

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	2
ZADAVATEL/OBJEDNATEL	2
ZHOTOVITEL STUDIE	2
2. ZDŮVODNĚNÍ STUDIE.....	3
3. STANOVENÍ ZÁJMOVÉ OBLASTI.....	4
POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU ŘEŠENÝCH ULIC	4
STÁVAJÍCÍ ZÓNY PLACENÉHO STÁNÍ V ZÁJMOVÉM ÚZEMÍ	10
4. VÝCHODISKA PRO NÁVRH VARIANT ORGANIZACE DOPRAVY	11
PŘEHLED PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ	11
OBECNÁ VÝCHODISKA A CÍLE NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ.....	11
ŘEŠENÍ DOPRAVY DYNAMICKÉ.....	12
ŘEŠENÍ DOPRAVY V KLIDU	16
STAVEBNĚ TECHNICKÁ OPATŘENÍ.....	18
NÁVRH ZMĚN ORGANIZACE DOPRAVY A ZPŮSOBU PARKOVÁNÍ V JEDNOTLIVÝCH ULICÍCH.....	23
5. ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ.....	30
SOUVISEJÍCÍ KOMENTÁŘ:	30
6. PŘÍLOHY:.....	32
- SITUACE NÁVRHU DOPRAVY	32
- SEZNAM ULIC - TABULKA	32
- KARTY ULIC.....	32

1. Identifikační údaje

Název	:	Břeclav – organizace dopravy a parkování, lokalita Smetanovo nábřeží-Břetislavova-J.Palacha
Místo studie	:	intravilán města Břeclav
Katastrální území	:	Břeclav, 613584
Kraj	:	Jihomoravský
Stupeň dokumentace	:	studie

Zadavatel/objednatel

Název	:	město Břeclav
Adresa	:	náměstí T.G.Masaryka 3 690 81 Břeclav

Zhotovitel studie

Název	:	Viadesigne, s.r.o.
Sídlo projektanta	:	Na Zahradách 1151/16 690 02 Břeclav
IČO	:	27696880
Vedoucí projektant	:	Ing. Lukáš Pláteník
Vypracoval	:	Ing. Lukáš Pláteník

2. Zdůvodnění studie

Účelem a cílem studie je posouzení a analýza stávajícího stavu a dále návrh změn organizace dopravy a optimalizace způsobu parkování v řešené lokalitě. Studie respektuje stávající statut lokality jako „zóny s dopravním omezením“, a to při respektování současných trendů vývoje dopravy v klidu a při zachování stávajících rozměrových parametrů a technického stavu komunikací v zájmovém území, tedy například omezení vjezdu vozidel nad 3.5 t (vyjma zásobování a dopravní obsluhy), zjednosměrnění vybraných ulic či jejich úseků (obousměrný průjezd cyklistů), stanovení maximální rychlosti na 30 km/hod a následně pak vytvoření (rozšíření) zóny placeného stání pro rezidenty a abonenty. Okrajově se studie zabývá také návrhem stavebně-technických opatření korelujících s cílem studie.

Specifikace účelu a cílů studie:

- analýza stávajícího stavu dopravy a parkování,
- zklidnění dynamické dopravy, zachování stanovené max. rychlosti na 30 km/hod
- optimalizace a legalizace stání vozidel na pozemních komunikacích,
- zachování omezení provozu „nákladních“ vozidel,
- umožnění jízdy cyklistům v „protisměru“,
- optimalizace průjezdu vozidel IZS (označení hranic křižovatek VDZ),
- zvýšení bezpečnosti silničního provozu,
- optimalizace parkování pro rezidenty a abonenty, vyloučení parkování „cizích“ vozidel (uživatelé IDS – vlak, autobus),
- návrh stavebně – technických opatření

3. Stanovení zájmové oblasti

Zájmové území se nachází v intravilánu města Břeclav a je vymezeno těmito ulicemi:

- **Jana Palacha** (studie dopravu ani parkování neřeší, ulice tvoří pouze hranici zájmového území),
- **Sady 28.října** (studie dopravu ani parkování neřeší, ulice tvoří pouze hranici zájmového území, parkování v této ulici je řešeno samostatnými projektovými dokumentacemi),
- **Břetislavova** (úsek od kruhového objezdu po křižovatku s ulicí Čechova studie neřeší, navazující úsek po křižovatku se Smetanovým nábřežím studie řeší),
- **Smetanovo nábřeží.**

Součástí zájmového území jsou následující ulice: Břetislavova (pouze část), Smetanovo nábřeží, Čechova, Národního odboje, Nerudova, Jungmannova, Žerotínova, Šilingrova, Denisova, Jiráskova, Karla Čapka, Sokolovská, Fleischmannova.

Popis stávajícího stavu řešených ulic

ulice Břetislavova

vymezení ulice: studie řeší úsek ulice Břetislavova od křižovatky s ulicí Čechova, po křižovatku se Smetanovým nábřežím

délka/šířka: 310m/5.2-7.1m

kategorie komunikace: místní komunikace, obousměrná

křižovatky: x Čechova, x Jiráskova, x Denisova, x Smetanovo nábřeží

úsek Čechova - Jiráskova

způsob parkování: jednostranné podélné stání na vozovce (cca 4 místa)

úsek Jiráskova – Denisova

způsob parkování: jednostranné podélné stání na vozovce (cca 8 míst)

úsek Denisova – Smetanovo nábřeží

způsob parkování: jednostranné podélné stání na vozovce (cca 25 míst)

typ zástavby: pravá strana: rodinné domy, bytové domy, levá strana: objekt SŽDC, zelený pás (alej jerlínů)

DZ: na začátku ulice: SDZ zóna 30

Smetanovo nábřeží

vymezení ulice: pro účely této studie začíná Smetanovo nábřeží křižovatkou s ulicí Jana Palacha a končí křižovatkou s ulicí Břetislavova

úsek Jana Palacha - Čechova

délka/šířka: 160m/3m

kategorie komunikace: místní komunikace, jednosměrná

křižovatky: x Jana Palacha, x Čechova

způsob parkování: levá strana: podélný parkovací pruh, (cca 15 míst), zóna placeného stání (oranžová)

DZ: levá strana: zóna placeného stání (oranžová), pravá strana: zóna 30, příkázaný směr jízdy

úsek Čechova - Nerudova

délka/šířka: 130m/6m

kategorie komunikace: místní komunikace, obousměrná

křižovatky: x Čechova, x Nerudova

způsob parkování: levá strana: šikmé a podélné stání (cca 25 míst), pravá strana: zákaz zastavení

úsek Nerudova - Břetislavova

délka/šířka: 670m/4m

kategorie komunikace: místní komunikace, obousměrná

křižovatky: x Nerudova, x Národního odboje – Jungmannova, x Šilingrova, x Karla Čapka, x Sokolovská, x Břetislavova

způsob parkování: šířkové parametry komunikace nedovolují podélné stání, částečné stání na chodníku není legální, obyvatelé BD parkují ve dvorních traktech, obyvatelé RD parkují na vlastních pozemcích (garáže, vjezdy apod.)

typ zástavby: levá strana: škola, BD, RD, pravá strana: zeleň, protipovodňová zídka

ulice Čechova

Z hlediska dopravní obslužnosti představuje ulice Čechova páteřní komunikaci zájmového území. V nedávné minulosti prošla tato ulice rozsáhlou rekonstrukcí, zahrnující jak vlastní vozovku, tak také přilehlé chodníky, parkovací stání, zelené plochy a veřejné osvětlení. Součástí rekonstrukce bylo také řešení dopravy v klidu, tedy parkování. Rekonstrukce této ulice byla z velké části hrazena z dotačních prostředků a

stavba je stále v období „udržitelnosti“. V kontextu shora uvedeného bylo s objednatelem této studie dohodnuto, že ulice Čechova nebude ve studii řešena. Organizaci dopravy (dopravy dynamické i dopravy v klidu) na ulici Čechova, tedy zjednosměrnění jednotlivých úseků ulice, vymezení parkování (parkovací pruhy), cyklistické pruhy atd., lze považovat pro účely této studie za „vzorové“ řešení.

ulice Národního odboje

vymezení ulice: pro účely této studie začíná tato ulice křižovatkou se Smetanovým nábřežím a končí křižovatkou s ulicí Jana Palacha

délka/šířka: 370m/6m

kategorie komunikace: místní komunikace, obousměrná

křižovatky: x Smetanovo nábřeží, x Nerudova, x Čechova, x Jana Palacha

úsek Smetanovo nábřeží - Nerudova

způsob parkování: vlevo: jednostranné podélné stání na vozovce (cca 20 míst)

úsek Nerudova – Čechova

způsob parkování: vpravo: jednostranné podélné stání na vozovce (cca 10 míst)

úsek Čechova – Jana Palacha

způsob parkování: jednostranné podélné a šikmé stání (cca 15 míst), zóna placeného stání (modrá)

typ zástavby: RD, dvůr OA, drobné provozovny, BD

ulice Nerudova

vymezení ulice: pro účely této studie začíná tato ulice křižovatkou se Smetanovým nábřežím a končí křižovatkou s ulicí Jungmannova

délka/šířka: 215m/6m

kategorie komunikace: místní komunikace, obousměrná

křižovatky: x Smetanovo nábřeží, x Národního odboje, x Jungmannova

úsek Smetanovo nábřeží – Národního odboje:

způsob parkování: vpravo: zákaz zastavení, vlevo: parkovací zálivy v zeleni (3 místa)

úsek Národního odboje – Jungmannova:

způsob parkování: vpravo: zákaz zastavení, vlevo: parkovací zálivy + podélné stání na vozovce (cca 15 míst)

typ zástavby: RD, drobné provozovny

DZ: zákaz zastavení – pravá strana 2x

ulice Jungmannova

vymezení ulice: pro účely této studie začíná tato ulice křižovatkou se Smetanovým nábřežím a končí křižovatkou s ulicí Sady 28.října (Jana Palacha)

délka/šířka: 450m/5.8 – 8.7.m

kategorie komunikace: místní komunikace, obousměrná, od x Čechova jednosměrná

křižovatky: x Smetanovo nábřeží, x Jiráskova, x Nerudova, x Čechova, x Sady 28.října

úsek Smetanovo nábřeží - Jiráskova

způsob parkování: pravá strana – jednostranné podélné stání na vozovce (cca 35 míst)

úsek Jiráskova – Čechova

způsob parkování: oboustranné střídavé stání na vozovce (cca 14 míst)

úsek Čechova – Jana Palacha

způsob parkování: kombinované podélné a šikmé stání na vozovce (cca 35 míst), na části úseku zóna placeného stání (modrá)

typ zástavby: BD, RD, drobné provozovny

DZ: zóna 30, přikázaný směr jízdy

ulice Žerotínova

vymezení ulice: pro účely této studie začíná tato ulice křižovatkou s ulicí Denisova a končí křižovatkou s ulicí Sady 28.října

délka/šířka: 250m/10m

kategorie komunikace: místní komunikace, obousměrná

křižovatky: x Denisova, x Jiráskova, x Čechova, x Sady 28.října

úsek Denisova - Jiráskova

způsob parkování: parkovací zálivy před RD (2 místa), pozn.: SDZ zákaz vjezdu

úsek Jiráskova – Čechova

způsob parkování: oboustranné podélné a kolmé stání na vozovce (cca 25 míst)

úsek Čechova – Sady 28.října

způsob parkování: oboustranné podélné a kolmé stání na vozovce v kombinaci s parkovacími zálivy (cca 40 míst), zóna placeného stání (modrá)

typ zástavby: RD, BD, provozovny, firmy

ulice Šilingrova

vymezení ulice: pro účely této studie začíná tato ulice křižovatkou s ulicí Sady 28.října (kruhový objezd) a končí křižovatkou se Smetanovým nábřežím

délka/šířka: 430m/8m

kategorie komunikace: místní komunikace, obousměrná, od kruhového objezdu po x Čechova jednosměrná

křižovatky: x Smetanovo nábřeží, x Denisova, x Fleischmannova, x Jiráskova, x Čechova, x Sady 28.října

úsek Sady 28.října - Čechova

způsob parkování: oboustranně podélné stání na vozovce (cca 30 míst), zóna placeného stání

úsek Čechova – Jiráskova

způsob parkování: oboustranně podélné stání na vozovce (cca 12 míst)

úsek Jiráskova – Denisova

způsob parkování: oboustranně podélné stání na vozovce (cca 14 míst)

úsek Denisova – Smetanovo nábřeží

způsob parkování: oboustranně podélné stání na vozovce v kombinaci s částečnými parkovacími zálivy (cca 36 míst)

typ zástavby: RD, drobné provozovny, firmy, instituce

Poznámka: nově opravená ulice (vozovka, chodníky)

ulice Denisova

vymezení ulice: pro účely této studie začíná tato ulice křižovatkou s ulicí Jungmannova a končí křižovatkou s ulicí Břetislavova

délka/šířka: 365m/6m

kategorie komunikace: místní komunikace, obousměrná

křižovatky: x Jungmannova, x Žerotínova, x Šilingrova, x Karla Čapka, x Sokolovská, x Břetislavova

úsek Jungmannova - Šilingrova

způsob parkování: levá strana – jednostranné podélné stání na vozovce, pravá strana – částečně zřízen parkovací pruh (cca 30 míst)

úsek Šilingrova – Karla Čapka

způsob parkování: levá strana – jednostranné podélné stání na vozovce, pravá strana – částečně zřízen parkovací pruh (cca 33 míst)

úsek Karla Čapka – Sokolovská

způsob parkování: levá strana – jednostranné podélné stání na vozovce (cca 12 míst)

úsek Sokolovská – Břetislavova

způsob parkování: levá strana – jednostranné podélné stání na vozovce (cca 8 míst)

typ zástavby: BD, RD, drobné provozovny

Pozn.: nově opravená ulice

ulice Jiráskova

vymezení ulice: pro účely této studie začíná tato ulice křižovatkou s ulicí Jungmannova a končí křižovatkou s ulicí Břetislavova

délka/šířka: 360m/6-7m

kategorie komunikace: místní komunikace, obousměrná

křižovatky: x Nerudova, x Jungmannova, x Žerotínova, x Šilingrova, x Karla Čapka, x Břetislavova

úsek Jungmannova - Žerotínova

způsob parkování: vlevo: jednostranné podélné stání na vozovce (cca 6 míst), vpravo: zákaz zastavení

úsek Žerotínova – Šilingrova

způsob parkování: vlevo: jednostranné podélné stání na vozovce (cca 8 míst), vpravo: zákaz zastavení

úsek Šilingrova – Karla Čapka

způsob parkování: vlevo: jednostranné podélné stání na vozovce (cca 13 míst), vpravo: zákaz zastavení

úsek Karla Čapka – Břetislavova

způsob parkování: vlevo: jednostranné podélné stání na vozovce (cca 11 míst),

typ zástavby: RD, BD

Pozn.: nově opravená ulice

ulice Karla Čapka

vymezení ulice: pro účely této studie začíná tato ulice křižovatkou s ulicí Jiráskova a končí křižovatkou se Smetanovým nábřežím

délka/šířka: 250m/6.5m

kategorie komunikace: místní komunikace, obousměrná

křižovatky: x Smetanovo nábřeží, x Fleischmannova, x Denisova, x Jiráskova

úsek Jiráskova - Denisova

způsob parkování: oboustranné střídavé podélné parkování na vozovce (cca 10 míst)

úsek Denisova – Smetanovo nábřeží

způsob parkování: oboustranné střídavé podélné parkování na vozovce (cca 35 míst)

typ zástavby: RD, drobné provozovny, dvory BD

Pozn.: nově opravená ulice

ulice Sokolovská

vymezení ulice: pro účely této studie začíná tato ulice křižovatkou se Smetanovým nábřežím a končí křižovatkou s ulicí Denisova

délka/šířka: 175m/5.2m

kategorie komunikace: místní komunikace, obousměrná

křižovatky: x Smetanovo nábřeží, x Denisova

způsob parkování: kombinace oboustranného střídavého podélného stání na vozovce a parkovacích zálivů (cca 30 míst)

typ zástavby: RD

Pozn.: nově opravená ulice

ulice Fleischmannova

vymezení ulice: pro účely této studie začíná tato ulice křižovatkou s ulicí Karla Čapka a končí křižovatkou s ulicí Šilingrova

délka/šířka: 100m/4,0m

kategorie komunikace: místní komunikace, jednosměrná (cyklisté v protisměru)

křižovatky: x Karla Čapka, x Šilingrova

způsob parkování: pravá strana: podélné parkování částečně na chodníku (cca 15 míst)

typ zástavby: RD

Pozn.: nově opravená ulice

Stávající zóny placeného stání v zájmovém území

V současné době je v zájmovém území zřízeno několik zón placeného stání (rezidentní, abonentní, smíšené), které se liší výší úhrad za parkovací karty a také možností použití parkovacího kotouče. Jedná se o zóny placeného stání v následujících ulicích (částí ulic):

Smetanovo nábřeží:

Číslo zóny: 3 (oranžová, parkovací kotouč max.30 minut)

Čechova:

Číslo zóny: 6 (rezidentní, modrá, parkovací kotouč max.30 minut)

Číslo zóny: 3 (oranžová, parkovací kotouč max.30 minut)

Národního odboje:

Číslo zóny: 6 (rezidentní, modrá, parkovací kotouč NE)

Jungmannova:

Číslo zóny: 3 (oranžová, parkovací kotouč max.30 minut)

Číslo zóny: 6 (rezidentní, modrá, parkovací kotouč NE)

Žerotínova:

Číslo zóny: 3 (oranžová, parkovací kotouč max.30 minut)

Číslo zóny: 6 (rezidentní, modrá, parkovací kotouč max.30 minut)

Šilingrova

Číslo zóny: 4 (parkovací kotouč max.30 minut)

Číslo zóny: 6 (rezidentní, modrá, parkovací kotouč max.30 minut)

4. Východiska pro návrh variant organizace dopravy

Přehled podkladů a průzkumů

Územní plán města Břeclav

Katastrální mapa

Geoportál města Břeclav – Parkovací zóny

Vizuální prohlídka stávajícího stavu

Obecná východiska a cíle navrženého řešení

Impulsem pro zadání této studie je snaha zadavatele řešit množící se stížnosti, podněty či žádosti místních obyvatel (rezidentů), jejichž předmětem je především doprava v klidu, tedy parkování v řešené lokalitě. Zájmové území se nachází v bezprostřední blízkosti, respektive v docházkové vzdálenosti od dopravního uzlu nadregionálního významu – železniční stanice Břeclav a také v blízkosti dopravního terminálu – autobusového nádraží Břeclav. Vzhledem k omezené kapacitě parkovacích míst v okolí citovaných dopravních uzlů lze zaznamenat kontinuální tlak uživatelů těchto

dopravních uzlů na využívání místních komunikací v zájmovém území pro odstavení (dlouhodobé parkování) vozidel. V současné době připravuje město Břeclav rekonstrukci (revitalizaci) prostoru před výpravní budovou železniční stanice Břeclav. V rámci této rekonstrukce dojde s vysokou mírou pravděpodobnosti k redukci stávajícího počtu parkovacích míst před budovou nádraží, což může ve svém důsledku znamenat další posílení tlaku na využívání místních komunikací pro dlouhodobé odstavování vozidel. Je zřejmé, že tento trend je pro rezidenty málo přijatelný, neboť snižuje komfort bydlení, způsobuje nárůst intenzity dopravy a také ohrožuje bezpečnost silničního provozu.

Cílem této studie jsou tedy taková opatření (organizační, technická, stavební), která pomohou shora popsany trend omezit či eliminovat. Je zřejmé, že se nelze omezit pouze na návrhy řešení dopravy v klidu, tedy parkování, ale k řešení problematice je třeba přistupovat komplexně a zabývat se také dopravou dynamickou. Nezbytným východiskem pro návrh variant či možností řešení bylo provedení analýzy stávajícího stavu dopravy v jednotlivých ulicích – viz předchozí kapitoly.

Při zpracování „analýzy stávajícího stavu“ se zpracovatel studie detailně nezabýval otázkou, zda stávající využití území, a to především pro parkování, je či není v souladu s platnými legislativními předpisy, jelikož tato otázka není pro návrhy řešení rozhodující. V obecné rovině však lze konstatovat, že stávající způsob využití území pro parkování zcela v souladu s předpisy či normami není (parkování na chodnících, parkování v hranicích křižovatek, parkování v protisměru, parkování před vjezdy či garážemi, parkování na „zelených“ plochách), a to se všemi souvisejícími negativními důsledky.

Řešení dopravy dynamické

Při formulaci návrhů řešení dynamické dopravy je třeba vždy vycházet z obecně platných požadavků na zajištění plynulosti a zklidnění dopravy a především pak z požadavku na zajištění bezpečnosti silničního provozu.

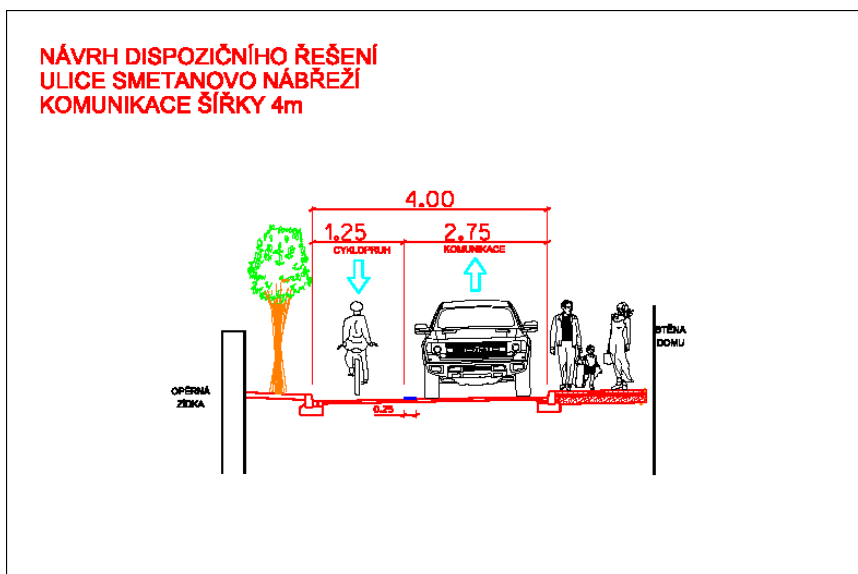
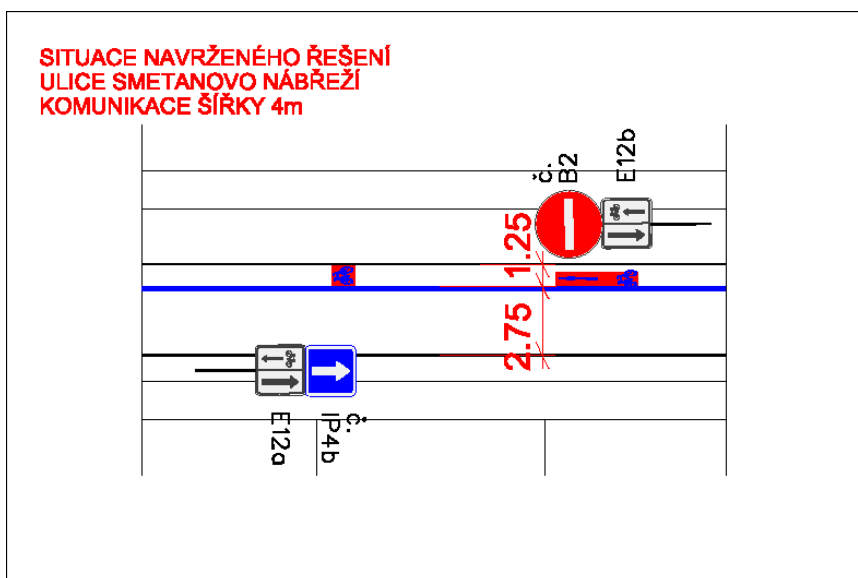
Základním prostředkem k zajištění shora uvedeného je **zjednosměrnění** vybraných ulic v zájmovém území s umožněním jízdy cyklistů v protisměru. Doprovodným opatřením je pak omezení vjezdu „nákladních“ vozidel (toto omezení platí již v současné době) a také jasné vymezení hranic křižovatek formou vodorovného dopravního značení nebo formou stavebních úprav (viz dále). Alternativou

k zjednosměrnění komunikací může být ponechání obousměrného provozu (jednopruhová komunikace s obousměrným provozem). V tomto případě by však musely být v prostoru podélného stání na vozovce ve stanovených rozestupech zřízeny „výhybny“, což v konečném důsledku znamená úbytek parkovacích míst. Tento postup zpracovatel studie, až na výjimky, nedoporučuje. Pro účely této studie jsou řešené ulice rozděleny do „kategorií“ dle jejich šířkových parametrů (4m, 6m, 8m atd.), přičemž pro každý šířkový parametr je navržen vzorový příčný řez a situace navrženého uspořádání.

Vzorové příčné řezy pro ulice příslušných šířkových parametrů, přehled ulic dle šířkových parametrů s uvedením navrženého způsobu úpravy:

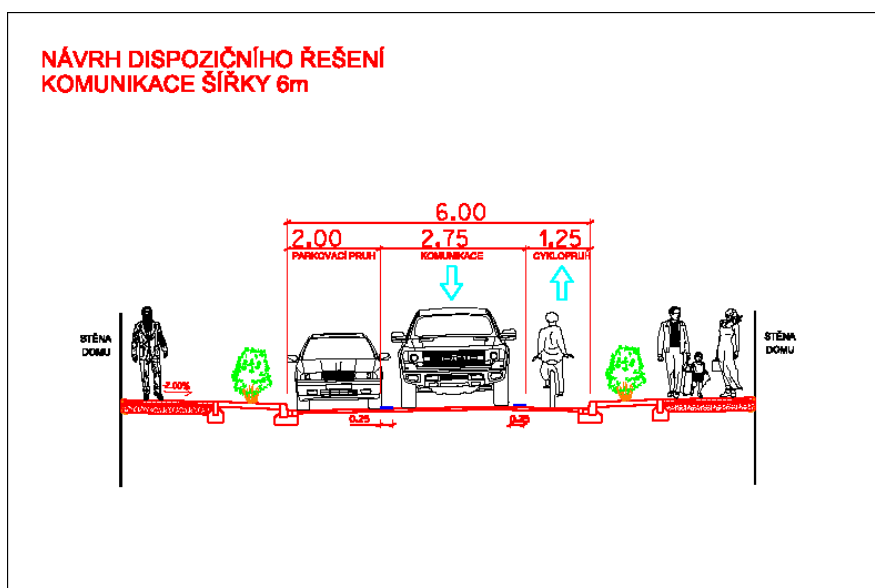
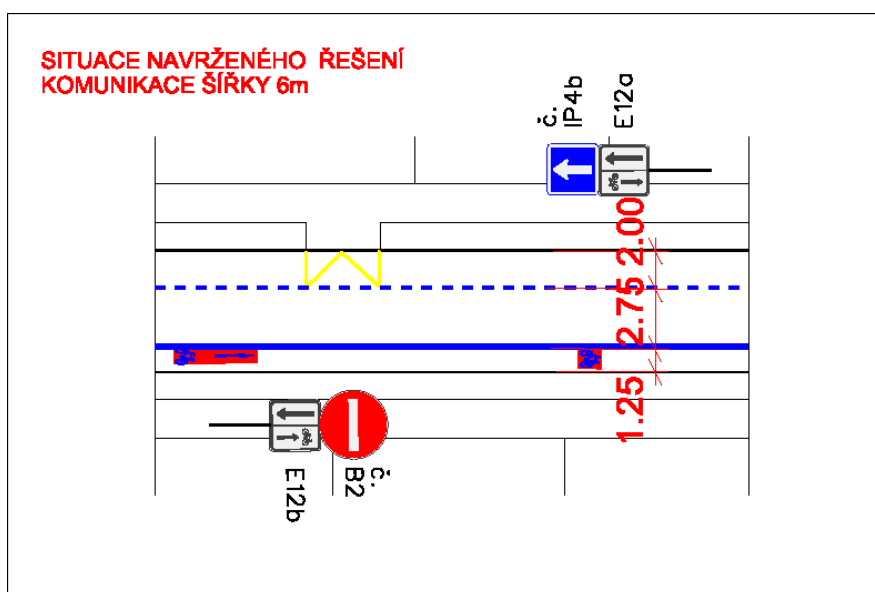
Šířka vozovky 4,0m:

- Smetanovo nábřeží (úsek Nerudova – Břetislavova)



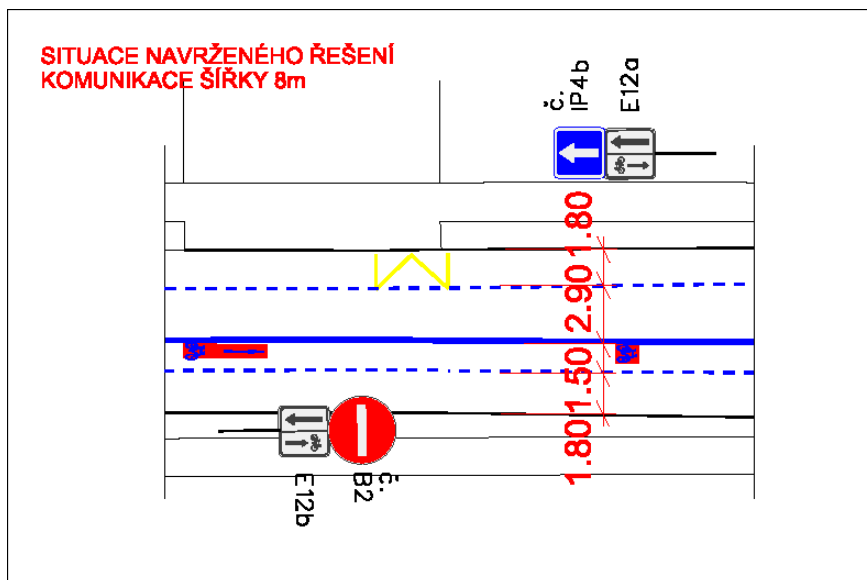
Šířka vozovky 6,0m:

- Čechova (úsek Šilingrova – Břetislavova)
- Nerudova (úsek Národního odboje – Jungmannova)
- Národního odboje (úsek Smetanovo nábřeží – Nerudova)
- Jungmannova (úsek Smetanovo nábřeží – Čechova)
- Jiráskova (úsek Žerotínova – Břetislavova)
- Denisova
- Karla Čapka



Šířka vozovky 8,0m:

- Šilingrova (úsek Čechova – Smetanovo nábřeží)



Jak již bylo uvedeno výše, je zájmové území zónou s dopravním omezením, tedy zónou, ve které je stanovena maximální rychlost na 30 km/h. O této skutečnosti jsou účastníci silničního provozu informováni svislým dopravním značením umístěným na všech vjezdech do zóny. Z hlediska lepší informovanosti účastníků silničního provozu a z hlediska „zdůraznění“ tohoto omezení, doporučuje zpracovatel studie doplnění stávajícího svislého dopravního značení dopravním značením vodorovným – instalací

piktogramu dopravní značky „30“, a to na vhodnou část vozovky na všech vjezdech do zóny s dopravním omezením.

Realizace shora navržených opatření je nejen předpokladem naplnění výše uvedených požadavků, ale také vytvořením podmínek pro bezproblémovou a bezpečnou dopravní obslužnost zájmového území pro vozidla integrovaného záchranného systému (policie, hasičský záchranný sbor, zdravotní záchranná služba) a pro vozidla zajišťující komunální služby (svoz odpadů, zimní a letní údržba, údržba zeleně a podobně), ale především pak základním předpokladem pro formulaci návrhů řešení dopravy v klidu, tedy parkování.

Řešení dopravy v klidu

Formulace návrhů na optimalizaci dopravy v klidu, tedy parkování, je stěžejním cílem a předmětem této studie. Z hlediska obecných východisek pro formulaci těchto návrhů je třeba vzít v úvahu skutečnost, že zájmové území představuje dopravně zklidněnou lokalitu s typickou zástavbou tvořenou převážně rodinnými domy (samostatně stojícími či tvořícími řadovou zástavbu), které jsou doprovázeny domy bytovými, budovami občanské vybavenosti, školami a drobnými provozovny. Z hlediska organizace dopravy je zájmové území lokalitou s dopravním omezením (zóna „30“, omezení vjezdu vozidel nad 3.5 t – vyjma dopravní obsluhy), vjezdy a výjezdy do řešeného území jsou opatřeny příslušným svislým dopravním značením, které bylo v nedávné minulosti sjednoceno a aktualizováno.

Parkování v zájmovém území je řešeno všemi dostupnými způsoby, tedy parkováním vozidel na soukromých pozemcích a garážích, v případě bytových domů pak parkováním ve dvorních traktech těchto domů. Nahodile jsou v jednotlivých ulicích vybudovány „parkovací zálivy“, a to převážně v prostoru „zelených pásů“ přiléhajících k vozovce. Je zřejmé, že kapacita parkování na soukromých pozemcích či garážích není dostatečná a k parkování jsou tedy v hojné míře využívány přiléhající místní komunikace. Jak již bylo uvedeno výše, je parkování na místních komunikacích chaotické, není žádným způsobem regulováno a parkuje se způsobem „kde je místo, tam zastavím“, a to včetně míst, která nejsou pro parkování legální, tedy například v prostoru křižovatek, před vchody a vjezdy apod. Tento způsob parkování je dlouhodobě neudržitelný, přináší vznik kolizních situací a ve svém důsledku představuje ohrožení bezpečnosti silničního provozu. V mnoha případech znamená tento způsob

parkování v kontextu stávajících šířkových parametrů vozovek nedodržení nutného průjezdného profilu komunikací pro obousměrný provoz – viz také návrh na zjednosměrnění ulic specifikovaný níže.

Cílovým stavem by tedy mělo být tento nekoordinovaný způsob parkování postupně měnit a optimalizovat. Vzhledem k charakteru řešeného území, tedy charakteru urbanistickému („vilová čtvrť“) a dopravnímu (zóna s dopravním omezením) by dle názoru zpracovatele studie nemělo být řešením či cílem maximalizovat počet parkovacích míst, ale spíše docílit optimalizace a legalizace stání vozidel na místních komunikacích. Zájmové území je z hlediska dopravy v klidu již v současné době saturováno dostatečně a úporná snaha o vytvoření či vybudování dalších parkovacích míst by jistě vedla ke zvýšení intenzity dopravy, ke snížení komfortu bydlení a ke snížení bezpečnosti silničního provozu, což není žádoucí. V neposlední řadě je nutno konstatovat, že ani prostorové parametry předmětných ulic nedovolují zásadní navyšování počtu parkovacích míst, respektive budování velkého počtu nových parkovacích míst by bylo podmíněno rozsáhlými stavebními úpravami a vynaložením velkého objemu finančních prostředků.

Jako optimální způsob řešení se tedy jeví kombinace výše popsaných změn organizace dopravy, tedy zjednosměrnění vybraných ulic, doplněné jasným vyznačením parkovacích míst (parkovací pruhy, parkovací místa), a to formou vodorovného, případně svislého dopravního značení. Při aplikaci tohoto způsobu řešení je třeba vzít v úvahu skutečnost, že realizací navržených opatření dojde k částečnému úbytku „parkovacích míst“, jelikož dojde k vymístění parkování z ploch, kde stání vozidel není legální, tedy například v hranicích křižovatek, před vjezdy apod. – orientační počty parkovacích míst „před“ a „po“ úpravách je zřejmý z příložené tabulky.

Zóny placeného stání – v zájmovém území, respektive v jeho okrajových částech jsou již v současné době zřízeny zóny placeného stání. Jejich výčet a stručný popis je uveden v předchozích kapitolách. I přesto, že vytvoření dalších zón placeného stání (ZPS) není předmětem této studie, je nutno konstatovat, že provedení analýzy stavu stávajících ZPS a jejich rozšíření na celé zájmové území nebo alespoň na jeho převážnou část, je dle názoru zpracovatele studie, naprosto zásadním a nutným předpokladem pro vyřešení nastoleného problému. Převažovat by měla zóna pro rezidenty, tedy pro „místní“ bydlící, při respektování potřeb ostatních uživatelů území – abonentů. Instalací této ZPS totiž dojde k vymístění vozidel, která nenaplňují

předpoklady pro parkování v daném území definované pravidly ZPS. V tomto kontextu se pak může aktuální nedostatek parkovacích míst jevit jako relativní. Při posuzování vhodnosti a rozsahu zřízení ZPS je třeba vzít v úvahu všechny související okolnosti, především pak trend či průvodní jev, který vzniká při zřizování ZPS obecně, tedy snaha (nutnost) pro „cizí“ vozidla využívat pro parkování lokality, ve kterých ZPS nejsou zřízeny, tedy v obecné poloze jde o trend „posunout problém jinam“. V našem konkrétním případě a v souvislosti s lokalizací řešeného území, by tímto trendem mohla být ohrožena lokalita „Žižkova, Riegrova, Na Zahradách, Stromořadí“.

Stavebně technická opatření

Detailní návrhy stavebních opatření nejsou na základě dohody s objednatelem, až na výjimky definované níže, předmětem této studie. V obecné rovině lze konstatovat, že převážná většina ulic, které jsou součástí zájmového území, byla v nedávné minulosti rekonstruována, a to v převážné většině formou „opravy“. Byly opraveny povrchy vozovek a chodníků, revitalizovány byly také „zelené pásy“ mezi chodníky a vozovkou. Výhodou zvoleného způsobu rekonstrukce ulic formou opravy byla absence nutnosti složité a náročné projekční přípravy a také skutečnost, že nebylo nutno absolvovat komplikované a časově náročné územní a stavební řízení. Vzhledem k rozsahu rekonstrukčních prací také došlo k úspoře finančních prostředků. Určitou nevýhodou zvoleného způsobu rekonstrukce byla skutečnost, že příslušnými rekonstrukčními pracemi bylo „zafixováno“ stávající, často, z hlediska organizace dopravy, ne zcela vyhovující dispoziční řešení předmětných ulic. Z dlouhodobého hlediska bude vhodné postupně připravit příslušné projekční podklady, které umožní provedení komplexní rekonstrukce předmětných ulic, a to při respektování nejen moderních vývojových trendů v oblasti dopravní problematiky, ale také představ a požadavků místních obyvatel, včetně prověření technického stavu a kapacit souvisejících inženýrských sítí a v neposlední řadě také veřejné zeleně.

Z hlediska „typu“ možných stavebních úprav či opatření, lze hovořit o „rozšíření“ ulic, a to v kontextu potřeb dopravní obslužnosti či potřeb parkování. Tento typ stavebních úprav však v drtivé většině případů vyžaduje zrušení stávajících zelených pásů a jejich nahrazení stavebními prvky, například novými parkovacími plochami. Jak již bylo konstatováno výše, snaha po maximalizaci počtu parkovacích míst, v tomto případě na úkor zelených ploch, není tím správným a racionálním řešením. Dalším

typem možných stavebních úprav je „přestavba“ stávajících křižovatek použitím „vysazených“ ploch, které jasně definují prostor křižovatky a fyzicky neumožňují nesprávné parkování v hranicích křižovatek. Ve srovnání s prostým použitím vodorovného dopravního značení se jedná o „lepší“ řešení, které je však náročnější z hlediska projekční přípravy, povolovacího procesu i z hlediska vynaložených finančních prostředků.

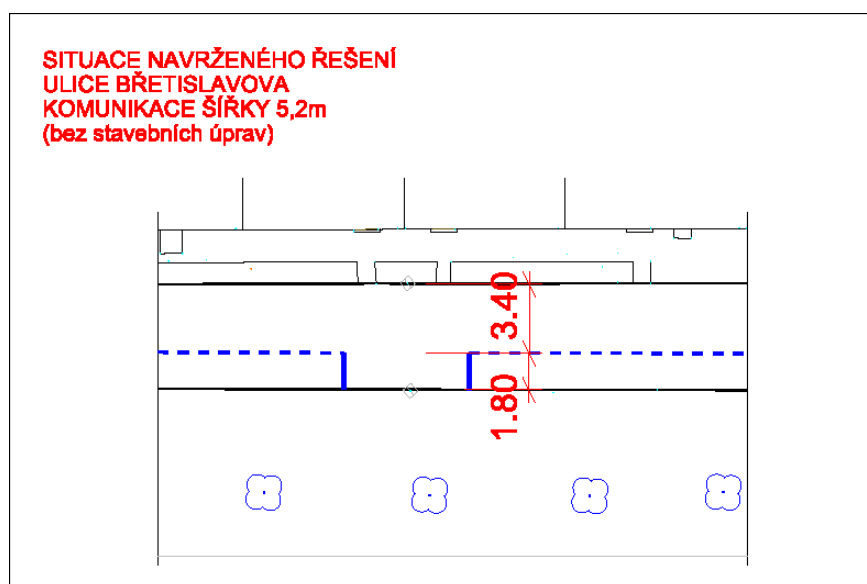
Výjimkami z výše uvedeného jsou ulice **Břetislavova** a ulice **Žerotínova** (úsek Denisova – Jiráskova):

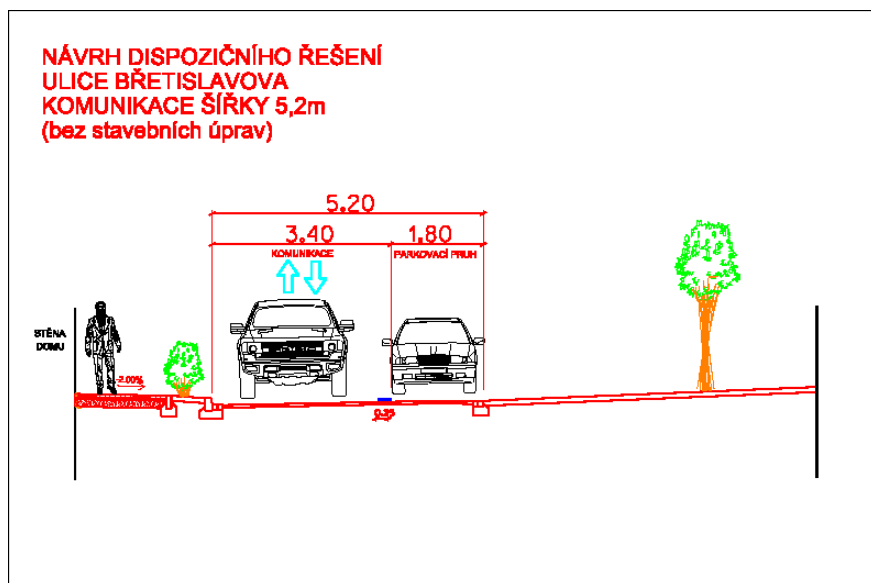
Ulice Břetislavova:

- dispoziční uspořádání této ulice je na základě požadavků objednatele studie navrženo jako variantní:

Varianta 1 – bez stavebně-technických úprav:

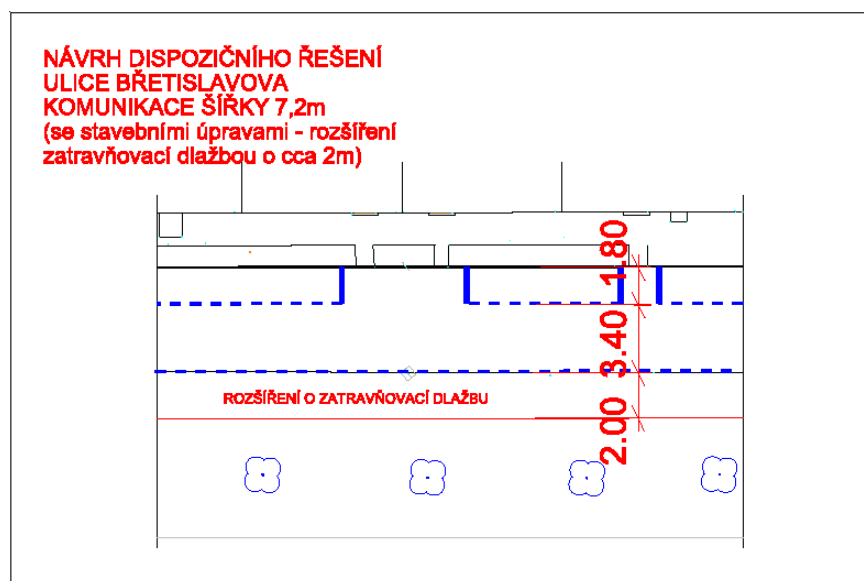
- v úseku od křižovatky s ulicí Jiráskova po Smetanovo nábřeží budou jednostranně na vozovce vyznačena parkovací stání s výhybnami tak, aby byl zajištěn dostatečný šířkový profil vozovky pro obousměrný provoz (komunikace jednopruhová obousměrná)

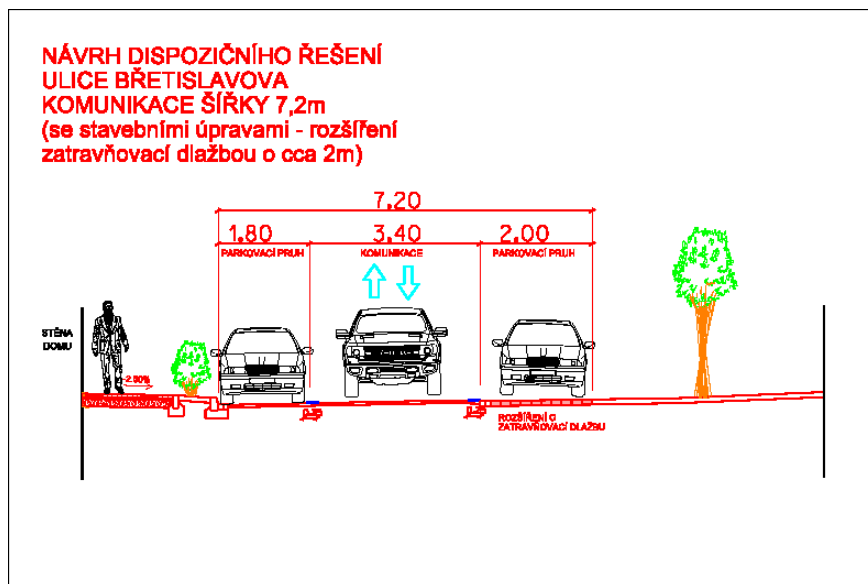




Varianta 2 – se stavebně-technickými úpravami – rozšíření o podélné parkovací stání ze zatravňovací dlažby

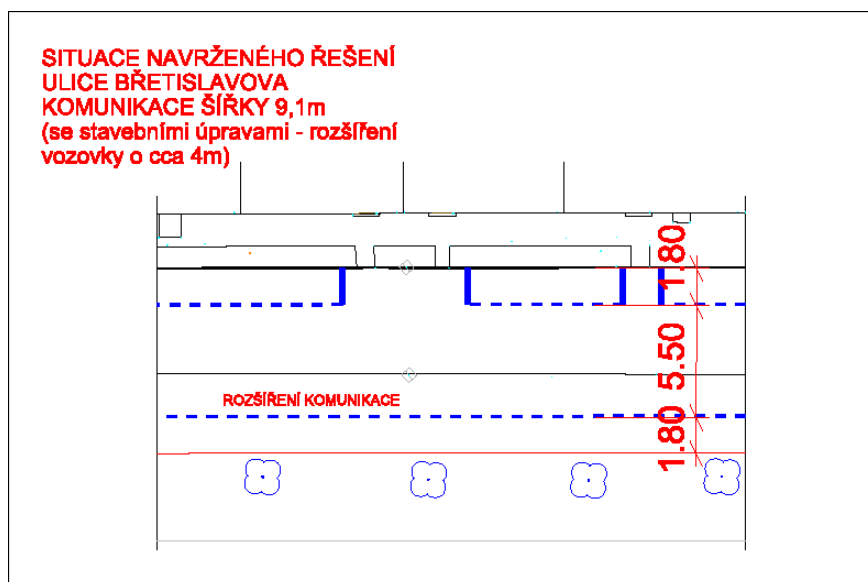
- v úseku od křižovatky s ulicí Denisova směrem ke Smetanovu nábřeží budou po levé straně vozovky v prostoru zeleného pásu vybudována podélná parkovací stání se zpevněným povrchem (zámková dlažba, vsakovací dlažba, zatravňovací panely), pro vybudování stání kolmých nebo šikmých není v zájmovém území dostatek prostoru a v rámci jejich výstavby by mohlo dojít k poškození stávajících vzrostlých dřevin.

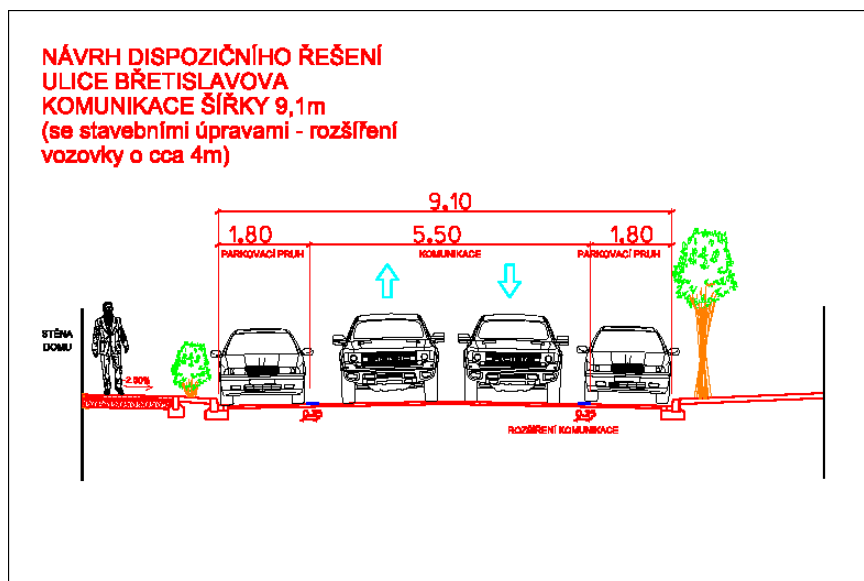




Varianta 3 – se stavebně-technickými úpravami – rozšíření vozovky o cca 4m

- v úseku od křižovatky s ulicí Denisova směrem ke Smetanovu nábřeží bude stávající vozovka rozšířena o cca 4,0m, tedy na celkovou šířku cca 9,1m a na takto rozšířeném tělese komunikace bude VZD zřízeny parkovací pruhy v obou směrech

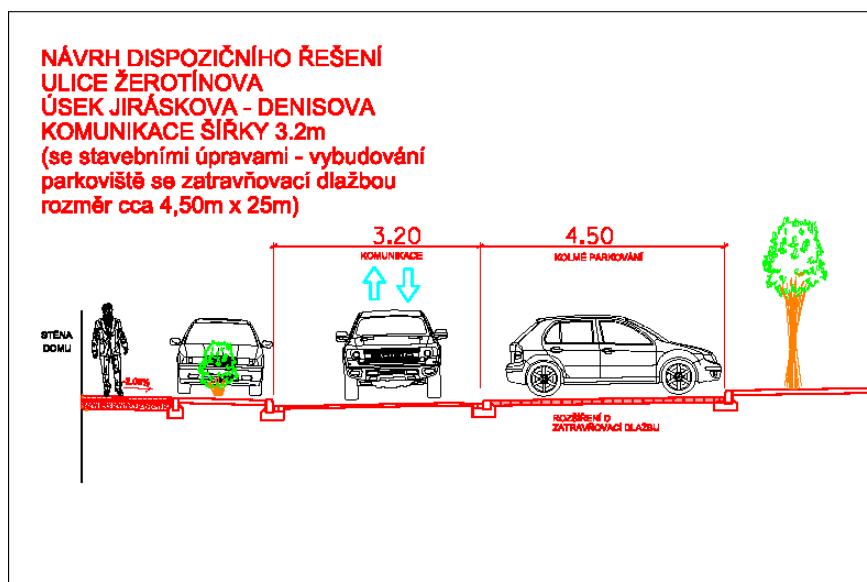
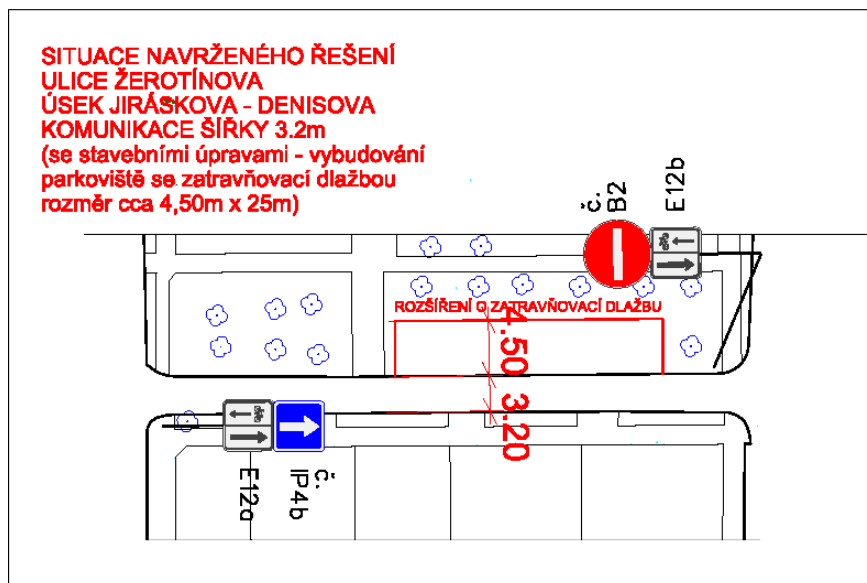




ulice Žerotínova (úsek Denisova – Jiráskova):

Jedná se o úsek ulice Žerotínova mezi ulicemi Denisova a Jiráskova. Tento úsek ulice, tvořený vozovkou (šířka cca 3,0m), je v současné době na obou stranách (vjezdech) opatřen svislým dopravním značením „zákaz vjezdu“ (mimo dopravní obsluhy). Parkování na vozovce není, v souvislosti s nedostatečnou šířkou vozovky, možné, parkuje se na improvizovaných parkovacích zálivech sousedících s jednostranným chodníkem (cca 2 místa).

Po konzultaci s objednatelem studie, tato navrhuje jednak změnu organizace dopravy v tomto úseku, a to zjednosměrnění ulice a dále pak vybudování nových parkovacích ploch v prostoru zeleného pásu přiléhajícího k vozovce. Vzhledem k šířkovým parametrům přiléhající vozovky, se jako optimální jeví zřízení kolmých, nebo šikmých parkovacích stání. Pokud se pro vybudování těchto parkovacích stání využije celá délka řešeného úseku, lze do tohoto prostoru umístit cca 10 parkovacích míst. Vzhledem k tomu, že nová parkovací místa by měla být vybudována „na úkor“ veřejné zeleně a v rámci jejich realizace dojde ke kácení stávajících dřevin, je nutno v navazující projektové dokumentaci pamatovat také na řádné „ozelenění“ nově vzniklých parkovacích ploch. Po vybudování nových parkovacích ploch bude také třeba zvolit optimální způsob či režim parkování (rezidentní parkování vs. parkovací automat apod.).



Návrh změn organizace dopravy a způsobu parkování v jednotlivých ulicích

ulice Břetislavova

vymezení ulice: studie řeší úsek ulice Břetislavova od křižovatky s ulicí Čechova, po křižovatku se Smetanovým nábřežím

délka/šířka: 310m/5.2-7.1m

úsek Čechova - Jiráskova

organizace dopravy: zachování stávajícího stavu, doprava obousměrná

způsob parkování: stávající stav (cca 5 míst), vyznačení parkovacích míst VDZ

úsek Jiráskova – Denisova

organizace dopravy: zachování stávajícího stavu, doprava obousměrná

způsob parkování: parkovací pruh s výhybnami (cca 5 míst)

úsek Denisova – Smetanovo nábřeží

organizace dopravy: zachování stávajícího stavu, doprava obousměrná

způsob parkování: pravá strana: parkovací pruh s výhybnami (cca 15 míst), levá strana: vybudování nových podélných parkovacích stání nebo parkovacího pruhu (cca 18 míst)

Smetanovo nábřeží

vymezení ulice: pro účely této studie začíná Smetanovo nábřeží křižovatkou s ulicí Jana Palacha a končí křižovatkou s ulicí Břetislavova

úsek Jana Palacha - Čechova

délka/šířka: 160m/3m

organizace dopravy: zachování stávajícího stavu, doprava jednosměrná

způsob parkování: bez zásahu

úsek Čechova - Nerudova

délka/šířka: 130m/6m

organizace dopravy: zachování stávajícího stavu, doprava obousměrná

způsob parkování: zachování stávajícího stavu, bez zásahu

úsek Nerudova - Břetislavova

délka/šířka: 670m/4m

organizace dopravy: zjednosměrnění úseku, cyklisté v protisměru (cyklopruh)

způsob parkování: nedostatečné šířkové parametry komunikace, neparkuje se

ulice Čechova

Jak již bylo uvedeno v analytické části této studie, není ulice Čechova ve studii řešena, s výjimkou:

úsek Šilingrova - Břetislavova

organizace dopravy: zjednosměrnění úseku, cyklisté v protisměru (cyklopruh)

způsob parkování: parkovací pruh, kolmé stání před MŠ (cca 16 míst)

ulice Národního odboje

vymezení ulice: pro účely této studie začíná tato ulice křižovatkou se Smetanovým nábřežím a končí křižovatkou s ulicí Jana Palacha

délka/šířka: 370m/6m

úsek Smetanovo nábřeží - Nerudova

organizace dopravy: zjednosměrnění úseku, cyklisté v protisměru (cyklopruh)

způsob parkování: parkovací pruh (cca 20 míst)

úsek Nerudova – Čechova

organizace dopravy: obousměrný provoz (výjezd vozidel HZS)

způsob parkování: střídavé parkování, výhybny (cca 8 míst), nové VDZ

úsek Čechova – Jana Palacha

organizace dopravy: obousměrný provoz (výjezd vozidel HZS)

způsob parkování: stávající stav, bez zásahu (cca 15 míst), zóna placeného stání (modrá), samostatná projektová dokumentace řeší změnu podélného parkování na parkování šikmé

ulice Nerudova

vymezení ulice: pro účely této studie začíná tato ulice křižovatkou se Smetanovým nábřežím a končí křižovatkou s ulicí Jungmannova

délka/šířka: 215m/6m

úsek Smetanovo nábřeží – Národního odboje:

organizace dopravy: obousměrný provoz (výjezd vozidel HZS), bez zásahu

způsob parkování: stávající stav, bez zásahu (3 místa)

úsek Národního odboje – Jungmannova:

organizace dopravy: zjednosměrnění úseku, cyklisté v protisměru (cyklopruh)

způsob parkování: parkovací pruh (cca 17 míst)

ulice Jungmannova

vymezení ulice: pro účely této studie začíná tato ulice křižovatkou se Smetanovým nábřežím a končí křižovatkou s ulicí Sady 28.října (Jana Palacha)

délka/šířka: 450m/5.8 – 8.7.m

úsek Smetanovo nábřeží - Jiráskova

organizace dopravy: zjednosměrnění úseku, cyklisté v protisměru (cyklopruh)

způsob parkování: parkovací pruh (cca 30 míst)

úsek Jiráskova – Čechova

organizace dopravy: zjednosměrnění úseku, cyklisté v protisměru (cyklopruh)

způsob parkování: parkovací pruh (cca 10 míst)

úsek Čechova – Jana Palacha

organizace dopravy: bez zásahu, stávající jednosměrná komunikace

způsob parkování: stávající stav, bez zásahu

ulice Žerotínova

vymezení ulice: pro účely této studie začíná tato ulice křižovatkou s ulicí Denisova a končí křižovatkou s ulicí Sady 28.října

délka/šířka: 250m/10m

úsek Denisova - Jiráskova

organizace dopravy: zjednosměrnění ulice, cyklisté v protisměru

způsob parkování: nová parkovací místa (cca 10 míst)

úsek Jiráskova – Čechova

organizace dopravy: bez zásahu, stávající obousměrná komunikace

způsob parkování: stávající stav, střídavé stání (cca 15 míst), obnova a upřesnění VDZ

úsek Čechova – Sady 28.října

organizace dopravy: bez zásahu, stávající obousměrná komunikace

způsob parkování: stávající stav (cca 40 míst), zóna placeného stání (modrá), obnova a upřesnění VDZ

ulice Šilingrova

vymezení ulice: pro účely této studie začíná tato ulice křižovatkou s ulicí Sady 28.října (kruhový objezd) a končí křižovatkou se Smetanovým nábřežím

délka/šířka: 430m/8m

úsek Sady 28.října - Čechova

organizace dopravy: stávající jednosměrná komunikace, bez zásahu

způsob parkování: stávající stav, bez zásahu (cca 30 míst)

úsek Čechova – Jiráskova

organizace dopravy: zjednosměrnění ulice, cyklisté v protisměru (cyklopruh)

způsob parkování: oboustranné parkovací pruhy (cca 10 míst)

úsek Jiráskova – Denisova

organizace dopravy: zjednosměrnění ulice, cyklisté v protisměru (cyklopruh)

způsob parkování: oboustranné parkovací pruhy (cca 9 míst)

úsek Denisova – Smetanovo nábřeží

organizace dopravy: zjednosměrnění ulice, cyklisté v protisměru (cyklopruh)

způsob parkování: oboustranné parkovací pruhy (cca 42 míst)

ulice Denisova

vymezení ulice: pro účely této studie začíná tato ulice křižovatkou s ulicí Jungmannova a končí křižovatkou s ulicí Břetislavova

délka/šířka: 365m/6m

úsek Jungmannova - Šilingrova

organizace dopravy: zjednosměrnění ulice, cyklisté v protisměru (cyklopruh)

způsob parkování: parkovací pruh (cca 17 míst)

úsek Šilingrova – Karla Čapka

organizace dopravy: zjednosměrnění ulice, cyklisté v protisměru (cyklopruh)

způsob parkování: parkovací pruh (cca 12 míst)

úsek Karla Čapka – Sokolovská

organizace dopravy: zjednosměrnění ulice, cyklisté v protisměru (cyklopruh)

způsob parkování: parkovací pruh (cca 7 míst)

úsek Sokolovská – Břetislavova

organizace dopravy: zjednosměrnění ulice, cyklisté v protisměru (cyklopruh)

způsob parkování: parkovací pruh (cca 6 míst)

ulice Jiráskova

vymezení ulice: pro účely této studie začíná tato ulice křižovatkou s ulicí Jungmannova a končí křižovatkou s ulicí Břetislavova

délka/šířka: 360m/6-7m

úsek Jungmannova - Žerotínova

organizace dopravy: obousměrná komunikace, bez zásahu

způsob parkování: bez parkování (nedostatečná šířka vozovky) nebo stavební úpravy a pak cca 5 míst

úsek Žerotínova – Šilingrova

organizace dopravy: zjednosměrnění ulice, cyklisté v protisměru (cyklopruh)

způsob parkování: parkovací pruh (cca 6 míst)

úsek Šilingrova – Karla Čapka

organizace dopravy: zjednosměrnění ulice, cyklisté v protisměru (cyklopruh)

způsob parkování: parkovací pruh (cca 13 míst)

úsek Karla Čapka – Břetislavova

organizace dopravy: zjednosměrnění ulice, cyklisté v protisměru (cyklopruh)

způsob parkování: parkovací pruh (cca 11 míst)

ulice Karla Čapka

vymezení ulice: pro účely této studie začíná tato ulice křižovatkou se Smetanovým nábřežím a končí křižovatkou s ulicí Jiráskova

délka/šířka: 250m/6.5m

úsek Jiráskova - Denisova

organizace dopravy: zjednosměrnění ulice, cyklisté v protisměru (cyklopruh)

způsob parkování: parkovací pruh (cca 5 míst)

úsek Denisova – Smetanovo nábřeží

organizace dopravy: zjednosměrnění ulice, cyklisté v protisměru (cyklopruh)

způsob parkování: parkovací pruh (cca 27 míst)

ulice Sokolovská

vymezení ulice: pro účely této studie začíná tato ulice křižovatkou se Smetanovým nábřežím a končí křižovatkou s ulicí Denisova

délka/šířka: 175m/5.2m

organizace dopravy: zjednosměrnění ulice, cyklisté v protisměru

způsob parkování: parkovací pruh, parkovací záliv (cca 20 míst)

ulice Fleischmannova

vymezení ulice: pro účely této studie začíná tato ulice křižovatkou s ulicí Karla Čapka a končí křižovatkou s ulicí Šilingrova

délka/šířka: 100m/4,0m

organizace dopravy: jednosměrná komunikace, bez zásahu

způsob parkování: podélné parkování částečně na chodníku (cca 14 míst)

Stavební náklady

Investiční náklady navržených řešení jsou stanoveny na základě informací a výměr, jejichž přesnost odpovídá zadanému stupni zpracování (studie) a nezahrnuje náklady za projektovou a inženýrskou činnost v dalších stupních projektové dokumentace.

Předpokládaný odhad nákladů na realizaci (cena bez DPH)		
Název ulice	Cena bez stavebních úprav	Cena stavebních úprav
Smetanovo nábřeží	170 000 Kč	0 Kč
Čechova	35 000 Kč	0 Kč
Nerudova	40 000 Kč	0 Kč
Národního odboje	45 000 Kč	0 Kč
Jungmannova	120 000 Kč	0 Kč
Žerotínova	20 000 Kč	370 000 Kč
Jiráskova	115 000 Kč	0 Kč
Denisova	110 000 Kč	0 Kč
Šilingrova	200 000 Kč	0 Kč
Karla Čapka	95 000 Kč	0 Kč
Sokolovská	20 000 Kč	0 Kč
Fleischmannova	0 Kč	0 Kč
Břetislavova var. 1	20 000 Kč	0 Kč
Břetislavova var. 2	0 Kč	650 000 Kč
Břetislavova var. 3	0 Kč	1 480 000 Kč
Celkem	990 000 Kč	2 500 000 Kč

Předpokládané náklady akce budou upřesněny v dalších stupních.

5. Závěry a doporučení

Na základě definovaného předmětu řešení, na základě provedené analýzy stávajícího stavu zájmového území, na základě znalosti místních poměrů, po vyhodnocení dostupných podkladů a po projednání základních principů řešení s Městskou policií Břeclav a DI PČR Břeclav, navrhuje zpracovatel studie následující:

- Respektovat stávající statut zájmového území jako „zóny s dopravním omezením“ (zóna „30“, omezení vjezdu vozidel do 3.5 tuny)
- Realizovat navržené změny v organizaci dopravy spočívající ve zjednosměrnění vybraných ulic či jejich úseků
- Umožnit vjezd cyklistů do jednosměrných ulic v protisměru prostřednictvím cyklistických pruhů
- Institucionalizovat a legalizovat parkování na místních komunikacích formou parkovacích pruhů či definování jednotlivých parkovacích míst
- Realizovat související a vyvolané změny vodorovného a svislého dopravního značení
- Na všech vjezdech do zóny s dopravním omezením umístit piktogram dopravní značky „30“, a to formou vodorovného dopravního značení na vozovce
- Rozšířit stávající zóny placeného stání na celé zájmové území nebo jeho část
- Realizovat nově navržené parkovací plochy na ulici Břetislavova
- Vhodným způsobem projednat zvolený způsob řešení s občany

Související komentář:

- Tato studie je pouze podkladem pro vlastní realizaci navržených opatření
- Po vyhodnocení závěrů a doporučení objednatelem, musejí být zpracovány další příslušné navazující stupně projektové dokumentace, včetně zajištění inženýrské činnosti směřující k „povolení“ navrhovaných opatření
- Z hlediska časového se jeví ideálním řešením provedení všech navržených úprav současně. Vzhledem k rozsáhlosti řešeného území, náročnosti projekční přípravy a povolovacích procesů je tato premisa nereálná, je proto třeba zajistit postupnou realizaci navržených opatření tak, aby provedené úpravy měly „logický“ rámec,

byly pochopitelné a akceptovatelné pro účastníky silničního provozu a zajistily rozumnou dopravní obslužnost zájmového území.

Břeclav, leden 2020

Ing. Lukáš Pláteník

6. Přílohy:

- Situace návrhu dopravy
- Seznam ulic - tabulka
- Karty ulic