v ZSJ Průmyslový obvod východ není MHD obsluhován. Dle průzkumu však nejsou ekonomicky aktivní obyvatelé pracující v Břeclavi hlavní cílovou skupinou MHD.

Dle vlastního průzkumu a také díky zapojení občanů bylo zjištěno, že řidiči při příjezdu na zastávku často nezajíždí až ke hraně nástupiště, přestože je zastávka modernizována a splňuje standardy bezbariérovosti. Na mnoha zastávkách pak k nástupní hraně adekvátně ani nelze zajet. Tato skutečnost dělá problém při nastupování/vystupování obyvatelům se sníženou schopností pohybu, např. vozíčkářům, osobám o berli, s chodítkem, osobám s kočárkem, starším lidem, cestujícími se zavazadly a jiným, pro které je obtížné udělat dlouhý krok pro překlenutí mezery. Při něm také hrozí větší riziko pádu a zranění s vážnějšími následky.

Podrobné výsledky průzkumu MHD Břeclav obsahuje příloha 12, která je pouze v elektronické podobě.

7.6 Zhodnocení

Kladně jsou u MHD hodnoceny následující body:

- Moderní vozidla – nízkopodlažní, klimatizovaná, vybavená pro nevidomé,
- Zapojení do IDS JMK.

Identifikované problémy spojené s organizací MHD:

- Komplikovaná a nepřehledná síť,
- Nepravidelné intervaly většiny linek,
- Dlouhé intervaly mezi spoji,
- Změna času odjezdu (minut) během dne, např. 564: 10:45, 11:45 -> 12:50 -> 13:59, 14:59,
- Duplicita spojů se stejným cílem,
- Závleky a obsluha zastávek bez poptávky,
- Nízká návaznost na regionální autobusové spoje a vlakové spoje i v rámci samotné MHD,
- Nízká kvalita zastávek a doplňující infrastruktury,
- Řidiči nezajíždí až ke hraně nástupiště, což komplikuje na/vystupování.

8 CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Cyklistická doprava je z hlediska využití druhým nejpoužívanějším módem dopravy ve městě, přestože je základní kostra sítě vedena po komunikacích běžné silniční infrastruktury. Cyklistická doprava soupeří o uliční prostor především s motorovou dopravu, včetně dopravy v klidu (parkování), ale částečně také s pěší dopravou. Ačkoli je cyklistická doprava opět uznávána jako plnohodnotný způsob přepravy, úpravy komunikací naráží na silný odpor automobilistů, ze strany samospráv pak na snahu vytvořit opatření levně a bez stavebních úprav.

Břeclav má díky svému nížinnému reliéfu velký potenciál rozvoje cyklistické infrastruktury, a nemusí řešit aspekt převýšení, který je často problematický z hlediska hledání optimálního vedení cyklistické infrastruktury. Omezená rozloha městského prostoru ve stávající zástavbě dovoluje pouze omezené možnosti, kde budovat výhradně cyklistickou infrastrukturu. Další opatření jsou kompromisem mezi silniční a cyklistickou anebo pěší a cyklistickou dopravou.

160/ Vymezení širokých cyklopruhů v centru města na silnici II/425 (ul. 17. listopadu)



Zdroj 160/ vlastní fotodokumentace

161/ Vymezení širokých cyklopruhů na silnici I/55 (třída 1. máje)



Zdroj 161/ vlastní fotodokumentace

162/ Soupeření cyklistů a řidičů o uliční prostor (ul. Lidická x Sovadinova)



Zdroj 162/ vlastní fotodokumentace

163/ Zúžení cyklopruhu u přechodu pro chodce na silnici I/55 (ul. Lidická)



Zdroj 163/ vlastní fotodokumentace

164/ Prostor sdružené komunikace pro pěší a cyklisty využívaný všemi (Kančí obora)	*165/ Cyklisté jezdí často po chodníku, pěší zóny tuto jízdu povolují (pěší zóna Jana Palacha)*
	
Zdroj 164/ vlastní fotodokumentace	*Zdroj 165/ vlastní fotodokumentace*
166/ Dodatečně povolený vjezd cyklistů na chodník (ul. Slovácká)	*167/ Nebezpečně umístěný odpadkový koš v prostoru pro cyklisty (ul. Národních hrdinů)*
	
Zdroj 166/ vlastní fotodokumentace	*Zdroj 167/ vlastní fotodokumentace*

8.1 Infrastruktura pro cyklisty

Infrastrukturou pro cyklisty se rozumí všechna opatření vytvořena cíleně pro umožnění pohybu cyklistů v prostoru. Dle trasování lze konstatovat, že se jedná o spojitou síť propojující celou Břeclav. Dle svého charakteru ji lze rozdělit na liniovou a bodovou.

8.1.1 Stezky pro cyklisty

Vyhrazená síť cyklostezek, kde by cyklisté nebyli ohroženi automobilovou dopravou, je v Břeclavi omezena. Jedná se spíše o fragmenty sítě, které bylo možné vytvořit v krátkém čase v dostupném prostoru. Většina úseků se nachází mimo centrum města.

Ulice Na Zahradách – Stromořadní – Břetislavova – Bratislavská

Cyklostezka vede od křižovatky Sovadinova x U Póny podél ulice na Zahradách a Stromořadní k železniční stanici a pokračuje dále směrem na jihovýchod do průmyslové zóny. Na trase se nachází také úseky pro sdružený pohyb chodců s cyklisty, nicméně se jedná o kvalitní a souvislou část infrastruktury měřící 2,6 km.

Ulice Na Řádku (17. listopadu x Jana Palacha) – Starý železniční most – Kuffnerovo nábřeží

Jedná se o cyklostezku na nábřeží Dyje v prostoru sídliště Dukelských hrdinů. Cyklostezka pokračuje přes železniční most, kde se rozděluje a pokračuje k ulici Národních hrdinů nebo k ulici U Stadionu, kde končí a podél řeky dále nepokračuje. Most tedy spojuje dva samostatné nábřežní úseky, ulice Na řádku (560 m) a Kuffnerovo nábřeží (555 m).

Ulice Slovácká (v úseku ul. Sovadinova – Husova)

Jedná se o chodník značením přeměněný na sdruženou komunikaci. Vzhledem k vytíženosti ulice Slovácká, kde je hustý provoz a řidiči často provádějí parkovací manévr, je tato změna logickým krokem. Úsek dlouhý 420 metrů nemá ani na jednom konci návaznost na další cyklistická opatření.

Cyklostezka podél ulice Národních hrdinů (PČR – ul. Za Bankou)

Jedná se o jednosměrnou stezku pro cyklisty vedenou na chodníku, který byl rozdělen. Jedná se o úsek dlouhý 308 m a vede přes 2 světelné křížovky na průtahu I/55.

V opačném směru vede obdobný jednosměrný úsek dlouhý pouze 180 metrů. V obou případech se najíždí a sjíždí z/do cyklopruhu, nájezdy a sjezdy ovšem nejsou vhodně řešeny.

Cyklostezka Charvátská Nová Ves – Včelín

Jedná se o zcela nový úsek podél toku Včelínek (Sedleckého potoka) od ulice A. Kuběny v Charvátské Nové Vsi až k jezu na odlehčovacím rameni a tvoří alternativu k cestě po ulici Lednická (III/41417) a ulici Hlavní (I/40). Je veden po náspu souběžně s vodním tokem a sdílen s bruslaři a chodci.

Cyklostezka na ulici Hraniční (Hraniční 114 – Hypermarket Albert)

Jedná se o krátký jednosměrný úsek podél parkoviště, který zkracuje cestu z ulice Hraniční k hypermarketu Albert. Délka úseku je 150 m a oproti jízdě po silnici zkracuje cestu na polovinu.

Shrnutí

Výčet cyklostezek není dlouhý a zejména úseky uvnitř města je možné označit za snahu alespoň v některých místech nabídnout cyklistům cestu mimo silniční komunikace. Aby však tyto investice mohly být přínosné, je třeba rozsáhlejších řešení a změn, které propojí stezky pro cyklisty a jiná opatření v ucelenou síť. Tam kde bylo možné zbudovat cyklostezku, aniž by to bylo na úkor silniční infrastruktury, už se tak uvnitř města stalo. V tuto chvíli je možné pokračovat pouze finančně náročnějšími projekty, které budou vyžadovat změnu uspořádání uličního profilu.

Podél odlehčovacího ramene Dyje se nachází zpevněné těleso vodního díla a nejedná se tak o cyklostezku. Svým provedením se jedná o velice kvalitní komunikaci s téměř nulovou intenzitou vozidel během celého roku, která propojuje MČ Břeclav a Charvátská Nová Ves od lávky nad jezem (Včelín) a MČ Břeclav podél řeky Dyje. Jedná se o stavbu v příjemném prostředí, která je však zároveň mnohem delší než cesta po silnici:

- Včelín – křižovatka Sovadinova – 3,1 km (cesta po hrázi)
- Včelín – křižovatka Sovadinova – 1,9 km (cyklopruh na I/55)

Nutno poznamenat, že zakončení této účelové komunikace u třídy 1. máje (I/55) a pokračování po ní je zcela nevhodné, zejména pro přejezd na druhou stranu, k čemuž není ani určeno.

8.1.2 Přejezdy pro cyklisty

Přejezdy pro cyklisty jsou běžnou součástí cyklistické infrastruktury tam, kde na obou stranách komunikace navazuje vyhrazená cyklistická infrastruktura. Cyklistům usnadňují plynulý pohyb po cyklostezce, neboť cyklista nemá povinnost sesednout z kola při překonávání silniční komunikace. Cyklista má stále povinnost počínat si opatrně a dát řidiči vozidla přednost, ovšem v případě volného provozu nemusí cyklista přerušit jízdu. Při poskytnutí přednosti automobilem překoná cyklista silniční komunikaci rychleji, než pokud by jízdní kolo vedl.

168/ Přejezd doplněný o VDZ upozorňující cyklistu na povinnost dát přednost (sady 28. října)	*169/ Přerušení samostatně vedené stezky bez přejezdu pro cyklisty (sady 28. října)*
	
Zdroj 168/ vlastní fotodokumentace	*Zdroj 169/ vlastní fotodokumentace*
170/ Sdružený přechod pro chodce a přejezd pro cyklisty (ul. Bratislavská)	*171/ Dělená stezka pro chodce a cyklisty bez přejezdu pro cyklisty (ul. Sovadinova)*
	
Zdroj 170/ vlastní fotodokumentace	*Zdroj 171/ vlastní fotodokumentace*

Vzhledem k omezenému rozsahu samostatně vedené infrastruktury pro cyklisty se v tuto chvíli v Břeclavi nenachází další vhodná místa pro zřízení přejezdů pro cyklisty.

8.1.3 Pruhy pro cyklisty

Pruhy pro cyklisty na silnici I/55 a II/425

Jak už bylo zmíněno v úvodu, pruhy pro cyklisty jsou kompromisním řešením sdíleného prostoru silniční komunikace mezi silniční dopravou a cyklisty. Pruh pro cyklisty na silnici I/55 vede téměř po celé její délce procházející městem v obou směrech. Celkem jde o délku 4,1 km od křížení I/40 x I/55 v Poštorné až po okružní křižovatku u OC Aventin.

172/ Vyhrazený pruh pro cyklisty v ulici Lidická zřízený díky nadměrné šířce vozovky



Zdroj 172/ vlastní fotodokumentace

Pruh pro cyklisty dlouhý 1,2 km je zřízen také na komunikaci II/425 od náměstí T. G. Masaryka až po okružní křižovatku na ulici Břetislavova.

173/ Pruh pro cyklisty na náměstí T. G. Masaryka pokračující do ulice 17. listopadu



Zdroj 173/ vlastní fotodokumentace

Obě silnice tvoří základní komunikační síť města, jsou silně zatíženy automobilovou dopravou a jsou páteřními při cestě obyvatel ze všech tří hlavních směrů do centra města. Vedení cyklistů v hlavním dopravním prostoru proto není příliš vhodné, cyklistické opatření má navíc na obou průtazích proměnnou kvalitu, není zcela souvislé, a mnoho míst je řešených nevhodně, nebo vůbec. Identifikované nedostatky jsou podrobně popsány v kapitolách 8.2.7 a 8.2.8.

Pruh pro cyklisty v ulici Sovadinova

Podobná charakteristika platí pro pruh pro cyklisty zřízený v ulici Sovadinova. Jedna z hlavních ulic využívaných silničních dopravou původně cyklistická opatření neobsahovala, to bylo vytvořeno až

dodatečně, což se projevuje proměnnou, zpravidla nedostatečnou šířkou opatření. Identifikované nedostatky jsou podrobně popsány v kapitole 8.2.9.

Ochranný pruh skrz Starou Břeclav

Skrze Starou Břeclav vede po ulicích Na Pěšině – Školní – Generála Šimka – Na Kopci v obou směrech ochranný pruh pro cyklisty. Tyto pruhy nerozšiřují šířku komunikace, avšak přerozdělením prostoru vozovky zklidňují a zvyšují bezpečnost cyklistického provozu bez dalších prostorových nároků. Zároveň upozorňují řidiče na předpokládaný pohyb cyklistů.

174/ Ochranné pruhy pro cyklisty v ulici Na Pěšině



Zdroj 174/ vlastní fotodokumentace

8.1.4 Cykloobousměrky

Cykloobousměrky jsou způsobem organizace dopravy, která umožňuje použít jednosměrnou komunikaci také v opačném směru, než je jízda motorových vozidel. Velice často cykloobousměrka slouží k legalizaci jevu, který se běžně děje a úprava dopravního značení vede k upozornění řidičů a bezpečnějšímu průjezdu cyklistů.

Jednosměrné komunikace jsou běžně zaváděny na místních komunikacích v oblastech, kde je cílem dopravu zklidnit nebo přidat parkovací místa a šířka komunikace není dostatečná pro zachování obousměrného provozu pro motorová vozidla. Pro snížení vytvořených závleků je cyklistům umožněn pohyb i „v protisměru“, neboť zbylá šířka průjezdného prostoru umožňuje míjení cyklistů a vozidel.

175/ Cykloobousměrka s vyznačeným cyklopruhem (ul. Čechova)



Zdroj 175/ vlastní fotodokumentace

176/ Cykloobousměrka bez vyznačeného cyklopruhu (ul. Herbenova)



Zdroj 176/ vlastní fotodokumentace

177/ Jednosměrná komunikace bez zřízené cykloobousměrky (ul. Komenského)



Zdroj 177/ vlastní fotodokumentace

178/ Cykloobousměrka v ulici s podélným parkováním na straně cyklistů (ul. Šilingrova)



Zdroj 178/ vlastní fotodokumentace

V Břeclavi se nachází rozsáhlý systém jednosměrných komunikací, cykloobousměrky ovšem často zřízeny nejsou. Komplexní revize celého systému by mohla vytvořit ucelený systém cykloobousměrek všemi směry, aby byl pohyb cyklistů co nejméně omezován.

8.1.5 Cyklotrasy

Vyznačené cyklotrasy slouží spíše návštěvníkům města, neboť místní obyvatelé se znalostí města zpravidla běžně využívají veškerou dostupnou infrastrukturu, včetně silnic a ulic bez opatření. Typ rekreačních cyklistů jezdí spíše pomaleji, mají větší obavy ze silniční dopravy, někdy také jezdí ve větších skupinách, a proto je ideální vést cyklotrasy po oddělené infrastruktuře nebo alespoň po místních komunikacích vedlejšími ulicemi, kde je nižší intenzita provozu. Cyklotrasy jsou obvykle vedeny obousměrně z důvodu jednodušší orientace cyklistů a také ucelenosti dopravního značení a navigace.

Břeclaví prochází značné množství cyklotras. Rozsáhlá síť se nachází zejména na katastru obce v jeho extravilánu. Jedno a dvoumístnými čísly jsou vyznačeny dálkové národní trasy. Třímístnými čísly jsou vyznačeny regionální trasy a čtyřmístnými čísly pak trasy místního významu.

179/ Přehled cyklotras procházející katastrem Břeclavi

Typ	Označení	Typ	Označení
Evropská dálková	EuroVelo 9	Regionální	Vinařská stezka Podluží
Národní dálková	4	Místní	Břeclavská
Národní dálková	41	Místní	Lednická
Národní dálková	42	Místní	Moravská stezka
Národní dálková	43	Místní	Poštorenská

Zdroj 179/ mapy. cz, 2023; Klub českých turistů, 2023

Značení cyklotras je na uspokojivé úrovni. Značení je většinou dobře viditelné, včas a přehledně informuje cyklisty o směru vedení trasy. Trasy jsou vedeny skrze centrum města, kde se nachází nejvyšší intenzity dopravy, což nemusí být na škodu, protože cílem části návštěvníků jsou také městské cíle, ať už kulturní nebo socio-ekonomické.

Cyklotrasy se povětšinou vyhýbají silnicím I. třídy, nicméně pro úsek z Poštorné na náměstí T. G. Masaryka zatím chybí adekvátní alternativa a trasa je tak veden po silnici I/55. V úseku je nicméně vytvořen pruh pro cyklisty (byť s nedostatky, viz kapitola 8.2.7), který alespoň částečně přispívá k bezpečnější jízdě cyklistů.

180/ SDZ na výhradní cyklistické infrastruktuře (železniční most)



Zdroj 180/ vlastní fotodokumentace

181/ Cyklistické značení umístěné společně na SDZ pro motorová vozidla (náměstí T. G. Masaryka)



Zdroj 181/ vlastní fotodokumentace

Ideálním stavem je možnost kombinovat ucelenou síť cyklostezek pro dojížďku obyvatel a vedení cyklotras, čímž se návštěvníci vyhnou silničním komunikacím. Většina cyklotras v intravilánu je dnes vedena po silniční komunikaci. To není vhodný stav a vzhledem k významu cyklistické infrastruktury je to výzva do budoucna.

8.1.6 Stojany na kola

Množství stojanů na kola je v Břeclavi dostačující. Většinou se jedná o běžné cyklostojany, které jsou umístěny v uličním prostoru. Téměř každá veřejná instituce, úřad, škola, nádraží, obchod, místo služeb nebo místo volnočasových aktivit disponuje před vchodem umístěným cyklostojanem pro odstavení kola. Rozličnost cyklostojanů po celém městě je značná, jejich kvalita je různá a vhodnost umístění se také liší, více viz kapitola 9 PĚŠÍ DOPRAVA A BEZBARIÉROVOST.

182/ Různé druhy cyklostojanů (pěší zóna Jana Palacha)



Zdroj 182/ vlastní fotodokumentace

183/ Různé druhy cyklostojanů (pěší zóna Jana Palacha)



Zdroj 183/ vlastní fotodokumentace

184/ Různé druhy cyklostojanů (ZŠ Sovadinova)



Zdroj 184/ vlastní fotodokumentace

185/ Různé druhy cyklostojanů (sady 28. října)



Zdroj 185/ vlastní fotodokumentace

Jak už bylo prezentováno v kapitole 5.3, využití kola je vhodné pro dojížďku na autobusové i vlakové nádraží. Nachází se zde cyklověž, která nabízí bezpečné odložení kola po dobu vyjížďky do školy, zaměstnání nebo za volnočasovými aktivitami. Jedná se o zpoplatněnou službu. Přestupní terminál disponuje také plochou pro odstavení kola zdarma, ta je nicméně pouze zatravněná a s nedostatečným počtem stojanů.

Pozornost je nicméně nutné věnovat umístění stojanů a jejich dostupnosti na jízdním kole. Některé cyklostojany jsou umístěny v trávě, která může být neposečená, vlhká nebo bahnitá. Mnoho stojanů je pak umístěno před vstupy do budov, které jsou ale vzdálené od silnice. Cyklista je proto nucen kolo po chodníku vést, případně se rozhodnout po něm jet, viz obrázek 186. Například stojan u polikliniky je umístěn nad schody, bezbariérová cesta (taktéž po chodníku) je několikanásobně delší a vede oklikou.

186/ Stojany špatně dostupné ze silnice (ul. U Tržiště + Bří. Mrštíků)





Zdroj 186/ vlastní fotodokumentace

8.1.7 Orientační značení

Územím města vedou značené cyklotrasy různé významnosti, prochází jím i dálkové trasy 4, 42 a 43, jejichž kvalita infrastruktura by měla být na vyšší úrovni. Bez ohledu na významnost trasy by však měla být dobře a kvalitně vyznačena, což je v Břeclavi dodrženo jen zřídka. Hlavními nedostatky cyklistického značení je jeho viditelnost a postřehnutelnost, umísťování a informační hodnota.

Princip umisťování

Závažným problémem je umisťování směrových tabulí pro cyklisty formou „turistického rozcestníku“, tedy u křižovatky na jednom místě do více směrů, což je pro cyklistické směrové tabule nevhodné, zejména pokud se cyklisté pohybují po běžné silniční síti, viz obrázek 187. Nevhodné je to však i na samostatných stezkách, neboť cyklista informace obdrží pozdě, zároveň je nutno zastavit a zmíněný sloup „obejít“ z různých stran, aby uživatel zjistil, jakým směrem se má vydat.

187/ Nesprávné umístění formou turistického rozcestníku (nábř. Komenského + přejezd P7132)



Zdroj 187/ vlastní fotodokumentace

Kromě principu dopředného pohybu na jízdním kole takové umístění odporuje i TP 65, které uvádí že směrová tabule pro cyklisty se umísťuje 10–30 m před křižovatkou.

Dalším častým nešvarem je umisťování značení vlevo, a proto jej lze snadno přehlédnout. Cyklistické značení je standardní „silniční“ SDZ, pro které tedy platí že „svislé dopravní značky se umísťují při pravém okraji pozemní komunikace nebo nad vozovkou“ uvedená ve vyhlášce č. 294/2015 Sb., § 2, odst. 2. Výjimku stanovenou § 2 odst. 3 téže vyhlášky mají pouze příkazové značky vyznačující stezky.

Nevhodné a snadno přehlédnutelné značení se nachází také v křižovatce Vinohradní x Na Zvolenci. Malé směrové tabulky IS 21b a IS 21c jsou umístěny na jednom sloupku, vlevo ve směru jízdy z obou směrů, čímž je opět porušena obecná zásada. Při příjezdu z ulice Vinohradní se tabulka IS 21b nachází výrazně mimo zorné pole, v určitém úseku je navíc zcela zakryta za SDZ v opačném směru, viz obrázek 188.

188/ Snadno přehlédnutelné nevhodné umístění cyklistického značení (ul. Vinohradní x Na Zvolenci)



Zdroj 188/ vlastní fotodokumentace

Stejný nešvar se objevuje i dále ve Staré Břeclavi na ulici Gen. Šimka při jízdě východním směrem nebo na ulici Díly, viz obrázek 189.

189/ Značení nesprávně umístěné vlevo (ul. Gen. Šimka + Díly)



Zdroj 189/ vlastní fotodokumentace

Velice nestandardní umístění značení je na křižovatce Julia Fučíka x Dolní luční, kde je IS 21b umístěna za křižovatkou na stěnu domu, viz obrázek 190. V opačném směru je umístěno typicky nesprávně vlevo za křižovatkou na sloupu.

190/ Špatně postřehnutelné umístění tabulek IS 21 v křižovatce ul. Julia Fučíka x Dolní luční



Zdroj 190/ mapy.cz, září 2023

Místo umístění

Zcela nesmyslné umístění mají návěsti pro cyklisty v okolí Jánského mostu, viz obrázek 191. Při jízdě východním směrem se před mostem i na mostě nachází vlevo na chodníku, aniž by jízda po něm byla legalizována. Tabule z ulice Na Pěšině je pak příliš daleko do boku a směřuje do řeky.

191/ Nesmyslné umístění tabulí IS 20 (Jánský most)



Zdroj 191/ vlastní fotodokumentace

Dalším příkladem může být osazení IS 20 Návěst pro cyklisty u zimního stadionu. Ve směru od zámku i od řeky je umístěna vlevo, kde ji cyklista neočekává, obě stanoviště navíc zastiňuje a zakrývá zeleň, viz obrázek 192. Tabule od zámku navádí cyklistu do „spojky“ ulic, jež je často využívána k odstavování vozidel, a tudíž obtížně průjezdná. Pro třetí směr od třídy 1. máje je využitím společného sloupku SDZ IS 20 umístěna až za křížením, což je jednak matoucí, a zároveň v rozporu s principy z TP 65.

192/ Nesprávně umístěné a špatně viditelné umístění vlevo (ul. Pod Zámkem)



Zdroj 192/ vlastní fotodokumentace

Nevhodně je návěst pro cyklisty umístěna také na konci ulice Nádražní v křižovatce s třídou 1. máje. Namísto předepsaného umístění 10–30 metrů před křižovatkou je umístěna prakticky až v křižovatce, navíc na sloupu VO za chodníkem. Tam je tedy nejen hůře postřehnutelná, ale i obtížně čitelná, viz obrázek 193.

193/ SDZ IS 20 umístěná příliš pozdě a daleko (ul. Nádražní)



Zdroj 193/ vlastní fotodokumentace

Časté jsou také opačné případy, kdy je značení umístěno příliš daleko. Kromě rozporu s TP 65 (10–30 metrů před křižovatkou) tato informace snadno zanikne mezi jiným značením, případně ji lze pod vlivem jiných vjemů zapomenout. Při umístění cyklistického značení „pouze“ 50 metrů před křižovatkou trvá cyklistovi jedoucímu obvyklou rychlostí 10–12 sekund, než k předmětné křižovatce dojede.

Se vzdálenějším umístěním tento čas dále roste, což je případ například u křižovatky J. Palacha a Národního odboje. Na ulici Jana Palacha je tabulka IS 21c umístěna 60 metrů před křižovatkou, v ulici Národního odboje pak 50 metrů před křižovatkou, kde se nachází na sloupu VO za parkujícími vozidly. Její postřehnutelnost je tedy zhoršena nejen kvůli vzdálenému bočnímu umístění, ale také tím, že je umístěna v místě, kde ji cyklista ještě neočekává.

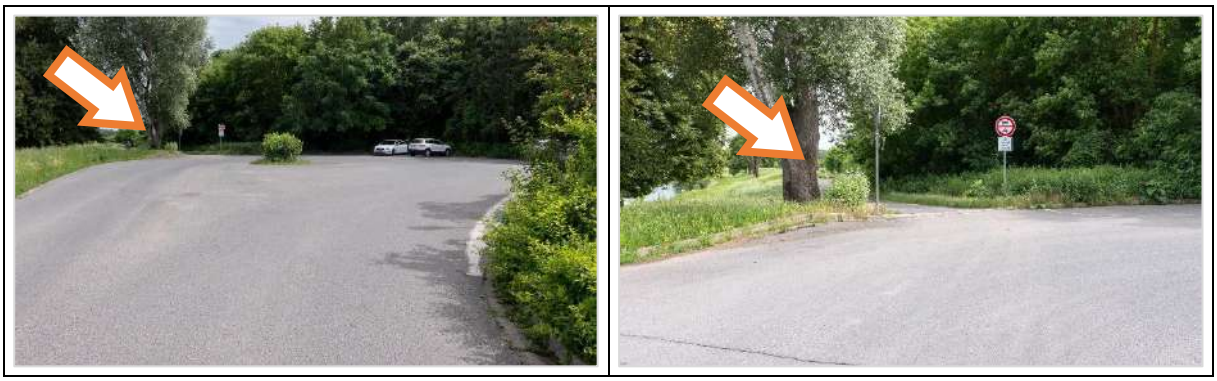
194/ Překročená vzdálenost před křižovatkou (ul. J. Palacha x Národního odboje)



Zdroj 194/ vlastní fotodokumentace

Nedostatečné vyznačení se nachází také na jižním konci nábřeží Komenského, kde se cyklista ocitne v obratišti bez jakékoliv předchozí instrukce. Směrovka o pokračování je umístěna až za ním, přičemž ze směru příjezdu je zakryta stromem a jiným SDZ v obratišti.

195/ Nevhodně umístěná směrová tabule v zákrytu (nábř. Komenského)



Zdroj 195/ vlastní fotodokumentace

Informační hodnota

Důležitým hlediskem tohoto značení je informační hodnota, jak napovídá i název kategorie „Informativní značky směrové“. TP 65 k užití značky přímo uvádí, že IS 19 „informuje o cíli, vzdálenosti v km a číslu nebo jiném označení cyklistické trasy.“ Ta na většině míst v Břeclavi není splněna, protože tabule IS 19 neobsahují jakýkoliv cíl ani vzdálenost k němu. Kromě čísla trasy je na nich uvedeno pouze špatně rozpoznatelné logo, u něhož je diskutabilní, jaká je jeho znalost a rozlišitelnost pro uživatele. Přidaná hodnota použití IS 19 je tedy nulová, protože směr trasy lze vyznačit menší tabulkou IS 21.

196/ Směrová tabule bez cíle (nábř. Komenského)



Zdroj 196/ vlastní fotodokumentace

V mnoha případech není dodržena ani další zásada uvedená v TP 65: „Značky (IS 19) se užívá rovněž před křižovatkou s jinou cyklistickou trasou. V ostatních případech se přednostně užívá značek č. IS 21a až č. IS 21c ‚Směrová tabulka pro cyklisty‘“. Značka IS 19 je někde použita v kombinaci s IS 21, což odporuje uvedené citaci, a zároveň nedává smysl, proč by některý směr měl mít uveden cíl, a jiný ne. Zde však ani IS 19 cíl neuvádí.

197/ Nevhodná kombinace IS 19 a IS 21 (třída 1. máje)



Zdroj 197/ vlastní fotodokumentace

Zcela nepřípustná situace nastává v křižovatce třídy 1. máje x Julia Fučíka, kde směrové značení instruuje cyklisty k odbočení vlevo, které je zakázáno VDZ V13 na vozovce a zdůrazněno dříve umístěným SDZ B24b, viz obrázek 198. Tato situace je nevhodná nejen kvůli rozporu značení, ale především nedořešeným vedením cyklotrasy.

198/ Značení navádí cyklistu k odbočení, které je VDZ i SDZ zakázáno (třída 1. máje x Julia Fučíka)



Zdroj 198/ vlastní fotodokumentace

Shrnutí

Cyklistické značení v Břeclavi je nedostatečné a nevhodně provedeno z několika výše popsaných hledisek. Nesprávná umístění s největší pravděpodobností vznikla snahou o úsporu nákladů, neboť pro osazení značek byly využity stávající sloupy, sloupky a jiné konstrukce. Tento přístup je sice správný, nicméně současně musí být dodrženy zásady pro umisťování SDZ, což se v Břeclavi nestalo. Z tohoto důvodu je i snížená investice zmařená, protože značení neplní svůj účel. I při správném umístění značení je nutné věnovat pozornost informační hodnotě uvedených cílů.

8.2 Problémová místa cyklistické dopravy

Cyklistická infrastruktura má v době tvorby PUMM mnohé nedostatky a na síti jsou identifikována problémová místa, která jsou pro cyklisty nebezpečná nebo jinak nevhodná.

Za nebezpečná místa pro cyklisty se dají označit všechna nebezpečná křížení identifikovaná již v kapitole 4.4 Problémová místa silniční dopravy. Cyklisté jako účastníci silničního prostoru ve

významné míře využívají silniční infrastrukturu a místa identifikovaná jako riziková pro silniční dopravu jsou tudíž nebezpečná také pro cyklisty jakožto účastníky silničního provozu.

8.2.1 Podjezd pod železničním mostem přes Dyji

Pod železničním mostem přes řeku Dyji jsou vedeny dvě významné, dálkové cyklotrasy 4 a 43, úsek ovšem působí dočasným či nedokončeným dojmem. Je výrazně užší, povrch je odlišný od navazujících úseků a napojení na severní straně je prakticky neřešeno.

199/ Podjezd pod železničním mostem (pohled od Smetanova nábřeží)



Zdroj 199/ vlastní fotodokumentace

200/ Nevhodný sklon pro osoby na vozíku a kočárky v kombinaci s ostrým obloukem



Zdroj 200/ vlastní fotodokumentace

Na jižní straně je naopak strmý sklon a dva ostré směrové oblouky, které mohou být zejména při jízdě v klesání nebezpečné. Jízda do stoupání je pak náročná i pro zdatnější jedince, nabrání rychlosti komplikuje ostrý oblouk. Většina cyklistů zde proto musí sesednout a krátký úsek výrazného stoupání vyjít.

Toto úzké hrdlo by bylo nevhodné prakticky kdekoliv v síti, zde se ovšem nachází na dvou dálkových (tedy nejvýznamnějších) cyklotrasách ČR, cyklisté jsou tedy aktivně naváděni do tohoto nedořešeného místa. Podél vodního toku obecně a na významných cyklotrasách lze ve velké míře předpokládat pohyb rekreačních cyklistů a rodin s dětmi, pro které je toto místo ještě více rizikové.

8.2.2 Fučíkův most

Na Fučíkově mostě je přerušena kontinuita pruhu pro cyklisty vedeného po silnici II/425, protože je šířka komunikace využita na zřízení řadicích pruhů pro levá odbočení do ulice Sovadinova a nábřeží Komenského, zřízení cyklistického opatření ve vozovce tedy v současném uspořádání není možné.

201/ Úzká vozovka mostu umožňující pouze informativní výstražné piktogramy



Zdroj 201/ vlastní fotodokumentace

202/ Cyklisté tento most často raději překonávají po chodníku jízdou/pěšky



Zdroj 202/ vlastní fotodokumentace

Jelikož se místo nachází uprostřed centra a hlavní obchodní zóny města, jedná se o významnou spojnici nejen pro cyklisty. Nalezení vhodného řešení pro vytvoření cyklistického opatření je tedy v zájmu cyklistů i ostatních účastníků provozu.

8.2.3 Napojení stezek pro cyklisty

Jedním z nejdůležitějších aspektů cyklistických opatření je kromě jejich samotné podoby také provedení okrajových úseků, tedy sjezdy a nájezdy na jinou infrastrukturu. Rozsah existujících cyklistických opatření v Břeclavi je malý, i přesto je většina napojení spíše nevyhovující.

Napojení stezky pro cyklisty z ul. Na Zahradách na cyklopruh v ul. Sovadinova

Ukončení cyklostezky Na Zahradách a její vyústění do cyklopruhu v ulici Sovadinova vytváří potenciálně nebezpečnou situaci z důvodu rozšiřujícího se pruhu vozovky za přechodem pro chodce a před vyústěním cyklostezky. Jízdní pruh se sice nerozšiřuje a vpravo vzniká odstavný pruh doplněný o VDZ V13 šikmé rovnoběžné čáry, nicméně stopa průjezdu většiny vozidel je odlišná od vedení osy jízdného pruhu. Vozidla v místě nájezdu cyklistů do vozovky často jedou více vpravo, poblíž vodící čáry (viz obrázek 203), čímž může snadno dojít k ohrožení najíždějících cyklistů.

203/ Napojení cyklostezky z ul. Na Zahradách na cyklopruh v ul. Sovadinova



Zdroj 203/ vlastní fotodokumentace

Mimo stavební úpravu, která by zajistila fyzické oddělení nájezdu pro cyklisty, by pro snížení rizikovosti místa mohly být v místě vodící čáry dočasně osazeny alespoň balisety (Z11h), které by zdůraznily okraj jízdního pruhu a zajistily alespoň částečnou ochranu začátku pruhu pro cyklisty. Inspirací pro stavební řešení může být nájezd za světelnou křižovatkou na ulici Národních hrdinů, kde pruh pro cyklisty vzniká rozšířením vozovky (viz obrázek 209).

Napojení na ulici Hraniční (I/55) v Poštorné

Napojení krátké stezky na ulici Hraniční (silnici I/55) v Poštorné je zcela nevhodné. Propojení s přilehlou komunikací podél zástavby je úzké, vedené do výrazného stoupání a uprostřed již tak úzké cesty je ještě vzrostlý strom. Pro napojení na ulici Hraniční není vytvořeno jakékoliv podpůrné opatření a napojení v ostrém úhlu neumožňuje cyklistovi se jednoduše rozhlédnout, aby mohl dát přednost.

V místě zároveň chybí upozornění pro řidiče. 140 metrů před místem je sice umístěna výstražná značka A 19 „Cyklisté“, avšak z ní není zřejmé, ve kterém místě má řidič cyklistu očekávat, čemuž nepomáhá ani přidaná dodatková tabulka E 4 „Délka úseku“.

204/ Napojení stezky pro cyklisty na ulici Hraniční



Zdroj 204/ vlastní fotodokumentace

Napojení na ulici Hlavní (I/40) v Poštorné

Zaústění stezky pro cyklisty do vozovky na ulici Hlavní je nevhodné. Na napojení nenavazuje jakékoliv cyklistické opatření, vjezd cyklistů do vozovky není označen, navíc je v ostrém úhlu a cyklista nemá šanci se rozhlédnout bez zastavení.

205/ Nájezd na ulici Hlavní



Zdroj 205/ vlastní fotodokumentace

Bod byl zmíněn již v kapitole 8.1.14.4.4, kde je diskutován celkově sporný přínos této krátké stezky.

Nájezdy a sjezdy na třídě 1. máje

Nájezdy jsou realizovány přejezdem snížené obruby na chodník, není však zcela hladký a je zde přítomná malý výškový rozdíl, který je zdrojem nekomfortu. Výraznějším problémem jsou ovšem sjezdy. Sjezd západním směrem (do Poštorné) je napojen v ostrém úhlu a je nechráněný. Začátku pruhu sice předchází VDZ V13 za vodící čarou, nicméně fyzicky není nijak oddělen ani zdůrazněn.

206/ Západní nájezd a sjezd na třídě 1. máje



Zdroj 206/ vlastní fotodokumentace

Východním směrem je sjezd realizován ve sjezdu k Penamu, a není nijak označen. Na stezku vedenou po chodníku navazuje postupně se rozšiřující se prostor za okrajem jízdního pruhu, na hranici křižovatky se pak nachází pruh vozovky ve špatném stavu, který musí cyklista přejet (použít) v podélném směru. SDZ zde pak zcela chybí.

207/ Východní sjezd a nájezd na třídě 1. máje



Zdroj 207/ vlastní fotodokumentace

Nájezdy a sjezdy v ulici Národních hrdinů a náměstí T. G. Masaryka

Podobná charakteristika platí i pro nájezdy a sjezdy v ulici Národních hrdinů a na náměstí T. G. Masaryka. Sjezdy i nájezdy jsou napojeny ostře, což může vést k vybočení cyklisty do jízdního pruhu, případně chodníku.

208/ Nájezd a sjezd na náměstí T. G. Masaryka



Zdroj 208/ vlastní fotodokumentace

209/ Sjezd a nájezd na ulici Národních hrdinů



Zdroj 209/ vlastní fotodokumentace

210/ Vybočení cyklistů v ostrém nájezdu



Zdroj 210/ vlastní fotodokumentace

Konec u OC Aventin

Nedořešený je také konec pruhu u OC Aventin. Na konci pruhu je stavebně vytvořen prostor pro nepřímé levé odbočení, které cyklistu navede k přilehlému přechodu. V místě vedle přechodu ovšem VDZ ani SDZ nezřizuje přejezd pro cyklisty (viz obrázek 211), přestože místo jeho existenci evokuje, a za křížením stezka pokračuje směrem k OC. Cyklista je v místě nucen sesednout z jízdného kola a silnici přejít, přestože záměrem pravděpodobně mělo být umožnění přejetí vozovky.

211/ Ukončení pruhu u OC Aventin



Zdroj 211/ vlastní fotodokumentace

Konec stezky na ulici Bratislavská

Obousměrná stezka pro cyklisty vedená podél ulice Bratislavská náhle končí na křižovatce s jednou z bočních ulic. Nájezd ani výjezd cyklistů není nijak řešen ani vyznačen, řidiči jedoucí po komunikaci tedy příčný pohyb cyklistů před hranou křižovatky nemohou očekávat.

212/ Ukončení stezky v ulici Bratislavská



Zdroj 212/ mapy.cz, září 2023

Pro cyklisty pak není vytvořeno podpůrné opatření pro překonání vozovky a pokračování po silnici, například přejezd pro cyklisty, osazeno není ani SDZ upozorňující řidiče na možný výskyt cyklistů. Stezka samotná je tedy přínosná, ale napojení na jejím východním konci je nedořešené.

Chybějící napojení stezky pro cyklisty v ulici Na Zahradách a Stromořadní

Stezka pro cyklisty v ulicích Na Zahradách a Stromořadní navazuje na stezku podél ulice Bratislavská a tvoří nejdelší souvislý úsek cyklistické infrastruktury v Břeclavi. Jedná se o hlavní trasu v tangenciálním směru, nicméně její potenciál snižují chybějící nájezdy a sjezdy z bočních ulic.

Aby mohla být stezka využívána intuitivně a v maximální délce, je nutné vybudovat možnost napojení do každé ulice. Současná situace nutí cyklistu přejet nebo přejít trávník a vozovku překřížit v místě bez podpůrných opatření, případně sjet dříve (najet později) a pro část cesty využít silnici, což ovšem vyžaduje místní znalost. V obou případech je však snížena přínosnost stezky pro území, kterým prochází.

213/ Absence napojení (vlevo) může vést k jízdě cyklistů po chodníku (vpravo)



Zdroj 213/ vlastní fotodokumentace

I v místech, kde napojení fyzicky existuje může být problémem dopravní značení, které vjezd cyklistům zakazuje. To se týká například vjezdu na parkoviště naproti ulici Hrnčířská, kde je umístěn zákaz vjezdu mimo vozidla s povolením. Výjimka pro cyklisty ovšem uvedena není a dle SDZ je tedy stezka nacházející se těsně za daným SDZ jízdou nedostupná.

214/ Zákaz vjezdu neumožňuje cyklistům vjet na stezku pro cyklisty



Zdroj 214/ vlastní fotodokumentace

Řešením je přitom pouhé posunutí zákazu vjezdu za křížení se stezkou, čímž bude zajištěno požadované omezení, a zároveň umožněn vjezd cyklistů na stezku. Tímto způsobem je SDZ umístěno na vedlejším sjezdu, v křižovatce s ulicí Krátká.

215/ Posunuté SDZ umožňuje cyklistům napojení na stezku



Zdroj 215/ vlastní fotodokumentace

Případně lze zákaz vjezdu všech vozidel (SDZ B1) nahradit zákazem pro motorová vozidla (SDZ B3), jako je to realizováno na sousední křižovatce naproti vyústění náměstí Petra Bezruče.

216/ Zákaz vjezdu motorových vozidel cyklistům vjezd také umožní



Zdroj 216/ vlastní fotodokumentace

Napojení stezky Na Řádku

Nedořešená napojení se vyskytují na obou koncích i v průběhu stezky pro cyklisty podél Dyje v ulici Na Řádku. Severní i jižní konec končí na chodníku a příčně (ne)navazuje na silniční komunikace poblíž. Navedení cyklisty na stezku, případně pokračování v cestě z konce stezky je tedy značně neintuitivní, a zároveň neatraktivní, protože nutí cyklistu sesednout z kola.

217/ Nedořešená ukončení stezky v ulici Na Řádku

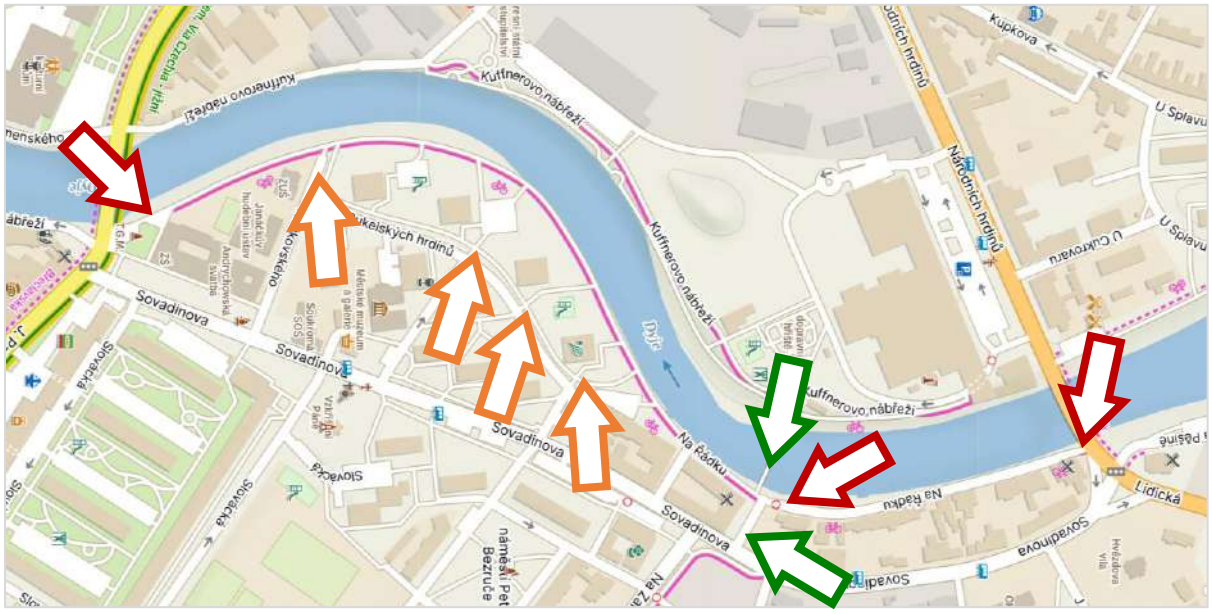


Zdroj 217/ vlastní fotodokumentace

Oficiálně se nelze napojit ani v průběhu stezky, protože vjezd z ulice Křížkovského i sídliště Dukelských hrdinů jsou označeny zákazem vjezdu všech vozidel (SDZ B 1), ani není legalizována jízda po některém z chodníků.

Stezka tedy kromě lávky a ulice u bývalého železničního mostu vůbec neumožňuje cestu bez přerušení jízdy, čímž je jakýkoliv její přínos zcela zmařen, jak ilustruje mapa na obrázku 218. Zeleně jsou označena možná místa napojení jízdou, oranžově místa, kde napojení neumožňuje SDZ, ale fyzicky je realizovatelné, a červené šipky označují místa, kde je nutné jízdu přerušit.

218/ Místa napojení na stezku Na Řádku (mapa otočena – sever se nachází vpravo)



Zdroj 218/ mapy.cz, 2024

Od železničního mostu pak cyklisté nemohou využít ani jim určenou stezku, protože SDZ B 1 zakazuje vjezd všem, tedy i cyklistům. Nadřazenost SDZ proti VDZ a chybějící výjimka pro cyklisty tedy kromě rozporu znamená znehodnocení vytvořeného cyklistického opatření, protože neumožňuje jízdu na kole.

219/ SDZ neumožňuje cyklistům stezku použít



Zdroj 219/ vlastní fotodokumentace

8.2.4 Mosty a lávky přes řeku Dyji

Problémovými místy nejsou jen místa nebezpečná nebo nepřehledná, ale jsou jimi také bariéry ovlivňující pohyb nemotorové dopravy v území. Těchto míst je v Břeclavi hned několik. Jejich vyřešení by přineslo cyklistům nejen větší komfort, ale zvýšila by se také atraktivita tras a tohoto módu dopravy.

Jednou z hlavních bariér ve městě je řeka Dyje. K překonání tohoto toku je k dispozici 5 mostů a lávek, cyklisté však mohou využít jen 3 z nich, přičemž všechny se nachází v severní části. Na Jánském mostě (průtahu silnice I/55) je zřízen pruh pro cyklisty, bývalý železniční most spojuje nábřeží se stezkami pro cyklisty, a na silničním Fučíkově mostě lze projet pouze v běžném jízdním pruhu, neboť zde cyklistické opatření zřízeno není, viz kapitola 8.2.2.

Dvě lávky přes řeku, jak ta u železničního mostu, tak v centru u průmyslové školy jsou úzké, a proto nedovolují jízdu cyklistů (viz obrázky 220, 221 níže).

220/ Lávka „Za průmyslovkou“, kde cyklista musí sesednout z kola



Zdroj 220/ vlastní fotodokumentace

221/ Úzká lávka u železničního mostu, po které je vedena značená cyklotrasa (železniční most)



Zdroj 221/ vlastní fotodokumentace

Lávky jsou ovšem natolik úzké, že i míjení pěších je problematické. Cyklista vedoucí jízdní kolo zabírající ještě více prostoru má tudíž problém se vyhnout i s chodcem, nemluvě o míjení dvou cyklistů vedoucích jízdní kolo.

222/ Lávka je příliš úzká pro míjení cyklistů



Zdroj 222/ vlastní fotodokumentace

Projektování staveb v cyklistickém městě by mělo automaticky pracovat s variantou projektu, která bude dovolovat jízdu na kole. Po lávce u železničního mostu je navíc vedena značená cyklotrasa, což způsobuje logický rozpor v osazeném značení (viz obrázek 223). Vést cyklotrasu místem, kterým nelze jet na kole smysl totiž nedává, a takováto úzká hrdla nebo nutnosti sesednout z kola by se na cyklistických trasách nacházet neměla. Tím spíše, když se jedná o významné a/nebo dálkové cyklotrasy.

223/ Protichůdné značení: cyklotrasa vedená místem kde nelze jet na kole



Zdroj 223/ vlastní fotodokumentace

8.2.5 Ukončení účelové komunikace na hrázi

Účelová komunikace na hrázi je dnes ukončena výjezdem u silnice I/55. Dnes je zde snížený obrubník pro snadné napojení do cyklopruhu. Odvážnější cyklisté zde odbočují také vlevo do protějšího cyklopruhu.

224/ Ukončení účelové komunikace vedoucí po hrázi u silnice I/55; cyklisté se zde chovají různě	*225/ Cyklista přejíždějící z ukončené účelové komunikace do protějšího cyklopruhu na silnici I/55*
	
Zdroj 224/ vlastní fotodokumentace	*Zdroj 225/ Česká televize, 2023*

Výjezd je tímto způsobem řešen pouze dočasně. Město čeká na zahájení rekonstrukce mostu, jehož vlastníkem je ŘSD, jako správce silnic kategorie I. třídy. Do budoucna by zde měl vzniknout podjezd pro cyklisty, kterým by se bezpečně napojil na cyklopruh na druhé straně komunikace směrem do centra.

8.2.6 Ulice U Jánského dvora

Ulice U Janského Dvora je důležitou spojnicí mezi jižní a severní částí Staré Břeclavi. Spolu s navazujícími ulicemi tvoří alternativní trasu mimo silně zatíženou ulici Lidická. V předmětném úseku je v zastavěném prostoru rodinné zástavby zřízena jednosměrná komunikace. Pozemky přilehlých domů navazují přímo na komunikaci a na ani jedné straně není zbudován chodník. Šířka komunikace je v zastavěné části ulice 3 metry, což dle TP 179 umožňuje vyznačit cykloobousměrku, pokud je rychlost vozidel omezena na 30 km/h a intenzita do 100 vozidel za hodinu. Vzhledem k rozsahu a druhu komunikace jsou denní intenzity dopravy téměř nulové, omezení rychlosti však zřízeno není, a proto za současného stavu cykloobousměrka být zřízena nemůže.

226/ Úzká jednosměrná komunikace bez chodníků (ul. U Jánského dvora)	*227/ Pohled na ulici z druhé strany, ulice je úzká pouze ze 2/3 délky (ul. U Jánského dvora)*
	
Zdroj 226/ Vlastní fotodokumentace	*Zdroj 227/ Vlastní fotodokumentace*

Pozemek pod komunikací mezi domy je v soukromém vlastnictví majitelů přilehlých rodinných domů. Město má tedy pouze omezené možnosti, jak by situaci v případě potřeby mohlo řešit. Vzhledem k budoucímu územnímu plánování a povolování staveb se však jedná o špatný případ toho, jakým způsobem tvořit veřejný prostor.

8.2.7 Pruh pro cyklisty na průtahu I/55

Vznik

Pruh pro cyklisty na průtahu silnice I/55 přes Břeclav byl vytvořen až dodatečně doplněním do současného stavu. Šířka vozovky na komunikaci byla bezdůvodně navržena výrazně naddimenzována v šířce 11 metrů a s jízdním pruhy šířky 3,50 metru. Oba tyto parametry odpovídají extravilánové šířce komunikace, nicméně díky existenci širokého odstavného pruhu po obou stranách bylo možné jej

přeměnit na pruh pro cyklisty. Ten má na většina délky akceptovatelnou šířku přes 1 metr, někde pak dokonce nadrozměrnou dosahující téměř 2 metrů.

228/ Velkorysé cyklopruhy zřízené na naddimenzované šířce vozovky (ul. Lidická)



Zdroj 228/ vlastní fotodokumentace

229/ Běžná šířka pruhu okolo 1 metru (ul. Národních hrdinů + Lidická)





Zdroj 229/ vlastní fotodokumentace

Odstavný pruh byl nicméně zřízen a vyznačen pouze ve zbylé šířce dopravního řešení a má proto proměnnou šířku, v častých případech přidání dalšího řadicího pruhu tak jeho šířka klesá, ve stísněných poměrech je zcela vypuštěn. Nízkonákladové zřízení pruhu pro cyklisty se nicméně omezilo na prosté přeznačení odstavného pruhu na pruh pro cyklisty doplněním symbolů a osazením SDZ IP 20a za křižovatky, což s sebou nese mnoho nedostatků větší či menší závažnosti.

230/ Změna šířky odstaveného – cyklistického pruhu (ul. Lidická + třída 1. máje)



Zdroj 230/ vlastní fotodokumentace

Nedořešená místa

Předně nebyla vyřešena mnohá místa, kde odstavný (dnes cyklistický) pruh náhle končí nebo je nedostatečně široký. K zúžení dochází například v místech přechodů pro chodce s dělicím ostrůvkem. Cyklopruh je v některých případech zúžený a neumožňuje bezpečný průjezd vedle nákladního vozidla, viz obrázek 231.

231/ Cyklopruh v místě přechodu bez zúžení (vlevo) a se zúžením (vpravo) (ul. Lidická)



Zdroj 231/ vlastní fotodokumentace

Odstavný pruh přeměněný na pruh pro cyklisty je zužován i v místech křižovatek a více řadicích pruhů. Již tak podlimitní šířka pruhu je dále snížena zachováním původního povrchu, který je v šířce 25–30 cm podél obruby tvořen jiným materiálem, zpravidla kostkami. Skutečně využitelná šířka pruhu tak výrazně klesá, viz obrázek 232.

232/ Další snížení využitelné šířky již podlimitně úzkého pruhu pro cyklisty (náměstí T. G. Masaryka + ul. Lidická)



Zdroj 232/ vlastní fotodokumentace

V několika případech je vyznačený pruh zcela nedostatečné šířky, jako například u zastávky 1. máje, viz obrázek 233. V neužším místě má pruh pouze 0,5 metru, cyklisté při pobytu autobusu v zastávce vybočují do průběžného jízdního pruhu.

233/ Na první pohled nedostatečná šířka pruhu pro cyklisty (třída 1. máje)



Zdroj 233/ vlastní fotodokumentace

Na obrázku je přitom vidět, že místo na komunikaci k dispozici je, uprostřed vozovky se nachází VDZ V13, kde následně vzniká řadicí pruh pro odbočení vlevo. Zkrácením úseku vznikajícího pruhu pro odbočení vlevo a posunutím průběžného pruhu blíže středu by zachovalo dostatečnou šířku pruhu pro cyklisty. Pruh pro odbočení vlevo vzniká v plné šířce až 15 metrů za označníkem zastávky, úpravou by tedy nedošlo ke snížení jeho kapacity. Ani tato jednoduchá změna pomocí úpravy VDZ však nebyla realizována.

Nájezdy a sjezdy

Pro některé stísněné úseky bylo vytvořeno náhradní řešení na chodníku, nicméně většina nájezdů a sjezdů je řešena nevhodně nebo nedostatečně, viz kapitola 8.2.3 Napojení stezek pro cyklisty. Příkladem je sjezd u služebny PČR v ulici Národních hrdinů, který je umístěn až v místě, kde odstavný (dnes cyklistický) pruh dosahuje šířky pouze 60 cm. Jiným příkladem je začátek diskutabilního cyklistického opatření u křižovatky třídy 1. máje x Hlavní, kde je nájezd umístěn až několik desítek metrů za koncem pruhu pro cyklisty, viz kapitola 4.4.4.

234/ Zcela nevyhovující šířka „pruhu pro cyklisty“ před sjezdem na chodník (Národních hrdinů)



Zdroj 234/ vlastní fotodokumentace

Průběh této oddělené infrastruktury v přidruženém dopravním prostoru je nicméně spíše nouzové řešení, o čemž svědčí nízká kvalita opatření a zachování původních prvků, které omezují průjezdnost (viz obrázek 235).

235/ Odpadkový koš (vlevo) a sloup SSZ (vpravo) umístěné nevhodně k cyklistickému pásu (Národních hrdinů)



Zdroj 235/ vlastní fotodokumentace

Odbočování

Odbočování cyklistů na průtahu zůstává zcela neřešeno, jedinou možností je využít běžných řadicích pruhů společně s vozidly. Tuto akci ovšem nelze provést v souladu s pravidly silničního provozu (zákon č. 361/2000 Sb.), protože pruh pro cyklisty je souvisle oddělen plnou čarou (původním VDZ V4 oddělujícím odstavný pruh) i v blízkosti křižovatek. Dnes toto VDZ plní funkci oddělení jízdních pruhů, jako V1a „podélná čára souvislá“ v šířce 0,25 m, kterou není povoleno přejíždět v podélném směru. Cyklista, který chce kdekoliv na průtahu odbočit vlevo by tak měl v posledním mezikřižovatkovém úseku přejet do běžného jízdního pruhu, aby následně mohl najet do levého řadicího pruhu. To však nedovoluje § 57 odst. 1 téhož zákona, který přikazuje cyklistovi užít vyhrazený pruh, je-li zřízen. De iure tedy cyklista na celém průtahu silnice I/55 nemá jak odbočit vlevo.

V tomto kontextu tedy paradoxně nevadí, že řadicí pruhy vlevo nejsou pro cyklisty uzpůsobeny. Z praxe je však zřejmé, že cyklisté vědomě či nevědomě předpisy poruší a podélnou čáru souvislou přejedou, aby mohli odbočení realizovat. V řadicím pruhu ani křižovatce pro ně však není vytvořeno jakékoliv podpůrné opatření, například V19 „Prostor pro cyklisty“. Toto opatření zvyšuje viditelnost cyklistů jak u odbočujících řidičů, tak u těch protijedoucích.

236/ Odbočení vlevo bez předního ochranného pásu pro cyklisty (ul. Lidická x Sovadinova)	*237/ Přední ochranný pás pro cyklisty při odbočení vlevo (ul. Jihlavská, Brno)*
	
Zdroj 236/ vlastní fotodokumentace	*Zdroj 237/ vlastní fotodokumentace*

SDZ a VDZ

S jedinou výjimkou chybí v průběhu celého průtahu vyznačení VJP pro cyklisty na všech SDZ IP 19 „Řadicí pruhy“, viz obrázek 238. Příčinou může být již zmiňovaná „nákladově efektivní“ konverze odstaveného pruhu, nicméně vysvětlení je pravděpodobně složitější.

238/ Na značkách IP 19 chybí vyznačení pruhu pro cyklisty (třída 1. máje + ul. Lidická)

Zdroj 238/ vlastní fotodokumentace

Plnohodnotný VJP pro cyklisty má TP 179 definovanou standardní šířku 1,50 metru mezi obrubou a čarou oddělující VJP od přilehlého jízdního pruhu, ve stísněných poměrech lze šířku snížit na 1,25 m. Této snížené šířky však mnoho úseků pruhu pro cyklisty nedosahuje ani při započtení šířky čáry, obvykle se tato hodnota pohybuje okolo 1 metru. To vychází z prostého přerozdělení šířky 11 metrů na 3 pruhy pro vozidla o šířce 3 metry, což ponechává přibližně 1 metr na obou stranách pro „pruh pro cyklisty“. V některých místech je však pruh ještě užší a tam nebývá označován značkou IP 20a, nicméně je stále označen červenou barvou, která VJP připomíná.

To vede zpracovatele k domněnce, že „chybějící“ pruh pro cyklisty na SDZ IP 19 nemusí být pouze opomenutí, neboť daný pruh v oblasti křižovatek nesplňuje stanovené šířkové parametry. Jelikož se o VJP nejedná, není třeba jej vyznačovat na SDZ, což zároveň ušetří náklady za jejich výměnu.

239/ Červený „meziprostor“ (ul. Lidická + náměstí T. G. Masaryka)



Zdroj 239/ vlastní fotodkumentace

Použité VDZ nicméně VJP pro cyklisty připomíná, u ochranných pruhů se totiž nepoužívá červené podbarvení ani širší (0,25 m) čára oddělení. Pro uživatele komunikací bez znalosti předepsaných technických parametrů se tedy o VJP jedná, a z tohoto hlediska je absence jeho vyznačení na IP 19 považováno za chybu.

8.2.8 Pruh pro cyklisty na průtahu II/425

Pro pruh pro cyklisty na průtahu II/425 platí podobná charakteristika jako u pruhu na silnici I/55 v předchozí kapitole. Pruh byl taktéž vytvořen z odstavného pruhu, což se projevuje jeho proměnlivou šířkou a několikerým přerušením. Na většině délky nicméně dosahuje alespoň minimální šířky 1,25 m pro stísněné poměry, i zde je však 25-30 cm podél obruby tvořeno jiným povrchem. Zbylá šířka je však stále akceptovatelná pro relativně bezpečný průjezd, na komunikaci je navíc omezen průjezd nákladních vozidel. Problémem však zůstávají prvky odvodnění a šachet, které popisuje kapitola 8.2.10.

Nedostatkem zůstávají nepříliš vhodně řešené konce pruhů. U okružní křižovatky s ulicí Břetislavova pruh prostě končí, a jeho konec není označen SDZ IP 20b, ani není vjezd cyklistů do průběžného pruhu jinak vyznačen. Na jihovýchodě náměstí T. G. Masaryka se zase nachází rozlehlá křižovatka s nevhodným úhlem křížení, která je z důvodu obtížného dání přednosti nevhodná i pro silniční vozidla, stejně nevhodná je i pro cyklisty, kterým není pohyb v křižovatce (zejména levé odbočení) nijak usnadněn.

Zvláštní je také vyznačení SDZ užité k označení VJP. Namísto standardní IP 20a je použita značka formátu dodatkové tabulky E13 o rozměru 500 x 500 mm, na které je vyznačen stejný obsah jako na běžné informační značce.

240/ Nestandardní SDZ vyznačující VJP pro cyklisty (náměstí T. G. Masaryka + ul. J. Palacha)



Zdroj 240/ vlastní fotodokumentace

Z pohledu redukce vizuálního smogu se jedná o záslužný počin, nicméně se jedná o nestandardní řešení. Značka v tomto malém provedení je zároveň často umístěna pod jinou značkou, zpravidla zákazem zastavení, a může tak působit jako dodatková tabulka.

8.2.9 Pruh pro cyklisty v ulici Sovadinova

Pro poslední zřízený pruh pro cyklisty v ulici Sovadinova platí podobná charakteristika jako pro průtahy I/55 a II/425. V úseku od ulice Lidické po ulici Na Zahradách vznikl přeměnou z odstavného pruhu, v navazujícím úseku k ulici Jana Palacha byl nově vytvořen na komunikaci, která VDZ i přes svou šířku vůbec neobsahovala.

Pro oba úseky nicméně platí charakteristika proměnlivé a často nedostatečné šířky nedosahující ani 1,25 metru, na několika místech je pak výrazně podlimitní. Tyto úseky se navíc nacházejí ve směrovém oblouku, viz obrázek 241, kde lze očekávat snazší nebo větší vybočení cyklistů i vozidel, situace je tedy o to více riziková.

241/ Výrazně podlimitní šířka pruhu pro cyklisty (ul. Sovadinova)



Zdroj 241/ vlastní fotodokumentace

I v průběžných úsecích je typická šířka pouze okolo 1 metru, viz obrázek 242.

242/ Typická šířka pruhu okolo 1 metru (ul. Sovadinova)



Zdroj 242/ vlastní fotodokumentace

V severovýchodním směru je kontinuita pruhu přerušena od křižovatky s ulicí Na Zahradách až ke střední škole Edvarda Beneše, kde VJP vzniká na konci samostatně vedené cyklostezky (viz vpravo na obrázku 242 výše). VJP je nicméně na začátku i v jeho průběhu oddělen podélnou čarou souvislou, kterou je zakázáno přejíždět v podélném směru, cyklista jedoucí po ulici Sovadinova tak při respektování pravidel silničního provozu nemůže do pruhu najet.

243/ Přerušení pruhu pro cyklisty (ul. Sovadinova x Na Zahradách)



Zdroj 243/ vlastní fotodokumentace

Vyznačení pruhu SDZ je kombinací standardního IP 20a i neoficiálního značení ve formátu dodatkové tabulky 500 x 500 mm, viz obrázek 244.

244/ Vyznačení VJP pomocí standardního IP 20a i nestandardní tabulky (ul. Sovadinova)



Zdroj 244/ vlastní fotodokumentace

8.2.10 Povrch

Nedílnou součástí komfortního využívání cyklistické dopravy je kvalitní zpevněný povrch. Jeho přívětivost pro cyklisty ovšem nebývá dodržena ani přesto, že je většina cyklistické infrastruktury vedena po silničních komunikacích, které zpevněný povrch mají. Problémem jsou kromě nájezdů a sjezdů (viz kapitola 8.2.3 Napojení stezek pro cyklisty) i průběžné úseky, neboť cyklistické opatření bylo často zřízeno až dodatečně na již existující vozovce. To vede k pohybu cyklistů v místech typicky horšího stavu vozovky na okrajích, přídlažbou u obruby je dále snižována využitelná šířka pruhů pro cyklisty, které na mnoha místech ani s jejím započtením nesplňují minimální předepsané parametry. Toto bylo popsáno v kapitolách 8.2.7, 8.2.8 a 8.2.9.

Obecným problémem dodatečného zřízení je přítomnost odvodňovacích zařízení, poklopů a šachet inženýrských sítí, které se původně nacházely mimo jízdní pruh, nyní jsou však součástí pruhu pro cyklisty, viz obrázek 245.

245/ Uliční vpusti a poklopy v cyklistických pruzích (ul. Sovadinova + sady 28. října)



Zdroj 245/ vlastní fotodokumentace

Využitelná šířka standardních i podlimitně úzkých pruhy pro cyklisty je tak dále zužována, řidič souběžně jedoucího vozidla zároveň nemusí očekávat vybočení cyklisty, viz obrázek 246.

246/ Uliční vpust v pruhu pro cyklisty a objíždění cyklistkou (ul. Gen. Šimka + Školní)



Zdroj 246/ vlastní fotodokumentace

Podstatné u tohoto nedostatku je, že se nejedná o lokální, ale systematický problém, protože odvodňovací zařízení jsou typicky umisťována na krajích vozovky a v pravidelných intervalech. Jediným řešením je zohlednění pohybu cyklistů již při návrhu komunikace a zřízení odvodnění způsobem, který nebude jízdu cyklistů negativně ovlivňovat.

Typ povrch a jeho vhodnost pro cyklisty je nutné uvažovat také při vedení cyklistických tras. Například trasa Podluží vedená kolem zámku Břeclav je trasovaná po komunikaci s povrchem z velkých kostek, které jsou pro jízdu na kole velmi nekomfortní, při mokru jsou oproti jiným povrchům značně kluzké a hrozí tedy pád cyklisty. Není-li možné povrch komunikace upravit z estetických či jiných důvodů, mělo by dojít alespoň k vytvoření úzkého pásu pro cyklisty každém směru, který jim umožní bezpečnější a hladší průjezd.

247/ Nevhodný povrch pro vedení cyklistické trasy a možné řešení (Zámecké náměstí + Praha 2)



Zdroj 247/ vlastní fotodokumentace + mapy.cz, srpen 2023

8.2.11 Vegetace

Častým problémem souvisejícím s průjezdností je také přebujelá vegetace, která zasahuje do průjezdného profilu míst využívaných cyklisty. V některých případech významně omezuje využitelnost pruhu. Zejména jednotlivé větve stromů a keřů mohou být ze strany cyklisty snadno přehlédnuty a způsobit mu hmotnou škodu, oděrky, případně vést až k jeho pádu. Při zpozorování překážky může cyklista (pro ostatní řidiče) nečekaně vybočit ze svého pruhu, což může vést k rizikovým situacím nebo střetu.

248/ Větve zasahující do pruhu pro cyklisty (sady 28. října)



Zdroj 248/ vlastní fotodokumentace

249/ Keře zasahující do pruhu pro cyklisty (ul. Na Kopci)



Zdroj 249/ vlastní fotodokumentace

Má-li být cyklistická doprava plnohodnotným módem dopravy, musí její infrastruktura zajišťovat alespoň základní průjezdnost a bezpečnost. Uvedené příklady zahrnují vegetaci na pozemcích města Břeclav.

8.3 Chování a přestupky cyklistů

Cyklisté se pohybují po silnicích s ostatními vozidly a jsou účastníky silničního provozu, nicméně cyklisté nemusí být držiteli řidičského oprávnění. Byť neznalost zákona neomlouvá („pravidla silničního provozu“ upravuje zákon č. 361/2000 Sb. „Zákon o provozu na pozemních komunikacích“), nejsou občané povinně školeni k jízdě na kole. Základní principy sice bývají součástí dopravní výchovy, nicméně úroveň její výuky je různorodá a o jejím absolvování nejsou vedeny záznamy. Cyklisté tak vědomě i nevědomě nedodržují některá platná pravidla.

8.3.1 Jízda po chodníku

Cyklisté se často dopouští přestupků jízdou po chodníku. Tento bývá obvykle volný a svojí jízdou pěší neohrožuje, přesto se jedná o nebezpečný precedens. Obyvatelé a samotní cyklisté jsou si tohoto nešvaru vědomi, přesto se děje, protože je ve městě společensky tolerován. Městské pěší zóny pomocí SDZ jízdu cyklistů povolují, jinde však dovolena není.

250/ Cyklista jedoucí po chodníku za roh (ul. Břetislavova x Čechova)



Zdroj 250/ vlastní fotodokumentace

251/ Cyklisté projíždějící pěší zónou v souladu s SDZ (pěší zóna Jana Palacha)



Zdroj 251/ vlastní fotodokumentace

Využívání chodníků cyklisty nelze řešit represivně, neboť je tento přestupek příliš častý a špatně vymahatelný. Využívání chodníků místo nekázně cyklistů ukazuje spíše na nedostatky cyklistické infrastruktury, pročež cyklisté zvolí jízdu na chodníku. To je významný vjem zejména v místech, kde cyklistická infrastruktura (například pruh pro cyklisty) existuje, viz obrázek 252.

252/ Jízda po chodníku (třída 1. máje)





Zdroj 252/ vlastní fotodokumentace

Může však být příliš úzký, se špatným povrchem, na příliš zatížené komunikaci, mohou chybět vhodné sjezdy a nájezdy nebo není řešeno překonání komunikace atp. Vzhledem k celkově neuspokojivém stavu cyklistické infrastruktury v Břeclavi popisovaným v kapitolách 8.1 a 8.2 se tomuto chování nelze divit.

253/ Cyklistka využívající vlastní trasy z důvodu chybějící nebo nepřístupné infrastruktury k jejímu cíli (třída 1. máje)



Zdroj 253/ vlastní fotodokumentace

Řešením tohoto problému je zejména nabídka kvalitní infrastruktury, aby cyklista toto chování ani nezvažoval, protože pro to nebude mít důvod.

8.3.2 Jízda po přechodu pro chodce

Souvisejícím problémem s jízdou na chodníku je jízda po přechodu pro chodce. Na přechodu pro chodce nemá cyklista jedoucí na jízdním kole přednost, ačkoliv se tak často mylně domnívá jen proto, že je na chodníku. Řidič cyklistu, pohybujícího se rychleji než chodec, nemusí očekávat a mohou vznikat rizikové i kolizní situace, kdy se cyklista náhle objeví před vozidlem vjíždějícím na přechod.

254/ Správné chování cyklisty na přechodu pro chodce (ul. Lidická)



Zdroj 254/ vlastní fotodokumentace

8.3.3 Napojení se v křižovatce / na přechodu

Cyklisté často využívají pro napojení se na cyklopruh na hlavní komunikaci přechod pro chodce. Jedná se o snížené místo, kde je snadné se napojit. Cyklisté využívají k napojení také přechodů pro chodce na světelných křižovatkách, kde se často napojují bez ohledu na fakt, pro který ze směrů svítí na SSZ v danou chvíli znamení volno. Tímto chováním opět dochází ke vzniku nebezpečných situací.

255/ Napojení cyklistů na přechodu pro chodce (ul. Národních hrdinů + Lidická)




Zdroj 255/ vlastní fotodokumentace

8.3.4 Nedostatečné používání znamení o změně směru jízdy

Cyklista jedoucí po silniční komunikaci/cyklopruhem při snaze sjet vpravo zastavuje v cyklopruhu, obvykle aniž by dal znamení o změně směru/zastavení a s jízdním kolem se z komunikace přesune na chodník, kde v jízdě pokračuje nebo jízdu ukončí. Tento způsob je nebezpečný z důvodu možné kolize s dalším cyklistou.

Odbočování nebo změna jízdních pruhů je taktéž často prováděna nedostatečným nebo žádným znamením o změně směru jízdy, ostatní řidiči tak nemohou předvídat pohyb cyklisty. V tomto případě cyklista ohrožuje především sám sebe, nicméně důsledky případných kolizí ovlivňují i dalšího řidiče a zároveň znamenají celospolečenské ztráty.

Řešením je především osvěta občanů všech věkových kategorií.

8.4 Bikesharing

V současné době není na území města Břeclavi provozována služba nabízející sdílený provoz jízdních kol. Jelikož se zpravidla jedná o komerční službu, zpracovatel PUMM nepřichází s hodnocením vhodnosti a návratnosti investice města do této služby. Případné doporučení podléhá cílenému průzkumu na téma potenciální poptávky po takové službě.

8.5 Vlastní měření

V rámci cyklistické dopravy byl proveden vlastní průzkum intenzit cyklistické dopravy, který komplexně monitoroval počet cyklistů projíždějících hlavními cyklistickými tahy a křižovatkové pohyby. Celkem bylo po diskusi se zástupci města a předsedou komise pro cyklodopravu vybráno 13 měřících míst, které byly měřeny pomocí kamer se záznamem monitorujících průjezdy cyklistů za 24 h. Měření bylo provedeno v květnu 2023, aby počty cyklistů nebyly ovlivněny letní rekreační cykloturistikou.

256/ Mapa rozmístění měřících bodů v Břeclavi



Zdroj 256/ vlastní zpracování

Měření ukázalo, že nejvyšší intenzity cyklistů se nachází na silnici I/55 na třídě 1. máje mezi ulicemi Julia Fučíka a U Nemocnice, a to 1 780 cyklistů. Navzdory skutečnosti, že se jedná o ulici zatíženou více než 20 tisíci motorovými vozidly, viz kapitola 5.2 Vlastní terénní průzkum. Cyklisté mířící z MČ Poštorná mají možnost objízdné trasy po lávce u jezu přes odlehčovací rameno Dyje a dále po zpevněném tělese na hrázi. Přestože se jedná o komfortní infrastrukturu, je trasa s významným závlekem časově náročnější, proto zde byla naměřená intenzita pouhých 200 cyklistů. Intenzita přes lávku u Kančí obory měřena nebyla. „Popularitu“ cyklopruhu na třídě 1. máje lze přičíst spíše absenci srovnatelných alternativ spojení Poštorné a centra města.

Od ulice U Nemocnice je intenzita na silnici I/55 o 400 cyklistů nižší, směrem k nemocnici tedy denně projede minimálně 400 cyklistů. Přesto zůstává intenzita cyklistů až po hranici náměstí T. G. Masaryka vyšší než 1 300 cyklistů. Průzkum ukazuje, že na každém ze 3 ramen této křižovatky je naměřená intenzita vyšší než 1 000 cyklistů. Náměstím denně projede více než 3 650 cyklistů a je tedy z hlediska intenzity cyklistického proudu nejfrekventovanějším místem Břeclavi. Vzhledem ke stavu cyklistické infrastruktury, rozložení cílů ve městě a ochotě obyvatel využívat páteřní silniční infrastrukturu s cyklopruhy je právě náměstí T. G. Masaryka logickým těžištěm cyklodopravy.

Druhým nejzatíženějším místem je ulice Jana Palacha a světelná křižovatka s ulicí 17. listopadu. Denně tímto křížením projede cca 3 400 cyklistů. Centrum města je hlavní průjezdní oblastí a částečně také cílem cyklistů, protože jak dokazuje bod 10, křížení ulic Jana Palacha a Husova tak vysokých denních intenzit cyklistů nedosahuje. Křižovatkou projede denně 1 900 cyklistů. Je nutné však uvažovat také nezahrnutý počet cyklistů, kteří dorazí k supermarketu Albert po chodníku pěší zónou Jana Palacha, které křižovatkový průzkum již nezaznamenal.

Velice vytížená jsou křížení ulic Sovadinova x Lidická, kde denní intenzity cyklistů dosahují počtu 2 700 anebo křížení ulic Břetislavova x Bratislavská na jihovýchodě města, kde denní intenzity cyklistů dosahují více než 1 900 cyklistů. Jak ukazují přílohy 13-15, cyklisté překonávají řeku Dyji především po

Jánském a Fučíkově mostě. Nižší denní intenzita 690 cyklistů byla naměřena na východě města na křížení ulic Lidická x Jana Moláka ve směru do OC Aventin.

Celkem bylo během 24hodinového průzkumu zachyceno kamerami více než 23 500 cyklistů. Nejedná se samozřejmě o jednotlivce, protože více kamer zachytilo při průjezdu městem stejné cyklisty. Výsledky měření nicméně ukazují, že cyklistická doprava je v Břeclavi využívána i při omezeném rozsahu liniové infrastruktury. Zvýšení její kvality a rozšíření sítě by tak mohlo přilákat další uživatele.

9 PĚŠÍ DOPRAVA A BEZBARIÉROVOST

Chůze je nejjednodušším a prostorově nejúspornějším typem dopravy. V případě kratších vzdáleností se může jednat i o nejrychlejší způsob, neboť pěší cesty jsou často vedeny i mimo silniční komunikace, a pěší vzdálenost tak může být i výrazně kratší než ta silniční. Vzhledem k nízké rychlosti pohybu a různé fyzické kondici účastníků ovšem nelze uvažovat její využití na větší vzdálenosti, ale přesto je třeba pěší infrastrukturu přizpůsobit všem účastníkům a prakticky v celé síti.

Podpora pěších je důležitá a efektivní pro zdraví i bezpečnost obyvatel. Dostatečně široké a pokud možno oddělené chodníky snižují nebezpečí střetu silničních vozidel s chodci. V jejich cestě by mělo být přítomno jen minimum bariér či omezení jako schody, obrubníky, zábradlí, odpadové nádoby nebo parkující vozidla. Vedení cest by mělo být co nejkratší a logické. Pro překonání silničních komunikací je nutné zřídit dostatek smysluplně umístěných přechodů a zajistit jejich dostatečné osvětlení a rozhledové podmínky.

Břeclav má vzhledem ke své velikosti potenciál být alespoň částečně městem krátkých vzdáleností, zejména centrálně položená MČ Břeclav. V takovém městě mají obyvatelé většinu svých každodenních potřeb v blízkosti bydliště a většinu cest tak urazí v krátkém čase, často pěšky nebo na kole. Za hraniční hodnotu pěší docházky se uvádí zhruba 800 až 1000 metrů, což se rovná přibližně deseti minutám chůze. Tyto myšlenky je nutno promítat do plánování města (územního plánu) a uplatňovat v praxi, například při rekonstrukci ulic.

9.1 Infrastruktura pro pěší

Pro hodnocení cestní sítě jsou využity ČSN 73 6110 a ČSN 73 4001. Norma ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací uvádí normové parametry pro výstavbu chodníků, přechodů pro chodce a míst pro přecházení. Norma má v ČR doporučující charakter pro nové stavby a udává standard dnešní doby. Norma ČSN 73 4001 nahradila dřívější vyhlášku č. 389/2009 Sb. „O obecných požadavcích zabezpečující bezbariérové užívání staveb“, ve vztahu k požadavkům na pozemní komunikace je v zásadě shodná. Popisuje technické nároky na chodníky a přechody pro chodce z pohledu bezbariérového užívání. Jsou zde zmíněny dovolené šířky, délky, sklony, zajištění vodící linie, podmínky oddělení prostorů jednotlivých druhů doprav a mnoho dalšího. Norma je závazná pro nové stavby a rekonstrukce.

9.1.1 Chodníky

Rozsah sítě

Rozsah sítě pěších cest je v Břeclavi uspokojivý. Chodníky se vyskytují ve většině ulic, pokud zřízeny nejsou, jedná se o rezidentní oblasti a málo významné komunikace, kde je intenzita provozu nízká. V rámci sítě komplexnosti sítě nicméně některá propojení chybí, což je zřejmé z vyšlapaných cest.

V některých místech je pěší síť nesouvislá, chodník náhle končí a dále je nutné pokračovat ve vozovce, případně procházet jinou plochou například parkovištěm, viz obrázek257. V zobrazeném příkladu je nevhodné také skutečnost, že vjezd a výjezd z parkoviště je realizován v místě přechodu a vedení signálních a varovných pásů, dochází tak přímému ohrožení chodců.

257/ Ne(do)řešený průchod parkovištěm (ul. Gen. Šimka x Školní)



Zdroj 257/ vlastní fotodokumentace

Zejména hlavní průtahy silnici dnes působí jako bariéra, protože jsou zřízeny s cílem co nejmenšího omezení plynulosti silniční dopravy. Se zprovozněním obchvatu města přestane být tranzitní funkce průtahů určujícím prvkem a bude možné komunikaci více přizpůsobit městskému rázu, k čemuž kromě aplikace vhodných zklidňujících opatření patří také snížení bariérovost, tedy zejména doplnění přechodů pro chodce a míst pro přecházení.

Chybějící propojení se nicméně týkají i rezidenčních oblastí, kde chodníky někdy zřízeny jsou, avšak v oblasti křižovatek nejsou vždy propojeny, viz obrázek 258. V některých případech je nedostatečně nebo vůbec řešen přístup na zastávku autobusu, jak bylo popsáno v kapitole 7.3 (viz strana 100).

258/ Nedořešená návaznost chodníků



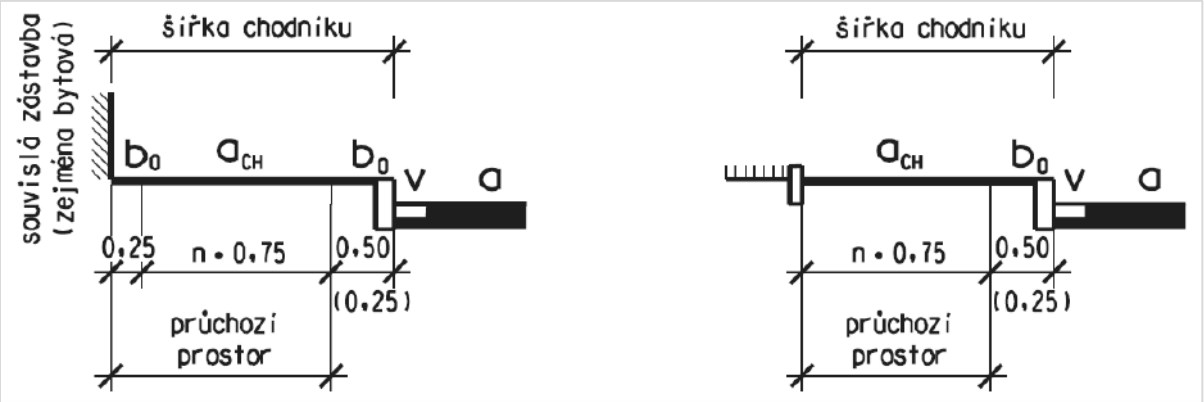
Zdroj 258/ vlastní fotodokumentace

Tyto nedostatky je třeba řešit individuálně v daném místě, ovšem vždy v širším kontextu dané lokality. Obecně platí, že usměrnit pohyb pěších je velmi obtížné, pěší cesty by proto měly být zřízeny na co nejkratší spojnici a přiznány. To se týká zejména přecházení vozovky (například k zastávce autobusu), která mnohdy mívá přechod pouze z jedné strany, cestující nicméně přicházejí i z druhé strany.

Šířka chodníku

Šířka chodníku by měla odpovídat obvyklé intenzitě pěších, aby bylo možné se na chodníku komfortně pohybovat a míjet. Základní pěší modul je v Česku stanoven v šířce 0,75 m, nejnižší standardní šířka chodníku je tedy 1,50 m pro zajištění bezpečného vyhýbání osob. K této šířce je obvykle nutno připočítat bezpečnostní odstup, který přidává buď 0,25 m k pevné překážce (dům, plot apod.), nebo 0,50 m k jakékoliv dopravní funkci (jízdní pruhu, parkovací pruh, pruh pro cyklisty atd.).

259/ Šířkové uspořádání chodníku s bezpečnostními odstupy



Zdroj 259/ ČSN 73 6110

V ulicích, kterými vedou hlavní silniční komunikace tyto parametry bývají splněny, v centru města jsou opak chodníky dimenzovány velkoryse a poskytují dostatek prostoru pro pohodlný pohyb a míjení účastníků i v několika proudech.

260/ Velkorysá šířka chodníku v centru (ul. 17. listopadu + Jana Palacha)



Zdroj 260/ vlastní fotodokumentace

Většina chodníku má nicméně parametry spíše minimální a mnohé zanedbáním bezpečnostního odstupu nesplňují ani ty, viz obrázek 261. Chodník je kvůli vstupům do objektů obvykle nutné vést po obou stranách ulice. Ve stísněných poměrech je nicméně doporučeno, aby byl jeden chodník, pokud možno, zřízen svými rozměry velkoryseji, jako „významnější“ a sloužil jako spojnice v území (budou k němu vedeny přechody, bezbariérové trasy apod.), zatímco opačný chodník bude sloužit především místní poptávce, byť tranzitní funkci dokáže naplnit také.

261/ Ulice Fügnerova s chodníky šířky pouze 1,50 m nesplňuje bezpečnostní odstupy



Zdroj 261/ vlastní fotodokumentace

Povrch

Určujícím prvkem komfortu a bezpečnosti chodců je do značné míry povrch chodníku. Jeho materiál, a především stav ovlivňuje subjektivní pocit uživatele, i riziko zranění nebo pádu např. na nerovném nebo nesouvislém povrchu.

Nad kvalitou povrchu nelze vyslovit jednoznačný hodnotící závěr, neboť je velmi různorodá a závisí na každé jednotlivé pěší trase. Obecně lze říci, že v hlavních, tedy zejména dopravně významných ulicích jsou chodníky v poměrně dobrém stavu. Většina sítě se nicméně nachází v obytné zástavbě, kde je kvalita obecně spíše horší a závisí zejména na (ne)provedení rekonstrukce v nedávné době, viz obrázek 262.

262/ Opačné strany téže ulice (ul. Bří. Mrštíků)



Zdroj 262/ vlastní fotodokumentace

Mnoho chodníků zejména mimo centrální část Břeclavi je tvořeno starou čtvercovou dlažbou, která je obvykle v horším stavu a netvoří souvislý povrch v jedné vodorovné hladině.

263/ Nerovný povrch chodníků (ul. Gen. Šimka + třída 1. máje)



Zdroj 263/ vlastní fotodokumentace

Se stavem povrchu a křížení se silničními komunikací je úzce spojena bezbariérovost pěších tras. S ohledem na rozsah a důležitost tématu se bezbariérovosti liniové i bodové infrastruktury věnuje kapitola 9.1.3, viz strana 165.

Překážky

Na chodnících se bez ohledu na jejich stav, šíři, nebo oblast města vyskytují různé typy překážek, které pohyb pěších omezují, a někdy i výrazně komplikují. Jednou z častých komplikací pohybu pěších představují odstavená vozidla. V některých případech jsou místa na chodníku zřízena oficiálně, nicméně absence fyzického oddělení, různá zručnost řidičů a různá šířka vozidel ovlivňuje zbývající šířku průchodu, viz obrázky 264 a 265.

264/ Řidiči neparkují na chodníku částečně, ale celým vozidlem (ul. Nádražní)



Zdroj 264/ vlastní fotodokumentace

V boční části ulice Nádražní naopak řidiči parkující částečně ve vozovce – v rozporu se SDZ vymezující stání na chodníku – zabránili jeho úplnému zablokování, viz obrázek 265. Úsek je sice označen jako obytná zóna a chodci se tudíž mohou pohybovat ve vozovce, nicméně zachováním původního stavebního uspořádání s výškovým oddělením vozovky a prostoru pro pěší stále navazuje pěší trasy na chodník, chůze ve vozovce by tedy byla zbytečně bariérová.

265/ Řidič parkující v rozporu se SDZ zabránil úplnému zablokování chodníku (ul. Nádražní)



Zdroj 265/ vlastní fotodokumentace

V ulici Hájová je nicméně oficiálně zřízeno parkování částečně na chodníku, které ovšem neponechává dostatek volného prostoru (viz obrázek 266). Dle vyznačené čáry zbývá průchozí šířka pouze 80 cm, což je výrazně podlimitní hodnota vzhledem ke standardní šířce 1,50 m, omezené šířce 1,00 m

v maximální délce 50 metrů, ale i k nejnižší akceptovatelné, bodové (!) šířce 0,90 m zajišťující bezbariérovost.

266/ Zbylá šířka chodníku u parkování má pouze podlimitních 80 cm (ul. Hájová)



Zdroj 266/ vlastní fotodokumentace

Tato situace je zcela nepřípustná a jelikož se jedná o „oficiální stav“, mělo by dojít k nápravě v co nejkratším termínu. Posun parkovacích stání více do vozovky pravděpodobně znemožní míjení vozidel v obou směrech, to však může být žádoucí s ohledem na nízké intenzity provozu a dlouhé přímé vedení komunikace nejen akceptovatelné, ale také žádoucí. V případě setkání vozidel mohou křižovatky sloužit jako výhybny. Míjení cyklistů a protijedoucích vozidel zůstane možné beze omezení.

Většina parkování na chodnících a zeleni je nicméně nelegální a je pouze důsledkem absence dohledu a vymáhání pravidel ze strany MP.

267/ Parkovací anarchie ve Staré Břeclavi (ul. Písníky)



Zdroj 267/ vlastní fotodokumentace

268/ Parkovací anarchie v Charvátské Nové Vsi (ul. Lednická + U Jezera)



Zdroj 268/ vlastní fotodokumentace

Rozšířeným fenoménem je také parkování ve vjezdech, což často omezuje průchod nebo průjezd na přilehlé komunikaci.

269/ Parkování ve vjezdu (ul. Gen. Šimka + Hlavní)




Zdroj 269/ vlastní fotodokumentace

Pohyb na pěších trasách nezřídka omezují i další prvky umístěné přechodně i trvale (viz obrázky níže). Patří mezi ně reklamní a propagační předměty umisťované před provozovny (tzv. „áčka“, často bez povoleného záboru), odstavená jízdní kola a koloběžky, ale i prvky mobiliáře, dopravní značení nebo vegetace. Tyto prvky zabírají nebo zužují pěší trasy a zhoršují možnost pěšího pohybu nebo míjení, v mnoha případech také blokují přirozené nebo umělé vodící linie pro nevidomé a slabozraké.

270/ Reklamní poutače („áčka“) blokují nemalou část pěší promenády (sady 28.října)



Zdroj 270/ vlastní fotodokumentace

271/ Reklamní poutače („áčka“) blokují nemalou část chodníku (ul. 17. listopadu)



Zdroj 271/ vlastní fotodokumentace

Kromě omezování pohybu chodců jsou tyto reklamní prvky zdrojem vizuálního smogu ve veřejném prostoru. Dle zkušenosti z jiných míst se zároveň lze domnívat že většina provozovatelů nemá od města povolený zábor a umístění daného poutače je tedy protiprávní.

272/ Nadměrné použití poutačů (tzv."áčka") omezuje chodce a je zdrojem vizuálního smogu (ul. Fügnerova)




Zdroj 272/ vlastní fotodokumentace

K podobným, pravděpodobně nedovoleným, záborům patří také umisťování produktů před provozovny. Tím taktéž dochází k blokování přirozené vodící linie podél domu a snížení využitelné šířky chodníku pro všechny chodce, viz obrázek 273.

273/ Velkroysá šířka chodníku je znehodnocena záborem se zbožím a odstaveným kolem (ul. Jana Palacha)




Zdroj 273/ vlastní fotodokumentace

Průchodnost ovlivňují i prvky mobiliáře a jejich využívání. To se v Břeclavi týká především cyklostojanů, které svým umístěním určují pozici odstaveného kola. Délka běžného jízdního kola je dle TP 179 1,80 metru, což představuje významné omezení šířky chodníku, jehož standardní minimální rozměr může být jen 1,75 nebo 2,00 metru. Porovnání záboru podélného a příčného parkování kol je na obrázku 274 a 275.

274/ Příčné parkování kol snižuje zbývající šiři na průchod (ul. 17. listopadu)



Zdroj 274/ vlastní fotodokumentace

275/ Podélné parkování kol omezuje zábor šířky chodníku a zvyšuje prostupnost (ul. 17. listopadu)



Zdroj 275/ vlastní fotodokumentace

Zdrojem v zásadě trvalých překážek mohou být také nádoby na odpad. Jejich přesné umístění je sice často závislé na činnosti pracovníků, nicméně na mnoha místech pro tyto nádoby není vytvořeno dedikované stanoviště a ty jsou tak umisťovány především s ohledem na zachování průjezdnosti silniční komunikace a neomezení parkování.

276/ Odpadové nádoby umístěné na chodníku (ul. U Tržiště + Okružní)





Zdroj 276/ vlastní fotodokumentace + mapy.cz, září 2023

Použitelnost chodníku velmi často omezuje také rozbujelá vegetace. Tomuto tématu v širších souvislostech je věnována kapitola 9.4.2 (viz strana 178).

Výše uvedené příklady nejsou kompletním výčtem všech závad, ukazují typové chyby a nedostatky nalezené při terénním průzkumu. Velká část jich zároveň vznikla nejspíše až v realizační fázi, čemuž je nutno předcházet dostatečnou kontrolou při přebírání děl, školením pracovníků umisťujících dopravní značení nebo mobiliář, pravidelnou kontrolou či údržbou.

9.1.2 Křížení se silničními komunikacemi

Nedílnou součástí pěších cest je křížení se silničními komunikacemi. To je nejčastěji zřízeno úrovňově formou přechodu pro chodce, v menší míře se v Břeclavi vyskytují také místa pro přecházení. Zejména na průtahu silnice I/55 a II/425 jsou chodci s výjimkou křižovatek řízených pomocí SSZ odkázáni na ukázněnost řidičů a dání přednosti, neboť vzhledem k silným intenzitám nelze přecházet volně. Silnice jsou totiž po většinu své délky v intravilánu vedeny v naddimenzované šířce vozovky a s menším počtem přechodů, čímž významně podporují tranzitní funkci na úkor pěší mobility. Na těchto tazích je vlivem bezdůvodně velkorysé šířky vozovky často překročena maximální povolená délka přechodu 7,0 metru pro neřízený přechod, viz kapitola 9.2.2 Nedostatky stavebního uspořádání.

Dělicí ostrůvky nebo zúžení komunikace jsou zřízeny pouze na některých místech, nicméně jejich minimalistické provedení neposkytuje chodcům dostatečnou ochranu a bezpečnost může paradoxně spíš zhoršovat, viz kapitola 9.2.3 Nebezpečné dělicí ostrůvky.

Bezpečnost na přechodech a místech pro přecházení významně ovlivňují také světelné podmínky, neboť vzájemná viditelnost účastníků je základním předpokladem bezpečného a vzájemně ohleduplného chování.

277/ Osvětlený přechod pro chodce se středovým ostrůvkem (ul. Lidická)	*278/ Osvětlený přechod pro chodce se středovým ostrůvkem (ul. Lidická)*
	
Zdroj 277/ vlastní fotodokumentace	*Zdroj 278/ vlastní fotodokumentace*

Přechody a místa pro přecházení mohou být částečně nevhodné i pokud splňují normy, doporučené rozměry nebo poskytují dostatek prostoru. Zejména v rezidenčních oblastech došlo postupným vývojem ke zjednosměrněním ulic. Toto organizační opatření bylo provedeno zejména instalací SDZ a případně VDZ v nezbytném rozsahu, ke stavebním úpravám reflektujícím nový režim komunikace však ani po mnoha letech nedošlo. Výsledkem je nadměrná stavební délka přechodů v jednosměrných ulicích, jejichž obruby odpovídají původní šířce obousměrné komunikace, ale po jejím zjednosměrnění a vyznačení parkovacích stání je pojížděna již jen část šířky (viz následující obrázek 279).

279/ Zbytečně dlouhé pěší křížení odpovídající šířce obousměrné komunikace (ul. Nová)



Zdroj 279/ vlastní fotodokumentace

V místech přiléhajícím přechodu není nijak zabráněno parkování, ani toto není zdůrazněno alespoň pomocí VDZ. Jakékoliv nestavební opatření parkování nezabrání, nicméně by mohlo alespoň některé řidiče odradit, snížením volné, nedělené šířky vozovky by navíc mohlo mít alespoň malý zklidňující efekt. Stavební úprava je nicméně hlavní a jedinou skutečně účinnou možností, jak tuto situaci vyřešit.

Rozhled u přechodu ovšem nemusí blokovat pouze neukáznění řidiči. V některých případech se může jednat i o umístění prvků ve veřejném prostoru jako je tomu s nádobou na odpad u místa pro přecházení do MŠ a ZŠ v ulici Herbenova.

280/ Dlouhodobě umístěná nádoba na odpad v místě žluté čáry – zákazu zastavení (červen 2024 + září 2023)



Zdroj 280/ vlastní fotodokumentace + mapy.cz, září 2023

9.1.3 Bezbariérovost

Vhodné podmínky pro pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace standardizuje ČSN 73 4001, která nahradila dříve používanou vyhlášku č. 398/2009 Sb. Tyto obsahově shodné předpisy byly použity jako hlavní podklad pro hodnocení bezbariérovosti pěších tras.

Pohyb osob lze rozdělit na problematiku pohybu osob se sníženou schopností pohybu, pro něž je obtížnější zdolávat výškové rozdíly. Patří mezi ně osoby pohybující se na invalidním vozíku nebo pomocí holí, malé děti, senioři, ale i zcela zdraví jedinci jako například osoba s kočárkem, nebo cestovním zavazadlem.

Druhou skupinu tvoří osoby se sníženou schopností orientace, které obtížně rozeznávají bezpečný prostor chodníku a ostatní „nebezpečný prostor“ pojížděný vozidly či mají problémy se zrakovou orientací v terénu. Do této skupiny spadají zejména osoby se zhoršeným zrakem a osoby nevidomé. Pro nevidomé a slabozraké je nad rámec výškové bezbariérovosti nezbytné také kontrastní a nášlapem patrné provedení navigačních prvků, které je vedou a informují je o režimu místa ve kterém se nachází.

Nejčastějším problémem jsou v Břeclavi přechody pro chodce a místa pro přecházení, které mají vysokou obrubu, v menší míře pak nedodržení maximálního výškového rozdílu 20 mm.

281/ Bariérová obruba a absence prvků pro nevidomé u vjezd nemocnice (ul. U Nemocnice)



Zdroj 281/ vlastní fotodokumentace

282/ Signální pás zahájený a navazující na další vodící linie (ul. sady 28.října)



Zdroj 282/ vlastní fotodokumentace

283/ Signální pás zahájený a navazující na další vodící linie (ul. Jana Palacha)



Zdroj 283/ vlastní fotodokumentace

Problémem na zastávkách MHD bývá nedostatečná výška nástupní hrany, ze které je obtížné nastoupit i do nízkopodlažního vozidla. Tématu zastávek včetně přístupu a (bez)bariérovosti se podrobně věnuje kapitola 7.3 Infrastruktura MHD (viz strana 100).

Závažným problémem pro osoby se sníženou schopností orientace je nedostatečné či chybné provedení varovných a signálních pásů, vodících linií a dodržování jejich volnosti (viz obrázky níže). Varovné pásy plní roli oddělení bezpečného a nebezpečného prostoru. Signální pásy plní roli umělé vodící linie a v místech přechodu či místa pro přecházení by měly být v ose přechodu. Pokud směřují jinam, je to závažná závada, kterou je nutné odstranit. Varovné a signální pásy musí být mimo jiné v barevně kontrastním provedení oproti okolnímu povrchu, mají předepsanou délku a šířku, což není v některých místech v Břeclavi splněno.

284/ Přechod pro chodce přes pás cyklostezky oddělený varovným pásem (ul. Sovadinova)



Zdroj 284/ vlastní fotodokumentace

285/ Středový ostrůvek na přechodu pro chodce doplněný o varovné i signální linie (ul. Břetislavova)



Zdroj 285/ vlastní fotodokumentace

286/ Vodící linie ve vozovce bez signálního a varovného pásu na chodníku (Kuffnerovo nábřeží)



Zdroj 286/ vlastní fotodokumentace

287/ Chybějící vodící linie na přechodu i na chodníku (ul. 17. listopadu)



Zdroj 287/ vlastní fotodokumentace

288/ Umělá vodící linie pro průchod otevřeným prostranstvím (ul. Jana Palacha)



Zdroj 288/ vlastní fotodokumentace

289/ Chybějící vodící linie pro průchod otevřeným prostranstvím (před Kulturním domem)



Zdroj 289/ vlastní fotodokumentace

290/ Designová dlažba znesnadňující orientaci v prostou, chybí vodící linie (ul. 17. listopadu)



Zdroj 290/ vlastní fotodokumentace

291/ Přirozenou vodící linii podél domu není možné použít, uměla linie chybí (pěší zóna Jana Palacha)



Zdroj 291/ vlastní fotodokumentace

292/ Signální pásy u křižovatky chybí, nevidomí tedy nemůže nikam přejít (ul. Denisova x Šilingrova)



Zdroj 292/ vlastní fotodokumentace

293/ Pouze výstražné pásy neumožňují nevidomému přejít (Smetanovo nábřeží)



Zdroj 293/ vlastní fotodokumentace

294/ Varovný pás končí předčasně a nepokračuje podél snížené obruby (ul. Jungamnnova)



Zdroj 294/ vlastní fotodokumentace

295/ Varovný pás není kontrastní se zvýšenou křižovatkovou plochou (ul. Husova x Slovácká)



Zdroj 295/ vlastní fotodokumentace

Významným případem je nenavazující infrastruktura pro nevidomé mezi autobusovým nádražím a železniční stanicí. Přestože se jedná o jedno z nejfrekventovanějších míst ve městě. Orientace v tomto prostoru je o to složitější, protože nástupiště nejsou pro nevidomé jakkoliv označena.

296/ Náhle ukončení – nedostatečně kontrastního – navigačního prvku pro nevidomé (žst. Břeclav)



Zdroj 296/ vlastní fotodokumentace

297/ Umělé vodící linie vede pouze po vnějším okraji nástupiště a do města (Autobusové nádraží)	*298/ Chybějící umělé vodící linie pro přístup k železniční stanici (Autobusové nádraží)*
	
Zdroj 297/ vlastní fotodokumentace	*Zdroj 298/ vlastní fotodokumentace*

Označníky zastávek prostředků MHD neobsahují informace s názvem zastávky, čísly a názvy cílových stanic odtud odjíždějících linek také v Braillově bodovém písmu. To platí i pro autobusové nádraží. Nevidomá osoba se jinak v takto rozsáhlém prostoru velmi těžko vyzná a není sama schopna určit, na jakém nástupišti se momentálně vyskytuje a jaké spoje z daného místa odjíždějí.

Bezbariérovost veřejného prostoru je pouze částí infrastruktury pro pěší. Je třeba se významně věnovat také bezbariérovostí veřejných institucí. Nejedná se pouze o bezbariérový vstup, který bývá často umístěn jinde, než je hlavní vchod, ale také o hlasové majáčky, které navedou osoby správným směrem.

299/ Bezbariérový nájezd u vstupu do banky (ul. 17. listopadu)	*300/ Nevhodný sklon nájezdové rampy a zvonek pro osoby na vozíčku umístěný vysoko (ul. 17. listopadu)*
	
Zdroj 299/ vlastní fotodokumentace	*Zdroj 300/ vlastní fotodokumentace*

Obecným problémem pro orientaci nevidomých v prostoru jsou zaoblené rohy budov a mobiliáře, které znemožňují orientace a odhad vzdálenosti. Osoby nevidomé vnímají oblouk s určitým průměrem jako rovinu.

Na mnoha starších chodnících prvky pro nevidomé zcela chybí. Tato situace je nevhodná, nicméně je méně nebezpečná než nesprávné provedení prvků, které vytváří pocit bezpečí. Absence navigačních prvků pro nevidomé a slabozraké by měla být odstraněna postupnými obnovami chodníků, které investici často vyžadují kvůli jejich špatnému stavu a nevyhovujícím parametrům.

9.1.4 Pěší zóny

Pěší zóna je specifickým druhem komunikace, kde je výrazně upřednostněna pěší doprava a zpravidla se jedná o vysoce frekventované místo sloužící i pobytové funkci, což mimo jiné obnáší požadavky na vyšší estetickou kvalitu provedení veřejného prostranství. V Břeclavi je de facto zřízena jedna pěší zóna

od železniční stanice až k ulici Sovadinova o celkové délce cca 530 metrů, rozdělené na 2 části ulicí Husova.

První část začíná na severovýchodní straně sadů 28. října v těsné blízkosti přestupního terminálu a tvoří příjemný vstup do města, pomineme-li zanedbaný veřejný prostor před železniční stanicí, který je z hlediska orientace a kvality povrchu naprosto nevyhovující. V přípravě je projekt jeho revitalizace v konceptu zklidnění celého místa a vytvoření prostoru pro pěší, nikoliv pro automobily.

Druhá část pěší zóny Jana Palacha je dlouhá 330 metrů a po severní straně je lemována domy, kde se v parteru nachází obchody a další služby. Tato část je také plná předzahrádek patřících ke gastro podnikům a stánků drobných prodejců.

301/ Pěší zóna sady 28. října navazující na prostor parku (pohled od ul. Husova)	*302/ Navazující pěší zóna Jana Palacha (pohled od ul. Husova)*
	
Zdroj 301/ vlastní fotodokumentace	*Zdroj 302/ vlastní fotodokumentace*

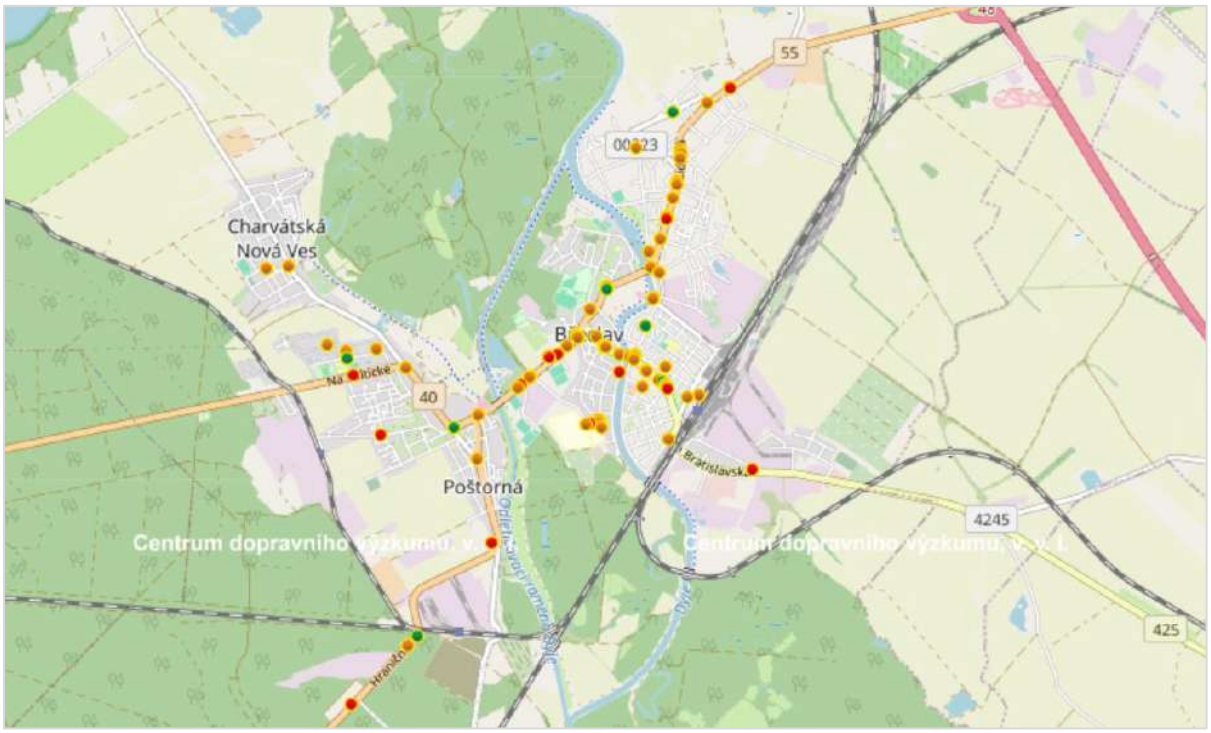
Ulicí Jana Palacha a sady 28.října vede také komunikace II/425, velkorysá šířka uličního prostoru nicméně umožňuje oddělení pěší zóny širokým pásem zeleně.

9.2 Bezpečnost přecházení

9.2.1 Nehodovost na přechodech

Křižovatky (včetně světelných), přechody pro chodce a jejich nejbližší okolí jsou dle statistik nehodovosti PČR hlavními místy výskytu nehod s chodci, přestože se z pohledu řidiče jedná o místa, kde je lze typicky očekávat. Příčiny mohou být různé, nicméně to ukazuje, že ani přecházení na místech k tomu určených samo o sobě nezaručuje dostatečnou bezpečnost. Velká většina těchto nehod se pak odehrála na hlavních silničních tazích, tedy silnicích I/40. I/50, II/425 a ulici Sovadinova, významnější shluk nehod je pak ještě v okolí nemocnice a polikliniky (viz obrázek 303).

303/ Nehody s chodci za posledních 10 let (2014–2023)



Zdroj 303/ nehody.cdv.cz

Zatížené komunikace jsou rizikovější nejen kvůli vyšším intenzitám, ale často kvůli svému uspořádání. Průtahy a sběrné komunikace jsou zpravidla ve správě jiného subjektu (ŘSD, krajská SÚS), pro něž komfort chodců a městotvornost komunikací není prioritou. Tomu často odpovídá nadměrná (extravilánová) šířka komunikace, existence odstavných pruhů, nižší počet přechodů pro chodce, zřizování odbočovacích pruhů a podobně.

9.2.2 Nedostatky stavebního uspořádání

Překročená délka

Přílišná akcentace tranzitní funkce komunikací v intravilánu vede k dlouhým přechodům, jež svou délkou často výrazně překračují maximálně povolených 7 metrů (viz obrázek 304).

304/ Opomenutá šance zřídit ostrůvek na frekventované komunikaci (ul. Národního osvobození + třída 1. máje)



Zdroj 304/ vlastní fotodokumentace

Příkladem neřešené délky přechodů jsou nicméně i méně zatížené komunikace, kde je překročení délky přechodů zcela bezdůvodné. Standardní dvoupruhové komunikace překročení 6,50 ani 7,00 metru nevyžadují a v těchto případech tak důvod pro nadměrnou šířku vozovky nikdy ani nebyl, viz obrázek 305.

305/ Nadměrná délka přechodu kvůli naddimenzované šířce vozovky (ul. Stromořadní + Lednická)



Zdroj 305/ vlastní fotodokumentace

V některých případech správce komunikace přistoupil k úpravě nevyhovující délky přechodů. Namísto vytvoření dělicího ostrůvku, který by zklidnil dopravu a chodcům usnadnil přecházení, bylo přistoupeno pouze k zúžení šířky komunikace v místě přechodu, která však ani po úpravě nesplňuje maximální délku. Takové řešení kromě neestetického provedení neposkytuje chodcům jakoukoliv ochranu a zcela pomíjí nevidomé a slabozraké, pro něž stavebně vytvořené navigační prvky zůstaly beze změny, jsou-li zřízeny.

306/ Nevhodná úprava zachovávající nevyhovující a nebezpčný stav (ul. Lednická + Hlavní)



Zdroj 306/ vlastní fotodokumentace

Zajištění rozhledů

V mnoha případech není dostatečně zajištěn rozhled pro chodce, a tedy ani rozhledová vzdálenost na čekací plochy přechodu pro řidiče. Příčinou je zejména nevhodné stavební uspořádání, které dovoluje odstavení vozidel až k přechodu. S ohledem na velkou poptávku po parkování a nedostatečnému vymáhání pravidel ze strany MP často dochází k narušení rozhledů u křížení pěší a silniční infrastruktury.

307/ Rozhled míst pro přecházení je závislý na kázni řidičů (ul. Hrnčířská + Čechova)



Zdroj 307/ vlastní fotodokumentace

9.2.3 Nebezpečné dělicí ostrůvky

Některé neřízené přechody pro chodce na významných komunikacích jsou zřízeny s dělicím ostrůvkem. Jeho přínos je kvůli minimalistickému provedení a osazení dopravního značení sporný, protože vzájemnou viditelnost chodce a řidiče spíše zhoršuje.

O rizikovosti dělicích ostrůvků v tomto minimalistickém provedení mimo jiné svědčí vývoj na ulici Lidická. Nehody se na těchto dělených přechodech stávaly dlouhodobě, navíc často i přes den za nezhoršených světelných podmínek. Zřejmě z toho důvodu došlo u některých z nich mezi lety 2017–2018 k instalování červeného protismykového povrchu (viz obrázek 308), který zvyšuje přilnavost a snižuje brzdnou dráhu v případě kritického brzdění.

308/ Zřízení protismykového povrchu v letech 2017–2018 (ul. Lidická)



Zdroj 308/ maps.google.com, červen 2017 + srpen 2018

Vzhledem k malému statistickému vzorku (nízkému počtu nehod) před úpravou je nevěrohodné vyvozovat jakékoliv závěry o přínosu pro bezpečnost, nehody se nicméně stále stávají a jejich počet nijak významně neklesl. Jednou z možných opomenutých příčin totiž může být ostrůvek samotný.

Osazené dopravní značení C4a „Přikázaný směr objíždění vpravo“ totiž vzhledem ke své standardní velikosti s průměrem 700 mm představuje zásadní překážku v rozhled. Při posuzování rozhledů se však dopravní značení dle platných postupů neuvažuje. V kombinaci s velmi krátkou a prakticky neexistující náběhovou částí ostrůvku to přitom znamená velmi výrazné omezení rozhledu pro chodce všech vzrůstů, viz obrázky 309 a 310.

309/ Rozhled z ostrůvku z výšky očí dospělého, cca 1,6 m (ul. Lidická)



Zdroj 309/ vlastní fotodokumentace

310/ Rozhled z výšky očí dítěte, cca 1,0 m; řidič ani na jedné fotce chodce stále nemá šanci vidět (ul. Lidická)





Zdroj 310/ vlastní fotodokumentace

Výše uvedené obrázky jsou pořízené z místa rozhledu dle ČSN 73 6110, tedy 1,00 m od okraje vozovky, což odpovídá středu standardně budovaného úsporného ostrůvku šířky 2,00 m. Problém s viditelností platí i opačně. Pokud chodec z ostrůvku dostatečně nevidí vozidla, šance že řidič vozidla vidí chodce ukrytého za značkou je ještě nižší, protože na rozdíl od chodce řidič věnuje svou pozornost také mnoha jiným vjemům.

Pro skutečné zvýšení bezpečnosti je nezbytné dělicí ostrůvky realizovat velkoryseji, s delšími náběhovými úseky, což umožní osazení značky dále od středu ostrůvku. Odsun značky C 4a pouze o několik metrů výrazně snižuje zaclonění, což lze dále posílit užitím zmenšené varianty SDZ. Delší náběhový úsek zároveň poskytuje vyšší ochranu chodců na ostrůvku. Obruba delšího nájezdu je při nižším úhlu nárazu spíše schopna splnit svou odraznou funkci a nasměrovat vozidlo nazpět do jízdního pruhu, případně alespoň poskytnout řidiči i chodci více času na reakci.

9.3 Prostupnost města

9.3.1 Propojení MČ Poštorná a Charvátská Nová Ves s MČ Břeclav

Jak bylo popsánu v kapitole 3 Řešené území, město je rozděleno na 2 oddělené části, západní část tvořena MČ Poštorná a Charvátská Nová Ves je oddělena od MČ Břeclav širokým pásem vegetace, a především odlehčovacím ramenem řeky Dyje. Dnes existují pouze 4 místa, kde lze odlehčovací rameno překonat. Jediná cesta zpevněná po celé své délce a bez zbytečného závleku vede podél třídy 1. máje, resp. silnice I/55. Vzhledem k intenzitě dopravy, množství hluku a emisí toto není pocitově příjemná cesta, nicméně je souvislá. Vzdálenost do MČ Břeclav je 500 m k ulici U Nemocnice, resp. 1 000 m k náměstí T. G. Masaryka.

311/ Propojení 1: Nejkratší pěší propojení z Poštorné, po chodníku podél komunikace I/55 (třída 1. máje)



Zdroj 311/ mapy.cz, 2024

312/ Vytížená silnice I/55, třída 1. máje, podél níž vede chodník spojující MČ Poštorná a Břeclav



Zdroj 312/ vlastní fotodokumentace

Druhou trasou je cesta kolem rybníku Včelín, kde vzniklo cyklonapojení z MČ Poštorná, nachází se zde však pěšina vedoucí skrze strmý svah, s převýšením cca 3 m, který je zejména pro cestu dolů

nebezpečný. Jedná se o propojení dlouhé 1,5 km, z nichž 2/3 vedou pocitově příjemným prostředím a po zpevněné cestě, s výjimkou zmiňovaného svahu a několika desítek metrů podél rybníku Včelín.

313/ Propojení 2: Alternativní propojení z Poštorné kolem Včelínu



Zdroj 313/ mapy.cz, 2024

314/ Propojení 3: Jižní propojení z Poštorné po nezpevněných a lesních cestách



Zdroj 314/ mapy.cz, 2024

315/ Nebezpečný svah na propojení č. 2 u rybníka Včelín



Zdroj 315/ vlastní fotodokumentace

316/ Cesta č. 3 plochou využívanou jako parkoviště u nemocnice



Zdroj 316/ mapy.cz, září 2023

Poslední možností cesty do Poštorné je jižní propojení přes lávku, kde je dnes umístěna výstraha *„na vlastní nebezpečí“.* Cesta prochází přes pole a lesem po nezpevněné cestě a jsou 2 možnosti, kde se napojit. Jednou možností je za nemocnicí a druhou u železničního mostu. Tato cesta je z výše zmíněných nejméně vhodná, především během deštivých dní.

Druhou alternativou využívanou často také cyklisty, je napojení skrze Kančí oboru a dále přes Zámecké náměstí do centra na náměstí T. G. Masaryka. Cesta má na 3/5 své délky udržovaný mlatový povrch, který je vhodnější např. ve srovnání s běžnou lesní cestou, následně se napojí na komunikaci Kančí obora, která je již zpevněnou místní komunikací vedoucí dále ke třídě 1. máje. Tato trasa měří 2,5 km a pocitově je velice příjemná.

317/ Propojení 4.1: Nejkratší pěší propojení z Charvátské Nové Vsi; cesta kombinující mlatový a zpevněný povrch



Zdroj 317/ mapy.cz, 2024

318/ Propojení 4.2: Nejkratší pěší propojení ze severu Charvátské Nové Vsi; cesta kombinující nezpevněný, mlatový a zpevněný povrch



Zdroj 318/ mapy.cz, 2024

Na mlatovou cestu se lze napojit ještě nezpevněnou cestou od ulice U Jezera, což je nejkratší spojnice severu Charvátské Nové Vsi s centrem města. Cesta je však v celé délce nezpevněná a prochází přes území nivy Dyje, je tedy často vlhké a podmáčené. Vyšlapaná cesta ve vysoké trávě nicméně ukazuje, že je alespoň nějakou frekvencí využívána.

319/ Nezpevněný povrch cesty v lese a v nivě Dyje





Zdroj 319/ vlastní fotodokumentace

320/ Huře prostupná vegetace u lávky přes Včelínek





Zdroj 320/ vlastní fotodokumentace

9.3.2 Propojení pravého a levého břehu Dyje

Druhou významnou bariéru ve městě tvoří říční tok Dyje. MČ Břeclav je tak rozdělena na dvě části, kdy se na pravém břehu nachází městské centrum a na levém břehu přestupní terminál. Dnes je k dispozici celkem 5 mostů pro pěší, z nichž 2 jsou také automobilové. Ideální vzdálenost mezi mosty pro pěší, aby byla zachování prostupnosti města je v rozmezí 200–500 m.

321/ Propustnost města přes řeku Dyji



Zdroj 321/ vlastní zpracování

Analýza vzdálenosti mezi mosty ukazuje, že v současnosti existují dva úseky, kde by bylo vhodné nový most pro pěší a cyklisty vybudovat. Oba mají své opodstatnění v současném vedení cyklotras a v propojování důležitých městských cílů ve snaze vyhnout se hlavním komunikacím pro motorová vozidla. Vzhledem k rozloze města a umístění je sídliště Dukelských hrdinů napojeno dostatečně.

- Jižní most na Smetanově nábřeží je vhodný na spojnici nemocnice – přestupní terminál
- Severní most na nábřeží Antonína Dvořáka je vhodný na spojnici MČ Poštorná, Charvátská Nová Ves – Stará Břeclav – OC Aventin

9.4 Veřejná prostranství

Veřejná prostranství, resp. veřejný prostor obecně by měl sloužit především lidem. Při pohybu ve veřejném prostoru by se měli lidé cítit komfortně, a především bezpečně bez ohledu na to, zda se jedná o uliční prostor, náměstí nebo park.

9.4.1 Pobytová funkce

Pobytová funkce v ulicích Břeclavi je nenaplněna, byť se také jedná o veřejný prostor. Oproti typickým, otevřeným prostorům jako jsou náměstí, parky, promenády apod. se uličnímu prostoru prakticky nevěnuje pozornost, přestože tvoří naprostou většinu v území.

Veřejný prostor je tak z velké části zanedbaný, neudržovaný, nevlídný a často není estetický. To nemusí nutně znamenat, že je ošklivý, byť i taková místa jsou, ale jedná se o místo, kde člověk nemá chuť de zdržovat, zastavit se, posedět. To často ani není možné, protože při zastavení by dotyčný zablokoval úzký chodník a sednou si není kam. To je problém zejména pro pohyb dětí nebo seniorů, kteří potřebují častěji po cestě odpočívat, viz obrázek 322.

322/ Seniorka odpočívá pouze díky vlastnímu chodítku (ul. Bří. Mrštíků)



Zdroj 322/ vlastní fotodokumentace

Nezájem o veřejný prostor kromě „finančních důvodů“ pramení také ze skutečnosti, že ulice byly dlouhodobě formovány zejména dopravní funkcí, pro průjezd a odstavení vozidel. Tato prostorově nejnáročnější forma dopravy zabírá majoritní podíl většiny ulic, což mimo jiné znamená, že prostor je tvořen zejména dopravními projektanty, nikoliv například urbanisty nebo architekty.

9.4.2 Veřejná zeleň

Nevyužitý potenciál

To se projevuje také na stavu zeleně. Břeclav má téměř ve všech ulicích zelený pás oddělující vozovku a chodník, což je v ČR neobvyklé. Potenciál těchto zelených ploch ovšem zůstává nenaplněn, nejčastěji se jedná o obyčejné travnaté plochy, viz obrázky níže.

323/ Široká ulice Lidická bez vzrostlé zeleně



Zdroj 323/ vlastní fotodokumentace

324/ Nevyužité zelené pásy u sběrných komunikací (ul. Lednická + Sovadinova)



Zdroj 324/ vlastní fotodokumentace

325/ Nevyužité zelené pásy u obslužných komunikací (ul. J. Opletala + U Padělků)



Zdroj 325/ vlastní fotodokumentace

Některé zelené pásy jsou značně úzké, viz obrázek 326, je tedy otázkou, nakolik jsou přínosné. Oddělení chodců od silnice poskytnou jen málo, esteticky příliš nepůsobí a větší využití mít nemohou, protože nemají k dispozici dostatek půdy, do 0,50 m od okraje komunikace zároveň musí být dodržen bezpečnostní odstup.

S úzkým zeleným pásem často sousedí také úzký chodník, který by mohl být rozšířen místo úzkého zeleného pásu, jehož přínosy jsou v tomto rozměru minimální.

326/ Velmi úzké pruhy zeleně (ul. Bří. Mrštíků + Nádražní)



Zdroj 326/ vlastní fotodokumentace

Přínosy

V některých zelených pásech se nacházejí vzrostlejší vegetace, často se však jedná o nelistnaté dřeviny, viz následující obrázky. Nejčastěji je spojuje sporná estetická i funkční kvalita. Kvůli nízké výšce neposkytují mnoho stínu, vzhledově jsou nezajímavé a rozrůstají se do šířky v malé výšce, což často zasahuje do průchozího nebo průjezdného prostoru přilehlých komunikací.

327/ Zeleň sporné kvality zasahuje do vozovky (ul. Vinohradní)



Zdroj 327/ vlastní fotodokumentace

328/ Zeleň sporné kvality (ul. Vinohradní)



Zdroj 328/ vlastní fotodokumentace

329/ Zeleň sporné kvality (ul. Lednická + Budovatelská)



Zdroj 329/ vlastní fotodokumentace

V Břeclavi nicméně existuje i několik dobrých příkladů se vzrostlými stromy, viz obrázek 330. Vzrostlé stromy v zeleném pásu dělají celou ulici přívětivější a poskytují tolik ceněný stín. Kromě příjemnějšího pohybu mimo přímé slunce stromy také zabraňují ohřívání asfaltových a jiných zpevněných ploch, čímž redukují efekt tzv. tepelného ostrova.

330/ Vzrostlé stromy poskytují stín i estetickou kvalitu (ul. Jaselská + Čechova)



Zdroj 330/ vlastní zpracování

Absence údržby

Častým, již částečně zmíněným problémem je nedostatečná údržba zeleně. Ta nejen že často roste až k okraji komunikace, čímž není dodržen bezpečnostní odstup pro pěší ani pro vozidla, ale nezřídka zasahuje i přímo do komunikace. Zejména u chodníků pak dochází k výraznému snížení využitelné šířky nebo výšky.

331/ Zeleň omezující použití chodníku (ul. Lidická + Fintajslova)




Zdroj 331/ vlastní fotodokumentace

332/ Přebujelá vegetace zasahuje do chodníku i silnice (ul. Mánesova + 2x Na Zvolenci + Gen. Šimka)






Zdroj 332/ vlastní fotodokumentace

Vegetace v zeleném pásu má vliv také na viditelnost SDZ. Výběr nevhodných druhů nebo nevhodné umístění mohou vést k nežádoucím situacím, kdy je SDZ ukryto v zeleni, jak ukazuje obrázek 333. Na tuto problematiku je třeba myslet již ve stádiu návrhu uličního uspořádání.

333/ SDZ ukryté za stromy nízkého vzrůstu (ul. Národních hrdinů + nabř. Komenského)



Zdroj 333/ vlastní fotodokumentace

10 DOPRAVA V KLIDU

Parkování je nedílnou složkou motorové dopravy mající zásadní vliv na další druhy přepravy. Jedná se o způsob organizace dopravy zabírající značnou část veřejného prostoru. Právě omezená plocha veřejného prostoru s rostoucí potřebou obyvatel odstavit automobil vytváří tlak na změnu organizace všech druhů dopravy, včetně té silniční. Z hlediska udržitelnosti nejen dopravy, ale celého městského ekosystému, není možné nekonečně vytvářet nová parkovací místa, zejména uvnitř zástavby. V dopravě platí jev dopravní indukce, kdy nabídka nové kapacity (například zprovoznění nové dálnice, parkoviště, sítě cyklostezek, pěší zóny atd.) v dlouhodobém horizontu vyvolá nárůst poptávky a po počátečním zlepšení situace dojde opět k saturaci a „nedostatku“.

Břeclav je velice zatížena automobilovou dopravou. Přestože část dopravního proudu je pouze tranzitní, stále existuje vysoká denní poptávka po parkování zejména v centru města a na sídlištích. Z tohoto důvodu byly ve vybraných částech města zřízeny parkovací zóny. Zavádění parkovacích zón a zpoplatnění parkování je způsobem, jakým omezit alespoň část zbytných cest do města a také způsobem, jak zvýhodnit rezidenty města před dojíždějícími do Břeclavi za prací nebo za službami.

Zavádění parkovacích zón obecně není všespásný proces při řešení problému s nedostatečnou kapacitou parkování, přesto je však vhodným nástrojem pro regulaci parkování. Město musí nabídnout dostatek kvalitních alternativních řešení, kterými omezí počet vozidel s potřebou parkovat v centru města. Např. kvalitní napojení VHD z okolních obcí a návaznost spojů MHD, propojení MHD s parkovišti na perimetru centra města nebo jeho samotném okraji.

Je třeba rozlišovat rozdíl mezi krátkodobým parkováním a dlouhodobým parkováním, obvykle rezidentním. Během krátkodobého parkování řidič potřebuje odstavit automobil pouze část dne, během svého pobytu v práci nebo po dobu vyřízení svých záležitostí na úřadě, v bance, obchodě nebo např. sportovních aktivit. Během rezidentního parkování řidič, resp. obyvatel Břeclavi, potřebuje v ideálním případě odstavit automobil také pouze po určitou část dne, zejména během noci. V takovém případě se obě potřeby vzájemně doplňují.

Problém s vytvořením této rovnováhy může způsobit nevhodná distribuce parkovacích míst ve městě. Existují zóny výhradně ekonomické, kde dochází ke koncentraci pracovních míst a služeb, zóny rezidentní, které slouží výhradně k bydlení, a existují také zóny smíšené, kde dochází k překryvu způsobu využití území. Vzdálenost a cena jsou zásadními faktory ovlivňující ochotu řidiče vozidlo odstavit na konkrétním parkovišti na konkrétní dobu ve vztahu k místu, které navštěvuje. Každé město je svým charakterem i dopravním chováním unikátní a identifikací vzájemného vztahu obou proměnných, v aplikaci na konkrétní typ zóny, lze nastavit vhodnou parkovací politiku.

Při nedostatku parkovacích míst hraje zásadní roli obrátkovost parkovacích míst, tedy jaký počet aut se během 24 h vystřídá na konkrétním parkovacím místě. Čím vyšší obrátkovost je, tím méně parkovacích míst je třeba pro uspokojení denních parkovacích potřeb. Problém však nastává tehdy, kdy obyvatel odstaví automobil na veřejném parkovacím místě po dobu dní, aniž by vykonal jedinou cestu, jedná se tedy o dlouhodobé parkování. Může se jednat o tzv. sváteční řidiče, kteří vyjedou několikrát měsíčně např. navštívit rodinu nebo na velký nákup. Zdaleka ne všechny domácnosti využívají automobil každý den, dnes však již téměř všechny domácnosti automobil vlastní.

Povinností města není zajistit parkovací místo pro každý automobil ve městě. Je však povinností vlastníka automobilu, resp. řidiče, odstavit svůj automobil v souladu s platnými dopravními předpisy.

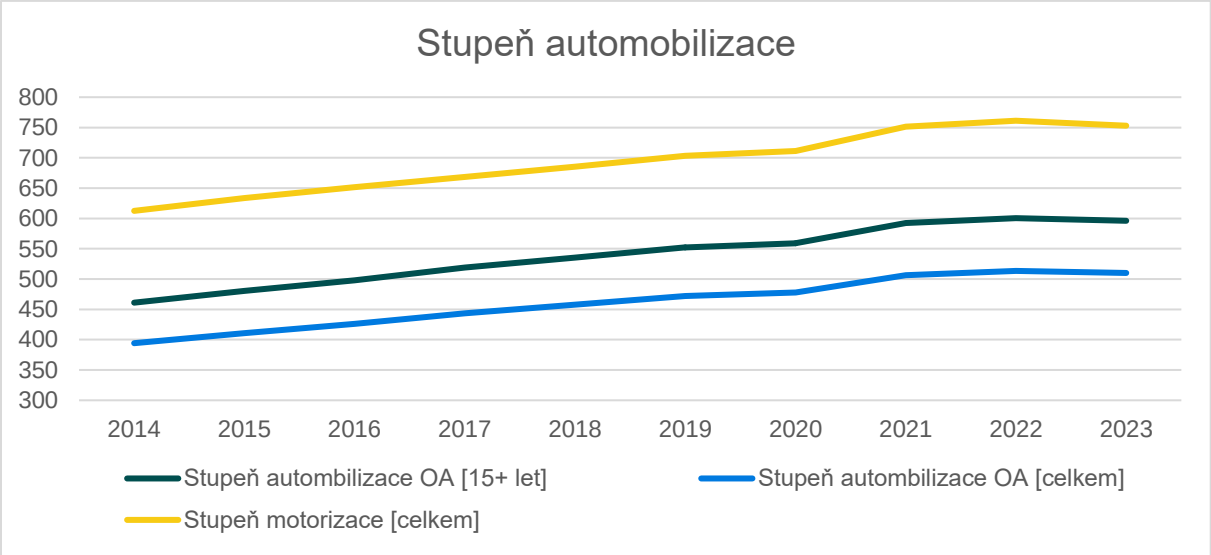
10.1 Stupeň automobilizace

Stupeň automobilizace je ukazatel udávající počet osobních automobilů registrovaných v konkrétním území v přepočtu na tisíc obyvatel. Stupeň motorizace je pak ukazatel udávající počet všech registrovaných motorových vozidel na tisíc obyvatel, včetně např. těžké techniky, která neslouží k běžné přepravě.

V posledních 10 letech stupeň automobilizace až do roku 2021 téměř lineárně rostl. V roce 2023 vykázal ukazatel pokles, ten ovšem není způsoben poklesem absolutního počtu automobilů, ale vyšším přírůstkem počtu obyvatel. V roce 2023 dosáhl stupeň automobilizace ve městě Břeclavi 510 osobních automobilů na 1 000 obyvatel, v přepočtu tedy každý druhý obyvatel Břeclavi vlastní automobil. Ukazatel

je však vypočítáván z celkového počtu obyvatel a je tedy nepřesný z hlediska toho, že obyvatelé do 18 let obvykle ještě nevlastní automobil a část obyvatel starších 64 let již nevlastní automobil. Stupeň automobilizace je tak ve skutečnosti mnohem vyšší vezmeme-li v úvahu relevantní skupiny. Modelově, pokud uvažujeme pouze skupinu obyvatel starších 15 let, kterých je v Břeclavi cca 85,5 % (viz kapitola 3.3.3 Obyvatelstvo), stupeň automobilizace vzroste z 510 na 596.

334/ Vývoj stupně automobilizace ve městě Břeclavi mezi roky 2014–2023



Zdroj 334/ Registr silničních vozidel, 2024, vlastní zpracování

Pokud budeme uvažovat skutečně pouze osoby dospělého věku a s reálnou možností řídit/vlastnit automobil, stupeň automobilizace ještě vzroste na 700-750 automobilů / 1 000 obyvatel. Tato úvaha je důležitá pro představu skutečné poptávky obyvatel po počtu rezidentních parkovacích míst v území. Pokud běžná domácnost v Břeclavi zahrnuje dvě dospělé osoby, pak můžeme uvažovat průměrně téměř 1,5 automobilu na 1 domácnost, resp. že na 2 byty je výše poptávky 3 parkovací stání.

V porovnání s ostatními obcemi a městy v SO ORP je Břeclav z pohledu stupně automobilizace i motorizace na pomyslné dělené předposlední příčce. Ostatní obce vykazují vyšší počet automobilů na obyvatele než město Břeclav. Vzhledem k charakteru celého území a zejména dopravní dostupnosti je tento stav zcela přirozený a logický. Tento ukazatel je tak dobře využitelný pro odhad kvality dopravní obsluhy území a jeho pokrytí službami.

335/ Porovnání stupně automobilizace v SO ORP Břeclav za rok 2023

Obec	Počet obyvatel	Osobních automobilů (OA)	Motorových vozidel (celkem)	podíl OA/celkem	Stupeň automobilizace OA 2023	Stupeň motorizace celkem 2023
Břeclav	24 544	12 514	18 477	67,7	510	753
Bulhary	723	399	717	55,6	552	992
Hlohovec	1 317	793	1 356	58,5	602	1 030
Hrušky	1 624	951	1 655	57,5	586	1 019
Kostice	1 883	1 068	1 722	62,0	567	914
Ladná	1 275	650	1 035	62,8	510	812
Lanžhot	3 632	1 891	2 980	63,5	521	820
Lednice	2 255	1 224	2 242	54,6	543	994
Moravská Nová Ves	2 585	1 429	2 303	62,0	553	891
Moravský Žižkov	1 467	814	1 409	57,8	555	960
Podivín	2 974	1 435	2 438	58,9	483	820
Přítluky	773	425	760	55,9	550	983
Rakvice	2 287	1 238	2 250	55,0	541	984
Tvrdonice	2 092	1 165	1 937	60,1	557	926
Týnec	1 093	719	1 108	64,9	658	1 014

Obec	Počet obyvatel	Osobních automobilů (OA)	Motorových vozidel (celkem)	podíl OA/celkem	Stupeň automobilizace OA 2023	Stupeň motorizace celkem 2023
Valtice	3 559	1 998	3 366	59,4	561	946
Velké Bílovice	3 884	2 122	3 805	55,8	546	980
Zaječí	1 545	847	1 407	60,2	548	911
Celkem	**59 512**	**31 682**	**50 967**	**59,6**	**552**	**930**

Zdroj 335/ Registr silničních vozidel, 2024, vlastní zpracování

10.2 Analýza parkování

Kapitola zahrnuje syntézu výsledků terénního průzkumu nabídky počtu parkovacích míst zpracovanou do pasportizace parkovacích míst (Příloha 16) a terénního průzkumu poptávky parkování (Příloha 17, 18), která je zpracována také formou pasportizace.

Nabídka parkovacích míst byla zaznamenána dle § 25 odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb.

(3) Při stání musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro každý směr jízdy; při zastavení musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro oba směry jízdy.

V souladu s tímto odstavcem byla zpracována pasportizace veřejných parkovacích míst, resp. míst ve veřejném prostoru. Předmětem záznamu se stala ta místa, která jsou vyznačena vodorovným značením na pozemní komunikaci, místa vyznačena svislým dopravním značením, případně místa v jednosměrných komunikacích, kde při odstavení vozidla na vozovce zůstane pás vozovky široký nejméně 3 metry.

Analýza poptávky parkování je zpracována pomocí terénního průzkumu obsazenosti parkovacích míst také formou pasportizace. Průzkum probíhal ve 2 termínech, ve středu 13. prosince 2023 a vzhledem k technické chybě záznamového zařízení byl průzkum opakován a dokončen ve středu 6. března 2024. Vzhledem ke srovnatelným podmínkám v době obou měření se dají výsledky měření považovat za srovnatelné, především v oblasti rezidentního parkování. Průzkum probíhal ve dvou časových slotech, noční (rezidentní poptávka) mezi 0:00–5:00h a denní (ekonomická poptávka) mezi 9:00–12:00h. Analýza placeného stání ve zpoplatněných parkovacích zónách je zpracována podrobně zvlášť.

10.2.1 Nabídka parkování

Nabídka parkování ve městě je velice široká. Distribuce parkovacích míst odpovídá obvyklé poptávce po parkovacích místech. Nejrozsáhlejší kapacity parkování se nachází u supermarketů, u veřejných institucí, v zázemí velkých výrobních podniků, v centru města a na sídlištích.

Jak bylo zmíněno, zásadním předpokladem pro uspokojení parkovacích potřeb je kromě samotné kapacity také distribuce parkovacích míst. Cekem se v Břeclavi nachází více než 13 tisíc parkovacích stání, včetně 1 837 garáží uvnitř garážových komplexů. Do těchto součtů jsou započítána pouze veřejně dostupná parkovací stání, která jsou obvykle vyznačena vodorovným nebo svislým dopravním značením a jejichž umístění, počet a provozní režim lze ověřit. Přehled počtu všech parkovacích stání v jednotlivých ZSJ prezentuje tabulka 336.

- Celkem – počet vyznačených parkovacích stání, včetně soukromých garážových komplexů,
- Volné – veřejně dostupná parkovací stání při splnění obecně splnitelné podmínky,
- Vyhrazená – parkovací stání pro konkrétní skupinu osob/řidičů, např. zaměstnance,
- ZTP – počet míst ZTP z počtu vyhrazených parkovacích stání,
- Garáže – počet soukromých garážových stání v garážových komplexech.

Analýza využití území udává, že zastavěné a ostatní plochy zaujímají v Břeclavi plochu cca 1 238,8 ha, z čehož plocha parkovacích stání zaujímá 16,95 ha, tedy 1,4 % rozlohy, což odpovídá ploše o velikosti 21 břeclavských fotbalových hřišť. Nutno podotknout, že se jedná o plochy využívané pouze k parkování. Do analýzy nejsou zahrnuty garáže rodinných domů, vjezdy nebo soukromé dvory, které jsou určeny k parkování, ale nejsou volně přístupné. Stejně tak nejsou zahrnuta potenciální parkovací stání, která nejsou řádně vyznačena a svým povrchem nebo velikostí vzbuzují pochybnosti, zda se jedná o legální parkovací stání nebo o soukromý pozemek. Stejně tak nejsou zahrnuta místa na

komunikaci, kde se dle terénního průzkumu běžně parkuje, ale stání je v rozporu s dopravními předpisy a je v daném místě pouze tolerováno.

336/ Počty vyznačených parkovacích stání v Břeclav dle relevantních ZSJ

Název ZSJ	Celkem	Volné	Vyhrazené	Z toho:		Bytových jednotek	Počet obyvatel	Stání / jednotku
				ZTP	Garáže			
Bratislavská	79	66	13	6	2	91	255	0,8
Břeclav-střed	551	293	258	16	94	202	1 131	2,3
Cukrovar	396	373	23	8	6	14	45	27,9
Čtvrtky	771	707	64	34	0	5	19	154,2
Díly	735	129	606	0	601	649	1 660	0,2
Dubíč	1 423	853	570	28	368	553	1 043	1,9
Charvátská Nová Ves	170	160	10	0	0	618	1 671	0,3
Jánský Dvůr	1 039	588	451	3	430	644	1 900	0,9
Na Pěšině	630	394	236	8	123	590	1 400	0,9
Novoveská	108	68	40	2	0	3	15	36,0
Padělky	56	47	9	1	8	228	592	0,2
Pod vodojemem	1 331	917	414	44	22	1 446	3 072	0,9
Poštorná	932	808	124	13	73	1 254	2 692	0,7
Průmyslový obvod Poštorná	141	116	25	1	0	20	24	7,1
Průmyslový obvod-východ	451	375	76	8	8	67	176	6,6
Sídliště Charvátská	1 566	1 424	143	69	0	1 562	3 325	1,0
Smetanovo nábřeží	775	627	148	16	61	896	1 810	0,8
Stará Břeclav	253	231	22	2	4	419	1 057	0,6
Tatran	12	12	0	0	0	10	45	1,2
Veslařská	408	329	79	6	0	543	1 286	0,8
Za nádražím	590	419	171	7	18	183	507	3,1
Zámek	907	665	242	17	19	101	407	8,8
Celkem	**13 324**	**9 601**	**3 724**	**289**	**1 837**	**10 098**	**24 132**	

Zdroj 336/ SLDB 2021 + vlastní terénní průzkum; vlastní zpracování

Z tabulky je patrné, že většina ZSJ vykazuje nižší počet vyznačených parkovacích míst, než je bytových jednotek. Tato dílčí analýza však vychází z předpokladu, že na jednu domácnost připadá 1 automobil. Z výpočtu byla vyloučena všechna garážová stání a jedná se tedy o vyznačená uliční stání v různém režimu. Vzhledem k charakteru území se však jedná o problém pouze u části ZSJ. Problém je možné lokalizovat v ZSJ s vysokou koncentrací obyvatel, především sídliště, zástavbu bytových domů a zástavbu s omezeným uličním prostorem, tedy převážně oblasti původní vesnické zástavby řadových rodinných domů. Obecně se parkovací problém nenachází v území zástavby vilových domů nebo nově vzniklých rodinných řadových domů. Stejně tak se nové bytové domy dnes staví dle normy s určitým počtem parkovacích míst na počet vystavěných bytových jednotek.

Největší parkovací plochy mimo čistě rezidentní zástavbu ve městě se nachází u OC Aventin, kde je k dispozici 640 parkovacích míst, u městské nemocnice a polikliniky (310 míst), v zázemí supermarketů na třídě 1. máje (293 míst), Albert Poštorná (248 míst), Cukrovar (147 míst), bývalé autobusové nádraží (88 míst), Dům Kultury (79 míst), Sladová (46 míst), Národních hrdinů (33 míst).

Velcí zaměstnavatelé nabízí pro své pracovníky dojíždějící automobilem velké parkovací kapacity: OTIS (306 míst), GUMOTEX (99 míst), FOSFA (84 míst), Moraviapress (52 míst).

10.2.2 Poptávka parkování

Jak referuje kapitola 10.1 Stupeň automobilizace, kapitola poptávka parkování je zpracována na základě odhadu počtu automobilů na 1000 obyvatel, v případě Břeclavi 510.

Dle stupně automobilizace na území města Břeclavi a terénního průzkumu parkovacích míst lze odvodit teoretickou poptávku po množství rezidentních parkovacích míst. Rezidentním parkováním lze rozumět parkování obyvatel Břeclavi v místě jejich bydliště, kam se obyvatelé vrací z cest za prací a zábavou, tedy především přes noc, kdy je poptávka po parkování maximální.

Z vypočítaných ukazatelů lze odvodit mnoho kvantitativních závěrů. Výsledné ukazatele jsou počítány z celkového počtu identifikovaných veřejně dostupných stání, včetně soukromých parkovacích stání a garážových komplexů. Nicméně nejsou započítány soukromá garážová stání a vjezdy, které jsou součástí rodinných domů. Je proto nutné přistupovat k jednotlivým ZSJ individuálně a využít znalosti místního prostředí pro další hodnocení.

337/ Vypočítaná poptávka po parkovacích místech dle relevantních ZSJ

Název ZSJ	Stání celkem	Počet obyvatel	Vozidel (dle stupně automobilizace)	Vozidel / 1 stání	Bytových jednotek	Stání / 1 jednotku	Vozidel / 1 jednotku
Bratislavská	79	255	130	1,6	91	0,8	1,4
Břeclav-střed	551	1 131	577	1,0	202	2,3	2,9
Cukrovar	396	45	23	0,1	14	27,2	1,6
Čtvrtky	771	19	10	0,0	5	154,2	1,9
Díly	735	1 660	847	1,2	649	0,3	1,3
Dubíč	1 423	1 043	532	0,4	553	1,8	1,0
Charvátská Nová Ves	170	1 671	852	5,0	618	0,3	1,4
Jánský Dvůr	1 039	1 900	969	0,9	644	0,9	1,5
Na Pěšině	630	1 400	714	1,1	590	0,9	1,2
Novoveská	108	15	8	0,1	3	36,0	2,6
Padělky	56	592	302	5,4	228	0,2	1,3
Pod vodojemem	1 331	3 072	1 567	1,2	1 446	0,9	1,1
Poštorná	932	2 692	1 373	1,5	1 254	0,7	1,1
Průmyslový obvod Poštorná	141	24	12	0,1	20	6,7	0,6
Průmyslový obvod-východ	451	176	90	0,2	67	6,6	1,3
Sídliště Charvátská	1 566	3 325	1 696	1,1	1 562	1,0	1,1
Smetanovo nábřeží	775	1 810	923	1,2	896	0,8	1,0
Stará Břeclav	253	1 057	539	2,1	419	0,5	1,3
Tatran	12	45	23	1,9	10	1,2	2,3
Veslařská	408	1 286	656	1,6	543	0,6	1,2
Za nádražím	590	507	259	0,4	183	2,8	1,4
Zámek	907	407	208	0,2	101	9,5	2,1
Bratislavská	79	255	130	1,6	91	0,8	1,4
Celkem	**13 344**	**24 132**	**12 307**		**10 098**		

Zdroj 337/ SLDB 2021 + vlastní terénní průzkum; vlastní zpracování

Tabulka výše např. uvádí obrovský převis poptávky automobilů nad počtem parkovacích míst v ZSJ Padělky (5,4 automobilu / 1 parkovací stání), Charvátská Nová Ves (5,0) nebo Stará Břeclav (2,1). Důvodem je právě druh zástavby, kdy se jedná o zástavbu řadových rodinných domů s vjezdy ke garážím a průjezdům do dvora, které zároveň slouží rezidentům domů jako soukromé parkovací místo, ale nejedná se o parkovací místo volně přístupné veřejnosti.

Opačným extrémem jsou ZSJ Čtvrtky (0,0) nebo Zámek (0,2), kde se nachází rozsáhlé parkovací plochy supermarketů, jejichž režim není regulován pro osobní automobily, s výjimkou parkování u supermarketu Lidl. Nebo ZSJ Průmyslový obvod-Poštorná (0,1), Průmyslový obvod-východ (0,2), Za Nádražím (0,4) a Novoveská (0,1), kde se nachází minimum bytových jednotek, ale velké průmyslové komplexy, a velké kapacity parkování jsou zde zajištěny právě pro zaměstnance. Část těchto parkovacích kapacit však může být v noci veřejně dostupná.

Problém s parkováním je možné identifikovat v oblastech, které se nachází v rozmezí hodnot 0,7–1,3 automobilů na 1 parkovací stání. Jedná se o interval okolo 100% obsazenosti parkovacích míst bez očividných externalit jako jsou kapacity parkování supermarketů, velkých podniků nebo rodinné zástavby s možností vlastního parkování. Jedná se o oblasti rezidentní zástavby, kde je denní poptávka a nabídka po parkování velice vyrovnaná, především v noci, viz ZSJ Na Pěšině (1,1), Sídliště Charvátská (1,1), Pod Vodojemem (1,2) nebo Smetanovo Nábřeží (1,2).

Zvláštním případem je pak ZSJ Díly (1,2), která vykazuje na první pohled uspokojivý poměr. Takto nízký poměr je však způsoben vysokým počtem stání v garážových komplexech, které se zde nacházejí, celkem se jedná o 601 ze 784 zaznamenaných stání v této ZSJ. Vysoký podíl má také ZSJ Jánský dvůr (0,9) a Dubíč (0,4). Přestože vlastníka garáže dohledat lze, nemusí být majitel obyvatelem Břeclavi. Stejně tak nelze dále dovodit, zda jsou tato garážová stání opravdu využívána pro parkování nebo se jedná o místo využívané např. jako sklad nebo dílna. Podobné garážové komplexy byly stavěny spolu se sídlišti a dnes svými rozměry často neumožňují zaparkovat některé dnešní modely automobilů.

338/ Letecký snímek na ZSJ Sídliště Charvátská a ZSJ Díly s vyznačenými garážovými komplexy



Zdroj 338/ mapy.cz, červen 2022

10.2.3 Obsazenost parkovacích stání

Zásadním ukazatelem vyhodnocení využití nabídky parkovacích míst a zároveň zhodnocení poptávky parkovacích míst je obsazenost. Obsazenost je vypočítávána zvlášť pro den a noc a dle zadaných parametrů vychází z terénního průzkumu parkování. Jelikož se jedná o průzkum obsazenosti uličních stání, jsou ze všech výpočtů odstraněna garážová stání.

Před vyvozením jakýchkoliv závěrů je nutné zmínit, že pasportizace parkovacích míst je s ohledem na využití terénního šetření a leteckých snímků mnohem podrobnější a přesnější, než následný průzkum obsazenosti parkovacích míst z důvodu např. zákazu vjezdu do soukromých areálů, bran nebo závor. Stejně tak není zaznamenáno parkování ve dvorech a vnitroblocích, kde nebyla identifikována parkovací stání.

Výsledky výpočtu obsazenosti parkovacích stání nezohledňují různý režim parkování napříč městem. Některá parkovací místa jsou čistě soukromá, ale slouží např. pro rezidenty konkrétních bytových domů. Proto tato analýza bere v potaz existenci parkovacích stání o jejichž režimu provozu se dá dále vyjednávat. Analýza však bere v potaz rozlehlá parkovací stání velkých zaměstnavatelů se směnným provozem a z analýzy rezidentního (nočního) parkování je vylučuje. Jedná se o již zmíněná stání společností OTIS (306 míst), GUMOTEX (99 míst), FOSFA (84 míst) a Moraviapress (52 míst) a také stání pro zaměstnance v areálu nemocnice a polikliniky (248 míst).

339/ Obsazenost parkovacích míst v ZSJ města Břeclav

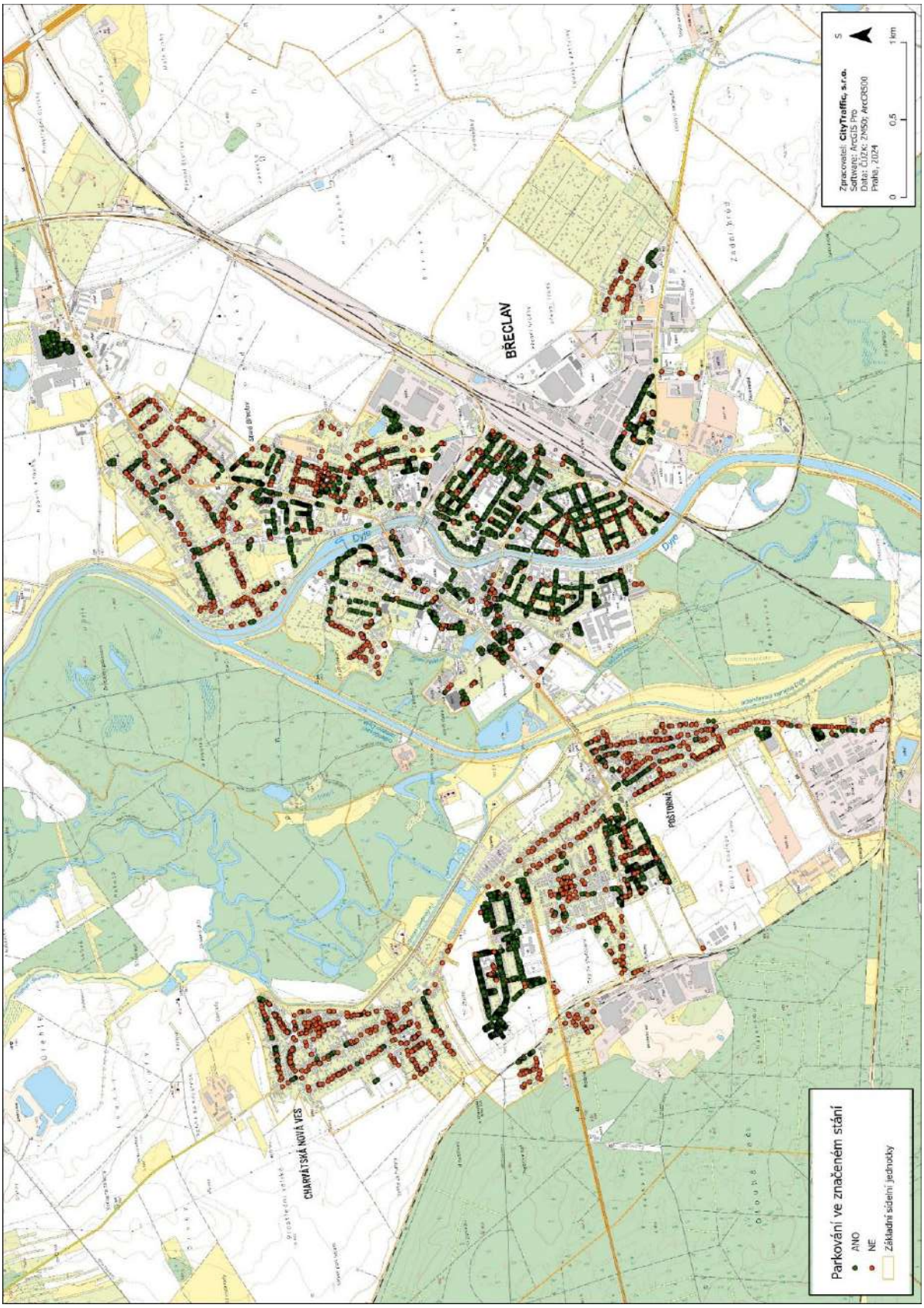
Název ZSJ	Počet uličních parkovacích stání		Počet naměřených aut		naměřených aut / stání		Obsazená stání		Naměřená auta mimo vyznačená stání	
	NOC	DEN	NOC	DEN	NOC	DEN	NOC	DEN	NOC	DEN
Bratislavská	77	77	32	71	0,4	0,9	2	41	30	30
Břeclav-střed	457	457	91	243	0,2	0,5	89	222	2	21
Cukrovar	390	390	12	28	0,0	0,1	12	21	0	7
Čtvrtky	771	771	21	216	0,0	0,3	21	216	0	0
Díly	134	134	159	122	1,2	0,9	52	40	107	82
Dubíč	807	1 055	223	340	0,3	0,3	211	335	12	5
Charvátská Nová Ves	170	170	325	251	1,9	1,5	69	73	256	178
Jánský Dvůr	560	609	557	428	1,0	0,7	391	310	166	118
Na Pěšině	507	507	398	193	0,8	0,4	319	167	79	26
Novoveská	128	128	0	11	0,0	0,1	0	5	0	6
Padělky	48	48	121	83	2,5	1,7	38	27	83	56
Pod vodojemem	1 309	1 309	983	817	0,8	0,6	873	746	110	71
Poštorná	880	880	795	197	0,9	0,2	445	107	350	90
Průmyslový obvod Poštorná	57	141	27	77	0,5	0,5	20	74	7	3
Průmyslový obvod-východ	115	443	1	162	0,0	0,4	0	154	1	8
Sídliště Charvátská	1 566	1 551	1 214	856	0,8	0,6	1 132	790	82	66
Smetanovo nábřeží	714	714	588	587	0,8	0,8	482	477	106	110
Stará Břeclav	249	249	230	149	0,9	0,6	108	78	122	71
Tatran	12	12	0	0	0,0	0,0	0	0	0	0
Veslařská	408	408	202	125	0,5	0,3	165	94	37	31
Za nádražím	465	572	160	332	0,3	0,6	151	319	9	13
Zámek	888	888	79	364	0,1	0,4	65	354	14	10
Celkem	**10 712**	**11 513**	**6 218**	**5 652**			**4 645**	**4 650**	**1 573**	**1 002**

Zdroj 339/ vlastní terénní průzkum; vlastní zpracování

Z naměřených hodnot lze jasně rozlišit, o jaký typ oblasti se jedná, a následně je možné odvodit rozsah problému s parkováním, především v noci. Oblasti s poměrem naměřených automobilů ku počtu stání blížícím se číslu 1 (0,9 a vyšší) tedy 100% obsazenosti, jsou oblasti zástavby rodinných domů – ZSJ Poštorná (0,9), Stará Břeclav (0,9), Jánský dvůr (1,0), Díly (1,2), Charvátská Nová Ves (1,9) a Padělky (2,5) – a s vysokým počtem automobilů naměřených mimo vyznačená stání. Obvykle se jedná o stání před domem na vjezdech do dvorů a garáží, případně odstavné ploše, ale částečně také automobily stojící nelegálně na obousměrné komunikaci. Způsob stání je přehledně prezentován na obrázku 340.

Oblasti s hodnotou v rozmezí 0,6–0,8 vykazují relativní dostatek volných parkovacích kapacit, a přesto také relativně vysoký počet státní mimo vyznačená parkovací místa, v tomto případě se jedná o ZSJ Na Pěšině (0,8), Pod Vodojemem (0,8), Sídliště Charvátská (0,8) a Smetanovo Nábřeží (0,8). Dle výpočtu a následného měření je kapacita parkování vůči poptávce relativně vyrovnaná. Problém však vzniká v nerovnoměrném rozmístění parkovacích míst vůči místu poptávky, resp. kvůli chování obyvatel a jejich parkovacích zvycích. Obyvatelé mají obvykle představu o parkování ve vzdálenosti maximálně do 100 metrů od domova, a v ideálním případě s výhledem na automobil z okna jejich domova. Přestože se jedná o na první pohled nepodstatné faktory, hrají významnou roli při odstavování aut a porušování dopravních předpisů.

340/ Odstavené automobily ve vztahu k vyznačeným parkovacím stání ve veřejném prostoru v Břeclavi (souhrnné výsledky měření pro noc i den)



Zdroj 340/ vlastní terénní průzkum, vlastní zpracování

Parkování v rezidentních oblastech, zejména staré rodinné zástavbě je řešeno různě. Řidiči parkují na obousměrné komunikaci, aniž by byla v obou směrech zachována šířka vozovky 3 m, případně na vlastní nebo obecní zeleni.

341/ Stání na obousměrné komunikaci bez regulovaného provozu (ul. Havlíčkova)



Zdroj 341/ vlastní fotodokumentace

342/ Stání na obousměrné komunikaci bez regulovaného provozu (ul. Žerotínova)



Zdroj 342/ vlastní fotodokumentace

343/ Stání v obousměrné komunikaci se zachováním pouze jednoho jízdního pruhu (ul. Denisova)



Zdroj 343/ vlastní fotodokumentace

344/ Stání v obousměrné komunikaci se zachováním pouze jednoho jízdního pruhu (ul. Břetislavova)



Zdroj 344/ vlastní fotodokumentace

Jak bylo popsáno v kapitole 4.6.2 Jednosměrné komunikace, zavádění jednosměrných komunikací nebo např. zřízení výhyben jsou způsoby, jakými legalizovat stání na komunikaci v souladu s § 25/3 zákona č. 361/2000 Sb.

Stání na komunikaci bez zachování dostatečného prostoru pro průjezd záchranářské techniky je v koncových oblastech bez významného dopravního zatížení často tolerováno a takové stání nezpůsobuje obvykle problémy. Problém však v případě nutnosti výjezdu záchranné techniky nastane, a proto by tento způsob stání tolerován být neměl.

Skupinou obyvatel, kteří jsou nevhodným způsobem parkování omezování nejčastěji, jsou osoby s omezenou možností pohybu nebo mobility. Jedná se o osoby používající různé druhy invalidních vozíků, osoby s chodítky, o berli nebo např. rodiče s kočárkem nebo dětmi jedoucími na odrážedle. Problémy jim způsobuje parkování automobilů na chodníku. Aby řidiči uvolnili komunikaci a umožnili průjezd dalším vozidlům, zabírají jinou část veřejného prostoru, a tím nutí chodce zvolit alternativní trasu nebo přesunout se na komunikaci. V případě osob se sníženou schopností pohybu je to bez sníženého obrubníku, resp. vhodných sjezdů a nájezdů o to větší problém.

345/ Automobil bránící volnému průchodu osobě se sníženou schopností mobility (ul. Okružní)



Zdroj 345/ mapy.cz, září 2023

346/ Automobily a kontejnery bránící průchodu osobě se sníženou schopností mobility (ul. Okružní)



Zdroj 346/ mapy.cz, září 2023

347/ Automobily bránící volnému průchodu chodců (ul. Gagarinova)



Zdroj 347/ mapy.cz, září 2023

348/ Automobily bránící volnému průchodu chodců (ul. Gagarinova)



Zdroj 348/ mapy.cz, září 2023

Řidiči při odstavování svých automobilů nedbají ani pokynů upozorňující na zákaz stání v oblasti technických zařízení (plynové nebo elektrické rozvodny apod.) a spoléhají se na nízkou pravděpodobnost možné havárie nebo návštěvu zařízení technikem.

349/ Automobily zaparkované v ochranné zóně plynové kotelny vyhrazené pro techniku (ul. Gagarinova)



Zdroj 349/ mapy.cz, 2023

Dalším častým přestupkem, z hlediska bezpečnosti spíše nevýznamným, je odstavení vozu na městské zeleni. Opakovaným odstavováním automobilu na stejném místě však dochází k trvalé devastaci

travnatého porostu. V případě této praxe v celé ulici může mít tento způsob parkování vliv na absorpci vody během deště a na možné ochlazování vzduchu během letních měsíců.

350/ Odstavení automobilu na veřejné zeleni na pozemku města Břeclavi (ul. Gen. Šimka)	*351/ Stání na soukromé, ale dále také veřejné zeleni na pozemku města Břeclavi (ul. Havlíčkova)*
	
Zdroj 350/ mapy.cz, září 2023	*Zdroj 351/ mapy.cz, září 2023*

10.3 Parkovací zóny

V důsledku vysoké poptávky po parkovacích místech zejména v centrální části města bylo parkování v roce 2020 regulováno. V centru města a v přilehlých rezidentních oblastech byly zřízeny parkovací zóny, doplněné o parkování u veřejných institucí a placená parkoviště.

Vytvoření systému parkovacích zón je běžnou praxí regulace poptávky po parkování při snaze snížit počet zbytných cest zejména do centra města a do zaměstnání, a tím také usnadnit parkování rezidentům Břeclavi. Jak bylo zmíněno v úvodu kapitoly 10, jedním ze základních principů správného fungování systému parkování jsou obrátkovost parkování a komplementarita různých parkujících skupin obyvatel.

10.3.1 Rezidentní parkování

Oblastí rezidentního parkování není v Břeclavi mnoho. Jedná se pouze o oblasti v těsné návaznosti na centrální část města s vysokou koncentrací bydlení, především v podobě panelových domů (ZSJ Pod Vodojemem a Smetanovo Nábřeží) a v případě ZSJ Břeclav-střed a Dubíč o bytovou výstavbu v zázemí městských kulturních objektů a veřejných služeb. Jedná se však o regulaci jedné návazné ulice na centrum a dále regulace nepokračuje. Z hlediska docházkových vzdáleností není velký rozdíl mezi placenou zónou a oblastí bez jakékoliv regulace v oblastech, které jsou svým charakterem rezidentní. Jedná se přibližně o vzdálenost 100 metrů, což je stále velice pohodlná docházková vzdálenost, ale někdy i o vzdálenosti kratší. Např. ochránit část ulice Čechova / Jungmannova / Šilingrova / Žerotínova nemá velký význam, pokud je zbytek délky ulice nebo navazující ulice Nerudova / Jiráskova bez jakékoliv regulace. Řidič má možnost zaparkovat automobil pouze o několik desítek metrů dále zdarma.

Největší regulovaná rezidentní část se nachází v ZSJ Pod Vodojemem v centrální části města, kde se kromě OC Břeclove nachází spousta prodejen umístěných v parteru ulice Jana Palacha. Další místa jsou regulována směrem k přestupnímu terminálu v návaznosti na ulici Nová. Část modrých zón se nachází v ZSJ Smetanovo nábřeží v návaznosti na ulici sady 28. října. Zbylá regulace modrými zónami se nachází na pravém břehu Dyje na ulici Fintajslova a bratří Mrštíků z důvodu zajištění parkování pro obyvatele bytových domů v zázemí kulturních objektů a městské nemocnice a polikliniky.

Vymezení modrých zón povoluje nerezidentům stání pouze s parkovacím kotoučem po dobu max 30 minut každý den od 7:00 do 17:00 hodin. Celkem se jedná o regulaci 899 parkovacích stání v zázemí centra města.

10.3.2 Zóny zpoplatněného stání

Zóny zpoplatněného parkovacího stání mají za cíl regulovat počet cest do centra města, a tím ulevit dopravní situaci, která ve městě panuje. Cenová regulace částečně motivuje řidiče využít jiných módů dopravy a zároveň vytváří prevenci proti řidičům odstavujícími automobily dlouhodobě v centru města.

Zavádění zpoplatněných zón také řidiče navádí na předem vytipovaná místa (parkoviště), která se nenachází přímo v centru, ale na jeho hranici nebo ideálně až za hranicí, kde neblokují parkovací stání vhodná pro krátkodobé parkování a je u nich důležitá obrátkovost.

Systém zpoplatněného stání v Břeclavi představuje pouze velice malou část parkovacích kapacit města. Jedná se o parkování v oblastech MČ Břeclav, především podél hlavní komunikace skrze městské centrum: sady 28. října, Jana Palacha a 17. listopadu. Dále se jedná o návazné komunikace směrem do rezidentních částí navazujících na centrum a kapacitní parkoviště v blízkosti veřejných institucí a služeb, viz obrázek níže.

Využití placených parkovacích kapacit je při možnosti parkování zdarma v docházkové vzdálenosti zřídka preferovanou variantou. Hlavní obchodní atraktivity se nachází na levém břehu Dyje v ZSJ Pod Vodojemem, v jejichž zázemí se nachází také sídliště Slovácká a oblast rodinných domů. Na druhé straně hlavní ulice navazuje oblast ZSJ Smetanovo nábřeží, kde se nachází smíšená zástavba rodinných a bytových domů. Na pravém břehu se nachází kulturní zařízení, veřejné instituce a nemocnice s poliklinikou. Ty však nejsou uvažovány, protože lidé se zdravotními problémy obvykle s pěší vzdáleností nespekulují.

Při rychlosti chůze 1 metr za sekundu (zdravý dospělý člověk chodí rychleji) ujde člověk během 5 minut 300 metrů. V případě 8 h pracovní doby s případnými aktivitami jako nákup je automobil odstaven cca na 9–10 hodin. V případě oranžové parkovací zóny ušetří řidič touto 5 min. časovou investici až 150 Kč, v případě červené zóny až 300 Kč. Červené zóny jsou však velice specifické a jsou využívané spíše pro krátkodobé stání. Více v analýze obsazenosti / obrátkovosti placených parkovacích zón.

352/ Rozložení zón placeného stání v centru Břeclavi a návaznost na rezidentní zóny



Zdroj 352/ vlastní terénní průzkum, vlastní zpracování

Využití zón placeného stání

S platností od 1.1.2024 byl v Břeclavi zredukován počet parkovacích zón z 9 zón na 6.

- Zóny 1–3 zpoplatněny,
- Zóny 4–5 zpoplatněny pro předplatné ZTP,
- Zóna 6 – rezidentní parkovací zóna, zdarma 7:00–17:00 h. po dobu max 30 min.

V prostoru parkovacích zón 1–3 bylo identifikováno celkem 1 195 stání, Zóna 1 (116 míst), Zóna 2 (913 míst), Zóna 3 (166 míst).

353/ Ceník parkovného ve městě Břeclav, platné od 1. 1. 2024

<table>
<tr><th>Lokalita / Zóna</th><th>Způsob provozu</th><th>Označení zóny</th><th>Časový režim zpoplatněného stání</th><th colspan="2">Tarif parkovacího automatu</th><th>Parkovací kotouč - stání zdarma</th></tr>
<tr><td>U Tržiště</td><td rowspan="25">Parkovací automat</td><td rowspan="4">Zóna 1 - Červená</td><td rowspan="26">po - pá 7 - 17 hod
so 7 - 13 hod</td><td rowspan="26">každá započatá 1h</td><td rowspan="3">30 Kč</td><td>15 min pro zásobování</td></tr>
<tr><td>Terezka</td><td rowspan="3">NE</td></tr>
<tr><td>Pod Evou</td></tr>
<tr><td>Sladová</td></tr>
<tr><td>Čechova</td><td rowspan="22">Zóna 2 - Oranžová</td><td rowspan="23">15 Kč</td><td rowspan="23">max. 30 min</td></tr>
<tr><td>Dům školství</td></tr>
<tr><td>Husova</td></tr>
<tr><td>Shopping centrum</td></tr>
<tr><td>Smetanovo nábřeží</td></tr>
<tr><td>Sovadinova</td></tr>
<tr><td>Slovácká (mimo bývalé aut. nádraží)</td></tr>
<tr><td>Žerotínova</td></tr>
<tr><td>Jungmannova - max. 2h</td></tr>
<tr><td>Sady 28. října - max. 2h</td></tr>
<tr><td>U pošty - max. 2h</td></tr>
<tr><td>Cukrovar</td></tr>
<tr><td>Dům kultury</td></tr>
<tr><td>Křížkovského</td></tr>
<tr><td>Národních hrdinů</td></tr>
<tr><td>Šilingrova</td></tr>
<tr><td>U Stadionu</td></tr>
<tr><td>Za Bankou</td></tr>
<tr><td>Poliklinika</td></tr>
<tr><td>MÚ Břeclav - nádvoří</td></tr>
<tr><td>U Nemocnice</td><td>Závorový systém</td><td>při ztrátě 100 Kč</td></tr>
<tr><td>Železniční stanice</td><td rowspan="3">Parkovací automat</td><td rowspan="3">Zóna 3 - Hnědá</td><td rowspan="3">po - ne 8 - 18 hod</td><td rowspan="3">do 24 hod</td><td rowspan="3">50 Kč</td><td rowspan="3">max. 120 min</td></tr>
<tr><td>Slovácká (bývalé aut. nádraží)</td></tr>
<tr><td>Veslařská - koupaliště</td></tr>
</table>

Zdroj 353/ Město Břeclav, 2024

Kontrolu legálního stání, stejně jako kontrolu zaplacení poplatku za parkování, zajišťuje Městská police Břeclav (MP). Stejně tak MP spravuje veškerá data o parkování, včetně přijatých plateb. Na základě těchto údajů je možné odhadnout počet vozidel parkujících v jednotlivých oblastech placeného stání déle, než je povolená doba parkování zdarma. Ta je v případě oranžové zóny max 30 minut a v případě hnědé zóny 120 minut. Stání v červené zóně je zpoplatněno bez výjimky. Platí se za každou započatou hodinu stání. Maximální délka odstavení vozidla je 24 hodin, což zabraňuje dlouhodobému odstavení vozidla a zajišťuje možnou obrátkovost stání.

Je nutné poznamenat, že v případě bez závorového systému nelze skutečný počet vozidel odhadnout. Data poskytnutá MP Břeclav obsahují platby v parkovacím automatu i v aplikaci přes internet. Dle souhrnného počtu vozidlohodin lze dovodit průměrnou obsazenost parkovacích stání v dané zóně. Tabulka níže prezentuje průměrný denní počet vozidlohodin za jeden týden ve vymezené oblasti. Podrobné výsledky průzkumu viz Příloha 19.

354/ Průměrný počet započatých vozidlohodin v oblastech s placeným stáním dle jednotlivých parkovacích automatů v parkovacích oblastech

PARKOVÁNÍ (PROSINEC 2023 - BŘEZEN 2024) počet vozidel/hodina			VŠEDNÍ DEN										VÍKEND									
			prosinec		leden		únor		březen		Denní obsazenost 1místa [min]		prosinec		leden		únor		březen		Denní obsazenost 1místa [min]	
p.č.	parkomat – oblast	Počet míst	1.týden	2.týden	1.týden	2.týden	1.týden	2.týden	1.týden	2.týden			1.týden	2.týden	1.týden	2.týden	1.týden	2.týden	1.týden	2.týden		
1.	BRE001 – Cukrovar	102	7	7	9	7	4	9	13	17	5		0	6	6	3	2	3	3	14	3	
2.	BRE002 – Šilingrova	16	6	11	6	4	2	9	12	5	26		5	1	11	11	5	18	6	3	27	
3.	BRE003 – Národních hrdinů	36	23	24	30	18	19	27	32	26	42		0	1	3	2	1	0	1	1	2	
4.	BRE004 – U Stadionu	9	21	31	28	24	18	21	26	27	163		2	2	22	0	4	1	1	1	25	
5.	BRE005 – Za Bankou	54	65	70	15	50	55	81	84	80	69		10	2	4	7	14	7	1	7	7	
6.	BRE006 – Sladová	27	31	35	80	66	42	49	53	54	114		5	1	31	8	7	8	6	3	19	
7.	BRE007 – U Tržiště	16	2	4	3	3	7	7	6	5	17		0	0	7	2	0	2	0	0	5	
8.	BRE008 – Dům školství	42	102	125	162	160	135	144	132	141	197		16	19	93	18	14	26	95	22	54	
9.	BRE009 – Dům kultury	94	120	136	98	116	80	114	93	118	70		21	14	151	8	25	22	193	27	37	
10.	BRE010 – Křižkovského	16	16	23	15	10	7	14	10	17	53		4	13	8	3	1	4	3	5	18	
11.	BRE011 – Sovadinova	16	24	31	25	32	22	29	27	34	105		4	3	37	4	12	4	5	5	33	
12.	BRE012 – Smetanovo nábřeží	15	8	13	13	11	12	13	12	16	49		0	1	20	5	5	6	8	1	22	
13.	BRE013 – Čechova	8	11	15	16	17	13	13	14	18	110		0	1	0	1	5	4	2	0	10	
14.	BRE014 – Terezka	40	165	190	185	189	185	220	202	206	289		35	56	109	85	85	49	49	10	89	
15.	BRE015 – Pod Evou	33	71	83	81	76	76	68	84	83	141		19	43	26	29	13	49	15	29	50	
16.	BRE016 – Shopping centrum	33	147	186	173	224	199	228	193	212	355		17	30	40	28	3	37	1	23	40	
17.	BRE017 – Husova	40	71	88	81	76	67	89	83	70	117		13	37	30	54	8	43	20	14	41	
18.	BRE018 – Jungmannova	11	23	28	4	20	26	25	26	17	116		18	10	1	8	9	9	10	19	56	
19.	BRE019 – Žerotínova	14	24	33	37	33	20	30	21	31	122		4	9	8	4	4	10	14	2	29	
20.	BRE020 – Slovácká 3 zbytek	X	33	38	31	33	20	30	35	37	X		10	42	4	4	15	16	6	9	X	
21.	BRE021 – Poliklinika 1		129	238	19	175	179	241	274	275			0	73	55	2	46	1	0	2		
22.	BRE022 – Poliklinika 2	X	299	250	53	290	223	236	217	233	X		10	7	13	8	6	11	8	9	X	
23.	BRE023 – Poliklinika 3		193	160	26	197	110	215	196	224			1	4	3	2	0	0	1	3		
	BRE021-23 – Poliklinika celkem	130	621	649	98	661	513	692	687	732	268		11	83	71	11	51	11	8	13	15	
24.	BRE024 – MÚ nádvoří	19	23	36	2	22	24	32	25	27	76		0	0	0	0	0	0	0	1	0	
25.	BRE025 – Slovácká 1 mimo Aut. Nád	19	10	12	14	10	13	10	12	13	38		0	7	2	5	2	12	0	0	11	
26.	BRE026 – Slovácká 2 Aut. Nádr	X	50	51	39	44	45	50	47	44	X		49	44	12	22	15	20	19	17	X	
	BRE020+26 – Slovácká Aut. Nádr	76	83	88	70	77	64	80	82	81	62		66	70	55	61	51	63	64	64	30	
27.	BRE027 – ŽST	40	41	43	43	36	33	36	42	34	58		34	47	22	27	28	34	31	32	47	
28.	BRE028 – U pošty	30	107	104	7	42	83	85	84	77	148		40	68	2	14	38	41	22	40	66	
	BRE029 + BRE030 – U Nemocnice	180	0	549	0	463	408	610	630	683	139		12	9	0	8	12	8	9	9	3	
31.	BRE031 – Sady 28.října	17	29	11	4	9	33	35	32	45	88		0	13	2	22	3	18	0	13	31	
32.	BRE032 – Veselařská	50	2	5	2	5	1	3	6	3	4		0	1	0	3	0	1	1	1	1	
	CELKEM	1 195	2 475	3 279	1 398	3 124	2 673	3 467	3 410	3 603	PRŮM	108	334	642	784	401	426	467	529	328	PRŮM	27

Zdroj 354/ Městská policie Břeclav, 2024

Data za měsíc prosinec 2023 pochází z doby rozdílného parkovacího režimu jednotlivých parkovacích zón, samotné prostorové vymezení však zůstalo zachováno. Data jsou uvedena pro porovnání změny obsazenosti před a po zavedení změny parkování. Žádná výrazná změna v rozdělení parkování nenastala, zásahem došlo pouze ke zjednodušení systému parkování, což je pro řidiče pozitivní změna.

Přestože data nezahrnují krátkodobé stání (v oranžové zóně max do 30 min, v hnědé max do 120 min), které je zdarma, na základě délky placeného stání se dá odvodit obsazenost a zbylá kapacita parkoviště pro krátkodobé stání. Nejvytíženější oblastí je Shopping centrum (BRE016) v oranžové zóně, kde je každé parkovací místo obsazeno průměrně 6 hodin, tedy 60 % času, kdy je stání zpoplatněné. Vytíženost tohoto parkoviště je logická vzhledem k blízkosti OC Břeclove, vyšší kapacitě a delší vzdálenosti od komunikace Husova, a proto vyšší šanci nalézt volné parkovací stání. Následuje parkoviště Terezka (BRE014), které se nachází podél hlavní komunikace II/425 na ulici Jana Palacha, také naproti OC. Centrální poloha je důvodem vysoké obsazenosti parkoviště, téměř 5 hodin na 1 stání, ale vyšší cena bez možnosti krátkodobého parkování zdarma atraktivitu částečně snižuje. Následuje parkoviště Poliklinika s obsazeností téměř 4,5 hodiny na jedno stání. Jelikož se jedná o parkování pro cestu k lékaři, je jeho vysoká vytíženost logická, protože pouze malá část návštěv lékaře se realizuje do 30 minut. Zároveň je parkoviště u polikliniky lékařským zařízení vzdálenostně blíže než parkoviště U Nemocnice (BRE029+BRE030), kde je průměrná vytíženost stání 2,3 hodiny. Vzhledem k vysoké kapacitě parkoviště (180 stání) se však také jedná o velmi vysokou hodnotu.

Obsazenost zbylých zpoplatněných parkovacích oblastí se pohybuje v průměru okolo 2 hodin denně na 1 parkovací stání. Vytíženost parkoviště klesá společně s rostoucí vzdálenosti od centra a důležitých institucí, resp. s klesající multifunkčností daného parkoviště (krátká vzdálenost k více atraktivním cílům ve městě, např. instituce a obchod). Jednotlivé zóny se od sebe svým využitím liší:

- Červená zóna – Povinnost řidiče zaplatit parkování bez možnosti krátkodobého parkování zdarma dává velmi přesné údaje o vytíženosti. Velmi využívané je parkoviště Terezka. Parkoviště Pod Evou a Sladová jsou využívané průměrně v porovnání s okolními oranžovými zónami, jedná se tedy o dostatečně atraktivní parkoviště v blízkosti cílů, za které jsou řidiči ochotni platit. Parkoviště U Tržiště (BRE007) je téměř nevyužívané. Vzhledem ke stísněnému uličnímu charakteru dané oblasti není nízké využití překvapující a je ke zvážení, zda zde nevytvořit pěší zónu s povolením vjezdu pro zásobování nebo zvláštní případy.
- Oranžová zóna – Oranžová zóna je nejběžnější zpoplatněnou parkovací zónou ve městě. Zahrnuje jak uliční stání, tak kapacitní parkoviště. Z tabulky 181 jasně plyne, že vytížení oblastí klesá s klesající atraktivitou (vzdáleností) od hlavních městských cílů v oblasti zaměstnání nebo služeb. Stejně tak jsou méně vytížená uliční parkoviště s nízkou kapacitou (sady 28. října, Smetanovo nábřeží, Křížkovského), která řidiči částečně opomíjejí z důvodu nižší pravděpodobnosti nalezení volného stání. Zcela extrémním případem je kapacitní parkoviště U Cukrovaru (BRE001), které je z hlediska dostupnosti cílů zcela mimo centrum a hlavní cíle.
- Hnědá zóna – Hnědá zóna je charakterem odstavování automobilu velice specifickým případem. Jedná se o parkoviště spíše pro celodenní odstavení vozidla. Nachází se v blízkosti autobusového (BRE020+026) a vlakového nádraží (BRE027) a sportovního areálu. Nejedná se o parkování přímo v centru města, přesto u významných atraktivit. Délka parkování max 30 minut zdarma a v případě parkoviště Veslařská (BRE032) 120 min zdarma je velkorysá. Z hlediska sazby 50 Kč / do 24 hodin se jedná o nejvýhodnější sazbu za parkování. Tomu odpovídá průměrná obsazenost, resp. počet plateb na 1 stání, která u obou nádraží odpovídá cca 1 platbě / 1 parkovací stání. To by mohlo znamenat celodenní obsazenost parkovacího stání v době od 8:00-18:00 hodin, protože v pozdějších hodinách (cca mezi 16:00–18:00h) parkoviště u nádraží ztrácí pro nově přijíždějící na atraktivitě. Vzhledem k platbě za dobu stání do 24 hodin však není možné určit konkrétní počet hodin a skutečnou obsazenost nebo obrátkovost.
  V případě sportovního areálu se jedná průměrně o 8% obsazenost parkovacích míst. Vzhledem k poloze parkoviště vůči centru a velkorysé dotaci 2h stání zdarma na tomto parkovišti je to však logické, protože se zde běžné sportovní aktivity (plavání) obvykle vykonávají do 1–1,5 hodiny času. Z dat je však zřejmé, že toto parkoviště není využíváno pro celodenní odstavení vozidla, k čemuž je dle tarifu určeno.

Analýza obrátkovosti parkovacích míst ve zpoplatněných zónách ukazuje, že na jedno parkovací stání připadá pouze 106 minut zpoplatněného stání z celkových 10 hodin, kdy parkovací stání podléhá regulaci, tedy 17,5 % doby. To znamená dostatek volné kapacity a parkovací doby pro řidiče, kteří potřebují odstavit automobil pouze krátkodobě pro vyřízení svých záležitostí.

Z pohledu víkendového vytížení je kapacita parkovišť pro odstavení vozidla na dobu delší než 30 minut téměř nevyužitá. Přestože je regulace v červené a oranžové zóně upravena pouze v sobotu od 7 do 13 hodin a v neděli je parkování bez regulace, dle výkazů MP jsou zaznamenány platby také v neděli. To znamená buď zbytečně provedenou platbu nebo možné stání přes celý víkend. Z tohoto důvodu je víkendové stání průměrováno během 4 měsíců za 8 víkendových dní, nikoliv pouze za 4. V případě oranžových a červených zón by tak bylo možné obsazenost vynásobit dvěma, protože v neděli regulace není. V hnědé zóně platí stejné podmínky regulace každý den v týdnu.

Rozložení využití zpoplatněných parkovišť se ve všední den a během víkendu zásadně neliší. Vytíženost parkoviště u institucí jako je např. MÚ Břeclav nebo banky se obecně blíží nule, protože instituce nejsou v provozu. O víkendu disponuje město dostatkem volných parkovacích kapacit, problém může nastat zejména v případě konání kulturních akcí regionálního nebo národního významu.

10.3.3 Zhodnocení parkovacích zón

Z analýzy zón vyplývá, že jsou parkovací zóny v současné době vymezeny nevhodně. Jejich prostorové rozložení není dle názoru zpracovatele logické. Vymezení parkovacích zón musí být pro řidiče přehledné a celky by na sebe měly logicky a souvisle navazovat bez zbytečného střídání různého typu zón (případně s neregulovaným stáním), pokud to není nezbytně nutné. Dle zkušenosti je obvykle vhodné a naprosto dostačující definovat 3 typy zón.

- Ekonomická zóna – místa obchodu, služeb a veřejných institucí,
- Smíšená zóna – místa v blízkosti obchodu, služeb a veřejných institucí, ale zároveň již v rezidentní zástavbě,
- Rezidentní zóna – místa v rezidentní zástavbě bez přítomnosti obchodu a služeb.

Dále zpracovatel upozorňuje, že vymezování zón dle barev není vhodné jak z hlediska jejich zapamatování (standardizované jsou pouze rezidentní, tzv. modré zóny), tak zejména z hlediska lidského barvocitu, protože ne každý člověk vnímá barvy stejně. Vhodnější je označení např. písmeny A, B, C.

Dle názorů, které byly vyslechnuty během terénního výzkumu a projednání, se musí město vypořádat s nedostatkem parkovacích míst. Jak již bylo zmíněno výše, pro zachování udržitelného prostředí města není možné veřejný prostor obětovat pouze parkování, protože princip dopravní indukce platí také v oblasti parkování.

Město Břeclav musí jasně a srozumitelně definovat cílový stav, kterého chce dosáhnout, a následně komplexně upravit celý parkovací systém, nikoliv pouze centrální část města. Zpoplatnění parkování vytlačuje řidiče mimo zpoplatněné zóny a problém se pouze přesouvá do dalších oblastí města. Řízená regulace parkování by proto měla probíhat po celém městě. Město Břeclav má možnost pomocí změny nastavení systému placených stání ovlivnit chování řidičů a zvýšit poptávku po dnes méně vytížených místech a pomocí změny organizace dopravy získat další parkovací místa v oblastech s nedostatečnou nabídkou parkovacích stání a stání tak legalizovat.

10.4 Parkoviště P+R, K+R

V současnosti Břeclav nedisponuje parkovištěm typu s označením P+R (Park and Ride). Částečně může k těmto účelům sloužit 2 parkoviště před nádražní budovou, resp. poštou a také bývalé autobusové nádraží. K odstavování vozidel slouží částečně také Rezidentní čtvrť v ZSJ Smetanovo nábřeží, které je ve většině své plochy bez regulace parkování.

Projekt revitalizace přednádražního prostoru ubere celkový počet parkovacích míst v přednádražním prostoru a zachová pouze část parkovacích míst pro krátkodobé stání vozů taxi služby nebo stání typu K+R, které se zde v současnosti také nachází. S dalším rozvojem železniční stanice a realizací stavby vysokorychlostní tratě a zapojení Břeclavi do systému bude v budoucnosti parkoviště typu P+R pravděpodobně potřeba.

10.5 Elektromobilita

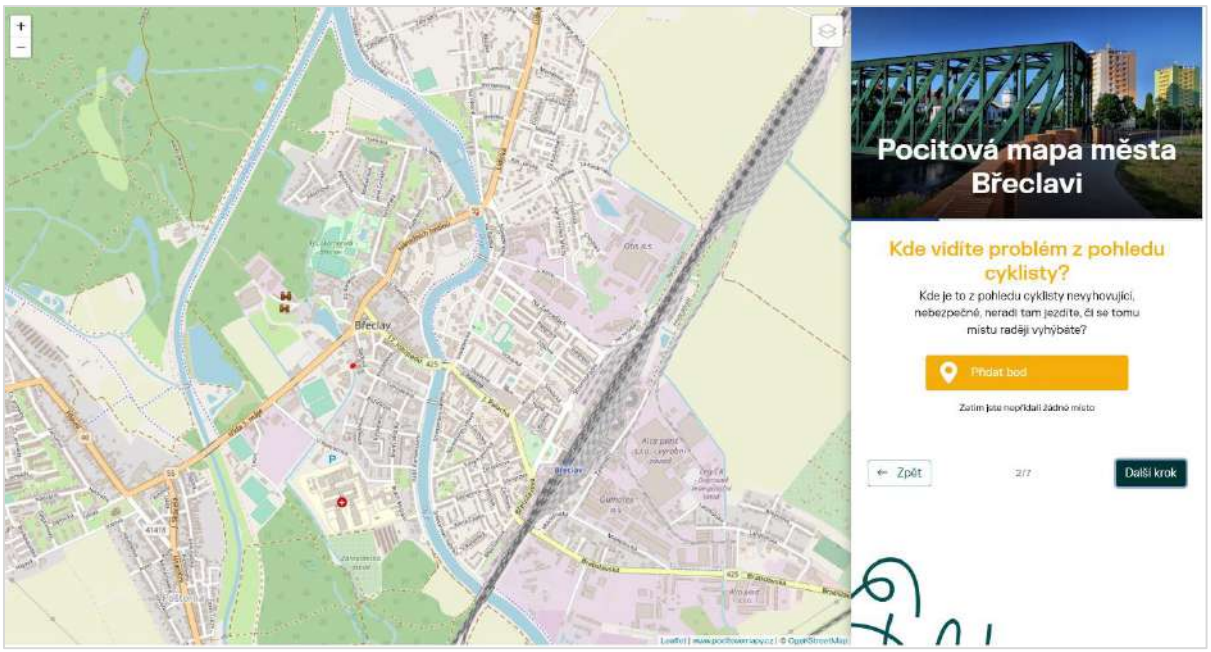
Přestože je elektromobilita obecně na vzestupu, dle registru vozidel je zřejmé, že se tento vzestup týká především oblastí největších krajských měst. V Břeclavi jsou dostupná pouze 4 nabíjecí místa s celkem 12 nabíjecími stojany. Jedná se o obě čerpací stanice Benzina, čerpací stanici BORS a parkoviště supermarketu Billa (zde je nabíječka nefunkční).

Město Břeclav zatím neposkytuje veřejně dostupné dobíjecí stojany.

11 POCITOVÉ / PROBLÉMOVÉ MAPY

Zapojení obyvatel do zpracování PUMM je jednou ze součástí tvorby analytické a následně návrhové části. Pomocí online pocitové mapy měli obyvatelé Břeclavi možnost během měsíců října a listopadu 2023 identifikovat problémy spojené s dopravou a pohybem ve veřejném prostoru. Během měsíce října bylo možné problémy zaznamenávat také v papírově podobě, kdy byly stojany s mapami umístěny na městském úřadě a v nemocnici.

355/ Ilustrační foto z online pocitové mapy



Zdroj 355/ vlastní zpracování

Obyvatelé mohli odpovídat na 6 otázek:

- Kde vidíte problém z pohledu chodce?
- Kde vidíte problém z pohledu cyklisty?
- Kde vidíte problém z pohledu automobilisty?
- Kde vidíte problém z pohledu uživatele MHD?
- Kde se cítíte nepříjemně / nebezpečně?
- Kde se během běžného dne cítíte příjemně?

Celkem se zapojilo 270 respondentů a přineslo 2 421 podnětů k definovaným otázkám. Podrobné výstupy z pocitové mapy jsou součástí přílohy 20.

Nejčastější podněty k jednotlivým módům dopravy jsou prezentovány v tabulce 356 níže.

356/ Nejčastější podněty občanů k jednotlivým módům dopravy

Motorová doprava	**Cyklistická doprava**
498 podnětů	502 podnětů
- chybějící obchvat –> tvořící se kolony (kruhový objezd)	- velké intenzity kamionů
- problémové odbočení vlevo ve špičce (mezi kruhovým objezdem až po křížení I/40 x I/55)	- křižovatka u kostela v Poštorné, začátek třídy 1. máje. Úzká silnice bez cyklopruhu
- křižovatka u kostela v Poštorné	- neexistující přejezdy pro cyklisty
- vypnuté semafory o víkendu	- obtížné odbočení vlevo
- chování cyklistů	- mosty přes řeku – úzké / chybí obousměrný provoz na obou stranách
Pěší doprava	**MHD**
430 podnětů	129 podnětů
- chybějící chodník (např. ulice Za Bankou, Pod Zámkem)	- chybějící / nevyhovující přístřešky MHD
- chybějící lávka přes řeku Dyji v úseku mezi odlehčovacím ramenem a jezem	- chybějící odjezdová tabule spojů MHD na vlakovém nádraží
- málo přechodů pro chodce	- chybějící spoj k OTIS
- park jako místo nebezpečné pro pěší	- MHD nenavazuje na příjezdy vlaků
- neosvětlené křižovatky / přechody	- nízká frekvence spojů

Zdroj 356/ vlastní zpracování

Hlavní problémy identifikované občany se shodují s těmi, které byly identifikovány také zpracovatelem. Často jdou problémy proti sobě. např. stížnosti cyklistů na nevhodné chování řidičů vs. stížnosti řidičů na nevhodné chování cyklistů nebo nízká frekvence přechodů pro chodce vs. přání zvýšit plynulost motorové dopravy.

Výsledky jsou prezentovány ve formě tzv. *„heat map“,* které ukazují na koncentraci identifikovaných příspěvků v území. Čím více příspěvků v konkrétním místě, tím více místo z mapy vystupuje.

12 SWOT ANALÝZA

SWOT analýza identifikuje silné stránky, 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.

	POMOCNÉ dosažení cíle	ŠKODLIVÉ dosažení cíle
VNITŘNÍ PROSTŘEDÍ	**Silné stránky**	**Slabé stránky**
	Strategická dopravní poloha města v rámci dopravní sítě (dálnice, tranzitní železniční koridor)	Chybějící silniční obchvat města, vysoké intenzity těžké dopravy projíždějící městem
	Nízký počet smrtelných dopravních nehod	Existence nebezpečných dopravních míst
	Přestupní dopravní terminál	Složitá síť MHD a nepravidelné intervaly linek
	Velmi dobré železniční spojení do všech směrů	Chybějící návaznosti mezi MHD a vlakovými spoji
	Zapojení do IDS JMK	Nevhodná poloha a stav zastávek MHD
	Moderní vozy regionálních i městských autobusů	Pouhé fragmenty cyklistické sítě
	Velký podíl cyklistické dopravy	Mosty a lávky přes Dyji nepřístupné cyklistům
	Deklarovaná veřejná a politická podpora cyklistické a pěší dopravy	Chybějící alternativní propojení MČ Poštorná a Charvátská Nová Ves s MČ Břeclav
		Chybějící propojení přes řeku Dyji
		Nesouvislá síť pěších tras
		Úzké chodníky a špatný stav jejich povrchu
		Chybějící nebo závadná bezbariérová infrastruktura
		Absence pobytové funkce a zeleně v ulicích
		Nedostatečné zklidnění dopravy
		Vymezení parkovací zón a parkovací politika města
		Široce rozšířené přestupky při parkování (nedostatečné vymáhání pravidel ze strany MP)
VNĚJŠÍ PROSTŘEDÍ	**Příležitosti**	**Hrozby**
	Výstavba obchvatu a odvedení tranzitní dopravy	Zvyšující se intenzita dopravy
	Hierarchizace komunikací pomocí stavebních opatření	Odklad nebo zrušení výstavby silničního obchvatu města
	Optimalizace a rozvoj MHD	Zvyšující se automobilizace
	Rozvoj ucelené cyklistické infrastruktury	Zvyšující se nároky na parkování
	Město krátkých vzdáleností	Zvyšující se počet dopravních nehod
	Město dostupné pro všechny – dobudování chodníků a standardů bezbariérovosti pohybu	Pokles atraktivity MHD nebo VHD jako celku
	Řešení problémů s parkováním pomocí změny organizace dopravy	Nedostatečné vymáhání přestupků při parkování

C NÁVRHOVÁ ČÁST

13 ÚVOD

Zajištění mobility je jedním ze základních kamenů udržitelné dopravy a udržitelného rozvoje města vůbec. Zpracovaný dokument má za cíl zajištění uspokojování potřeb mobility osob a firem ve městě a jeho okolí za účelem zlepšování kvality života, který náležitě zohledňuje zásady integrace, participace a evaluace. Základním posláním PUMM je pomoci zlepšit životní úroveň lidí ve městě, a to tak, aby byla zajištěna dostupnost dopravy za současného minimalizování jejích negativních dopadů na zdraví, společnost (kongesce a zábor prostoru) a životní prostředí (hluk a znečištění).

Tato dokumentace je materiálem, který koordinuje především územní a dopravní plánování, navržený dopravní systém zajistí dostupnost základních cílů a služeb všem cílovým skupinám, bude preferovat ekologickou dopravu s omezením dopadu na životní prostředí a spotřebu energie a bezpečnou dopravu jak z hlediska vnější, tak i vnitřní bezpečnosti jednotlivých druhů dopravy.

Navrhovaná řešení jsou zpracovávána v souladu s platnými dokumenty jako jsou ÚP, ZÚR, PDO a podobně. Navrhovaná řešení vychází ze závěrů vymezených v analytické části. Kromě primárních dat např. dojížďka (SLDB 2021) a intenzity dopravy (ŘSD 2020) se navrhovaná opatření opírají zejména o výsledky dopravního a terénního průzkumu, které byly provedeny a popsány v analytické části dokumentu.

13.1 Horizonty návrhů

Plán udržitelné městské mobility města Břeclav je zpracován pro následující období:

- Krátkodobý horizont – aktivity realizovatelné v řádu měsíců až jednotek let;
- Střednědobý horizont – vize do roku 2030;
- Dlouhodobý horizont – vize do roku 2035,
- Průběžný horizont – trvalá práce na zlepšování stavu.

V krátkodobém horizontu jsou navrhovány převážně městem připravované aktivity a aktivity nenáročné na projektovou přípravu nebo výkupy pozemků, s předpokládanou realizací v řádu měsíců až jednotek let.

Ve střednědobém horizontu jsou navrhovány aktivity dle stanovených priorit a s vědomím omezeného finančního rámce. Jsou navrhovány na přípravu náročnější projekty, jejichž projektová příprava a realizace může trvat v podmínkách ČR až 10 let.

V dlouhodobém horizontu jsou navrhovány aktivity, které nejsou kryty z předpokládaných finančních zdrojů nebo ty, jejichž priority jsou nižší než u staveb ve střednědobém horizontu, případně je jejich realizace vázána na dokončení obchvatu, které se očekává v roce 2028.

Průběžný horizont obsahuje aktivity s cílem trvalého zlepšování stavu. Zpravidla se jedná o procedurální a strukturální změny nebo uplatňování dlouhodobé strategie města.

V rámci aktualizací PUMM se předpokládá možná budoucí úprava návrhu opatření a aktivit ve vztahu k dnes neznámým a obtížně předvídatelným skutečnostem vývoje dopravy, dopravního systému, územního plánování nebo změny legislativního rámce.

13.2 Vize mobility

„Břeclav, město se zdravou duší“

Vize mobility navazuje na dříve zpracované koncepční dokumenty z oblasti dopravy a reflektuje získané poznatky z analytické části PUMM Břeclav. Směřování vize je v souladu se Strategickým plánem rozvoje města Břeclav 2022-2030 a je nejen jedním z tematických okruhů strategie, ale zároveň aktivním nástrojem pro dosažení jejích cílů. Vize mobility je součástí návrhové část, ale může být prezentována také samostatně.

VIZE MĚSTA

Břeclav je prosperující město,
poskytující příjemné a dlouhodobě kvalitní podmínky
pro život svých obyvatel.

V Břeclavi je vize mobility vstřícná ke všem druhům dopravy a nabízí příležitosti pro vyvážené funkční využití dopravního systému v rozličných situacích. Je šetrná k životnímu prostředí a snaží se podporovat aktivní zdravou mobilitu pěších i cyklistů, propojovat významný železniční uzel s dalšími druhy dopravy, usměrňovat automobilovou dopravu a zkvalitněním sítě MHD nabídnout alternativu k individuální dopravě.

Vizi PUMM Břeclav, stejně jako samotný dokument, bude v případě potřeby možné kdykoliv aktualizovat tak, aby zohledňovala nové poznatky a přístupy v oblastech udržitelné městské mobility. Vize PUMM Břeclav formuluje představu o budoucnosti městské mobility v roce 2035. Samotná vize se nezabývá strategickými cíli ani konkrétními opatřeními, jak těchto cílů dosáhnout, ale představuje očekávaný stav v roce 2035. Jednotlivé konkrétní záměry a projekty podrobně definuje návrhová část a akční plán PUMM Břeclav.

13.2.1 Automobilem s mírou

Byl vybudován městský silniční obchvat a intenzity automobilové dopravy na hlavních komunikacích městem významně poklesly. Tranzitní doprava způsobující každodenní dopravní kongesce byla odvedena mimo zastavěné území města. Zbylá automobilová doprava je usměrněna tak, aby hluk a emise z osobních, ale zejména nákladních automobilů neobtěžovaly obyvatele ve veřejném prostoru. Průjezd centrem města pro nákladní automobily je regulován. Občané Břeclavi používají automobil s mírou a omezili zbytné cesty po městě, protože nižší intenzity dopravy zvýšily komfort ostatních druhů dopravy.

Doprava v klidu je aktivně ovlivněna vedením města v souladu s moderními principy a je regulována ve prospěch obyvatel města. Systém parkovacích zón je rozšířen do dalších částí města. Parkovací kapacity pro dojíždějící za prací i v hustě obydlených oblastech jsou dostatečné. Změny organizace dopravy legalizují stání na průjezdných komunikacích a tím přispívají ke zvýšení bezpečnosti pohybu v ulicích. Parkovací stání zbytečně nezabírá atraktivní prostor pro trávení volného času ani nebrání prostupnosti infrastruktury určené pro pěší.

13.2.2 Funkční VHD pro všechny

Městská hromadná doprava je reorganizována a nabízí alternativní způsob přepravy k individuální přepravě. Stává se spolehlivým nástrojem pro rychlý přesun po městě a jízdní řád navazuje na odjezdy a příjezdy regionálních i národních autobusových a vlakových spojů. Systém MHD je plně integrován do IDS JMK, čímž se stává velice atraktivním. Dopravce disponuje moderním vozovým parkem, který je komfortní, ekologický, provozně ekonomický a bezpečný. Železniční uzel se dále rozvíjí a příprava vysokorychlostní železnice přináší benefity, se kterými město koordinuje svůj rozvoj.

13.2.3 Atraktivní zdravá mobilita

Město Břeclav těží ze svých příhodných geografických podmínek. Rovinatý terén nabízí vhodné předpoklady pro zdravou mobilitu. Infrastruktura pro cyklisty a pěší vytváří kvalitní ucelenou moderní síť, která umožňuje bezbariérovou a bezpečnou přepravu po celém městě pro všechny věkové skupiny. Ještě více vnitroměstských cest je vykonáno pěšky nebo na kole. Břeclav, jako významný zaměstnavatel v regionu, napojuje okolní města a obce bezpečnou vyhrazenou cyklistickou infrastrukturou. Díky své atraktivitě pro letní cyklovýlety je vybudována také kvalitní kapacitní cyklistická infrastruktura propojující Břeclav s významnými turistickými cíli v regionu. Systém průběžně kontroly je funkční a infrastruktura je udržována v perfektním stavu pro celoroční užití.

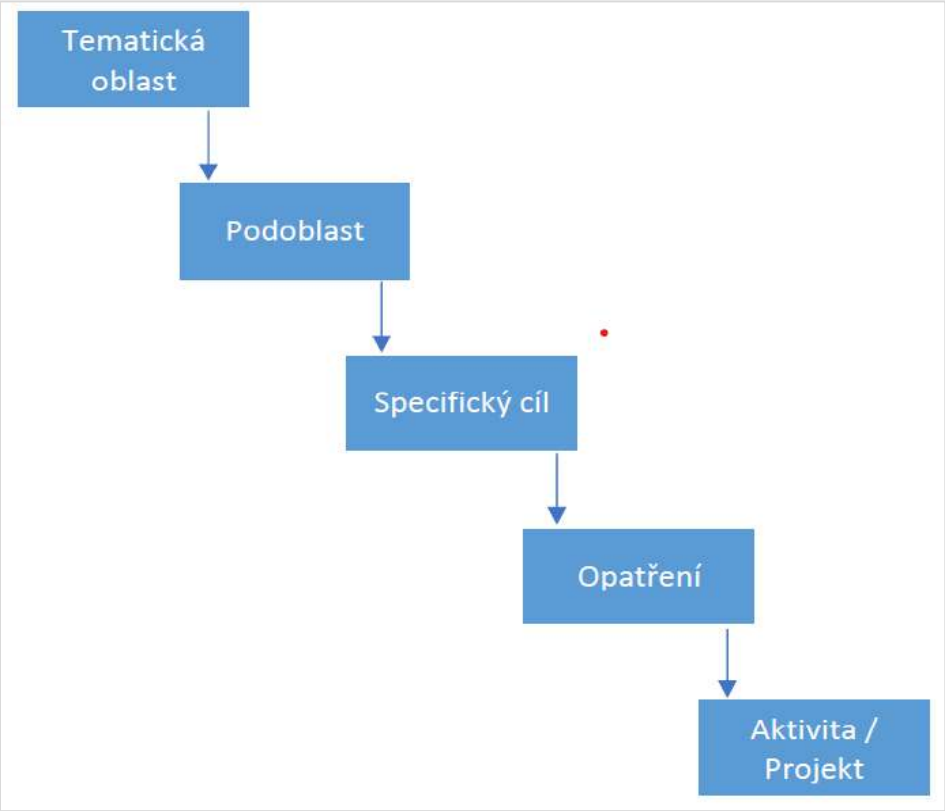
13.2.4 Veřejný prostor – místo pro trávení volného času

Ve městě rozděleném řekou jsou odstraněny bariéry a město se stává zcela prostupným pro všechny během celého roku. Břeclav je městem krátkých vzdáleností a každodenní cesty, nejen k významným městským cílům, je možné urazit zcela bezpečně v relativně krátkém čase. Obyvatelé města mají na výběr z přepravních alternativ, nicméně veřejný prostor neslouží pouze k uspokojení dopravní funkce, ale je příjemným místem pro trávení volného času. Vznikají nová kvalitní veřejná prostranství, které se stávají cílem trávení volného času.

13.3 Struktura návrhové části

Struktura návrhové části Plánu udržitelné městské mobility vychází z metodiky tvorby strategických dokumentů města, kterou definuje zpracovaný Strategický plán rozvoje města Břeclav pro období 2022–2030.

357/ Hierarchická struktura tematických oblastí strategického plánu města Břeclavi



Zdroj 357/ Strategický plán rozvoje města Břeclavi 2022-2030

Strategický plán rozvoje města Břeclav definuje 4 tematické oblasti rozvoje A. B, C a D, na které jsou navázány konkrétní zpracované strategické dokumenty. Oblast B je tematicky definována jako „Životní prostředí / Doprava / Infrastruktura“. Každá z tematických oblastí je dále rozdělena do konkrétních segmentů, které jsou nazývány podoblastmi. V případě PUMM se jedná o podoblast B1 „Zlepšování dopravy a mobility“.

Jednotlivé tematické podoblasti se dále člení na specifické cíle, které mají naplnit výše uvedenou vizi a jsou hlavním prvkem struktury Strategického plánu rozvoje města.

Specifické cíle vycházejí z podrobných analýz a týmových prací. Byla prověřena úplnost cílů z pohledu národních i mezinárodních dokumentů a trendů (SDGs OSN, ad.). Byla ověřována úplnost cílů v plánu na základě porovnání dat o městě (a území) s dalšími ORP v České republice.

Ke každému specifickému cíli jsou uvedena opatření a konkrétní aktivity – projekty nebo projektové náměty, jejichž realizace povede k naplnění sledovaného cíle.

Opatření jsou obecné nástroje, kterými chceme dosáhnout dlouhodobých specifických cílů. Každé opatření je přiřazeno ke konkrétnímu specifickému cíli, který vychází z vize mobility a který naplňuje. Jednotlivá opatření mohou svým charakterem naplňovat více specifických cílů, pro přehlednost dokumentu jsou však uvedeny vždy pouze jednou. Naplňování opatření, a tím i plnění cílů, je zajištěno aktivitami (jednotlivé stavby, akce). Opatření a jednotlivé aktivity jsou detailněji rozpracovány v akčním plánu (Příloha 21).

Vize mobility města definuje 4 specifické cíle, kterých se snaží dosáhnout. Tyto jsou dále rozpracovány v jednotlivých kapitolách. Jedná se o:

- Udržitelný rozvoj silniční dopravy,
- Zatraktivnění MHD,
- Podpora zdravé mobility,
- Vytvoření veřejného prostoru pro trávení volného času.

14 OBECNÉ PRINCIPY NÁVRHŮ

Návrhová část je vytvořena na základě obecně platných principů. Jedná se o běžně využívané přístupy k dopravní problematice, které jsou platné bez ohledu na to, které opatření nebo aktivita je konkrétně řešena. Tyto přístupy by měly být využívány automaticky při řešení uličního prostoru z hlediska dopravy. Jsou proto uvedeny v samostatné kapitole, nikoliv opakovaně u každé aktivity zvlášť.

14.1 Tvorba bezpečných místních komunikací

Uliční prostory a další veřejná prostranství, po kterých jsou vedeny pozemní komunikace, plní ve městě mnoho funkcí, přičemž funkce dopravní je pouze jednou z nich. Uspořádání uličního prostoru výrazně ovlivňuje kvalitu života ve městě, dopravní chování obyvatel, bezpečnosti i „pocitovou“ bezpečnost jejích uživatelů.

V souladu s principy udržitelné mobility je třeba místní komunikace koncipovat tak, aby na nich byly preferovány udržitelné módy dopravy (pěší, veřejná doprava, cyklistická doprava) a zajistily dostatečnou ochranu pro slabší a zranitelnější skupiny uživatelů. Jedině tak může motivovat k šetrnějšímu a ohleduplnějšímu chování a celkovému zvýšení bezpečnosti všech uživatelů místních komunikací. Tím dochází ke zlepšení životních podmínek pro obyvatele města, i k naplnění Vize 0. „Není přípustné, aby byl někdo usmrcen či vážně zraněn v souvislosti se silniční dopravou; jedinou akceptovatelnou číslicí charakterizující počet usmrcených či vážně zraněných je NULA.“

Jedním ze základních dopravně-inženýrských zásad je princip vysvětlující a odpouštějící komunikace, tedy srozumitelného, přehledného a jednoznačného stavebního uspořádání a dopravního režimu komunikace, díky kterému je řidič naváděn k bezpečnému chování v provozu a zároveň tato infrastruktura bude schopná eliminovat jeho případné „chyby“.

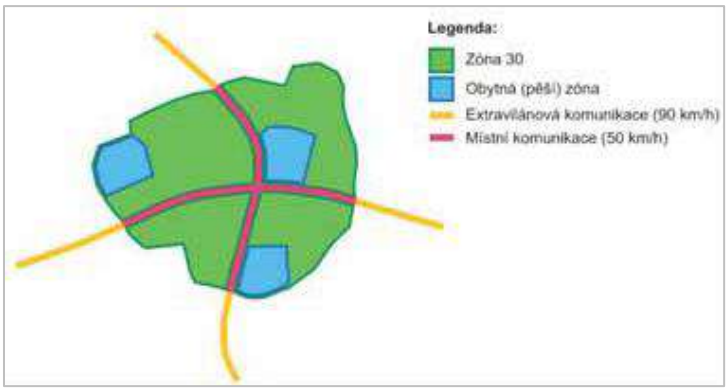
14.1.1 Homogenní řešení dopravy

V celém území by doprava měla být řešena stejným způsobem. Jedná se například o logické vedení hlavní komunikace, volbu druhu sousedních křižovatek, kvalitní osvětlení významných bodů na infrastruktuře, jednoznačné dopravní značení a použití zklidňujících prvků. Stejné dopravní situace by měly být řešeny a vyznačeny shodně, právě v souladu s principem vysvětlující komunikace.

14.1.2 Hierarchizace sítě místních komunikací

Základním principem by mělo být realizace sběrných komunikací (funkční skupina B) na návrhovou rychlost 50 km/h s prvky zklidnění dopravy, například v oblasti přechodů pro chodce či zastávek veřejné dopravy. Obslužné komunikace by měly být realizovány formou zón Tempo 30 nebo obytných zón, včetně příslušných stavebních úprav (viz TP103 a TP218). Nižší rychlosti vozidel v kombinaci s dalšími zklidňujícími prvky (například zvýšené plochy křižovatek) vedou při správném provedení k vysoké bezpečnosti účastníků provozu.

358/ Princip hierarchizace místních komunikací



Zdroj 358/ TP 218

14.1.3 Šířka jízdních pruhů odpovídající povolené rychlosti

Šířka jízdních pruhů a celé komunikace výrazně ovlivňuje chování účastníků, zejména volbu rychlosti. Rozměry by neměly být předimenzované a svádět řidiče k jízdě vysokou rychlostí. Zúžením jízdních pruhů vznikne prostor pro nové funkční plochy jako jsou pobytové plochy, zeleň, parkovací stání nebo vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty.

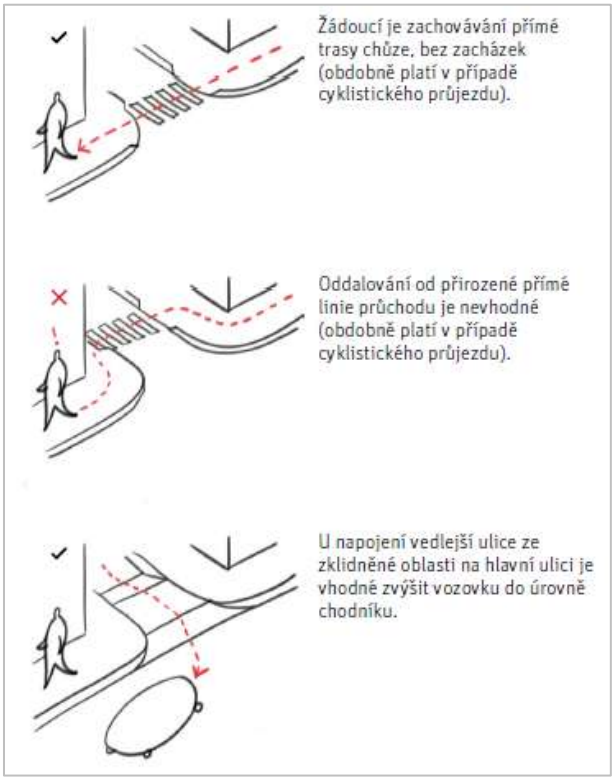
14.1.4 Kvalitní dopravní značení

Dopravní značení je důležitým prvkem, který informuje řidiče o dopravním režimu. Musí být jednoznačné a viditelné. Na řidiče v intravilánu však působí mnoho vjemů, které musí zpracovat. Proto je ještě důležitější provedení vodorovného dopravního značení („I když řidič náhodou přehlédne svislou značku, před sebe na vozovku se kouká vždy.“). Právě vodorovné značení má významný vliv na dopravní chování řidičů ve městě (např. určení přednosti) i orientaci za zhoršené viditelnosti. Je nezbytné, aby bylo dobře viditelné, čitelné a udržované.

14.1.5 Přechody pro chodce a místa pro přecházení v místech, kde je po nich poptávka

Přechody pro chodce a místa pro přecházení jsou nedílnou součástí místních komunikací. Je nutné zajistit, aby chodec mohl bezpečně překonat vozovku v místě, kde je to logické. Žádoucí je zachovávání přímé trasy chůze, bez zacházek nebo umělého oddalování od přirozené linie (například odsazením přechodu pro chodce z linie chodníků od křižovatky dále do boční ulice). Takové řešení sice splní požadavky norem a jiných předpisů, ale nepovede k vyšší bezpečnosti, neboť většina chodců bude přesto chodit nejkratší logickou trasou. Tuto trasu je třeba vždy přiznat a realizovat příslušná opatření.

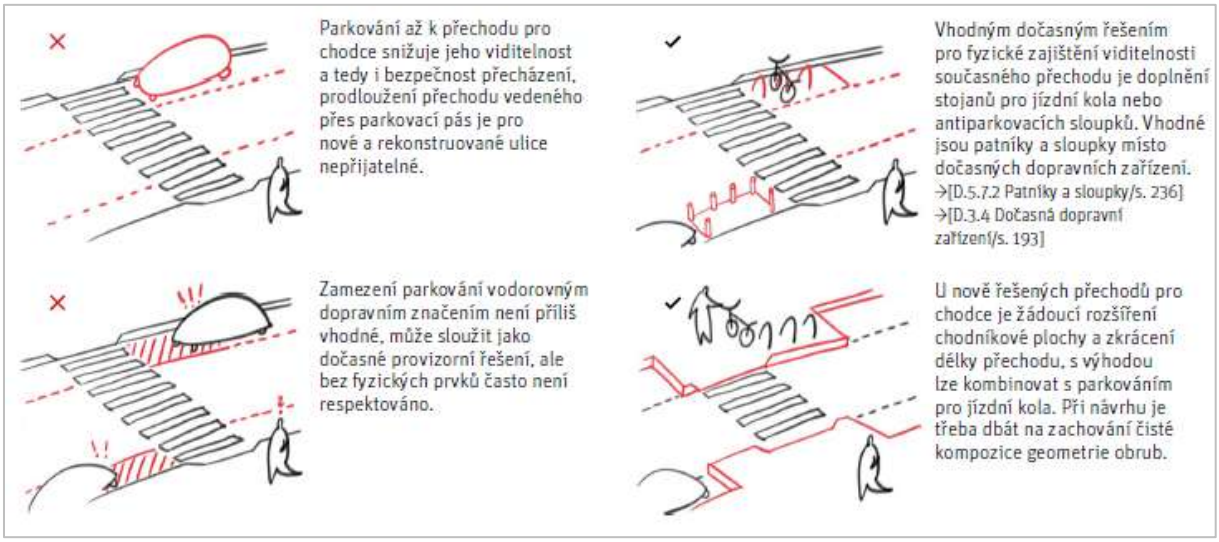
359/ Žádoucí poloha a podoba přechodu v rámci pěších vazeb



Zdroj 359/ Manuál tvorby veřejných prostranství hl.m. Prahy, IPR Praha

Zároveň je důležité zajistit chodci potřebný rozhled, zejména zamezením parkování v těsné blízkosti přechodu.

360/ Nevhodné a vhodné formy zajištění rozhledů u přechodu



Zdroj 360/ Manuál tvorby veřejných prostranství hl.m. Prahy, IPR Praha

14.1.6 Kvalitní osvětlení přechodů a křižovatek

Osvětlení přechodů pro chodce a důležitých křižovatek zvýší bezpečnost provozu a přehlednost dané lokality. Pro funkčnost tohoto opatření je třeba, aby byla zachována homogenita (tj. například osvětlení důsledně všech přechodů pro chodce v ulici/v celém sídle). Osvětlení takových míst je možné a žádoucí provést pouhou změnou vlastností emitovaného světla (zejména zvýšení jeho teploty) ve stávajících svítidlech a není nutné zřizovat nová světelná zařízení (například přisvětlování přechodů).

361/ Vhodnou teplotou osvětlení je zajištěna rozpoznatelnost všech prvků křižovatky včetně přechodu pro chodce



Zdroj 361/ Metodika noční bezpečnostní inspekce, VŠB – TU Ostrava

14.1.7 Bezpečnostní inspekce a audit

Pravidelné provádění bezpečnostních inspekcí pozemních komunikací odhaluje závažné nedostatky nebo rizika, která plynou z vlastností komunikace a jejího okolí. Při jejím provádění jsou prověřovány veškeré aspekty pozemní komunikace a blízkého okolí, které mohou mít vliv na bezpečnost silničního provozu (například stav krytu vozovky, stav dopravního značení, pevné překážky, osvětlení…), jsou zaznamenávány a hodnoceny různým stupněm závažnosti.

Inspekci mohou provádět pouze proškolení auditoři. Realizuje se nejprve denní bezpečnostní inspekce a následně noční inspekce, která často odhalí zcela jiné problémy. Oba druhy inspekcí je nutno provádět v obou směrech komunikace.

Bezpečnostní inspekce patří k reaktivním nástrojům, jejichž cílem je odhalení rizik a úprava stávajících komunikací (viz obrázek níže). Žádoucí je bezpečnost řešit proaktivně již při plánování dopravních staveb a zařadit audit bezpečnosti již ve fázi projektové dokumentace. Tento krok může odhalit nedostatky projektu a eliminovat bezpečnostní rizika ještě před realizací projektu.

362/ Nástroje bezpečného utváření komunikací ve dne a noci dle fází životnosti komunikace



Zdroj 362: audit-bezpecnosti.cz

Bezpečnostní inspekci je vhodné provádět zejména na hlavní komunikační síti (silnice I. a II. třídy) a dalších významných místních komunikacích. Bezpečnostní audit by měl být součástí veškerých projektů včetně rekonstrukcí a úprav. Více informací, metodiky a kontakty poskytují stránky Centra dopravního výzkumu na webu www.audit-bezpecnosti.cz.

14.2 Cyklistická mobilita

Vzhledem k charakteru města a četnosti cyklistů jsou samostatně zmíněna také témata týkající se cyklistické dopravy. Cyklistická doprava má v Břeclavi potenciál nárůstu intenzit, který je třeba aktivně podporovat.

14.2.1 Charakteristika a definování současných potřeb cyklistiky

Cyklistická doprava je energeticky a prostorově nejúčinnější forma dopravy na krátké a střední vzdálenosti. Průměrná rychlost 15-20 km/h dovoluje dosáhnout pro pěší vzdálených cílů za dostupný čas a nepředstavuje zátěž pro životní prostředí; dokonce přispívá k fyzické kondici uživatele. Z tohoto důvodu jde také o jeden z nejčastějších druhů rekreačního „sportu“.

Jízdní kolo je také finančně dostupné. Pořizovací i provozní náklady jsou v porovnání s jinými formami individuální dopravy (osobní automobil, motocykl) velmi nízké. V poslední době se díky snižující se finanční náročnosti výrazně rozšířila elektrokola, a cyklodoprava se proto může odehrávat i na sklonově náročnějších trasách, mohou ji využívat méně fyzicky zdatní uživatelé, nebo zvyšuje jejich akční rádius.

Jízda na kole má několik možných hlavních účelů:

- pravidelná (denní) dojížďka: jízda do zaměstnání, školy, kurzy, volnočasové aktivity,
- rekreační cykloturistická: výlety, volnočasová jízda, rodinná dovolená,
- rekreační terénní: sportovní aktivita v náročném terénu nebo výškovém profilu.

Každý z výše uvedených typů využívání jízdného kola má jiné požadavky na infrastrukturu. Pro pravidelné dojíždění je důležité především přímé, komfortní a rychlé spojení lokalit, nejlépe po samostatné cyklistické komunikaci (cyklostezce). Rekreační cyklistické trasy mohou mít větší křivolakost a měly by propojovat turisticky zajímavá místa v území. Vhodné je také vytváření okruhů pro jednodenní nebo krátké výlety. Terénní cyklistika najde uplatnění především ve svažitém terénu a lesích, kde lze tuto sportovní aktivitu provozovat.

Ve všech případech je nutné zajistit možnost bezpečného odstavení jízdního kola, nejlépe krytého. Pro pravidelné dojíždění se jedná především o místo zaměstnání / vzdělávání, stanice veřejné dopravy, sportovní areály nebo obchody. Turistický charakter vyžaduje potřebu odstavovat kolo v centrech sídel, u turistických a kulturních míst, občerstvovacích zařízení a podél trasy na odpočívadlech.

Pro všechny typy je společná potřeba bezpečné komunikace, ideálně zcela oddělené od silniční dopravy nebo s jejím minimálním provozem. Podstatná je také kvalitní, souvislá a udržovaná síť. Zejména pro cykloturistiku je důležité kvalitní dopravní značení, které spolehlivě navádí po vyznačených trasách.

Zejména rekreační cyklisté pak potřebují možnost kolo dopravovat, ať už v rámci regionu nebo při příjezdu (například na jednodenní výlet nebo vícedenní rekreaci). K tomuto účelu se hodí zejména železniční doprava, která disponuje potřebnou kapacitou a prostorovými možnostmi. Pro pohyb v regionu mohou být zřízeny speciální cyklistické linky (cyklobusy) nebo standardní linky s nosičem jízdních kol na zádi vozidla.

14.2.2 Zvýšení bezpečnosti cyklistů

Maximálního zvýšení bezpečnosti cyklistů lze dosáhnout jejich vedením mimo hlavní dopravní prostor: budováním samostatných cyklostezek nebo stezek vedených na chodníku případně jinde v přidruženém dopravním prostoru. Alternativně lze uvažovat o vedení tras ve vedlejších ulicích s nízkými intenzitami silniční dopravy a bez tranzitní dopravy. V intravilánu lze uvažovat i o vedení v hlavním dopravním prostoru za podmínky realizace vyhrazeného jízdního pruhu. Toto řešení je ovšem prostorově náročné, vyžaduje výrazné stavební zásahy a z hlediska přínosů není natolik vhodné, aby byly vyváženy jeho finanční náklady. Jeho užití se doporučuje pouze v nezbytných případech, kdy není možné použít žádné z předchozích řešení.

Další možností zvýšení bezpečnosti je dopravní výchova a vzájemná ohleduplnost vyučovaná na základních školách a v autoškolách. Jedná se zejména o bezpečné objíždění, používání ochranných přileb, respektování a dávání přednosti, předvídatelnost pohybu a podobně.

Bezpečnost cyklistické dopravy lze také zvýšit její podporou, která se odrazí ve větším počtu cyklistů. Mnohé zahraniční výzkumy ukazují, že vyšší podíl cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce znamená vyšší bezpečnost cyklistické dopravy, neboť řidiči silničních vozidel jsou na cyklisty „zvyklí“, očekávají jejich přítomnost na komunikaci a vědí jak se v jejich okolí a při objíždění mají chovat.

14.2.3 Propojení cyklistické a veřejné dopravy

Propojení cyklistické a veřejné dopravy je zcela zásadní pro rozvoj cyklodopravy a podporu veřejné dopravy. Železniční ani autobusová spojení nemohou vždy nabídnout dostatečně četná spojení do všech míst, případně mají některá místa delší docházkovou vzdálenost. Pro efektivní řešení koncového / počátečního úseku cesty (tzv. „poslední míle“) se nejvíce hodí cyklistická doprava, která je při přepravě na krátké vzdálenosti nejrychlejší a nejvíce flexibilní.

Pro tuto možnost je potřebné u míst veřejné dopravy zajistit dostatečnou kapacitu cyklostojanů (ideálně krytých), které umožní organizovaně a bezpečně odstavit jízdní kolo a pokračovat veřejnou dopravou. U železniční dopravy by měla být kapacita dostupná u všech stanic a zastávek, dimenzovaná podle velikosti sídla a obsluhovaného území. U autobusové dopravy je umístění taktéž doporučeno u všech zastávek, alespoň v řádu jednotek míst, ve větších uzlech a terminálech by odstavná kapacita měla být vždy.

Cyklostojany u stanovišť veřejné dopravy může využít i cyklista při běžném pohybu v sídle (bez nutnosti přestupu na veřejnou dopravu), a není proto důvod obávat se jejich nevyužívání.

14.2.4 Finanční zdroje pro cyklistiku

Řešení cyklodopravy lze financovat z různých zdrojů. Nejobvyklejším je financování výstavby obcí nebo spolkem obcí ve funkci investora. Zejména u významnějších tras a spojnic je vhodná výraznější spoluúčast kraje, který z širší dostupnosti významných tras profituje. Příspěvek je možné získat také od Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI), který poskytuje finance výhradně na výstavbu cyklistické stezky, opravu cyklistické stezky a zřizování jízdních pruhů pro cyklisty na místních komunikacích nebo na silnicích II. nebo III. třídy. I přes toto omezení ovšem fond nezvládá uspokojit všechny žádosti, které splní formální požadavky. Jednotlivý podíl financování záleží vždy na konkrétním projektu a domluvě zúčastněných partnerů.

Frekventovaným zdrojem jsou dále programy Evropské unie, například IROP – Integrovaný regionální operační program. Cyklistika a cyklistická doprava plně zapadá do konceptu zelené, nízkouhlíkové a udržitelné mobility (Evropy) a v mnoha koncepcích a finančních programech je na ni upřena velká pozornost a alokována značná část finančních prostředků. Pro období 2021–2027 je na cyklistiku v ČR připraveno 20–25 milionů eur, což odpovídá přibližně 500–600 milionům Kč.

Podporovány jsou projekty veškeré cyklistické infrastruktury, bodové i liniové:

- Cyklodoprava – samostatné stezky, jízdní pruhy a pásy pro cyklisty (a chodce) ke každodenní dojížďce – výstavba / rekonstrukce; liniová opatření pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru (vyhrazené jízdní pruhy, piktogramové koridory) ke každodenní dojížďce – úprava / realizace;
- Bezpečnost dopravy – stezky, pruhy, pásy pro cyklisty jako součást projektů výstavby / rekonstrukce chodníků;
- Terminály a parkovací systémy – parkovací systémy B+R jako součást terminálů / samostatné – výstavba / rekonstrukce.

15 SPECIFICKÝ CÍL 1: Udržitelný rozvoj silniční dopravy

Stupeň automobilizace města i okolních obcí dosáhl téměř svého vrcholu. Kvůli vedení nadřazené silniční sítě skrze město bez vhodné alternativy se ve městě každodenně vytváří silný dopravní proud na hranici kapacity silniční komunikace. Nestabilita provozu se projevuje častým vznikem dopravních kongescí, ke které přispívá jak tranzitní doprava, tak i dojížďka a místní mobilita. To vše je posíleno skutečností, že existuje pouze jediná průjezdná trasa skrze město (průtah I/55) bez adekvátní alternativy, jak překonat řeku Dyji.

Dojížďka automobilem do města společně s místními obyvateli následně vytváří tlak na dopravu v klidu a zábor veřejného prostoru. Vzhledem k omezenému celkovému prostoru pro aktivní způsoby mobility i dopravu v klidu si Specifický cíl 1 klade za cíl změnu organizace dopravy tak, aby došlo k usměrnění dopravních proudů, odstranění kongescí a odlehčení dopravy v centrální části města.

Využívání IAD způsobuje nejvíce externalit – škod způsobených realizovaným módem dopravy, které neplatí jejich uživatel – což je dáno zejména nejvyšší měrnou energetickou spotřebou, tedy vynaloženou energií potřebnou k realizaci přesunu. Přestože například náklady na zdravotní péči, odklízení následků dopravních nehod, nebo ovlivnění životního prostředí v místech produkce energie a paliv nemusí nést přímo obec, pro stát jako celek se jedná o nejvíce nákladný mód dopravy. Parkování i jízda IAD je zároveň prostorově nejnáročnější mód dopravy.

Jízda automobilem bude vždy pro část lidí nezbytností, touhou nebo rekreační činností. Mnoho uživatelů má objektivně možnost volby dopravního prostředku, nicméně dopravní chování je dlouhodobé, tzv. navyklé. Dojíždějící zpravidla nevyhodnocuje každý den, zda pojede autem nebo MHD. Zpravidla užívá jeden mód trvale, protože se tak dříve rozhodl a nepřemýšlí o tom. Změnou podmínek ze strany města může dojít k novému impulzu, který může přinést novou rozvahu nad volbou dopravního módu.

Specifický cíl si klade za cíl narovnání nevyrovnaného stavu, ve kterém je významně upřednostňována silniční doprava a doprava v klidu na úkor všech ostatních módů dopravy (chybějící přechody, úzké chodníky, málo vzrostlé zeleně apod.). Současně s tím dojde ke zlepšení nabídky jiných druhů dopravy, čemuž se věnují další tři specifické cíle. Poklesem využívání automobilu dojde nejen ke zlepšení energetické bilance mobility, ale také ke zlepšení podmínek pro řidiče, kteří budou automobil využívat i nadále. Podpora jiných módů dopravy je tedy i v jejich zájmu.

SPECIFICKÝ CÍL 1: Udržitelný rozvoj silniční dopravy zahrnuje 5 opatření:

- Opatření 1.1: Odvedení tranzitní dopravy mimo intravilán města;
- Opatření 1.2: Snižování podílu IAD na dělbě přepravní práce;
- Opatření 1.3: Optimalizace dopravy v klidu;
- Opatření 1.4: Rozvoj bezpečnosti na silničních komunikacích;
- Opatření 1.5: Rozvoj elektromobility.

15.1 Opatření 1.1: Odvedení tranzitní dopravy mimo intravilán města

Základním východiskem pro efektivní řešení dopravy v samotném městě je odvedení tranzitní dopravy mimo intravilán města. Jedná se o vozidla projíždějící městem, a tedy přinášející pouze environmentální zátěž, nikoliv ekonomické benefity. Uvolnění silničních komunikací ve městě uvolní prostor pro naplňování dalších opatření a realizaci dalších konkrétních aktivit.

Opatření 1.1: Odvedení tranzitní dopravy mimo intravilán města se skládá ze tří aktivit:

- Aktivita 1.1.1: Výstavba silničního obchvatu města;
- Aktivita 1.1.2: Přebudování silničních komunikací I. a II. třídy;
- Aktivita 1.1.3: Vybudování obchvatu Staré Břeclavi.

15.1.1 Aktivita 1.1.1: Výstavba silničního obchvatu města

Město Břeclav dlouhodobě podporuje a aktivně se snaží prosadit výstavbu silničního obchvatu města, který by vymístil tranzitní dopravu z intravilánu. Stavba nadřazené silniční sítě však spadá do gesce ŘSD, jehož priority mohou být odlišné. Jedná se o jedinou spojnici mezi jihozápadem širšího území (nejen Břeclavi) a dálnicí D2, ke které neexistuje adekvátní alternativa, a jakákoliv drobná nehoda zcela zablokuje dopravu při průjezdu městem. Výstavba obchvatu je proto intenzivně podporována a aktuálně

je zahrnuta v investičním a realizačním plánu ŘSD. Příprava velkých infrastrukturních staveb je však v podmínkách ČR náročná a zdlouhavá, proto je aktuální odhad uvedení do provozu v roce 2028 (viz obrázek 362) stále nejistý. Střednědobý horizont realizace by však měl být dodržen.

363/ Plánovaný harmonogram k 7/2024

EIA	ZP	SPP	VŘ	ZS	UP
–	11/2023	2024	2025	2025	2028

Význam zkratek: EIA: Stanovisko EIA • ZP: Schválení záměru projektu • SPP: Vydání společného povolení • VŘ: Vyhlášení výběrového řízení • ZS: Zahájení výstavby • UP: Uvedení do provozu

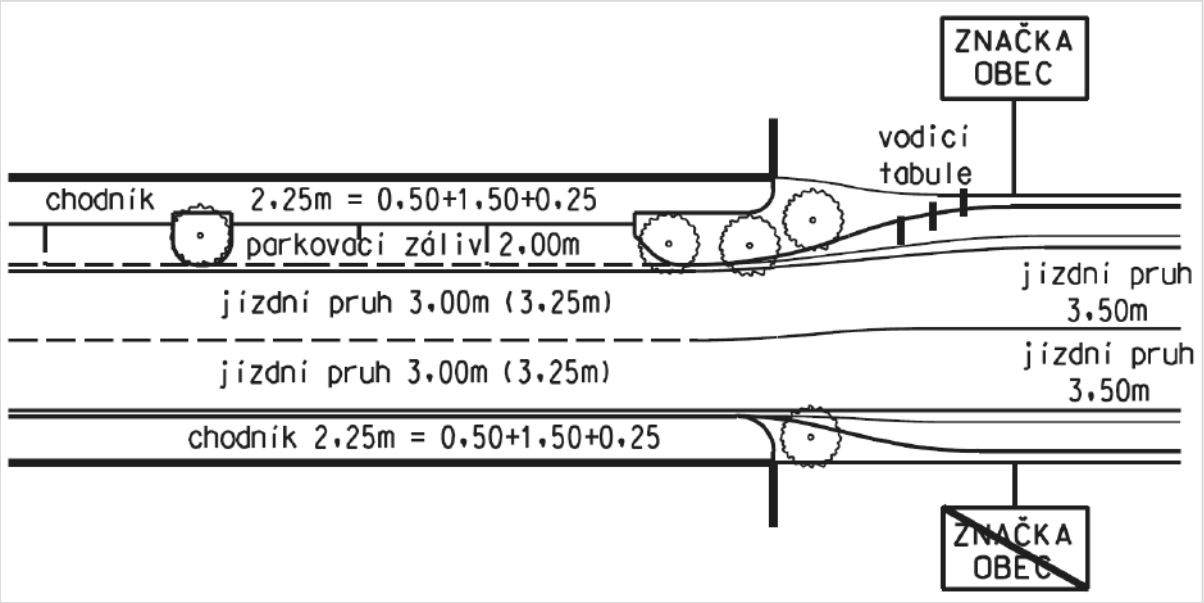
Zdroj 363/ ŘSD

Odvedení tranzitní dopravy ze všech tří částí města, ale i dopravy z MČ Charvátská Nová Ves a Poštorná, směřující na dálnici D2 sníží hlukovou a imisní zátěž obyvatel, zlepší plynulost dopravy a umožní úpravu celého uličního profilu odpovídající novému, nižšímu významu komunikace. Zprovoznění silničního obchvatu města a vymístění motorové dopravy z intravilánu obce je zcela zásadní projekt, na který je navázáno velké množství dalších opatření a konkrétních aktivit. Z hlediska realizace má v PUMM nejvyšší prioritu.

15.1.2 Aktivita 1.1.2: Přebudování silničních komunikací I. a II. třídy

Odvedením tranzitní dopravy a části vnější dopravy z centrální části města poklesne zatížení průtahů dnešních komunikací I/40, I/55, II/425 a sníží se nadregionální význam těchto úseku v intravilánu. To umožní jejich přebudování do podoby městské komunikace, více zohledňující bezmotorovou dopravu, pobytovou funkci a městotvorný charakter. Hlavním cílem úprav by mělo být odstranění současné naddimenzované šířky komunikací, které šířkou jízdních pruhů a existencí odstavných pruhů odpovídají extravilánové podobě, a jsou tak v rozporu například s ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací.

364/ Schématické znázornění úpravy šířkových parametrů silnice při průchodu obcí



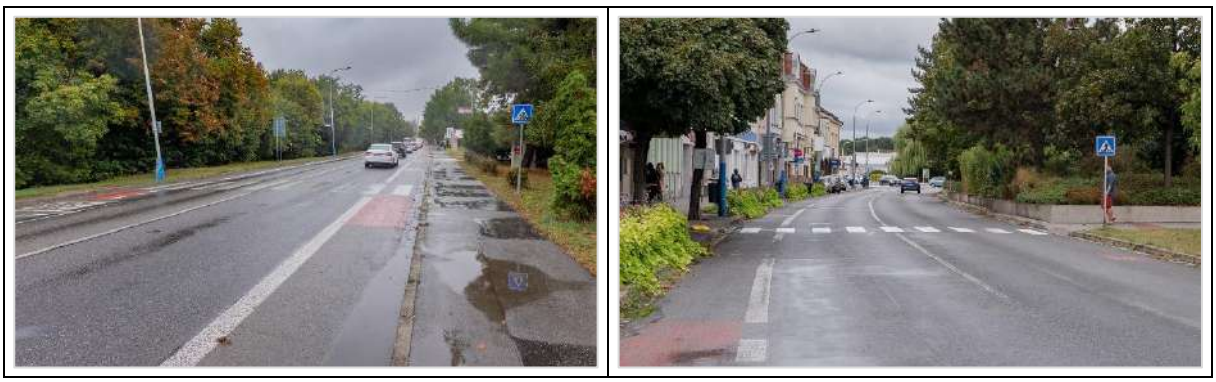
Zdroj 364/ ČSN 73 6110

Komunikace stále zůstanou významnými spojnicemi v rámci vnitroměstských vztahů, nicméně nižší tlak na průjezdnou funkci a nízký podíl těžkých nákladních vozidel umožní například aplikaci zklidňujících opatření, doplnění přechodů pro chodce a přejezdů pro cyklisty odstranění zábradlí, zřízení parkovacích stání a podobně.

Vzhledem k rozsahu a komplexnosti takového projektu je navrženo zadat zpracování samostatné studie / projektu, který bude zklidnění průtahů řešit v návaznosti na plánované aktivity mimo tyto uliční profily. Koridor současné silnice je nutné řešit komplexně včetně křižovatek a navazujících ulic tak, aby vznikla moderní městská ulice, která dokáže vhodně kombinovat požadavky na průjezd silniční a cyklistické dopravy, minimalizuje bariérový efekt významné dopravní spojnice a umožní pohyb pěších a pobyt ve veřejném prostoru.

Po výstavbě obchvatu dojde k předání komunikací ze správy ŘSD do správy kraje, což obvykle obnáší proces „uvedení komunikace do dobrého stavu“ před provedením převodu. Vzhledem k zanedbanému stavu infrastruktury průtahů (zejména na západě města) bude třeba provést významnou rekonstrukci celé komunikace. Takový stavební zásah by měl být využít k realizaci výše uvedených úprav, k čemuž je potřeba mít zpracovanou vizi (projekt) a uplatnit tyto požadavky při komunikaci s ŘSD, aby zrekonstruovaná komunikace k předání již odpovídala požadavkům na městskou komunikaci, a nebyla pouze obnovena v současném naddimenzovaném uspořádání komunikace I. třídy.

365/ Délkou nevyhovující přechody na hlavní tazích (třída 1. máje + Jana Palacha)



Zdroj 365/ vlastní fotodokumentace

15.1.3 Aktivita 1.1.3: Vybudování obchvatu Staré Břeclavi

Projekt vybudování obchvatu Staré Břeclavi vychází z územního plánu, ve kterém má tato stavba svoji rezervu. Jedná se o páteřní sběrnou komunikaci rozvojového území pro bytovou výstavbu Stará Břeclav.

Navrhovaná komunikace začíná na novém křížení silnice I/55 v blízkosti stávající čerpací stanice na ulici Lidická dále pokračuje územím směrem k železniční trati s napojením do křižovatky Stromořadní x Na Zahradách. Nová komunikace je navržena v kategorii MS 9 s jednostranným chodníkem a cyklostezkou.

Výhodou nové komunikace je zajištění napojení průmyslové zóny na východě města a železniční stanice mimo intravilán Staré Břeclavi, čímž by došlo k dalšímu snížení intenzit na ulici Lidická, zejména pak u těžkých nákladních vozidel. Současně plánovaná výstavba stezky pro cyklisty by vytvořila novou, přímější a rychlou spojnici také pro cyklisty.

15.2 Opatření 1.2: Snižování podílu IAD na dělbě přepravní práce

Snižování počtu automobilů v centrální části města odvedením části dopravního proudu mimo intravilán je pouze dílčím řešením pro snížení celkového zatížení města průjezdy vozidel. Snižování počtu cest lze dosáhnout také omezováním užívání automobilu a navýšením podílu dalších druhů přepravy na dělbě přepravních cest.

Součástí udržitelné mobility a snížení závislosti na používání IAD pro cesty do zaměstnání nebo v rámci Břeclavi je nutné vytvořit vhodné podmínky pro preferované módy dopravy. Dostupnost zastávek veřejné dopravy, liniová i bodová infrastruktura pro cyklisty, jejich vzájemná provázanost a kvalitní pěší trasy výrazně zvyšují pravděpodobnost, že u obyvatel dojde ke změně dopravního chování a pro kratší nebo volnočasové cesty budou volit jinou než automobilovou dopravu.

Tato dlouhodobá vize prostupuje všemi složkami dopravy a zahrnuje projekty od drobných úprav až po modernizace a výstavbu nové infrastruktury pro zlepšení jiných módů dopravy. Takové aktivity jsou zahrnuty v mnoha opatřeních navrhovaných tímto dokumentem, přičemž zdravá mobilita je přímo jedním ze čtyř specifických cílů PUMM, viz kapitola 17 SPECIFICKÝ CÍL 3: Podpora zdravé mobility.

Součástí Opatření 1.2: Snižování podílu IAD na dělbě přepravní práce je jedna Aktivita 1.2.1: Kampaně vysvětlující dopravní a urbanistické plánování.

15.2.1 Aktivita 1.2.1: Kampaně vysvětlující dopravní a urbanistické plánování

Jedním z témat je „marketing“ a propagace dopravy obecně. ČD, KORDIS JMK, ŘSD, SÚS a další komunikují především provozní záležitosti jako jsou výluky, změny vedení linek apod. Vysvětlování funkčnosti a příslušnosti státní správy, samosprávy nebo základních dopravních teorémů dnes chybí. Témata jako dopravní indukce, plánování staveb, financování dopravy, činnost odborů úřadů nebo udržitelný rozvoj mohou být jednoduše zpracována například venkovní reklamou na zastávkách MHD. Inspirovat se lze kampaní Českých drah vysvětlující, že infrastruktura patří Správě železnic a za zpoždění často mohou výluky vyhlašované právě správcem infrastruktury.

366/ Kampaň ČD vysvětlující organizaci výluk na železnici



Zdroj 366/ vlastní fotodokumentace

Cílem není vychovávat dopravní odborníky, ale osvětou a postupným vzděláváním společnosti odstraňovat zažité mýty nebo obvyklé návrhy řešení z řad veřejnosti, která ale problém ve skutečnosti nevyřeší. Nabízení různých možností a představování příkladů dobré praxe z českých měst i zahraničí může názorně ukázat, že omezený veřejný prostor nemusí sloužit především automobilům. Vyšší znalost vzájemných souvislostí ovlivňujících dopravu a mobilitu pomůže snáze přijmout politická a odborná rozhodnutí a zjednoduší veřejná projednávání.

Samotná kampaň může mít různé podoby, ať už elektronickou v podobě prezentací na webu, nebo papírovou v podobě osvětových článků v břeclavském periodiku. Finančně náročnější mohou být informativní bannery formou výstav malého rozsahu ve veřejném prostoru a možnost osvěty mládeže se nabízí už na základních a středních školách.

15.3 Opatření 1.3: Optimalizace dopravy v klidu

Doprava v klidu je významnou složkou automobilové dopravy. Abychom se mohli automobilem aktivně přesouvat z místa na místo, je dnes základní podmínkou jej vlastnit. Automobil však musí být odstaven jak na počátku cesty, tak následně na konci cesty, což se obvykle děje ve veřejném prostoru.

Důvodů pro vykonávání cest automobilem je mnoho, ať už se jedná o dojíždění do zaměstnání, za službami nebo volnočasovými aktivitami, přičemž tyto cesty vykonávají jak místní obyvatelé, tak dojíždějící z okolních obcí. Ve městě se tudíž mísí požadavky různých skupin řidičů vyhledávající různé potřeby a v různém časovém rozsahu. Skloubit všechny tyto požadavky je velice náročné.

Výstavba parkovacích ploch pro každou individuální potřebu je vzhledem k velikosti volného prostoru nemožná, avšak potřeby obyvatel se během dne v čase mění. Obyvatelé ráno opouštějí rezidentní zástavbu a uvolňují parkovací stání, stejně tak ráno přijíždějí lidé do zaměstnání. Přestože se obytné a ekonomické zóny překrývají pouze částečně, je možné využít principu výměny na parkovacím stání. Rozdíl je také mezi krátkodobým a dlouhodobým stáním v řádu hodin.

Místa pro krátkodobá stání s vysokou obrátkovostí se obvykle nachází v oblastech se službami (obchody, zdravotní zařízení, úřady), a jsou proto určena osobám, které vozidlo zaparkují pouze na dobu nutnou pro vyřízení své záležitosti. Následně parkovací místo uvolní k dalšímu použití, zatímco dlouhodobá stání slouží k odstavení vozidla na delší dobu, např. po čas trvání pracovní doby a nedochází tak k obrátkovosti parkovacích stání. Taková místa jsou, resp. měla by být umístěna v méně lukrativních oblastech, přičemž je pro takový účel akceptovatelná i delší vzdálenost k vozidlu (například 100–200 metrů).

Jak ukázala analýza nabídky a poptávky parkovacích míst, parkovací místa ve městě jsou k dispozici, problémem však je jejich nevhodné rozložení po městě vzhledem ke vzdálenosti k cíli cesty. Prostor však není neomezený, stavět parkovací domy je finančně náročná investice, která se zpětně nezaplatí, a proto je třeba optimalizovat celý systém parkování. Je nutné nastavit pravidla jak pro ochranu místních obyvatel, tak pravidla pro dojíždějící a nastavit systém, který vyvažuje nepoměr mezi vzdáleností od cíle a omezený počet nejvhodnějších parkovacích míst, protože s rostoucí vzdáleností počet potenciálně vhodných parkovacích míst roste.

Opatření 1.3: Optimalizace dopravy v klidu obsahuje 9 aktivit:

- Aktivita 1.3.1: Nastavení cílového stavu kapacity parkování ve městě;
- Aktivita 1.3.2: Optimalizace parkovací politiky;
- Aktivita 1.3.3: Rozšiřování parkovacích zón;
- Aktivita 1.3.4: Legalizace parkovacích míst formou změny organizace dopravy;
- Aktivita 1.3.5: Legalizace parkovacích míst formou stavebních úprav;
- Aktivita 1.3.6: Zavedení dynamické navigace na vybraná parkoviště;
- Aktivita 1.3.7: Vybudování kapacitního parkoviště typu P+R;
- Aktivita 1.3.8: Vybudování záchytných parkovišť pro turisty;
- Aktivita 1.3.9: Systematické zavádění krátkodobých stání pro zásobování.

15.3.1 Aktivita 1.3.1: Nastavení cílového stavu kapacity parkování ve městě

Město Břeclav má v současné době nastavenou parkovací politiku, do které spadá také budování parkovacích míst. Veřejný prostor ve městě však není možné donekonečna zahlcovat parkováním. Vzhledem k principu dopravní indukce, kdy se po zvýšení nabídky navýší také poptávka, je empiricky prokázáno, že neustále navyšování počtu stání není udržitelná parkovací politika. Díky průzkumu parkování provedeném v rámci analytické části (viz kapitola 10 na straně 184) je známá aktuální nabídka parkovacích míst, počet bytových jednotek a počet i věková struktura obyvatelstva. Na základě těchto ukazatelů, společně s mírou automobilizace, lze odhadnout počet potřebných parkovacích míst v konkrétní oblasti.

Poptávka a žádosti po parkovacích místech se budou objevovat neustále. Nastavení cílového stavu kapacity parkování je zcela zásadní při naplňování parkovací politiky a dosažení vyřešení problému / naplnění cíle v každé z definovaných oblastí. Město se také vyvaruje realizaci ad-hoc akcí na výstavbu parkovacích stání. S nastavením této politiky úzce souvisí vytvoření argumentace a komunikace směrem k obyvatelům, proč je cílový stav nastaven právě takto.

Vzhledem k velké rozloze ploch s nízkopodlažní zástavbou a rodinnými domy je také důležité zmínit, že obyvatelé často mají možnost parkovat na svém pozemku, kterou nevyužívají a vozidla odstavují, jak legálně i nelegálně, ve veřejném prostoru. Obce nemají uloženu povinnost zajistit parkovací místa pro (všechna) vozidla obyvatel, neboť příslušné předpisy a normy se vztahují k (novým) objektům, jejichž vlastníkem město zpravidla není. Zajištění parkování v existujících lokalitách je tedy zodpovědností zejména samotných majitelů (provozovatelů) vozidel.

Regulace počtu dostupných parkovacích míst je zároveň jedním z hlavních nástrojů, jak může obec ovlivnit modal-split obyvatel i dojíždějících. Empirické zkušenosti také prokazují, že mnohé služby více přístupné bezmotorové dopravě mohou být atraktivnější a úspěšnější, protože jsou snáze dostupné. Zejména cyklistická doprava tak může být v Břeclavi na kratších cestách alternativou k jízdě IAD.

15.3.2 Aktivita 1.3.2: Optimalizace parkovací politiky

Město Břeclav v současnosti využívá politiky zpoplatněných parkovacích zón, jež jsou vymezeny především v centrální části města. Celkem se jedná o šest rozdílných parkovacích zón s různým režimem. Čtyři z nich – červená, oranžová, hněda (ekonomické zóny) a modrá (rezidentní) platí pro všechny řidiče, zóna bíla pouze pro předplatné ZTP/P. Na začátku roku 2024 byl počet parkovacích zón zredukován z 10 na 6, přesto je 6 zón se 4 režimy příliš komplikovaný systém pro město velikosti Břeclavi.

Centrální část Břeclavi je z hlediska pěších vzdáleností městem krátkých vzdáleností, kde je z obytných zón možné dojít ke všem zásadním cílům jako nádraží, úřady, nemocnice, obchody, kultura atd. Zásadní nedostatek parkovací politiky je prostorová návaznost regulovaných a neregulovaných parkovacích stání v centru města, která jsou v dochozí vzdálenosti (200 metrů) od hranice zóny. Pokud dnes chce řidič parkovat v centru na nezpoplatněném stání, stačí obvykle pouze odbočit a projet na konec boční ulice, kde se již obvykle nachází rezidentní zástavba bez jakékoliv regulace, s výjimkou několika ulic, např. ulice Slovácká, kde se nachází panelové domy a je zde vyznačena rezidentní parkovací zóna, dále ulice Čechova a Fintajslova. Stejný princip by měl být zaveden v dalších ulicích navazujících na centrální část města a zpoplatněná stání tak, aby oblasti tvořily logické ucelené a uzavřené celky.

Z důvodu denní výměny automobilů, kdy rezidenti odjíždějí do práce, a dojíždějící naopak přijíždějí do Břeclavi, je režim modrých zón nastaven velice nevhodně. Vyznačené modré zóny dnes slouží výhradně držitelům parkovacích karet města. Přes den je však velké množství těchto parkovacích míst volných a zejména během pracovní doby by mohla sloužit právě dojíždějícím. Dnes se tak sice děje, ovšem pouze kvůli toleranci ze strany MP. Režim rezidentních zón pro nerezidenty obvykle respektuje pracovní dobu, tedy od 7-17 hodin a mezi 17-7 hodinou je stání pro nerezidenty zakázáno. Ve chvíli, kdy bude parkování v rezidentních zónách otevřeno nerezidentům v časovém režimu, mělo být být zpoplatněno, protože rezidenti za stání v těchto zónách platí.

Pokud dojde k rozšíření a zpoplatnění rezidentních zón pro nerezidenty, musí logicky dojít k úpravě cenových tarifů v ostatních placených zónách. Výše cen by měla reflektovat počet vhodných dosažitelných parkovacích míst a také směřování celkové dopravní politiky města v návaznosti na další druhy dopravy.

Parkovací tarify jsou dnes v centru města velice nízké a např. odstavné parkoviště Veslařská – koupaliště není pro svůj účel téměř vůbec využívané, přestože je k celodennímu odstavení přímo určené. Svojí vzdáleností od centra nedokáže konkurovat nízké ceně parkování v centrální části. Stejně tak parkoviště u Cukrovaru dnes není se svojí vysokou kapacitou 102 míst téměř využíváno. Vzhledem ke vzdálenosti od centra neodpovídá atraktivita lokality stejné ceně stání, jako je podél centrálních ulic sady 28.října, Jana Palacha a 17. listopadu a v jejich sousedních ulicích.

Stejně tak je po městě (a také v centrální části) několik odstavných ploch, které se svým charakterem řadí mezi veřejnou zeleň a zanedbaný brownfield, kde jsou běžně vozidla odstavena, přestože plocha k účelu parkování není určena.

Problém s parkováním je nutné řešit komplexně a dokud bude systém obsahovat neregulovaná stání v atraktivních oblastech, nikdy se nestane plně funkčním. Smyslem placené parkovací politiky je usměrnit vozidla v konkrétní časovou dobu do míst pro ně určených a vhodných a díky tomu také postupně snižovat stupeň zatížení města automobily.

Zhotovitel doporučuje celkovou revizi systému parkování také v kontextu realizace dalších aktivit. V souvislosti s úpravami a zřizováním zón je kromě jejich vyznačení vhodné zaměřit se také na zklidnění dopravy, tedy celkové řešení uličního prostoru, snížení rozlehlosti křižovatek, zkracování přechodů zejména v jednosměrných ulicích apod. Současně s tím může dojít k zavádění zón 30, sdílených zón nebo obytných zón, což je předmětem Opatření 4.2: Vytvoření hierarchizace sítě komunikací (viz kapitola 18.2).

15.3.3 Aktivita 1.3.3: Rozšiřování parkovacích zón

Rozšiřování parkovacích zón je součástí optimalizace parkovacího systému. Rozšiřování se týká především modrých rezidentních parkovacích zón, které si klade za cíl vyřešit několik problémů.

- Rozšíření modrých parkovacích zón je žádoucí v přímé návaznosti na aktuální zpoplatněné oblasti v centrální části města. Krátká vzdálenost do centra ze zbytku oblastí ZSJ Smetanova nábřeží, Pod Vodojemem a Dubíč dovoluje dojíždějícím parkovat zdarma v přímém dosahu centrální části města. Samozřejmostí je celková regulace v ZSJ Břeclav-střed, případně část ZSJ Zámek, Veslařská a Cukrovar.
- Rozšíření rezidentních zón v centrální části města má velké opodstatnění také ve spojitosti s projektem revitalizace prostoru přednádraží, ze kterého ubyde velká část parkovacích stání, které jsou v současnosti součástí režimu hnědé zóny sloužící k celodennímu odstavení. Zrušení těchto stání bude mít za následek přesun vozidel do okolních ulic za co nejvýhodnějších finančních podmínek.

Rozšíření modrých zón v centrální části města je pouze logickým krokem ochrany rezidentů parkujících v blízkosti svých domovů. Již dnes jsou ve všech třech zmíněných ZSJ modré zóny zavedený a jejich rozšířením dojde pouze k ucelení systému a zamezí snahám řidičům hledat „mezeru v systému“ za výhodných finančních podmínek.

Mezerou v systému jsou kromě navazujících úseků ulic v docházkové vzdálenosti také plochy do zón nezahrnuté, případně označené zákazem zastavení. Na nich jsou často odstavována vozidla, která se nejen vyhýbají placení, ale zároveň porušují pravidla silničního provozu, viz obrázek 367. Zde je však nutno zmínit, že stavební uspořádání levé strany ulice v uvedeném příkladu k parkování přímo vybízí, protože snížené obruby, dostatečná šířka a ohraničení varovným pásem pro nevidomé u okraje chodníku se podobá běžnému řešení parkování v postranním pásu.

367/ Oparkovaná levá strana nezpoplatněné části ulice Čechova



Zdroj 367/ vlastní fotodokumentace

Rozšířením modrých zón v těchto oblastech může dojít k úpravě stávajícího systému regulovaného stání. Může dojít jak k redukci, tak rozšíření zón na celé uliční bloky, případně mohou tyto zóny koexistovat, v případě že budou modré zóny zpoplatněny pro nerezidenty, což zpracovatel doporučuje:

- Zavedení modré zóny v hustě obydlených oblastech sídlišť má za cíl nejen ochranu samotných obyvatel těchto oblastí, ale jedná se také o způsob naplňování cílů parkovací politiky ve vztahu k omezenému parkovacímu prostoru v těchto oblastech. Všechna sídliště dnes ještě mají jistý potenciál rozvoje parkovací plochy ať už na úkor veřejné zeleně nebo legalizací současných parkovacích stání.
- Zavedení modré zóny vede k povinnosti přihlásit SPZ na úřadě a získat parkovací oprávnění. To vede k vymístění přívěsů, karavanů nebo firemních automobilů/dodávek z těchto oblastí, které nejsou z hlediska pohybu příliš obrátkové, resp. zabírají prostor navíc.
- Vyznačení modrých zón vede k legalizaci parkovacích míst. Přestože se může stát, že parkovací místa ubydou tam, kde jsou v současnosti zvyklí parkovat, na jiném místě naopak změnou organizace dopravy nová parkovací místa mohou vzniknout. Jelikož se jedná o oblasti s často velice kreativním způsobem parkování, nerespektování zákazů nebo běžné úpravy provozu, tak jde především o zpřehlednění, zvýšení bezpečnosti a také o lepší prokazatelnost při vymáhání parkovacích deliktů.

V současnosti se modré zóny nachází na sídlišti Slovácká a Dukelských hrdinů. Obě leží ve výše zmíněných ZSJ navazujících na centrální část města. Dalšími vhodnými oblastmi pro zavedení rezidentní zóny parkování jsou především sídliště v MČ Poštorná vymezené ulicemi Nádražní a Hájová a dále oblast v MČ Břeclav vymezená ulicemi Lidická, U Jaselského dvora, Hybešova, Za Kasárnami a J. Opletala. V návaznosti na bod 1 se může jednat o ulici U Splavu.

Největší sídliště v Břeclavi, Na Valtické, je vzhledem ke své poloze ušetřeno velkého vlivu dojíždějících za službami a za prací. Díky volnému prostoru na okraji sídliště byl problém s parkováním v oblasti jako celku defacto vyřešen. Problém nastává s distribucí parkovacích míst a se snahou obyvatel parkovat co nejblíže svému cíli (vchodu). Z hlediska udržení kontroly nad cíli parkovací politiky i zamezení odstavování vozidel různého charakteru je zavedení modré rezidentní zóny vhodné také zde.

Systém modrých parkovacích zón funguje nejefektivněji vždy jako jeden celek. Při zavádění zóny se může neochota zaplatit za registraci vozidla (prvního nebo dalšího) přesunout problém s nedostatkem legálních parkovacích míst do sousedících oblastí. Vzhledem k charakteru zástavby je však tento potenciální problém řešitelný.

Při zavádění rezidentních zón je třeba také myslet na zavedení režimu pro návštěvy nebo služby objednané rezidenty (řemeslníci, kontejnery nebo zásobování), např. formou určité hodinové dotace parkování zdarma vázaných na bytovou jednotku/přihlášenou SPZ.

Závěrem je vhodné zmínit, že parkovací zóny nejsou restriktivní prostředek, ale nástroj, jak ovlivňovat dopravní chování obyvatel v souladu se strategií obce. Výtky vůči zavádění zpoplatněného parkování nejsou opodstatněné, protože pouze dochází k narovnání současného nevyrovnaného stavu, kdy parkování zpoplatněno není a není zvykem za něj platit. Zřízení i údržba parkovacích stání vyžaduje finanční prostředky a není důvod poskytovat tuto službu bezplatně.

Zásadní složkou je pak konkrétní nastavení systému, zejména jeho ceny a oblasti, pro která se oprávnění vydávají. Zpoplatnění se například může navyšovat s počtem vozidel přihlášených na dané adrese (domácnosti, jednotce apod.), aby byla zachována dostupná možnost vlastnit jeden automobil, ale provozování většího počtu s sebou obnášelo také více rozhodování a zodpovědnosti ze strany uživatelů. Podpůrným prvkem je nabídka kvalitních alternativ, čemuž se věnuje SPECIFICKÝ CÍL 2: Zatraktivnění MHD (viz kapitola 16) a SPECIFICKÝ CÍL 3: Podpora zdravé mobility (viz kapitola 17).

15.3.4 Aktivita 1.3.4: Legalizace parkovacích míst formou změny organizace dopravy

Pasportizace veřejně dostupných parkovacích stání ve městě přinesla jasný vhled do problematiky legálního parkování ve městě. Jak ukazují přílohy 16-19 pasportizace parkovacích stání a parkujících automobilů, poptávka přesahuje nabídku zejména v oblastech s rodinnou zástavbou. Obyvatelé dnes často nevyužívají parkování na svém pozemku, ale parkují ve veřejném prostoru.

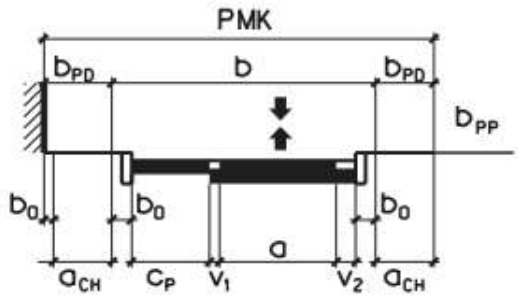
Přestože je takové parkování ve většině případů nelegální, protože pro průjezd na obousměrné komunikaci nezbývá 6 metrů šířky, jak vyžaduje zákon o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb., není ze strany MP postihováno dostatečně, aby se uživatelům nevyplatilo. Přehlížení problému a akceptace porušování pravidel není řešení, proto je navrženo v souladu s koncepcí města (viz Aktivita 1.3.1: Nastavení cílového stavu kapacity parkování ve městě) místa v rezidenčních oblastech zmapovat a legalizovat.

Možnosti legalizace jsou v závislosti na intenzitě dopravního provozu a vhodnosti následující:

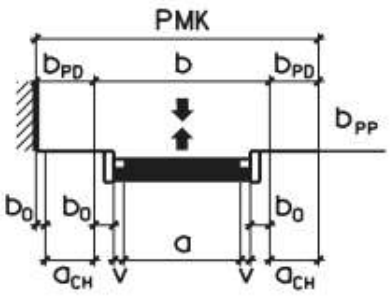
- komunikaci zjednosměrnit pro motorová vozidla (cyklistům povolit jízdu v protisměru),
- vytvořit jednopruhovou obousměrnou komunikaci se zřízením výhyben, jsou-li třeba.

368/ Profil jednopruhové obousměrné komunikace dle ČSN 73 6110

Úsporné typy jednopruhových obousměrných komunikací se mohou navrhovat při intenzitě < 500 vozidel/24 h v obou směrech.



Obrázek 16 –
Typ jednopruhové místní komunikace funkční skupiny C obousměrné/jednosměrné s parkovacím pruhem



Obrázek 17 –
Typ jednopruhové místní komunikace funkční skupiny C obousměrné/jednosměrné

POZNÁMKY (k obrázkům 16 a 17):

– u obousměrné komunikace musí být výhybny ve vzájemné vzdálenosti 80 – 100 m;
– musí být vždy zachovám průjezdní prostor pro vozidla hasičských záchranných sborů podle článku 4.1.11;
– v PMK musí být zajištěn prostor pro vjezdy do staveb a na pozemky (může být sloučen s výhybnami).

Zdroj 368/ ČSN 73 6110

Zavedení organizace dopravy vede ke zpřehlednění situace pro řidiče i ostatní účastníky a zvýšení bezpečnosti díky optickému zúžení vozovky, snížení rychlosti vozidel, zajištění rozhledů a zklidnění celé oblasti. Cílem aktivity je získání legálních parkovacích stání při využití stávající kapacity komunikace a bez dalšího záboru veřejné zeleně. Přestože tento systém již v ulicích Břeclavi kvůli tolerovanému porušování pravidel v podstatě funguje, oficiální stanovení přinese nezbytný atribut bezpečnosti a přehlednosti a možné snížení záboru zpevněných ploch, zejména v křižovatkách.

369/ Dnes obousměrné, prakticky však jednopruhové komunikace v obytné zástavbě (ul. Palackého + Na Zvolenci)



Zdroj 369/ vlastní fotodokumentace

Na většině ulic na území města lze legalizaci parkovacích stání provést změnou organizace dopravy. Vyšší délka segmentů jednotlivých ulic vybízí spíše k realizaci výhyben při zachování obousměrného provozu, zatímco krátké a úzké uliční úseky jsou vhodné pro zjednosměrnění a zřízení cykloobousměrky. Změny organizace dopravy by neměly být vytvářeny samostatně pro jednotlivé uliční úseky, ale koordinovaně v návaznosti na celé uliční bloky nebo ucelenou oblast tak, aby průjezdnost zůstala plynule zachována.

370/ „Organizované“ parkování na obousměrné komunikaci (ul. Na Zvolenci + Čechova)



Zdroj 370/ vlastní fotodokumentace

Součástí úprav by nejpozději ve střednědobém horizontu měly být také stavební úpravy, aby došlo k projevení benefitů v souvislosti se zaváděním zklidněním dopravy, kterému se věnují zejména Opatření 4.2: Vytvoření hierarchizace sítě komunikací (kapitola 18.2) a Opatření 4.4: Zvyšování kvality veřejných prostranství (kapitola 18.4).

371/ Přechod ulice Čechova z cykloobousměrky do oparkované obousměrky



Zdroj 371/ vlastní fotodokumentace

Jednou z navrhovaných úprav vyžadující alespoň malý stavební zásah může být doplnění stromů do parkovacího pruhu, které kromě zvýšení estetické kvality ulice a stínu přinesou zlepšení mikroklimatu nebo snížení prašnosti, čímž dojde k naplnění také dalších strategických cílů města v oblasti životního prostředí.

15.3.5 Aktivita 1.3.5: Legalizace parkovacích míst formou stavebních úprav

V některých ulicích bude třeba pro zřízení parkovacích stání provést stavební úpravy. To se týká významnějších ulic, kde bude zachován běžný obousměrný provoz (například průjezd Starou Břeclaví, Sovadinova, Na Zahradách, Osvobození, aj.), a šířka komunikace pro zřízení parkovacích stání pouze změnou organizace není dostatečná. Úpravy se často neobejdou bez záborů zeleně, nicméně toto lze v omezené a odůvodněné míře akceptovat. Současná zeleň totiž často postrádá estetickou i funkční kvalitu (často se jedná pouze o trávníky, keře nebo různé neopadavé stromy) a mnohdy zabraňuje v rozhledu, což je zcela nepřípustné (viz obrázek 372).

372/ Zeleň sporné estetické kvality, která navíc brání v rozhledu na sjezdech (ul. Lednická)



Zdroj 372/ vlastní fotodokumentace

Vhodné stávající stromy lze do parkovacích pásů vhodně zakomponovat a při stavebních úpravách také umisťovat. Spolu se zlepšením srozumitelnosti prostoru a bezpečnosti dojde i ke zlepšení estetické stránky a mikroklimatu v ulici. Příklad takové úpravy v Roudnici nad Labem ukazuje obrázek 373, kde vzniklo podélné parkování na obou stranách komunikace se zachováním běžné obousměrné komunikace.

373/ Zlepšení organizační i estetické stránky ulice se stromy (Roudnice nad Labem, ul. Krabčická)



Zdroj 373/ maps.google.com, březen 2012 + mapy.cz, květen 2022

Realizace parkovacích ploch jiným povrchem (dlažbou) kromě přirozeného odlišení ploch zároveň snižuje teplotu povrchů na přímém slunci, neboť světlejší odstíny pohlcují méně sluneční energie, čímž je omezován efekt tepelného ostrova. Dalším podpůrným opatřením (na obrázku 373 nerealizovaném) je provedení povrchu stání z propustného materiálu, což sníží nároky na odvodnění a může tudíž snížit i investiční náklady. Řešení odvodnění se podrobněji věnuje Aktivita 4.5.2: Využívání vsakovacích povrchů a odvodnění na terén, viz kapitola 18.5.2.

Specifickým fenoménem v Břeclavi je, že parkovací místa na městské zeleni byla dříve na žádost oficiálně povolována ze strany města. Kvůli obtížné rozlišitelnosti oficiálních a nepovolených míst, a absenci kontroly dochází ovšem k častému odstavování vozidel na zeleni prakticky všude, protože nedovolený zábor veřejné zeleně není ze strany MP postihován. Typicky se jedná o místa v rodinné zástavbě před jednotlivými domy, kde ze zeleně zbyla pouze zhutněná a nepropustná hlína. Taková místa se však nachází také ve vnitroblocích a meziprostoru mezi bytovými domy.

374/ Parkovací anarchie v Charvátské Nové Vsi



Zdroj 374/ vlastní fotodokumentace

Aktuální parkovací politika města nedovoluje zřizování nových soukromých parkovacích míst v rezidenčních oblastech. Nicméně takové parkování je městem i společností tolerováno a tedy přípustné. Zmíněné místo však nesplňuje charakter bezpečného a komfortního místa pro řidiče ani plnohodnotné zeleně ochlazující nebo esteticky zvyšující hodnotu veřejného prostoru. Zachování současného stavu je v důsledku nevýhodné pro město i řidiče.

Všechny případy legálních i nelegálních parkovacích stání je třeba řešit individuálně, protože ne všechna taková místa lze stavebně legalizovat. K tomu by mělo dojít v rámci aplikace strategie parkovací politiky města s přihlédnutím ke specifikům daného území.

Tato aktivita může být samostatnou aktivitou, nebo být uplatněna i později při provádění rozsáhlejších stavebních úprav a rekonstrukcí v místech, kde bylo realizováno legalizování změnou organizace dopravy (viz předchozí aktivita).

15.3.6 Aktivita 1.3.6: Zavedení dynamické navigace na vybraná parkoviště

Zavádění dynamické navigace je vhodné z hlediska usměrnění vnější dopravy směrem do města. Cílem je nasměrovat takové řidiče na kapacitní parkoviště k tomu určená, zpravidla pro dlouhodobé stání. Díky zpoplatnění systému pomocí závorového systému nebo parkovacího automatu je možné vytíženost parkovišť nárazově i dlouhodobě monitorovat a vyhodnocovat. Pro přínosnost systému nicméně musí být zajištěn online přenos informací z parkovacích systémů do informačních navigačních tabulí.

Předpokladem k aplikace technologie na vybraná místa ve městě je vybudování dostatečně kapacitních parkovišť s vhodným systémem. Vhodné pro tento účel může být např. parkoviště u cukrovaru, u koupaliště nebo na bývalém autobusovém nádraží.

Systém bude opodstatněný pouze ve chvíli správně nastavené parkovací politiky na území města, tedy pokud bude dlouhodobé zastavení na ulicích obtížně dostupné, nebo dražší. V současné situaci, kdy lze bezplatně nebo velmi levně zastavit prakticky kdekoliv, by takový systém parkovišť ani technologie neměla smysl a jednalo by se o zmařenou investici.

Přínos této aktivity bude zejména pro návštěvníky města bez konkrétního cíle, případně při nárazové poptávce z důvodu konání akce. Při plném obsazení parkovišť v širším centru města bude možné využít kapacity záchytných parkoviště, kterým se věnuje Aktivita 1.3.8: Vybudování záchytných parkovišť pro turisty. Informační panel o obsazenosti parkovišť v centru však musí být na příjezdech osazen již před těmito parkovišti.

15.3.7 Aktivita 1.3.7: Vybudování kapacitního parkoviště typu P+R

Význam železničního přestupního uzlu v Břeclavi má pro region velký význam. Vybudování kapacitního parkoviště má své opodstatní pro ty, kteří na vlak dojíždějí autem. Již dnes parkoviště v místě bývalého autobusového nádraží i před nádražní budovou de facto slouží jako parkoviště typu Park & Ride, přestože takto nejsou označeny. Po dokončení revitalizace přednádražního prostoru však cca 1/3 celkové kapacity ubude (40 míst).

Vybudování parkovacího domu je finančně náročná investice. Vzhledem k nedostatku vhodných ploch pro stavbu možného povrchového parkoviště je však vícepatrový parkovací dům pravděpodobně jedinou možnou variantou. Variant umístění je více, jednou z nich je plocha parkoviště na bývalém autobusovém nádraží. Tato plocha je ovšem poměrně vzdálená a 400 metrů chůze znamená 5–7 minut cesty k železniční stanici, což je objektivně i subjektivně neatraktivní.

Mnohem vhodněji se pro umístění jeví plocha na opačné, východní straně kolejiště, kde se nachází zejména průmyslové objekty. Kromě možnosti bližšího umístění bude zajištěn také lepší příjezd k objektu, neboť jižně vedený obchvat umožní rychlejší a pohodlnější napojení širšího regionu, aniž by tato doprava musela jet přes centrum města.

Nedílnou součástí tohoto řešení ovšem musí být prodloužení podchodu na opačnou stranu kolejiště, což by bylo přínosné i pro všechny zaměstnance pracující v průmyslové zóně, kteří přijedou veřejnou dopravou nebo jdou pěšky od centra města.

Vybudování parkovacího domu se velmi pravděpodobně stane nezbytné s postupující výstavbou VRT. Je možné, že pro provoz vysokorychlostních vlaků bude stanice upravena, což je ideální příležitost realizovat prodloužení podchodu a parkovací dům P+R.

Vybudování parkoviště P+R (s existencí VRT i bez) zároveň naplňuje tematické opatření 3.2.2 „Výstavba efektivně umístěných přestupních terminálů vč. výstavby a rozvoje sítě záchytných parkovišť a služeb pro další formy navazující dopravy“ ze Strategie rozvoje JMK.

15.3.8 Aktivita 1.3.8: Vybudování záchytných parkovišť pro turisty

Zejména v letních měsících je Břeclav a její okolí oblíbenou destinací jak pěších, tak zejména cykloturistů. Břeclav často slouží jako jedno z hlavních výchozích míst výletů, dochází zde tedy k celodennímu odstavení vozidla a vyložení jízdních kol. Dnes se tak děje převážně uvnitř samotného města. Vybudování parkovišť přímo cílících na skupinu turistů, kteří nemíří přímo do města, by z něj odvedlo část poptávky po parkování a nasměrovalo by je na k tomu vhodná parkoviště.

Některé plochy tímto způsobem fungují již dnes, jedná se však o nezpevněné plochy bez turistického zázemí jako veřejné WC, odpočívadlo se stolem, cyklomapa okolí a dalšího mobiliáře. Známy jsou především dvě lokality využívaných jako parkoviště: u Apolla a u obory Soutok (Pohansko), ale může se jednat také o další místa.

375/ Parkoviště u obory Soutok	*376/ Parkoviště Apollo*
	
Zdroj 375/ mapy.cz, září 2023	*Zdroj 376/ mapy.cz, říjen 2023*

Vybudování takových ploch zvýší komfort a atraktivitu turistické oblasti. Oproti parkovištím v centru města budou nabízet zázemí pro turisty, čímž budou přirozeně více atraktivní než plochy ve městě, které tak budou moci využít jiní řidiči. Tato parkoviště by taktéž měla být součástí dynamického navigačního systému (Aktivita 1.3.6: Zavedení dynamické navigace na vybraná parkoviště).

15.3.9 Aktivita 1.3.9: Systematické zavádění krátkodobých stání pro zásobování

Tato aktivita je nezbytnou součástí optimalizace parkovací politiky města a zajištění logistiky v rámci města. Řidiči z povolání sloužící jako zásobování, kurýři, doručovatelé apod. dnes mají jen velmi omezené možnosti, jak legálně zastavit a provést doručení zboží. Běžná parkovací stání jsou zpravidla obsazená, případně neposkytují dostatečný prostor pro větší vozidlo. S čím dál více se rozvíjející možností online nakupování a dovážkových služeb tak dochází k nárůstu takových řidičů. Zástavba, resp. organizace parkování v ní však tomuto způsobu přepravy vůbec není přizpůsobena. Řidiči proto často „musí“ zastavit na nevhodném místě, protože není časově ani ekonomicky obhajitelné strávit nejméně několik minut hledáním vhodného místa při každém zastavení.

Zastavení „na blikačky“ je společností i MP téměř bezvýhradně tolerováno, nicméně často blokuje provoz, omezuje chodce nebo ničí veřejnou zeleň. Namísto restrikcí by měla parkovací politika města zohlednit existenci těchto (běžných) služeb a po městě systematicky vyhrazovat místa pro zásobování tak, aby bylo možné realizovat dodávky zboží bez negativních vlivů na plynulost a bezpečnost provozu. Toto se týká jak zásobování provozoven, tak i doručování domů, místa by tedy v menším počtu měla být vymezena i v rezidenčních oblastech.

377/ Současná praxe zásobování a doručovacích služeb vynucená okolnostmi (sady 28. října)



Zdroj 377/ vlastní fotodokumentace

Tato místa by měla být zřízena mimo funkční plochy komunikace. Nevhodným příkladem je ulice 17. listopadu, kde je zásobování „povoleno“ SDZ, ovšem stání stavebně vytvořena nejsou a při zastavení u okraje vozovky dochází k zablokování pruhu pro cyklisty a částečnému omezení průběžného jízdního pruhu. Nevhodný je také režim v ulici Jana Palacha, kde je zásobování zřízeno společně s běžným parkováním, a místa proto bývají velmi často obsazená. Na ulici 17. listopadu jsou pak u míst pro zásobování nesprávně umístěny svislé značky, protože se nacházejí až za vymezenými plochami, platí tedy až v úseku za značkou, kde se již zastavit nedá, viz obrázek 378.

378/ SDZ míst pro zásobování vytváří rozpor s VDZ (ul. 17. listopadu)



Zdroj 378/ vlastní fotodokumentace

V ulici mají být vyznačena konkrétní místa pro zastavení v počtu dle charakteru oblasti, ideálně na rohu ulice, aby bylo možné je využít do více směrů, případně snadno přejít na opačnou stranu ulice. Pro správnou funkčnost je nezbytné omezit maximální dobu přímo na SDZ (například maximálně 15 minut, maximálně 30 minut) a především dostatečně kontrolovat a trestat zneužívání takových míst řidiči běžných osobních vozidel nebo k delšímu odstavení.

379/ Místa pro zásobování obsazená pouze osobními vozidly (Břeclav + Praha 1)



Zdroj 379/ vlastní fotodokumentace

Místa je kromě svislého značení navrženo vyznačit i pomocí VDZ, v závislosti na zvoleném SDZ použít buď V10e „Vyhrazené parkoviště“, nebo V12a „Žlutá klikatá čára“ doplněné o nápis ZAS. Jedná se „jednoduchý“ prvek vedoucí k větší respektovanosti vyhrazených míst, protože SDZ je možné přehlédnout, zatímco VDZ je při najíždění k místu zřetelně viditelné, stejně tak je možné jej vidět po vystoupení z vozidla.

Důležitost a význam nutnosti respektovat místa pro zásobování lze připodobnit k místům vyhrazeným pro osoby tělesně postižené, která taktéž mohou být po většinu času neobsazená, ovšem jsou volná právě proto, aby je dotyčný mohl při svém příjezdu bez problémů využít, neboť nemá možnost vozidlo odstavit kdekoliv jinde jako ostatní řidiči. Zároveň by takové místo mělo být v obou případech uzpůsobeno pro specifické potřeby, jako je dostatečná šířka nebo bezbariérový přístup na chodník.

15.4 Opatření 1.4: Rozvoj bezpečnosti na silničních komunikacích

Zákony, vyhlášky, normy, TP a jiné předpisy popisují budování a provoz sítě komunikací, obvykle však zajišťují pouze základní parametry bezpečnosti, případně popisují obvyklé (typické) situace. Konkrétní soubor opatření a design je navrhován projektantem individuálně pro každé místo a vyjmenovaná opatření je možné různě kombinovat podle typu komunikace, požadované rychlosti, preferovaného typu dopravy apod. Dále je třeba brát v potaz bezpečnost zranitelnějších skupin obyvatelstva.

S ohledem na omezený rozsah uličního prostoru zpravidla nelze plně vyhovět všem požadavkům, proto by mělo řešení být rozumným kompromisem vhodným pro dané místo. To však znamená, že neexistuje jedno (jediné) správné řešení. Zvolené řešení by mělo co nejlépe odrážet dosažení požadovaných cílů za adekvátní finanční náklady.

Zvyšování bezpečnosti na silničních komunikacích by mělo být prioritou pro všechny správce komunikací ve snaze předcházet materiálním škodám a zejména lidské újmě. Základem srozumitelné a samovysvětlující komunikace je vždy její stavební uspořádání, které nejvíce ovlivňuje chování řidičů. Značení jakéhokoliv druhu hraje až sekundární roli a byť může částečně vykrýt stavební nedostatky, nemůže je plně nahradit. Zaměření se na posuzování jednotlivých konkrétních oblastí a konkrétních uličních segmentů z hlediska bezpečnosti úzce souvisí s jasným odlišením různého typů komunikací, což je náplní Opatření 4.2: Vytvoření hierarchizace sítě komunikací.

Mnohá opatření, například (ne)používání VDZ, mohou výrazně změnit vnímání komunikace řidičem a ovlivnit rychlost jeho jízdy, podobně je možné zdůraznit přednost na křižovatkách a podobně. Toto a mnoha jiná, často málo nákladná opatření přitom mohou ve vhodné kombinaci výrazně napomoci bezpečnosti provozu a celkové srozumitelnosti komunikace. V současnosti často prováděna nejsou, protože nejsou vyžadována.

Nedílnou součástí nastavení systému musí být také kontrola a vymáhání pravidel. Zažitá tolerance a shovívavost vůči pravidelně se vyskytujícím přestupkům a porušování pravidel není udržitelná, žijeme-li v právním státě. Na současnou situaci totiž doplácejí ti, kteří pravidla dodržují.

Opatření 1.4: Rozvoj bezpečnosti na silničních komunikacích obsahuje následující aktivity:

- Aktivita 1.4.1: Stavební úprava křižovatek na hlavních tazích v souladu s pěší a cyklistickou infrastrukturou;
- Aktivita 1.4.2: Obnova vodorovného dopravního značení;
- Aktivita 1.4.3: Vyšší využívání vodorovného dopravního značení;
- Aktivita 1.4.4: Systematické zavádění zklidňujících prvků;
- Aktivita 1.4.5: Zlepšování osvětlení pozemních komunikací;
- Aktivita 1.4.6: Zvýšení bezpečnosti na přechodech pro chodce;
- Aktivita 1.4.7: Zklidňování míst s vysokým výskytem rizikových skupin v oblasti mobility;
- Aktivita 1.4.8: Bezpečné propojení cykloinfrastruktury a silničních komunikací;
- Aktivita 1.4.9: Omezování reklamních zařízení v blízkosti silničních komunikací;
- Aktivita 1.4.10: Dopravní výchova a osvěta;
- Aktivita 1.4.11: Účinný dohled a vymahatelnost přestupků.

15.4.1 Aktivita 1.4.1: Stavební úprava křižovatek na hlavních tazích v souladu s pěší a cyklistickou infrastrukturou

Tato aktivita vychází z analytické části PUMM, kde bylo v rámci několika módů konstatováno, že podobu současných hlavních tahů v Břeclavi určuje zejména tranzitní funkce. Správce (významné) komunikace zpravidla hledí zejména na svůj zájem, respektive daný mód, čímž mohou být zájmy ostatních uživatelů potlačeny. V souladu s podporou bezmotorové dopravy (viz SPECIFICKÝ CÍL 3: Podpora zdravé mobility v kapitole 17) je tato aktivita zařazena do Opatření 1.4: Rozvoj bezpečnosti na silničních komunikacích.

Pro snížení bariérovosti komunikací a narovnání současného nerovnovážného stavu je doporučeno navrhovat a upravovat křižovatky na hlavních tazích v souladu s pěší a cyklistickou infrastrukturou. To obnáší prověření stavu a větší zohlednění požadavků těchto módů při projektování investičních akcí do silniční infrastruktury.

380/ Rozhlehlá křižovatka jako bariéra pro pěší i cyklisty (ul. Bratislavská x Břetislavova)



Zdroj 380/ vlastní fotodokumentace

Příkladem takových míst jsou například Problémová místa silniční dopravy (viz kapitola 4.4), která jsou dnes nevyhovující z pohledu silniční dopravy, nicméně nevyhovující mohou být i pro chodce a cyklisty. Při řešení „silničního“ problému by měl být brán zřetel i na účastníky bezmotorové dopravy, aby pro ně, pokud možno, také došlo ke zlepšení stavu.

15.4.2 Aktivita 1.4.2: Obnova vodorovného dopravního značení

Vodorovné značení je jedním z klíčových prvků pro orientaci a pohyb na pozemních komunikacích. Odděluje od sebe jednotlivé druhy dopravy, navádí dopravu, umožňuje přehledné řazení, případně slouží jako zvýšená výstraha. Kromě samotného zřízení je pro jeho správnou funkci zásadní také údržba a pravidelná obnova. V současnosti je vodorovné značení na mnoha místech ve městě opotřebováno, špatně viditelné i za dobrých světelných podmínek a není vůbec zřejmé, zda se jedná o platné vodorovné značení, nebo pozůstatek dřívějšího značení. Přestože město Břeclav není správcem hlavních komunikací, vodorovné značení na těchto nejvytíženějších tazích je zcela zásadní, a mělo by z jeho strany být apelováno na příslušné správce k zajištění adekvátního stavu.

381/ Opotřebené čáry VDZ na mostě přes Dyji (Fučíkův most)



Zdroj 381/ vlastní fotodokumentace

382/ Opotřebené VDZ na křižovatkách (ul. Pod Zámkem + nám. T.G. Masaryka)



Zdroj 382/ vlastní fotodokumentace

15.4.3 Aktivita 1.4.3: Vyšší využívání vodorovného dopravního značení

Vodorovné dopravní značení je typicky používáno pouze na významnějších komunikacích, nejčastěji sběrného typu a na některých obslužných. VDZ je z úsporných důvodů aplikováno pouze v nezbytně nutném rozsahu, ačkoliv se jedná o jeden z hlavních prvků, který řidiče ovlivňuje, a může se jednat o účinný prvek zklidnění za relativně nízkých finančních nákladů.

Šířka a vyznačení jízdních pruhů přitom přímo ovlivňuje řidičem vnímaný dostupný prostor na komunikaci a má tedy přímý vliv na volbu rychlosti, viz tabulka 383 převzatá z TP 145 Zásady pro navrhování úprav průtahů silnic obcemi.

383/ Závislost rychlosti volené řidičem na šířce jízdního pruhu

Rychlost ($V_{85\%}$) / Kategorie vozidla	30 km/h	50 km/h	80 km/h
	Šířka jízdního pruhu odpovídající této rychlosti (m)		
Osobní automobil	2,25	2,40	2,60
Dodávka, malý nákladní automobil	2,50	2,60	3,00
Nákladní automobil, autobus	3,00	3,10	3,25

Zdroj 383/ TP 145

Absence VDZ na obslužných komunikacích tedy přímo popírá žádoucí princip zklidnění tohoto typu komunikací. Rozdílné vnímání dle VDZ je možné porovnat na obrázcích 384 a 385, které ukazují komunikace podobné šířky.

384/ Ulice Osovobození bez VDZ



Zdroj 384/ vlastní fotodokumentace

385/ Ulice Na Pěšině s cyklopruhy



Zdroj 385/ vlastní fotodokumentace

Ulice Na Pěšině (obrázek 385) s pruhy pro cyklisty působí užší, přestože vozovka je ve skutečnosti o 0,5 metru širší! Tyto dva příklady jasně ukazují, jak může nákladově efektivní užití VDZ výrazně pomoci zklidnění dopravy, zároveň poskytuje ochranu cyklistům.

Pro zvýšení bezpečnosti a pozornosti řidičů je vhodné využít VDZ i na křižovatkách s náročnější orientací nebo rozhledovými poměry, vyznačením příčné čáry souvislé, vyznačením hranic křižovatky – souvisí s existencí středové a vodicí čáry na hlavní komunikaci – nebo provedením svislé dopravní značky také pomocí VDZ na vozovku („Dej přednost v jízdě“, „pozor děti“).

Všechna tato opatření mají za nízkých finančních nákladů nemalý dopad na bezpečnost provozu, neboť snižují rychlost řidičů, omezují možnost přehlednutí důležité informace a poskytují další pomocný prvek pro určení přednosti v křižovatkách.

15.4.4 Aktivita 1.4.4: Systematické zavádění zklidňujících prvků

Zajistit skutečné dodržování dovolené rychlosti 50 km/h a zejména 30 km/h je na přímých a přehledných úsecích obtížné. Budování zpomalovacích prahů s sebou přináší výrazný diskomfort a zvýšenou hlukovou zátěž pro řidiče všech vozidel, cyklisty i okolní obyvatele a není proto doporučen. Aplikace na významnějších komunikacích ani není vhodná, neboť představuje výrazné zdržení a diskomfort pro průjezd vozidel VHD nebo IZS.

Systematičnost zavádění významně souvisí se stavebním odlišením komunikací dle jejich významu, čemuž se věnuje Opatření 4.2: Vytvoření hierarchizace sítě komunikací (viz kapitola 18.2) a s nastavením priorit při ochraně rizikových skupin, např. školáků, dětí v obytných zónách, seniorů a podobně. Instalace zpomalujících prvků na základě podnětů občanů není zcela vhodná. Na základě podnětu by však mělo dojít k zamyšlení, o jaký typ komunikace se jedná a kde v Břeclavi se nachází typově podobná místa a tato opatření zavádět promyšleně v kontextu okolních ulic, nikoliv ad-hoc. Ne všichni občané mají odvahu žádat o instalaci/zrušení dopravních opatření, a proto město může mít tendenci jednat spíše na vyzvání než systematicky, přestože může být stav nevyhovující.

386/ Dlouhý přímý úsek ulice Na Pěšině, kde je jako jediný zklidňující prvek užit tento zpomalovací práh



Zdroj 386/ vlastní fotodokumentace

Účinnější je skutečné nebo optické zúžení šířky vozovky, která bude odpovídat požadované dovolené rychlosti a očekávané skladbě vozidel.

387/ Dlouhá přímá ulice Na Zahradách bez jakéhokoliv zklidnění



Zdroj 387/ vlastní fotodokumentace

Na delších přímých úsecích je vhodné vytvořit směrové vychýlení jízdného pruhu, které bude možné projet nejvýše dovolenou rychlostí. Tímto způsobem může sloužit například dělicí ostrůvek přechodu pro chodce, který kromě zpřehlednění přecházení ještě sníží rychlost projíždějících vozidel, čímž dále usnadní přecházení. Musí však být proveden dostatečně velkoryse, aby bezpečnost naopak nezhoršoval, viz Aktivita 1.4.6: Zvýšení bezpečnosti na přechodech pro chodce v kapitole 15.4.6.

Podle typu komunikace lze využívat i další prvky zklidnění jako již zmíněné zpomalovací prahy, zvýšené plochy křižovatek a jiné, které jsou však vhodné spíše na méně významné obslužné komunikace a zpravidla budou zřizovány v rámci zón 30 a obytných zón, kterým se věnuje samostatné Opatření 4.2: Vytvoření hierarchizace sítě komunikací (viz kapitola 18.2).

Jako zklidňující prvek působí také zelené pásy a stromy v blízkosti komunikace, neboť celý uliční prostor není tak otevřený a široký. Zeleň kromě bezpečnosti na silničních komunikacích zlepšuje také mikroklima a pomáhá vytvářet příjemnější prostředí k bydlení i trávení volného času.

Pomoci může také vedení cyklistů mimo hlavní dopravní prostor (vozovku), neboť přidaná šířka pro cyklistické opatření zvyšuje celkovou dostupnou i opticky vnímanou šířku vozovky. Samostatné vedení cyklistů je proto přínosné nejen pro jejich bezpečnost, ale i pro ostatní účastníky provozu.

15.4.5 Aktivita 1.4.5: Zlepšování osvětlení pozemních komunikací

Uliční osvětlení je v obcích České republiky zcela běžnou záležitostí, osvětlen je celý uliční profil, což zajišťuje zvýšenou bezpečnost především pro chodce a cyklisty, kteří nemusí být ve tmě viditelní. Technologie obecně zastarává a nejinak je tomu také v oblasti osvětlení. Dnes existují možnosti technologie, které umožňují přesnější zaostření, zvyšují intenzitu svítivosti na základě pohybu a další. Důraz na kvalitu osvětlení by měl být kladen v místech střetu více druhů dopravy, typicky pěší a silniční nebo cyklistické a silniční. Osvětlení je také vhodné zavádět podél frekventovaných chodníků a cyklostezek, které se nenachází v zastavěném území. Vliv hraje také výška instalovaného osvětlení a teplota jasu světla, aby nebyl zbytečně rušen spánek lidí případně i zvířat (mimo intravilán obce).

15.4.6 Aktivita 1.4.6: Zvýšení bezpečnosti na přechodech pro chodce

Nehody s chodci se (nejen v Břeclavi) nejčastěji odehrávají na křižovatkách a přechodech pro chodce, přestože se jedná o místa, kde je výskyt chodců nejvíce očekávatelný. Většina těchto nehod se odehrála na hlavních komunikacích, což odkazuje na hlavní souvislost s intenzitou silničních vozidel, nicméně jedním z významných faktorů je také samotná pozemní komunikace.

Pro zkrácení délky přechodů, zlepšení plynulosti dopravy a zvýšení bezpečnosti chodců je proto navrženo na všech hlavních komunikacích (I/40, I/55, II/425, Sovadinova, Na Zahradách, Stromořadní) zřídit všechny přechody pro chodce s dělicím ostrůvkem, které kromě zvýšení bezpečnosti chodců působí jako zklidňující opatření pro silniční dopravu.

Dělicí ostrůvek nicméně musí být proveden správně – v dostatečné délce – aby bezpečnost skutečně zvyšoval. Velmi často používaný minimalistický tvar ostrůvku (viz obrázek 388) toto nesplňuje a bezpečnost spíše zhoršuje, protože osazená SDZ C4a přikázaného směru objíždění brání chodcům v rozhledu a snižuje vzájemnou viditelnost chodce s řidičem.

388/ Nevhodně provedený dělicí ostrůvek na průtahu I/55 (ul. Národních hrdinů)



Zdroj 388/ vlastní fotodokumentace

Obrázek 389 ukazuje výhled chodce z místa oficiálně posuzovaného rozhledu na přechodu pro chodce, tedy 1,0 m od okraje komunikace. Výhled je osazením SDZ téměř celý zakryt, což platí pro dospělého i dítě, přičemž vzájemná (ne)viditelnost platí i obráceně a chodec ukrytý za značkou je velmi špatně rozlišitelný.

389/ Značkou zakrytý výhled z výšky očí dospělého (cca 1,6 m; vlevo) a dítěte (cca 1,0 m; vpravo)



Zdroj 389/ vlastní fotodokumentace

Pro zajištění přínosů dělicího ostrůvku musí být jeho okrajová část delší, čímž dojde k odsunu SDZ do vzdálenější polohy, kde již nebrání rozhledu a vzájemné viditelnosti. Delší náběhová část zároveň znamená skutečné zajištění vyšší ochrany chodců, protože v případě kolize vozidla s ostrůvkem je vzdálenost ke středové části pro chodce výrazně větší, nižší úhel obruby zároveň spíše zajistí navedení vozidla nazpět do jízdního pruhu místo najetí na ostrůvek. Příklad takového řešení je na obrázku 390, ukázka rozhledů pak na následujícím obrázku 391.

390/ Správně provedený dělicí ostrůvek s delšími náběhy (Den Haag, Nizozemsko)



Zdroj 390/ vlastní fotodokumentace

391/ Dostatečný rozhled z ostrůvku s delšími náběhy (Den Haag, Nizozemsko)



Zdroj 391/ vlastní fotodokumentace

K dalšímu snížení omezení rozhledu osazeným SDZ C4a lze doporučit používání zmenšené varianty této příkazové značky, nicméně dostatečně velkorysé stavební uspořádání je nenahraditelnou primární podmínkou pro skutečný přínos dělicího ostrůvku pro bezpečnost chodců (viz obrázek 392).

392/ Ani zmenšená značka nenahradí nedostatečný rozměr ostrůvku (Dobříš)



Zdroj 392/ vlastní fotodokumentace

Bezpečnost na přechodech pro chodce (i místech pro přecházení) je žádoucí zajistit a zvyšovat všude v síti. Zejména v rezidenčních oblastech bývá problém se zajištěním rozhledů kvůli nevhodně odstaveným vozidlům, která brání v rozhledu. Nedostatky stavebního uspořádání v kombinaci s absencí vymáhání pravidel zbytečně zvyšují riziko pěšího pohybu po městě, čímž je ovlivněna volba dopravního módu. V těchto místech, na méně zatížených komunikacích, jsou vhodná jiná opatření, která významně souvisí se zklidňováním a úpravami celé oblasti, čemuž se věnují Aktivita 1.3.4: Legalizace parkovacích míst formou změny organizace dopravy (kapitola 15.3.4), Aktivita 1.3.5: Legalizace parkovacích míst formou stavebních úprav (kapitola 15.3.5), Opatření 4.2: Vytvoření hierarchizace sítě komunikací (kapitola 18.2).

15.4.7 Aktivita 1.4.7: Zklidňování míst s vysokým výskytem rizikových skupin v oblasti mobility

Bezpečnost by měla být zajištěna vhodnými opatřeními na všech místech křížení pěší a silniční infrastruktury, avšak zvláštní pozornost je doporučeno věnovat také místům se zvýšeným výskytem rizikových skupin v oblasti mobility, kam patří zejména děti, senioři, zdravotně a tělesně postižení nebo nevidomí. Tyto skupiny obyvatel jsou často nižšího vzrůstu, mají omezené percepční schopnosti, hůře vidí atd., po městě se však stále pohybují. Místa s častým nebo předpokládaným výskytem těchto osob je vhodné specifickým požadavkům uzpůsobit.

V oblastech škol, dětských hřišť, sportovišť, domovů pro seniory, zdravotních středisek a obdobných lokalitách je vhodné aplikovat další prvky zklidnění dopravy, které zvýší bezpečnost chodců a sníží rychlost vozidel. Příklady úprav před školními budovami ukazuje obrázek 393.

393/ Příklad stavebních úprav u škol (Dobříš + Praha 7)



Zdroj 393/ vlastní fotodokumentace + maps.google.com, květen 2024

15.4.8 Aktivita 1.4.8: Bezpečné propojení cykloinfrastruktury a silničních komunikací

Pro jednoduchost a přínos použití cyklistické infrastruktury je kromě její celistvosti nezbytné také systematické propojení s ostatní (silniční) infrastrukturou na všech křižovatkách. Chybějící nájezdy na stezku realizované podél ulice Stromořadní a Na Zahradách neumožňují odbočení / napojení z bočních ulic, přičemž opomenuta je například ulice Husova, která vede na náměstí Svobody, jeden z pobytových prostorů v oblasti.

394/ Propojení silnice na cyklostezku neumožňuje zákaz vjezdu (vlevo) a chybějící sjezd (vpravo)



Zdroj 394/ vlastní fotodokumentace

Zajištění nájezdu a sjezdu na všech křižovatkách je nutnou součástí budování cyklistických opatření, aby jejich užití bylo intuitivní. Například v Nizozemsku se jedná o standardní řešení, viz obrázek 395.

395/ Nájezd / sjezd na stezku pro cyklisty naproti vyústění ulice (Den Haag + Leidschendam, Nizozemsko)



Zdroj 395/ vlastní fotodokumentace

Kromě příčných křížení a sjezdů je potřeba dbát také na napojení v podélném směru, což podrobně popisuje Aktivita 3.2.2: Budování bezpečných nájezdů/sjezdů do/z cyklopruhů (kapitola 17.2.2).

15.4.9 Aktivita 1.4.9: Omezování reklamních zařízení v blízkosti silničních komunikací

Reklamní zařízení jsou ve městech zdrojem vizuálního smogu, umístění u silničních komunikací však poutá pozornost řidičů. Podnětů, které je potřeba vnímat, je v intravilánu obce již tak dost (větší provoz, křižovatky, přechody, SDZ, SSZ atd.), reklamní zařízení jsou tak dalším podnětem, který má uživatel v zorném poli a musí jej vyhodnotit.

396/ Reklamní plochy a bannery (třída 1. máje + ul. Lidická)



Zdroj 396/ Vlastní fotodokumentace

Typicky se jedná se o samostatné reklamní plochy, plochy na budovách, různé směrovky, plachty na plotech a podobně.

397/ Směrové tabule a plachty (ul. Lidická)





Zdroj 397/ vlastní fotodokumentace

398/ Reklamní plochy v těsné blízkosti značek (ul. Hlavní + Břetislavova)





Zdroj 398/ vlastní fotodokumentace

399/ Reklamní plachty na plotech (ul. Lidická)





Zdroj 399/ vlastní fotodokumentace

Problém představují také přenosná reklamní zařízení, tzv. „áčka“, která bývají nevhodně umístěna, většina navíc pravděpodobně bez povoleného záboru. Umístění na chodníky zužuje jejich využitelnou šířku, může narušit vodící linii pro nevidomé (přirozenou i umělou). Umístění poblíž křižovatek nebo přechodů má zase nepřípustný vliv na rozhledové poměry.

400/ Přenosná reklamní zařízení (ul. Lidická)





Zdroj 400/ vlastní fotodokumentace

Regulace reklamních ploch je považována spíše za estetickou záležitost, nicméně jak je popsáno výše, může mít i výrazný dopad na provoz na pozemních komunikacích, což přímo uvádí také „pravidla silničního provozu" – zákon č. 361/2000 Sb. v § 79 odst. (6): „V bezprostřední blízkosti pozemní komunikace v obci je zakázáno umísťovat cokoliv, co by bylo možno zaměnit s dopravní značkou, světelným a akustickým signálem, dopravním zařízením nebo zařízením pro dopravní informace nebo co by mohlo snižovat jejich viditelnost, rozpoznatelnost nebo účinnost, oslňovat účastníky provozu na pozemních komunikacích nebo rozptylovat jejich pozornost způsobem ovlivňujícím bezpečnost provozu na pozemních komunikacích."

S cílem omezit vizuální smog ve městě a zvýšit bezpečnost na silnicích omezením nepotřebných vjemů je navrženo omezit užití reklamních zařízení v blízkosti silničních komunikací. Z estetického hlediska je možno přistoupit k regulaci i v rámci celého města. Edukací obyvatel a provozovatelů o možných negativních dopadech reklam a jejich umístění pak může být předmětem osvěty a vzdělávání obyvatelstva, které například princip vodicích linií pro nevidomé nebo rozhledové poměry zpravidla nezná. Osvětě se podrobněji věnuje Aktivita 1.2.1: Kampaně vysvětlující dopravní a urbanistické plánování (kapitola 15.2.1) a Aktivita 1.4.10: Dopravní výchova a osvěta (viz následující kapitola 15.4.10).

15.4.10 Aktivita 1.4.10: Dopravní výchova a osvěta

Obecnou vzdělávací aktivitou je dopravní výchova a osvěta všech věkových kategorií. Dané téma je často vnímáno jako „dětské", kdy v rámci škol dojde k vysvětlení základních pravidel, čímž je „problém vyřešen". Situace na pozemních komunikacích se ovšem neustále vyvíjí a dochází k uplatňování některých nových principů, vznikají nová dopravní značení, nové dopravní situace (například turbo-okružní křižovatky) a podobně. Držitelé řidičského oprávnění však nemají stanovenu povinnost prokazovat svou znalost aktuálních předpisů a kontinuálního vzdělávání. Nutno dodat, že značná část řidičů pak nezná ani základní pravidla, jako místa, kde nelze zastavit a stát, význam některého VDZ, přednost autobusu vyjíždějícího ze zastávky apod.

Tato aktivita by sice měla být prováděna v rámci celé ČR, například ze strany MD ČR nebo organizace BESIP, nicméně jejich činnost v této oblasti buď vůbec neprobíhá nebo není efektivní, proto je navržena tato aktivita v rámci PUMM Břeclavi. K šíření je možné využít například břeclavský zpravodaj (měsíčník Radnice), webové stránky města aj.

Tato aktivita naplňuje specifický cíl 3.1.7 „Podpora vzdělávacích, osvětových a komunikačních aktivit za účelem zvýšení bezpečnosti dopravy" ze Strategie rozvoje JMK.

15.4.11 Aktivita 1.4.11: Účinný dohled a vymahatelnost přestupků

Účinný dohled nad dodržováním pravidel silničního provozu a přiměřená míra represivních opatření při jejich porušování je výrazným nedostatkem všech českých měst, Břeclav nevyjímaje. Hlavním tolerovaným přestupkem je nesprávné, nevhodné či nedovolené parkování. Benevolentní přístup je často uplatňován také při překračovaní dovolené rychlosti.

Městská policie zřizovaná městem je zpravidla pod politickým tlakem řešit přestupky pouze v omezené míře, například limitem na celkový počet vydaných pokut za měsíc, aby nebyla příliš nepopulární, což by se odrazilo na (ne)popularitě politického vedení města. Vymahatelnost práva je ovšem základním prvkem pro zajištění respektování pravidel, neboť řidiči nemají důvod své chování měnit, je-li jim tolerováno.

401/ Zbytečně osazené zákazy zastavení (nepojmenovaná ulice k Domu školství + ul. U Nemocnice)



Zdroj 401/ vlastní fotodokumentace

Dle zpracovatele se však jedná o jednu z hlavních příčin přemrštěného užívání SDZ B 28 zákaz zastavení po celém městě, viz obrázek 401. To kromě vizuálního smogu zbytečně zahlcuje řidiče projíždějící řidiče. Problémem pro pěší pak bývá neprůchodnost chodníků způsobená jejich zúžením nebo úplným zablokováním.

402/ Úplné zablokování chodníku odstavenými vozidly



Zdroj 402/ vlastní fotodokumentace

Cílem tohoto opatření není trestat a vymáhat každé jednotlivé porušení pravidel, avšak trestat smysluplněji. Překročení rychlosti u školy přes den má mnohem větší rizika než na úsecích, kde je vybírání pokut snadné, jako jsou dlouhé přímější úseky, úseky pod klesáním a podobně.

403/ Vozidla odstavená na zeleni




Zdroj 403/ vlastní fotodokumentace

Ze strany města a jiných institucí by pak mělo docházet k eliminaci a odstraňování příčin porušování pravidel, což nejčastěji obnáší stavební opaření. Návrhem zklidňujících opatření jako je zúžení jízdních pruhů, zúžení šířky vozovky, dělicí ostrůvky a mnoho dalšího mohou i na rovném úseku výrazně změnit vnímání řidičů a pocitové rychlosti, a zároveň zvýšit bezpečnost na křižovatkách a křížení pro nemotorovou dopravu.

Adekvátním řešením a rozmístěním parkovacích ploch, jejich časovým zpoplatněním, omezenou dobou stání a mnoha jinými opatřeními lze regulovat nabídku a poptávku. Zároveň je třeba nabídnout kvalitní alternativu, kterou je v případě Břeclavi zejména cyklistická doprava, dnes však bez vyhovující infrastruktury.

Plnění tohoto dlouhodobého (průběžného) cíle přímo naplňuje prioritní oblast 5 v rámci systémových opatření ze Strategie BESIP 2021–2030.

15.5 Opatření 1.5: Rozvoj elektromobility

Doprava je jedním z největších znečišťovatelů ovzduší, přičemž ke znečištění dochází všude po trase jízdy. Dopady jsou výraznější v území s větší koncentrací obyvatel, kde zároveň žije nejvíce obyvatel, kteří jsou tak přímo zasaženi. Podle různých výzkumů je znečištění ovzduší způsobené dopravou zodpovědné za více předčasných úmrtí než dopravní nehody. Doprava je v EU zdrojem čtvrtiny všech vypouštěných emisí skleníkových plynů, přičemž 43,5 % z toho tvoří osobní automobily, což je nezanedbatelný podíl. „V rámci snah o snížení emisí CO2 a dosažení klimatické neutrality do poloviny století (podle plánu Zelené dohody pro Evropu) je do roku 2050 zapotřebí 90% snížení emisí skleníkových plynů z dopravy (v porovnání s úrovněmi z roku 1990).[4]“

Pro udržitelný rozvoj území a životních podmínek je možné realizovat mnohá opatření, jako Opatření 1.2: Snižování podílu IAD na dělbě přepravní práce (kapitola 15.2) a nabídkou kvalitních alternativ podpořit využívání jiných módů, čemuž se věnuje SPECIFICKÝ CÍL 2: Zatraktivnění MHD (kapitola 16) a SPECIFICKÝ CÍL 3: Podpora zdravé mobility (kapitola 17). Jelikož IAD stále zůstává relevantním dopravním módem, je pro minimalizaci způsobených negativních dopadů vhodné využít alternativních pohonů, mezi něž aktuálně patří zejména elektromobilita.

Opatření 1.5: Rozvoj elektromobility zahrnuje tyto aktivity:

- Aktivita 1.5.1: Výstavba nabíjecích míst pro automobily;
- Aktivita 1.5.2: Využívání elektrických a hybridních vozidel v městských organizacích.

15.5.1 Aktivita 1.5.1: Výstavba nabíjecích míst pro automobily

Základem (úspěchu) každého módu dopravy je dostupná a kvalitní infrastruktura, která v případě elektromobility v Břeclavi téměř neexistuje. Z tohoto důvodu je navrženo zahájit systematické budování nabíjecích míst pro elektromobily. Dosažitelný dojezd na baterie dnes již bez problémů stačí na

[4] Zdroj: https://www.europarl.europa.eu/topics/cs/article/20190313STO31218/emise-co2-z-aut-fakta-a-cisla-infografika

každodenní dojížďku a dojezd několika stovek kilometrů umožňuje také vykonat středně dlouhé cesty. Zejména v oblasti sídlišť není nabíjení realizovatelné z vlastní domácnosti, což je hlavní překážkou pro pořízení a užívání elektromobilu. Nabíjecí místa by měla být zřizována i v oblastech nízkopodlažní zástavby a rodinných domů, neboť možnosti nabíjení mohou být omezeny i tam. Příklad nabíjecího místa pro 2 automobily v obytné čtvrti v Nizozemsku ukazuje obrázek 404.

404/ Nabíjecí místo v obytné čtvrti (Houten, Nizozemsko)



Zdroj 404/ vlastní fotodokumentace

Nabíjecí místa mají smysl také v místech občanské vybavenosti, kde kromě komplexnosti sítě zajišťují zdroj energie například pro návštěvníky. Povinnost budovat nabíjecí místa je zakotvena také v novém stavebním zákonu (zákon č. 283/2021 Sb.), který v § 167 písm. e) ukládá vlastníkovi „stavby a zařízení … zajistit do 1. ledna 2025 instalaci alespoň 1 dobíjecí stanice, a to, pokud je vlastníkem jiné stavby než stavby pro bydlení s více než 20 parkovacími stáními, za podmínek stanovených prováděcím právním předpisem.“

Pro nové stavby a změny dokončených staveb pak platí přísnější kritéria dané vyhláškou č. 146/2024 Sb.: „Nová stavba a změna dokončené stavby, která má více než 10 parkovacích stání, vyjma stavby pro bydlení a změny dokončené stavby pro bydlení, musí být vybavena minimálně jedním dobíjecím bodem a kabelovody pro pozdější instalaci dobíjecího bodu pro elektrické vozidlo pro každé páté parkovací místo.“

Cílem aktivity je vytvořit komplexní síť nabíjecích stanic na území města, která umožní bezproblémové využívání automobilů s elektrickým pohonem pro obyvatele i návštěvníky. Zásadní je rovnoměrná dostupnost na území celého města, aby nebylo nutné za dobíjením „dojíždět“. Pro snížení investičních nákladů je zřizování nabíjecích míst možné spojit například s rekonstrukcí VO, elektrických rozvodů nebo jiné (technické) infrastruktury v území.

15.5.2 Aktivita 1.5.2: Využívání elektrických a hybridních vozidel v městských organizacích

Podporu elektromobility a alternativních pohonů může vyjádřit i město a městem zřizované organizace a jít příkladem svým občanům. V současnosti dostupná elektrická a hybridní vozidla již poskytují dostatečný dojezd pro celodenní využití, zejména pak pro vozidla operující s omezeným rozsahem územní působnosti. Vozidla správců zeleně, komunikací, městské policie a podobných mohou být částečně nebo plně elektrická.

Vyšší pořizovací cena vozidel s alternativními pohony se kompenzuje nižšími provozními náklady, v součtu investičních i provozních nákladu za celou životnost vozidla vychází již dnes alternativní pohony finančně výhodněji, přičemž se dá předpokládat pokračování mírně klesajícího trendu pořizovacích cen.

16 SPECIFICKÝ CÍL 2: Zatraktivnění MHD

Vedení linek MHD má být v rámci možností přímé bez zbytečných zajížděk. Toto v kombinaci s vhodným intervalem zajistí dostatečný potenciál pro cestující. Vzhledem k velikosti města je nutno zvolit takový interval, který bude finančně udržitelný a zároveň nabídne cestujícím dostatečně časté spojení, aby se jim vyplatilo na spoj městské dopravy počkat. Celková doba cesty (samotná jízda + polovina intervalu jako čekání na spoj) by měla být kratší nebo maximálně stejná, jako doba pěší chůze na stejné trase.

Atraktivní městská doprava s dostatečným rozsahem provozu a intervaly může sloužit jako alternativa využívání, nebo dokonce vlastnictví osobního automobilu, a to zejména při vhodném provázání s ostatními druhy dopravy. Důraz je nutno klást i na umístění a vzhled zastávek (například umístění přístřešku) a zajištění přímého, bezbariérového a bezpečného přístupu.

Důležitým aspektem je dále reakce na rozvoj města a dodržení dostupnosti (docházkových vzdáleností) i z nově budovaných lokalit. Případné prodloužení linky nebo zprovoznění zastávky je žádoucí realizovat již před dokončením celého souboru (pokud to komunikace umožňuje), aby si noví obyvatelé mohli přirozeně zvyknout na využívání systému MHD jako logického a efektivního způsobu dopravy po městě.

Nedílnou součástí provozu MHD je její financování. Tržby z jízdného v České republice tvoří obvykle přibližně 15 až 25 procent nákladů a zbytek je nutno subvencovat, což prakticky u všech objednatelů představuje významnou položku v rozpočtu města. Při vynakládání finančních prostředků je nutno sledovat, jaký efekt poskytovaný objem peněz (a tedy rozsah služeb) má. Ze zkušeností provozů MHD v menších městech zhruba vyplývá, že čím více prostředků je investováno, tím větší je počet cestujících. Neplatí to ovšem vždy, ani přímo úměrně. Při nevhodném nastavení systému nemusí být požadovaný efekt vyššího počtu cestujících dosažen ani při zvýšení výdajů města.

Příčiny mohou být různé, v odlišnosti měst a hustotě jejich osídlení, nesprávném trasování, nevhodném jízdním řádu a podobně. Pro atraktivní MHD je důležité zachování minimálního standardu nabídky (intervalu) i v méně frekventovaných časech. Za nejvyšší přípustnou hodnotu intervalu se u MHD menších měst považuje 30 minut. Při delším intervalu je již MHD obtížně využitelná z důvodu dlouhého čekání na spoj (případně brzkého dojezdu do cíle) a uživatelé hledají jiné způsoby přepravy.

„Zvýšení atraktivity a přístupnosti veřejné dopravy v kraji“ je specifickým cílem ze Strategie rozvoje JMK, specifický cíl B1.2 PUMM Břeclav tento cíl přímo naplňuje a rozvíjí.

SPECIFICKÝ CÍL 2: Zatraktivnění MHD navrhuje 2 opatření:

- Opatření 2.1: Optimalizace sítě MHD;
- Opatření 2.2: Rozvoj infrastruktury MHD.

16.1 Opatření 2.1: Optimalizace sítě MHD

Sídelní struktura Břeclavi je na většině území tvořena kompaktní zástavbou v docházkové vzdálenosti od hlavních tahů, po kterých je provozována autobusová doprava. To znamená, že v dosahu MHD se bydlí nebo pracuje velká část obyvatel, což představuje potenciál pro získání nových uživatelů, který v současnosti zůstává nenaplněn. Opatření 2.1: Optimalizace sítě MHD proto navrhuje následující aktivity:

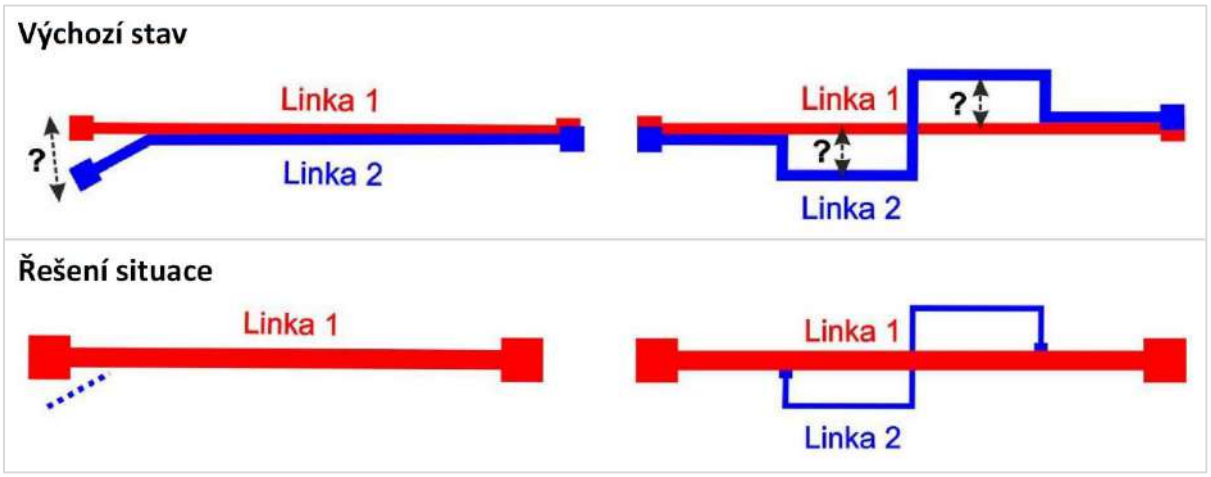
- Aktivita 2.1.1: Zjednodušení sítě MHD;
- Aktivita 2.1.2: Zavedení nástupu všemi dveřmi;
- Aktivita 2.1.3: Zavedení pravidelných intervalů;
- Aktivita 2.1.4: Stanovení minimálního obratu cestujících pro obsluhu zastávky;
- Aktivita 2.1.5: Zajištění návaznosti na autobusové a vlakové spoje;
- Aktivita 2.1.6: Komplementarita spojů MHD a regionálních autobusových spojů;
- Aktivita 2.1.7: Přejmenování zastávky „autobusové nádraží“ na „železniční stanice“.

16.1.1 Aktivita 2.1.1: Zjednodušení sítě MHD

Základním předpokladem pro zvýšení atraktivity MHD je zjednodušení sítě MHD. Současná síť obsahující 9 linek je na město velikosti Břeclavi příliš rozvětvená, tím spíše když existuje pouze několik

hlavních os (tras), kudy linky jezdí a jezdit mohou. Kombinace mnoha linek je nepřehledná a neumožňuje zajistit atraktivní interval jednotlivých linek ani souhrnný interval v úseku, často pak také dochází ke sjíždění více vozidel v zastávkách, ať už s jinými spoji městské nebo regionální dopravy.

405/ Koncentrace nabídky a zpřehlednění pro cestující



Zdroj 405/ Bär M.: Betriebstechnik des ÖPNV, Technische Universität Dresden

Cílem reorganizace MHD v Břeclavi by mělo být vytvoření jednoduché sítě, kde budou jednotlivé osy obslouženy jednou hlavní linkou s atraktivním intervalem, v místech společného vedení (např. v centru, třída 1. máje apod.) pak zajistit proklad časových poloh těchto spojů tak, aby tvořily kratší souhrnný, ideálně pravidelný interval. Síť je možné doplnit linkami s větší křivolakostí, které zajistí méně častá, ale přímá spojení mezi různými místy v Břeclavi, nicméně takové linky by neměly tvořit základ systému. Tím musí být co nejpřímější a často jezdící linky.

Provedení této aktivity je podmínkou pro realizaci většiny ostatních aktivit tohoto Opatření 2.1: Optimalizace sítě MHD. Nedílnou součástí zjednodušení linkového vedení je Aktivita 2.1.4: Stanovení minimálního obratu cestujících pro obsluhu zastávky (kapitola 16.1.4) a částečně též Aktivita 2.2.1: Zmapování a optimalizace sítě zastávek (viz kapitola 16.2.1). Zastávky totiž do značné míry určují možné trasy linek a jejich poloha významně ovlivňuje skutečnou dostupnost MHD v území.

16.1.2 Aktivita 2.1.2: Zavedení nástupu všemi dveřmi

Robustnější systémy MHD jsou úspěšné nejen kvůli četnější nabídce spojení, ale také tím, že se snaží minimalizovat bariéry. Jednou z významných bariér je nástup pouze předními dveřmi. Kromě výrazného a špatně předvídatelného ovlivňování délky pobytu v zastávce, což má negativní dopad na dodržování jízdního řádu i jeho konstrukci (viz kapitola 7.1 Organizace dopravy v analytické části), jde o nadbytečnou nepříjemnost pro cestující. Nástup předem je většinou cestujících vnímán jako bariéra, zbytečně je obtěžuje, a v krajním případě je může od cesty veřejnou dopravou úplně odradit.

Zrychlením odbavení cestujících zároveň může dojít ke zkrácení jízdních dob, což dále podpoří atraktivitu MHD. V současné podobě se totiž snadno stává, že cestující ve vozidle stráví stejný nebo větší díl cesty stáním v zastávkách při odbavování než samotnou jízdou. Při přepravě na krátkou vzdálenost se totiž každá (ne)uspořená minuta výrazně projeví na dosažené cestovní rychlosti, a tedy celkové době přepravy.

Úspora cestovních dob může také snížit počet potřebných vozů pro obsluhu linky, případně při shodném počtu vozidel zajistit kratší interval. V obou případech je objem finančních prostředků vynakládán efektivněji a zajišťuje lepší nabídku pro cestující.

16.1.3 Aktivita 2.1.3: Zavedení pravidelných intervalů

Jak bylo popsáno v analytické části v kapitole 7.2 Nabídka spojení, i přes „dostatečný“ počet spojů dochází k neefektivní nabídce pro cestující s velmi nepravidelnými rozestupy mezi spoji jednotlivých linek i v rámci souhrnného intervalu. Zjednodušení sítě umožní zavést pravidelné intervaly jednotlivých

linek, ideálně z jedné taktové rodiny (viz tabulky 406), což umožní vytvoření pravidelných a opakujících se spojení, návazností a prokladů v průběhu celého dne nebo jeho části.

406/ Tabulka intervalů opakujících se po 60 (120) minutách

Intervalová rodina	**Interval [min]**					
Intervalová rodina 1	**2**	4	(8)			
Intervalová rodina 2	**3**	6	12	(24)		
Intervalová rodina 3	**3,75**	7,5	15	30	60	120
Intervalová rodina 4	**5**	10	20	(40)		

Zdroj 406/ vlastní zpracování

407/ Nevhodné kombinování intervalů z různých taktových rodin (konflikty podtrženy nebo vytučněny)

Linka	**Interval**	**Pokus 1**						**Pokus 2**					
Linka 3	12 minut		05	17	29	41	53	03		15	27	39	51
Linka 1	10 minut	00	10	**20**	30	40	**50**	00	**10**	**20**	30	**40**	**50**
Linka 2	15 minut		05	**20**	35		**50**		**07**	**22**		**37**	**52**

Zdroj 407/ vlastní zpracování

Zajištěním jednotného pravidelného intervalu v síti pak může dojít ke vzniku pravidelných spojení s krátkým přestupem, které bude časově konkurenceschopné dnešnímu přímému spoji, ale s nabídkou mnohem častějšího spojení, navíc v pravidelném intervalu.

V menších systémech MHD často panuje obava, že cestující nejsou ochotni přestupovat, což je ovšem důsledek současného systému, nikoliv primární příčina; dnešní cestující nechtějí přestupovat, protože se jim to v jakémkoliv ohledu nevyplatí:

- Nepřestupní tarif – přestupní jízdné je dražší,
- Není kdy přestupovat – spoje vhodně nenavazují,
- Zpoždění spojů – na krátké přestupy se nelze spolehnout, dlouhé nejsou atraktivní,
- Stav přestupů – nízká úroveň vybavenosti a chybějící propojení (protisměrných) zastávek.

V současném systému by se jednalo například o tangenciální spojení ze západu (Poštorná, Charvátská Nová Ves) do Staré Břeclavi. Dnes je dostupná pouze linka 569 s nepřímou trasou kolem nemocnice a polikliniky, přitom alternativou by mohly být linky 561, 562, 563, 566, 567, 568 jedoucí přes náměstí TGM s přestupem na linky 564 a 565 obsluhujících Starou Břeclav. Chybějící pěší propojení zastávek na náměstí TGM a Jana Palacha, nepřestupní tarif a zpoždění spojů ovšem tuto alternativu v podstatě znehodnocují, i kdyby dosažitelná časová návaznost náhodou vznikala.

Pro zajištění pravidelnosti spojení a je nutné zajištění odjezdů autobusů dle jízdního řádu. Během dopravní špičky se autobusy často zpožďují z důvodu dopravních kongescí, kterým se MHD nevyhne. Výstavba silničního obchvatu a uvolnění hlavních tahů významně pomůže pravidelnému spojení a také návaznosti jednotlivých spojů.

16.1.4 Aktivita 2.1.4: Stanovení minimálního obratu cestujících pro obsluhu zastávky

V rámci zjednodušení linkového vedení MHD (Aktivita 2.1.1: Zjednodušení sítě MHD, viz kapitola 16.1.1) by mělo ze strany města dojít také ke stanovení minimálního obratu cestujících, od kterého bude jakákoliv zastávka obsluhována, aby byla zajištěna efektivita vynakládaných finančních prostředků. Pokud se nedostatečně využívaná zastávka nenachází na přirozené trase linky, nemá být obsluhována.

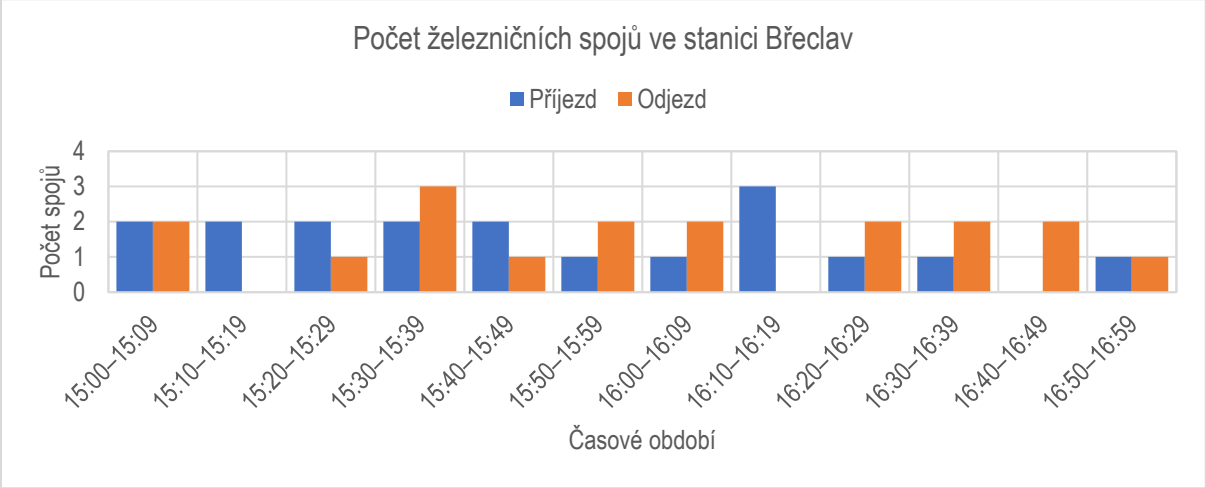
Městská doprava nikdy nebude hospodařit s vyrovnaným rozpočtem, neboť příjmy z cenově dostupného jízdného nepokryjí vysokou finanční náročnost služby. Ta proto musí být subvencována z veřejných financí. Musí ovšem existovat minimální hranice obsluhy (například denní / týdenní obrat zastávky) stanovený zřizovatelem, který zdůvodní efektivitu vynakládaných finančních prostředků.

Některé zastávky jsou také „duplicitní“ vůči jiným, které nabízejí častější nabídku spojů v docházkové vzdálenosti. Příkladem je jednosměrná zastávka Stará Břeclav, Domov seniorů, která je pouze 150 metrů od zastávky Lidická na stejnojmenné ulici, což je vyznačeno i na schématu sítě, s více linkami a vyšším počtem spojů.

16.1.5 Aktivita 2.1.5: Zajištění návaznosti na autobusové a vlakové spoje

Návaznost na vlakové spoje není jednoduché zajistit, protože v Břeclavi neexistuje jednoznačný taktový uzel, do kterého by se vlaky sjížděly. Příjezdy i odjezdy spojů jsou rozprostřeny po celém období 60 nebo 120 minut, viz graf 408. Z tohoto důvodu je obtížné zajistit návaznosti spojů MHD k vlakům i od vlaků obecně, natož pak do / ze všech směrů, k čemuž se ještě přidává atribut možného zpoždění vlaku na příjezdu a ztráty zamýšlené přípojné vazby.

408/ Četnost železničních spojů v železniční stanici Břeclav v desetiminutových intervalech (15.08.2024)



Zdroj 408/ SŽ

Jedinou možností, jak návaznosti spojů MHD na vlakové spoje zajistit, je proto koncentrace nabídky MHD do několika linek s kratším intervalem, které ve vzájemném prokladu zajistí dostatečný souhrnný interval, aby čekací doba při přestupu na / z vlaku nebyla příliš dlouhá. Pravidelný souhrnný interval například 10 minut od železniční stanice do Poštorné (odpovídá dnešní četnosti 5-7 spojů za hodinu) tak vytvoří návaznost na „všechny“ vlaky s maximální dobou čekání 10 minut, aniž by bylo nutno přestupní vazby přímo vytvářet. V případě zpoždění vlaku půjde snadno využít další spoj MHD jedoucí daným směrem.

Takový systém je nejen přehledný a snadno zapamatovatelný, ale zapamatování ani nutně nevyžaduje, protože cestující ví, že mu nejpozději za nějaký čas (souhrnný interval) přijede spoj daným směrem. To zvyšuje atraktivitu nejen MHD, ale veřejné dopravy jako celku, což naplňuje specifický cíl 3.2.3 „Zvýšení atraktivity a přístupnosti veřejné dopravy v kraji“ ze Strategie rozvoje JMK.

Nezbytnou podmínkou pro možné zřízení atraktivního intervalu na hlavních osách je Aktivita 2.1.1: Zjednodušení sítě MHD (viz kapitola 16.1.1), se kterou je úzce spjata Aktivita 2.2.1: Zmapování a optimalizace sítě zastávek (viz kapitola 16.2.1).

16.1.6 Aktivita 2.1.6: Komplementarita spojů MHD a regionálních autobusových spojů

Mimo přepravní špičky je poptávka po přepravě z principu nižší, a není ekonomicky obhajitelné provozovat vysoký počet spojů. V současné rozvětvené síti je zajištění provozu všech linek při nižší poptávce neefektivní a nemůže být pro cestující atraktivní.

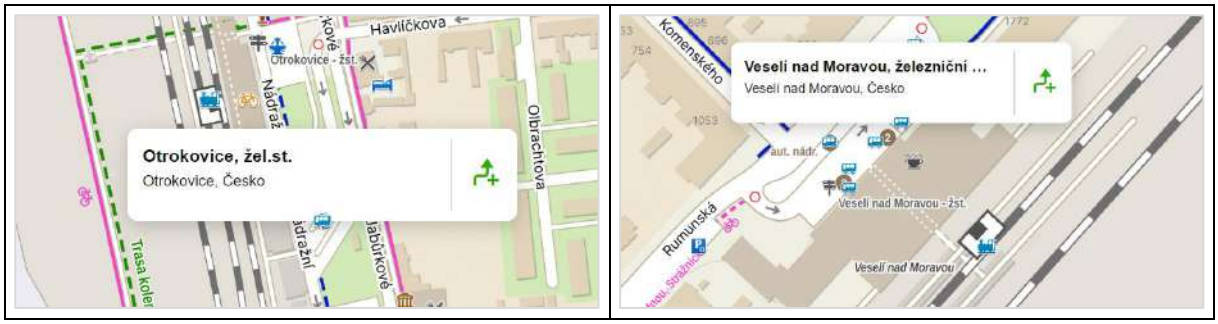
Základním předpokladem pro zajištění atraktivní nabídky spojů i v okrajových obdobích je Aktivita 2.1.1: Zjednodušení sítě MHD (viz kapitola 16.1.1). Po zjednodušení linkového vedení bude možné vytvořit proklady se spoji regionálních linek, které mohou vhodně doplnit nabídku spojů MHD v hlavních směrech. Většina spojů regionálních linek jezdí v pravidelném intervalu a lze je tudíž využít jako komplementární nabídku pro spoje MHD. Díky integraci obou systémů do IDS JMK platí jednorázové i předplatní jízdné v obou typech spojů.

16.1.7 Aktivita 2.1.7: Přejmenování zastávky „autobusové nádraží“ na „železniční stanice“

Přesunuté autobusové nádraží se nachází přímo u železniční stanice, přičemž jedno autobusové nástupiště přímo navazuje na vnější železniční nástupiště. Z názvu zastávky ovšem tato blízkost

nevyplývá. Změnou názvu zastávek z „autobusového nádraží“ na „železniční stanice“ dojde ke zlepšení orientace pro cestující v regionu a zdůraznění přestupní vazby, což posílí povědomí o intermodálním teminálu.

409/ Příklady autobusových nádraží u železniční stanice



Zdroj 409/ mapy.cz, 2024

Přejmenování na „dopravní terminál“ nebo „terminál“ není doporučeno, protože není vypovídající. Železnice je díky svému pravidelnému provozu ve všech obdobích vnímána jako předvídatelná, spolehlivá a komfortní doprava, proto je účinnější uvést název tohoto nadřazeného módu v názvu.

16.2 Opatření 2.2: Rozvoj infrastruktury MHD

Veřejná doprava je udržitelným módem dopravy, jeho provoz a rozvoj je z hlediska výkonu, přepravní kapacity a prostorové nenáročnosti šetrný k životnímu prostředí. „Zvýšení atraktivity a přístupnosti veřejné dopravy v kraji“ je zároveň specifickým cílem Strategie rozvoje JMK, proto je rozvoj infrastruktury MHD důležitou součástí PUMM Břeclav.

Součástí Opatření 2.2: Rozvoj infrastruktury MHD jsou tyto aktivity:

- Aktivita 2.2.1: Zmapování a optimalizace sítě zastávek;
- Aktivita 2.2.2: Zajištění základního standardu zastávek;
- Aktivita 2.2.3: Zajištění vybavenosti dle vytíženosti zastávek;
- Aktivita 2.2.4: Budování elektronických informačních tabulí;
- Aktivita 2.2.5: Vytvoření bezbariérového přístupu k zastávkám MHD;
- Aktivita 2.2.6: Zklidňování automobilové dopravy v oblasti zastávek.

16.2.1 Aktivita 2.2.1: Zmapování a optimalizace sítě zastávek

Stav většiny zastávek v Břeclavi je dnes neuspokojivý, neboť nesplňuje ani základní vlastnosti zastávky jako je existence nástupiště, dostatečná výška nástupiště, přístupová cesta a podobně, což bylo podrobně popsáno v analytické části v kapitole 7.3 Infrastruktura MHD. Ani technicky vyhovující zastávky však nemusejí být ideální, ať už se jedná o polohu v uliční síti, pěší vazby, skutečné pokrytí území, vzdálenost k atraktivním cílům atd., což bylo ve zmiňované kapitole též popsáno.

Polohy zastávek vznikaly historicky dle aktuální potřeby a dostupného místa. Mnoho zastávek MHD je i mimo hlavní tahy vytvářeno se zastávkovým pruhem, což je vzhledem k nevelké četnosti spojů zbytné. Zřízení zastávky je více investičně náročné, vytváří nadbytečný zábor veřejného prostoru navyšováním zpevněných ploch, ale především výrazně limituje možnosti umístění zastávky v území. Zatímco pro zřízení zastávky v jízdním pruhu postačí volný prostor o délce nástupní hrany, zastávkový pruh kvůli nájezdovému a výjezdovému klínu vyžaduje zhruba několikanásobně delší úsek.

410/ Porovnání zastávky zřízené v zastávkovém a v jízdním pruhu (Stará Břeclav, u parku)



Zdroj 410/ vlastní fotodokumentace

Nedostatečně dlouhé klíny zhoršují využitelnost zastávky. Krátký nájezdový klín způsobí horší možnost zajetí autobusu ke hraně nástupiště, řidiči proto zastavují dále aby předešly poškození autobusu (viz obrázek 411 níže), krátký výjezdový klín zase omezuje výjezd autobusu, který kvůli nezbytnému vybočení do protisměru musí vyčkat na mezeru v protisměrném proudu vozidel.

411/ Krátký nájezdový klín a vegetace omezuje zajetí ke hraně nástupiště (ul. Lidická)



Zdroj 411/ vlastní fotodokumentace

I v Břeclavi existuje několik takových příkladů. Kromě zastávky „Stará Břeclav, u parku“ se jedná například o zastávky „Slovácká“ nebo „Poštorná, Hlavní na konci“, kde je jeden směr v zastávkovém pruhu a opačný směr v jízdním pruhu. Jelikož zpracovateli nejsou známy výtky na tato řešení, není důvod se domnívat, že by jej nebylo možné uplatnit i jinde.

Větší a mnohem intenzivněji využívané systémy MHD zastávky v jízdním pruhu běžně využívají, a to nejen ve stísněných poměrech. Jedním z mnoha příkladů může být zastávka „Na Míčánkách“ na Praze 10 (viz obrázek 412), kde jezdí tři autobusové linky ve špičkovém intervalu 6 minut, v průměru zde tedy spoj zastavuje každé 2 minuty a k dopravním komplikacím nedochází.

412/ Zastávka v jízdním pruhu se špičkovým intervalem spojů 2 minuty (ul. 28. pluku, Praha 10)



Zdroj 412/ mapy.cz, srpen 2023

V rámci této aktivity je proto navrženo postupovat ve třech fázích:

- Návrh ideální sítě zastávek bez (prostorových) omezujících podmínek;
- Porovnání ideální a současné sítě zastávek, zhodnocení odchylek;
- Vytvoření finálního návrhu zastávkové sítě včetně přístupových cest.

Návrh ideální sítě zastávek bez (prostorových) omezujících podmínek

V první fázi dojde ke zmapování významných cílů, jader osídlení a dalších atraktorů na území celého města. Cílem je navrhnout teoreticky optimální síť zastávek, které se nachází v těžištích území, zajišťují krátké přístupové cesty ke zvoleným cílům, minimalizují docházkovou vzdálenost apod. Zastávky by měly být dle kontextu území umisťovány v rovnoměrné vzdálenosti 300–500 metrů, která zajistí dostatečnou plošnou obsluhu území a zároveň rozumnou cestovní rychlost.

Principem tohoto návrhu je umístění zastávek na dostupnou komunikační síť bez prostorových omezujících podmínek, které nejčastěji vyplývají ze současné podoby a uspořádání uličního prostoru. Podoba komunikace, ulice nebo křižovatky totiž není „navždy“ a při větší rekonstrukci může být změněna, nicméně je třeba vědět jakým způsobem má být změna provedena. Kromě zajištění provozuschopnosti infrastruktury na další časové období totiž může větší investiční akce přinést také lepší benefity uživatelům, nejen v silniční dopravě.

Porovnání ideální a současné sítě zastávek, zhodnocení odchylek

Druhou fází je porovnání teoretické sítě se současným stavem a zhodnocení odlišností ve vztahu k obsluze významných cílů, možnosti vedení linek, návaznosti na uliční síť atd. Příkladem takového vyhodnocení může být část Umístění zastávek v kapitole 7.3 Infrastruktura MHD, kde je popsáno několik na první pohled viditelných nedostatků umístění zastávek. Mnohé menší odchylky ovšem odhalí pouze zevrubná analýza, ke které slouží první fáze se stanovením ideální polohy.

Oblast zastávky veřejné dopravy je místem vysoké koncentrace chodců/cestujících, proto musí být zastávka umístěna na logickém místě v území, v návaznosti na pěší vazby. Přístupy na zastávku musí být řešeny z obou stran ulice a prostor by měl být patřičně dopravně zklidněn. Zastávka má být umístěna na logickém místě tak, aby byla pro cestující viditelná a snadno dohledatelná. Zároveň by měla být umístěna nejblíže významných zdrojům/cílům dopravy a být umístěna v docházkové vzdálenosti.

U současných zastávek by mělo dojít k vyhodnocení technických i kvalitativních parametrů, zhodnocení přístupů z obou stran komunikace a z obou směrů. U zastávek se často nachází přechod pouze na jedné straně, přitom cestující přicházejí i z druhého směru, odkud ale nemají vytvořeny bezpečné podmínky pro přecházení vozovky. Přístup z opomenutého směru je pak delší, nebo méně bezpečný, protože dochází ke vstupu chodců do vozovky mimo místa k tomu určená, a řidič je proto neočekává.

Vytvoření finálního návrhu zastávkové sítě včetně přístupových cest

Poslední fází návrhu je návrh nové sítě zastávek, který již bude zohledňovat také prostorově omezující podmínky s ohledem na pravděpodobnost a finanční realizovatelnost možných stavebních úprav. Návrh by měl zároveň umožňovat efektivní vedení linek, čemuž se věnuje Aktivita 2.1.1: Zjednodušení sítě

MHD (kapitola 16.1.1). Zároveň by měl být založen na stanoveném minimálním standardu pro obsluhu (viz Aktivita 2.1.4: Stanovení minimálního obratu cestujících pro obsluhu zastávky v kapitole 16.1.4). V synergii těchto aktivit má dojít k vytvoření potenciálních přestupních uzlů.

Plné uskutečnění tohoto návrhu může nastat až v dlouhodobém horizontu (10–15 let), jedná se však o dlouhodobou strategii a cílový stav systému MHD. Současný stav by proto neměl být výraznou omezující podmínkou, protože je často dán historickým uspořádáním, které se může změnit. To se týká zejména hlavního průtahu I/55, v menší míře pak I/40 a II/425, kde za několik let dojde k výrazné změně složení a intenzit dopravního proudu po výstavbě obchvatu Břeclavi. Pokles tranzitního významu těchto komunikací umožní upravit tyto tahy na městotvorné komunikace (viz Aktivita 1.1.2: Přebudování silničních komunikací I. a II. třídy v kapitole 15.1.2) zejména změnou šířkového uspořádání a doplněním příčných pěších vazeb, což může otevřít nové, vhodnější možnosti umístění zastávek.

Součástí návrhu zastávkové sítě má být požadovaná délka nástupní hrany, umístění v rámci komunikace a vyřešení (návrh) přístupových cest z přilehlé i protější strany komunikace, a zároveň z obou směrů. Protisměrné zastávky by měly být navrženy vstřícně, nebo co nejblíže u sebe tak, aby byla zajištěna snadná orientace cestujícího a vyvážená nabídka v obou směrech. Tato hlediska podrobněji popisuje Aktivita 2.2.3: Zajištění vybavenosti dle vytíženosti zastávek (viz kapitola 16.2.3).

Všechny tyto aspekty by měly být zohledněny při finálním umístění zastávky, protože významně ovlivňují potenciální úspěšnost provozované MHD. Zastávka je místo prvního setkání uživatele se systémem, a pokud je nevhodně umístěna, špatně dostupná, ve špatném stavu, nebo neposkytuje dostatečný komfort, snižuje atraktivitu MHD bez ohledu na četnost nabídky nebo nasazovaná vozidla.

Tato aktivita má značný rozsah, proto je navrženo zadat její zpracování pomocí samostatné studie, případně ji zahrnout jako část širší studie věnující se optimalizaci MHD Břeclav.

16.2.2 Aktivita 2.2.2: Zajištění základního standardu zastávek

Navazující aktivitou po optimalizaci zastávkové sítě (viz předchozí kapitola 16.2.1) je zajištění základního standardu na všech zastávkách:

- Existence nástupiště,
- Dostatečná výška nástupní hrany,
- Souvislá nástupní hrana bez vjezdů a objektů,
- Vhodně umístěný a dostupný zastávkový sloupek včetně vyvěšených informací,
- Uspořádání bezprostředního okolí zastávky umožňující zajetí autobusu ke hraně nástupiště,
- Zajištění pěšího přístupu na nástupiště.

Naprostá většina současných zastávek v Břeclavi alespoň některý z vyjmenovaných základních aspektů nesplňuje. Všechny tyto aspekty přitom mají významný dopad na vnímání veřejné dopravy, neboť se jedná o první kontakt cestujícího s dopravním systémem. Zvýšení kvality zastávek veřejné dopravy je zásadní pro její obraz v očích občasných i potenciálních uživatelů. Na trvale obsluhovaných zastávkách by proto měl být dodržen tento minimální standard.

413/ Chybějící přístřešky na významné zastávce v centru (náměstí TGM, městský úřad + nám. TGM kostel)



Zdroj 413/ vlastní fotodokumentace

414/ Zcela nevyhovující zastávky v Poštorné (Tovární čtvrť + PKZ)



Zdroj 414/ vlastní fotodokumentace

Jednoduchý, přímý a bezpečný přístup na zastávku ze všech směrů musí být zajištěn v návaznosti na pěší vazby v území vždy z obou stran ulice. Vzhledem k tomu, že většina cestujících bude vždy volit nejkratší cestu na zastávku, přiznání možnosti přístupu (přechod pro chodce/místo pro přecházení) na zastávkové stanoviště v obou čelech výrazně zvyšuje bezpečnost chodců a zároveň nepřímo zklidňuje dopravu.

415/ Zastávka v centru města „nepřístupná“ z protější strany ulice (ul. Jana Palacha)



Zdroj 415/ vlastní fotodokumentace

Například u zastávky Jana Palacha (viz obrázek 415) jsou přechody oběma směry vzdáleny 90 metrů od zastávkového sloupku. Směrem k řece je však nutné jít skrze parkoviště, pěší trasa po chodníku by měřila 145 metrů. Tato (ne)dostupnost je neakceptovatelná z hlediska obecného přístupu k zastávce, tím spíše že se nachází v samém centru města, které je zdrojem i cíle mnoha cest.

16.2.3 Aktivita 2.2.3: Zajištění vybavenosti dle vytíženosti zastávek

Volitelný, avšak stále důležitý je také aspekt vybavenosti zastávek, zejména rozsah poskytovaných informací, přístřešek pro cestující a dostupný mobiliář (lavička, odpadkový koš, stojan na kola). Kromě jízdních řádů je nutné zajistit i viditelné a dostatečně velké označení zastávky jejím názvem a čísly linek, které stanoviště obsluhují. Vhodné je též vyvěsit základní informace o tarifu obsahující především ceny jednorázových jízdenek a jejich platnost.

416/ Špatně přístupné informace na zastávkovém sloupku



Zdroj 416/ vlastní fotodokumentace

Vybavení zastávek lze přizpůsobit vytížení zastávky, nicméně některé prvky mohou být umístěny systémově na všech zastávkách. Záleží na rozhodnutí zřizovatele a finančních možnostech. Primárně by však mělo dojít k zajištění základního standardu zastávek (viz předchozí Aktivita 2.2.3: Zajištění vybavenosti dle vytíženosti zastávek), teprve poté, nebo současně s tím má smysl věnovat se nadstandardním prvkům.

16.2.4 Aktivita 2.2.4: Budování elektronických informačních tabulí

Jedním z nadstandardních prvků na zastávkách je elektronická informační tabule. Ta se uplatní především u zastávek s častějšími odjezdy spojů, případně na stanovištích s odjezdy více linek stejným směrem. Cestující tak nemusí vyhledávat informace v několika jízdních řádech, ale snadno vidí, který spoj (linka) přijede první a za jak dlouho.

Tabule budou zobrazovat informace v reálném čase, tedy včetně zohlednění odchylky od jízdního řádu. Část panelu lze také využít k informování, například o připravovaných nebo probíhajících změnách v provozu, při mimořádnostech, odklonech, výpadku spoje, vysokých zpoždění atd.

16.2.5 Aktivita 2.2.5: Vytvoření bezbariérového přístupu k zastávkám MHD

Kromě zastávky samotné je nutné dbát i na stav a podobu přístupových tras z okolí. Špatný stav povrchu, křivolakost trasy nebo nemožnost přejít v blízkosti zastávky snižují atraktivitu veřejné dopravy jako celku. Značnou komplikaci pak představují pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace.

417/ Lavička a jízdní řády jsou přístupné pouze bariérově (Kulturní dům)



Zdroj 417/ vlastní fotodokumentace

Tato aktivita přímo navazuje na plán optimalizace polohy zastávek (viz Aktivita 2.2.1: Zmapování a optimalizace sítě zastávek v kapitole 16.2.1) a uvedení zastávek do odpovídajícího stavu (viz Aktivita 2.2.2: Zajištění základního standardu zastávek v kapitole 16.2.2). Obsahově se tato aktivita podobá

Opatření 3.6: Zajištění bezbariérovosti cestní sítě (viz kapitola 17.6), ovšem pojednává o podmnožině všech cest, s důrazem na trasy k zastávkám.

16.2.6 Aktivita 2.2.6: Zklidňování automobilové dopravy v oblasti zastávek

Vzhledem ke koncentraci lidí v prostoru zastávky je vždy žádoucí provoz automobilové dopravy v této části území zklidnit. Některé stavební typy zastávek samy o sobě fungují jako zklidňující opatření – například typ zátka nebo zastávkový mys. Žádoucí je u zastávek veřejné dopravy řešit přechody pro chodce dělené ochranným ostrůvkem. Ten však musí být proveden dostatečně velkoryse, aby bezpečnost skutečně zvyšoval (viz Aktivita 1.4.6: Zvýšení bezpečnosti na přechodech pro chodce v kapitole 15.4.6).

Zklidnění automobilové dopravy může zajistit i Aktivita 2.2.2: Zajištění základního standardu zastávek (viz kapitola 16.2.2). Rozpoznatelnost zastávky (viditelný označník, nástupiště, VDZ, přechody) při jízdě po komunikaci řidiče upozorní na předpokládaný výskyt chodců, čemuž by měl přizpůsobit jízdu. Dělicí ostrůvky přechodů pro chodce, budou-li zřízeny, jsou jedním z hlavních prvků dopravního zklidňování.

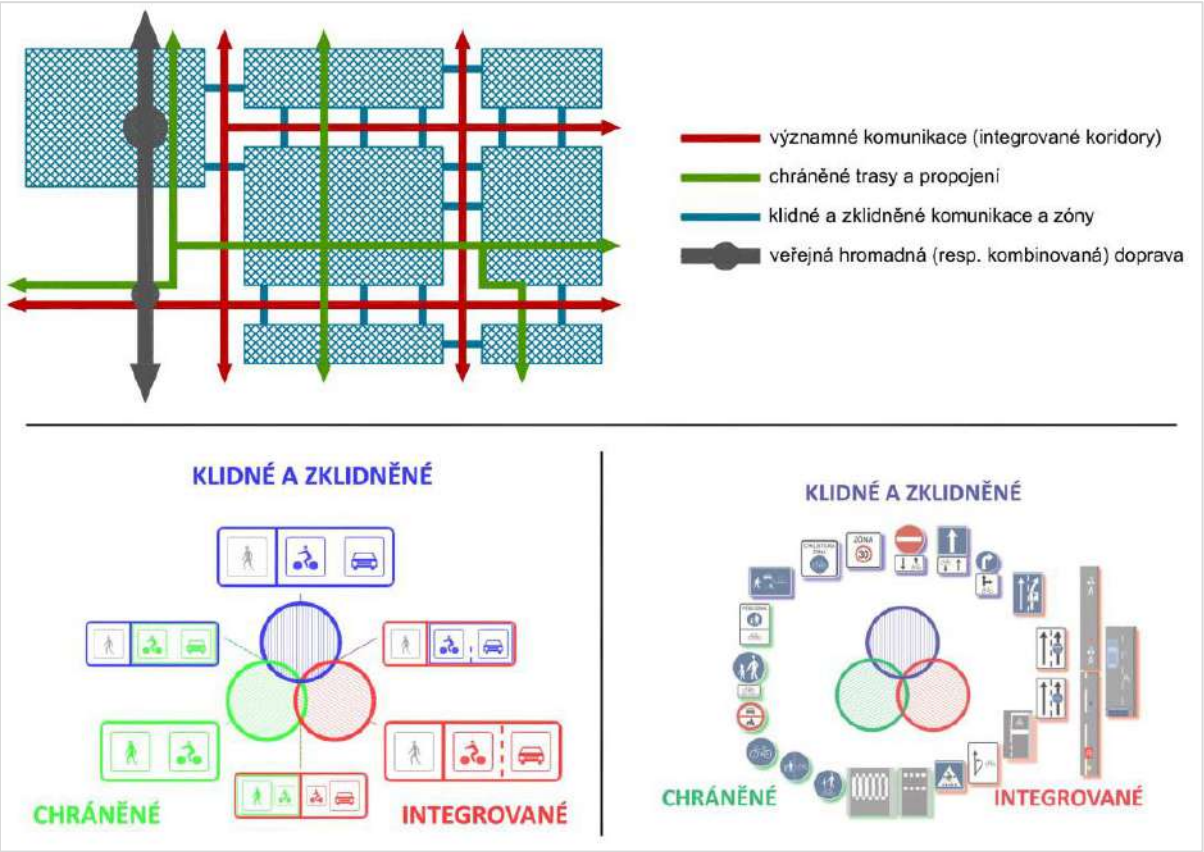
17 SPECIFICKÝ CÍL 3: Podpora zdravé mobility

Nemotorová mobilita má pro město, společnost i uživatele mnoho výhod. Je široce dostupná, poměrně intuitivní, levná nebo zdarma, prostorově efektivní, energeticky efektivní, a uživateli poskytuje také zdravotní benefity díky vynaložené fyzické aktivitě. Podpora zdravé mobility tedy šetří zdroje a životní prostředí, a zároveň zvyšuje fyzickou kondici a zdraví obyvatel. V mnoha případech je také časově konkurenceschopná vůči jízdě MHD nebo IAD, při existenci vhodných podmínek se tedy může stát i primární volbou.

Pro některé uživatele může jít také o jedinou volbu. Děti a dospívající ještě nedisponují řidičským průkazem, senioři jej naopak již nemusí mít nebo se na řízení „necítí“, a jsou proto vázanými uživateli veřejné dopravy. Cyklistická doprava pro ně představuje alternativu, neboť nabízí relativně rychlou individuální dopravu i vázaným uživatelům VHD. Věk dospívání je formativní v mnoha ohledech, jedním z nich jsou také dopravní návyky. Pokud je dojíždění na (střední) školu snadno a pohodlně realizovatelné na jízdním kole, je pravděpodobné že jeho využívání dotyčnému zůstane i v dospělosti, protože již má s tímto typem dopravy pozitivní zkušenost.

Pěší i cyklistická doprava však musí mít vytvořeny podmínky pro snadné a komfortní užití. Pěší trasy jsou již dlouhou dobu budovány a nedostatky se týkají spíše stavu povrchu nebo některých chybějících propojení, naproti tomu liniová cyklistická infrastruktura víceméně neexistuje. Odstranění deficitů je předmětem opatření a aktivit tohoto specifického cíle 3. Schématický náčrt koncepce cyklistické infrastruktury ukazuje obrázek 418.

418/ Ukázka koncepce cyklistické dopravy – provozně-prostorové charaktery a související opatření



Zdroj 418/ pjpk.cz, TP 179

SPECIFICKÝ CÍL 3: Podpora zdravé mobility obsahuje 6 opatření:

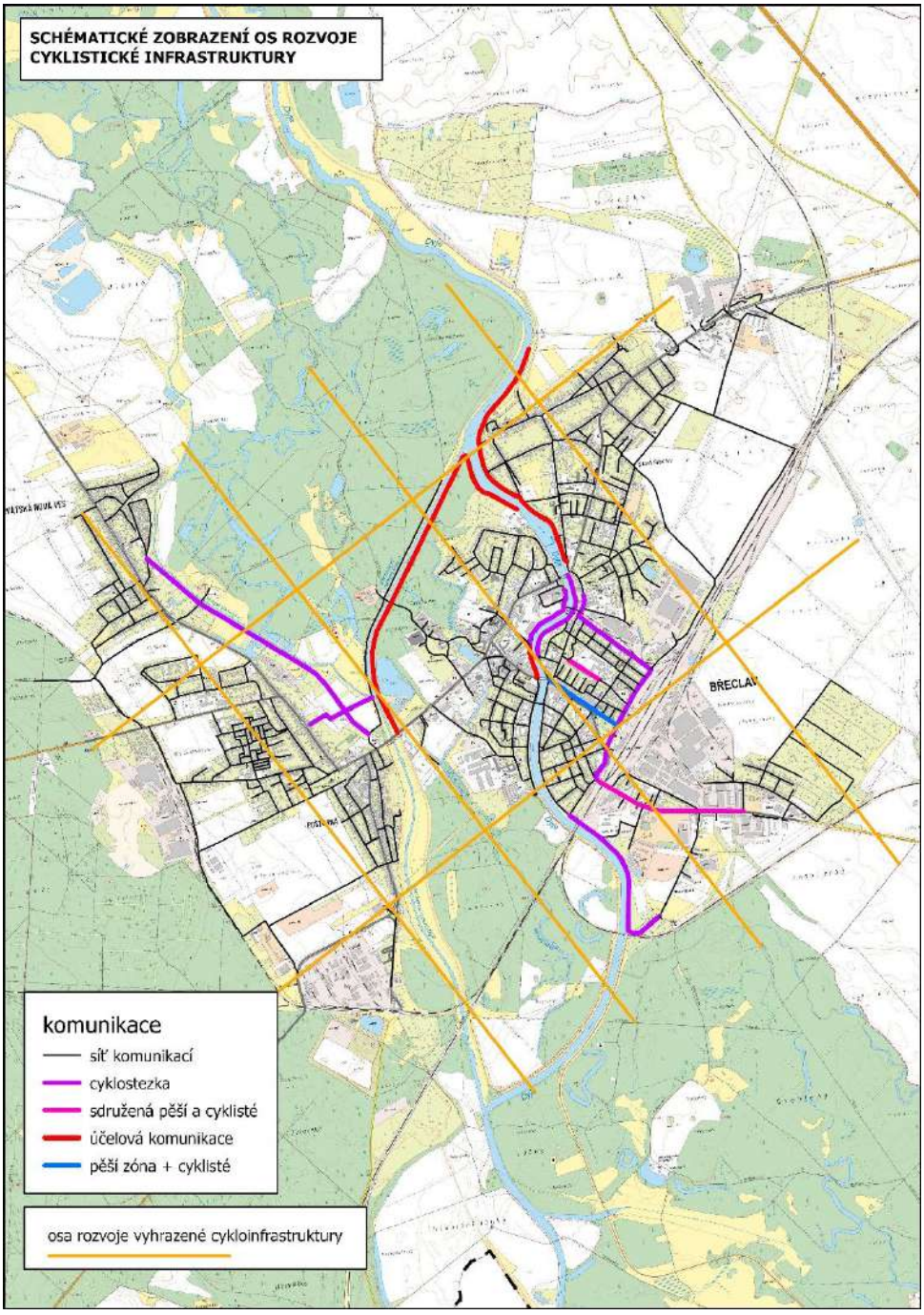
- Opatření 3.1: Výstavba páteřní sítě cyklostezek;
- Opatření 3.2: Budování cykloopatření a podpora bezpečnosti;
- Opatření 3.3: Rozvoj cyklistických služeb;
- Opatření 3.4: Zajištění celoroční sjízdnosti cyklistické sítě;

- Opatření 3.5: Zvýšení prostupnosti významných městských bariér;
- Opatření 3.6: Zajištění bezbariérovosti cestní sítě.

17.1 Opatření 3.1: Výstavba páteřní sítě cyklostezek

Kvalitní cyklistická infrastruktura je zcela zásadním předpokladem pro rychlý a bezpečný průjezd městem k hlavním městským cílům. Poptávka je generována nejen obyvateli města, ale také obyvateli okolních měst a obcí, kteří dojíždějí do zaměstnání. Páteřní síť cyklostezek, tedy infrastruktury vyhrazené pouze pro cyklisty mimo těleso silniční komunikace je zcela klíčová pro naplnění rychlé a bezpečné přepravy na kole bez ohledu na věk cyklistů. Cyklostezky nemají být budovány v každé ulici, ale musí tvořit souvislé a vzájemně propojené osy logicky prostupující území.

419/ Osy rozvoje vyhrazené cyklistické infrastruktury



Zdroj 419/ vlastní zpracování

Opatření 3.1: Výstavba páteřní sítě cyklostezek:

- Aktivita 3.1.1: Propojení úseků stávající sítě mimo silniční komunikace;
- Aktivita 3.1.2: Přizpůsobení mostů pro průjezd cyklistů;
- Aktivita 3.1.3: Vytvoření bezpečného propojení s okolními obcemi.

17.1.1 Aktivita 3.1.1: Propojení úseků stávající sítě mimo silniční komunikace

Efektivní alternativou pro automobilovou dopravu na krátké vzdálenosti je jízdní kolo. Pro místní cesty, rekreaci i pravidelné dojíždění je třeba vybudovat ucelenou a komplexní síť cyklistických tras a stezek, která uspokojí rozdílné požadavky zmíněných skupin uživatelů (viz kapitola 14.2.1 Charakteristika a definování současných potřeb cyklistiky).

Základním principem cyklistické sítě by mělo být vzájemné propojení atraktivních cílů ucelenou sítí tras po komunikacích s minimálním nebo žádným provozem motorové dopravy. Kde to není možné, zachovat cyklistický provoz v rámci silniční sítě a provést ochranná opatření pro zvýšení bezpečnosti cyklistů. Cyklistická řešení mají být kontinuální, tvořit ucelenou síť a zajistit plynulý a bezpečný pohyb cyklistů. Přeřazování, průpletové úseky a křížení významných silničních komunikací je nutno co nejvíce minimalizovat, aby nedocházelo k riziku střetu.

Navzdory příznivým podmínkám a nadprůměrnému využívání cyklistiky jako dopravního módu obsahuje současná síť pouze několik izolovaných úseků bez vzájemné návaznosti. V hlavních směrech by měla být vytvořena základní kostra sítě, tedy páteřní infrastruktura zajišťující kapacitní, komfortní, souvislé a co nejvíce oddělené vedení cyklistů skrze město.

17.1.2 Aktivita 3.1.2: Přizpůsobení mostů pro průjezd cyklistů

Řeka je přirozená bariéra prostupnosti městem, pro cyklisty je ale o to větší, že některá existující přemostění nemohou efektivně využít. Největším problémem jsou dvě lávky v jižní části, které kvůli nedostatečné šířce zakazují jízdu cyklistům, i při vedení jízdního kola je ale lávka příliš úzká a míjení komplikované.

420/ Cyklista na mostě, kde SDZ nařizuje sesednout z kola



Zdroj 420/ vlastní fotodokumentace

Ve městě s velkým podílem cyklistické dopravy jsou taková místa nevhodná, tím spíše že přes jednu lávku jsou vedeny značené dálkové cyklotrasy. Úzké lávky by měly být nahrazeny širšími, aby umožnily průjezd cyklistů. V některých místech je možné uvažovat o zřízení nových přemostění, která zajistí snazší propojení pro bezmotorovou dopravu, čemuž se věnuje Aktivita 3.5.1: Vybudování dalších přemostění přes vodní toky (viz kapitola 17.5.1).

17.1.3 Aktivita 3.1.3: Vytvoření bezpečného propojení s okolními obcemi

Břeclav je spádovým místem regionu, je proto přirozeným cílem pravidelné dojížďky do zaměstnání, škol, za službami apod. Mnoho obcí s dojížďkou do Břeclavi leží ve vzdálenosti 5-10 km od Břeclavi, tedy do 30 minut jízdy na kole, nicméně téměř nikam nevede přímá nebo kvalitní cyklistická infrastruktura. Jediná bezpečně využitelná trasa vede na sever („Anglická cesta“) do Lednice / Ladné. Využívání jízdního kola pro dojíždění tedy většinově není komfortní, ani intuitivní.

U zmiňovaných vzdáleností se přitom může jednat o kvalitní alternativu využití IAD, nicméně musí pro ni být vytvořeny bezpečné podmínky. Využívání běžných silničních komunikací s dovolenou rychlostí 90 km/h je nebezpečné, protože šířkové uspořádání silnic III. třídy neposkytuje cyklistům mnoho prostoru. Není ani komfortní kvůli obvykle špatnému stavu okrajů vozovky.

V hlavních směrech je proto navrženo zřídit stezky pro cyklisty, jež zajistí oddělené, pohodlné a rychlé napojení okolních obcí. Tyto stezky budou moci využívat i rekreační cyklisté pro cesty po okolí, čímž bude podpořena atraktivita regionu pro turisty.

17.2 Opatření 3.2: Budování cykloopatření a podpora bezpečnosti

Aby byla jízda na kole skutečně intuitivní, bezpečná a široce dostupná, je zapotřebí s cyklisty počítat všude v uliční síti, a uvažovat jejich potřeby při návrhu veškeré pěší i silniční infrastruktury. Mimo hlavní silniční tahy není zpravidla nutné budovat samostatnou cyklistickou infrastrukturu, protože běžná uliční síť je málo zatížená a měla by být zklidněná (viz Opatření 4.2: Vytvoření hierarchizace sítě komunikací v kapitole 18.2). Cyklisté se tedy mohou bezpečně pohybovat i ve vozovce společně se silniční dopravou, která má velmi nízké intenzity a vzájemný rozdíl rychlostí je malý.

Opatření 3.2: Budování cykloopatření a podpora bezpečnosti zahrnuje 6 aktivit:

- Aktivita 3.2.1: Budování infrastruktury v kombinaci s automobilovou/pěší dopravou;
- Aktivita 3.2.2: Budování bezpečných nájezdů/sjezdů do/z cyklopruhů;
- Aktivita 3.2.3: Úprava nebezpečných úseků cyklistické sítě;
- Aktivita 3.2.4: Dopravní osvěta pro cyklisty;
- Aktivita 3.2.5: Revize a zlepšení cyklistického značení;
- Aktivita 3.2.6: Změna trasování turistických cyklotras s rozvojem cyklistické infrastruktury.

17.2.1 Aktivita 3.2.1: Budování infrastruktury v kombinaci s automobilovou/pěší dopravou

Stavební práce v ulicích často probíhají izolovaně a soustředí se pouze na konkrétní infrastrukturu: chodníky, vozovku, inženýrské sítě, VO apod. Jelikož cyklistická infrastruktura v Břeclavi dnes v podstatě neexistuje, není zde autorita, která by se jí věnovala a „udržovala ji“, jako je tomu u uvedených příkladů.

V návaznosti na Opatření 3.1: Výstavba páteřní sítě cyklostezek (viz kapitola 17.1) dojde touto aktivitou k zajištění síťovosti, aby byla cyklistická doprava bezpečně a komfortně dostupná odkudkoliv kamkoliv, jako je tomu běžné u silniční a pěší sítě. Při veškerých rekonstrukcích je proto navrženo zohledňovat požadavky cyklistů v kontextu plánované páteřní sítě i možného vedení ve veškeré uliční síti.

Příkladem (ne)zohlednění takových požadavků může být šířka přechodů při rekonstrukcích chodníků. Doporučená šířka společné stezky pro chodce a cyklisty je 3,0 metru, minimální šířka přechodu pro chodce je taktéž 3,0 metru, nicméně minimální šířka přechodu sdruženého s přejezdem pro cyklisty je 4,0 metru. Přechody v minimální šířce tak mohou snadno limitovat možnost dodatečného zřízení stezky pro cyklisty na chodníku, protože by kromě osazení SDZ bylo nutné provést stavební zásah v místech přechodů, nebo stezku ukončit a cyklistu nutit opakovaně sesednout. Oba scénáře jsou nevhodné, lepší je proto přechod při rekonstrukci stavebně vytvořit širší, aby se nestal limitem možného zřízení cyklistického opatření v budoucnu.

Jiným příkladem je odvodnění komunikace. Cyklistické opatření ve vozovce je logicky vytvářeno při pravém okraji vozovky, zde se ovšem častěji nacházejí poruchy vozovky a velmi často prvky odvodnění. Uliční vpusti s typickou šířkou až 50 cm zabírají nezanedbatelnou šířku cyklistického pruhu, snižují komfort jízdy a zvyšují riziko pádu. Užitné šířce často ubírá také odvodňovací proužek nebo náhrada vodící čáry podél obruby prováděná z kostek. V případě rekonstrukce komunikace s očekávaným

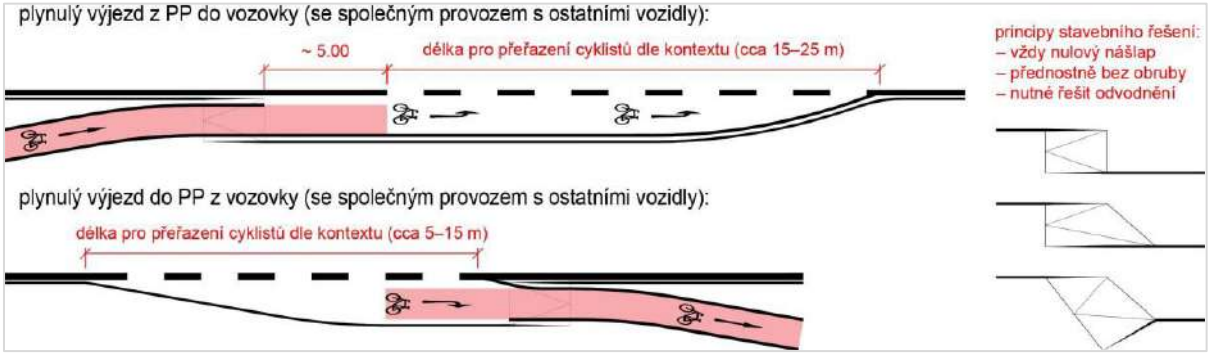
provozem cyklistů, nebo se zřízeným cyklistickým opatřením je výrazně doporučeno upravit odvodnění komunikace na jiný způsob, který neomezuje cyklisty.

17.2.2 Aktivita 3.2.2: Budování bezpečných nájezdů/sjezdů do/z cyklopruhů

V místě propojení cyklistické infrastruktury se silniční nebo převedení oddělené cyklistické infrastruktury do hlavního dopravního prostoru jsou klíčovým prvkem bezpečné nájezdy a sjezdy. V místě napojení na vozovku by měl být cyklista chráněn, ideálně stavebním oddělením, které zabrání vjezdu silničních vozidel do prostoru pro cyklisty. Sjezd by také měl být dostatečně velkorysý pro zachování běžné jízdní rychlosti. Ostré oblouky, strmější sklony nebo nedostatečná šířka zvyšují riziko pádu cyklisty.

Většina existujících nájezdů a sjezdů není vhodně provedena, v mnoha ostatních případech pak napojení cyklistů zůstává zcela neřešeno. Cílem této aktivity je náprava současných nevyhovujících míst, a zároveň prevence vzniku nových nevhodných napojení při rozšiřování cyklistické sítě. Příklad napojení i odpojení na vozovku bez navazujícího cyklistického opatření je na obrázku 421.

421/ Plynulé propojení vozovky a přidruženého prostoru pro cyklistický provoz



Zdroj 421/ pjpk.rsd.cz, TP 179

17.2.3 Aktivita 3.2.3: Úprava nebezpečných úseků cyklistické sítě

V kapitole 8.2 analytické části byla popsána problémová a riziková místa cyklistické infrastruktury, mezi která lze řadit také problémová místa silniční dopravy uvedená v kapitole 4.4, protože pohyb cyklistů není řešen samostatně a ti se tedy pohybují ve vozovce společně s vozidly.

Cílem této aktivity je úprava těchto nebezpečných míst pro bezpečnější pohyb cyklistů.

422/ Strmý sklon a ostrý směrový oblouk na významné cyklotrase



Zdroj 422/ vlastní fotodokumentace

17.2.4 Aktivita 3.2.4: Dopravní osvěta pro cyklisty

Dopravní výchova je často vnímána jako záležitost pro děti, která se jednou vysvětlí a „je hotovo“. Dopravní řešení na komunikacích se nicméně vyvíjejí a někteří dospělí dopravní výchovou nikdy neprošli nebo nebyla dostatečná. Ze všech těchto důvodů je navrženo zařadit průběžnou edukaci cyklistů mezi aktivity města.

Může jít o různou formu, například v podobě článků na webu města, pravidelné rubriky v břeclavském měsíčníku Radnice, letákovou kampaň do schránek atp. Podobně pestrá může být i paleta řešených témat, například jak se chovat v křižovatce, na přejezdu pro cyklisty, kde a jak bezpečně uzamknout jízdní kolo, a další.

17.2.5 Aktivita 3.2.5: Revize a zlepšení cyklistického značení

Cyklistické značení V Břeclavi je zcela nevyhovující. Hlavním problémem je nesprávné a/nebo nevhodné umístěním naprosté většiny z nich. SDZ je umístěno příliš brzy, příliš pozdě, příliš daleko nebo vysoko a velmi často také vlevo ve směru jízdy. Všechny tyto nedostatky byly popsány v analytické části v kapitole 8.1.7.

423/ Cyklistické směrovky umístěné na nesprávném místě a nesprávnou formou (přejezd P7132)



Zdroj 423/ vlastní fotodokumentace

S ohledem na dříve uvedené, jízda po „značené cyklotrase“ v současnosti připomíná spíše detektivní hru. Zástupci zpracovatele mnoho značení viděli nebo nalezli zejména proto, že se po něm aktivně dívali a v některých případech ho doslova hledali. Zároveň se při terénním průzkumu pohybovali pěšky, takže měli více času prostor vnímat. Přispívajícím faktorem je také předešlá zkušenost s těmito typickými nešvary, proto zástupci věděli „kde hledat“.

Běžný cyklista žádnou z těchto charakteristik nedisponuje a disponovat nemá. Značení má být jasně viditelné, srozumitelné, umístěné ve správné vzdálenosti a na správné straně, což ostatně uvádí obecná zásada umisťování SDZ ve vyhlášce č. 294/2015 Sb. v § 2 odst. 1: „Svislé dopravní značky se umísťují tak, aby byly pro účastníky provozu na pozemních komunikacích, pro které jsou určeny, včas a z dostatečné vzdálenosti viditelné.“

S ohledem na výše zmíněné zásadní nedostatky je navrženo provést revizi veškerého cyklistického značení na území Břeclavi a zajistit nápravu nevyhovujícího stavu. Cyklistická doprava je plnohodnotným způsobem dopravy jako jiné módy. Při budování infrastruktury, kam patří i orientační značení by měly být uplatňovány podobně přísné nároky jako na pěší nebo silniční infrastrukturu.

17.2.6 Aktivita 3.2.6: Změna trasování turistických cyklotras s rozvojem cyklistické infrastruktury

Vedení cyklotras je závislé na současném stavu prakticky neexistující vyhrazené cyklistické infrastruktury. S postupným rozvojem cyklistických opatření a oddělení cyklotras by mělo dojít k úpravě vedení těchto turistických cyklotras tak, aby využívaly nově vytvořená opatření, pokud je to smysluplné ve vztahu směrového a nepříliš křivolakého vedení.

17.3 Opatření 3.3: Rozvoj cyklistických služeb

Cyklistická infrastruktura se neskládá pouze z pozemních komunikací určených pro cyklisty. Aktivní cyklistika je podporována skrze další doplňkové služby, z nichž některé mohou být komerčního charakteru. Některé z nich jsou však běžnou součástí každodenního života ve veřejném prostoru, např. cyklostojany. Může se však jednat také o doplňkovou infrastrukturu v podobě servisních stojanů, map, nebo např. nabíječích míst. Cyklistické služby pomáhají utvářet celkovou cyklo-kulturu ve městě.

Opatření 3.3: Rozvoj cyklistických služeb se skládá z těchto aktivit:

- Aktivita 3.3.1: Propojení cyklistické a veřejné dopravy;
- Aktivita 3.3.2: Zavedení služby sdílených kol;
- Aktivita 3.3.3: Zřizování nabíjecích míst pro elektrokola;
- Aktivita 3.3.4: Zvýšení počtu servisních stojanů na kola;
- Aktivita 3.3.5: Pasportizace cyklistických stojanů ve veřejném prostoru;
- Aktivita 3.3.6: Zavedení jednotného vizuálního stylu cyklistických stojanů.

17.3.1 Aktivita 3.3.1: Propojení cyklistické a veřejné dopravy

Zastávky autobusové dopravy jsou vhodné pro zřizování míst B+R. Místa pro odstavení jízdního kola by se měla nacházet u terminálů a přestupních uzlů a na dalších vytipovaných zastávkách, zejména v místech s delší docházkovou vzdáleností z odlehlejších částí obce. Konkrétní zmapování potřeb přesahuje rozsah této koncepční práce, nicméně lze jej provést na základě místní znalosti pracovníků samospráv.

424/ Stojany na kola u autobusové zastávky ve větším sídle (Rijswijk, Nizozemsko)



Zdroj 424/ vlastní fotodokumentace

425/ Stojany na kola u autobusové zastávky v malém sídle (Loon op Zand, Nizozemsko)



Zdroj 425/ vlastní fotodokumentace

17.3.2 Aktivita 3.3.2: Zavedení služby sdílených kol

Vhodnou formou ke zvýšení podílu cyklistické dopravy může být zřízení systému „veřejných kol“. Systém fungující v rámci města nebo několika obcí pro dopravu na kratší vzdálenosti (podobně jako standardní cyklistická doprava) zbavuje uživatele nutnosti kolo vlastnit a udržovat. Zároveň může vykrýt náhlou nebo neplánovanou potřebu přepravy do místa příliš vzdáleného pěší chůzí, ale mimo trasu nebo časovou polohu spojů veřejné dopravy. Může také sloužit jako prostředek pro dopravu k bodu veřejné dopravy. Zavedení bikesharingu má potenciál omezit jízdy osobním automobilem při cestách v rámci města (alespoň v období od jara do podzimu).

Zejména při spolupráci s okolními obcemi a vhodné liniové i bodové infrastruktuře může jít o vítaný a prostorově efektivní způsob rychlé individuální přepravy. Při vhodném nacenění služby a podmínkám pro cyklisty je možné i vytvořit stálou skupinu zákazníků, kteří budou využívat bikesharing jako svůj způsob dopravy. Pro ostatní rezidenty nebo turisty se jedná o vítaný doplněk.

Vhodným provázáním s tarifem MHD, jiné veřejné dopravy nebo městskými službami lze vytvořit výhodné finanční podmínky motivující obyvatele k jeho využívání. Jízdní kolo není bráno jako konkurent veřejné dopravy, ale jeho doplněk. S ohledem na spádovost města z regionu je doporučeno do systému zapojit i okolní obce, aby byla umožněna dojížďka i z blízkých sídel.

Systém sdílených kol by měl být společný pro celý region, kraj, či stát, aby jej bylo možné využívat i pro dopravu mezi sídly, zpravidla do vedlejší obce nebo většího sídla. Vzhledem k řídkému osídlení SO ORP Břeclav není doporučeno zřídit samostatný systém sdílený kol pouze v řešeném území, je však navrženo iniciovat myšlenku takového systému na úrovni Jihomoravského kraje. V případě řešení ve větší oblasti budou sníženy fixní náklady díky úsporám z rozsahu, systém bude mít zároveň větší základnu uživatelů a vyšší povědomí o službě.

426/ Celostátně dostupná služba sdílených kol OV-fiets v budově železniční stanice (Delft, Nizozemsko)



Zdroj 426/ vlastní fotodokumentace

Rozhodnutí, zda zřídit stanicový nebo bezstanicový systém je na zvážení zřizovatele. Zpracovatel navrhuje zřídit stanicový systém, který minimalizuje riziko nevhodného odstavení a je stabilním místem pro zahájení výpůjčky. Stanicový systém je ovšem závislý na dobrém rozmístění stojanů, aby se uživateli vyplatilo za sdíleným kolem nebo koloběžkou dojít, a zároveň ho mohl odstavit v blízkosti svého cíle. Přesné určení lokalit k rozmístění vyžaduje podrobnější analýzu, která přesahuje rámec tohoto dokumentu. Je také možné kombinovat oba typy systémů a ve vymezených oblastech (například s nižší hustotou zástavby) povolit odstavování i mimo stojany. I v těchto oblastech by se ale měla stanoviště nacházet, aby byl zajištěn zmiňovaný stálý bod, kde koloběžka nebo kolo bude k dispozici.

17.3.3 Aktivita 3.3.3: Zřizování nabíjecích míst pro elektrokola

Elektrokola se díky klesajícím pořizovacím cenám stávají stále rozšířenější a při zachování nízké prostorové náročnosti cyklistického módu poskytují mnoho výhod pro dopravní i rekreační cyklisty. Méně fyzicky zdatným uživatelům umožňují realizovat delší dojezd, částečně zvyšují přepravní rychlost, a celkově činí jízdu méně fyzicky náročnou. Elektrokola proto dále zvyšují atraktivitu cyklistického módu a na středně dlouhých trasách tak mohou zdatně konkurovat jízdě automobilem, což podporuje navržené Opatření 1.2: Snižování podílu IAD na dělbě přepravní práce (viz kapitola 15.2).

Elektrokola jsou také často využívána rekreačními cyklisty, včetně dálkových cyklistů realizujících například jedno až dvoutýdenní jízdu podél vodního toku nebo cyklotrasy. Výstavba nabíjecích míst pro elektrokola proto dále zvýší turistický potenciál a přívětivost města i jeho okolí.

S ohledem na rozšiřující se počet elektrokol je navrženo zřídit veřejné nabíjecí stanice pro elektrokola v centrech větších sídel a jiných lokálních těžištích oblasti. Umístění nabíjecích míst by se nemělo

omezovat pouze na turistické cíle (sportoviště, muzea a galerie, hrady a zámky apod.), ale mělo by být realizováno také v centru města a dalších místech s koncentrací občanské vybavenosti.

Je doporučeno iniciovat a podporovat instalaci nabíjecích stanic i do jiných objektů, především ubytovacích zařízení, čímž dojde k podpoře turistického ruchu. Nárůst zájmu lze očekávat zejména u „dálkových“ cykloturistů, kteří sledují trasu podél vodního toku, případně dálkovou cyklotrasu EuroVelo. Takoví turisté na delší cestě nabíjecí infrastrukturu potřebují, proto by měla v koordinaci Jihomoravského kraje vzniknout ucelená síť nabíjecích bodů pokrývajících hlavní tahy, přičemž u vybraným cílům by měly být zřízeny i v Břeclavi.

427/ Jediné nalezené nabíjecí místo, zřízené soukromým subjektem



Zdroj 427/ vlastní fotodokumentace

428/ Nabíjecí místo součástí odstavů u turistického cíle (Kamp Vught, Nizozemsko)





Zdroj 428/ vlastní fotodokumentace

17.3.4 Aktivita 3.3.4: Zvýšení počtu servisních stojanů na kola

Po městě se již nachází několik servisních stojanů na kola, které umožňují drobné opravy nebo dohuštění. Jedná se o jednoduchý a přínosný prvek podpůrné cyklistické infrastruktury dostupné v jakoukoliv denní dobu. Tyto servisní stojany je proto doporučeno rozšířit i do dalších míst ve městě.

429/ Servisní stojan pro jízdní kola (ul. 17. listopadu)



Zdroj 429/ vlastní fotodokumentace

Lokalizovány by měly být v místech vyšší koncentrace cyklistů, zejména poblíž cyklostojanů ve významných lokalitách, případně je lze umisťovat současně s budováním nabíjecích míst pro elektrokola. Další možností umístění jsou záchytná parkoviště pro turisty (viz Aktivita 1.3.8: Vybudování záchytných parkovišť pro turisty v kapitole 15.3.8), odpočívky atp.

Konkrétní počet, umístění a provedení závisí na zřizovateli (městu Břeclav), zpracovatel navrhuje v této aktivitě pokračovat a stojany zřizovat v dalších lokalitách.

17.3.5 Aktivita 3.3.5: Pasportizace cyklistických stojanů ve veřejném prostoru

Cyklistická doprava je díky příznivému reliéfu tradičně hojně používaným dopravním prostředkem v Břeclavi. K odstavení jízdního kola slouží nespočet cyklostojanů umístěných před většinou provozoven v centru města i okrajových částech. Značná část stojanů však byla umístěna soukromými subjekty, přičemž se liší vzhledem, typem i vhodností umístění.

Celkový přehled o dostupných kapacitách a jejich rozmístění v území dnes město nemá, proto je navržena tato aktivita s cílem pasportizace cyklistických stojanů ve veřejném prostoru. Zpracovaný podklad poskytne přehled o infrastruktuře pro parkování jízdních kol. Součástí by mělo být také zmapování chybějící nabídky v místech poptávky, tedy volně odstavená kola a kola přivázaná k mobiliáři (zábradlí, mříže, sloupky DZ apod.).

430/ Cyklostojany u ZŠ Sovadinova dostupné pouze po chodníku a nepřístupné z vozovky a opačné strany ulice



Zdroj 430/ vlastní fotodokumentace

Kromě zmapování nabídky dojde také ke zhodnocení technického stavu, atraktivitě umístění, přístupu nebo vizuálního stylu. Poslednímu jmenovanému aspektu se věnuje následující Aktivita 3.3.6: Zavedení jednotného vizuálního stylu cyklistických stojanů.

17.3.6 Aktivita 3.3.6: Zavedení jednotného vizuálního stylu cyklistických stojanů

Cyklistické stojany jsou v Břeclavi velmi častým prvkem městského mobiliáře. Mnoho z nich je pravděpodobně soukromých a patří provozovnám, před kterými jsou umístěny, což přináší nejednotnost v jejich typu, tvaru, barvě i umístění. Například v zóně kolem synagogy (ulice U Tržiště a část ulice Fintajslova) je 8 různých typů stojanů z celkem deseti umístěných kusů mobiliáře.

431/ Různé typy cyklostojanů v ulici U Tržiště a Fintajslova



Zdroj 431/ vlastní fotodokumentace

Různorodost se však nevyhýbá ani městským stojanům. Z tohoto důvodu je navrženo zvolit vizuální styl cyklistických stojanů, které budou ve městě umisťovány a zavázat městské a státní organizace k jejich používání při investičních akcích a obnovách.

V případě dostupných finančních prostředků a snaze zlepšit vizuální vzhled města lze vstoupit do jednání i se soukromými subjekty a cyklistické stojany více sjednotit.

17.4 Opatření 3.4: Zajištění celoroční sjízdnosti cyklistické sítě

Teplé klimatické podmínky Jihomoravského kraje, a především jižní části, kde se nachází také Břeclav, s sebou přináší čím dál častěji mírný průběh zimy. Přestože je sněhová pokrývka čím dál vzácnějším jevem, na komunikacích se běžně tvoří náledí. I přes nižší teploty a nepřízeň počasí se cyklistika v zimní období nevytrácí. Lidé využívají jízdního kola také v zimě a nemělo by se na ně během údržby komunikací zapomínat. Dnes je zcela běžné ošetřovat povrch komunikací pro motorová vozidla nebo chodníky pro pěší, ale u cyklistů se předpokládá, že v zimě nejezdí. Sníh a led představují extrémní podmínky, nicméně především déšť je významným a zcela běžným faktorem pro změnu kvality povrchu komunikace pro cyklisty.

Opatření 3.4: Zajištění celoroční sjízdnosti cyklistické sítě proto navrhuje tyto aktivity:

- Aktivita 3.4.1: Úprava povrchu pro celoroční užití;
- Aktivita 3.4.2: Odstranění nevhodných prvků na cyklistické síti;
- Aktivita 3.4.3: Vytvoření plánu údržby sítě cyklostezek;
- Aktivita 3.4.4: Zajištění pravidelné údržby a úklidu cykloinfrastruktury.

17.4.1 Aktivita 3.4.1: Úprava povrchu pro celoroční užití

Cyklistická doprava je konkurenceschopnou alternativou IAD na krátké a střední vzdálenosti. Sjízdnost cyklistické sítě však nebývá z různých důvodů zajištěna po celý rok. Jedním ze zásadních nedostatků jsou nezpevněné povrchy tras, které při dešti nebo po něm bývají jen obtížně sjízdné, je nutno jet pomaleji (opatrně), hrozí zašpinění oděvu i kola, a zvyšuje se riziko pádu.

432/ Nevyhovující povrchy cyklotrasy (Lipinská cesta + cesta k přejezd P7132)



Zdroj 432/ vlastní fotodokumentace

Všechny cyklistické trasy a stezky na páteřní síti proto musí mít zpevněný povrch zajišťující celoroční sjízdnost.

17.4.2 Aktivita 3.4.2: Odstranění nevhodných prvků na cyklistické síti

Cyklistická opatření v Břeclavi často vznikla přerozdělením existujícího uličního prostoru nebo změnou funkce ploch bez (větších) stavebních zásahů. Vytvořené úseky cyklistické infrastruktury proto vykazují mnohé nedostatky, viz kapitola 8.2 Problémová místa cyklistické dopravy. Jedním z všeobecně se vyskytujících nedostatků jsou nevhodné prvky přímo na cyklistické infrastruktuře nebo v její těsné blízkosti. Mezi ně patří uliční vpusti a poklopy, nesouvislý nebo odlišný povrch v rámci šířky pruhu pro cyklisty, na chodnících jde o blízkost zábradlí, odpadkových košů, sloupů VO nebo SZZ a jiného mobiliáře.

Tyto problémy často vyplývají z nedostatků stavebního uspořádání, jež s cyklistickou infrastrukturou při návrhu nepočítalo. V rámci větších rekonstrukcí je navrženo tyto nedostatky odstraňovat a zajistit bezpečnější cyklistickou infrastrukturu. Menší změny, například přesun odpadkového koše, mohou být realizovány i samostatně.

17.4.3 Aktivita 3.4.3: Vytvoření plánu údržby sítě cyklostezek

K zajištění celoroční sjízdnosti cyklistické infrastruktury investiční akcí do zpevněného povrchu (viz Aktivita 3.4.1: Úprava povrchu pro celoroční užití v kapitole 17.4.1) je nezbytná také průběžná údržba, jež je u cyklistické infrastruktury mnohdy opomíjena. Cílem aktivity je vytvoření plánu údržby sítě cyklistické infrastruktury, včetně garantů a vlastníků.

17.4.4 Aktivita 3.4.4: Zajištění pravidelné údržby a úklidu cykloinfrastruktury

Návaznou aktivitou na zajištění plánu údržby (viz předchozí Aktivita 3.4.3: Vytvoření plánu údržby sítě cyklostezek)je jeho plnění, tedy zajištění celoroční sjízdnosti těchto komunikací. Jedná se o například o odklízení listí, případně sněhu, větví, zabránění zarůstání, oprava poruch povrchu, revize značení, odpočívek, mobiliáře atd.

Jelikož se má cyklistická doprava stát plnohodnotnou alternativou k jiným módům dopravy, a v Břeclavi jím historicky i je, musí být cyklistická infrastruktura vnímána a udržována podobně jako třeba ta silniční.

17.5 Opatření 3.5: Zvýšení prostupnosti významných městských bariér

Bariéry ve městě představují překážky pro veškerou mobilitu v území, nicméně uživatelé nemotorové dopravy vnímají bariéry citelněji, protože více pociťují závleky a prodloužení trasy. Pro snížení dopadů liniových bariér, které naproti tomu přinášejí jiné benefity, navrhuje Opatření 3.5: Zvýšení prostupnosti významných městských bariér následující aktivity:

- Aktivita 3.5.1: Vybudování dalších přemostění přes vodní toky;
- Aktivita 3.5.2: Vybudování průchozího podchodu pod železniční stanicí.

17.5.1 Aktivita 3.5.1: Vybudování dalších přemostění přes vodní toky

Jednou z hlavních bariér v Břeclavi je řeka Dyje. Nejseverněji je na území města položen Jánský most, který se nachází na severním okraji centrální části města. Propojení Staré Břeclavi s oblastí u židovského hřbitova (ulicí Veslařská) je proto nutné realizovat s výrazným závlekem. V oblasti se přitom nachází mnoho občanské vybavenosti jako jsou sportoviště, koupaliště, mateřská škola, již zmiňovaný hřbitov a pochopitelně také rezidenční objekty. Nové propojení severněji od Jánského mostu by zároveň vytvořilo atraktivní alternativní trasu pro pěší a cyklisty místo ulic Lidická a Národních hrdinů, kde je veden průtah I/55.

433/ Pohled od ulice Ostrov k ulici Veslařská v místě navrhované lávky přes Dyji



Zdroj 433/ vlastní fotodokumentace

Dalším místem vhodným pro výstavbu mostu/lávky je oblast v blízkosti nemocnice / polikliniky, který by zajistil přímější spojení například do centra města nebo k železniční stanici. Vybudování lávky v této

oblasti by mohlo pomoci alespoň částečně zlepšit mobilitu cyklistů v oblasti, protože obě sousední lávky jsou nedostatečně široké a jejich rekonstrukce zahrnující rozšíření se nejeví příliš reálná (viz Aktivita 3.1.2: Přizpůsobení mostů pro průjezd cyklistů v kapitole 17.1.2).

17.5.2 Aktivita 3.5.2: Vybudování průchozího podchodu pod železniční stanicí

Druhou větší liniovou bariérou v území je železniční trať. Ta se sice nachází na východě města, nicméně významně omezuje možnosti přístupu do průmyslové zóny v ZSJ Za Nádražím, která je dostupná pouze podjezdem na ulici Bratislavská (silnice II/425). Pro cesty z drtivé většiny města se jedná o prodloužení trasy o 300-600 metrů, přičemž největší prodloužení je pro pracovníky dojíždějící veřejnou dopravou.

Pro snížení bariérového efektu železniční trati (stanice), zlepšení dostupnosti ZSJ Za Nádražím a zlepšení dostupnosti veřejné dopravy i s ohledem na budoucí rozvoj je navrženo zpřístupnit podchod v železniční stanici na opačnou stranu kolejiště. Jedná se o běžnou úpravu v ČR i v zahraničí, a kromě lepší dostupnosti umožňuje také rozptýlení poptávky do více míst. Díky druhému vstupu bude možné snížit tlak na kapacitu odstavných stání před nádražím a dojde ke zkrácení příjezdu směrem od Lanžhotu.

V Břeclavi se také dlouhodobě uvažuje o zřízení parkovacího domu P+R u železniční stanice. S výstavbou VRT se patrně vyřešení odstavných kapacit pravděpodobně stane nevyhnutelným, vhodnější poloha se však nachází právě „za kolejištěm“. Nezbytnou podmínkou je právě prodloužení podchodu. Tématu P+R se podrobněji věnuje Aktivita 1.3.7: Vybudování kapacitního parkoviště typu P+R v kapitole 15.3.7.

17.6 Opatření 3.6: Zajištění bezbariérovosti cestní sítě

Bezbariérovost infrastruktury pro pěší by měla být v dnešní době již samozřejmostí. Společnost si již zvykla na bezbariérovost týkající se osob na vozíku, nicméně stavební realizace opatření je často kvalitativně nedostatečná. Kromě bezbariérovosti týkající se minimálních výškových rozdílů je však nutné myslet také na další skupiny jako jsou osoby nevidomé nebo slabozraké, kterým veřejný prostor velice často přizpůsoben vůbec není. Dalšími skupinami mohou být osoby využívající různé pomůcky pro chůzi jako berle nebo chodítko nebo například osoby s kočárkem. Neexistuje jedno univerzální řešení prostoru, které by vyhovovalo všem. Opatření vhodné pro jednu skupinu nemusí vyhovovat jiné skupině, a proto je lepší změny pěší infrastruktury provádět citlivě, ideálně s odborníkem na danou problematiku. Zvýšená pozornost by se měla věnovat především prostoru spojujícím veřejné instituce nebo služby. Prostor by však měl být upraven na celé síti a splňovat alespoň minimální standardy bezbariérovosti.

Opatření 3.6: Zajištění bezbariérovosti cestní sítě zlepší situaci pomocí následujících aktivit:

- Aktivita 3.6.1: Revize stávající infrastruktury pro pěší;
- Aktivita 3.6.2: Dobudování ucelené sítě komunikací pro pěší;
- Aktivita 3.6.3: Revize bezbariérovosti infrastruktury pro pěší;
- Aktivita 3.6.4: Náprava nevyhovujícího stavu bezbariérovosti;
- Aktivita 3.6.5: Systematická oprava povrchu chodníků;
- Aktivita 3.6.6: Vytvoření manuálu pro správné umisťování mobiliáře ve veřejném prostoru.

17.6.1 Aktivita 3.6.1: Revize stávající infrastruktury pro pěší

Pěší trasy nejsou v území vždy adekvátně řešeny, některá přítomná řešení jsou nekvalitní nebo nevhodná. Křížení silnic by mělo navazovat na logické a přirozené pěší trasy územím a u frekventovaných komunikací by mělo být zřízeno dělené (viz Aktivita 1.4.6: Zvýšení bezpečnosti na přechodech pro chodce v kapitole 15.4.6).

Zřízení chodníku je nutné pouze podél hlavních komunikací, u zón 30 a obytných zón je možný společný pohyb ve vozovce, například vymezením vodorovným značením nebo i bez něj. Součástí hierarchizace komunikací (viz Opatření 4.2: Vytvoření hierarchizace sítě komunikací v kapitole 18.2) by mělo být také vyřešení pohybu pěších v zónách 30 a obytných zónách.

Chodníky jsou dnes zřízeny téměř všude, nicméně jejich stav, šířka nebo komplexnost nebývá komfortní. Nezřídka se stává, že chodník bez varování končí uprostřed ulice, nebo přechází v parkování vozidel, viz obrázek 434.

434/ Náhle končící a/nebo zabraný chodník (ul. Havlíčkova)





Zdroj 434/ vlastní fotodokumentace

Pozornost je nutné věnovat také povrchu chodníku, jeho současnému stavu a péči do budoucna.

435/ 4 různé typy povrchu na 15 metrech chodníku (ul. Na Kopci)



Zdroj 435/ vlastní fotodokumentace

436/ Nedostatečně široké chodníky navazují na přechod v minimální šířce 3 m (ul. Národních hrdinů)



Zdroj 436/ vlastní fotodokumentace

Rozšířeným břeclavským fenoménem jsou úzké chodníky, které zpravidla nepřevyšují minimální rozměr 1,50 m a jen přesáhnou 2,0 m. Tím nejenže často nejsou dodrženy bezpečnostní odstupy od pevných překážek nebo okraje vozovky, ale dochází ke zhoršení standardního pohybu pěších i při míjení jedné osoby v každém směru. Pro takto úzké chodníky přitom velmi často není důvod, neboť místo k dispozici bývá, viz obrázek 437.

437/ Po chodníku se sotva dá projít, přestože místo v uličním prostoru je (ul. Bří. Mrštíků + Na Valtické)





Zdroj 437/ vlastní fotodokumentace

17.6.2 Aktivita 3.6.2: Dobudování ucelené sítě komunikací pro pěší

Některé pěší vazby dnes v síti komunikací pro pěší chybí. Často se jedná o chybějící přechody na hlavních tazích, chybějící přístupy k zastávkám z obou stran ulic a z obou směrů, ale mnohdy jde i o „menší“ nedostatky, kde porůznu vytvořené chodníky v rezidenčních oblastech nejsou vždy v oblasti křižovatek propojeny, nebo náhle končí.

438/ Chybějící propojení chodníků (ul. Hájová + Lidická)



Zdroj 438/ vlastní fotodokumentace

Silně poptávané jsou například pěší propojení mezi Charvátskou Novou Vsí a sídlištěm Na Valtické, kde je vyšlapáno několik cest skrze pole, viz obrázek níže. Cesty jsou zřejmě natolik trvale, že jsou zakresleny i v mapách na serveru mapy.cz.

439/ Pěšiny mezi Charvátskou Novou Vsí a sídlištěm Na Valtické



Zdroj 439/ vlastní fotodokumentace

V návaznosti na předchozí aktivitu (viz kapitola 17.6.1 Aktivita B1.3.6a: Revize stávající infrastruktury pro pěší) bude navrženo dobudování chybějících propojení a následná realizace v rámci dostupných finančních prostředků, případně v rámci investičních akcí v daném území.

440/ Chybějící pěší propojení se zřízeným osvětlením (mezi Nádražní 120 a Nádražní 137)



Zdroj 440/ vlastní fotodokumentace

Zlepšení pěší sítě úzce souvisí také s navrhovanou přestavbou průtahů po zprovoznění obchvatu, čemuž se věnuje Aktivita 1.1.2: Přebudování silničních komunikací I. a II. třídy (viz kapitola 15.1.2).

17.6.3 Aktivita 3.6.3: Revize bezbariérovosti infrastruktury pro pěší

Součástí úprav, obnovy nebo zřizování chodníků musí být také navigační prvky pro nevidomé a slabozraké a bezbariérové úpravy. Dnešní stav těchto prvků je hrubě neuspokojivý a je nutné provést jejich celkovou revizi na pěší síti. Tu je vhodné spojit s opatřením, které bude prověřovat a navrhovat stav komunikací pro pěší.

441/ Sloup uprostřed úzkého chodníku (ul. Havlíčkova + Hraniční)



Zdroj 441/ vlastní fotodokumentace

442/ Zásadní nedostatky varovných a signálních pásů (ul. Sadová)



Zdroj 442/ vlastní fotodokumentace

443/ Nedostatky signálních pásů (ul. Sovadinova + Hraniční)



Zdroj 443/ vlastní fotodokumentace

17.6.4 Aktivita 3.6.4: Náprava nevyhovujícího stavu bezbariérovosti

V návaznosti na zjištěné nedostatky, kdy prvky zcela chybí, jsou provedeny v nedostatečném rozsahu, nesprávně, zablokovány mobiliářem apod., by mělo dojít k návrhu odstranění nedostatku a jeho realizaci. Bezbariérovost se týká nejen navigačních prvků pro nevidomé, ale také snížených obrubníků a výškových rozdílů, které komplikují pohyb i „zdravým“ osobám například s dětským kočárkem nebo zavazadlem na kolečkách.

444/ Hrubé chyby navigačních prvků pro nevidomé (Havlíčkova x Hraniční + Na Pěšině x Národních hrdinů)



Zdroj 444/ vlastní fotodokumentace

17.6.5 Aktivita 3.6.5: Systematická oprava povrchu chodníků

Mnoho chodníků je ve špatném stavu i bez ohledu na bezbariérovost. V rámci zajištění bezpečných a komfortních tras pro pěší je navrženo provádět systematickou opravu chodníků, aby došlo k postupnému napravení situace. Aktivitu lze provést v synergii s dobudováním pěší sítě (viz Aktivita

3.6.2: Dobudování ucelené sítě komunikací pro pěší v kapitole 17.6.2) a její součástí by mělo být také zajištění bezbariérovosti (viz Aktivita 3.6.4: Náprava nevyhovujícího stavu bezbariérovosti v kapitole 17.6.4).

Zlepšení kvality povrchů do budoucna může pomoci i volba materiálu povrchu, zejména pokud jsou pod chodníkem vedeny inženýrské sítě. Výkopové práce povrch nevratně poruší a po opravě je chodník nevzhledný. Chodníky ze zámkové dlažby mohou být dražší na zřízení, avšak lze je snadno rozebrat a po dokončení prací vytěžený materiál znovu použít. Mnohem snadněji lze také sanovat případné problémy v podloží.

17.6.6 Aktivita 3.6.6: Vytvoření manuálu pro správné umisťování mobiliáře ve veřejném prostoru

Další aktivitou související s osvětou, zvýšením bezpečnosti a kultivací veřejného prostoru je vytvoření manuálu pro správné umisťování mobiliáře. Do podoby veřejného prostoru promlouvá nejen projektant při návrhu stavebního uspořádání, ale dotváří jej mnohé další, „menší“ zásahy města, správců, městských organizací i jednotlivých osob.

Jedním z pohyblivých, avšak stálých prvků jsou odpadové nádoby. Ty bývají často umístěny u přechodů pro chodce nebo na nárožích křižovatek, kde mohou blokovat rozhled, viz obrázek 445. Nevhodné umístění odpadových nádob může být důsledkem činnosti pracovníků, často se však jedná o dlouhodobé umístění v „náhodném“ místě, které tomuto účelu nebylo určeno a stavebně mu není uzpůsobeno.

445/ Nádoba na odpad brání rozhledu (ul. Jaselská)



Zdroj 445/ vlastní fotodokumentace

Zcela jiným případem je umisťování reklamních poutačů a zařízení k pozemním komunikacím. Kromě zhoršené prostupnosti chodníku mohou tyto prvky negativně ovlivňovat i rozhledové poměry přilehlých křižovatek nebo přechodů, i pokud jsou malé. To se týká také vegetace, zejména keřů nebo nízkých stromů. Příklady na obrázku 446 ukazují příklad rozhledu na křižovatce, ve kterém je osobní automobil zakrytý vegetací a následně reklamním „áčkem“.

446/ Dřevina a poutač brání rozhledu v křižovatce – na obou fotografiích je zakryto přijíždějící vozidlo (ul. Lidická)



Zdroj 446/ vlastní fotodokumentace

Podobnou situací je umisťování zboží před prodejny, což omezuje průchodnost a může působit nemalé problémy nevidomým, kteří se zpravidla pohybují podél zdí budovy, které obvykle představují v intravilánu města „přirozenou“ vodící linií. V kombinaci s jiným prvky jako stojan na kola, sloupy apod. může snadno dojít k výraznému zhoršení průchodu i pro běžné chodce.

447 Přirozená vodící linie podél domů zabraná předměty (sady 28. října)



Zdroj 447/ vlastní fotodokumentace

Manuál by měl sloužit edukaci zúčastněných osob, projektantů, pracovníků ovlivňujících veřejná prostranství i široké veřejnosti, protože dopady „malých“ akcí si tvůrci často neuvědomí, protože si jich nejsou vědomi.

18 SPECIFICKÝ CÍL 4: Vytvoření veřejného prostoru pro trávení volného času

Města jsou zdrojem většiny pracovních příležitostí, následkem čehož se stala také bydlištěm větší části obyvatel. Vyšší koncentrace obyvatelstva, služeb i volnočasových aktivit s sebou nutně přináší tlak na dopravní infrastrukturu, která kromě místní dopravy musí přenášet i dopravu vnější. Designu ulice proto historicky dominovala silniční doprava s dopravou v klidu, teprve poté se řešily požadavky chodců, a výjimečně i cyklistů. Bezbariérovost nebo veřejný prostor byly nebyly dříve řešeny, a i později byly z nedostatku znalostí problematiky nebo financí spíše opomíjeny.

S postupující změnou klimatu, i větším zájmem společnosti o dění v místě bydliště se tyto aspekty dostávají do zájmu stále větší části obyvatel. Opomíjená funkce a kvalita pobytu ve veřejném prostoru je nyní poptávána, ale velký historický deficit není možné odstranit okamžitě. Specifický cíl 4 si proto klade za cíl vytvořit atraktivní veřejný prostor nejen ve specifických místech (parky, náměstí), ale všude v rámci uliční sítě, aby byl široce dostupný a příjemný pro pobyt.

SPECIFICKÝ CÍL 4: Vytvoření veřejného prostoru pro trávení volného času zahrnuje 5 opatření:

- Opatření 4.1: Zklidňování dopravy v centru města;
- Opatření 4.2: Vytvoření hierarchizace sítě komunikací;
- Opatření 4.3: Vymístění motorové dopravy z oblastí podél toku řeky Dyje;
- Opatření 4.4: Zvyšování kvality veřejných prostranství;
- Opatření 4.5: Modrozelená infrastruktura.

18.1 Opatření 4.1: Zklidňování dopravy v centru města

Protože se město Břeclav skládá ze tří místních částí, z nichž každá má své lokální centrum v podobě bývalé návsi, je velice obtížně „jedno“ centrum města Břeclavi. Vzhledem k charakteru uličního prostoru a umístění tradičních hlavních městotvorných objektů, jako jsou nádraží, městský úřad, kostel nebo zámek, lze za centrum města považovat rozsáhlý prostor nacházející se mezi dopravním terminálem a zámkem, tedy mezi sady 28.října a Zámeckým náměstím.

Centrum se rozkládá podél ulice Jana Palacha a 17. listopadu a má tak uliční charakter s několika většími prostranstvími před kulturním domem nebo OC Břeclove. Dvě pěší zóny rozdělené ulicí Husova pokračují dále k městskému úřadu jako běžná ulice s drobnými obchody a službami umístěnými v parteru. Prostor okolo kostela sv. Václava je však v neutěšeném stavu, protože náměstí T.G. Masaryka je odděleno od zbytku uličního prostoru silničními komunikacemi, a tvoří tak střed rozsáhlé silniční křižovatky. Překonání silně zatížené komunikace I/55 je pak nezbytné pro přístup k zámku.

Celkem se jedná o trasu dlouhou 1,7 km podél které se nachází významné instituce a služby. Bezesporu se jedná o prostor, ve kterém by se měli obyvatelé i návštěvníci cítit příjemně a měli by v něm chtít setrvat, nikoliv jej co nejrychleji opouštět.

Opatření 4.1: Zklidňování dopravy v centru města si klade za cíl zlepšit podmínky centru města za pomoci těchto aktivit:

- Aktivita 4.1.1: Rozšíření zákazu vjezdu nákladním vozidlům;
- Aktivita 4.1.2: Uzavření jižní komunikace na náměstí T. G. Masaryka;
- Aktivita 4.1.3: Vytvoření pěší zóny v centru města;
- Aktivita 4.1.4: Zklidnění a rozvoj prostranství před železniční stanicí.

18.1.1 Aktivita 4.1.1: Rozšíření zákazu vjezdu nákladním vozidlům

Po zprovoznění obchvatu Břeclavi (předpoklad v roce 2028) dojde k odvedení tranzitní dopravy z města, což zahrnuje i naprostou většinu těžkých nákladních vozidel. V souvislosti s tímto je navrženo rozšířit omezení vjezdu nákladních vozidel přes centrum města, které by vymístilo maximální množství dopravy z centra, i pokud má cíl ve městě. Obsluha města a v oblasti sídlících podniků zůstane zachována, ale většina dopravy má být nasměrována na obchvat a trasy k němu.

18.1.2 Aktivita 4.1.2: Uzavření jižní komunikace na náměstí T. G. Masaryka

Prostor náměstí TGM s dominantou města dnes slouží pouze jako křižovatka, a i přes svůj velkorysý rozměr neplní pobytovou funkci a ani k ní nevybízí. Centrální prostor kolem kostela sv. Václava je

obtížně dostupný limitovaným počtem přechodů, a kromě několika laviček a cyklostojanů se jedná pouze o prázdnou plochu. Křižovatka na východě náměstí je navíc příliš rozlehlá a má nevhodný úhel napojení, který neumožňuje řidiči se rozhlédnout.

Z těchto důvodů je navrženo komunikaci na jižní straně náměstí uzavřít a tuto část náměstí přeměnit na pobytový prostor – pěší zónu, viz následující Aktivita 4.1.3: Vytvoření pěší zóny v centru města (kapitola 18.1.3).

Odstraněním jižní komunikace náměstí dojde k odstranění nevhodné křižovatky, zlepší se napojení ulice Sladová přímo na pokračování třídy 1. máje a náměstí se navrátí jeho původní účel. Doprava bude prakticky bez větších dopadů převedena po severovýchodní komunikaci kolem městského úřadu. Světelná křižovatka silnic I/55 a II/425 umožňuje všechny křižovatkové pohyby, napojení na ulici 17. listopadu tedy zůstane prakticky beze změn, stejně tak je možné využít zastávky veřejné dopravy.

Ulice Sladová bude napojena v místě původní křižovatky, která po přestavbě umožní odbočení ze všech směrů bez nutnosti objíždět náměstí jako doposud. Snížením významu křižovatky na jihozápad náměstí a snížením intenzit na průtahu po zprovoznění obchvatu také pravděpodobně odpadne nutnost křižovatku řídit světelnými signály, což zjednoduší program řízení na SSZ u městského úřadu a zlepší plynulost dopravy.

Komunikací na jihu náměstí TGM lze kvůli redundanci uzavřít prakticky ihned, aniž by tím byla narušena doprava. Pro výjezd z ulice Sladová může být využit současný vjezd světelné křižovatky objezdem směrovacího ostrůvku, vjezd bude do doby stavební úpravy možný pouze z třídy 1. máje. Pro vjezd do oblasti z opačného směru bude možné využít zbylé dva vjezdy: ulici U Nemocnice a nábřeží Komenského.

18.1.3 Aktivita 4.1.3: Vytvoření pěší zóny v centru města

V oblasti kolem Synagogy (ulice U Tržiště a část Fintajslovy) je navrženo zřídit pěší zónu, která bude zahrnovat a přímo navazovat na zklidněnou jižní část náměstí TGM. Uspořádání uličního prostoru v jedné úrovni již dnes odpovídá zklidněné zóně, v místě se zároveň nachází mnoho služeb, zřízení pěší zóny je proto logickým krokem.

Do místa bude zachován vjezd cyklistům. Vjezd všech motorových vozidel včetně zásobování je doporučeno zakázat, zásobování je možné provádět z okolních ulic se vzdáleností do 80 metrů. Jednotky parkovacích stání je možné bez náhrady zrušit, protože parkovacích možností v okolí je dostatek.

18.1.4 Aktivita 4.1.4: Zklidnění a rozvoj prostranství před železniční stanicí

Prostranství před železniční stanicí je z hlediska funkčního prostoru zastaralé a v zanedbaném stavu, zároveň slouží primárně automobilům jako parkoviště. Pro mnoho návštěvníků se přitom jedná o první kontakt s městem po výstupu z vlaku nebo autobusu. Připravovaná rekonstrukce přednádraží má tyto nedostatky napravit a upravit jej více pro potřeby nemotorové dopravy a pobytovou funkci. Zpracovatel se s projektem ztotožňuje a podporuje jeho realizaci touto aktivitou.

Nad rámec připravované rekonstrukce prostoru před nádražím je navrženo upravit také přechody a místa pro přecházení přes pokračování ulice Stromořadní, které zajistí lepší propojení se sady 28. října a pěší zónou do centra města. Silniční komunikace je bezdůvodně nadměrně široká, vozovka má šířku přes 8 metrů, ačkoliv by postačovalo 6,00 nebo 6,50 metrů. Přechody pro chodce tak dnes překračují maximální délku 7,00 metru.

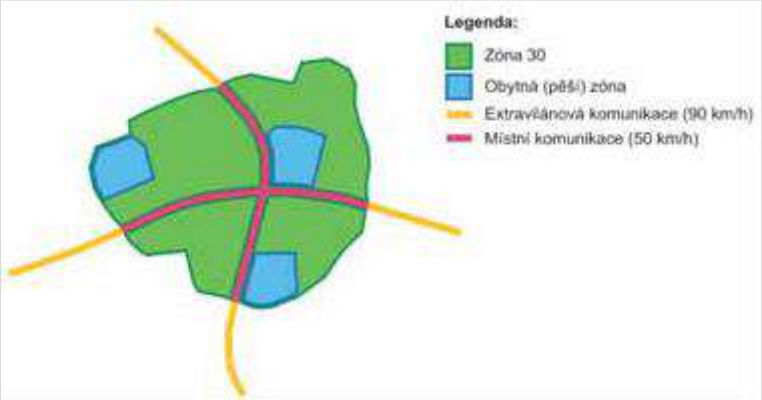
Vzhledem k dostupné šířce komunikace je možné zřídit komfortní dělicí ostrůvek o šířce přes 2 metry při zachování průjezdu 3 m v obou směrech postačující veškeré dopravě. Dělicí ostrůvek je navrženo zřídit na přechodu pro chodce i místě pro přecházení, čímž dojde k zajištění normové délky obou míst, zklidnění dopravy a zvýšení bezpečnosti. Ostrůvky však musí být provedeny dostatečně velkoryse, aby bezpečnost skutečně zvyšovaly, viz Aktivita 1.4.6: Zvýšení bezpečnosti na přechodech pro chodce (kapitola 15.4.6).

18.2 Opatření 4.2: Vytvoření hierarchizace sítě komunikací

Stavební uspořádání komunikace a uličního prostoru je nejzásadnější prvek vnímaný řidičem. Jakékoliv značení tvoří pouze dodatečnou informaci. Primární „pocit“ a vnímání prostoru je vždy ovlivněno zejména stavebním uspořádáním, které určuje šířku jízdních pruhů, celkový „volný“ prostor na komunikaci spolu se zvolenými prvky zklidnění dopravy určuje volbu rychlosti řidičem.

Na hlavních komunikacích s převažující dopravní funkcí by měla být zachována rychlost 50 km/h a zklidňování dopravy by mělo být řešeno primárně směrovým vychýlením, krátké ani dlouhé příčné prahy a omezení rychlosti zde nejsou kromě odůvodněných výjimek doporučeny.

448/ Princip hierarchizace komunikací



Zdroj 448/ pjpk.rsd.cz, TP 218

Ostatní komunikace, tedy většina území s převážně rezidenční zástavbou a pobytovou funkcí veřejného prostoru má být zklidněna, tedy zařazena do některé ze zklidněných zón: zóny 30, sdílené zóny nebo obytné zóny.

Opatření 4.2: Vytvoření hierarchizace sítě komunikací se skládá ze 3 dlouhodobých aktivit:

- Aktivita 4.2.1: Revize a úprava stávajících zklidněných zón;
- Aktivita 4.2.2: Rozšiřování obytných zón a zón 30;
- Aktivita 4.2.3: Vytváření pěších a sdílených zón.

18.2.1 Aktivita 4.2.1: Revize a úprava stávajících zklidněných zón

V Břeclavi je již několik oblastí, kde je vyznačena zóna 30 nebo obytná zóna, zřízení takových oblastí se však zpravidla omezilo na umístění SDZ na vjezdech. Oblasti samotné doznaly jen minima změn, a to zejména stavebních, viz obrázky níže. Šířkové uspořádání zůstalo nezměněno, vodorovné značení zpravidla použito vůbec není a jednosměrné ulice zůstaly v oblastech křižovatek a přechodů v šířce původní dvoupruhové, obousměrné komunikace.

449/ Vjezd do obytné zóny řešený pouze špatně viditelnou dopravní značkou na vjezdu (ul. Čs. armády x Nádražní)



Zdroj 449/ vlastní fotodokumentace

450/ Komunikace ani okolí neodpovídá charakteru obytné zóny (ul. Čs. armády x Na Valtické)



Zdroj 450/ vlastní fotodokumentace

Kontraproduktivním prvkem zklidněné oblasti je vyznačení přednosti v jízdě na křižovatkách. Přednost zprava přirozeně vede ke zpomalení průjezdu vozidel, vyznačením hlavní a vedlejší pozemní komunikace v zóně 30 její efekt a srozumitelnost snížena.

451/ Nadměrná šířka komunikace a zbytné vyznačení přednosti v zóně 30 (ul. Jungmannova x Čechova)



Zdroj 451/ vlastní fotodokumentace

V rámci komplexního přístupu k hierarchizaci komunikací je navrženo kromě nových zón prověřit i zóny již existující a navrhnout úpravy, které budou odpovídat současným poznatkům a principům navrhování takových zón. Postupná realizace (stavebních) úprav povede k vytvoření funkčních zklidněných zón a materializaci jejich přínosů, které dnes pouhým vyznačením nejsou zajištěny.

452/ Příklady dobré praxe - bodového zúžení (ul. Habrová seč + Slunečná)



Zdroj 452/ vlastní fotodokumentace

18.2.2 Aktivita 4.2.2: Rozšiřování obytných zón a zón 30

Pro rozlišení důležitosti a možné rychlosti na jednotlivých komunikacích musí být vytvořena hierarchizace komunikací v řešeném území. Návrh by měl být vytvořen pro cílový stav s již existujícím obchvatem, který ŘSD plánuje stavět v letech 2025–2028.

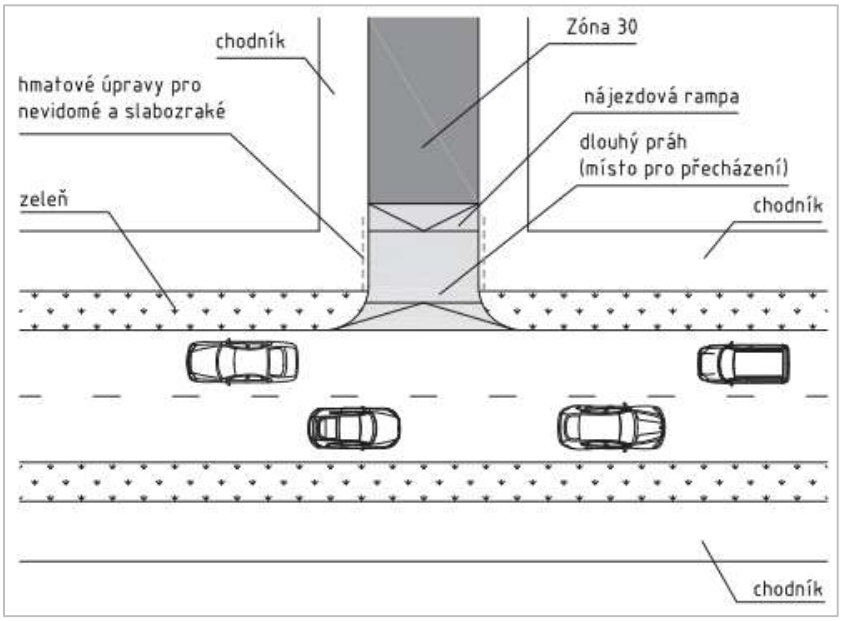
Každý typ komunikace má své obvyklé vlastnosti týkající se šířkového uspořádání, principu přednosti nebo rychlosti na komunikaci. Pro dosažení tohoto rozlišení je třeba aplikovat stavební opatření na vjezdech nebo uvnitř zón, aby byla dodržována maximální dovolená rychlost.

Hlavní sběrné komunikace, dnešní I/40, I/55 a II/425, ulice Lednická, Na Zahradách, Sovadinova, a Stromořadní, je navrženo zařadit do kategorie s rychlostí 50 km/h v obci s možnou aplikací prvků příčného zpomalení formou zpomalovacích polštářů. Použití jakýchkoliv příčných zpomalovacích prahů je s ohledem na provoz autobusů a vyšší intenzity dopravy méně vhodné.

Mimo hlavní (tranzitní a sběrné) komunikace, kam je soustřeďována převládající část dopravního zatížení, je vhodné omezit rychlost zřízením zóny 30 nebo obytné zóny. Taková území mají především obytnou funkci a malé dopravní zatížení, které slouží pouze místním rezidentům pro obsluhu objektů a napojení na vyšší komunikační síť. Cílem opatření je zajistit opatrný způsob jízdy motorové dopravy, čímž dojde ke zlepšení podmínek a bezpečnosti pro nemotorové účastníky dopravy v podélném i příčném směru.

Vymezení těchto zón je žádoucí postupně doplnit odpovídajícími stavebními opatřeními – například na vjezdu (viz následující obrázek) – aby byla zajištěna informovanost řidičů o změně dopravního režimu. Vybudování dlouhého zpomalovacího prahu je příhodné zejména v místech, kde mohou vozidla do zóny přijíždět v přímém směru a/nebo je-li křížen frekventovaný chodník.

453/ Možné řešení vjezdu do zóny 30 přes dlouhý práh



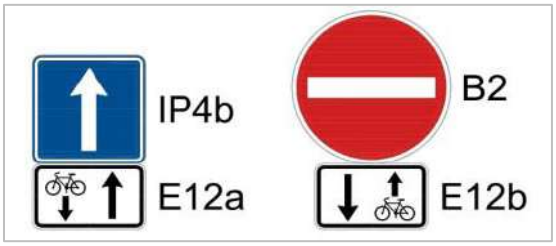
Zdroj 453/ pjpk.cz, TP 218

Zásadní je i uspořádání uvnitř oblasti, zejména zavedení přednosti zprava na křižovatkách a organizace parkování. Vhodným opatřením je zjednosměrnění komunikací v oblasti, které sníží nároky na potřebnou šířku komunikace a pomůže snížit zbytnou tranzitní dopravní zátěž v předmětných ulicích. Možné je také ponechání obousměrné komunikace v šířce jednosměrné se zřízením výhyben.

Volná šířka komunikace lze využít pro rozšíření chodníkových ploch, zeleně nebo zřízení organizovaného parkování ve vozovce a jeho vymístění z chodníku. Při rekonstrukci ulic má dojít ke stavebnímu vytvoření jednotlivých ploch pro dopravu v klidu, cyklodopravu a pěší.

Při zavádění jednosměrných komunikací je nutno postupovat logicky a koordinovaně v konkrétní oblasti, aby nedošlo k nadměrným závlekům. Zároveň je třeba vhodnými opatřeními upravit šířku nově jednosměrných komunikací na odpovídající rozměry, aby nedocházelo k nadměrné rychlosti vozidel. Běžnou součástí jednosměrné ulice nebo obousměrné ulice s výhybnami by mělo být umožnění pohybu cyklistů v protisměru (cykloobousměrka).

454/ Svislé dopravní značení pro jednosměrné komunikace s protisměrným cyklistickým provozem



Zdroj 454/ pjpk.cz, TP 179

455/ Značení před křižovatkami s povoleným směrem jízdy cyklistů navíc oproti ostatním vozidlům



Zdroj 455/ pjpk.cz, TP 179

U obousměrné komunikace s výhybnami je důležité dbát na jejich volnost, jak ze strany pořádkových složek, tak z pozice města. Příklady na obrázcích níže ukazují nesprávný přístup k těmto místům.

456/ Výhybna jednopruhové obousměrné komunikace blokovaná odstavenými vozidly (vlevo; Vsetín: ul. Tyršova 1271), nebo částečně zabraná nádobami na odpad (vpravo; Roudnice nad Labem: Bezejmenná)



Zdroj 456/ vlastní fotodokumentace + mapy.cz, květen 2015

V rámci zóny 30 je zachováno dělení na chodník a vozovku. Parkování není z pohledu zóny regulováno, záleží na místní úpravě, je však velmi vhodné parkovací místa vymezit. Chodci musí stále využívat chodník, ale vzhledem k nízké intenzitě a rychlosti vozidel mohou bez problémů přejít v kterémkoliv místě.

Mimo hlavní komunikace je navrženo zřídit zóny 30 vyznačené příslušnými dopravními značkami a zavést přednost zprava na křižovatkách v dané oblasti. Svislá značka zóny 30 může dále obsahovat i s jiná omezení, například upozornění na přednost zprava, omezení vjezdu podle hmotnosti (viz následující obrázek).

457/ Svislé i vodorovné dopravní značení začátku zóny 30 (ul. Šilingrova)



Zdroj 457/ pjpk.cz, TP 218

Na vjezdech do oblasti je navrženo umístit svislé i vodorovné dopravní značení upozorňující na změnu režimu.

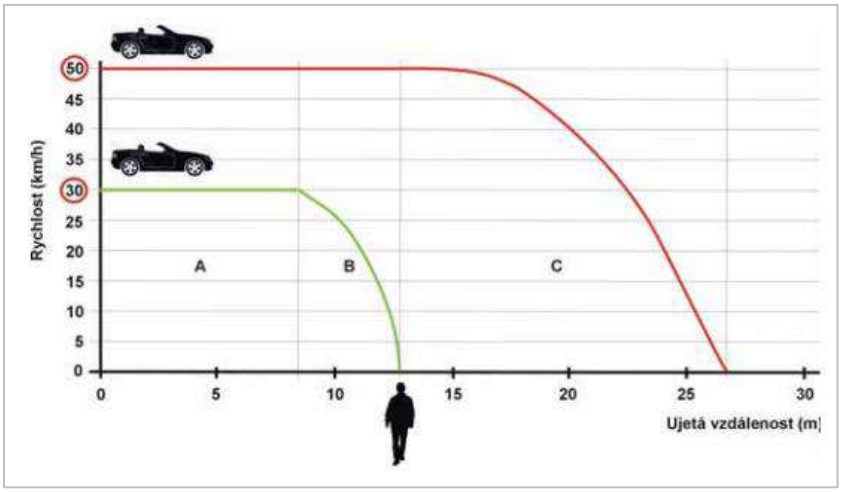
458/ Parkování jako zklidňující prvek (Břeclav + Dobříš)



Zdroj 458/ vlastní fotodokumentace

Motivací je v souladu s TP 103 a TP 218 především snížení rychlosti vozidel při průjezdu oblastí, čímž dojde ke zvýšení bezpečnosti chodců. Při střetu s chodcem v rychlosti 30 km/h je výrazně nižší pravděpodobnost vážných zranění nebo úmrtí, než v rychlosti 50 km/h. Stejně je to i s brzdnou dráhou, která je poloviční (viz následující obrázek), a ke střetu při nižší rychlosti tak vůbec nemusí dojít. Další motivací je snížení rozdílů rychlosti motorové a cyklistické dopravy.

459/ Brzdná dráha při rychlosti 30 a 50 km/h



Zdroj 459/ pjpk.cz, TP 218

TP 145: „Volba mezi limity 50 a 30 km/h v oblastech velkého výskytu chodců a silného přecházení je často rozhodnutím mezi životem a smrtí, resp. zdravím a zraněním mnoha spoluobčanů. Vstoupí-li chodec před vozidlo jedoucí rychlostí 30 km/h na vzdálenost, kdy řidič dokáže zastavit těsně před chodcem, potom při rychlosti 50 km/h na stejnou vzdálenost řidič nestihne ani začít brzdit, neboť dráha ujetá za dobu reakce při 50 km/h je delší než celková dráha potřebná k zastavení z rychlosti 30 km/h.“ Toto je patrné i z obrázku výše.

Obytná zóna omezuje rychlost na 20 km/h a zvyšuje pobytovou funkci území. Pobytová funkce je nadřazena funkci dopravní, čemuž odpovídá uspořádání komunikace v jedné výškové úrovni a možnosti chodců využívat celou její šířku. Vzhledem k vyloučení zbytné dopravy nepředstavuje zmiňovaná interakce komplikaci. Stání je dovoleno pouze na označených místech, která je k tomuto účelu nutné zřídit (vyznačit) a jízda vozidel je usměrněna stavebními opatřeními, které regulují rychlost vozidel (šikana, zúžení).

460/ Svislé dopravní značení označující začátek a konec obytné zóny



Zdroj 460/ Vyhláška č. 294/2015 Sb.

Obytné zóny jsou navrženy pouze v koncových úsecích oblastí a mimo komunikace, které lze i v rámci obytné zástavby považovat za „sběrné“ pro danou oblast.

18.2.3 Aktivita 4.2.3: Vytváření pěších a sdílených zón

V rámci zklidňování může dojít také k úplnému vyloučení motorové dopravy (pěší zóna), případně k jejímu výraznému omezení formou sdílené zóny. V obou případech se jedná o prostor v jedné výškové úrovni. Obě zóny mají svůj specifický účel a je navrženo zřizovat v odůvodněných místech.

18.3 Opatření 4.3: Vymístění motorové dopravy z oblastí podél toku řeky Dyje

Řeka Dyje představuje významnou přírodní bariéru, zároveň se však jedná o atraktivní prostor trávení volného času. Pro posílení tohoto účelu a zvýšení kvality veřejného prostranství navrhuje Opatření 4.3: Vymístění motorové dopravy z oblastí podél toku řeky Dyje tyto aktivity:

- Aktivita 4.3.1: Změna organizace režimu dopravy;
- Aktivita 4.3.2: Omezení vjezdu motorových vozidel;
- Aktivita 4.3.3: Snížení počtu parkovacích míst uvnitř klidových zón.

18.3.1 Aktivita 4.3.1: Změna organizace režimu dopravy

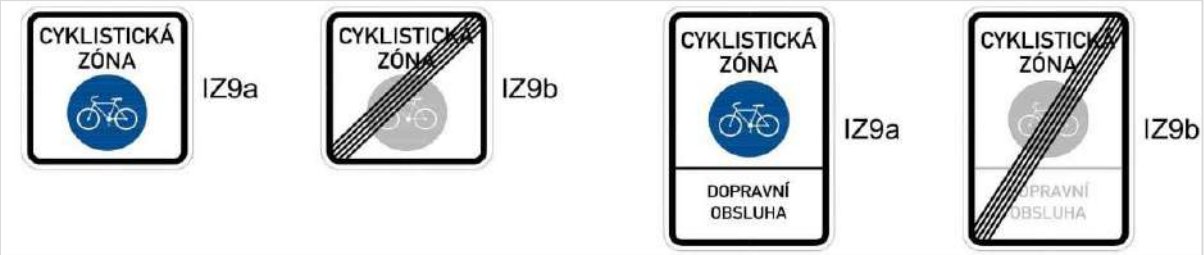
V ulicích podél řeky Dyje by mělo dojít ke změně organizace dopravy tak, aby byla co nejvíce omezena motorová doprava. Příkladem může být ulice a cyklostezka Na Řádku, která je zaslepená a výjimečně vjíždějící motorová vozidla obsluhují pouze přilehlé nemovitosti. Průjezd pro cyklisty by však měl být zachován.

Zklidnění by se mělo dotknout všech nábřeží a komunikací podél vodního toku, beze změn zůstane pouze nábřeží Komenského, které slouží jako významná spojnice a využívají jej spoje veřejné dopravy.

18.3.2 Aktivita 4.3.2: Omezení vjezdu motorových vozidel

Do zklidněných úseků by měl být omezen vjezd motorové dopravy pouze na rezidenty. Zklidněné nábřežní úseky je proto navrženo označit jako cyklistická zóna s příslušnou výjimkou. Vyznačení cyklistické zóny dá jasně prioritu cyklistům, a nepřímo i pěším a je srozumitelnější než vyznačení stezky pro cyklisty s dodatkovou tabulkou nebo zákazem vjezdu.

461/ Svislé dopravní značení cyklistické zóny



Zdroj 461/ pjpk.rsd.cz, TP 179

Cyklistická zóna je pozemní komunikace, na které je preferován cyklistický provoz před ostatními vozidly. Zřizuje se pro zvýšení ochrany a komfortu cyklistů při zachování provozu s ostatními vozidly zejména v místech, kde není možné nebo účelné zřídit samostatnou stezku. Rychlost je omezena na 30 km/h a úprava se vztahuje pouze na řidiče, nikoliv na chodce. Ostatní pravidla jsou shodná s režimem obytné zóny, jako vzájemná ohleduplnost nebo omezení stání.

V zahraničí se jedná o běžné řešení, typické je například v Holandsku (viz obrázek 462), Francii, nebo Německu.

462/ Cyklistická ulice v Nizozemsku (Delft, Nizozemsko)

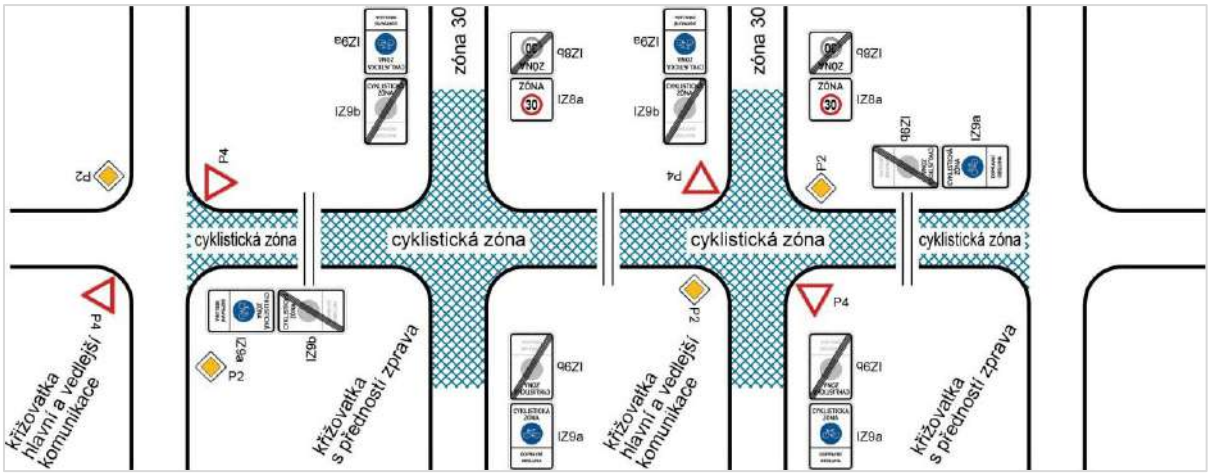




Zdroj 462/ vlastní fotodokumentace

I přes české označení „zóna“ (v zahraničí se používá spíše „cyklistická ulice“) se tímto způsobem přednostně označuje pouze liniový průjezd komunikací v území, nejedná se tedy o plošné opatření nahrazující například zónu 30. Liniový průjezd je právě příklad řešených nábřeží řeky Dyje, proto je toto opatření vhodné.

463/ Schéma znázornění vedení cyklistické zóny včetně DZ



Zdroj 463/ pjpk.rsd.cz, TP 179

464/ Dnešní zanedbaná podoba Smetanova nábřeží bez rekreačního využití



Zdroj 464/ vlastní fotodokumentace

465/ Srovnatelná ulice jako cyklistická ulice (Delft, Nizozemsko)



Zdroj 465/ vlastní fotodokumentace

18.3.3 Aktivita 4.3.3: Snížení počtu parkovacích míst uvnitř klidových zón

Uvnitř zřízených cyklistických zón podél řeky je navrženo omezit, v případě možnosti úplně zrušit parkovací stání. Rezidenti mají zpravidla možnost parkovat na vlastním pozemku, případně své vozidlo odstaví na okraji cyklistické zóny, který bude nedaleko.

18.4 Opatření 4.4: Zvyšování kvality veřejných prostranství

Jelikož ulice v současnosti plní především dopravní funkci, jsou významně ovlivňovány stakeholdery zajišťující tento aspekt. Tím je přímo ovlivňována celá podoba a „atmosféra“ ulice a pobytová funkce bývá zohledňována až následně. Tyto funkce ovšem nemusejí být v opozici, a rozumné provedení dopravních funkcí může umožnit nebo pomoci zlepšit kvalitu veřejných prostranství.

Opatření 4.4: Zvyšování kvality veřejných prostranství zahrnuje aktivity:

- Aktivita 4.4.1: Revize dopravního značení a dopravních zařízení;
- Zdroj 472/ vlastní fotodokumentace
- Aktivita 4.4.2: Odstraňování odstavených vozidel z veřejné zeleně;
- Aktivita 4.4.3: Ozeleňování veřejného prostoru formou zeleného mobiliáře;
- Aktivita 4.4.4: Umisťování laviček ve veřejném prostoru.

18.4.1 Aktivita 4.4.1: Revize dopravního značení a dopravních zařízení

Na území města je navrženo provést celkovou revizi dopravního značení a dopravních zařízení, zejména jeho aktuálnosti, správnosti, umístění, adekvátnosti a potřebnosti. V analytické části bylo popsáno mnoho chyb, nesrovnalostí, nelogických umístění, duplicit atd., viz kapitola 4.6.6 Dopravní značení a zařízení.

Dopravní značení a jeho součásti (sloupky) jsou součástí vizuálního smogu a pohledových bariér, užívání některých dopravních značek upozorňujících na běžné situace není nutné. Redukce jejich počtu zlepší vizuální estetiku města a zároveň více vyniknou podstatné informace zbylých dopravních značek.

Příkladem chyb může být obrázek 466, kde jsou všechna tři SDZ umístěna nesprávně z několika důvodů:

- Boční umístění,
- Výška umístění,
- Vzájemná vzdálenost,
- Logika umístění.

466/ Všechna SDZ na obrázku jsou umístěna nesprávně (ul. Pod Zámkem)



Zdroj 466/ vlastní fotodokumentace

U značky A19 „Cyklisté“ je překročena vodorovná vzdálenost bližšího okraje svislé značky, která překračuje TP 65 stanovené maximum 2,00 metru. Toto umístění kromě překročení stanovené hodnoty znamená, že značka leží mimo zorné pole řidiče, který se v tomto úseku věnuje spíše dění před sebou, tedy volbě řadicího pruhu a světelné signalizaci. Křižovatka je navíc řízena zmiňovaným SSZ, upozornění na příčný pohyb cyklistů se tedy jeví jako nadbytečné, místa pohybu cyklistů jsou navíc zdůrazněna červeným povrchem v průběhu křižovatky. Přínos SDZ A19 je s ohledem na situaci a její umístění minimální až nulový a v rámci redukce vizuálního smogu lze uvažovat o jejím odstranění.

Obě SDZ umístěné na sloupu naopak překračují minimální boční vzdálenost stanovenou na 0,50 metru (výjimečně lze snížit na 0,30 m), čímž přímo zasahují do vymezené části dopravního prostoru stanovené volnou šířkou pozemní komunikace, která obsahuje 0,50 m bezpečnostní odstup od okraje jízdního pruhu, zde vnitřní strany obruby.

Směrovky pro cyklisty – SDZ IS 19c a IS 21b jsou umístěny příliš vysoko, jelikož spodní okraj nejníže umístěné značky může být nejvýše 2,70 metru nad úrovní chodníku. Osazení cyklistických značek společně se značkou přednosti v jízdě zároveň TP 65 neumožňují, neboť kombinace SDZ se značkami přednostní v jízdě jsou předmětným předpisem značně omezeny a tato mezi povolenými kombinacemi uvedena není. SDZ na sloupu pak spolu se SDZ A19 nesplňuje minimální vzájemnou vzdálenost značek nejméně 30 metrů, ani výjimečně využitelnou minimální hodnotu 10 metrů.

V neposlední řadě je SDZ P6 umístěno nelogicky, příliš daleko od křižovatky, kde řidič v případě zastavení nemá dostatečný rozhled. V případě křižovatky řízené SSZ se značky přednosti v jízdě neumisťují samostatně, ale na sloup SSZ nad základní návěstidlo.

Druhým často neřešeným fenoménem, na která je doporučeno se při revizi zaměřit, je nadbytečnost sloupků a možnost využití jiných, existujících svislých prvků. Příklad na obrázku 467 níže kromě chyb v umístění ukazuje několikeré nevyužití této příležitosti.

467/ Nadbytečnost sloupků SDZ (ul. Hájová)



Zdroj 467/ vlastní fotodokumentace

Značku P2 „Hlavní pozemní komunikace“ je možné umístit společně se SDZ B24a, obě značky lze navíc umístit na sloup VO a ušetřit tak oba sloupky. Za křižovatkou se pak nachází další dva sloupky se SDZ, které ale rozdílným bočním umístěním a nedodržením minimální vzájemné vzdálenosti se vzájemně zakrývají. Obě (skupiny) SDZ jsou pak umístěny příliš nízko nad průchozím prostorem (níže než minimální výška 2,20 metru), SDZ B20a „Nejvyšší dovolená rychlost“ je umístěno příliš blízko okraji vozovky a zasahuje do bezpečnostního odstupu volné šířky pozemní komunikace. Alespoň jednu (skupinu) SDZ by bylo možné umístit na blízký sloup VO.

U značky B29 „Zákaz stání“ s DT E13 s textem „mimo sobotu a neděli“ je potom otázkou, zdali je stání o víkendu skutečně dovoleno, protože při odstavení vozidla nezbyde volná šířka komunikace 6 metrů, jak požaduje obecná úprava. Obecná úprava totiž stání na nedostatečně široké komunikaci zakazuje vždy, osazené SDZ (místní úprava nadřazená obecné úpravě) jej zakazuje pouze v některé dny. To však dle názoru zpracovatele neznamená, že je v jiné dny povoleno, pouze není SDZ zakázáno, avšak zakazuje jej obecná úprava. Bez ohledu na „správnou“ odpověď se jedná o spornou situaci vytvořenou

nevhodným použitím SDZ. Vhodnější způsob vyznačení je například užití značky IP 11c „Parkoviště podélné stání“ s DT v rozsahu časového období, kdy je stání povoleno.

Oba uvedené příklady popisují mnoho aspektů, které je při osazování SDZ potřeba zohlednit, avšak v praxi k těmto myšlenkovým procesům nedochází, nedostatky mohou vzniknout také při osazování, přemisťování nebo úpravách dopravní situace. Nevhodné nebo nadměrné osazování SDZ přitom bezpečnosti na silnicích neprospívá, důležité značky pak mohou snadno zaniknout v okolí jiných.

TP 65 uvádí, že značení v obci má být viditelné nejméně ze vzdálenosti 50 metrů, brzdná dráha z této rychlosti je 34 metrů. Jakékoliv „předsazování“ značení před místo, ke kterému se vztahuje je proto zbytné a nežádoucí. Vzájemná vzdálenost značek má být minimálně 30 metrů, aby se SDZ nepřekrývalo navzájem, a zároveň byl řidič schopný informace vnímat a zpracovat. Často uváděná a používaná minimální hodnota 10 metrů má být použita pouze výjimečně a na dopravně málo významné pozemní komunikaci, v praxi je však užívána všude.

Skutečné dodržování ustanovení o vzájemné vzdálenosti by kladlo větší důraz na posuzování relevance a nutnosti SDZ osadit. Umístěním SDZ jsou dnes totiž často sanovány nedostatky ve stavebním řešení komunikace, VDZ a vymáhání pravidel obecně platné úpravy. K tomuto účelu SDZ (primárně) sloužit nemá, a při jeho použití tímto způsobem jsou často porušována jiná pravidla.

SDZ nemůže nahradit přínosy (nebo nedostatky) vhodného stavebního uspořádání a aplikace stavebních prvků zklidnění dopravy, ani vlivu a přirozené pozice VDZ v zorném poli řidiče. S ohledem na tyto skutečnosti je navrženo množství osazeného SDZ redukovat a osazovat pouze v odůvodněných případech, aby bylo předcházeno zbytečnému vizuálnímu i informačnímu smogu. Pro osazení je doporučeno využívat především existující konstrukce a sloupy místo vlastních sloupků.

Dalším hlediskem je proporcionalita a odůvodněnost daného značení. Například obytná zóna v oblasti Habrová seč je vymezena již od křižovatky se silnicí I/40, ačkoliv úsek o délce 220 metrů jako obytná zóna spíše neslouží. Nachází se zde pouze několik objektů, celá ulice je navíc přímá a slouží k příjezdu do vzdálenější části. Požadování nebo vymáhání rychlosti 20 km/h na takto dlouhém úseku, který může přesahovat i 500 metrů je nevhodné a odporuje doporučené zásadě z TP 103 – „Navrhování obytných a pěších zón“ o maximální vzdálenosti 300 metrů ke komunikaci s vyšší rychlostí.

468/ Nevhodně stanovený začátek obytné zóny (ul. Habrová seč)



Zdroj 468/ vlastní fotodokumentace + mapy.cz, červen 2022

Dále v ulici se pak nachází zákazová značka B 15 omezující vjezd vozidel širších než 2,0 m. Limit je pravděpodobně nastaven kvůli navazující účelové cestě, avšak tento rozměr přesahuje značná část dnešních automobilů, například populární model Škoda Octavia (byť jen o 3 mm), Škoda Superb téměř o 9 cm, nebo VW Passat o 6 cm, který byl v ulici za značkou zaparkován, viz obrázek 469. Podobně je to s parkováním vozidel, které je v obytné zóně povoleno pouze na místech k tomu určeným, nicméně vozidla běžně stojí i na jiných místech.

469/ Šířkové omezení překračuje nemalá část dnešních automobilů (ul. Habrová seč)



Zdroj 469/ vlastní fotodokumentace + skoda-auto.com

Zónové zklidnění nebo omezení vjezdu zde tedy být může, avšak je otázka, kdo o jejich zřízení rozhodl, za jakým účelem a zda je takové řešení racionální. Pokud se jednalo o iniciativu občanů, je zarážející, že nastavená pravidla sami nerespektují.

Dalšími příklady nadbytečného značení jsou ulice Julia Fučíka u křižovatky s třídou 1. máje nebo například vjezdy do obytné zóny Čs. Armády z ulice Záhumní. Použitý počet značení je nadměrný, nepřehledný a značení se vzájemně zakrývá, viz obrázky níže.

470/ Extrémní případ nadužitého dopravního značení (ul. Julia Fučíka)



Zdroj 470/ vlastní fotofokumentace

471/ Překombinované značení, které se vzájemně překrývá (Záhumní x Čs. armády)



Zdroj 471/ vlastní fotofokumentace

Pozornost je nutné věnovat také značkám začátku stezky umístěným vlevo. Ty se totiž současně nachází na pravé straně silniční komunikace, kam je SDZ standardně umisťováno dle základního pravidla „Svislé dopravní značky se umísťují při pravém okraji pozemní komunikace“ v odst. 2 § 2 vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích. Legislativně je tedy kvůli SDZ jako stezka pro cyklisty (samostatná nebo dělená) označena i silnice, přestože takový záměr osazení SDZ s největší pravděpodobností nebyl.

472/ Značky začátku stezky umístěné vlevo, které de facto platí pro silnici (sady 28. října + Sovadinova)



Zdroj 472/ vlastní fotodokumentace

18.4.2 Aktivita 4.4.2: Odstraňování odstavených vozidel z veřejné zeleně

Na zeleni parkují nejen vozidla pravidelně používaná, ale také vozidla zjevně nepojízdná nebo dlouhodobě odstavená. Tyto „vraky“ nejsou řešeny, přitom ničí veřejnou zeleň, blokují a hyzdí veřejný prostor. S ohledem na snazší legislativu v oblasti odstranění takových vozidel je navrženo zahájit předmětné úkony vedoucí k jejich vymístění z veřejného prostoru.

18.4.3 Aktivita 4.4.3: Ozeleňování veřejného prostoru formou zeleného mobiliáře

V místech větších zpevněných ploch lze pro zvýšení estetické kvality využít květináče, truhlíky a další prvky zeleného mobiliáře, viz obrázek 473. Kromě estetického hlediska může vhodným umístěním sloužit také k oddělení funkčních ploch, například pro vymezení plochy určené pro provoz vozidel od pěší plochy, oddělení pruhu pro cyklisty od chodníku a podobně. Zelený mobiliář se využívá v místě, kde trvalá výsadba není vhodná z hlediska inženýrských sítí, celoroční organizace prostoru nebo bezpečnosti.

473/ Příklady užití zeleného mobiliáře (Břeclav + Svitavy)



Zdroj 473/ vlastní fotodokumentace

Tato aktivita souvisí také s opatřením B1.4.5: Modrozelená infrastruktura. Při umisťování zeleného mobiliáře je nutné zohlednit také dopady na osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. I tyto prvky by měly být zahrnuty v manuálu umisťování, jak jej navrhuje Aktivita 3.6.6: Vytvoření manuálu pro správné umisťování mobiliáře ve veřejném prostoru, viz kapitola 17.6.6.

18.4.4 Aktivita 4.4.4: Umisťování laviček ve veřejném prostoru

Součástí mobility a pobytové funkce jsou také lavičky. Historicky bývají umisťovány zejména na „atraktivních“ místech typu náměstí, park, zastávky apod. V souvislosti se zvyšováním pobytové funkce všech veřejných prostor je navrženo umisťovat lavičky i do běžných ulic. Příklad na obrázku 474 ukazuje, že i lavička umístěna v obyčejné ulici na nijak význačném místě má svůj smysl.

474/ Veřejná lavička na nijak zvlášť zajímavém místě v ulici (Praha 7)



Zdroj 474/ vlastní fotodokumentace

Může ji využít kdokoliv, kdo si chce odpočinout, potřebuje se zastavit, napít se, případně prostě posedět a relaxovat. Širší možnosti odpočinku v celé pěší síti ocení zejména starší lidé nebo rodiče s dětmi, kteří mohou zastavení potřebovat častěji. Zejména senioři a lidé s pohybovým omezením volí svoji pěší trasu právě na základě dostupného mobiliáře, kde by si mohli v pravidelném intervalu odpočinout. Funkce laviček tak není rekreační, ale primárně funkční.

18.5 Opatření 4.5: Modrozelená infrastruktura

Zastavěná území trpí efektem tzv „tepelného ostrova“. Větší podíl zpevněných ploch a masa budov způsobuje, že během dne všechny tyto materiály absorbují energii ze slunečního záření, které následně sálají v průběhu večera a noci, čímž zvyšují teplotu ve městech o 1–3 °C. S ohledem na postupující klimatickou změnu a stále častější tropické teploty v ČR je tento jev pociťován stále častěji.

Protože je prostor ulic nejčastěji utvářen dopravní funkcí (průjezd, parkování, chodníky apod.), a tedy i dopravními projektanty bez většího vlivu architektů nebo urbanistů, je nutné v rámci těchto návrhů postupovat uvědoměle a v rámci investičních akcí do dopravní infrastruktury uplatňovat také adaptační opatření reagující na změnu klimatu, kterou je zejména budování modrozelené infrastruktury.

Opatření 4.5: Modrozelená infrastruktura zahrnuje 3 aktivity:

- Aktivita 4.5.1: Revize a zvýšení kvality zeleně;
- Aktivita 4.5.2: Využívání vsakovacích povrchů a odvodnění na terén;
- Aktivita 4.5.3: Ozeleňování zklidňujících prvků dopravy a náprava nevyhovujícího stavu.

18.5.1 Aktivita 4.5.1: Revize a zvýšení kvality zeleně a uličního prostoru

Břeclavské ulice mají velmi často mezi silniční komunikací a chodníkem zřízený zelený pás, což je na první pohled velice pozitivní skutečnost. Oddělení chodců od hlavního dopravního prostoru zvyšuje bezpečnost pro pěší, umožňuje umístění sloupů a značení bez omezování šířky chodníku aj.

Další dvě obvyklé výhody, zvýšení estetické kvality a zlepšení mikroklimatu v ulici nicméně v Břeclavi naplňovány nejsou, protože estetická i funkční kvalita drtivé většiny zelených pásů je přinejlepším sporná. Většina jich je pouze zatravněna, pokud se v nich nachází stromky nebo keře, jedná se zpravidla o nelistnaté dřeviny, které neposkytují stín, zároveň velmi často zasahují do šířky chodníků i pozemních komunikací.

Z tohoto důvodu je navrženo provedení celkové revize zeleně ve všech ulicích, v rámci níž by mělo dojít zejména k vyhodnocení stavu vegetace, estetických a funkčních kvalit a navržení zlepšujících opatření. Navrhování úpravy by mělo být součástí širšího urbanistického konceptu, jakým způsobem navrhovat, budovat a udržovat uliční profily v souladu s estetickými a funkčními kvalitami zeleně, s důrazem na druhovou pestrost a maximalizaci počtu stromů v ulicích, které poskytují stín a brání ohřívání povrchů ve svém okolí.

Koncepční, dlouhodobá a trvalá realizace této aktivity úzce souvisí s dalšími opatřeními, která mají potenciál měnit příčné uspořádání ulic. Mezi ně patří zejména aktivity z Opatření 1.3: Optimalizace dopravy v klidu (viz kapitola 15.3), Opatření 1.4: Rozvoj bezpečnosti na silničních komunikacích (viz kapitola 15.4) a Opatření 4.2: Vytvoření hierarchizace sítě komunikací (viz kapitola 18.2).

Mnohé zelené pásy jsou úzké, nebo naopak příliš široké, vhodnou stavební úpravou uspořádání by mohlo dojít ke změně. Porovnání zanedbané a „neřešené“ břeclavské ulice na obrázku 475 je v kontrastu s nizozemskou ulicí stejného charakteru na obrázku 476.

475/ Neřešená ulice s převážně travnatým porostem (ul. Hřbitovní)



Zdroj 475/ vlastní fotodokumentace

476/ Rezidenční ulice se vzrostlými stromy, zklidňovacími prvky a parkováním (Leidschendam, Nizozemsko)



Zdroj 476/ vlastní fotodokumentace

Přestože česká ulice má vyšší podíl nezpevněných ploch, nizozemské řešení působí opticky mnohem lépe. Zároveň poskytuje přehlednou a srozumitelnou orientaci pro všechny účastníky provozu, jsou zde aplikována zklidňovací opatření a pamatováno je i na parkování.

Takové řešení není a nemusí být výrazně nákladnější, vyžaduje pouze dlouhodobé uplatňování jasné vize, jak má veřejný prostor vypadat. Pokud bude při projektování dopravních staveb a uličního uspořádání v Břeclavi postupováno v širších souvislostech, je možné ve střednědobém až dlouhodobém horizontu dosáhnout podobné úrovně veřejného prostoru.

V rámci aktivity mohou být řešeny také lokality, kde se dnes zeleň nenachází, ale jsou ve špatném stavu, působí zanedbaně, nepřehledně a neuspořádaně. Příklady ukazují obrázky níže.

477/ Rozhlehlá plocha bez organizace a určení (ul. Nádražní)



Zdroj 477/ vlastní fotodokumentace

478/ Bezdůvodně rozlehlá křižovatka (ul. A Kuběny x Křivá)



Zdroj 478/ vlastní fotodokumentace

479/ Nedměrná a nečleněná šířka ulice v rezidenční zástavbě (ul. Chaloupky)



Zdroj 479/ vlastní fotodokumentace

18.5.2 Aktivita 4.5.2: Využívání vsakovacích povrchů a odvodnění na terén

Při projektování dopravních staveb je navrženo upřednostňovat zadržování vody v území místo běžně prováděného svedení do kanalizace. U úseku silnic a chodníků bez obrub může jít o odvodnění příčným

sklonem na terén, u parkovacích ploch nebo parkových cest například využití propustného povrchu nebo vsakovací dlažby.

480/ Použití vsakovacích povrchů na parkovištích (ul. Herbenova + ul. Hřbitovní)



Zdroj 480/ vlastní fotodokumentace

Zadržování vody v území pomůže doplnit zásoby podzemních vod, zlepšuje mikroklima v místě a může snížit nároky nebo úplně odstranit budování (kapacity) odvodňovacího zařízení, čímž lze ušetřit investiční i provozní náklady. Použití odlišné dlažby například pro plochy parkování je zároveň vizuálně odliší od průjezdné části komunikace, čímž může dojít k úspoře VDZ a/nebo SDZ.

481/ Odlišný materiál parkovacích stání jasně odlišuje plochu stání a nevyžaduje osazení SDZ (Dobříš)



Zdroj 481/ vlastní fotodokumentace

18.5.3 Aktivita 4.5.3: Ozeleňování zklidňujících prvků dopravy a náprava nevyhovujícího stavu

Zavádění zklidňujících prvků dopravy jako např. zužování zaústění komunikace do křižovatky, výstavba parkovacích zálivů nebo středové ostrůvky jsou prováděny stavebními úpravami. Nevyužívaná plocha ostrůvků je často vyplněna zpevněným povrchem, neboť nevyžaduje údržbu. Tento prostor je však možné využít k estetickému i funkčnímu účelu v podobě ochlazování uličního prostoru, který se v letních měsících přehřívá (tepelný ostrov města). Dle konkrétní situace a rozhledových poměrů lze vybrat vhodnou variantu bylin/dřevin v závislosti na jejich výšce, zvolit výsadbu trávníků, květinových záhonů pro vyplnění těchto ploch. Do pásů zeleně lze uvažovat také stromy a keře.

Zejména křoviny a stromy vyžadují průběžnou údržbu, aby neměly vliv na rozhledové poměry a nevytvářely nebezpečné situace především poblíž křižovatek nebo přechodů pro chodce. Větve i vegetace ovšem mohou zasahovat do silničních komunikací i prostorově, do průjezdné šířky, do vyhrazených pruhů pro cyklisty nebo chodníků. Dnes je po Břeclavi vysázeno mnoho stromů a křovin podél komunikací, které nebyly vhodně vybrány nebo nejsou udržovány, v některých případech se může jednat o výsadbu na soukromém pozemku.

Dodržování průjezdné šířky komunikace včetně bezpečnostního odstupu 0,50 metru všech typů je však základní a neodmyslitelná podmínka bezpečnosti provozu. Není cílem takové dřeviny z veřejného prostoru zcela odstraňovat, ale jejich ošetřením zajistit bezpečnost účastníků provozu i propustnost veřejného prostoru pro pěší.

19 AKČNÍ PLÁN

Aktivity navržených opatření jsou zařazeny do akčního plánu, který poskytuje souhrnný přehled o aktivitách, horizontu realizace, garantech apod.

Akční plán je v plném znění dostupný v příloze 21, kde jsou aktivity seřazeny ve třech variantách:

- Dle čísla aktivity;
- Dle horizontu realizace;
- Dle celkového přínosu.

19.1 Členění aktivit

Akční plán pracuje se 4 časovými horizonty:

- Krátkodobý,
- Střednědobý,
- Dlouhodobý,
- Průběžný.

Krátkodobá opatřená jsou realizovatelná v řádu měsíců, nejdéle jednoho roku. Střednědobá opatření lze realizovat v řádu jednotek let, zpravidla v rámci jednoho funkčního období. Dlouhodobý horizont časově přesahuje několik let a jedná se zpravidla o větší stavby, nebo aktivity v pozdějším období, jež bývají vázány na jiné, dříve provedené akce.

Zavedení průběžných aktivit je často možné (a žádoucí) v krátkodobém horizontu, nejedná se ovšem o jednorázovou akci. Tyto aktivity by měly být neustále uplatňovány. Garant aktivity bude ve stanovené periodicitě informován o plnění aktivity, případně její plnění sám zajišťovat.

Výše uvedené horizonty zároveň znamenají období, kdy se předpokládá dokončení aktivity, nikoliv započetí její realizace. Střednědobé i dlouhodobé aktivity mohou (mají) být iniciovány v dohledné době, pouze jejich provedení bude trvat delší dobu. Zpravidla se jedná o složitější úkoly mimo přímý vliv Břeclavi, například s nutností dohody více účastníků, zapojením jiné organizace apod.

Jednotlivým aktivitám jsou přiřazeny tři úrovně priority: vysoká, střední, nízká.

Každé aktivitě je zpracovatelem díla navržen garant. Ten by měl na provedení, podobu nebo plnění aktivit dohlížet, nemusí je tedy nutně zajišťovat svépomocí. Po dohodě může být garantem i jiný subjekt, než je navržen zpracovatelem. Před rozpracováním opatření (realizací) je nutné ověřit rozdělení kompetencí subjektů a politických zástupců. Zde uváděné rozdělení je platné k srpnu 2024 a v době realizace se může lišit.

Formulace přínosů

Pro kvantifikaci přínosů aktivit je použita semikvantitativní analýza. Hodnoceno je 5 parametrů: priorita, náročnost zavedení, přínos pro udržitelnost, bezpečnostní přínos a investiční náklady aktivity. Stanovení parametrů proběhlo odborným odhadem. Slovní vyjádření byla poté převedena na číselné hodnocení podle klíče, který ukazuje tabulka 482 níže.

482/ Číselná hodnocení parametrů přínosů

Číselná hodnota	Priorita	Náročnost zavedení	Přínos pro udržitelnost	Bezpečnostní přínos	Investiční náklady
0,0	nízká	vysoká	nízký	nízký	minimální
0,2	-	-	-	-	desítky tisíc
0,4	-	-	-	-	stovky tisíc
0,5	střední	střední	střední	střední	dle projektu
0,6	-	-	-	-	miliony
0,8	-	-	-	-	desítky milionů
1,0	vysoká	nízká	vysoký	vysoký	stovky milionů

Zdroj 482/ vlastní zpracování

Aritmetickým průměrem těchto čtyř dílčích přínosů byl stanoven celkový přínos aktivity. Vypočtené číselné hodnoty byly pro snazší interpretaci převedeny do pětiúrovňové slovní stupnice, viz následující tabulka.

483/ Vyhodnocení celkového přínosu aktivity

Hodnota od	Hodnota do	Celkový přínos
0,00	0,19	nízký
0,20	0,39	nízký až střední
0,40	0,59	střední
0,60	0,79	střední až vysoký
0,80	1,00	vysoký

Zdroj 483/ vlastní zpracování

Aktivita s celkově „nízkým“ přínosem se v návrzích vyskytuje jediná, a to Aktivita 1.3.6: Zavedení dynamické navigace na vybraná parkoviště. Do kategorie „nízký až střední“ spadá 6 aktivit, do pásma „středního“ přínosu spadá 19 aktivit, 33 aktivit poskytuje „střední až vysoký“ přínos a 24 aktivit má přínos „vysoký“. Nejvyšší vypočtenou přínosnost má Aktivita 1.4.11: Účinný dohled a vymahatelnost přestupků s číselnou hodnotou 1,00, tedy maximální možné skóre použité škály.

19.2 Zdroje financování

Akční plán PUMM je tvořen s ohledem na možné finanční zdroje města, včetně podpory z externích zdrojů rozpočtových složek kraje, státu nebo Evropské unie. Značná část projektů – zejména rozsáhlejších a investičně náročnějších – zpravidla týkající se silniční dopravy nebude řešena v rámci rozpočtu města, neboť bude financováno přes zřizující organizace (správce). Město bude pouze ovlivňovat podobu daných investičních akcí, aby byly v souladu s PUMM města Břeclavi.

Externí zdroje financování dopravy je možné rozdělit na veřejné a alternativní.

- Veřejné zdroje:
  - Státní rozpočet (SFDI, SFŽP),
  - Krajský rozpočet,
  - Rozpočet města,
  - Mimorozpočtové zdroje veřejných financí (evropské podpůrné fondy a programy);
- Alternativní zdroje:
  - Úvěr,
  - Leasing,
  - Vybírání přímých poplatků za použití infrastruktury,
  - Projektové financování za účasti soukromého kapitálu – PPP.

Primárně je v ČR dopravní infrastruktura financována z veřejných zdrojů, podpořených evropskými strukturálními a investiční fondy a programy, které mohou zajistit i nadpoloviční objemu investice. EU realizuje cíle své regionální a strukturální politiky v rámci sedmiletých cyklů, aktuálně probíhá období 2021–2027.

19.2.1 Operační program Doprava

Zřejmě nejrobustnějším zdrojem pro oblast dopravy a aktivity navrhované v rámci PUMM města Břeclavi je Operační program doprava. OPD 2021–2027 je zaměřen na modernizaci železniční sítě, rozvoj silniční sítě i udržitelnou mobilitu. Cílem programu je podporovat modernizace dopravní infrastruktury a ekologickou dopravu.

Podporované oblasti:

- Priorita 1 – Evropská, celostátní a regionální mobilita,
- Priorita 2 – Celostátní silniční mobilita zajišťující konektivitu k síti TEN-T,
- Priorita 3 – Udržitelná městská mobilita (a alternativní paliva),
- Priorita 4 – Technická pomoc.

19.2.2 Integrovaný regionální operační program (IROP)

Pro oblast dopravy míří specifický cíl 6.1 „Čistá a aktivní mobilita“, jejímž cílem „je zavést inteligentní, propojenější a čistější systémy dopravy, zatraktivněním veřejné osobní dopravy a zlepšením podmínek pro aktivní mobilitu. A dále motivovat veřejnost k přesunu z individuální automobilové dopravy na dopravu veřejnou, cyklistickou a pěší, a tím přispět ke snížení emisí skleníkových plynů a znečišťujících látek, zejména ve městech.

19.2.3 Program spolupráce Interreg CENTRAL EUROPE

Program je realizován na území 9 států, mezi které patří celá Česká republika. Program má čtyři prioritní osy. Na oblast dopravy je zaměřena Prioritní osa 4: Spolupráce v oblasti dopravy s cílem zajistit lepší spojení ve Střední Evropě.

- Zlepšit plánování a koordinaci systémů regionální osobní dopravy s cílem zajistit lepší napojení na vnitrostátní a evropské dopravní sítě;
- Zlepšit koordinaci mezi subjekty působícími v oblasti nákladní dopravy s cílem zvýšit využití ekologických multimodálních dopravních řešení.

19.2.4 Státní fond dopravní infrastruktury

Zvyšování bezpečnosti

Ze Státního fondu dopravní infrastruktury (dále jen SFDI) lze čerpat finanční příspěvky na financování opatření ke zvýšení bezpečnosti nebo plynulosti dopravy nebo opatření ke zpřístupňování dopravy osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace. Finanční prostředky na akce na dopravní infrastruktuře zaměřené ke zvýšení bezpečnosti dopravy nebo jejího zpřístupňování osobám s omezenou schopností pohybu a orientace podél silnic I., II., III. třídy nebo místních komunikacích schválených v rámci záměrů Národního rozvojového programu mobility pro všechny a dále akce zaměřené na úpravy dopravní infrastruktury směřující ke zvýšení bezpečnosti nebo plynulosti dopravy a jejího zklidnění na silnicích I., II. nebo III. třídy.

Z rozpočtu SFDI lze poskytnout příspěvek na vybranou akci maximálně do výše 85 % celkových uznatelných nákladů akce realizované.

Cyklistické stezky

Příspěvek z rozpočtu SFDI lze čerpat pro financování výstavby nebo oprav cyklistických stezek nebo zřizování jízdních pruhů pro cyklisty. Příspěvek je možné poskytnout výhradně na výstavbu cyklistické stezky, opravu cyklistické stezky, zřizování jízdních pruhů pro cyklisty na místních komunikacích nebo na silnicích II. nebo III. třídy. Z rozpočtu SFDI lze na takové akce poskytnout příspěvek maximálně do výše 85 %.

Projektové činnosti

Příspěvek SFDI je určen pro financování průzkumných nebo projektových prací anebo studijních nebo expertních činností v oblasti výstavby, modernizace nebo oprav dopravní infrastruktury. Příspěvek lze poskytnout pouze na akce řešící technologie, postupy nebo metody, které dosud nebyly pro daný účel použity v České republice. Z rozpočtu SFDI lze poskytnout příspěvek na vybranou akci maximálně do výše 75 %.

19.2.5 Národní program Životní prostředí

Národní program Životní prostředí (NPŽP) podporuje projekty a aktivity přispívající k ochraně životního prostředí v České republice. Program je rozdělen do 9 prioritních oblastí:

- 1. Prioritní oblast: Voda,
- 2. Prioritní oblast: Ovzduší,
- 3. Prioritní oblast: Odpady, staré zátěže, environmentální rizika,
- 4. Prioritní oblast: Příroda a krajina,
- 5. Prioritní oblast: Životní prostředí ve městech a obcích,
- 6. Prioritní oblast: Environmentální prevence,
- 7. Prioritní oblast: Inovativní a demonstrační projekty,
- 8. Prioritní oblast: Energetické úspory,
- 9. Prioritní oblast: Příprava projektů.

Pro dopravu bude využitelná především 5. prioritní oblast „Životní prostředí ve městech a obcích“, která se zaměřuje jak na systémové nástroje podporující udržitelný rozvoj měst a obcí, adaptací na projevy klimatických změn, až po vybraná opatření na zvýšení energetické účinnosti, rozvoje udržitelné mobility a zlepšení funkčního stavu zeleně ve městech.

Cílem 5. prioritní oblasti je:

- Zlepšení životního prostředí a kvality života ve městech a obcích.
- Podpora udržitelného rozvoje měst a obcí.
- Zvýšení odolnosti měst a obcí vůči změně klimatu.
- Příspěvek k dosažení klimaticko-energetických cílů do roku 2030.

Podoblast 1: Implementace systémových nástrojů

Podoblast 1 obsahuje tyto cíle:

- Místní Agenda 21: Cílem podoblasti je podpořit udržitelný rozvoj měst a obcí a zlepšení kvality života obyvatel a životního prostředí.
- Inteligentní města a obce: Cílem podoblasti je zlepšení životního prostředí měst a obcí a příspěvek k dosažení klimaticko-energetických závazků skrze propojování tří oblastí – ICT, energetika a doprava.

Podoblast 2: Udržitelná městská doprava a mobilita

Podoblast 2 obsahuje následující cíle:

- Čistá mobilita: Cílem je snížení negativních vlivů dopravy na zdraví obyvatel a životní prostředí, tj. zejména snížení emisí z dopravy, snížení hlukové zátěže a omezení světelného smogu.
- Hluk: Cílem je zlepšení ochrany obyvatel měst a obcí před hlukem.

Podoblast 3: Podpora energetické účinnosti a snížení světelného znečištění

Cílem je zvyšovat energetickou účinnost při spotřebě energie ve městech a obcích s důrazem na snížení světelného znečištění.

Podoblast 4: Zlepšení funkčního stavu zeleně ve městech a obcích

Cílem je zajistit zachování a vymezení nových ploch a prvků zeleně, jako součásti funkčního a strukturovaného systému sídelní zeleně v sídlech v rámci územního plánování tak, aby byla zajištěna základní podmínka pro plnění jeho funkcí (mj. snižování efektu tepelného ostrova, záchyt prašnosti).

Cílem je podpora zvyšování podílu zeleně ve městech a obcích a zvyšování její funkční kvality, jak v rozvojových oblastech sídel, tak v původní zástavbě.

Cílem je udržitelná podpora zvyšování biodiverzity ve městech a obcích pomocí plánování rozvoje města a technických opatření (např. ochrana a zlepšování stavu přírodních stanovišť a podmínek pro výskyt volně žijících druhů rostlin a živočichů).

Ostatní prioritní oblasti

Pro projekty dopravních staveb i kultivace veřejného prostoru jsou nicméně využitelné i jiné prioritní oblasti. Příkladem může být navržená aktivita „6.1.H – Osvětové projekty z oblasti čisté mobility“, jejíž popis naplňuje například Opatření 1.2: Snižování podílu IAD na dělbě přepravní práce, viz kapitola 15.2, nebo aktivita „7.1.B – Kvalita ovzduší“, jež zahrnuje „Inovativní projekty z oblasti mobility“.

20 MONITORING A HODNOCENÍ

K vyhodnocení opatření z PUMM města Břeclavi jsou navrženy ukazatele v následující tabulce 484.

484/ Ukazatele k monitoringu

Ukazatel	Cílový stav	Garant	Vazba na opatření
Denní intenzita dopravy na tř. 1. máje	15 000		1.1 1.2
Vývoj počtu dopravních nehod	klesající		1.1 1.4
Tranzit těžkých nákladních vozidel (TNV) v intravilánu	0		1.1
Snížení podílu IAD u vnitřních cest	-10 %		1.2
Pokrytí města parkovacími zónami	100 %		1.3
Počet míst pro zásobování	44		1.3
Dělené přechody a místa pro přecházení na hlavní tazích (mimo SSZ)	100 %		1.4
Průměrný roční počet nehod s chodci	klesající		1.4 3.6
Průměrný roční počet nehod s cyklisty	klesající		1.4 3.2
Podíl parkovacích stání vybavených nabíječkou	5 %		1.5
Roční počet cestujících MHD	+10 %		2.1
Pravidelný interval linek	ano		2.1
Přesnost provozu	98 %		2.1
Podíl zastávek s nástupištěm	100 %		2.2
Zastávky s bezbariérovým přístupem a vhodnou výškou nástupiště	100 %		2.2
Umístění zastávkových označníků do pochozích ploch	100 %		2.2
Podíl mostů umožňující jízdu cyklistům	100 %		3.1
Zajištění kontinuity cyklistických opatření na hlavních trasách	100 % délky		3.1 3.2
Podíl okolních obcí napojených cyklistickou infrastrukturou	100 %		3.1
Maximální vzdálenost ke stanovišti sdílených kol	500 m		3.3
Podíl zastávek regionálních autobusů s cyklostojany	100 %		3.3
Podíl zpevněných povrchů na cyklistických trasách	100 %		3.4
Počet přemostění přes Dyji	7		3.5
Průchozí podchod v železniční stanici do ZSJ Za Nádražím	ano		3.5
Podíl bezbariérových chodníků	100 %		3.6
Průměrný roční počet nehod s chodci	klesající		3.6
Uzavření jižní komunikace náměstí TGM	ano		4.1
Pěší zóna u synagogy	ano		4.1
Revitalizace přednádražního prostoru	ano		4.1
Podíl zklidněných zón mimo hlavní komunikace	100 %		4.2
Podíl ulic s neomezeným vjezdem motorové dopravy na levém břehu	0 %		4.3
Podíl nevhodně nebo nesprávně umístěného SDZ	0 %		4.4
Maximální vzdálenost mezi lavičkami	250 m		4.4
Podíl nezpevněných ploch	rostoucí		4.5
Počet stromů v ulicích	rostoucí		4.5

Zdroj 484/ vlastní zpracování

D DOPRAVNÍ MODEL

21 PRINCIP MODELU

Dopravní model představuje vizuální zjednodušenou podobu reálného světa, díky které je možné ověřovat dopady plánovaných změn infrastruktury na dopravu v řešené oblasti, posuzovat vlivy na životní prostředí nebo hodnotit ekonomické náklady či přínosy. K vytvoření dopravního modelu slouží mnoho softwarových nástrojů a technologických procesů, pomocí kterých lze dosáhnout požadovaných výsledků.

Samotný model a export dat v podobě shapefile je součástí přílohy 22.

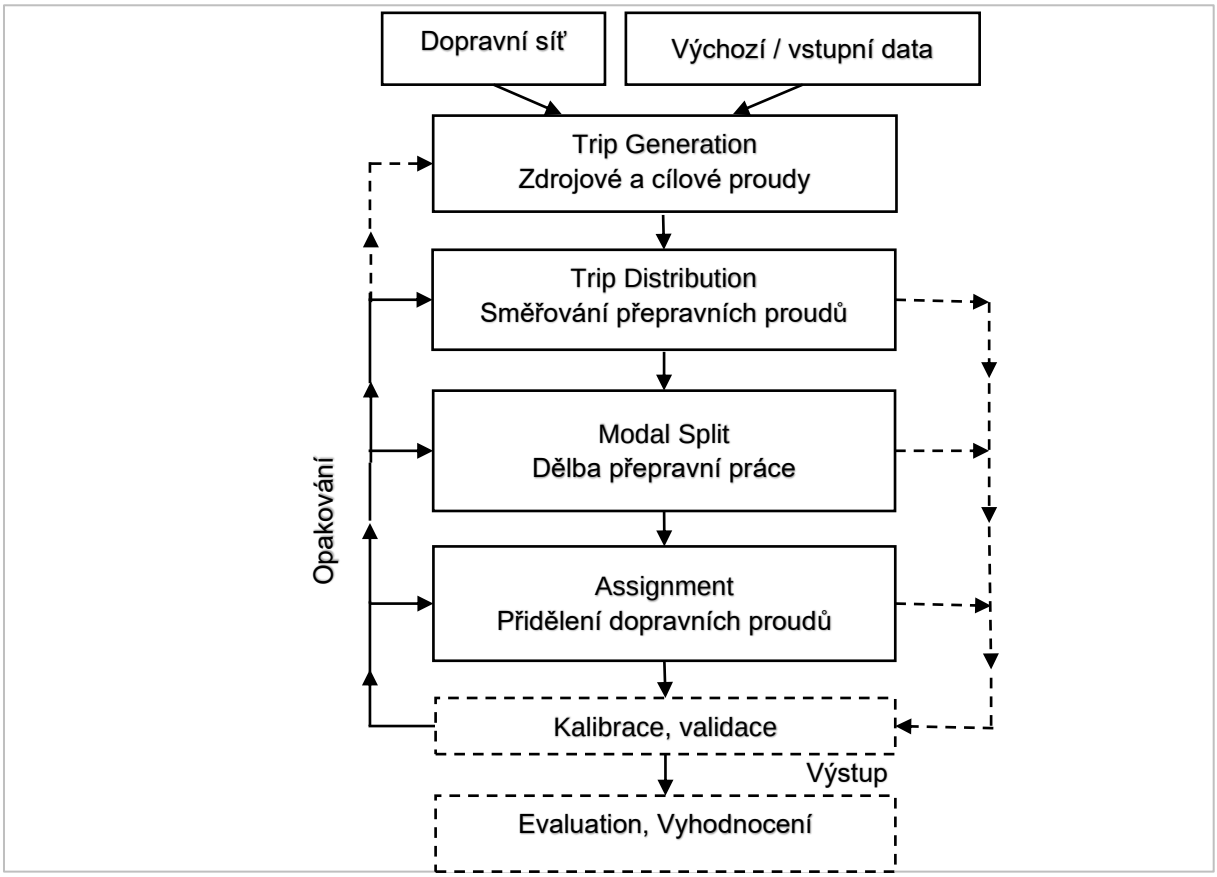
21.1 Postup zpracování

Dopravní model města Břeclavi je zpracován v softwaru PTV VISUM společnosti PTV GROUP, Karlsruhe a je zhotoven na principu čtyřstupňového dopravního modelu, který řeší základní 4 stupně modelace poptávky – potřebu cestovat, kam cestovat, jakým způsobem a kudy cestovat.

- 1. stupeň – Trip Generation – určení zdrojových a cílových proudů
- 2. stupeň – Trip Distribution – určení směrování přepravních relací
- 3. stupeň – Modal Split – dělba přepravní práce
- 4. stupeň – Traffic Assignment – přidělení dopravních proudů na konkrétní úseky dopravní sítě

Pomocí jednotlivých částí dopravního modelu lze modelovat dopravní poptávku v závislosti na demografickém chování a struktuře obyvatelstva, pracovních příležitostech, kapacitách školních zařízení, zájmových oblastech a kvalitě dopravního spojení. Postup zpracování dopravního modelu je znázorněn následujícím schématem 485.

485/ Proces tvorby dopravního modelu



Zdroj 485/ vlastní zpracování

Dopravní síť tvoří orientovaný graf G (V, H), který je složen z hran (H) a vrcholů (V). Vrcholy představují počáteční a koncové prvky komunikační sítě, jako jsou například křižovatky, zastávky, železniční

stanice atd. Hrany grafu spojují vrcholy a znázorňují jednotlivé úseky dopravní sítě – komunikace. Základními parametry pro nastavení komunikací jsou – počet jízdních pruhů, kapacita, maximální rychlost, cestovní rychlost, přiřazení dopravních módů.

V dopravním modelu města a jeho okolí jsou komunikace rozděleny do následujících kategorií a jsou jim přiřazeny odpovídající parametry s ohledem na průchod intravilánu či extravilánu:

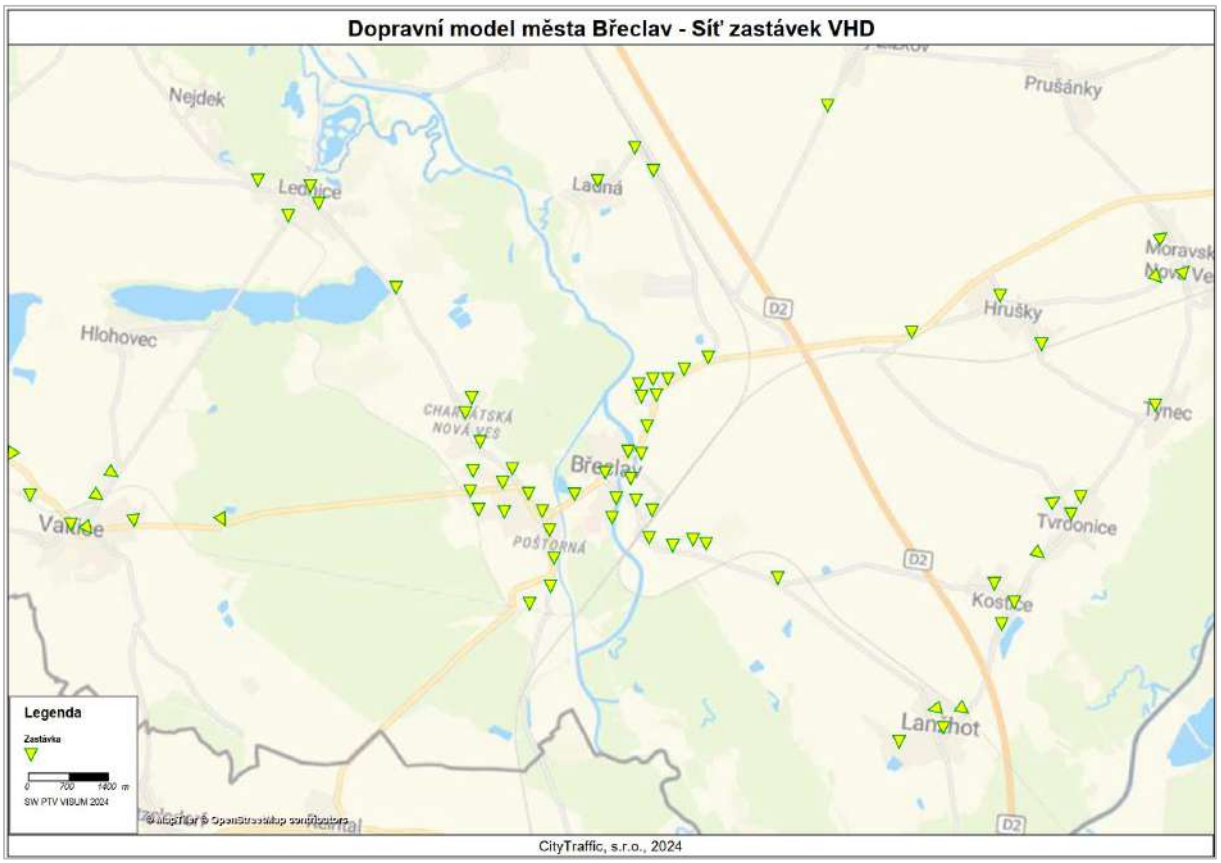
- Dálnice
- Silnice I. třídy
- Silnice II. třídy
- Silnice III. třídy
- Místní komunikace
- Cyklotrasy, cyklostezky
- Železnice

Dalším prvkem dopravní sítě jsou tzv. centroidy, neboli zóny/okrsky, které představují zdroj a cíl všech cest v dané oblasti. Okrsek je volen na základě jeho účelu a celkové velikosti dopravního modelu. Může se jednat o městskou část, obec, město nebo například pouze nákupní centrum se silným cílem cest.

Dopravní model města obsahuje 116 centroidů, z nichž 110 vyjadřuje vnitřní modelovanou oblast řešeného území a dalších 6 zón slouží jako kordony na hranicích řešeného území. Město Břeclav je rozděleno do zón na základě sítě ulic a významných zdrojů/cílů cest (nákupní centra, hypermarkety, centrum města, významní zaměstnavatelé či školní zařízení). Z tohoto důvodu je členění zón podrobnější než dle vymezení území základních sídelních jednotek. Pro město velikosti Břeclav je podrobnější členění vhodnější, protože měřítko rozlišení území je vyšší a celkový model přesnější.

Za účelem multimodální poptávky jsou do modelu zaneseny autobusové zastávky a železniční stanice, které poskytují přímé linkové spojení s Břeclaví. Autobusové linky jsou modelovány včetně jízdních řádů. Úroveň podrobnosti zadání zastávek ve městě Břeclavi a v blízkém okolí je vidět na obrázku níže.

486/ zastávky MHD/VHD použity v dopravním modelu města



Zdroj 486/ vlastní zpracování

21.1.1 Vstupní data

Jako vstupní hodnoty do modelu byla použita data ze Sčítání lidu, domů a bytů z roku 2021 v Česku (SLDB 2021), poskytnutý přehled počtu obyvatel dle ulic a ZSJ od ČSÚ, data ohledně zaměstnavatelů z aplikace ARES – ekonomické subjekty Ministerstva financí, data o počtu žáků z krajské databáze školských zařízení, výsledky z Celostátního sčítání dopravy 2020 (ŘSD ČR), data z Dojížďky do zaměstnání a škol podle SLDB 2021. Pro veřejnou hromadnou dopravu jsou aplikovány jízdní řády poskytnuté IDS JMK.

Pro zjištění externích vztahů jsou důležitým podkladem vstupujícím do modelace informace o vyjížďce / dojížďce do zaměstnání a škol. Ty byly rozděleny do dvou úrovní dle vyjížďky z města, a naopak dle dojížďky do města Břeclavi. Data o dojížďce a vyjížďce vychází z dopravního průzkumu a byla validována pomocí dat o vyjížďce/dojížďce.

Nejsilnější proudy směřující do Břeclavi jsou z obcí Lanžhot, Tvrdonice, Kostice, Hodonín, Hrušky, Moravská Nová Ves, Valtice, Velké Bílovice, Podivín, Ladná, Lednice, Moravský Žižkov, Týnec, které, s výjimkou Hodonína, všechny spadají do SO ORP Břeclav. Dalšími obcemi s proudem denní dojížďky do Břeclavi vyšší než 100 osob jsou ještě Mikulov, Prušánky, Hlohovec a Rakvice. Tyto dopravní proudy potvrzují data získaná ze směrového sčítání provedeného zpracovatelem na všech vstupních komunikacích do města. Proud denní dojížďky je cca dvojnásobný v porovnání s vyjížďkou. Nejvýznamnějším místem vyjížďky je krajské město Brno, kam každodenně vyjíždí přes 500 obyvatel. Dále se jedná především o okolní města a přilehlé obce stejné jako v případě dojížďky. Kordonový průzkum slouží jako jedna ze základních matic vztahů vstupujících do dopravního modelu

Přepravních proudy jsou určeny na základě přiřazení cest mezi přepravními okrsky pomocí gravitačního modelu a výstup modelu se ukládá do OD matic přepravních vztahů (Origin – Destination Matrix) pro jednotlivé módy dopravy. K přiřazení výpočtů na síť pro individuální dopravu byla použita metoda Equilibrium assignment pro rovnovážné zatížení sítě pracující na principu Wardropovy první zásady:

„Každý účastník silničního provozu volí svou trasu tak, že cestovní doba na všech alternativních trasách je stejná a přechodem na jinou trasu by se zvýšila osobní cestovní doba.“ Pro veřejnou hromadnou dopravu je použita metoda timetable-based, která přiřazuje cestující na základě zadaných jízdních řádů postupně pro každý vztah samostatně. Pro dosažení rovnovážného stavu byl nadefinován vícestupňový iterační proces založený na postupném zatěžování dopravní sítě. Zároveň byl nastaven odpor trasy pomocí koeficientů (a, b, c) funkce Volume delay function určující závislost mezi intenzitou dopravy a aktuální dopravní dobou na úseku.

Pro kalibraci byla použita data z vlastního měření intenzit dopravy provedeného zpracovatelem, viz kapitola 4.2 Vlastní terénní průzkum (strana 35).

21.1.2 Kalibrace a validace modelu

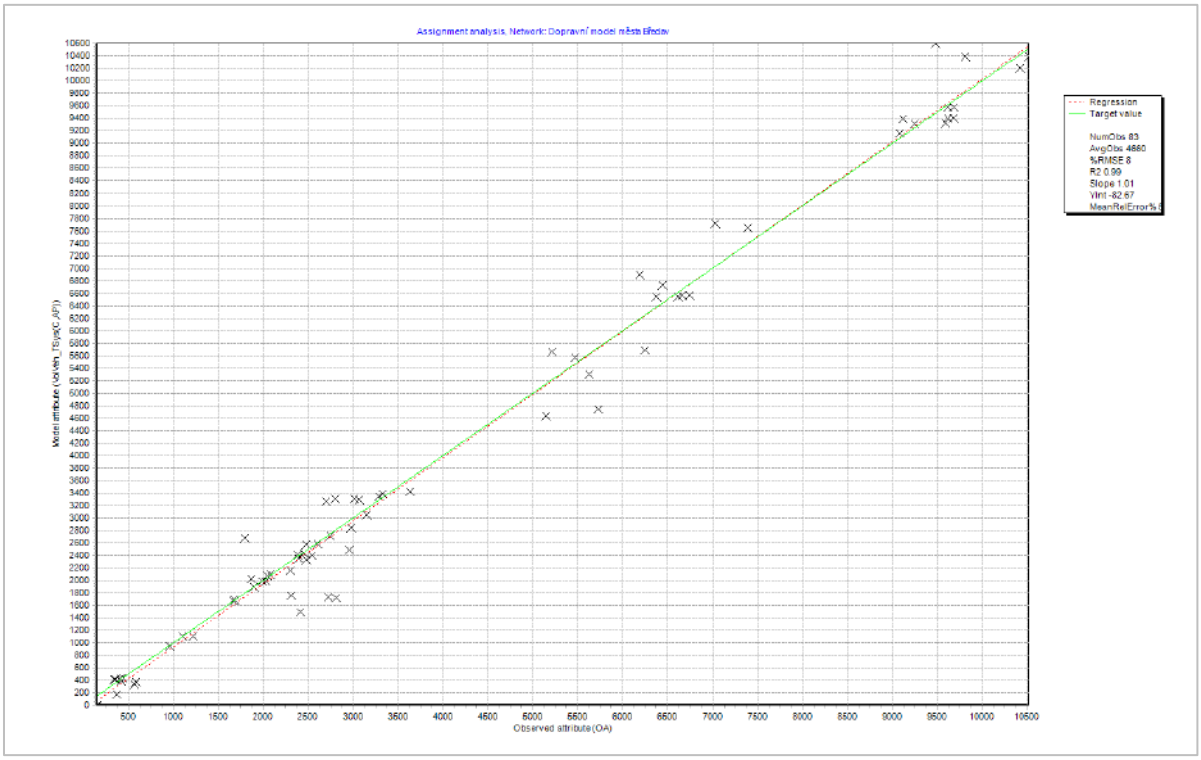
Kalibrace modelu proběhla v první fázi kontrolou správného nastavení komunikační sítě a vstupních hodnot. Následně byly hodnoty intenzit dopravy kalibrovány dle hodnot z křižovatkového dopravního průzkumů. Dalším podkladem ke kalibraci byly naměřené intenzity vozidel při směrovém měření, které bylo také provedeno zpracovatelem studie. Pro kalibraci byla zvolena metoda TFlowFuzzy sloužící k vyrovnání počtu aut na síti. Výsledná kvalita kalibrace dat byla porovnána s hodnotami dopravního průzkumu a měření z Celostátního sčítání dopravy 2020, které je v době pořízení této studie značně zastaralé, a ověřena pomocí GEH statistiky.

Celkem byla kalibrace provedena na 80 profilech. Hodnota GEH menší než 5,0 pro jednotlivé druhy dopravy překračovala kritérium 70 % profilů.

- Osobní automobily, 84 % profilů
- Lehká nákladní vozidla, 92,5 % profilů
- Těžká nákladní vozidla, 75 % profilů

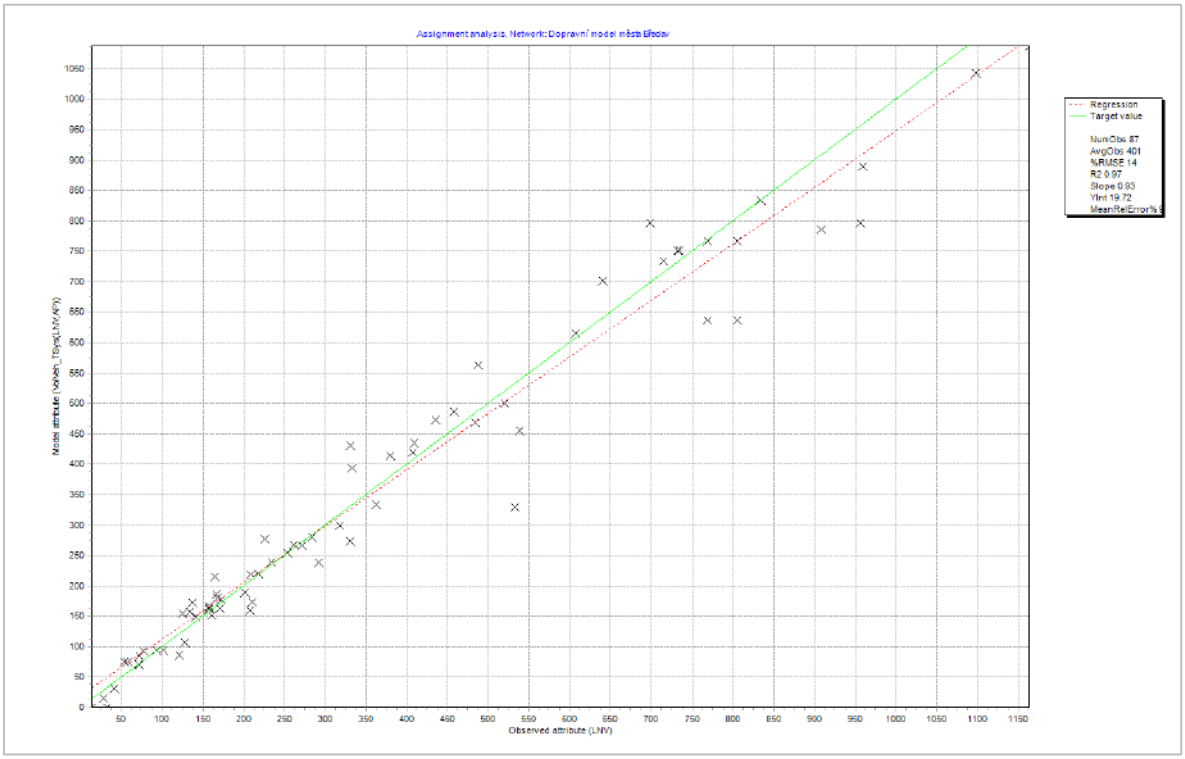
Ověření odchylky průběhu dopravy bylo provedeno také pomocí nástroje Assignement analysis, pomocí kterého lze generovat grafy závislosti skutečného počtu a modelovaného počtu automobilů, viz obrázky 486-488. Dle grafů je korelace R2 u OA 0,99, LNV 0,97 a TNV 0,93, což jsou z hlediska statistiky velice přesné hodnoty. V parametru Slope je sklon téměř ideální, pouze u LNV je odchylka od ideální přímky cca 7°.

487/ Ověření odchylky kalibrace osobní automobilové dopravy



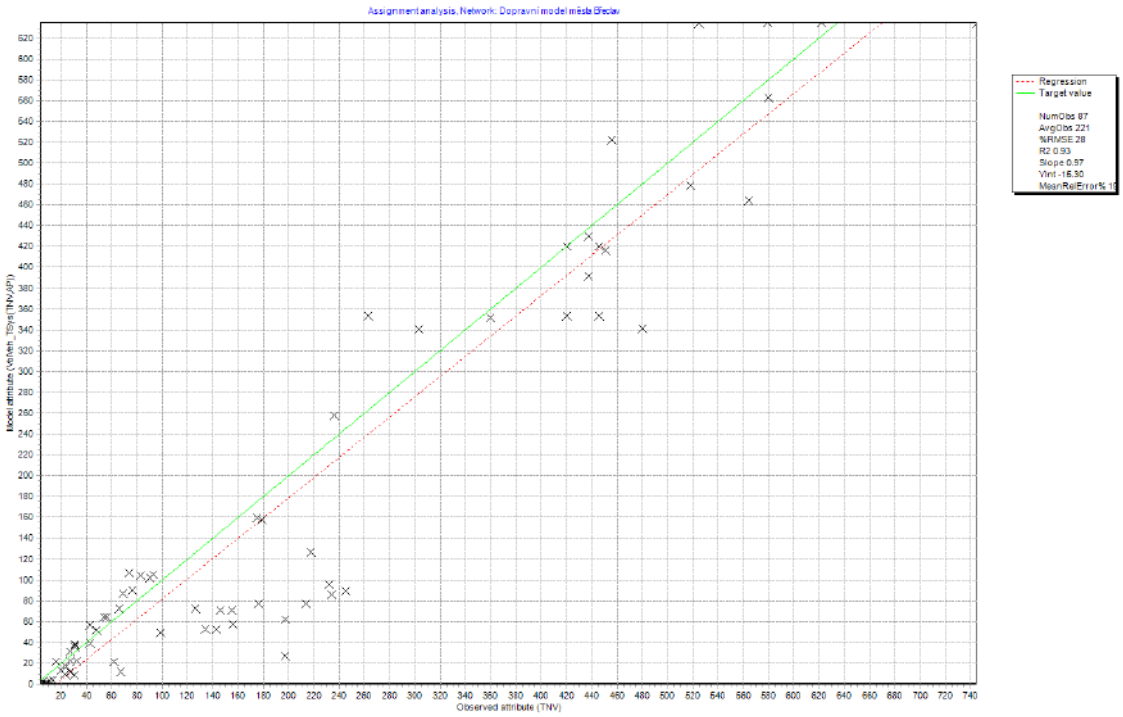
Zdroj 487/ Export ze software PTV Visum software

488/ Ověření odchylky kalibrace lehké nákladní dopravy



Zdroj 488/ Export ze software PTV Visum software

489/ Ověření odchylky kalibrace těžké nákladní dopravy



Zdroj 489/ Export ze software PTV Visum software

21.2 Dopravní model IAD – rok 2024

Výchozím stavem modelu je rok 2024, přestože dopravní měření byla provedena již v roce 2023. Situace se z hlediska dokončených významných rozvojových projektů města neměnila. Ve výchozím stavu je patrná silné zatížení komunikace I/55 na SV města přivádějící dopravu od/k dálnici D2. Intenzita 16 000 vozidel okamžitě narůstá po vjezdu do města, kde se nachází významné obchodní centrum. Celková intenzita vozidel narůstá na celkových téměř 22 000 vozidel a směrem do centra města celková intenzita dopravy kulminuje k 23 500 vozidel na křižovatce ulic Lidická x Sovadinova. Dále celková intenzita na ulici Národních hrdinů skrze centrum města klesá k počtu18 000 vozidel, aby směrem na západ opět vzrostla k intenzitě 21 000 vozidel na třídě 1. máje v oblasti nákupních supermarketů.

Intenzita dopravního proudu se ve směru na západ několikrát významně dělí. Poprvé po křížení se silnicí I/40 směrem do Poštorné a dále do Rakouska, kdy dojde k celkovému poníženi o 7 000 vozidel. Další změna nastává na křížení s komunikací III/41417 směrem do Charvátské Nové Vsi a dále na Lednici. Tento proud dosahuje intenzity cca 6 500 vozidel. Celková intenzita vozidel klesá vlivem sídliště Na Valtické z 10 000 na celkových 6 000 vozidel na výjezdu z města. Silnice I/55 představuje jediné přímé napojení západu území s východem, resp. dálnicí D2. V budoucnu lze proto předpokládat, že po dokončení silničního obchvatu města bude zejména tranzitní doprava směrovat mimo současně zatížené komunikace vedoucí skrze město (I/55, I/40, II/425), viz výkres Dopravní model (2024) - tranzitní doprava v příloze 22.

Všechny druhy dopravy jsou exportovány pro rok 2024 zvlášť a výkresy jsou součástí přílohy 22. Jedná se o výkresy individuální automobilové dopravy rozdělené na OA, LNV a TNV + jejich souhrnný výkres. Dále se jedná o výkresy cyklistické dopravy a regionální VHD.

21.3 Výhledový scénář dopravy

Jedním z výstupů dopravního modelu je také predikce budoucího stavu dopravy ve výhledovém horizontu roku 2030. Kombinace faktorů jako jsou rozvojové projekty města, demografické predikce počtu obyvatel a růstové koeficienty dopravy vede k možnosti modelovat výhledový horizont v roce 2030.

Data pro tvorbu výhledového dopravního modelu byla získána z veřejně dostupných zdrojů a od města Břeclavi.

21.3.1 Rozvojové projekty

Dle územního plánu jsou na území města vymezeny rozvojové plochy pro bydlení na severovýchodě města v MČ Břeclav a dále na západě v MČ Charvátská Nová Ves i MČ Poštorná, kde dochází k logickému zastavování zemědělské plochy mezi stávající zástavbou a železniční tratí. Dle dostupných informací však nejsou v tuto chvíli připravovány významné developerské projekty. Výjimku představuje projekt výstavby bytových domů v areálu cukrovaru, kde by mělo v několika etapách vzniknout bydlení pro několik stovek obyvatel přímo v centru města a také zde dojde k rozvoji služeb. Z hlediska dopravního zatížení se na poměry města jedná o významný projekt. Dalším projektem je výstavba rodinných domů v MČ Poštorná navazující na ulici Polní. Z hlediska vlivu na dopravní zatížení se však jedná o zanedbatelnou výstavbu. Další projekty během přípravy dopravního modelu nejsou známy.

Rozvojové výrobní plochy se nachází na severu města podél silnice I/55, kde by měl mezi OC Aventin a rodinnou zástavbou vzniknout obchodní dům Kaufland. Dále se nachází rozvojové plochy na západě MČ Poštorná podél železniční trati. Konkrétní plány výstavby však zatím nejsou. Na východě města by mělo být v budoucnu vybudováno logistické centrum, které však bude mít přímé napojení na silniční obchvat města, který je zároveň podmínkou vzniku tohoto centra. Vzhledem k existenci obchvatu je očekávané dopravní zatížení města spíše nízké.

Z hlediska změn v dopravní infrastruktuře je velice významná plánovaná přeložka silnice I/55 ze stávající polohy dále jihovýchod, viz aktivita 1.1.1. Navržený silniční obchvat obchází širokým východním obloukem město Břeclav. Celková délka obchvatu je 8752 metrů. Do km -0,786 (připojení silnice I/40) bude postaven v kategorii S 9,5/80, a dále pak až do konce úseku v kategorii S 11,5/80. Dle aktuálního infoletáku Ředitelství silnic a dálnic (srpen/2024) je plánováno napojení s aktuální I/55 na severu v blízkosti dálničního nájezdu, dále je plánován sjezd k logistickému centru, MÚK s II/425, okružní křižovatka s napojením areálu společnosti FOSFA a MČ Poštorná, dále úrovňové křížení směrem na Reintal, sjezd do rozvojové průmyslové plochy v MČ Poštorná a napojení na stávající I/40 mimo zástavbu města. Výhledový horizont počítá se budoucími napojeními v místech stávající zástavby.

21.3.2 Demografická prognóza

Z hlediska demografie počet obyvatel města Břeclav za posledních 24 let setrvale klesá a dle statistik ČSÚ populace stárne. Dle demografické vývoje v celé České republice se jedná o setrvalý stav na velké části území. Z hlediska propopulační politiky a nástupu slabších ročníků proto nelze v blízké budoucnosti očekávat obrat.

Počet obyvatel, kteří se ročně z města vystěhují výrazně převyšuje počet přistěhovalých. V roce 2022 bylo zaznamenáno kladné migrační saldo 699 osob, ale pravděpodobně se jedná o obyvatele Ukrajiny a není jisté, zda ve městě setrvají. V roce 2023 došlo k migračnímu přírůstku 403 osob. Kladné migrační saldo, 2 následující roky po sobě, je příznivé pro město. Další nárůst populace je však limitován omezenou výstavbou. Obecně lze očekávat spíše pomalý úbytek populace a ve velice optimistickém scénáři stagnaci počtu obyvatel tak, jak jev probíhal mezi roky 2012-2020.

490/ Demografický vývoj města za posledních 24 let

Rok	Stav 1.1.	Narození	Zemřelí	Přistěhovalí	Vystěhovalí	Přírůstek přirozený	Přírůstek migrační	Přírůstek celkový	Stav 31.12.
2000	27 091	224	269	315	292	-45	23	-22	27 069
2001	26 707	237	250	271	644	-13	-373	-386	26 321
2002	26 321	214	240	343	654	-26	-311	-337	25 984
2003	25 984	213	299	423	532	-86	-109	-195	25 789
2004	25 789	266	259	415	495	7	-80	-73	25 716
2005	25 716	233	295	450	452	-62	-2	-64	25 652
2006	25 652	270	262	491	548	8	-57	-49	25 603
2007	24 407	245	291	519	561	-46	-42	-88	24 319
2008	24 319	261	229	410	519	32	-109	-77	24 242
2009	24 242	267	277	398	466	-10	-68	-78	24 164
2010	24 164	262	258	412	528	4	-116	-112	24 052

Rok	Stav 1.1.	Narození	Zemřelí	Přistěhovalí	Vystěhovalí	Přírůstek přirozený	Přírůstek migrační	Přírůstek celkový	Stav 31.12.
2011	25 034	263	253	381	410	10	-29	-19	25 015
2012	25 015	238	232	376	472	6	-96	-90	24 925
2013	24 925	257	239	444	431	18	13	31	24 956
2014	24 956	245	250	441	443	-5	-2	-7	24 949
2015	24 949	233	224	443	460	9	-17	-8	24 941
2016	24 941	257	251	452	518	6	-66	-60	24 881
2017	24 881	249	251	449	531	-2	-82	-84	24 797
2018	24 797	245	280	462	520	-35	-58	-93	24 704
2019	24 704	237	271	508	435	-34	73	39	24 743
2020	24 743	226	332	412	495	-106	-83	-189	24 554
2021	24 006	264	306	478	499	-42	-21	-63	23 943
2022	23 943	203	301	1 190	491	-98	699	601	24 544
2023	24 544	173	257	1 065	662	-84	403	319	24 863

Zdroj 490/ ČSÚ: Databáze demografických údajů za obce ČR

21.3.3 Růstové koeficienty dopravy

Vzhledem k demografické situaci ve městě a trendu za posledních 20 let společně s absencí více významných developerských projektů nelze očekávat významný nárůst dopravy ve městě. Stupeň automobilizace dosahuje v České republice pomalu svého vrcholu a venkovské regiony dosahují v přepočtu vyššího počtu automobilů na osobu než města. Břeclav je městem venkovského regionu, a proto se míra potřeby automobilu nachází mezi potřebami venkovské obce a krajského města.

Z tohoto důvody byly použity růstové koeficienty intenzit dopravy pouze pro tranzitní dopravu, nikoliv pro vnitřní dopravu. Dle TP 225 Ministerstva dopravy byly použity jednotné koeficienty růstu pro každý druh dopravy.

- OA – 1,16 LNV - 1,23 TNV – 1,13

21.3.4 Dopravní model IAD – rok 2030

Jak bylo zmíněno výše, výhledový scénář dopravního modelu pro rok 2030 je ovlivněn především dvěma projekty. Tím hlavním je výstavba silničního obchvatu na jihovýchodě města. Od silničního obchvatu se očekává odvedení tranzitní dopravy mimo intravilán města. Dle dopravního modelu však dojde k pouze částečnému poníženi intenzity dopravního proudu. Odvedeno bude přibližně 3 000 motorových vozidel, což odpovídá přibližně 1/8 celkové intenzity na vjezdu do města na ulici Lidická. Významný přínos však hraje v odvedení těžké nákladní dopravy, kdy se očekává odvedení cca 600 těžkých nákladních vozidel/24h mimo intravilán obce.

Dle dopravního modelu, který je založený na matematických výpočtech ideální (racionální) volby trasy se nenaplní optimistický scénář, který predikuje odsun části vnější dopravy na obchvat. Jedná se o obyvatele bydlící na západě města směřující směrem na dálnici D2 nebo do OC Aventin. Dopravní model je však svým charakterem definován jako 24 hodinový, proto může být během dopravních špiček přesun vozidel mnohem vyšší, než počítá dopravní model.

Z předchozích zkušeností s prognózou dopravní poptávky je patrné, že po roce 2030 dojde ke zpomalení nárůstu intenzit dopravy. Tento budoucí trend je patrný i z Technických podmínek (TP 225). Z těchto důvodů nedochází na silniční síti k žádné výrazné změně v intenzitách dopravy oproti předchozímu modelovanému období. Grafické výstupy pro modelované období k roku 2030 je součástí přílohy 22 - Dopravní model. Výkresy jsou dostupné pro jednotlivé druhy individuální automobilové dopravy.

22 ZÁVĚREČNÉ SHRNUTÍ

Plán udržitelné městské mobility (PUMM), v původním anglickém znění Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) je strategickým dokumentem určeným k uspokojování potřeb mobility osob a firem ve městě a jeho bezprostředním okolí za účelem zlepšování kvality života, který náležitě zohlední zásady integrace, participace a evaluace. Je zpracován pro období 2025-2035. Plán udržitelné městské mobility se zabývá všemi dopravními módy ve městě, tj. pěší dopravou (spolu s veřejným prostorem), cyklistickou dopravou, veřejnou hromadnou dopravou, individuální automobilovou dopravou, nákladní dopravou a dopravou v klidu (problematika parkování) s důrazem na nemotorovou dopravu (pěší a cyklistická) a MHD.

Pro potřeby PUMM je zpracován rozsáhlý dopravní průzkum jednotlivých módů dopravy, které zároveň slouží jako podklady pro jednotlivé analýzy a také dopravní model. Z dopravních průzkumů byl zpracován 24hodinový křižovatkový a směrový průzkum monitorující intenzity motorové dopravy. V rámci průzkumů motorové dopravy byl proveden průzkum statické dopravy/dopravy v klidu. Nejdříve byla zpracována digitální pasportizace parkovacích míst ve veřejném prostoru, na kterou navázal průzkum obsazenosti parkovacích míst ve dne i v noci. Tento průzkum slouží ke zhodnocení poměru nabídky/poptávky po parkovacích místech ve městě.

Během jara a podzimu 2023 proběhl rozsáhlý průzkum obsazenosti městské hromadné dopravy, který monitoroval počet cestujících na každé lince MHD v každém jednotlivém spoji jak během všedního dne, tak i o víkendu. Jedná se o velice podrobný soubor dat, který může potenciálně sloužit k reorganizaci stávající sítě MHD. Vlastní měření, nad rámec křižovatkového průzkumu, bylo věnováno také cyklistické dopravě, kde na celkem 13 profilech mimo hlavní silniční síť byly měřeny průjezdy cyklistů. Vzdálenost a cestovní čas jsou důležitějšími faktory než pohodlí nebo bezpečnost. Poslední průzkum představuje online šetření v podobě pocitové/problémové mapy, do kterého se zapojilo celkem 270 respondentů a přineslo 2 421 podnětů k definovaným otázkám.

Všechna měření byla doplněna o rozsáhlý terénní průzkum pracovníků zpracovatele, kteří se zaměřili na další problémy týkající se např. bezpečnosti, funkčnosti, přestupků, kvality infrastruktury a dalších atributů dopravy, které jsou rozsáhle popsány v analytické části.

Na základě zjištěných nedostatků/problémů zpracovatel v návrhové části doporučuje zaměřit se na konkrétní aktivity, které jsou tematicky spojeny pod 18 opatření ve 4 specifických cílech. Tyto specifické cíle jsou logicky stanoveny na základě definované vize mobility, na jejíž tvorbě zpracovatel spolupracoval společně s městem během přípravy PUMM. Návrhová část slouží jako doporučení městu, jakou cestou se vydat, aby došlo nejen ke zlepšení samotné mobility, ale také celkové kvality veřejného prostoru z hlediska jeho funkčnosti, bezpečnosti i pobytové funkce. Jednotlivé aktivity jsou v návrhové části blíže rozepsány z hlediska důvodu jejich potenciální realizace a v akčním plánu následně seřazeny z hlediska horizontu realizace a také jejich přínosu.

Součástí PUMM Břeclav je také zpracovaný dopravní model, který modeluje organizaci dopravy ve městě během 24 hodin. Jeho obsah tvoří individuální automobilová doprava, veřejná hromadná doprava a cyklistická doprava. Dopravní model je modelován pro současný stav (rok 2024) a výhledový scénář v roce 2030, tedy po dokončení silničního obchvatu města.

Dokument obsahuje kromě textové části také 22 příloh, které jsou dostupné pouze v elektronické podobě.

23 SEZNAM ZKRATEK

CIS JŘ	Centrální informační systém o jízdních řádech
ČD	České dráhy
ČSÚ	Český statistický úřad
GVD	Grafikon vlakové dopravy
IDS JMK	Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje
JŘ	Jízdní řád
KORDIS JMK	Koordinátor Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje
MAS	Místní akční skupina
MČ	Místní část
MHD	Městská hromadná doprava
MP	Městská policie
PČR	Policie České republiky
PD	Pracovní den
PUMM	Plán udržitelné městské mobility (z anglického Sustainable urban mobility plan)
PÚR	Politika územního rozvoje
RPDI	Roční průměr denních intenzit
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
SDZ	Svislé dopravní značení
SEA	Posuzování vlivů na životní prostředí
SLDB	Sčítání lidu, domů a bytů
SSZ	Světelné signalizační zařízení
SUMP	Sustainable urban mobility plan
SÚS	Správa a údržba silnic
SŽ	Správa železnic
TŽK	Tranzitní železniční koridor
ÚP	Územní plán
ÚPD	Územně plánovací dokumentace
VDZ	Vodorovné dopravní značení
VHD	Veřejná hromadná doprava
VJP	Vyhrazený jízdní pruh
ZSJ	Základní sídelní jednotka
ZÚR	Zásady územního rozvoje

24 SEZNAM OBRÁZKŮ A TABULEK

1/ Dvanáct bodů k plánu udržitelné městské mobility, dle předpokládané časové náročnosti 8
2/ Aktivity a kontrolní seznam činností jmenovaný v metodice CDV v.v.i. 9
3/ Rozvojové oblasti a rozvojové osy 13
4/ Oblasti a podoblasti rozvoje definované strategickým plánem města Břeclavi 19
5/ Hierarchická struktura tematických oblastí strategického plánu města Břeclavi 20
6/ Obecný přehled území 25
7/ Využití území na katastru města Břeclavi 26
8/ Vývoj počtu obyvatel města Břeclavi mezi roky 1971–2022 27
9/ Zastavěné území Břeclavi rozdělené do základních sídelních jednotek 28
10/ Vývoj přirozeného a migračního přírůstku v Břeclavi mezi roky 2000–2022 29
11/ Vývoj počtu obyvatel Břeclavi mezi roky 2013-2022 30
12/ Vývoj počtu obyvatel Břeclavi mezi roky 2013–2022 30
13/ Věková pyramida města Břeclavi a SO ORP Břeclav znázorňující věkovou strukturu společnosti 31
14/ Počet obyvatel ve městě Břeclavi podle místních částí dle SLDB 2021 31
15/ Dojíždějící do Břeclavi do zaměstnání a do školy v roce 2021 32
16/ Top 10 destinací, kam vyjíždějí obyvatelé Břeclavi za zaměstnáním a vzděláním 32
17/ Kongesce na průtahu městem (třída 1. máje + ul. Lidická) 33
18/ Odpolední dopravní situace v mapě (červená – výrazné zdržení) 33
19/ Páteřní silniční síť měřená během sčítání ŘSD 34
20/ Intenzity dopravy v Břeclavi dle sčítání ŘSD 34
21/ Umístění měřících bodů 35
22/ Intenzity motorové dopravy 36
23/ Vizualizace matice tranzitní dopravy 37
24/ Vývoj počtu dopravních nehod mezi roky 2014–2023 38
25/ Dopravní nehody ve městě Břeclavi v letech 2014-2023 38
26/ Místa dopravní nehody v Břeclavi v roce 2023 39
27/ Rozložení dopravních nehod v centrální části Břeclavi v letech 2018–2023 40
28/ Letecký pohled ilustrující současnou situaci na křižovatce 41
29/ Situace z výhledu řidiče přijíždějícího po ul. Lidická 41
30/ Letecký pohled ilustrující současnou situaci na křižovatckách 42
31/ Letecký pohled ilustrující současnou situaci na křižovatce 43
32/ Nenávaznost cyklistických opatření: před začátkem (vlevo) a nebezpečný nájezd na konci (vpravo) 44
33/ Riziková místa pro chodce: ohrožení cestujících na zastávce (vlevo) a chodců u přechodu (vpravo) 44
34/ Pohled při vjezdu do křižovatky z ulice Osvobození (vlevo) a Polní (vpravo) 44
35/ Nedostatečné vyznačení skutečného tvaru křižovatky na SDZ 45
36/ Nejasná situace pro řidiče odbočujícího od podjezdu vlevo 45
37/ Jasně viditelná nadměrná šířka komunikace 45
38/ Podjezd pod železničním mostem na ulici Bratislavská (II/425) 46
39/ Pohled na rozvojové území podél I/55 46
40/ Vegetace zasahující do silniční komunikace (ul. Na Zvolenci + J. Opletala) 47
41/ Vegetace zhoršuje viditelnost značky přednosti v jízdě a zcela schovává dodatkovou tabulku (ul. Fintajslova) 47
42/ SDZ ukryté ve stromořadí (ul. Stromořadní) 48
43/ Značení pohlcené vegetací (ul. Kpt. Jaroše, Sladová) 48
44/ Vegetace zakrývá SDZ a neumožňuje dání přednosti (nábř. Komenského x Bří. Mrštíků) 49
45/ Vegetace neumožňuje rozhled a dání přednosti (ul. Mánesova x Pastevní) 49
46/ Vedení plánovaného silničního obchvatu Břeclavi 50
47/ Situací vynucené vyhýbání protijedoucích vozidel (ul. Národního odboje) 51
48/ Zjednosměrněná ulice o stejné šířce umožňující legální odstavení vozidel (ul. Žižkova) 51
49/ Vjezdy do dvou větších zón 30 v Břeclavi (ul. Břetislavova + Na Valtické) 52
50/ Jeden z mála logicky umístěných zpomalovacích prvků (ul. Karla Hynka Máchy) 53
51/ Nelogicky umístěný zpomalovací práh v ul. Na Zvolenci 53
52/ Nelogicky umístěný zpomalovací práh v ulici Hybešova 54

53/ Zvýšená křižovatková plocha znehodnocená vyznačením přednosti v jízdě (ul. Riegrova x Krátká) 54
54/ Nedostatečný rozhled v místě pro přecházení (ul. Riegrova x Krátká) 55
55/ Užší vjezd na zvýšenou plochu křižovatky (ul. V Háji x U Průhonu, Praha 7) 55
56/ Případný dostatečný rozhled při shodném provedení úpravy v Břeclavi (ul. Riegrova x Krátká) ... 55
57/ Nadbytečné dodatkové tabulky E2b (ul. Čermákova + Záhumní) 56
58/ Zbytečně osazené značky (ul. Čs. armády + Jana Palacha) 56
59/ Navedení na placená parkoviště (ul. Jana Palacha + Fučíkův most) 57
60/ Zbytné užité směrových tabulí s nerelevantním cílem (ul. Lidická) 57
61/ Značka IP 19 řadících pruhů (vlevo) neodpovídá skutečnému stavu (vpravo) (ul. Národních hrdinů) 58
62/ Nesoulad VDZ a SDZ vyznačující parkování, včetně vyhrazených stání (ul. Bří. Mrštíků, Čermákova) 58
63/ Sporné osazení SDZ B29 (ul. Na Pěšině) 59
64/ Sloupky SDZ v těsném sousedství sloupu VO (ul. U Tržiště + Lednická + Lidická) 59
65/ Značka P 2 umístěná zbytečně daleko, 20 metrů před křižovatkou (ul. Nádražní) 60
66/ Značka P 2 umístěna 50 (vlevo) a 70 metrů (vpravo) před hranicí křižovatky (ul. Nádražní + Bratislavská) 60
67/ Umisťování značení vzhledem ke směru provozu 61
68/ Příliš nízko umístěné značení (ul. Bří. Mrštíků) 61
69/ Nízko umístěné značky omezující průchozí prostor a mohou být zdrojem zranění (ul. Čermákova + Fintajslova) 62
70/ Nedodržení bočního odstupu vede k poškození nebo otočení značek (2x Praha 4) 62
71/ SDZ umístěné příliš blízko okraje pozemní komunikace (ul. Nádražní + U Nemocnice + Jaselská) 63
72/ Přííliš vzdálená značka přivázaná k plotu, navíc se špatným pořadím značek (ul. J. Opletala) 63
73/ Překročená vodorovná vzdálenost zhoršuje její postřehnutelnost (ul. Nádražní + Osvobození) ... 64
74/ Překročení boční vzdálenosti způsobuje zakrytí jinými prvky (ul. Čs. armády + Sadová) 64
75/ Nedodržení vzájemné vzdálenosti SDZ (ul. Lidická + Lednická) 64
76/ Městský prvek částečně brání viditelnosti SDZ (Fučíkův most) 65
77/ Otočené značky (ul. Sadová + Bří. Mrštíků) 65
78/ Nadbytečně umístěná SDZ po levé straně jsou umístěna v rozporu s TP 65 (ul. Čechova + Čs. armády) 66
79/ Příliš mnoho textu (ul. J. Palacha + Fintajslova) 66
80/ Rychlost 30 je v pokračování ulice osazena pouze někde (ul. Fintajslova) 67
81/ Ulice Osovobození bez VDZ a s nedostatečným zklidněním 67
82/ Omezení rychlosti v ulici Nádražní bez změny uspořádání 68
83/ Naddimenzované šířky JP (ul. Stromořadní + Na Zahradách) 68
84/ Vyznačení VDZ na vozovce od 6 m (včetně) do 7 m 69
85/ Chybějící vyznačení JP (ul. Záhumní + Husova) 69
86/ Chybějící VDZ vyznačující hranice křižovatky (ul. Nádražní + Za Kasárnami) 69
87/ Vyznačení hranice křižovatky dle TP 133 70
88/ Místa s faktickou předností zprava (ul. Fintajslova, Záhumní) 70
89/ (Ne)sporná místa přednosti zprava (ul. U Tržiště + Osvobození) 71
90/ Zbytečné a nebezpečné svodilo (ul. Lidická) 71
91/ Zbytečné sloupky s řetezem (ul. J. Palacha) 72
92/ Zbytečná zábradlí (nám. T. G. Masaryka + třída 1. máje) 72
93/ Zvláštní dodatková tabulka (ul. Bří. Mrštíků) 73
94/ Zvláštní dodatková tabulka v roce 2024 a 2012 (ul. Kpt. Jaroše) 73
95/ Zvláštní dodatková tabulka v roce 2024 a 2012 (ul. Herbenova) 74
96/ Zvláštní dodatková tabulka v roce 2024 a 2013 (ul. Bří. Mrštíků) 74
97/ Přehled četnosti spojů vlakových linek v GVD 2024 76
98/ Výrazná zpoždění dálkové dopravy 77
99/ Souprava railjet na lince Ex3 Graz – Praha 77
100/ Jednotka RegioPanter na lince R18 78
101/ Osobní vlak linky S9 do Přerova 78
102/ Jednotka Moravia na osobním vlaku linky S51 79
103/ Moderní dvoupatrové vozy na lince REX1 do Wiener Neustadt 80

104/ Mezinárodní dálkový vlak společnosti Regiojet do Budapešti ... 80
105/ Přístup na nástupiště ve stanici Břeclav ... 82
106/ Interiér budovy železniční stanice Břeclav ... 82
107/ Doplňkové obrazovky s odjezdy vlaků ... 83
108/ V podchodu není zřejmé, který vlak pojede z důvodu zpoždění dříve (foceno ve stejné minutě) 83
109/ Současné přednádraží železniční stanice Břeclav ... 84
110/ Vizualizace projektu úpravy přednádraží ... 84
111/ Stanice Boří Les s osobním vlakem linky S8 ... 85
112/ Železniční stanice Poštorná ... 85
113/ Zastávka Charvátská Nová Ves ... 86
114/ Přestup hrana-hrana z železničního na autobusové nástupiště ... 86
115/ Zpoplatněné parkoviště Slovácká se zasakovacím povrchem ... 87
116/ Pouze po chodníku přístupná cyklověž ... 87
117/ Stojany na kola umístěné na trávě ... 87
118/ Přehled četnosti spojů regionálních autobusových linek ... 88
119/ Časová nekoordinace spojů v sedle na trase Břeclav – Ladná ... 88
120/ Časová nekoordinace spojů v sedle na trase Ladná – Břeclav ... 89
121/ Široká variabilita vedení spojů jedné linky ... 89
122/ Tři mezinárodní vlaky v uzlu kolem celé hodiny ve stanici Břeclav ... 90
123/ Autobusové nádraží v Břeclavi s 12 stanovišti ... 91
124/ Varovný pás není kontrastní vůči dlažbě železničního nástupiště ... 91
125/ Přístřešky na zastávkách 1. máje (vlevo) a Stará Břeclav, Skopalíkova (vpravo) ... 92
126/ Elektronická odjezdová tabule na autobusovém nádraží ... 92
127/ Přehlédnutelné umístění a zastaralost informačního panelu na autobusovém nádraží ... 93
128/ Moderní, částečně nízkopodlažní vozidlo v jednotném nátěru IDS JMK ... 93
129/ Schéma sítě linek MHD Břeclav ... 95
130/ Třetí autobus vyčkává na zahájení odbavení zastávky Náměstí TGM, kostel ... 96
131/ Počet spojů a frekvence spojů linek MHD Břeclav ... 98
132/ Nepravidelný interval na lince 569 ... 98
133/ Dublování spojů jedoucích významnou část trasy společně, koncová zastávka Gumotex, čas pořízení 12:05 ... 99
134/ Příklad neatraktivní nabídky spojů – spojení Poštorná, kostel – náměstí TGM, kostel (16.08.2024) ... 99
135/ Skutečná délka cesty k bazénu je dvojnásobná proti vzdálenosti vzdušnou čarou ... 100
136/ Chybějící zastávka (zelená šipka) na hlavní ulici v centru Břeclavi ... 101
137/ Nepříliš vhodné polohy současných zastávek na severu Staré Břeclavi ... 102
138/ Legálně parkující vozidlo neumožňuje autobusu řádně zajet k nástupní hraně (Poštorná, Nádražní) ... 103
139/ Příliš široký zastávkový pruh a nedostatečné VDZ (Poštorná, Hlavní) ... 103
140/ Legálně oparkovaná zastávka o délce nástupní hrany 20 metrů (Kutná Hora, Hlouška, Masarykova) ... 104
141/ Příklady dobré praxe: Charvátská Nová Ves, Palackého (vlevo) a Stará Břeclav, Skopalíkova (vpravo) ... 104
142/ Zastávka bez přístřešku a s nesouvislým nástupištěm (Stará Břeclav, u parku) ... 105
143/ Zastávka bez přístřešku a s nevyhovující nástupní hranou (Charvátská Nová Ves, Lednická) . 105
144/ „Částečně bezbariérová“ zastávka Stará Břeclav, Vinohradní ... 105
145/ Nevyhovující nástupiště: Charvátská N. Ves, Obránců míru (vlevo); Poštorná, FOSFA (vpravo) ... 106
146/ Chybějící nástupiště v Poštorné: Hraniční (vlevo), PKZ (vpravo) ... 106
147/ Skříňka v nástupní hraně zastávky Stará Břeclav, Mánesova v roce 2024 (vlevo) a 2013 (vpravo) ... 106
148/ Rozdíl mezi kvalitou protisměrných nástupišť na zastávce Poštorná, Hraniční ... 107
149/ Chybějící přístup na zastávku i k označníku (Stará Břeclav, u parku) ... 107
150/ Vyšlapaná cesta ukazuje stále existující poptávku po přecházení v místě zrušeného přechodu ... 108
151/ Prakticky neviditelná zastávka Nemocnice ... 108
152/ Obtížně přístupné zastávkové sloupky: Stará Břeclav, Mánesova + kulturní dům + Poštorná, kostel ... 109

153/ Špatná čitelnost jízdného řádu (Stará Břeclav, Mánesova) 109
154/ Nepřehledné uspořádání jízdních řádů na sloupku (Poštorná, kostel) 110
155/ Obrazovka zastávek v autobuse s podobnou tarifní zónou a číslem linky 110
156/ Čísla tarifních zón IDS JMK v Břeclavi a okolí podobná číslům linek 110
157/ Moderní autobusy břeclavské MHD 111
158/ Příklad řidičů zastavujících dále od zastávkového obrubníku v zastávce Poliklinika 111
159/ Přehled 10 nejvytíženějších zastávek MHD Břeclav 112
160/ Vymezení širokých cyklopruhů v centru města na silnici II/425 (ul. 17. listopadu) 114
161/ Vymezení širokých cyklopruhů na silnici I/55 (třída 1. máje) 114
162/ Soupeření cyklistů a řidičů o uliční prostor (ul. Lidická x Sovadinova) 114
163/ Zúžení cyklopruhu u přechodu pro chodce na silnici I/55 (ul. Lidická) 114
164/ Prostor sdružené komunikace pro pěší a cyklisty využívaný všemi (Kančí obora) 115
165/ Cyklisté jezdí často po chodníku, pěší zóny tuto jízdu povolují (pěší zóna Jana Palacha) 115
166/ Dodatečně povolený vjezd cyklistů na chodník (ul. Slovácká) 115
167/ Nebezpečně umístěný odpadkový koš v prostoru pro cyklisty (ul. Národních hrdinů) 115
168/ Přejezd doplněný o VDZ upozorňující cyklistu na povinnost dát přednost (sady 28. října) 117
169/ Přerušení samostatně vedené stezky bez přejezdu pro cyklisty (sady 28. října) 117
170/ Sdružený přechod pro chodce a přejezd pro cyklisty (ul. Bratislavská) 117
171/ Dělená stezka pro chodce a cyklisty bez přejezdu pro cyklisty (ul. Sovadinova) 117
172/ Vyhrazený pruh pro cyklisty v ulici Lidická zřízený díky nadměrné šířce vozovky 118
173/ Pruh pro cyklisty na náměstí T. G. Masaryka pokračující do ulice 17. listopadu 118
174/ Ochranné pruhy pro cyklisty v ulici Na Pěšině 119
175/ Cykloobousměrka s vyznačeným cyklopruhem (ul. Čechova) 119
176/ Cykloobousměrka bez vyznačeného cyklopruhu (ul. Herbenova) 119
177/ Jednosměrná komunikace bez zřízené cykloobousměrky (ul. Komenského) 120
178/ Cykloobousměrka v ulici s podélným parkováním na straně cyklistů (ul. Šilingrova) 120
179/ Přehled cyklotras procházející katastrem Břeclavi 120
180/ SDZ na výhradní cyklistické infrastruktuře (železniční most) 121
181/ Cyklistické značení umístěné společně na SDZ pro motorová vozidla (náměstí T. G. Masaryka) 121
182/ Různé druhy cyklostojanů (pěší zóna Jana Palacha) 121
183/ Různé druhy cyklostojanů (pěší zóna Jana Palacha) 121
184/ Různé druhy cyklostojanů (ZŠ Sovadinova) 122
185/ Různé druhy cyklostojanů (sady 28. října) 122
186/ Stojany špatně dostupné ze silnice (ul. U Tržiště + Bří. Mrštíků) 122
187/ Nesprávné umístění formou turistického rozcestníku (nábř. Komenského + přejezd P7132) 123
188/ Snadno přehlédnutelné nevhodné umístění cyklistického značení (ul. Vinohradní x Na Zvolenci) 123
189/ Značení nesprávně umístěné vlevo (ul. Gen. Šimka + Díly) 123
190/ Špatně postřehnutelné umístění tabulek IS 21 v křižovatce ul. Julia Fučíka x Dolní luční 124
191/ Nesmyslné umístění tabulí IS 20 (Jánský most) 124
192/ Nesprávně umístěné a špatně viditelné umístění vlevo (ul. Pod Zámkem) 124
193/ SDZ IS 20 umístěná příliš pozdě a daleko (ul. Nádražní) 125
194/ Překročená vzdálenost před křižovatkou (ul. J. Palacha x Národního odboje) 125
195/ Nevhodně umístěná směrová tabule v zákrytu (nábř. Komenského) 126
196/ Směrová tabule bez cíle (nábř. Komenského) 126
197/ Nevhodná kombinace IS 19 a IS 21 (třída 1. máje) 127
198/ Značení navádí cyklistu k odbočení, které je VDZ i SDZ zakázáno (třída 1. máje x Julia Fučíka) 127
199/ Podjezd pod železničním mostem (pohled od Smetanova nábřeží) 128
200/ Nevhodný sklon pro osoby na vozíku a kočárky v kombinaci s ostrým obloukem 128
201/ Úzká vozovka mostu umožňující pouze informativní výstražné piktogramy 128
202/ Cyklisté tento most často raději překonávají po chodníku jízdou/pěšky 128
203/ Napojení cyklostezky z ul. Na Zahradách na cyklopruh v ul. Sovadinova 129
204/ Napojení stezky pro cyklisty na ulici Hraniční 130
205/ Nájezd na ulici Hlavní 130
206/ Západní nájezd a sjezd na třídě 1. máje 131
207/ Východní sjezd a nájezd na třídě 1. máje 131

208/ Nájezd a sjezd na náměstí T. G. Masaryka ... 131
209/ Sjezd a nájezd na ulici Národních hrdinů ... 132
210/ Vybočení cyklistů v ostrém nájezdu ... 132
211/ Ukončení pruhu u OC Aventin ... 132
212/ Ukončení stezky v ulici Bratislavská ... 133
213/ Absence napojení (vlevo) může vést k jízdě cyklistů po chodníku (vpravo) ... 134
214/ Zákaz vjezdu neumožňuje cyklistům vjet na stezku pro cyklisty ... 134
215/ Posunuté SDZ umožňuje cyklistům napojení na stezku ... 135
216/ Zákaz vjezdu motorových vozidel cyklistům vjezd také umožní ... 135
217/ Nedořešená ukončení stezky v ulici Na Řádku ... 136
218/ Místa napojení na stezku Na Řádku (mapa otočena – sever se nachází vpravo) ... 136
219/ SDZ neumožňuje cyklistům stezku použít ... 137
220/ Lávka „Za průmyslovkou“, kde cyklista musí sesednout z kola ... 137
221/ Úzká lávka u železničního mostu, po které je vedena značená cyklotrasa (železniční most) ... 137
222/ Lávka je příliš úzká pro míjení cyklistů ... 138
223/ Protichůdné značení: cyklotrasa vedená místem kde nelze jet na kole ... 138
224/ Ukončení účelové komunikace vedoucí po hrázi u silnice I/55; cyklisté se zde chovají různě ... 139
225/ Cyklista přejíždějící z ukončené účelové komunikace do protějšího cyklopruhu na silnici I/55 ... 139
226/ Úzká jednosměrná komunikace bez chodníků (ul. U Jánského dvora) ... 139
227/ Pohled na ulici z druhé strany, ulice je úzká pouze ze 2/3 délky (ul. U Jánského dvora) ... 139
228/ Velkorysé cyklopruhy zřízené na naddimenzované šířce vozovky (ul. Lidická) ... 140
229/ Běžná šířka pruhu okolo 1 metru (ul. Národních hrdinů + Lidická) ... 140
230/ Změna šířky odstaveného – cyklistického pruhu (ul. Lidická + třída 1. máje) ... 141
231/ Cyklopruh v místě přechodu bez zúžení (vlevo) a se zúžením (vpravo) (ul. Lidická) ... 141
232/ Další snížení využitelné šířky již podlimitně úzkého pruhu pro cyklisty (náměstí T. G. Masaryka + ul. Lidická) ... 142
233/ Na první pohled nedostatečná šířka pruhu pro cyklisty (třída 1. máje) ... 142
234/ Zcela nevyhovující šířka „pruhu pro cyklisty“ před sjezdem na chodník (Národních hrdinů) ... 143
235/ Odpadkový koš (vlevo) a sloup SSZ (vpravo) umístěné nevhodně k cyklistickému pásu (Národních hrdinů) ... 143
236/ Odbočení vlevo bez předního ochranného pásu pro cyklisty (ul. Lidická x Sovadinova) ... 144
237/ Přední ochranný pás pro cyklisty při odbočení vlevo (ul. Jihlavská, Brno) ... 144
238/ Na značkách IP 19 chybí vyznačení pruhu pro cyklisty (třída 1. máje + ul. Lidická) ... 144
239/ Červený „meziprostor“ (ul. Lidická + náměstí T. G. Masaryka) ... 145
240/ Nestandardní SDZ vyznačující VJP pro cyklisty (náměstí T. G. Masaryka + ul. J. Palacha) ... 145
241/ Výrazně podlimitní šířka pruhu pro cyklisty (ul. Sovadinova) ... 146
242/ Typická šířka pruhu okolo 1 metru (ul. Sovadinova) ... 146
243/ Přerušení pruhu pro cyklisty (ul. Sovadinova x Na Zahradách) ... 147
244/ Vyznačení VJP pomocí standardního IP 20a i nestandardní tabulky (ul. Sovadinova) ... 147
245/ Uliční vpusti a poklopy v cyklistických pruzích (ul. Sovadinova + sady 28. října) ... 148
246/ Uliční vpust v pruhu pro cyklisty a objíždění cyklistkou (ul. Gen. Šimka + Školní) ... 148
247/ Nevhodný povrch pro vedení cyklistické trasy a možné řešení (Zámecké náměstí + Praha 2) ... 149
248/ Větve zasahující do pruhu pro cyklisty (sady 28. října) ... 149
249/ Keře zasahující do pruhu pro cyklisty (ul. Na Kopci) ... 149
250/ Cyklista jedoucí po chodníku za roh (ul. Břetislavova x Čechova) ... 150
251/ Cyklisté projíždějící pěší zónou v souladu s SDZ (pěší zóna Jana Palacha) ... 150
252/ Jízda po chodníku (třída 1. máje) ... 150
253/ Cyklistka využívající vlastní trasy z důvodu chybějící nebo nepřístupné infrastruktury k jejímu cíli (třída 1. máje) ... 151
254/ Správné chování cyklisty na přechodu pro chodce (ul. Lidická) ... 151
255/ Napojení cyklistů na přechodu pro chodce (ul. Národních hrdinů + Lidická) ... 152
256/ Mapa rozmístění měřících bodů v Břeclavi ... 153
257/ Ne(do)řešený průchod parkovištěm (ul. Gen. Šimka x Školní) ... 156
258/ Nedořešená návaznost chodníků ... 156
259/ Šířkové uspořádání chodníku s bezpečnostními odstupy ... 157
260/ Velkorysá šířka chodníku v centru (ul. 17. listopadu + Jana Palacha) ... 157
261/ Ulice Fügnerova s chodníky šířky pouze 1,50 m nesplňuje bezpečnostní odstupy ... 157
262/ Opačné strany téže ulice (ul. Bří. Mrštíků) ... 158

263/ Nerovný povrch chodníků (ul. Gen. Šimka + třída 1. máje) 158
264/ Řidiči neparkují na chodníku částečně, ale celým vozidlem (ul. Nádražní) 159
265/ Řidič parkující v rozporu se SDZ zabránil úplnému zablokování chodníku (ul. Nádražní) 159
266/ Zbylá šířka chodníku u parkování má pouze podlimitních 80 cm (ul. Hájová) 160
267/ Parkovací anarchie ve Staré Břeclavi (ul. Písníky) 160
268/ Parkovací anarchie v Charvátské Nové Vsi (ul. Lednická + U Jezera) 160
269/ Parkování ve vjezdu (ul. Gen. Šimka + Hlavní) 161
270/ Reklamní poutače („áčka“) blokují nemalou část pěší promenády (sady 28.října) 161
271/ Reklamní poutače („áčka“) blokují nemalou část chodníku (ul. 17. listopadu) 161
272/ Nadměrné použití poutačů (tzv."áčka") omezuje chodce a je zdrojem vizuálního smogu (ul. Fügnerova) 162
273/ Velkroysá šířka chodníku je znehodnocena záborem se zbožím a odstaveným kolem (ul. Jana Palacha) 162
274/ Příčné parkování kol snižuje zbývající šiři na průchod (ul. 17. listopadu) 162
275/ Podélné parkování kol omezuje zábor šířky chodníku a zvyšuje prostupnost (ul. 17. listopadu) 162
276/ Odpadové nádoby umístěné na chodníku (ul. U Tržiště + Okružní) 163
277/ Osvětlený přechod pro chodce se středovým ostrůvkem (ul. Lidická) 164
278/ Osvětlený přechod pro chodce se středovým ostrůvkem (ul. Lidická) 164
279/ Zbytečně dlouhé pěší křížení odpovídající šířce obousměrné komunikace (ul. Nová) 164
280/ Dlouhodobě umístěná nádoba na odpad v místě žluté čáry – zákazu zastavení (červen 2024 + září 2023) 165
281/ Bariérová obruba a absence prvků pro nevidomé u vjezd nemocnice (ul. U Nemocnice) 165
282/ Signální pás zahájený a navazující na další vodící linie (ul. sady 28.října) 166
283/ Signální pás zahájený a navazující na další vodící linie (ul. Jana Palacha) 166
284/ Přechod pro chodce přes pás cyklostezky oddělený varovným pásem (ul. Sovadinova) 166
285/ Středový ostrůvek na přechodu pro chodce doplněný o varovné i signální linie (ul. Břetislavova) 166
286/ Vodící linie ve vozovce bez signálního a varovného pásu na chodníku (Kuffnerovo nábřeží) ... 167
287/ Chybějící vodící linie na přechodu i na chodníku (ul. 17. listopadu) 167
288/ Umělá vodící linie pro průchod otevřeným prostranstvím (ul. Jana Palacha) 167
289/ Chybějící vodící linie pro průchod otevřeným prostranstvím (před Kulturním domem) 167
290/ Designová dlažba znesnadňující orientaci v prostou, chybí vodící linie (ul. 17. listopadu) 167
291/ Přirozenou vodící linii podél domu není možné použít, uměla linie chybí (pěší zóna Jana Palacha) 167
292/ Signální pásy u křižovatky chybí, nevidomí tedy nemůže nikam přejít (ul. Denisova x Šilingrova) 168
293/ Pouze výstražné pásy neumožňují nevidomému přejít (Smetanovo nábřeží) 168
294/ Varovný pás končí předčasně a nepokračuje podél snížené obruby (ul. Jungamnnova) 168
295/ Varovný pás není kontrastní se zvýšenou křižovatkovou plochou (ul. Husova x Slovácká) 168
296/ Náhle ukončení – nedostatečně kontrastního – navigačního prvku pro nevidomé (žst. Břeclav) 168
297/ Umělé vodící linie vede pouze po vnějším okraji nástupiště a do města (Autobusové nádraží) 169
298/ Chybějící umělé vodící linie pro přístup k železniční stanici (Autobusové nádraží) 169
299/ Bezbariérový nájezd u vstupu do banky (ul. 17. listopadu) 169
300/ Nevhodný sklon nájezdové rampy a zvonek pro osoby na vozíčku umístěný vysoko (ul. 17. listopadu) 169
301/ Pěší zóna sady 28. října navazující na prostor parku (pohled od ul. Husova) 170
302/ Navazující pěší zóna Jana Palacha (pohled od ul. Husova) 170
303/ Nehody s chodci za posledních 10 let (2014–2023) 171
304/ Opomenutá šance zřídit ostrůvek na frekventované komunikaci (ul. Národního osvobození + třída 1. máje) 171
305/ Nadměrná délka přechodu kvůli naddimenzované šířce vozovky (ul. Stromořadní + Lednická) 172
306/ Nevhodná úprava zachovávající nevyhovující a nebezpčný stav (ul. Lednická + Hlavní) 172
307/ Rozhled míst pro přecházení je závislý na kázni řidičů (ul. Hrnčířská + Čechova) 172
308/ Zřízení protismykového povrchu v letech 2017–2018 (ul. Lidická) 173
309/ Rozhled z ostrůvku z výšky očí dospělého, cca 1,6 m (ul. Lidická) 173
310/ Rozhled z výšky očí dítěte, cca 1,0 m; řidič ani na jedné fotce chodce stále nemá šanci vidět (ul. Lidická) 174

311/ Propojení 1: Nejkratší pěší propojení z Poštorné, po chodníku podél komunikace I/55 (třída 1. máje) 174
312/ Vytížená silnice I/55, třída 1. máje, podél níž vede chodník spojující MČ Poštorná a Břeclav... 174
313/ Propojení 2: Alternativní propojení z Poštorné kolem Včelínu 175
314/ Propojení 3: Jižní propojení z Poštorné po nezpevněných a lesních cestách 175
315/ Nebezpečný svah na propojení č. 2 u rybníka Včelín 175
316/ Cesta č. 3 plochou využívanou jako parkoviště u nemocnice 175
317/ Propojení 4.1: Nejkratší pěší propojení z Charvátské Nové Vsi; cesta kombinující mlatový a zpevněný povrch 176
318/ Propojení 4.2: Nejkratší pěší propojení ze severu Charvátské Nové Vsi; cesta kombinující nezpevněný, mlatový a zpevněný povrch 176
319/ Nezpevněný povrch cesty v lese a v nivě Dyje 176
320/ Huře prostupná vegetace u lávky přes Včelínek 176
321/ Propustnost města přes řeku Dyji 177
322/ Seniorka odpočívá pouze díky vlastnímu chodítku (ul. Bří. Mrštíků) 178
323/ Široká ulice Lidická bez vzrostlé zeleně 179
324/ Nevyužité zelené pásy u sběrných komunikací (ul. Lednická + Sovadinova) 179
325/ Nevyužité zelené pásy u obslužných komunikací (ul. J. Opletala + U Padělků) 179
326/ Velmi úzké pruhy zeleně (ul. Bří. Mrštíků + Nádražní) 180
327/ Zeleň sporné kvality zasahuje do vozovky (ul. Vinohradní) 180
328/ Zeleň sporné kvality (ul. Vinohradní) 180
329/ Zeleň sporné kvality (ul. Lednická + Budovatelská) 181
330/ Vzrostlé stromy poskytují stín i estetickou kvalitu (ul. Jaselská + Čechova) 181
331/ Zeleň omezující použití chodníku (ul. Lidická + Fintajslova) 182
332/ Přebujelá vegetace zasahuje do chodníku i silnice (ul. Mánesova + 2x Na Zvolenci + Gen. Šimka) 182
333/ SDZ ukryté za stromy nízkého vzrůstu (ul. Národních hrdinů + nabř. Komenského) 183
334/ Vývoj stupně automobilizace ve městě Břeclavi mezi roky 2014–2023 185
335/ Porovnání stupně automobilizace v SO ORP Břeclav za rok 2023 185
336/ Počty vyznačených parkovacích stání v Břeclav dle relevantních ZSJ 187
337/ Vypočítaná poptávka po parkovacích místech dle relevantních ZSJ 188
338/ Letecký snímek na ZSJ Sídliště Charvátská a ZSJ Díly s vyznačenými garážovými komplexy. 189
339/ Obsazenost parkovacích míst v ZSJ města Břeclav 190
340/ Odstavené automobily ve vztahu k vyznačeným parkovacím stání ve veřejném prostoru v Břeclavi (souhrnné výsledky měření pro noc i den) 191
341/ Stání na obousměrné komunikaci bez regulovaného provozu (ul. Havlíčkova) 192
342/ Stání na obousměrné komunikaci bez regulovaného provozu (ul. Žerotínova) 192
343/ Stání v obousměrné komunikaci se zachováním pouze jednoho jízdního pruhu (ul. Denisova) 192
344/ Stání v obousměrné komunikaci se zachováním pouze jednoho jízdního pruhu (ul. Břetislavova) 192
345/ Automobil bránící volnému průchodu osobě se sníženou schopností mobility (ul. Okružní)..... 193
346/ Automobily a kontejnery bránící průchodu osobě se sníženou schopností mobility (ul. Okružní) 193
347/ Automobily bránící volnému průchodu chodců (ul. Gagarinova) 193
348/ Automobily bránící volnému průchodu chodců (ul. Gagarinova) 193
349/ Automobily zaparkované v ochranné zóně plynové kotelny vyhrazené pro techniku (ul. Gagarinova) 193
350/ Odstavení automobilu na veřejné zeleni na pozemku města Břeclavi (ul. Gen. Šimka)..... 194
351/ Stání na soukromé, ale dále také veřejné zeleni na pozemku města Břeclavi (ul. Havlíčkova) . 194
352/ Rozložení zón placeného stání v centru Břeclavi a návaznost na rezidentní zóny 196
353/ Ceník parkovného ve městě Břeclav, platné od 1. 1. 2024 197
354/ Průměrný počet započatých vozidlohodin v oblastech s placeným stáním dle jednotlivých parkovacích automatů v parkovacích oblastech 198
355/ Ilustrační foto z online pocitové mapy 202
356/ Nejčastější podněty občanů k jednotlivým módům dopravy 203
357/ Hierarchická struktura tematických oblastí strategického plánu města Břeclavi..... 208
358/ Princip hierarchizace místních komunikací 210
359/ Žádoucí poloha a podoba přechodu v rámci pěších vazeb..... 211

360/ Nevhodné a vhodné formy zajištění rozhledů u přechodu ... 212
361/ Vhodnou teplotou osvětlení je zajištěna rozpoznatelnost všech prvků křižovatky včetně přechodu pro chodce ... 212
362/ Nástroje bezpečného utváření komunikací ve dne a noci dle fází životnosti komunikace ... 213
363/ Plánovaný harmonogram k 7/2024 ... 217
364/ Schématické znázornění úpravy šířkových parametrů silnice při průchodu obcí ... 217
365/ Délkou nevyhovující přechody na hlavní tazích (třída 1. máje + Jana Palacha) ... 218
366/ Kampaň ČD vysvětlující organizaci výluk na železnici ... 219
367/ Oparkovaná levá strana nezpoplatněné části ulice Čechova ... 222
368/ Profil jednopruhové obousměrné komunikace dle ČSN 73 6110 ... 224
369/ Dnes obousměrné, prakticky však jednopruhové komunikace v obytné zástavbě (ul. Palackého + Na Zvolenci) ... 225
370/ „Organizované“ parkování na obousměrné komunikaci (ul. Na Zvolenci + Čechova) ... 225
371/ Přechod ulice Čechova z cykloobousměrky do oparkované obousměrky ... 226
372/ Zeleň sporné estetické kvality, která navíc brání v rozhledu na sjezdech (ul. Lednická) ... 226
373/ Zlepšení organizační i estetické stránky ulice se stromy (Roudnice nad Labem, ul. Krabčická) 227
374/ Parkovací anarchie v Charvátské Nové Vsi ... 227
375/ Parkoviště u obory Soutok ... 229
376/ Parkoviště Apollo ... 229
377/ Současná praxe zásobování a doručovacích služeb vynucená okolnostmi (sady 28. října) ... 230
378/ SDZ míst pro zásobování vytváří rozpor s VDZ (ul. 17. listopadu) ... 230
379/ Místa pro zásobování obsazená pouze osobními vozidly (Břeclav + Praha 1) ... 231
380/ Rozhlehlá křižovatka jako bariéra pro pěší i cyklisty (ul. Bratislavská x Břetislavova) ... 232
381/ Opotřebené čáry VDZ na mostě přes Dyji (Fučíkův most) ... 233
382/ Opotřebené VDZ na křižovatkách (ul. Pod Zámkem + nám. T.G. Masaryka) ... 233
383/ Závislost rychlosti volené řidičem na šířce jízdního pruhu ... 233
384/ Ulice Osovobození bez VDZ ... 234
385/ Ulice Na Pěšině s cyklopruhy ... 234
386/ Dlouhý přímý úsek ulice Na Pěšině, kde je jako jediný zklidňující prvek užit tento zpomalovací práh ... 235
387/ Dlouhá přímá ulice Na Zahradách bez jakéhokoliv zklidnění ... 236
388/ Nevhodně provedený dělicí ostrůvek na průtahu I/55 (ul. Národních hrdinů) ... 237
389/ Značkou zakrytý výhled z výšky očí dospělého (cca 1,6 m; vlevo) a dítěte (cca 1,0 m; vpravo) 237
390/ Správně provedený dělicí ostrůvek s delšími náběhy (Den Haag, Nizozemsko) ... 238
391/ Dostatečný rozhled z ostrůvku s delšími náběhy (Den Haag, Nizozemsko) ... 238
392/ Ani zmenšená značka nenahradí nedostatečný rozměr ostrůvku (Dobříš) ... 239
393/ Příklad stavebních úprav u škol (Dobříš + Praha 7) ... 240
394/ Propojení silnice na cyklostezku neumožňuje zákaz vjezdu (vlevo) a chybějící sjezd (vpravo) ... 240
395/ Nájezd / sjezd na stezku pro cyklisty naproti vyústění ulice (Den Haag + Leidschendam, Nizozemsko) ... 240
396/ Reklamní plochy a bannery (třída 1. máje + ul. Lidická) ... 241
397/ Směrové tabule a plachty (ul. Lidická) ... 242
398/ Reklamní plochy v těsné blízkosti značek (ul. Hlavní + Břetislavova) ... 242
399/ Reklamní plachty na plotech (ul. Lidická) ... 242
400/ Přenosná reklamní zařízení (ul. Lidická) ... 243
401/ Zbytečně osazené zákazy zastavení (nepojmenovaná ulice k Domu školství + ul. U Nemocnice) ... 244
402/ Úplné zablokování chodníku odstavenými vozidly ... 244
403/ Vozidla odstavená na zeleni ... 245
404/ Nabíjecí místo v obytné čtvrti (Houten, Nizozemsko) ... 246
405/ Koncentrace nabídky a zpřehlednění pro cestující ... 248
406/ Tabulka intervalů opakujících se po 60 (120) minutách ... 249
407/ Nevhodné kombinování intervalů z různých taktových rodin (konflikty podtrženy nebo vytučněny) ... 249
408/ Četnost železničních spojů v železniční stanici Břeclav v desetiminutových intervalech (15.08.2024) ... 250
409/ Příklady autobusových nádraží u železniční stanice ... 251
410/ Porovnání zastávky zřízené v zastávkovém a v jízdním pruhu (Stará Břeclav, u parku) ... 252

411/ Krátký nájezdový klín a vegetace omezuje zajetí ke hraně nástupiště (ul. Lidická) 252
412/ Zastávka v jízdním pruhu se špičkovým intervalem spojů 2 minuty (ul. 28. pluku, Praha 10).... 253
413/ Chybějící přístřešky na významné zastávce v centru (náměstí TGM, městský úřad + nám. TGM kostel) 254
414/ Zcela nevyhovující zastávky v Poštorné (Tovární čtvrť + PKZ) 255
415/ Zastávka v centru města „nepřístupná“ z protější strany ulice (ul. Jana Palacha)..... 255
416/ Špatně přístupné informace na zastávkovém sloupku..... 256
417/ Lavička a jízdní řády jsou přístupné pouze bariérově (Kulturní dům) 257
418/ Ukázka koncepce cyklistické dopravy – provozně-prostorové charaktery a související opatření258
419/ Osy rozvoje vyhrazené cyklistické infrastruktury..... 259
420/ Cyklista na mostě, kde SDZ nařizuje sesednout z kola 260
421/ Plynulé propojení vozovky a přidruženého prostoru pro cyklistický provoz 262
422/ Strmý sklon a ostrý směrový oblouk na významné cyklotrase..... 263
423/ Cyklistické směrovky umístěné na nesprávném místě a nesprávnou formou (přejezd P7132) . 263
424/ Stojany na kola u autobusové zastávky ve větším sídle (Rijswijk, Nizozemsko)..... 265
425/ Stojany na kola u autobusové zastávky v malém sídle (Loon op Zand, Nizozemsko) 265
426/ Celostátně dostupná služba sdílených kol OV-fiets v budově železniční stanice (Delft, Nizozemsko) 266
427/ Jediné nalezené nabíjecí místo, zřízené soukromým subjektem..... 267
428/ Nabíjecí místo součástí odstavů u turistického cíle (Kamp Vught, Nizozemsko) 267
429/ Servisní stojan pro jízdní kola (ul. 17. listopadu)..... 268
430/ Cyklostojany u ZŠ Sovadinova dostupné pouze po chodníku a nepřístupné z vozovky a opačné strany ulice..... 269
431/ Různé typy cyklostojanů v ulici U Tržiště a Fintajslova..... 269
432/ Nevyhovující povrchy cyklotrasy (Lipinská cesta + cesta k přejezd P7132)..... 270
433/ Pohled od ulice Ostrov k ulici Veslařská v místě navrhované lávky přes Dyji 271
434/ Náhle končící a/nebo zabraný chodník (ul. Havlíčkova) 273
435/ 4 různé typy povrchu na 15 metrech chodníku (ul. Na Kopci) 273
436/ Nedostatečně široké chodníky navazují na přechod v minimální šířce 3 m (ul. Národních hrdinů) 273
437/ Po chodníku se sotva dá projít, přestože místo v uličním prostoru je (ul. Bří. Mrštíků + Na Valtické) 273
438/ Chybějící propojení chodníků (ul. Hájová + Lidická)..... 274
439/ Pěšiny mezi Charvátskou Novou Vsí a sídlištěm Na Valtické..... 274
440/ Chybějící pěší propojení se zřízeným osvětlením (mezi Nádražní 120 a Nádražní 137)..... 275
441/ Sloup uprostřed úzkého chodníku (ul. Havlíčkova + Hraniční) 275
442/ Zásadní nedostatky varovných a signálních pásů (ul. Sadová)..... 276
443/ Nedostatky signálních pásů (ul. Sovadinova + Hraniční)..... 276
444/ Hrubé chyby navigačních prvků pro nevidomé (Havlíčkova x Hraniční + Na Pěšině x Národních hrdinů)..... 276
445/ Nádoba na odpad brání rozhledu (ul. Jaselská) 277
446/ Dřevina a poutač brání rozhledu v křižovatce – na obou fotografiích je zakryto přijíždějící vozidlo (ul. Lidická) 278
447 Přirozená vodící linie podél domů zabraná předměty (sady 28. října)..... 278
448/ Princip hierarchizace komunikací..... 281
449/ Vjezd do obytné zóny řešený pouze špatně viditelnou dopravní značkou na vjezdu (ul. Čs. armády x Nádražní) 282
450/ Komunikace ani okolí neodpovídá charakteru obytné zóny (ul. Čs. armády x Na Valtické)..... 282
451/ Nadměrná šířka komunikace a zbytné vyznačení přednosti v zóně 30 (ul. Jungmannova x Čechova) 283
452/ Příklady dobré praxe - bodového zúžení (ul. Habrová seč + Slunečná)..... 283
453/ Možné řešení vjezdu do zóny 30 přes dlouhý práh..... 284
454/ Svislé dopravní značení pro jednosměrné komunikace s protisměrným cyklistickým provozem285
455/ Značení před křižovatkami s povoleným směrem jízdy cyklistů navíc oproti ostatním vozidlům 285
456/ Výhybna jednopruhové obousměrné komunikace blokovaná odstavenými vozidly (vlevo; Vsetín: ul. Tyršova 1271), nebo částečně zabraná nádobami na odpad (vpravo; Roudnice nad Labem: Bezejmenná)..... 285
457/ Svislé i vodorovné dopravní značení začátku zóny 30 (ul. Šilingrova) 286

458/ Parkování jako zklidňující prvek (Břeclav + Dobříš) ... 286
459/ Brzdná dráha při rychlosti 30 a 50 km/h ... 287
460/ Svislé dopravní značení označující začátek a konec obytné zóny ... 287
461/ Svislé dopravní značení cyklistické zóny ... 288
462/ Cyklistická ulice v Nizozemsku (Delft, Nizozemsko) ... 289
463/ Schéma znázornění vedení cyklistické zóny včetně DZ ... 289
464/ Dnešní zanedbaná podoba Smetanova nábřeží bez rekreačního využití ... 289
465/ Srovnatelná ulice jako cyklistická ulice (Delft, Nizozemsko) ... 289
466/ Všechna SDZ na obrázku jsou umístěna nesprávně (ul. Pod Zámkem) ... 290
467/ Nadbytečnost sloupků SDZ (ul. Hájová) ... 291
468/ Nevhodně stanovený začátek obytné zóny (ul. Habrová seč) ... 292
469/ Šířkové omezení překračuje nemalá část dnešních automobilů (ul. Habrová seč) ... 293
470/ Extrémní případ nadužitého dopravního značení (ul. Julia Fučíka) ... 293
471/ Překombinované značení, které se vzájemně překrývá (Záhumní x Čs. armády) ... 294
472/ Značky začátku stezky umístěné vlevo, které de facto platí pro silnici (sady 28. října + Sovadinova) ... 294
473/ Příklady užití zeleného mobiliáře (Břeclav + Svitavy) ... 295
474/ Veřejná lavička na nijak zvlášť zajímavém místě v ulici (Praha 7) ... 295
475/ Neřešená ulice s převážně travnatým porostem (ul. Hřbitovní) ... 297
476/ Rezidenční ulice se vzrostlými stromy, zklidňovacími prvky a parkováním (Leidschendam, Nizozemsko) ... 297
477/ Rozhlehlá plocha bez organizace a určení (ul. Nádražní) ... 298
478/ Bezdůvodně rozlehlá křižovatka (ul. A Kuběny x Křivá) ... 298
479/ Nedměrná a nečleněná šířka ulice v rezidenční zástavbě (ul. Chaloupky) ... 298
480/ Použití vsakovacích povrchů na parkovištích (ul. Herbenova + ul. Hřbitovní) ... 299
481/ Odlišný materiál parkovacích stání jasně odlišuje plochu stání a nevyžaduje osazení SDZ (Dobříš) ... 299
482/ Číselná hodnocení parametrů přínosů ... 300
483/ Vyhodnocení celkového přínosu aktivity ... 301
484/ Ukazatele k monitoringu ... 304
485/ Proces tvorby dopravního modelu ... 306
486/ zastávky MHD/VHD použity v dopravním modelu města ... 308
487/ Ověření odchylky kalibrace osobní automobilové dopravy ... 310
488/ Ověření odchylky kalibrace lehké nákladní dopravy ... 310
489/ Ověření odchylky kalibrace těžké nákladní dopravy ... 311
490/ Demografický vývoj města za posledních 24 let ... 312

25 SEZNAM ZDROJŮ

Zdroj 1/ Metodika PUMM 2.0 ... 8
Zdroj 2/ Metodika pro přípravu plánů udržitelné mobility měst ČR z roku 2015 ... 11
Zdroj 3/ Politika územního rozvoje České republiky ... 13
Zdroj 4/ Strategický plán rozvoje města Břeclavi 2022-2030 ... 19
Zdroj 5/ Strategický plán rozvoje města Břeclavi 2022-2030 ... 20
Zdroj 6/ vlastní zpracování ... 25
Zdroj 7/ Veřejná databáze ČSÚ, 2024 ... 26
Zdroj 8/ ČSÚ: Databáze demografických údajů za obce ČR ... 27
Zdroj 9/ Vlastní zpracování ... 28
Zdroj 10/ ČSÚ: Databáze demografických údajů za obce ČR ... 29
Zdroj 11/ ČSÚ: Databáze demografických údajů za obce ČR ... 30
Zdroj 12/ ČSÚ: Demografická ročenka měst ... 30
Zdroj 13/ Veřejná databáze ČSÚ, 2024 ... 31
Zdroj 14/ Veřejná databáze ČSÚ, 2024 ... 31
Zdroj 15/ SLDB, 2021 ... 32
Zdroj 16/ SLDB, 2021 ... 32
Zdroj 17/ vlastní fotodokumentace ... 33
Zdroj 18/ aplikace Mapy Google ... 33
Zdroj 19/ ŘSD, 2020 ... 34
Zdroj 20/ ŘSD, 2020 ... 34
Zdroj 21/ vlastní zpracování ... 35
Zdroj 22/ vlastní měření a zpracování ... 36
Zdroj 23/ vlastní měření a zpracování ... 37
Zdroj 24/ nehody.cdv.cz, 2023 ... 38
Zdroj 25/ nehody.cdv.cz, 2023 ... 38
Zdroj 26/ nehody.cdv.cz, 2023 ... 39
Zdroj 27/ nehody.cdv.cz ... 40
Zdroj 28/ mapy.cz, červen 2022 ... 41
Zdroj 29/ vlastní fotodokumentace ... 41
Zdroj 30/ mapy.cz, červen 2022 ... 42
Zdroj 31/ mapy.cz, červen 2023 ... 43
Zdroj 32/ vlastní fotodokumentace ... 44
Zdroj 33/ vlastní fotodokumentace ... 44
Zdroj 34/ vlastní fotodokumentace ... 44
Zdroj 35/ vlastní fotodokumentace ... 45
Zdroj 36/ vlastní fotodokumentace ... 45
Zdroj 37/ vlastní fotodokumentace ... 45
Zdroj 38/ vlastní fotodokumentace ... 46
Zdroj 39/ vlastní fotodokumentace ... 46
Zdroj 40/ vlastní fotodokumentace ... 47
Zdroj 41/ vlastní fotodokumentace ... 47
Zdroj 42/ vlastní fotodokumentace ... 48
Zdroj 43/ vlastní fotodokumentace ... 48
Zdroj 44/ vlastní fotodokumentace ... 49
Zdroj 45/ vlastní fotodokumentace ... 49
Zdroj 46/ ŘSD, 2024 ... 50
Zdroj 47/ vlastní fotodokumentace ... 51
Zdroj 48/ vlastní fotodokumentace ... 51
Zdroj 49/ vlastní fotodokumentace ... 52
Zdroj 50/ vlastní fotodokumentace ... 53
Zdroj 51/ vlastní fotodokumentace ... 53
Zdroj 52/ vlastní fotodokumentace ... 54
Zdroj 53/ vlastní fotodokumentace ... 54
Zdroj 54/ vlastní fotodokumentace ... 55
Zdroj 55/ vlastní fotodokumentace ... 55
Zdroj 56/ vlastní fotodokumentace ... 55

Zdroj 57/ vlastní fotodokumentace 56
Zdroj 58/ vlastní fotodokumentace 56
Zdroj 59/ vlastní fotodokumentace 57
Zdroj 60/ vlastní fotodokumentace 57
Zdroj 61/ vlastní fotodokumentace 58
Zdroj 62/ vlastní fotodokumentace 58
Zdroj 63/ vlastní fotodokumentace 59
Zdroj 64/ vlastní fotodokumentace 59
Zdroj 65/ vlastní fotodokumentace 60
Zdroj 66/ vlastní fotodokumentace 60
Zdroj 67/ pjpk.rsd.cz, TP 65 61
Zdroj 68/ vlastní fotodokumentace 61
Zdroj 69/ vlastní fotodokumentace 62
Zdroj 70/ vlastní fotodokumentace + mapy.cz, říjen 2021 62
Zdroj 71/ vlastní fotodokumentace 63
Zdroj 72/ vlastní fotodokumentace 63
Zdroj 73/ vlastní fotodokumentace 64
Zdroj 74/ vlastní fotodokumentace 64
Zdroj 75/ vlastní fotodokumentace 64
Zdroj 76/ vlastné fotodokumentace 65
Zdroj 77/ vlastní fotodokumentace 65
Zdroj 78/ vlastní fotodokumentace 66
Zdroj 79/ vlastní fotodokumentace 66
Zdroj 80/ vlastní fotodokumentace + mapy.cz, září 2023 67
Zdroj 81/ vlastní fotodokumentace 67
Zdroj 82/ vlastní fotodokumentace 68
Zdroj 83/ vlastní fotodokumentace 68
Zdroj 84/ pjpk.rsd.cy, TP 133 69
Zdroj 85/ vlastní fotodokumentace 69
Zdroj 86/ vlastní fotodokumentace 69
Zdroj 87/ pjpk.rsd.cz, TP 133 70
Zdroj 88/ vlastní fotodokumentace 70
Zdroj 89/ vlastní fotodokumentace 71
Zdroj 90/ vlastní fotodokumentace 71
Zdroj 91/ vlastní fotodokumentace 72
Zdroj 92/ vlastní fotodokumentace 72
Zdroj 93/ vlastní fotodokumentace 73
Zdroj 94/ vlastní fotodokumentace + maps.google.com, květen 2012 73
Zdroj 95/ vlastní fotodokumentace + maps.google.com, březen 2012 74
Zdroj 96/ vlastní fotodokumentace + mapy.cz, říjen 2013 74
Zdroj 97/ SŽ + oebb.at 76
Zdroj 98/ ČD, aplikace Můj vlak 77
Zdroj 99/ vlastní fotodokumentace 77
Zdroj 100/ vlastní fotodokumentace 78
Zdroj 101/ vlastní fotodokumentace 78
Zdroj 102/ vlastní fotodokumentace 79
Zdroj 103/ vlastní fotodokumentace 80
Zdroj 104/ vlastní fotodokumentace 80
Zdroj 105/ vlastní fotodokumentace 82
Zdroj 106/ vlastní fotodokumentace 82
Zdroj 107/ vlastní fotodokumentace 83
Zdroj 108/ vlastní fotodokumentace 83
Zdroj 109/ vlastní fotodokumentace 84
Zdroj 110/ zdravamesta.cz 84
Zdroj 111/ mapy.cz, Venda K, červen 2024 85
Zdroj 112/ mapy.cz, Venda K, červen 2024 85
Zdroj 113/ mapy.cz, Venda K, červen 2024 86
Zdroj 114/ vlastní fotodokumentace 86

Zdroj 115/ vlastní fotodokumentace 87
Zdroj 116/ vlastní fotodokumentace 87
Zdroj 117/ vlastní fotodokumentace 87
Zdroj 118/ CIS JŘ 88
Zdroj 119/ CIS JŘ + SŽ 88
Zdroj 120/ CIS JŘ + SŽ 89
Zdroj 121/ CIS JŘ 89
Zdroj 122/ vlastní fotodokumentace 90
Zdroj 123/ vlastní fotodokumentace 91
Zdroj 124/ vlastní fotodokumentace 91
Zdroj 125/ vlastní fotodokumentace 92
Zdroj 126/ vlastní fotodokumentace 92
Zdroj 127/ vlastní fotodokumentace 93
Zdroj 128/ vlastní fotodokumentace 93
Zdroj 129/ IDS JMK (upraveno) 95
Zdroj 130/ vlastní fotodokumentace 96
Zdroj 131/ CIS JŘ, 2023 98
Zdroj 132/ idsjmk.cz, 2023 98
Zdroj 133/ vlastní fotodokumentace 99
Zdroj 134/ idsjmk.cz 99
Zdroj 135/ mapy.cz, 2024 100
Zdroj 136/ mapy.cz, 2024 101
Zdroj 137/ mapy.cz, 2024 102
Zdroj 138/ vlastní fotodokumentace 103
Zdroj 139/ vlastní fotodokumentace 103
Zdroj 140/ mapy.cz, září 2022 104
Zdroj 141/ vlastní fotodokumentace 104
Zdroj 142/ vlastní fotodokumentace 105
Zdroj 143/ vlastní fotodokumentace 105
Zdroj 144/ vlastní fotodokumentace 105
Zdroj 145/ vlastní fotodokumentace + mapy.cz, září 2023 106
Zdroj 146/ vlastní fotodokumentace 106
Zdroj 147/ vlastní fotodokumentace + mapy.cz, říjen 2013 106
Zdroj 148/ vlastní fotodokumentace 107
Zdroj 149/ vlastní fotodokumentace 107
Zdroj 150/ vlastní fotodokumentace 108
Zdroj 151/ vlastní fotodokumentace 108
Zdroj 152/ vlastní fotodokumentace 109
Zdroj 153/ vlastní fotodokumentace 109
Zdroj 154/ vlastní fotodokumentace 110
Zdroj 155/ vlastní fotodokumentace 110
Zdroj 156/ IDS JMK (výřez) 110
Zdroj 157/ vlastní fotodokumentace 111
Zdroj 158/ vlastní fotodokumentace 111
Zdroj 159/ vlastní měření a zpracování 112
Zdroj 160/ vlastní fotodokumentace 114
Zdroj 161/ vlastní fotodokumentace 114
Zdroj 162/ vlastní fotodokumentace 114
Zdroj 163/ vlastní fotodokumentace 114
Zdroj 164/ vlastní fotodokumentace 115
Zdroj 165/ vlastní fotodokumentace 115
Zdroj 166/ vlastní fotodokumentace 115
Zdroj 167/ vlastní fotodokumentace 115
Zdroj 168/ vlastní fotodokumentace 117
Zdroj 169/ vlastní fotodokumentace 117
Zdroj 170/ vlastní fotodokumentace 117
Zdroj 171/ vlastní fotodokumentace 117
Zdroj 172/ vlastní fotodokumentace 118

Zdroj 173/ vlastní fotodokumentace 118
Zdroj 174/ vlastní fotodokumentace 119
Zdroj 175/ vlastní fotodokumentace 119
Zdroj 176/ vlastní fotodokumentace 119
Zdroj 177/ vlastní fotodokumentace 120
Zdroj 178/ vlastní fotodokumentace 120
Zdroj 179/ mapy. cz, 2023; Klub českých turistů, 2023 120
Zdroj 180/ vlastní fotodokumentace 121
Zdroj 181/ vlastní fotodokumentace 121
Zdroj 182/ vlastní fotodokumentace 121
Zdroj 183/ vlastní fotodokumentace 121
Zdroj 184/ vlastní fotodokumentace 122
Zdroj 185/ vlastní fotodokumentace 122
Zdroj 186/ vlastní fotodokumentace 122
Zdroj 187/ vlastní fotodokumentace 123
Zdroj 188/ vlastní fotodokumentace 123
Zdroj 189/ vlastní fotodokumentace 123
Zdroj 190/ mapy.cz, září 2023 124
Zdroj 191/ vlastní fotodokumentace 124
Zdroj 192/ vlastní fotodokumentace 124
Zdroj 193/ vlastní fotodokumentace 125
Zdroj 194/ vlastní fotodokumentace 125
Zdroj 195/ vlastní fotodokumentace 126
Zdroj 196/ vlastní fotodokumentace 126
Zdroj 197/ vlastní fotodokumentace 127
Zdroj 198/ vlastní fotodokumentace 127
Zdroj 199/ vlastní fotodokumentace 128
Zdroj 200/ vlastní fotodokumentace 128
Zdroj 201/ vlastní fotodokumentace 128
Zdroj 202/ vlastní fotodokumentace 128
Zdroj 203/ vlastní fotodokumentace 129
Zdroj 204/ vlastní fotodokumentace 130
Zdroj 205/ vlastní fotodokumentace 130
Zdroj 206/ vlastní fotodokumentace 131
Zdroj 207/ vlastní fotodokumentace 131
Zdroj 208/ vlastní fotodokumentace 131
Zdroj 209/ vlastní fotodokumentace 132
Zdroj 210/ vlastní fotodokumentace 132
Zdroj 211/ vlastní fotodokumentace 132
Zdroj 212/ mapy.cz, září 2023 133
Zdroj 213/ vlastní fotodokumentace 134
Zdroj 214/ vlastní fotodokumentace 134
Zdroj 215/ vlastní fotodokumentace 135
Zdroj 216/ vlastní fotodokumentace 135
Zdroj 217/ vlastní fotodokumentace 136
Zdroj 218/ mapy.cz, 2024 136
Zdroj 219/ vlastní fotodokumentace 137
Zdroj 220/ vlastní fotodokumentace 137
Zdroj 221/ vlastní fotodokumentace 137
Zdroj 222/ vlastní fotodokumentace 138
Zdroj 223/ vlastní fotodokumentace 138
Zdroj 224/ vlastní fotodokumentace 139
Zdroj 225/ Česká televize, 2023 139
Zdroj 226/ Vlastní fotodokumentace 139
Zdroj 227/ Vlastní fotodokumentace 139
Zdroj 228/ vlastní fotodokumentace 140
Zdroj 229/ vlastní fotodokumentace 140
Zdroj 230/ vlastní fotodokumentace 141

Zdroj 231/ vlastní fotodokumentace 141
Zdroj 232/ vlastní fotodokumentace 142
Zdroj 233/ vlastní fotodokumentace 142
Zdroj 234/ vlastní fotodokumentace 143
Zdroj 235/ vlastní fotodokumentace 143
Zdroj 236/ vlastní fotodokumentace 144
Zdroj 237/ vlastní fotodokumentace 144
Zdroj 238/ vlastní fotodokumentace 144
Zdroj 239/ vlastní fotodkumentace 145
Zdroj 240/ vlastní fotodokumentace 145
Zdroj 241/ vlastní fotodokumentace 146
Zdroj 242/ vlastní fotodokumentace 146
Zdroj 243/ vlastní fotodokumentace 147
Zdroj 244/ vlastní fotodokumentace 147
Zdroj 245/ vlastní fotodokumentace 148
Zdroj 246/ vlastní fotodokumentace 148
Zdroj 247/ vlastní fotodokumentace + mapy.cz, srpen 2023..... 149
Zdroj 248/ vlastní fotodokumentace 149
Zdroj 249/ vlastní fotodokumentace 149
Zdroj 250/ vlastní fotodokumentace 150
Zdroj 251/ vlastní fotodokumentace 150
Zdroj 252/ vlastní fotodokumentace 150
Zdroj 253/ vlastní fotodokumentace 151
Zdroj 254/ vlastní fotodokumentace 151
Zdroj 255/ vlastní fotodokumentace 152
Zdroj 256/ vlastní zpracování 153
Zdroj 257/ vlastní fotodokumentace 156
Zdroj 258/ vlastní fotodokumentace 156
Zdroj 259/ ČSN 73 6110..... 157
Zdroj 260/ vlastní fotodokumentace 157
Zdroj 261/ vlastní fotodokumentace 157
Zdroj 262/ vlastní fotodokumentace 158
Zdroj 263/ vlastní fotodokumentace 158
Zdroj 264/ vlastní fotodokumentace 159
Zdroj 265/ vlastní fotodokumentace 159
Zdroj 266/ vlastní fotodokumentace 160
Zdroj 267/ vlastní fotodokumentace 160
Zdroj 268/ vlastní fotodokumentace 160
Zdroj 269/ vlastní fotodokumentace 161
Zdroj 270/ vlastní fotodokumentace 161
Zdroj 271/ vlastní fotodokumentace 161
Zdroj 272/ vlastní fotodokumentace 162
Zdroj 273/ vlastní fotodokumentace 162
Zdroj 274/ vlastní fotodokumentace 162
Zdroj 275/ vlastní fotodokumentace 162
Zdroj 276/ vlastní fotodokumentace + mapy.cz, září 2023..... 163
Zdroj 277/ vlastní fotodokumentace 164
Zdroj 278/ vlastní fotodokumentace 164
Zdroj 279/ vlastní fotodokumentace 164
Zdroj 280/ vlastní fotodokumentace + mapy.cz, září 2023..... 165
Zdroj 281/ vlastní fotodokumentace 165
Zdroj 282/ vlastní fotodokumentace 166
Zdroj 283/ vlastní fotodokumentace 166
Zdroj 284/ vlastní fotodokumentace 166
Zdroj 285/ vlastní fotodokumentace 166
Zdroj 286/ vlastní fotodokumentace 167
Zdroj 287/ vlastní fotodokumentace 167
Zdroj 288/ vlastní fotodokumentace 167

Zdroj 289/ vlastní fotodokumentace ... 167
Zdroj 290/ vlastní fotodokumentace ... 167
Zdroj 291/ vlastní fotodokumentace ... 167
Zdroj 292/ vlastní fotodokumentace ... 168
Zdroj 293/ vlastní fotodokumentace ... 168
Zdroj 294/ vlastní fotodokumentace ... 168
Zdroj 295/ vlastní fotodokumentace ... 168
Zdroj 296/ vlastní fotodokumentace ... 168
Zdroj 297/ vlastní fotodokumentace ... 169
Zdroj 298/ vlastní fotodokumentace ... 169
Zdroj 299/ vlastní fotodokumentace ... 169
Zdroj 300/ vlastní fotodokumentace ... 169
Zdroj 301/ vlastní fotodokumentace ... 170
Zdroj 302/ vlastní fotodokumentace ... 170
Zdroj 303/ nehody.cdv.cz ... 171
Zdroj 304/ vlastní fotodokumentace ... 171
Zdroj 305/ vlastní fotodokumentace ... 172
Zdroj 306/ vlastní fotodokumentace ... 172
Zdroj 307/ vlastní fotodokumentace ... 172
Zdroj 308/ maps.google.com, červen 2017 + srpen 2018 ... 173
Zdroj 309/ vlastní fotodokumentace ... 173
Zdroj 310/ vlastní fotodokumentace ... 174
Zdroj 311/ mapy.cz, 2024 ... 174
Zdroj 312/ vlastní fotodokumentace ... 174
Zdroj 313/ mapy.cz, 2024 ... 175
Zdroj 314/ mapy.cz, 2024 ... 175
Zdroj 315/ vlastní fotodokumentace ... 175
Zdroj 316/ mapy.cz, září 2023 ... 175
Zdroj 317/ mapy.cz, 2024 ... 176
Zdroj 318/ mapy.cz, 2024 ... 176
Zdroj 319/ vlastní fotodokumentace ... 176
Zdroj 320/ vlastní fotodokumentace ... 176
Zdroj 321/ vlastní zpracování ... 177
Zdroj 322/ vlastní fotodokumentace ... 178
Zdroj 323/ vlastní fotodokumentace ... 179
Zdroj 324/ vlastní fotodokumentace ... 179
Zdroj 325/ vlastní fotodokumentace ... 179
Zdroj 326/ vlastní fotodokumentace ... 180
Zdroj 327/ vlastní fotodokumentace ... 180
Zdroj 328/ vlastní fotodokumentace ... 180
Zdroj 329/ vlastní fotodokumentace ... 181
Zdroj 330/ vlastní zpracování ... 181
Zdroj 331/ vlastní fotodokumentace ... 182
Zdroj 332/ vlastní fotodokumentace ... 182
Zdroj 333/ vlastní fotodokumentace ... 183
Zdroj 334/ Registr silničních vozidel, 2024, vlastní zpracování ... 185
Zdroj 335/ Registr silničních vozidel, 2024, vlastní zpracování ... 186
Zdroj 336/ SLDB 2021 + vlastní terénní průzkum; vlastní zpracování ... 187
Zdroj 337/ SLDB 2021 + vlastní terénní průzkum; vlastní zpracování ... 188
Zdroj 338/ mapy.cz, červen 2022 ... 189
Zdroj 339/ vlastní terénní průzkum; vlastní zpracování ... 190
Zdroj 340/ vlastní terénní průzkum, vlastní zpracování ... 191
Zdroj 341/ vlastní fotodokumentace ... 192
Zdroj 342/ vlastní fotodokumentace ... 192
Zdroj 343/ vlastní fotodokumentace ... 192
Zdroj 344/ vlastní fotodokumentace ... 192
Zdroj 345/ mapy.cz, září 2023 ... 193
Zdroj 346/ mapy.cz, září 2023 ... 193

Zdroj 347/ mapy.cz, září 2023 ... 193
Zdroj 348/ mapy.cz, září 2023 ... 193
Zdroj 349/ mapy.cz, 2023 ... 193
Zdroj 350/ mapy.cz, září 2023 ... 194
Zdroj 351/ mapy.cz, září 2023 ... 194
Zdroj 352/ vlastní terénní průzkum, vlastní zpracování ... 196
Zdroj 353/ Město Břeclav, 2024 ... 197
Zdroj 354/ Městská policie Břeclav, 2024 ... 198
Zdroj 355/ vlastní zpracování ... 202
Zdroj 356/ vlastní zpracování ... 203
Zdroj 357/ Strategický plán rozvoje města Břeclavi 2022-2030 ... 208
Zdroj 358/ TP 218 ... 210
Zdroj 359/ Manuál tvorby veřejných prostranství hl.m. Prahy, IPR Praha ... 211
Zdroj 360/ Manuál tvorby veřejných prostranství hl.m. Prahy, IPR Praha ... 212
Zdroj 361/ Metodika noční bezpečnostní inspekce, VŠB – TU Ostrava ... 212
Zdroj 362: audit-bezpecnosti.cz ... 213
Zdroj 363/ ŘSD ... 217
Zdroj 364/ ČSN 73 6110 ... 217
Zdroj 365/ vlastní fotodokumentace ... 218
Zdroj 366/ vlastní fotodokumentace ... 219
Zdroj 367/ vlastní fotodokumentace ... 222
Zdroj 368/ ČSN 73 6110 ... 224
Zdroj 369/ vlastní fotodokumentace ... 225
Zdroj 370/ vlastní fotodokumentace ... 225
Zdroj 371/ vlastní fotodokumentace ... 226
Zdroj 372/ vlastní fotodokumentace ... 226
Zdroj 373/ maps.google.com, březen 2012 + mapy.cz, květen 2022 ... 227
Zdroj 374/ vlastní fotodokumentace ... 227
Zdroj 375/ mapy.cz, září 2023 ... 229
Zdroj 376/ mapy.cz, říjen 2023 ... 229
Zdroj 377/ vlastní fotodokumentace ... 230
Zdroj 378/ vlastní fotodokumentace ... 230
Zdroj 379/ vlastní fotodokumentace ... 231
Zdroj 380/ vlastní fotodokumentace ... 232
Zdroj 381/ vlastní fotodokumentace ... 233
Zdroj 382/ vlastní fotodokumentace ... 233
Zdroj 383/ TP 145 ... 233
Zdroj 384/ vlastní fotodokumentace ... 234
Zdroj 385/ vlastní fotodokumentace ... 234
Zdroj 386/ vlastní fotodokumentace ... 235
Zdroj 387/ vlastní fotodokumentace ... 236
Zdroj 388/ vlastní fotodokumentace ... 237
Zdroj 389/ vlastní fotodokumentace ... 237
Zdroj 390/ vlastní fotodokumentace ... 238
Zdroj 391/ vlastní fotodokumentace ... 238
Zdroj 392/ vlastní fotodokumentace ... 239
Zdroj 393/ vlastní fotodokumentace + maps.google.com, květen 2024 ... 240
Zdroj 394/ vlastní fotodokumentace ... 240
Zdroj 395/ vlastní fotodokumentace ... 240
Zdroj 396/ Vlastní fotodokumentace ... 241
Zdroj 397/ vlastní fotodokumentace ... 242
Zdroj 398/ vlastní fotodokumentace ... 242
Zdroj 399/ vlastní fotodokumentace ... 242
Zdroj 400/ vlastní fotodokumentace ... 243
Zdroj 401/ vlastní fotodokumentace ... 244
Zdroj 402/ vlastní fotodokumentace ... 244
Zdroj 403/ vlastní fotodokumentace ... 245
Zdroj 404/ vlastní fotodokumentace ... 246

Zdroj 405/ Bär M.: Betriebstechnik des ÖPNV, Technische Universität Dresden ... 248
Zdroj 406/ vlastní zpracování ... 249
Zdroj 407/ vlastní zpracování ... 249
Zdroj 408/ SŽ ... 250
Zdroj 409/ mapy.cz, 2024 ... 251
Zdroj 410/ vlastní fotodokumentace ... 252
Zdroj 411/ vlastní fotodokumentace ... 252
Zdroj 412/ mapy.cz, srpen 2023 ... 253
Zdroj 413/ vlastní fotodokumentace ... 254
Zdroj 414/ vlastní fotodokumentace ... 255
Zdroj 415/ vlastní fotodokumentace ... 255
Zdroj 416/ vlastní fotodokumentace ... 256
Zdroj 417/ vlastní fotodokumentace ... 257
Zdroj 418/ pjpk.cz, TP 179 ... 258
Zdroj 419/ vlastní zpracování ... 259
Zdroj 420/ vlastní fotodokumentace ... 260
Zdroj 421/ pjpk.rsd.cz, TP 179 ... 262
Zdroj 422/ vlastní fotodokumentace ... 263
Zdroj 423/ vlastní fotodokumentace ... 264
Zdroj 424/ vlastní fotodokumentace ... 265
Zdroj 425/ vlastní fotodokumentace ... 265
Zdroj 426/ vlastní fotodokumentace ... 266
Zdroj 427/ vlastní fotodokumentace ... 267
Zdroj 428/ vlastní fotodokumentace ... 267
Zdroj 429/ vlastní fotodokumentace ... 268
Zdroj 430/ vlastní fotodokumentace ... 269
Zdroj 431/ vlastní fotodokumentace ... 269
Zdroj 432/ vlastní fotodokumentace ... 270
Zdroj 433/ vlastní fotodokumentace ... 271
Zdroj 434/ vlastní fotodokumentace ... 273
Zdroj 435/ vlastní fotodokumentace ... 273
Zdroj 436/ vlastní fotodokumentace ... 273
Zdroj 437/ vlastní fotodokumentace ... 273
Zdroj 438/ vlastní fotodokumentace ... 274
Zdroj 439/ vlastní fotodokumentace ... 274
Zdroj 440/ vlastní fotodokumentace ... 275
Zdroj 441/ vlastní fotodokumentace ... 275
Zdroj 442/ vlastní fotodokumentace ... 276
Zdroj 443/ vlastní fotodokumentace ... 276
Zdroj 444/ vlastní fotodokumentace ... 276
Zdroj 445/ vlastní fotodokumentace ... 277
Zdroj 446/ vlastní fotodokumentace ... 278
Zdroj 447/ vlastní fotodokumentace ... 278
Zdroj 448/ pjpk.rsd.cz, TP 218 ... 281
Zdroj 449/ vlastní fotodokumentace ... 282
Zdroj 450/ vlastní fotodokumentace ... 282
Zdroj 451/ vlastní fotodokumentace ... 283
Zdroj 452/ vlastní fotodokumentace ... 283
Zdroj 453/ pjpk.cz, TP 218 ... 284
Zdroj 454/ pjpk.cz, TP 179 ... 285
Zdroj 455/ pjpk.cz, TP 179 ... 285
Zdroj 456/ vlastní fotodokumentace + mapy.cz, květen 2015 ... 285
Zdroj 457/ pjpk.cz, TP 218 ... 286
Zdroj 458/ vlastní fotodokumentace ... 286
Zdroj 459/ pjpk.cz, TP 218 ... 287
Zdroj 460/ Vyhláška č. 294/2015 Sb. ... 287
Zdroj 461/ pjpk.rsd.cz, TP 179 ... 288
Zdroj 462/ vlastní fotodokumentace ... 289

Zdroj 463/ pjpk.rsd.cz, TP 179 ... 289
Zdroj 464/ vlastní fotodokumentace ... 289
Zdroj 465/ vlastní fotodokumentace ... 289
Zdroj 466/ vlastní fotodokumentace ... 290
Zdroj 467/ vlastní fotodokumentace ... 291
Zdroj 468/ vlastní fotodokumentace + mapy.cz, červen 2022 ... 292
Zdroj 469/ vlastní fotodokumentace + skoda-auto.com ... 293
Zdroj 470/ vlastní fotofokumentace ... 293
Zdroj 471/ vlastní fotofokumentace ... 294
Zdroj 472/ vlastní fotodokumentace ... 294
Zdroj 473/ vlastní fotodokumentace ... 295
Zdroj 474/ vlastní fotodokumentace ... 295
Zdroj 475/ vlastní fotodokumentace ... 297
Zdroj 476/ vlastní fotodokumentace ... 297
Zdroj 477/ vlastní fotodokumentace ... 298
Zdroj 478/ vlastní fotodokumentace ... 298
Zdroj 479/ vlastní fotodokumentace ... 298
Zdroj 480/ vlastní fotodokumentace ... 299
Zdroj 481/ vlastní fotodokumentace ... 299
Zdroj 482/ vlastní zpracování ... 300
Zdroj 483/ vlastní zpracování ... 301
Zdroj 484/ vlastní zpracování ... 304
Zdroj 485/ vlastní zpracování ... 306
Zdroj 486/ vlastní zpracování ... 308
Zdroj 487/ Export ze software PTV Visum software ... 310
Zdroj 488/ Export ze software PTV Visum software ... 310
Zdroj 489/ Export ze software PTV Visum software ... 311
Zdroj 490/ ČSÚ: Databáze demografických údajů za obce ČR ... 313

26 PŘÍLOHY

Příloha č. 1 sčítání motorové dopravy 2023
Příloha č. 2 intenzity motorové dopravy – detail 1
Příloha č. 3 intenzity motorové dopravy – detail 2
Příloha č. 4 intenzity motorové dopravy – detail 3
Příloha č. 5 intenzity motorové dopravy – detail 4
Příloha č. 6 vizualizace tranzitní matice
Příloha č. 7 plán sítě IDS JMK
Příloha č. 8 síť linek MHD Břeclav
Příloha č. 9 dostupnost MHD
Příloha č. 10 počet nastupujících cestujících na zastávkách MHD – směr z centra
Příloha č. 11 počet nastupujících cestujících na zastávkách MHD – směr do centra
Příloha č. 12 sčítání MHD Břeclav 2023
Příloha č. 13 intenzity cyklistické dopravy
Příloha č. 14 intenzity cyklistické dopravy – detail
Příloha č. 15 sčítání Cyklisté Břeclav 2023
Příloha č. 16 pasportizace parkovacích stání (pouze elektronicky)
Příloha č. 17 pasportizace parkujících automobilů – den
Příloha č. 18 pasportizace parkujících automobilů – noc
Příloha č. 19 analýza parkování
Příloha č. 20 pocitové mapy
Příloha č. 21 akční plán realizace aktivit
Příloha č. 22 dopravní model

Klikněte sem a zadejte text.

starosta

města Břeclavi