

Arch. č. OXX-2017v

Mesto Skalica

DOPRAVNÁ ANALÝZA A NÁVRHY PROJEKTOVÝCH RIEŠENÍ DOPRAVNEJ SITUÁCIE V MESTE SKALICA

Technická správa



November 2017

Zodpovedný projektant:

Ing. Andrej Vachaja

Obsah

DIC Bratislava, s.r.o.
Kocel'ova 15
821 08 Bratislava



www.dicbratislava.sk

1.	IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE STAVBY A INVESTORA	3
2.	PODKLADY A ZÁKLADNÉ ÚDAJE O PROJEKTE	3
2.1	PODKLADY	3
2.2	ZÁKLADNÉ ÚDAJE O PROJEKTE	3
3.	ŠIRŠIE DOPRAVNÉ VZŤAHY	3
4.	AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA - NÁKLADNÁ, OSOBNÁ, KOLÍZNE BODY	6
4.1.	AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA – DYNAMICKÁ	6
4.1.1.	Nákladná automobilová doprava - tranzitná	6
4.1.2.	Nákladná automobilová doprava - intravilán	9
4.1.3.	Osobná automobilová doprava	10
4.2.	HLAVNÉ KOLÍZNE BODY NA CESTE II/426	12
4.2.1.	Križovatka ciest II/426 – III/1146	13
4.2.2.	Križovatka ciest II/426 – odbočenie na Rybníky a ul. Rybníčná	13
4.2.3.	Križovatka ciest II/426 – D. Jurkoviča	13
4.2.4.	Križovatka ciest II/426 – Pplk. Pljušta	14
4.2.5.	Križovatka ciest II/426 – Nádražná	14
4.2.6.	Križovatka ciest II/426 – Nádražná vstup do priemyselného areálu	14
4.2.7.	Odbočenie k prístavu na Baťovom kanáli	14
4.2.8.	Križovatka ciest II/426 – Krivé Kúty /navrhovaná/	15
4.2.9.	Križovatka ciest II/426 – Vážnická cesta	15
4.3.	PROBLEMATICKÉ OBLASTI DYNAMICKEJ DOPRAVY V JEDNOTLIVÝCH LOKALITÁCH	16
4.3.1.	Historické centrum – CMZ	16
4.3.1.	Individuálna bytová výstavba - IBV	18
4.3.2.	Hromadná bytová výstavba - HBV	18
4.4.	STATICÁ DOPRAVA	20
4.4.1.	Historické centrum - CMZ	20
4.4.2.	Hromadná bytová výstavba – HBV	22
4.4.3.	Individuálna bytová výstavba – IBV	23
5.	HROMADNÁ AUTOBUSOVÁ DOPRAVA	25
5.1.	PRÍMESTSKÁ AUTOBUSOVÁ DOPRAVA	25
5.2.	MESTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA	27
6.	CYKLISTICKÁ DOPRAVA	29
6.1.	OZNAČOVANIE CYKLOTRÁS	32
7.	PEŠIA DOPRAVA	36
8.	ŽELEZNIČNÁ DOPRAVA	38
9.	ZÁVERY	39
10.	PRÍLOHY	

1. Identifikačné údaje stavby a investora

Názov stavby :	Dopravná analýza a návrhy projektových riešení dopravnej situácie v meste Skalica
Objekt /situovanie/:	Katastrálne územie mesta Skalica
Miesto stavby:	Skalica
Okres:	Skalica.
Obec:	Skalica
Investor	Mesto Skalica
Spracovateľ :	DIC Bratislava, s.r.o. Kocel'ova 15, Bratislava
Zodpovedný projektant:	Ing. Andrej Vachaja
Stupeň:	dopravno – inžinierske posúdenie

2. Podklady a základné údaje o projekte

2.1 Podklady

- uznesenie č . 59/2017 MsZ Skalica
- situácia súčasného stavu, zamerania
- výsledky terénnej obhliadky
- príslušné normy a predpisy
- dostupné mapy, passport miestnych komunikácií a účelových komunikácií
- štatistiky, evidencia

2.2 Základné údaje o projekte

Analýza dopravnej situácie v meste Skalica bude slúžiť ako podklad pre územný plán a rozhodovanie na úrovni mesta v otázkach riešenia dopravnej situácie v meste. V analýze sú popísané jednotlivé problémy a kolízne body v oblasti dopravy a návody, prípadne konkrétne návrhy projektového riešenia.

Pre konkrétne riešenia jednotlivých problémových bodov je vždy nutné podklady spresniť, aktualizovať a spracovať ďalšie stupne projektovej dokumentácie.

Pre podrobnejšie a komplexné posúdenie dopravnej situácie vrátane návrhov riešení systému dopravy v meste je vhodné v budúcnosti uvažovať nad spracovaním Generelu dopravy mesta Skalica.

3. Širšie dopravné vzťahy

Mesto Skalica leží pri západnej hranici Slovenskej republiky v Trnavskom samosprávnom kraji. Kataster mesta priamo susedí s Českou republikou.

Mesto Skalica má v súčasnosti cca 15 400 obyvateľov, je okresným mestom, kultúrnym ale aj hospodárskym centrom Záhoria.

Od centra samosprávneho kraja, mesta Trnavy je vzdialené 65 km, od hlavného mesta SR Bratislavy 90 km, / Brno 85, Zlín 60 km /ČR/ /.

Širšie dopravné vzťahy sú ovplyvňované dopravnými väzbami na komunikácie vyššej triedy najmä:

I/2 – Holíč – Kúty
D2 – Bratislava – hr. SR/ČR ,
I/51 - Trnava – hr. SR/ČR - Hodonín /ČR/
I/55 – Břeclav – Hodonín – Uh. Hradiště – Zlín /ČR/

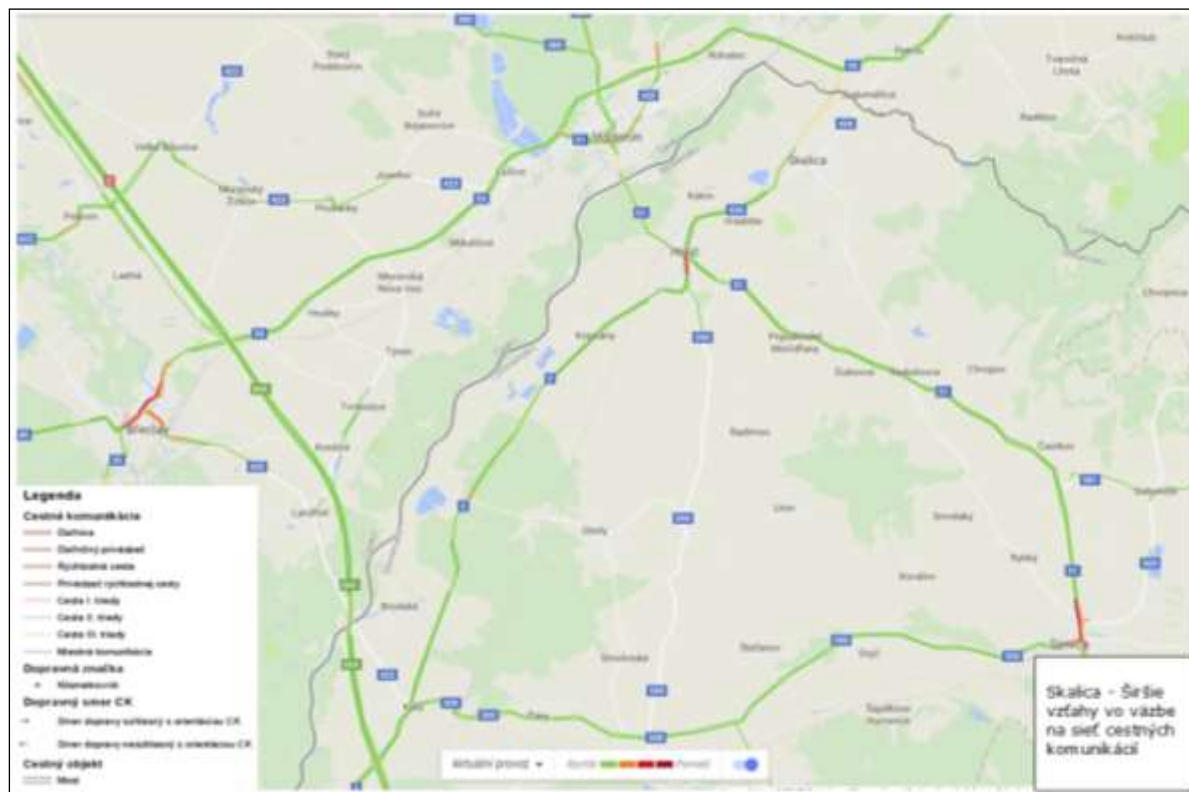
Mestom Skalica prechádza cesta II/426, ktorá je významným prepojením ciest D2 a I/2 na cestu I/55 /v ČR/, ale aj cesty I/51 na cestu I/55 /ČR/, ktoré je dôležité najmä z dôvodu plánovanej realizácie obchvatu mesta Holíč v blízkej budúcnosti. Tieto prepojenia významne ovplyvňujú tranzit nákladnej ale aj osobnej dopravy po ceste II/426, ktorá prechádza intravilánom mesta v súbehu so železničnou traťou /Kúty – Veselí nad Moravou/ a oddeľuje obytnú časť mesta od priemyselnej zóny.

Z hľadiska tranzitnej dopravy ale i zdrojovej a cieľovej dopravy sú ďalej významnými okolitými mestami najmä Senica, Myjava, Holíč, Hodonín, Strážnice (ČR)

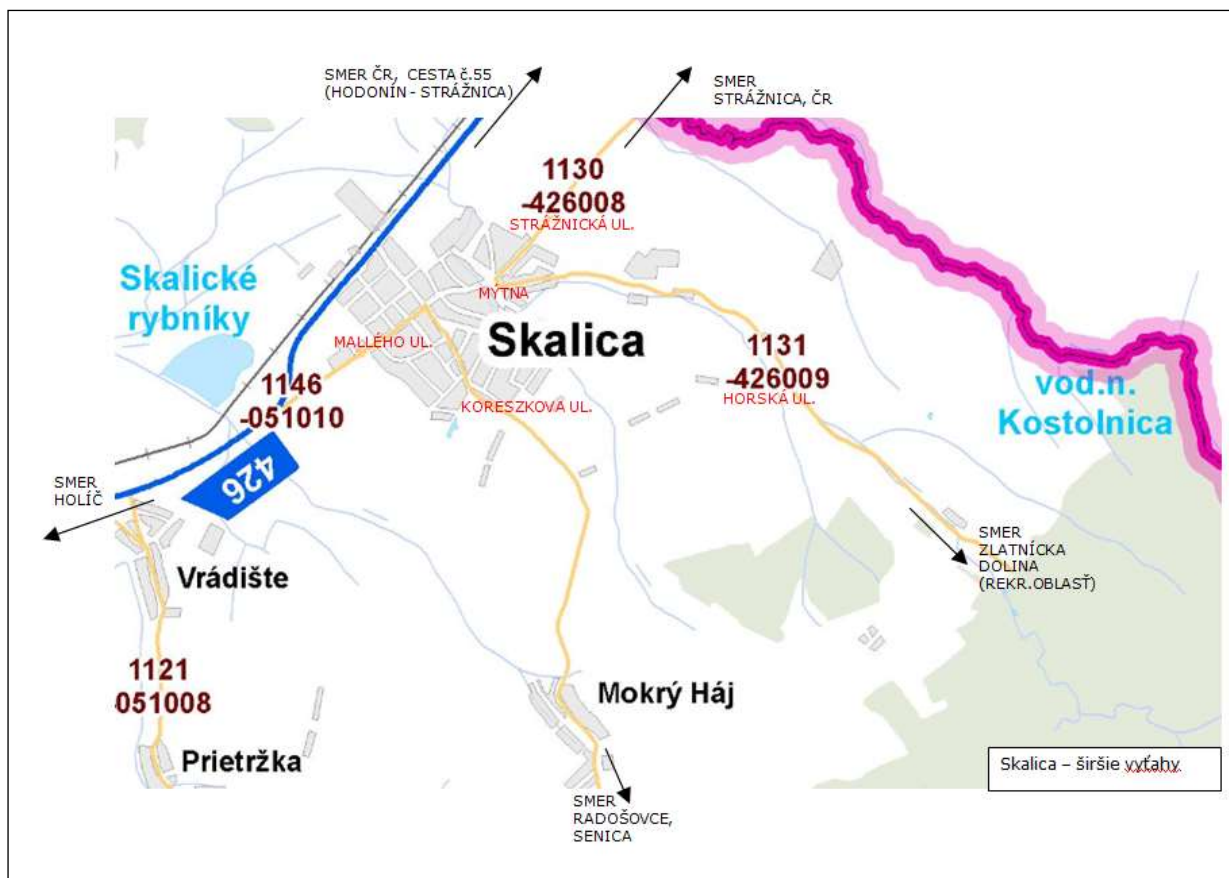
Cesty III. triedy zabezpečujú prepojenie na susedné obce a prímestskú rekreačnú zónu Zlatnícka dolina a tvoria spolu s cestou II/426 kostru cestnej siete mesta:

- III/1146 : Skalica /Koreszkova ul./ – smer Mokry háj – Radošovce
- III/1146 : Skalica /Mallého ul./ – smer cesta II/426 - Vrádište, Prietržka, Kátov, Holíč
- III/1131 : Skalica /Horská ul./ – smer rekreačná oblasť Zlatnícka dolina
- III/1130 : Skalica /Strážnická ul./ – smer Sudoměřice, Strážnice /ČR/

Obr. č. 1 - Skalica – širšie vzťahy vo väzbe na sieť cestných komunikácií



Obr. č. 2 - Skalica – širšie vzťahy – číslovanie ciest II a III. triedy



Tab. č. 1 - Skalica – cesty II. a III. triedy

Tabuľka - cesty II. a III. triedy					
Trieda cesty	Číslo cesty	Vlastník	Cestný správny orgán	Správca komunikácie	Názov ulice v meste
II.	II/426	VÚC	OÚ Senica, odbor CDaPK	Súc TT SK	Železničná
III.	III/1146 (staré č. 05110)	VÚC	OÚ Senica, odbor CDaPK	Súc TT SK	Mallého, Koreszkova
III.	III/1130 (staré č. 4268)	VÚC	OÚ Senica, odbor CDaPK	Súc TT SK	Strážnická
III.	III/1131 (staré č. 4269)	VÚC	OÚ Senica, odbor CDaPK	Súc TT SK	Mýtna, Horská

Analýza je ďalej rozdelená na viac celkov v ktorých analyzujeme dopravnú situáciu v meste Skalica a navrhujeme riešenia v jednotlivých oblastiach.

Rozdelenie je nasledovné:

- *Automobilová doprava - dynamická /nákladná, osobná,/
- kolízne body na ceste II/426,
- problematické oblasti v jednotlivých lokalitách
- statická doprava*
- *Hromadná autobusová doprava*
- *Cyklistická doprava*
- *Pešia doprava*

4. Automobilová doprava - nákladná, osobná, kolízne body

4.1 Automobilová doprava – dynamická

Dynamická doprava je problémom každého väčšieho mesta a jej negatívny vplyv sa prejavuje najmä v hustote dopravy a zaťažení jednotlivých križovatiek. V meste Skalica je vnútorná dynamická doprava upokojená niekoľkými prvkami. Pri vstupe do mesta a do CMZ sú vybudované okružné križovatky ktoré výrazne regulujú a ukladňujú dynamickú dopravu. Pozitívom je i vytvorený okruh okolo historického centra.

Hlavný problém dynamickej dopravy v Skalici je pri napojení MK na cestu II/426. Riešením je prípadná úprava križovatiek alebo odstránenie kolíznych bodov, napríklad vytvorením okružnej križovatky ciest II/426 a III/1146, prípadne mimoúrovňové napojením priemyselnej zóny.

Obmedziť dynamickú dopravu v meste Skalica je možné ďalej preventívnou kontrolou dodržiavania rýchlosti a vybudovaním spomaľovacích prvkov, ktoré znížia rýchlosť vozidiel. Medzi spomaľovacie prvky, ktoré by bolo vhodné použiť je stredový ostrovček, striedanie uličného pozdĺžneho parkovania na dlhých uliciach, spomaľovacie prahy pred školskými zariadeniami, merače rýchlosti a pod.

4.1.1 Nákladná automobilová doprava - tranzitná

Hlavnú záťaž pre mesto z hľadiska nákladnej dopravy predstavuje **cieľová a zdrojová doprava na ceste II/426** najmä do priemyselnej zóny, ďalej zásobovanie obchodných prevádzok a priemyselných podnikov v obytnej časti mesta a sčasti aj tranzitná doprava v smere z a do ČR. Tranzit do ČR v súčasnosti nemá veľkú intenzitu vzhľadom na to, že na tranzit do ČR /na cestu I/55/ je využívaná najmä cesta I/51 Trnava – hranica SR/ČR - Hodonín/. Táto intenzita môže byť však v budúcnosti výrazne ovplyvnená plánovanou realizáciou čiastočného obchvatu mesta Holíč s napojením na cestu II/426. Po jej realizácii je reálny predpoklad výrazného zvýšenia tranzitnej dopravy na ceste II/426, prechádzajúcej mestom Skalica a oddeľujúcou obytnú zónu od priemyselnej zóny. Táto situácia výrazne skomplikuje dopravu do a z priemyselnej zóny.

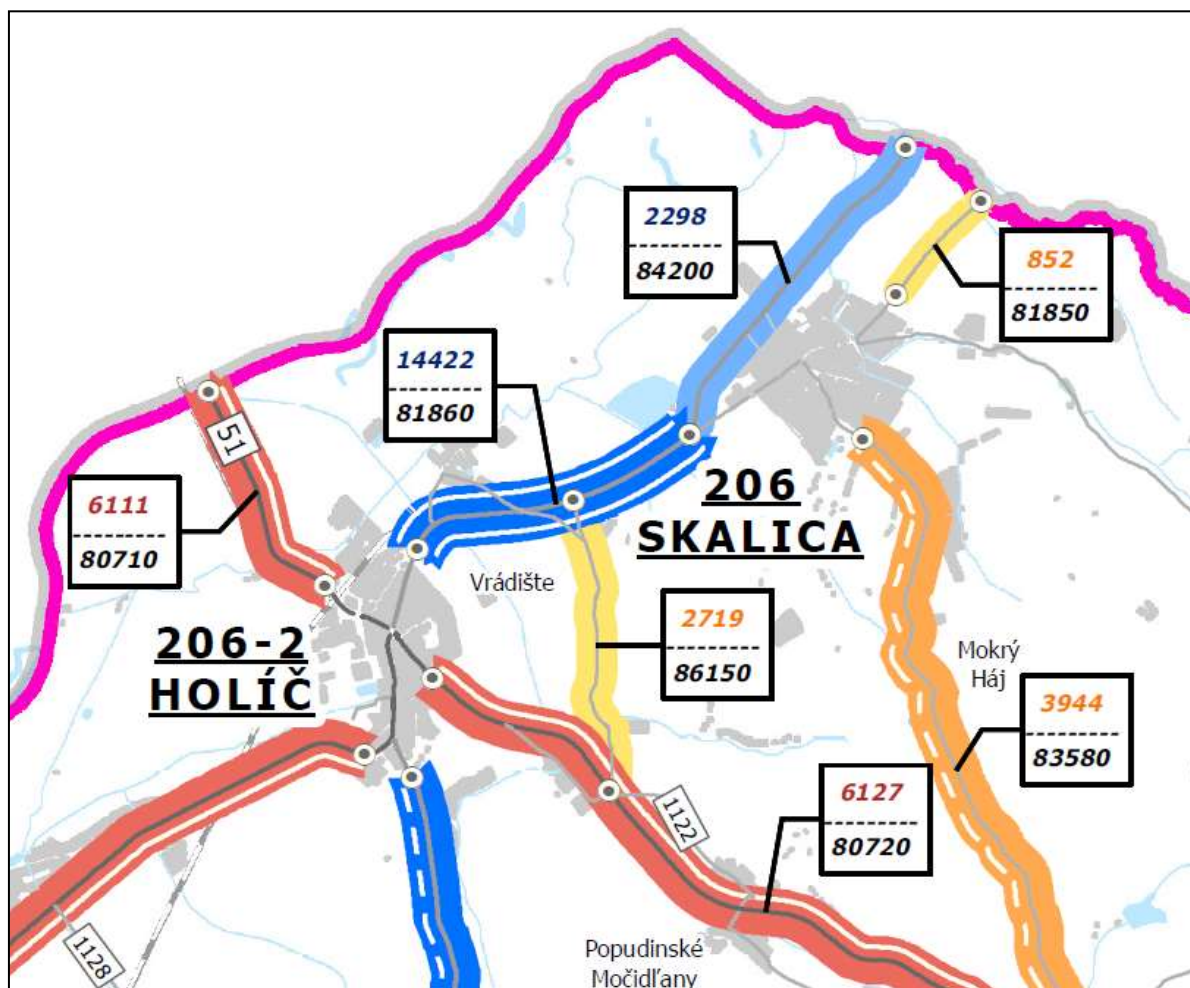
Návrh:

Je potrebné spracovať štúdiu mimoúrovňového napojenia do priemyselnej zóny /PZ/ a vhodné riešenia zapracovať do ÚPN VÚC TTSK. Možné varianty sú už zahrnuté aj do UPN mesta Skalica:

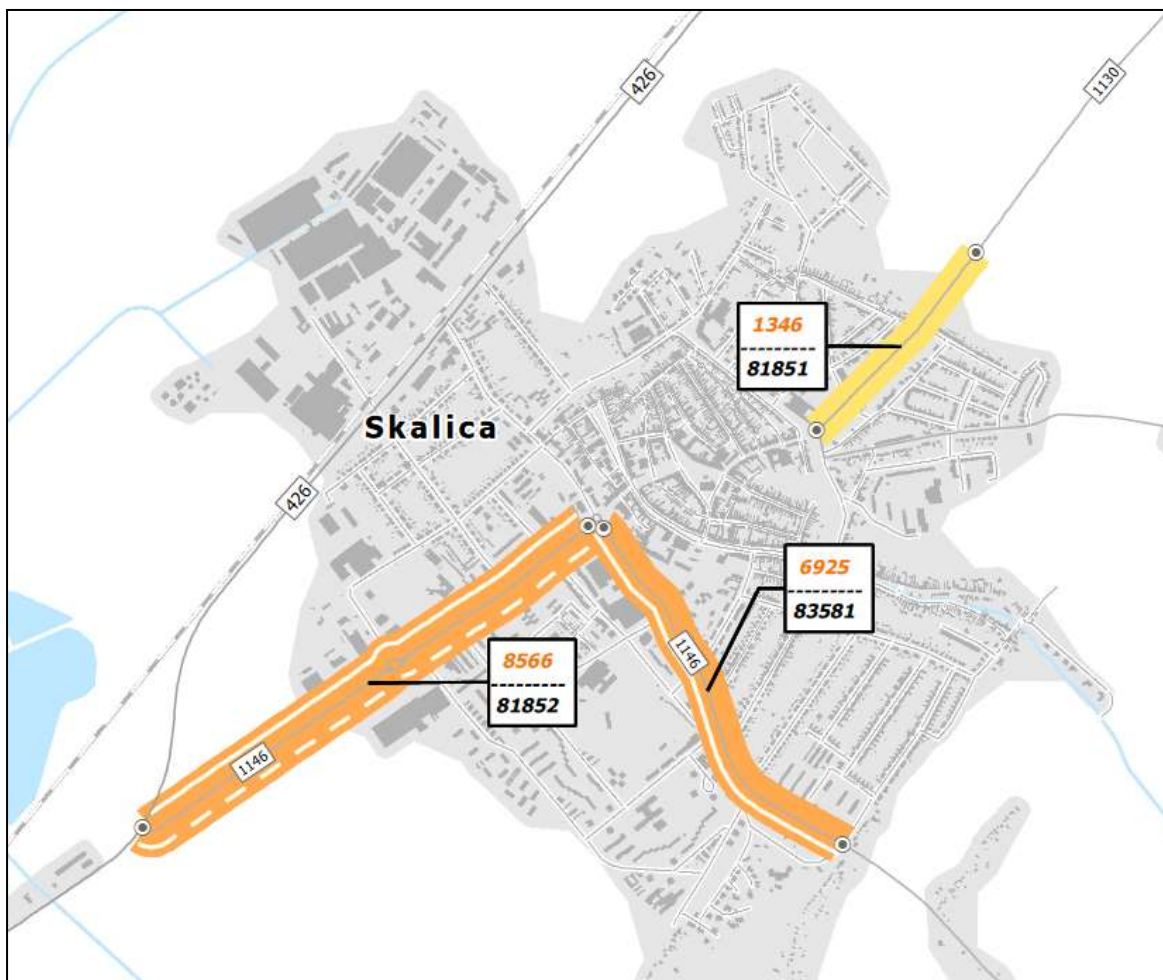
- vybudovanie okružnej križovatky cesty II/426 a III/1146, s vytvorením štvrtého ramena a vybudovaním nadjazdu cez železnicu v priestore u rybníkov a napojenie komunikácie do priemyselnej zóny v priestore ČOV.
- vybudovaním okružnej križovatky, resp. križovatky v tvare T cca v priestore súčasnej križovatky smer Rybníky a nadjazdom preklenúť cestu II/426 a železničnú trať do priemyselnej zóny s napojením v priestore ČOV.

Tieto varianty sú schematicky znázornené a zapracované v UPN mesta Skalica. V tejto súvislosti nevylučujeme ani možnosť iného mimoúrovňového križovania, ku ktorému by dospela podrobnejšia porovnávacia alebo variantná štúdia.

Obr. č. 3 – Okres Skalica – výsledky celoštátneho sčítania r.2015



Obr. č. 4 - Skalica – výsledky celoštátneho sčítania r.2015



- Perspektívnym a dlhodobým riešením tranzitnej dopravy by bolo vybudovanie nového obchvatu mesta Skalica na severo - západnom okraji priemyselnej zóny s dvojnásobným mimoúrovňovým križovaním železničnej trate. Tento variant je však z hľadiska legislatívneho, technického i finančného nepomerne náročnejší a vyžaduje vysokú investíciu VÚC, príp. SSC (viď. príloha).

Intravilán mesta je zaťažovaný aj **nákladnou dopravou, zo smeru Zlatnícka dolina** /cesta III/1131/ - najmä ul. Horská a vnútorný okruh Jednoradová, Hollého, Koreszkova, Mallého resp. Pljušťova, alebo v smere Vally Pod kalváriou, Pljušťova. Jedná sa najmä o poľnohospodárske stroje smerujúce do a z južných oblastí k.ú. Skalica a mimo mesta, taktiež ťažké vozidlá prepravujúce vyťaženu drevnú hmotu z lokality Zlatnícka dolina, ktoré svojimi rozmermi komplikujú dopravnú situáciu najmä v križovatkách. Táto doprava sa prejavuje intenzívne v sezóne prác na poli a v čase ťažby a vývozu dreva.

Návrh:

Vybudovať prepojenie cesty III/1131 zo Zlatníckej doliny s cestou III/1130 smer Sudoměřice a prepojenie cez Vážnickú cestu na cestu II/426. Táto trasa by

mala zabezpečiť najmä odklon nákladných vozidiel zo smeru Zlatnícka dolina mimo obývané časti mesta. Ako čiastkové a dočasné riešenie do vybudovania prepojenia bude využívanie cesty na ul. Horská a Strážnická - Vážnická cesta.

Nákladná doprava zo smeru – Radošovce, Mokry háj – III/ 1146 na ul. Koreszkova nepredstavuje veľkú záťaž, nakoľko v tomto smere je obmedzený pohyb ťažkých nákladných vozidiel.

Návrh:

Nenavrhujeme v súčasnosti žiadne opatrenia.

4.1.2 Nákladná automobilová doprava - intravilán

Jedným z problémov v oblasti nákladnej dopravy je zásobovanie obchodných prevádzok v CMZ vzhľadom na úzke komunikácie a preťažené odstavné plochy pre parkovanie na komunikáciách /najmä ul. Potočná, Pivovarská, Štefánikova ../

Návrh:

- stanovenie času zásobovania mimo špičkové hodiny, zvislým dopravným značením
- vyčlenenie parkovacích miest na zásobovanie napr. na ul. Potočná, v určenom čase zvislým a vodorovným dopravným značením, mimo toho času budú miesta pre návštevníkov k dispozícii.
- znížiť počet dlhodobých celodenných státí zavedením regulovaného parkovania vo vymedzených exponovaných častiach CMZ /viac v časti. statická doprava/

Určitým problémom nákladnej dopravy v intraviláne sú i jestvujúce prevádzky v kontakte s obytnými zónami, napr. Grafobal na ul. Mazúrova, ADUT na ul. Pri potoku, BEGE s.r.o. na ul. Čulenova, Protherm na ul. Pljušťa, a pod. alebo koncentrovaná výstavba v jednej lokalite /Krivé kúty, Jazerné polia a pod./ so zvýšenou potrebou prístupu stavebných strojov.

Situácia je doteraz riešená obmedzením pohybu nákladných vozidiel najmä po obytných uliciach kde komunikácie nezodpovedajú šírko ani konštrukčne pohybu ťažkej nákladnej dopravy.

Ulice s **obmedzeným vjazdom nákladných vozidiel** nad 3,5 t :

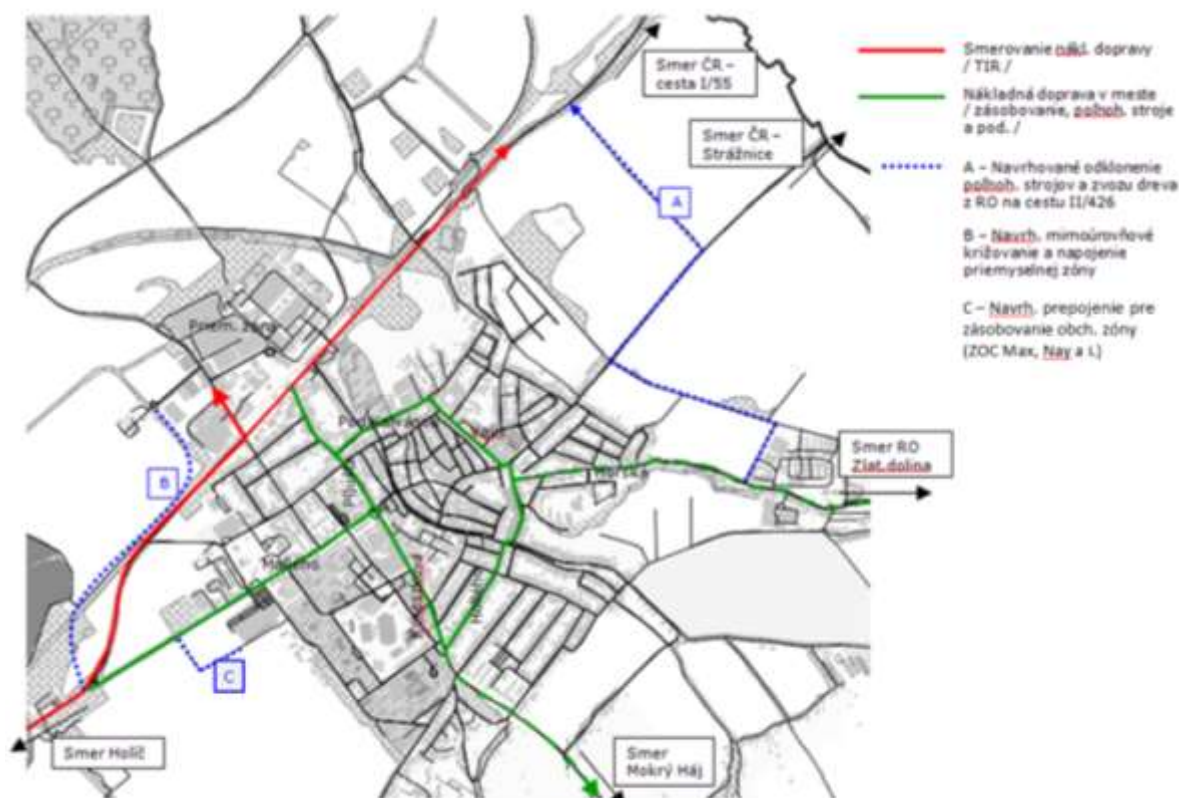
CMZ, Jurkovičova, Nádražná, časť ul. Čulenova, Široká, Vrchovského, Suchý riadok, Na skale.

Návrh:

Postupne obmedzovať vjazd ťažkých nákladných vozidiel do mesta a zásobovanie sústrediť na malé vozidlá kategórie O2 do 3,5t.

Prostredníctvom územného plánu regulovať rozvoj priemyselných plôch s dôrazom na postupné utlmenie výroby a dopravnej záťaže v blízkosti obytných zón.

Obr. č. 5 - Skalica – schéma smerovania nákladnej dopravy a nákladná doprava prechádzajúca mestom, návrh preložky cesty II/426 je v prílohe



4.1.3 Osobná automobilová doprava

Hlavné trasy dopravných prúdov osobnej dopravy sčasti kopírujú dopravné prúdy nákladnej dopravy /smer juh - sever/

- II/426 – od Holíča – do priem. zóny – tranzit smer ČR
- II/426 – III/1146 – Obch. centrál – Mallého ul – CMZ – obytné zóny severný okraj mesta

V smere východ – západ – najmä z obytných zón do priemyselnej zóny /príp. mimo mesta/

- oblasť Krivé kúty, - Široká ul, Pri potoku, Vally, Nádražná, II/426 – priem. zóna
- oblasť Veľké trávniky, Pelíškova, Záhradná - Strážnická ul. Horská ul., Vally, Nádražná, /pplk. Pljušť'a/, II/426 - priem. zóna
- smer M. Háj. ul. SNP - ul. Koreszkova, pplk. Pljušť'a, II/426 - priem. zóna
- smer ul. Pod hájkom, L. Svobodu, Clementisa, Mallého, Jurkovičova, II/426, - priem. zóna
- vinohrad. lokality, golf, Pod hájkom, Lúčky, Mallého ul. III/1146 /obch. centrál/

Tieto hlavné dopravné prúdy sa stretávajú a križujú na ceste III/1146 – Mallého ul., resp. okružnej križovatke pred CMZ a na ceste II/426. Zvýšená hustota premávky sa prejavuje a najmä v čase striedania pracovných zmien v priemyselnej

zóny ale aj začiatku a ukončení pracovnej doby v obchodných prevádzkach, inštitúciách a školách v CMZ.

Návrhy:

- vybudovať mimoúrovňové križovanie II/426 a železnice do priemyselnej zóny /viď. kap. nákladná doprava/
- dôležitým, finančne a legislatívne podstatne menej náročným opatrením na rozloženie dopravných prúdov v rámci mesta v smere do priemyselnej zóny a extravilánu je vybudovanie napojenia severnej časti mesta v lokalite Krivé kúty na cestu II/426. Toto napojenie zabezpečí rýchlejšie spojenie severnej a severovýchodnej časti mesta /Krivé kúty, Veľké trávniky/ do priemyselnej zóny a mimo intravilán mesta. Zároveň odbremení centrum mesta a vnútorný okruh od časti dopravnej záťaže osobnou dopravou. V súčasnosti sú dopravným prúdom z tejto lokality zaťažované najmä ulice Široká, Pri Potoku, Vally, Nádražná, pplk Pljušťa .
- vybudovať napojenie lokality Jazerné pole na cestu III/1146 - odľahčiť križovatku ul. Lúčky s III/1146 /pri benzínovej čerpacej stanici Slovnaft/.

Obr. č. 6 –Skalica – schéma smerovania osobnej dopravy do mesta a v meste



4.2 Hlavné kolízne body na ceste II/426

Na preložke cesty II/426 sa nachádzajú križovatky, ktoré je potrebné podrobnejšie analyzovať prípadne spracovať návrh na riešenie s popisom kolíznych bodov.

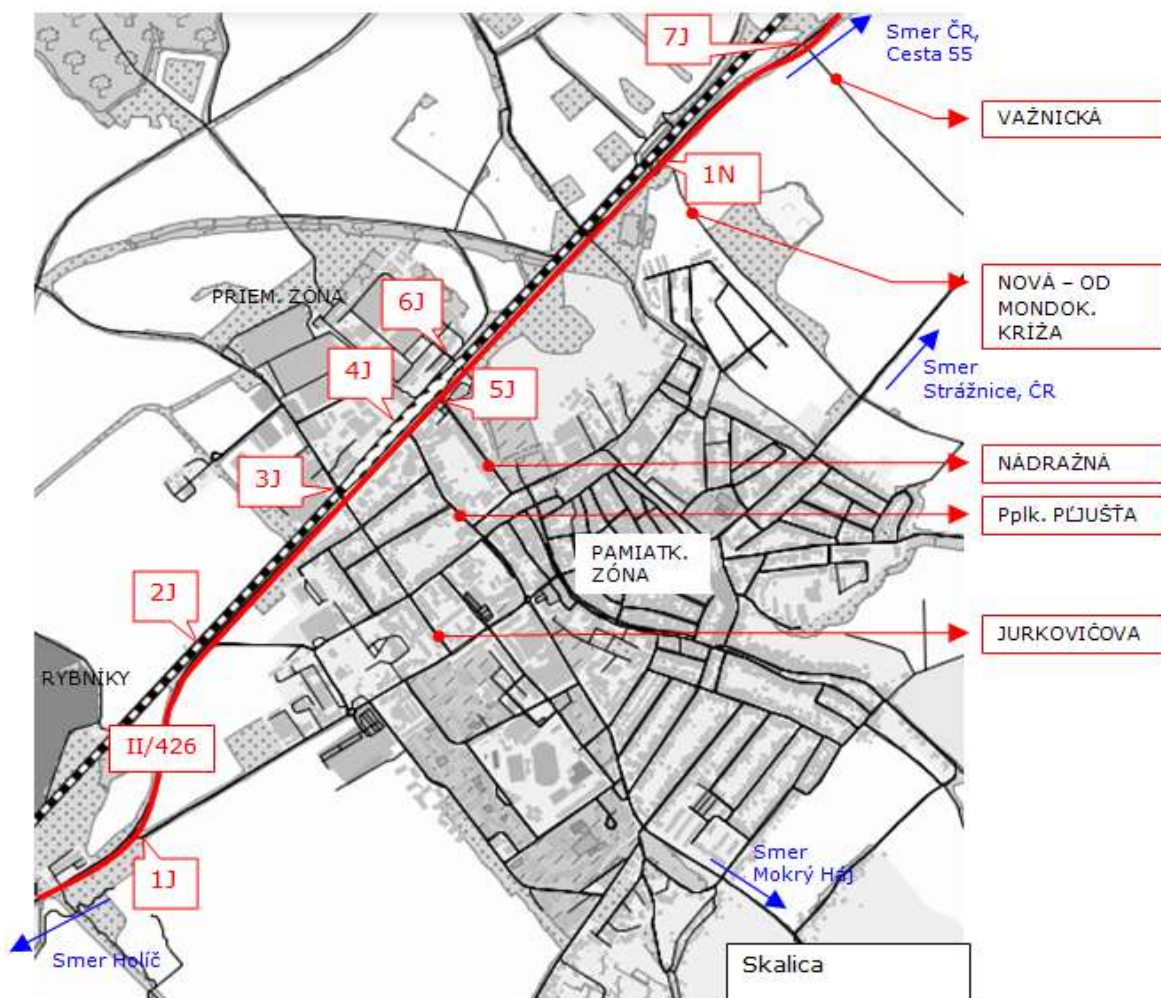
Križovatky s II/426 sú nasledovné:

- Cesta III/1146 /Malého ul./
- odbočenie na Rybníky a ul. Rybníčná
- D. Jurkoviča
- Pplk. Pljušta
- Nádražná
- Nádražná – vstup do priemyselného areálu
- odbočenie k Prístavu na Baťovom kanáli

Nové návrhy:

- Mimoúrovňové napojenie priemyselnej zóny
- Krivé Kúty – Mondokov kríž - III/1130- Strážnická ul.
- Vážnická cesta - III/1130
- Nový Obchvat mesta okolo priemyselnej zóny

Obr. č. 7 - Skalica – popis existujúcich a navrhovaných križovatiek s cestou II/426 v mapke



4.2.1 Križovatka ciest II/426 – III/1146

Existujúci stav: Križovatka ciest II/426 a III/1146 sa nachádza pri vstupe do mesta Skalica od Holíča v staničení 26 km. Križovatka je tvaru T a každý jazdný smer má samostatný pruh. Odbočenie v pravo do mesta má dĺžku 40m a odbočenie v ľavo má dĺžku 75m. Pripojenie z cesty III/1146 na cestu II/426 má samostatné pruhy. V križovatke je vytvorený fyzický ostrovček.

Križovatka je umiestnená v extraviláne so znížením rýchlosti na 70 km/h. Zníženie rýchlosti a dobudovaný fyzický ostrovček trochu zlepšili nebezpečný stav v križovatke. Dĺžka a poloha pravého odbočovacieho pruhu v smere do Skalica je však nevyhovujúca, nakoľko odbočujúce vozidlo zabraňuje rozhľadu vozidiel na vedľajšej ceste. Dĺžka odbočovacieho pruhu vľavo je vyhovujúca, len pripojenie vzhľadom na umiestnenie a intenzitu dopravy s nedodržiavaním rýchlosti je problematické a vznikajú kolízne situácie.

Návrh: Križovatku by bolo vhodné prebudovať napr. na okružnú križovatku. Týmto riešením by sa ukladila doprava na II/426 a sprehľadnila sa dopravná situácia. Pri prebudovaní na okružnú križovatku je možné vybudovať štvrté rameno smerujúce k rybníkom a v pokračovaní do priemyselného areálu. Týmto riešením by sa obmedzili kolízne situácie na železničnom priecestí v intraviláne..

Dočasným riešením a zlepšením bezpečnosti križovatky by bolo predĺženie pravého odbočovacieho pruhu a jeho oddelenie od priameho smeru.

Pre bezpečnosť križovatky by bolo vhodné doplniť osvetlenie križovatky verejným osvetlením.

4.2.2 Križovatka ciest II/426 – odbočenie na Rybníky a ul. Rybníčná

Existujúci stav: Križovatka ciest II/426 – vstup k rybníkom a prepojenie na ul. Rybníčná sa nachádza pri vstupe do mesta Skalica od Holíča. Križovatka je tvaru kríža bez rozšírenia. Pripojenie smer rybníky je tvorené komunikáciou bez spevnenia. Prepojenie na cestu rybníčná tvorí cca 4 m široká spevnená cesta s výhybňami.

Križovatka je umiestnená v extraviláne bez zníženia rýchlosti, vzhľadom na pripájajúce ramená to nie je nutné. Cesta od rybníkov je ovplyvnená susediacim priecestím so železničnou traťou.

Návrh: Križovatku by bolo vhodné v prípade výstavby križovatky ciest II/426 a III/1146 s mimoúrovňovým predĺžením k priemyselnému areálu zrušiť. Zapracovať napojenie cyklotrasy.

4.2.3 Križovatka ciest II/426 – D. Jurkoviča

Existujúci stav: Križovatka ciest II/426 a D. Jurkoviča je v intraviláne mesta a tvorí hlavný vstup do priemyselného areálu a do mesta. Križovatka je tvaru kríža a nie je riadená cestnou dopravnou signalizáciou.

Križovatka je neriadená a jazdné pruhy sú okrem vstupu do mesta pre smery samostatné. Na ceste II/426 sú samostatné pruhy pre ľavé odbočenie a pravé odbočenie smer do priemyselného areálu. Napojenie z priemyselného areálu má samostatné pruhy pre pravé pripojenie a priamo ľavé.

Križovatka je výrazne ovplyvňovaná susediacim železničným priecestím na začiatku zhlaví stanice.

Návrh: Križovatku by bolo vhodné ponechať ale dopravne *obmedziť*, vybudovaním stredových ostrovčekov, prípade výstavby okružnej križovatky ciest II/426 a III/1146 s mimoúrovňovým vedením.

4.2.4 Križovatka ciest II/426 – Pplk. Pljušť'a

Existujúci stav: Križovatka ciest II/426 a Pplk. Pljušť'a je v intraviláne mesta a tvorí vstup do mesta. Z mesta je to hlavný ťah k železničnej stanici s vedením peších. Križovatka je tvaru T a nie je riadená cestnou dopravnou signalizáciou.

Križovatka je neriadená a jazdné pruhy sú okrem vstupu do mesta pre smery samostatné. Na ceste II/426 sú samostatné pruhy pre ľavé odbočenie a pravé odbočenie smer do mesta. Napojenie z mesta má samostatné pruhy pre pravé pripojenie a ľavé.

Návrh: Križovatku ponechať bezo zmeny v prípade zvýšenia intenzity dopravy na ceste II/426 a zvýšenia intenzity peších zväžiť do budúcnosti možnosť navrhnúť mimoúrovňový priechod pre chodcov smerom k železničnej stanici.

4.2.5 Križovatka ciest II/426 – Nádražná

Existujúci stav: Križovatka ciest II/426 a Nádražná je v intraviláne mesta a tvorí ďalší vstup do mesta. Zo severovýchodnej časti mesta je to ťah k železničnej stanici a PZ. Križovatka je tvaru T a nie je riadená cestnou dopravnou signalizáciou.

Križovatka je neriadená a jazdné pruhy sú okrem vstupu do mesta pre smery samostatné. Na ceste II/426 sú samostatné pruhy pre ľavé odbočenie a pravé odbočenie smer do mesta. Napojenie z mesta nemá samostatné pruhy pre pravé pripojenie a ľavé. Križovatka je ovplyvňovaná prilahlými areálmi ČSPHM a areálom SKAND, ktorý má vjazd priamo do križovatky.

Návrh: Tento vjazd /z areálu SKAND/ je vhodné upraviť tak aby nebol priamo do križovatky, ale na Nádražnú.

4.2.6 Križovatka ciest II/426 – Nádražná vstup do priemyselného areálu

Jestvujúci stav: Križovatka ciest II/426 a Nádražná je v intraviláne mesta a tvorí druhý vstup do priemyselného areálu. Križovatka je tvaru T a nie je riadená cestnou dopravnou signalizáciou.

Križovatka je neriadená a jazdné pruhy sú okrem vstupu do priemyselnej zóny pre smery samostatné. Na ceste II/426 sú samostatné pruhy pre ľavé odbočenie a pravé odbočenie smer do priemyselného areálu. Napojenie z priemyselného areálu nemá samostatné pruhy pre pravé pripojenie a priamo ľavé.

Križovatka je výrazne ovplyvňovaná susediacim železničným priecestím v zhlaví stanice.

Návrh: Križovatku ponechať, v budúcnosti dopravne upraviť v závislosti na intenzite dopravy napr. vybudovaním stredových ostrovčekov alebo úpravou dĺžky odbočovacích pruhov.

4.2.7 Odbočenie k prístavu na Baťovom kanáli

Križovatka tvaru T na ceste II/426 bez odbočovacích pruhov. Pripojenie využíva existujúci podjazd pod cestu II/426 a železničnú trať. Toto pripojenie je

obmedzené len pre osobnú dopravu a cyklistickú dopravu, nakoľko je to limitované podjazdom pod železničnou traťou.

4.2.8 Križovatka ciest II/426 – Krivé Kúty

Návrh: Návrhom je vybudovanie križovatky tvaru T s ľavým dobočením od štátnych hraníc. Navrhované ľavé odbočenie má dĺžku 40m. Tretie rameno z oblasti Krivé Kúty je dvojpruhové obojsmerné. Polomery smerových oblúkov sú 15. /Týmto pripojením je možné vytvoriť i nové napojenie smer Baťov kanál/ Križovatka bude slúžiť pre napojenie oblasti Krivé Kúty na cestu II/426 a bude využívaná na odklon osobnej dopravy zo severnej časti mesta a cieľovej dopravy do zóny . V prílohe je návrh križovatky.

4.2.9 Križovatka ciest II/426 – Vážnická cesta

Existujúci stav: Križovatka ciest II/426 a Vážnická je pripojenie poľnej komunikácie na cestu II/426. Pri napojení je cca 40m komunikácie Vážnickej cesty spevnenej.

Návrh: Križovatku je možné využiť na odklon poľnohospodárskej techniky mimo oblasti Krivé kúty. Pri napojení je vhodné upraviť rýchlosť na 70km/h a osadiť značky pozor výjazd traktorov. Napojenie bude slúžiť na presmerovanie ťažkej dopravy zo smeru ROD, Zlatnícka dolina. Vážnickú cestu je potrebné pri intenzívnejšom využívaní spevniť, najmä upraviť nájazd na cestu II/426.

Tab. č. 2 - Skalica – popis existujúcich a navrhovaných križoviek s cestou II/426

Križovatky s cestou II/426			
Ozn	Názov križovatky	Zmena	Návrh križovatky, resp. zmien
1J	II/426 x III/1146	Áno	Stavebný zásah / zmena na okružnú križovatku s vybudovaním štvrtého ramena smerom na Rybníky
2J	II/426 x Rybníky	Áno	Možnosť zrušenia v prípade vybudovania mimoúrovňového križovania železnice
3J	II/426 x Jurkovičova	Nie	Ponechať s dopravným obmedzením v prípade dobudovania mimoúrovňového križovania
4J	II/426 x pplk. Pljušta	Nie	
5J	II/426 x Nádražná	Áno	Návrh úpravy vjazdu do areálu SKAND
6J	II/426 x Nádražná (PZ)	Nie	Ponechať s dopravným obmedzením v prípade dobudovania mimoúrovňového križovania
1N	II/426 x Krivé kúty	Áno	NOVÁ KRIŽOVATKA - tvaru T, napojenie IBV Krivé kúty (miestna komunikácia)
7J	II/426 x Vážnická cesta	Nie	Zlepšenie povrchu komunikácie bez zmeny napojenia, úprava rýchlosti

Zhrnutie :

Do budúcnosti je potrebné pre všetky dotknuté križovatky a ich úpravu vypracovať kapacitné posúdenie s výhľadom na 20 rokov. Do posúdenia je nutné zahrnúť aj novovznikajúcu dopravu z obchvatu mesta Holíč a odhadovaný rozvoj mesta Skalice – priemyselná zóna, bývanie.

4.3 Problematické oblasti dynamickej dopravy v jednotlivých lokalitách

4.3.1 Historické centrum /CMZ/

Historické centrum v meste Skalica je dopravne zaťažované hlavne dopravou statickou, tranzitom osobných vozidiel v severojužnej osi – od vybavenosti na južnej strane – smer obytnej zóny na severe a cieľovou dopravou do CMZ

Tranzit s pokračovaním v smere ČR je na minimálnej úrovni. Tranzit nákladných vozidiel cez CMZ je obmedzený dopravným značením /okrem dopravnej obsluhy a max. povolená rýchlosť 30 km/. Hlavná trasa cez centrum mesta /ul. Kráľovská, Námestie slobody, ul. Štefánikova/ je z dláždených kociek ktoré majú čiastočne tlmiači a spomaľovací účinok pre dopravu. Obchádzková trasa po obvode historického centra je určená najmä pre vnútromestskú nákladnú dopravu, prepojenie okrajových obytých častí mesta a v čase uzávierky centra mesta /napr. Skalické dni/ pre všetku dopravu.

Nákladná doprava v historickom centre je cieľová a realizovaná prevažne len menšími nákladnými vozidlami, ktoré tvoria zásobovanie prevádzok. Veľké nákladné vozidlá nemajú vstup a prejazd cez historické centrum dovolený.

Uličná sieť, uličné čiary a urbanizmus CMZ sú predmetom pamiatkovej ochrany. Z dôvodu zachovania historickej urbanistickej štruktúry mesta nie je možné preto úzke komunikácie rozšíriť.

Prejazdnosť niektorých ulíc je možné zvýšiť ich zjednosmernením.

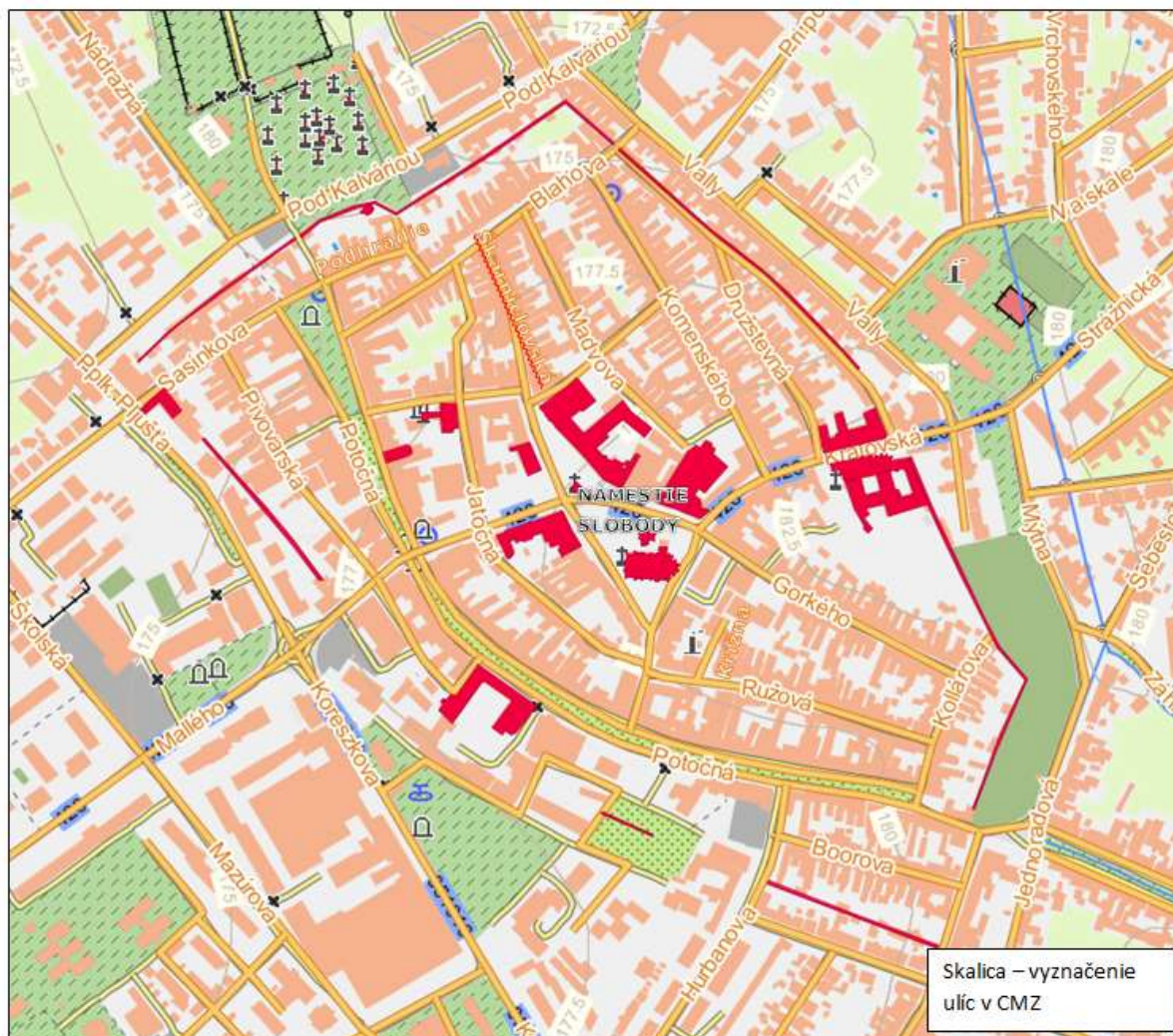
Návrh:

- zjednosmernenie ulíc: Komenského, Madvova, časť ul. Blahova, Družstevná,
- redukcia a systematizácia parkovania

Obr. č. 8 - Návrh zjednosmernenia vybraných ulíc CMZ



Obr. č. 9 - Skalica – vyznačenie ulíc v centrálnej mestskej zóne (CMZ)



Tab. č. 3 - Skalica – zoznam ulíc v centrálnej mestskej zóne (CMZ)

Názov ulice	Kategória pozemnej komunikácie	Funkčná trieda	Rozmery v m dĺžka/ šírka		Povrch	Smery	Poznámka
Blahova	m3	C3	330	3,5/4,5	s-d-d	1-1	CH1,5+ZP2, 5-9+CH
Družstevná	m3	D	220	5	s-a-d	1-1	ZP1,2+CH1, 5
Gorkého	m3	D	260	5	s-a-d	1-0	CH1,5+ZP1, 5+CH2
Jezuitská	m3	D	140	5	s-a-d	1-1	CH1,3
Kollárova	m3	D	170	5	s-a-d	1-1	CH2+CH2/0, 5
Komenského	m3	D	330	6	s-a-d	1-1	CH1,5+CH2
Kráľovská	m1	C2	250	7,5	s-a-d	1-1	CH2+CH2
Krížna	m3	D	120	5,5	s-a-d	1-1	CH1+CH1

Lichardova	m3	D	140	6	s-d-d	1-0	CH1,5+ZP1, 5+CH1,5
Madvova	m3	D	315	5	s-a-d	1-1	ZP3+CH1,8
Námestie slobody	m3	D	430		s-d-d	1-0/1	CH rôzne š.
Pivovarská	m3	C2	260	6,5	s-a-z	1-0	CH1,5+CH0, 6
Podhradie	m3	C2	110	3,5	s-d-d	1-1	Bez CH
Potočná	m3	C2	1685	6	s-a-d	1-0	CHdo3+ZP+ CH2+ZP+C Hdo3
Ružová	m3	D	265	5,5	s-a-d	1-0	CH1,5+ZP+ CH1,5
Sasinkova	m3	C2	160	5,5	s-a-d	1-1	CH1,5+Chod 0,5do1,5
Škarniclovská	m3	D	135	5,5	s-a-d	1-0	CH 0,5- 1+CH1,5-2,5
Štefánikova	m1	C2	400	10,5	s-d-d	1-1	CH2,2+CH3, 5
Za mestskou zd'ou	m3	C3	370	5	s-a-d	1-1	Bez CH

4.3.2 Individuálna bytová výstavba - IBV

V rámci lokalít IBV v Skalici zaznamenávame dva základné problémy a tými sú :

- vysoká intenzita dopravy na frekventovaných uliciach / najmä napr. ul. Hollého, Jednoradová, Vally, Pod kalváriou, Nádražná, pplk. Pljušťa, Jurkovičova / a
- parkovanie na komunikáciách , ktoré obmedzuje plynulosť dopravy a sťažuje údržbu a obsluhu územia.

Návrhy :

- Na frekventovanejších uliciach napr.- Hollého, Jednoradová ,Pod kalváriou a pod. a uliciach, kde premáva MHD, zvýšiť plynulosť dopravy - dopravným značením obmedziť státie na vozovke, zabezpečiť státie mimo cestu /alebo aspoň čiastočne/ vytvorením parkovacích miest rozšírením krajnice do zeleného pásu /kde je to možné a vhodné - napr. na ul. Hollého, Vally.../.

- Trvať na vybudovaní dostatočného počtu odstavných miest na vlastnom pozemku v zmysle platnej legislatívy.

- Čiastočne odľahčiť ulice VDO od dopravy, ktorú je možné presmerovať na III/426.

- Naopak, na uliciach nižšieho významu - je potrebné ukludniť dopravu napr. vybudovaním ostrovčekov, striedavým státím , a pod .

- Vo vybraných uliciach je možné prehodnotiť skladbu dopravných pruhov v prospech vytvorenia odstavného pruhu pre vozidlá a pruhu pre cyklistov.

4.3.3 Hromadná bytová výstavba - HBV

Obdobne ako u IBV, sú v rámci HBV ulice s vysokou intenzitou dopravy v kritických časoch / cesta do zamestnania, do škôl/ - Vajanského, Clementisa, Lúčky, Pod hájkom. Na časti týchto ulíc je obmedzené státie vozidiel

Návrhy:

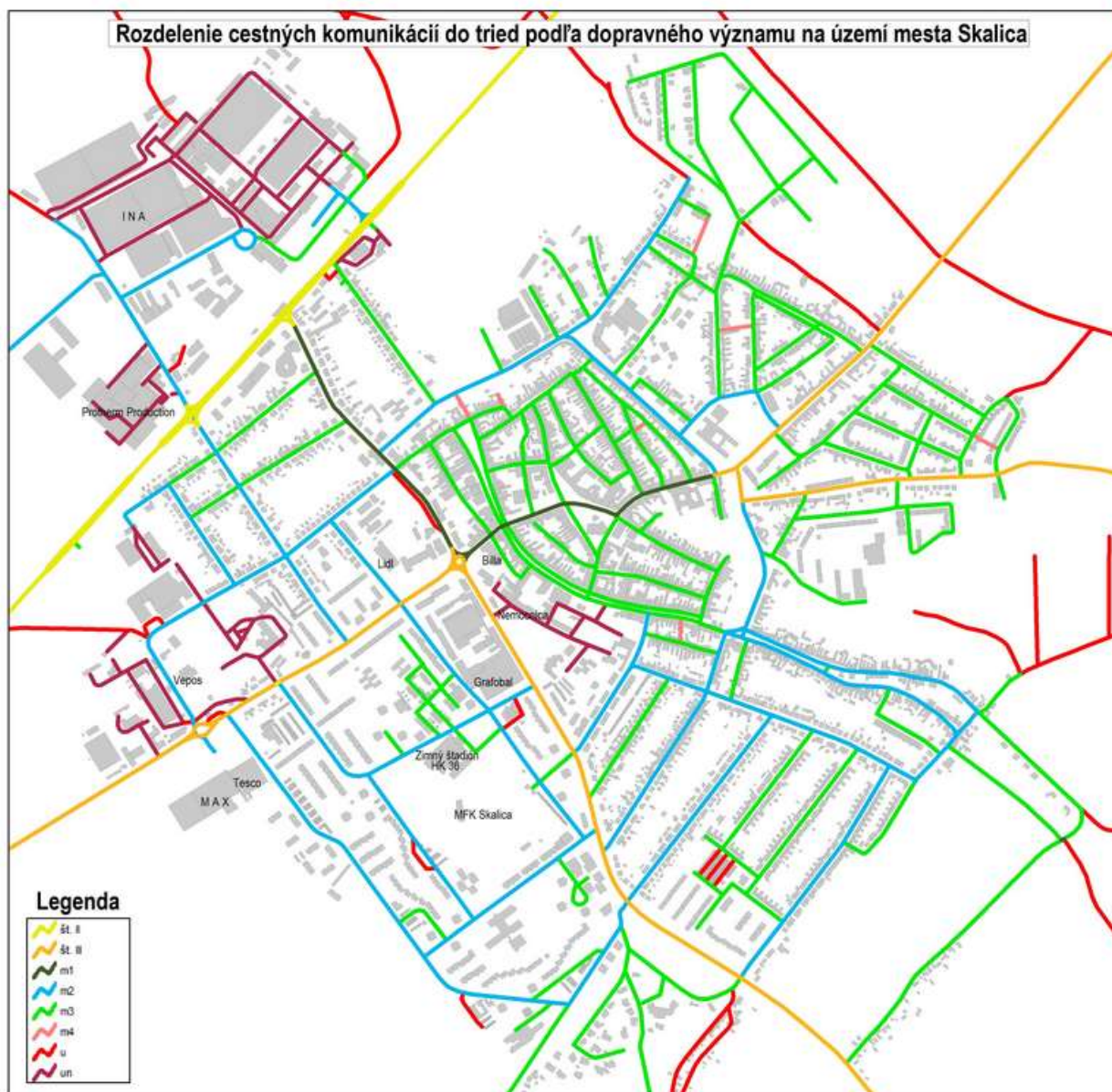
- na exponovaných miestach, najmä pri školských zariadeniach realizovať prvky na zníženie rýchlosti a zvýšenie bezpečnosti chodcov - zvýraznením a osvetlením priechodov.
- obmedziť parkovanie na komunikáciách.

Najfrekventovanejšou komunikáciou v rámci HBV je jednoznačne cesta III/1146 na ul. Mallého, ktorá je hlavným severo-južným ťahom a vstupom do mesta.

Návrhy:

- zvýrazniť a osvetliť všetky priechody pre chodcov,
- preveriť a navrhnúť možnosť vybudovania ďalších okružných križoviek.

Obr. č. 10 - Skalica – rozdelenie pozemných komunikácií do tried podľa dopravného významu



4.4 Statická doprava

Statická doprava – parkovanie je fenomén každého väčšej zóny, mesta, sídla. Parkovanie je potrebné rozdeliť do dvoch kategórií : rezidenti a návštevníci.

Rezidentné parkovanie je odstavovanie vozidiel určených pre bývanie. Väčšinou je to problém pri bytovej výstavbe alebo v historických častiach. Parkovanie pri bytovej výstavbe je potrebné riešiť na parkovacích plochách. Výpočet potreby parkovacích miest určuje norma STN 736110/Z2, ktorá definuje počet parkovacích miest pre byty a rodinné domy.

Parkovanie návštevníkov je predovšetkým rýchloobrátkové parkovanie s dobou max 3 hodiny. Norma STN 736110/Z2 určuje pre návštevníkov rezidentov 10% parkovacích miest. Vzhľadom na mobilitu sú aj tieto parkovacie miesta obsadené a návštevník musí hľadať miesta ktoré sú vo väčšej pešej dostupnosti. Mesto Skalica patrí medzi mestá s krátkymi pešími vzdialenosťami v úsekoch „zdroj – cieľ“.

Výstavbou nových bytových domov je nutné k nim zabezpečiť aj potrebný počet parkovacích miest ale nie na úkor uličného parkovania. Toto platí ja pre rodinné domy kde, podľa normy STN 736110/Z2 si musí každý zabezpečiť parkovanie na svojom pozemku., čo pri uličnom parkovaní ignorujú.

Parkovanie pre vybavenosti sa navrhuje tiež podľa STN 736110/Z2 ale do výpočtu sú zahrnuté aj koeficienty polohy a deľby dopravnej práce.

Parkovanie v meste Skalice je potrebné rozdeliť podľa sídelných formátov.

- Historické centrum – Centrálna mestská zóna CMZ
- Bytová výstavba - HBV
- Individuálna bytová výstavba – IBV

Samostatnou kapitolou je parkovanie v priemyselnej zóne“ (PZ) – firmy by mali vytvárať parkovanie na vlastných pozemkoch, u veľkých firiem preferovať parkovacie domy a aktívne podporovať cyklodopravu v kombinácii s výsadbou zelene.

4.4.1 Historické centrum

Historické centrum CMZ je pamiatkovou zónou, kde je chránený urbanizmus a stavebná čiara. Úzke uličky sú preto na pre parkovanie nevhodné a malo by slúžiť najmä rezidentom danej zóny. V uliciach s množstvom obchodných prevádzok a služieb sa prejavuje nedostatok parkovacích miest najkritickejšie. /ul. Potočná, Pivovarská, Štefánikova, Kráľovská, Nám slobody/. Perspektívnym riešením parkovania v CMZ je vytvorenie regulovaného parkovania. Parkovanie návštevníkov odkláňať na záchytné parkovania, napr. pred obchodnými domami resp. na vonkajšom okruhu okolo CMZ.

Čiastočné zvýšenie počtu parkovacích miest v uliciach CMZ je možné zjednosmernením a vyznačením parkovacích miest na vozovkách podľa planej legislatívy.

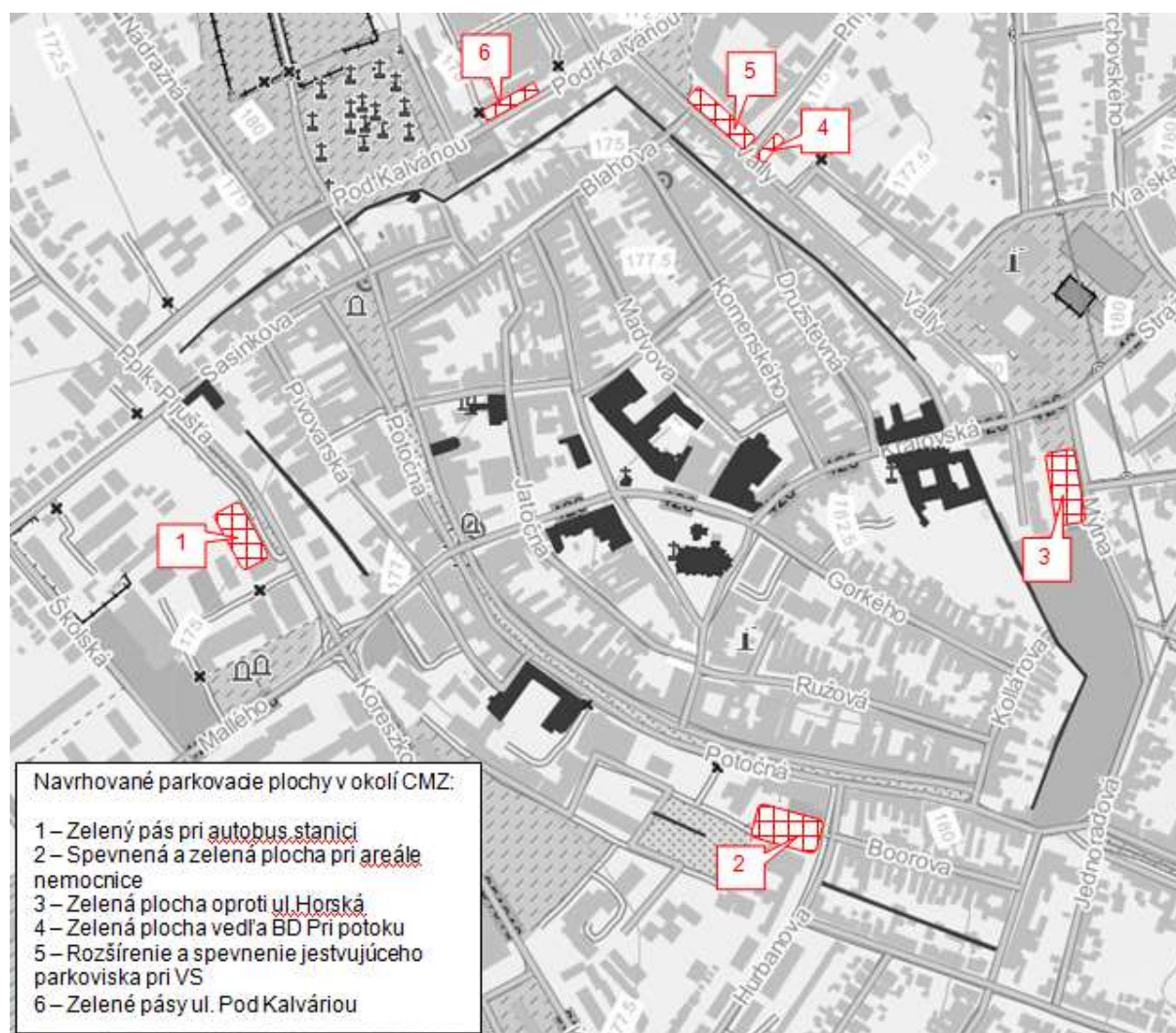
S pribúdajúcimi prevádzkami a rekonštrukciou doteraz neobývaných domov vznikajú nové nároky na parkovanie na komunikáciách, nakoľko vzhľadom na pamiatkovo chránený urbanizmus v pamiatkovej zóne nie je možné vždy vybudovať na vlastnom pozemku potrebné množstvo garážových resp. parkovacích miest.

Najväčším problémom v súčasnosti v CMZ je parkovanie na ul. Potočná, Pivovarská, Štefánikova, Nám, Slobody, Kráľovská ale i ďalších priľahlých uliciach.

Návrhy:

- požadovať vybudovanie maximálneho počtu garážových a odstavných miest na vlastnom pozemku v súlade s STN a pamiatkovými zásadami pre CMZ
- dobudovanie parkovacích kapacít na vnútornom okruhu okolo CMZ - napr. na ul. Vally, Mýtna, Pod kalváriou, v areáli FNŠP, zelenej ploche okolo autobusovej stanice a pod.
- pre efektívnejšie využitie plochy vyznačiť PS prostredníctvom VDZ na vozovke
- postupné zavádzanie plateného parkovania na najfrekventovanejších uliciach

Obr.č.11 – Navrhované záchytné parkoviská mimo CMZ



4.4.2 Hromadná bytová výstavba – HBV

Výrazným faktorom pri hromadnej bytovej výstavbe je parkovanie. Chýbajúce parkoviská sú pri existujúcich bytových domoch. Pri týchto domoch chýbajú parkovacie miesta pre rezidentov. Návrh parkovacích miest je problematický nakoľko plochy sú buď zastavané alebo so sídliskovou zeleňou. Perspektívna možnosť výstavby je v hromadných poschodových parkovacích domoch alebo využívať miesta medzi zeleňou kde je nekvalitná alebo degradovaná zeleň.

Parkovacie domy je vhodné stavať na pravidelných pozemkoch alebo nad existujúcim parkoviskami formou tzv. ľahkých parkovacích domov s oceľovou konštrukciou a parkovaním na streche.

Parkovacie miesta v polohe, kde je degradovaná zeleň, je vhodné využívať pre výstavbu na zatravnovacích dielcoch, či už s výplňou trávniku alebo štrku tak, aby bolo maximálne množstvo vody zadržané na mieste.

Návrhy:

- v jestvujúcich lokalitách HBV postupne dobudovať potrebný počet parkovacích miest formou rozšírenia jestvujúcich parkovísk najmä tam, kde sa jedná o priestory s menej kvalitnou zeleňou, nové parkoviská kombinovať so vzrastlou zeleňou,
- presadzovať výstavbu viacpodlažných parkovacích domov, parkovania pod bytovými domami, najmä u novej výstavby HBV,
- efektívnejšie využitie jestvujúcich parkovacích miest - na jestvujúcich parkoviskách vyznačiť parkovacie miesta vodorovným dopravným značením.

Tab. č. 4 - Základný prehľad parkovacích státí na parkoviskách, ulici a v garážach

Parkovacia plocha	Parkovacie miesta pre OA	Lokalizácia
Námestie slobody	100	CMZ
ul. Potočná	240	CMZ
ul. Gorkého	50	CMZ
ul. Komenského	30	CMZ
sídl. Pod Hájkom	385 (parkoviská+na ceste) a 80 garáží	obytná zóna
sídl. L. Svobodu	190 (parkoviská+na ceste) a 66 garáží	obytná zóna
Clementisa a Mallého	400 (parkoviská+na ceste) a 328 garáží	obytná zóna
sídl. Trávniky	420 (parkoviská+na ceste) a 85 garáží	obytná zóna
sídl. SNP	125 (parkoviská+na ceste) a 120 garáží	obytná zóna
ul. Koreszkova	60 (parkoviská+na ceste) a 35 garáží	obytná zóna
ul. Športová	155 (parkoviská+na ceste) a 32 garáží	obytná zóna
ul. Lúčky	210 (parkoviská+na ceste) a 52 garáží	obytná zóna
ul. Pod Kalváriou	50	obytná zóna
pred obch.domom Tesco, MAX	480	nákupná zóna
pred obch.domom Billa, Lídl	220	nákupná zóna

4.4.3 Individuálna bytová výstavba – IBV

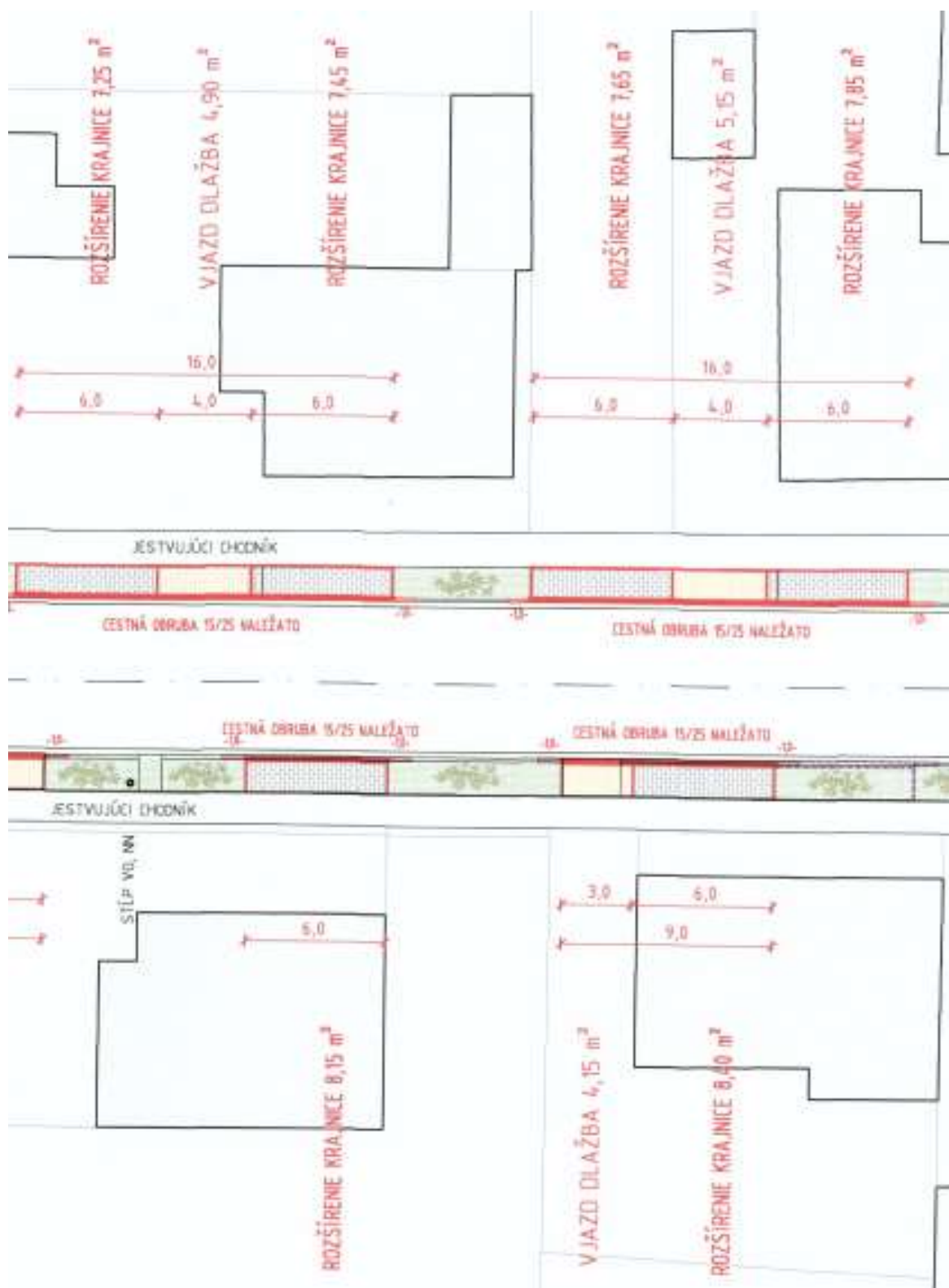
Pri výstavbe rodinných domov v rámci IBV je nutnosť pre každý dom mať miesto pre parkovanie na pozemku rodinného domu podľa STN 736110/Z2. Počet parkovacích miest pre rodinný dom sú 2 miesta a násobí sa koeficientom 1,1 so zaokrúhlením nahor. Pre rodinný dom sú to 3 parkovacie miesta na pozemku RD. V prípade výstavby rodinnej radovej zástavby je možné aplikovať výpočet nasledovný: počet RD x 2 x 1,1.

Vzhľadom na to, že sa zvyšuje počet automobilov parkujúcich na cestách v IBV, ktoré v určitých situáciách komplikujú alebo znemožňujú údržbu a obsluhu územia /zametanie, zimná údržba, vývoz odpadu/ je potrebné státie priamo na komunikáciách obmedzovať. Je nutné maximálne využívať na parkovanie vlastný pozemok - garáž, odstavné miesto - v odôvodnených prípadoch využívať rozšírenie krajnice a spevnenie časti zeleného pásu pozdĺž cesty.

Návrhy:

- nové objekty RD povoľovať len s primeraným počtom odstavných miest podľa STN 736110/Z2,
- v existujúcich lokalitách IBV trvať na dodatočnom vybudovaní parkovacích miest na vlastnom pozemku, v radovej zástavbe umožniť rozšírenie krajnice do časti zeleného pásu za účelom vytvorenia parkovacieho miesta,
- na najfrekventovanejších uliciach a v trase MHD postupne obmedziť státie dopravným značením.

Obr. č. 12– Vzorový návrh jednotnej úpravy zelených pásov, vjazdov a odstavného miesta v ulici



5. Hromadná autobusová doprava

Mesto Skalica je zdrojom aj cieľom pre hromadnú dopravu. Priemyselný areál vytvára veľa zdrojových aj cieľových možností. V meste Skalica je konečná stanica železničnej dopravy a zväčša aj medzimestskej autobusovej dopravy. V meste premávajú linky mestskej hromadnej dopravy.

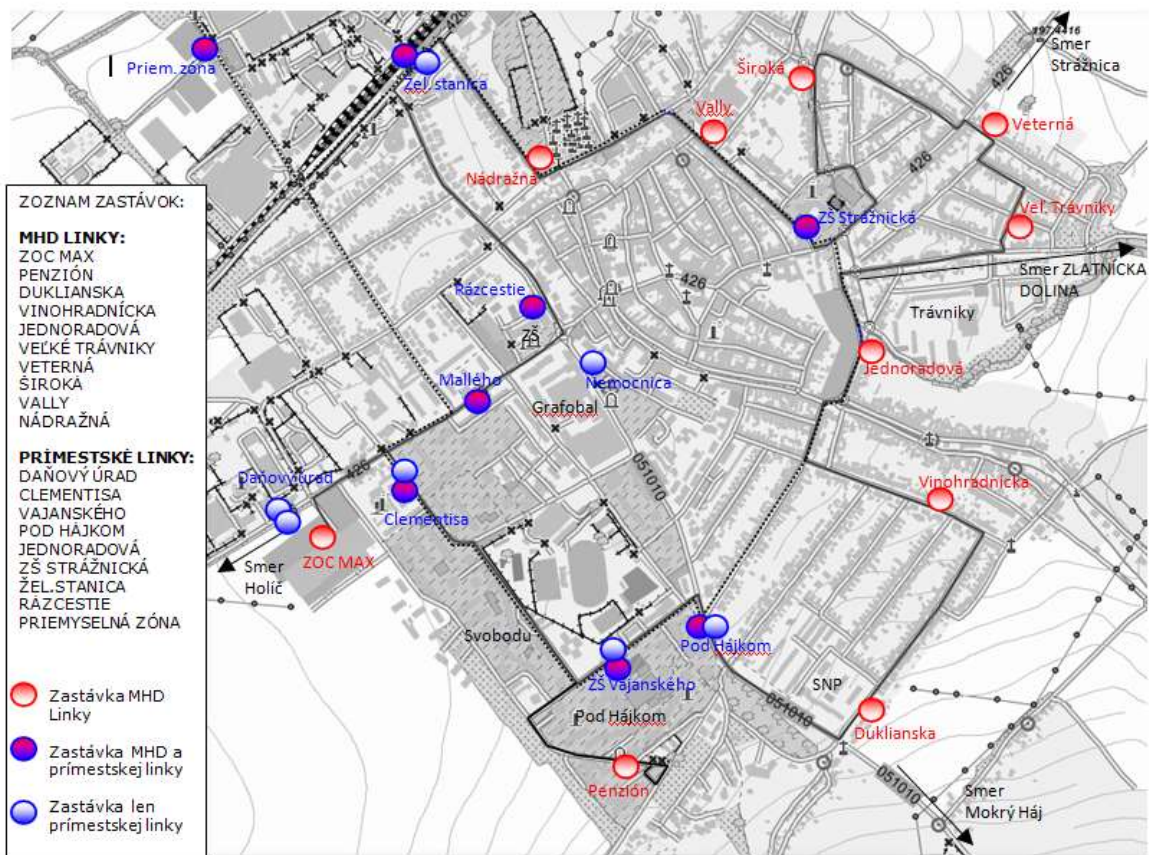
5.1. *Prímestská autobusová doprava*

Prímestská autobusová doprava je tvorená dopravcom SKAND a lokálnymi dopravcami pre priemyselný areál.

V meste sú viaceré autobusové zastávky, ktoré využíva prímestská autobusová doprava. Sú to zastávky: Železničná stanica, Rázcestie, Daňový úrad, Mallého, Clementisa, ZŠ Vajanského, Pod Hájkom, ZŠ Strážnická, Nemocnica, Priemyselná zóna.

Zo Skalice je prímestskými linkami zabezpečená obslužnosť do okolitých obcí a miest s hlavnými zastávkami: Mokrý Háj, Chropov, Senica, Unín, Štefanov, Šaštín Stráže, Borský Mikuláš, Holíč, Gbely, Kopčany, Brodské, Kúty, Myjava, Stará Turá, Trnava. Zo Skalice premáva aj diaľková linka: Skalica – Šaštín Stráže – Borský Mikuláš – Malacky – Bratislava.

Obr. č. 13 – Mapa zastávok MHD a prímestských liniek v Skalici

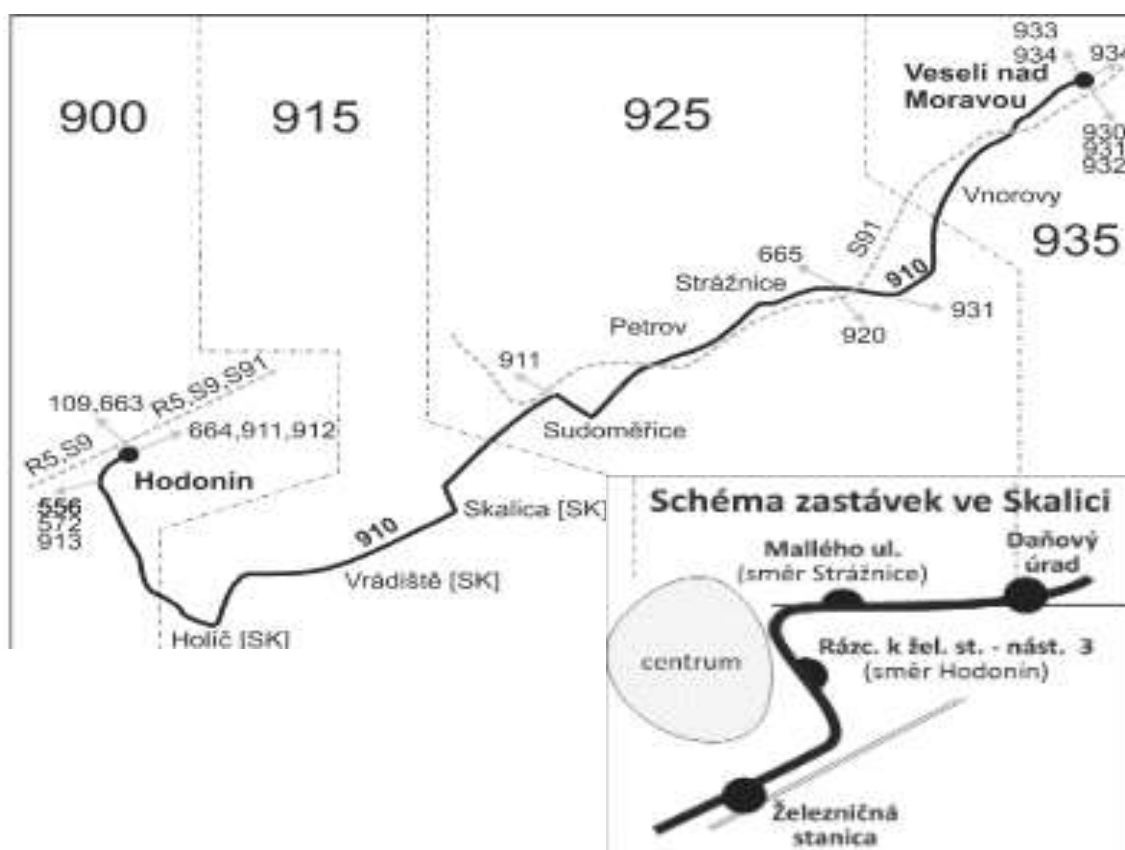


Cez Skalicu prechádza aj linka Integrovaného dopravného systému Juhomoravského kraja na linke č. 910, ktorá má v meste tieto zastávky: Daňový úrad – Mallého ul. (resp. Rázcestie v opačnom smere) - Železničná stanica .

Návrh:

- Pre plynulý prejazd autobusovej dopravy je nutné zabezpečiť prejazdný profil na uliciach. Prejazdnosť je v priestorovom obmedzení dopravným značením napr. zákazu stáť alebo regulovať parkovanie len na dobu kedy nejazdí prímestská doprava. Reguláciu je možné uplatniť pre ulice v obytných častiach, kde je možné umožniť parkovanie od 18:00 do 6:00 a cez deň musia byť ulice plne prejazdné.
- Vzhľadom na polohu autobusovej stanice v centre mesta a jej nevyhovujúce priestory je vhodné uvažovať so zmenou organizácie a rekonštrukciou nástupných plôch, prístreškov a zázemia pre cestujúcich. Riešenie nových priestorov autobusovej stanice je vhodné zadať ako architektonickú súťaž nakoľko sa jedná o veľmi významný mestotvorný prvok.

Obr. č. 14 – Schéma linky 910 – Hodonín – Skalica – Veselí nad Moravou.



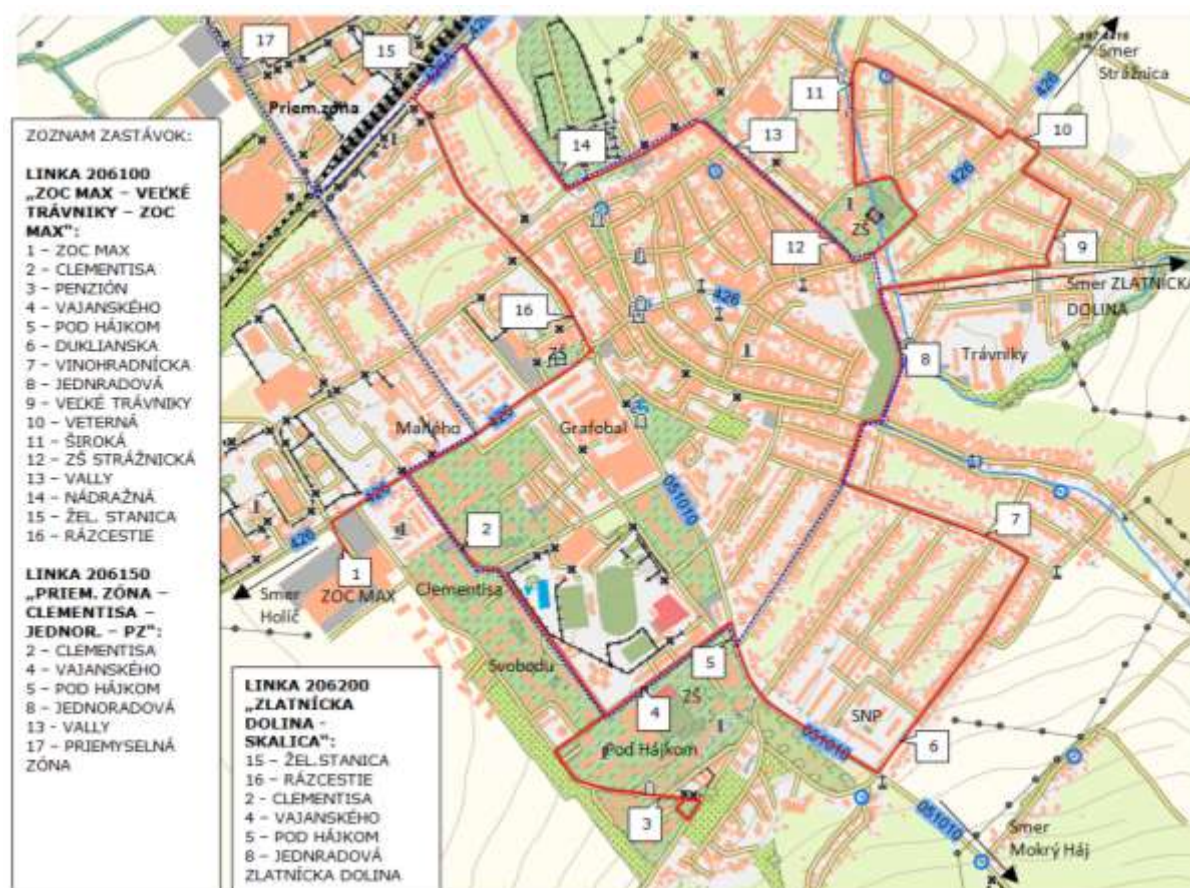
5.2. Mestská hromadná doprava

Od 1.3.2009 bola v meste Skalica spustená mestská hromadná doprava. Vhodne nastavený jednosmerný 24-minútový dopravný okruh po obvode mesta o dĺžke 8,6 km zabezpečuje rýchly, cenovo dostupný a bezbariérový spôsob dopravy.

Linka MHD č. 206100 „ZOC Max – Veľké Trávniky – ZOC Max“ má nasledovné zastávky: ZOC MAX, Dr. Clementisa, Vajanského, Pod Hájkom, Duklianska, Vinohradnícka, Jednoradová, Veľké Trávniky, Veterná, Široká, ZŠ Strážnicka, Vally, Nádražná, Žel. stanica, Rázcestie, ZOC MAX. V r. 2017 pribudla na danej linke nová zastávka Penzión.

Od r. 2012 bola spustená nová MHD linka č. 2016150 „Priemyselná zóna – ul. Dr. Clementisa – Priemyselná zóna“, ktorá slúži najmä občanom cestujúcim za prácou do priemyselnej zóny. Od r. 2013 premáva počas letných prázdnin MHD linka č. 206 200 „Zlatnícka dolina – Skalica“ do rekreačnej oblasti.

Obr. č. 15 – Trasa liniek MHD v Skalici



Návrh:

Vplyvom rozširujúceho sa zastavaného priestoru mesta Skalica je nutné neustále sledovať, aktualizovať a prehodnocovať návrh na doplnenie zastávok alebo trasovanie linky. Nové zastávky v pešej dostupnosti do 300m je vhodné v budúcnosti zvážiť aj napr. v časti Krivé Kúty. V prípade intenzívnejšieho rozvoja bývania v okrajových častiach mesta bude potrebné zvážiť v budúcnosti zriadenie druhej linky hromadnej dopravy obsluhujúcu mesto.

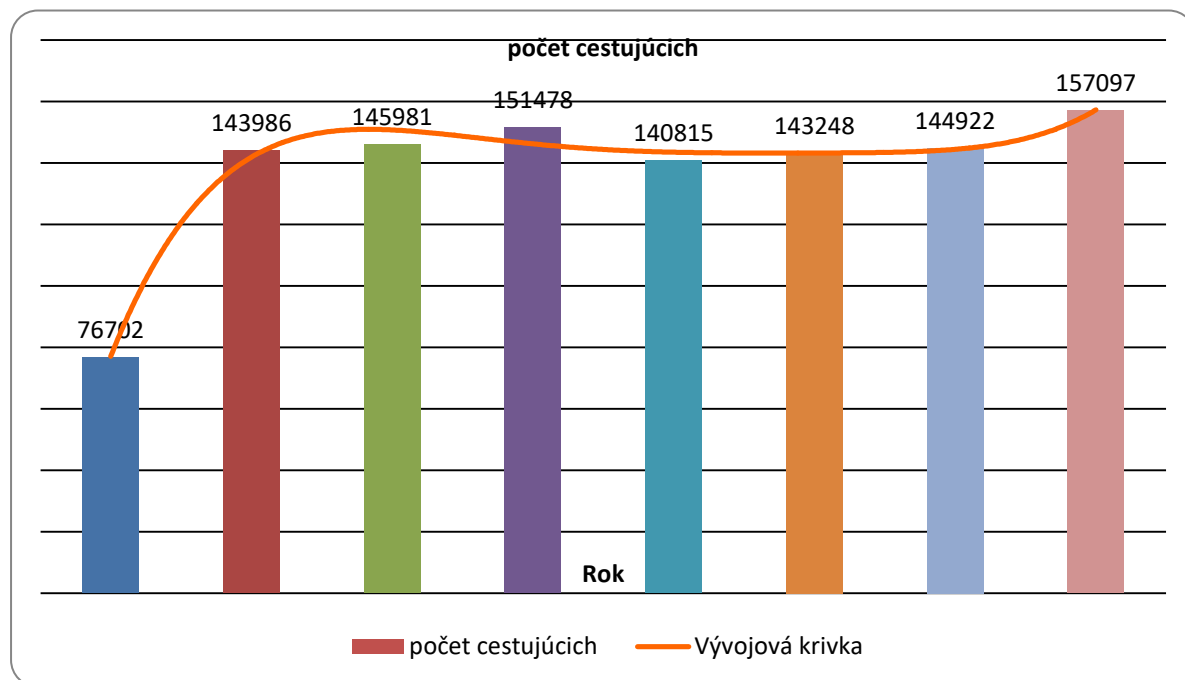
Za účelom riešenia problému priepustnosti a prejazdnosti linky MHD je nutné obmedziť státie na niektorých bodoch linky pre motorové vozidlá, týka sa to hlavne ulíc Veterná, Sudomeřická, Vally a ďalšie.

Zastávky MHD je nutné aby boli vyznačené vodorovným aj zvislým dopravným značením odsúhlaseným s ODI PZ SR Senica. Medzi dôležité vybavenie patrí aj mobiliár zastávok MHD napr. jednotný typ prístrešku, lavička, informačná tabuľa a pod.

Tab. č. 5 – Počet cestujúcich a priemerný počet cestujúcich na deň v MHD linke 206100

rok	počet cestujúcich	priemerne cestujúcich
2009	76702	255
2010	143986	399
2011	145981	405
2012	151478	419
2013	140815	391
2014	143248	399
2015	144922	401
2016	157097	436

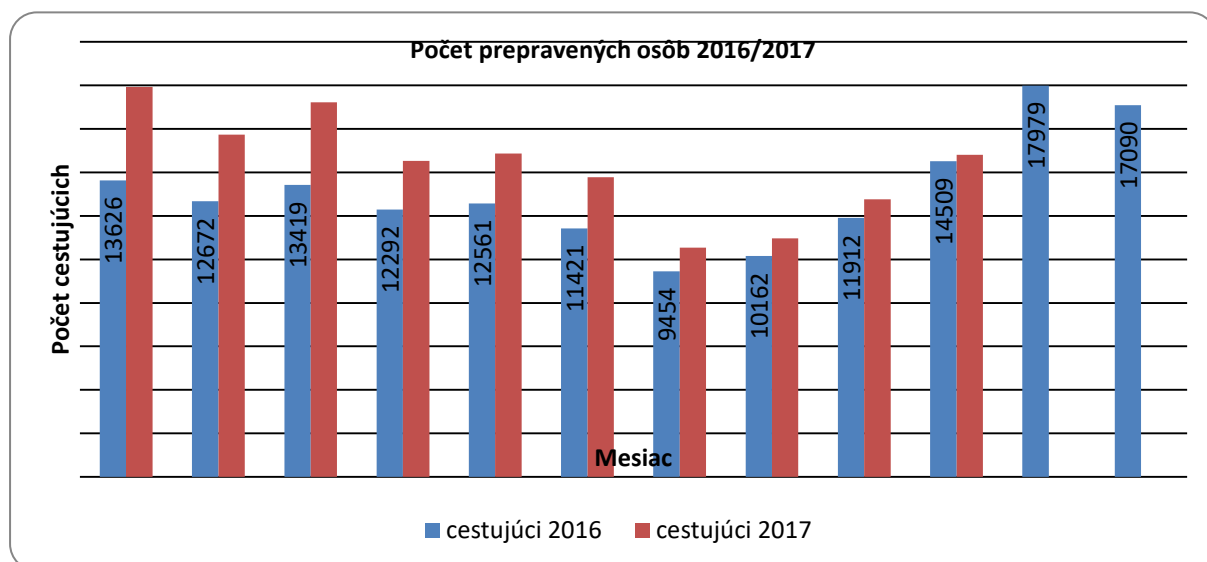
Obr. č. 16 – Počet cestujúcich v MHD linke 206100 – vývoj za roky 2009 – 2016



Tab. č. 6 – Počet cestujúcich a priemerný počet cestujúcich na deň v MHD linke 206100 v rokoch 2016 a 2017

MHD Skalica 2016													
mesiac	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	SPOLU/ROK
dni	30	29	29	30	31	30	31	31	30	31	30	29	361
cestujúci 2016	13626	12672	13419	12292	12561	11421	9454	10162	11912	14509	17979	17090	157097
priemer/deň	454	437	463	410	405	381	305	328	397	468	600	589	436
MHD Skalica 2017													
mesiac	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	SPOLU/ROK
dni	30	28	31	28	31	30	31	31	30	31			
cestujúci 2017	17928	15729	17220	14524	14862	13778	10534	10960	12758	14801			
priemer/deň	598	562	555	519	479	459	399	353	425	477			

Obr. č. 17 – Počet cestujúcich v MHD linke 206100 – porovnanie mesiacov v roku 2016 a 2017



6. Cyklistická doprava

Cyklistická doprava patrí medzi populárny spôsob dopravy. Cykl. doprava sa rozdeľuje na turistickú a dennú.

Turistická cyklodoprava rekreačná slúži predovšetkým víkendovým aktivitám a cyklotrasy sú navrhované na zaujímavé miesta na trase ako napr. pamiatky, rekreačné lokality, náučné chodníky, odpočinkové miesta, výhľady a iné..

Denná cyklistická doprava je najmä za zamestnaním, do škôl, nákupmi a pod.. Táto časť cyklodopravy je náročnejšia, nakoľko sa musí kombinovať v dopr. priestore s inou dopravou – pešou, automobilovou. Navrh. je podmienené platnou legislatívou a technickým predpisom. Navrhovanie cyklotrás v intraviláne je v kombinácii rôznych návrhových parametrov, nakoľko sme v dopravnom priestore viacerých druhov dopráv.

Smerovanie cyklistickej dopravy v intraviláne je predovšetkým k zamestnaniu, školám, vybavenosti a pod. Cyklotrasy sa navrhujú v priestoroch zelených pásov, komunikácií alebo ako zdieľaný priestor s pešou dopravou.

Návrhy :

Základné intravilánové trasy, vytvorené ako spojnice „sídliisko + škola + práca“:

Trasa S1: sídl. Pod Hájkom (s napojením na exist. cyklotrasu Psíky) – Vajanského (smerom k ZŠ) – sídl. Svobodu (smerom k MŠ) – sídl. Clementisa (smerom k MŠ) – Jurkovičova – priemyselná zóna (smerom k firmám Protherm, Schaeffler...)

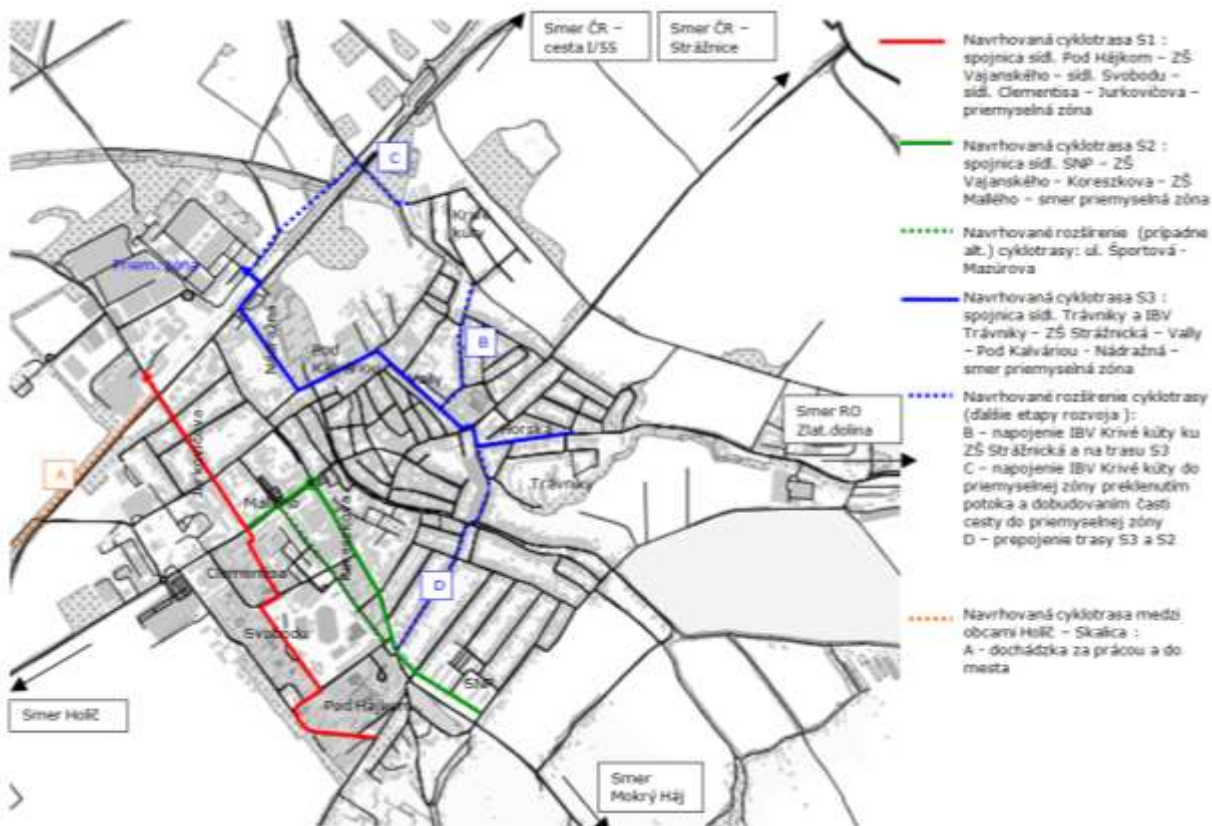
Trasa S2: sídl. SNP (s napojením na smer Mokry Háj) – Koreszkova (alt. Športová, Mazúrova) – Malého (s napojením na ZŠ) – ďalej smer po Jurkovičovej ul., po trase S1

Trasa S3: sídl. Trávniky a IBV Trávniky – Mýtna – Kráľovská (s napojením na ZUŠ) – Vally (s napojením na ZŠ Strážnická) – Pod Kalváriou (2x MŠ) – Nádražná – ďalej napojiť na existujúci cyklochodník smer priemyselná zóna

Základné intravilánové cyklotrasy by mali byť postupne dopĺňané o ďalšie spojovacie úseky (navrhované : napr. spojnice IBV Krivé kúty – priemyselná zóna, spojnice IBV Krivé kúty – ZŠ Strážnická cez Širokú ul., priečne spojenie cyklotrás okolo dopravného ihriska - Lúčky, Vajanského, Hollého, Jednoradová a pod).

Extravilánové cyklotrasy budú postupne dopĺňané o ďalšie spojnice (napr. spojnice Holíč – Skalica – Priemyselná zóna – dochádzková cyklotrasa do zamestnania)

Obr. č. 18–Skalica – navrhované intravilánové cyklotrasy – dobudovanie spojnic „sídliisko + škola + práca“



Obr. 19- Mapa extravilánových cyklotrás prechádzajúcich mestom



Obr.č.20 – Cyklotrasy v meste a mimo neho



V rámci k.ú. Skalica - v extraviláne je pomerne hustá sieť cyklotrás napojených na celoslovenské a medzinárodné cyklomagistály. Spájajú kultúrne a prírodné turistické ciele v rámci k.ú. Skalica. Značenie je realizované aktualizované a obnovované v spolupráci s cykloturistickým klubom. Problematická je kvalita niektorých povrchov trás.

V regióne mesta Skalica sú podľa generelu dopravy Trnavského samosprávneho kraja nasledovné cyklotrasy:

- EV 13 – 004 červená cyklotrasa, medzinárodná EuroVelo 13, Moravský Svätý Ján, hranica BSK, hr.pr AT - Brodské - Holíč, hr.pr CZ - Skalica , hr.pr CZ
- 5299a pracovné označenie, nemá pridelené číslo, Zelená, miestna, Skalica 004 - Radošovce - Rybky - Senica 2203 - Prietrž - 2298a

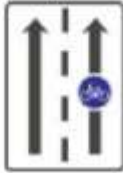
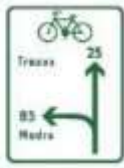
Odporúčanie: Spracovať strategický dokument pre cyklodopravu, dobudovať intravilánové cyklotrasy v zmysle strategického dokumentu.

6.1. Označovanie cyklotrás

Značenie a vyznačovanie cyklotrás v meste je možné označiť cyklotrasy rôznymi možnosťami podľa TP 07/2014.

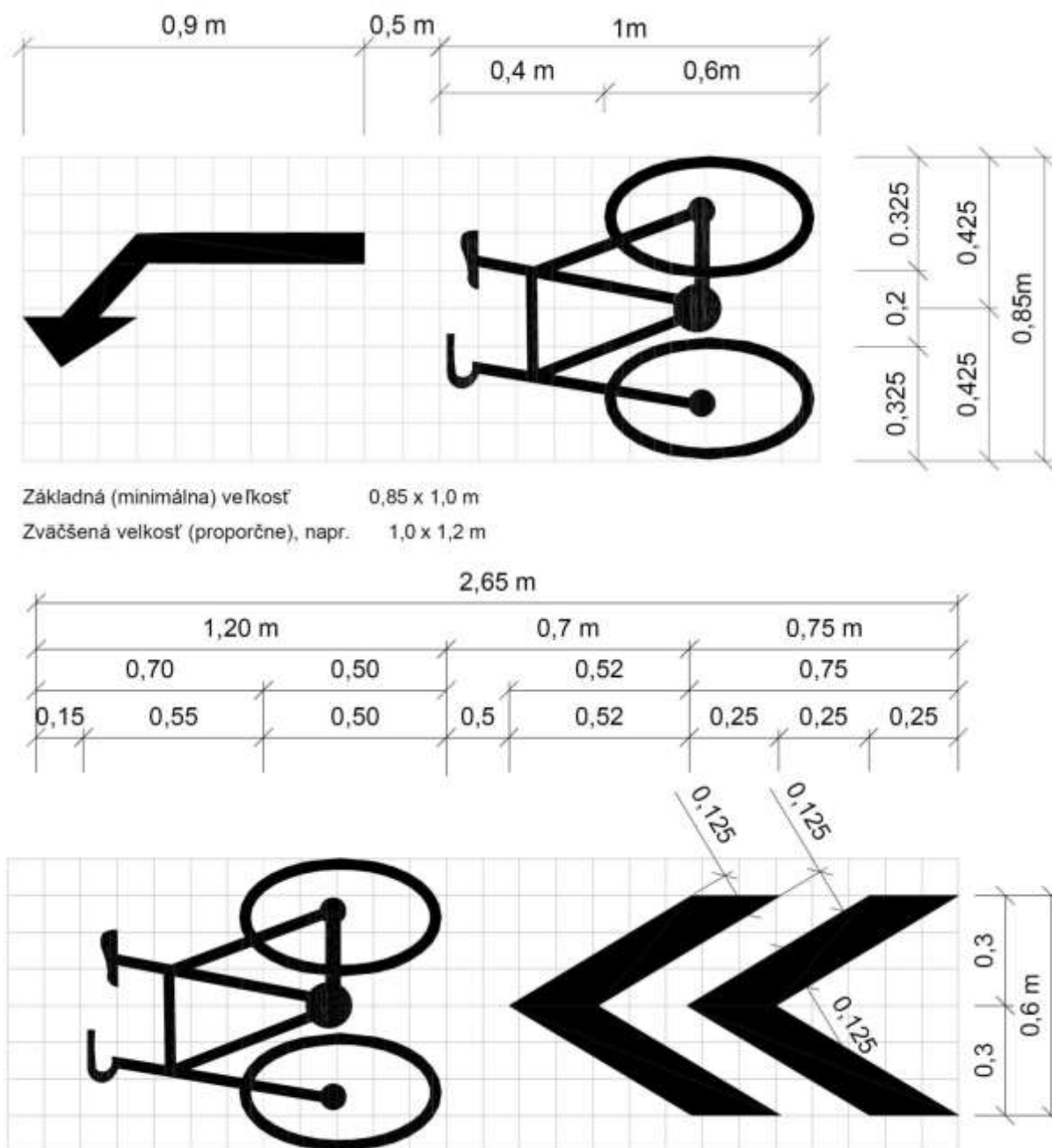
Dodatkové tabuľky E				
	E 16a Povolný smer jazdy cyklistov	E 16b Jazda cyklistov v protismeru povolená	E 16c Jazda cyklistov v oboch smeroch povolená	E 16d Priechová jazda cyklistov

Zvislé dopravné značenie	Zvislé dopravné značenie				
	Cestička pre chodcov	Spojená cestička pre chodcov a cyklistov, smerovo		Cestička pre cyklistov	Priechod pre chodcov
		nerozdelená	rozdelená		Priechod pre cyklistov
					
	C9	C12	C13	C8	IP6
					
					IP7

Zvislé dopravné značenie	Zvislé dopravné značenie				Cyklotabulky (IS40a - IS40i)	
	Cyklisti  A16	Zákaz vjazdu bicyklov  B11	Vyhradený jazdný pruh  C24a	Koniec vyhrad. jazdného pruhu  C24b	 IS40f  IS40i  IS 40e  IS40a	

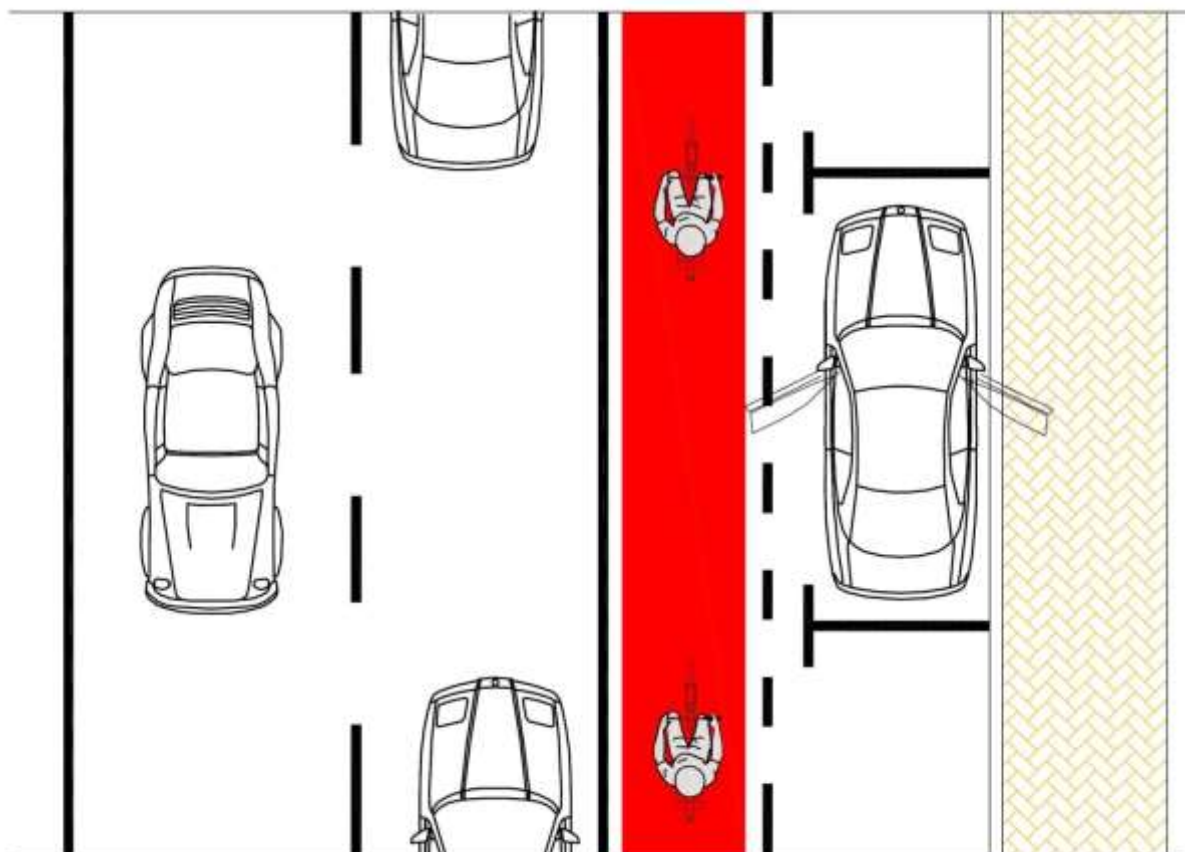
Obr.č.21 - Zvislé dopravné značenie

Vodorovné dopravné značenie	Vodorovné dopravné značenie					
	Priestor pre cyklistov  V5d	Priechod pre cyklistov  V7	Priechod pre cyklistov primknutý k priechodu pre chodcov  V7a	Cyklistická smerová šípka  V8a	Cyklistická smerová šípka  V8b	Koridor pre cyklistov  V8c
	Poznámka : Na vodorovné značenie použiť bielu farbu					

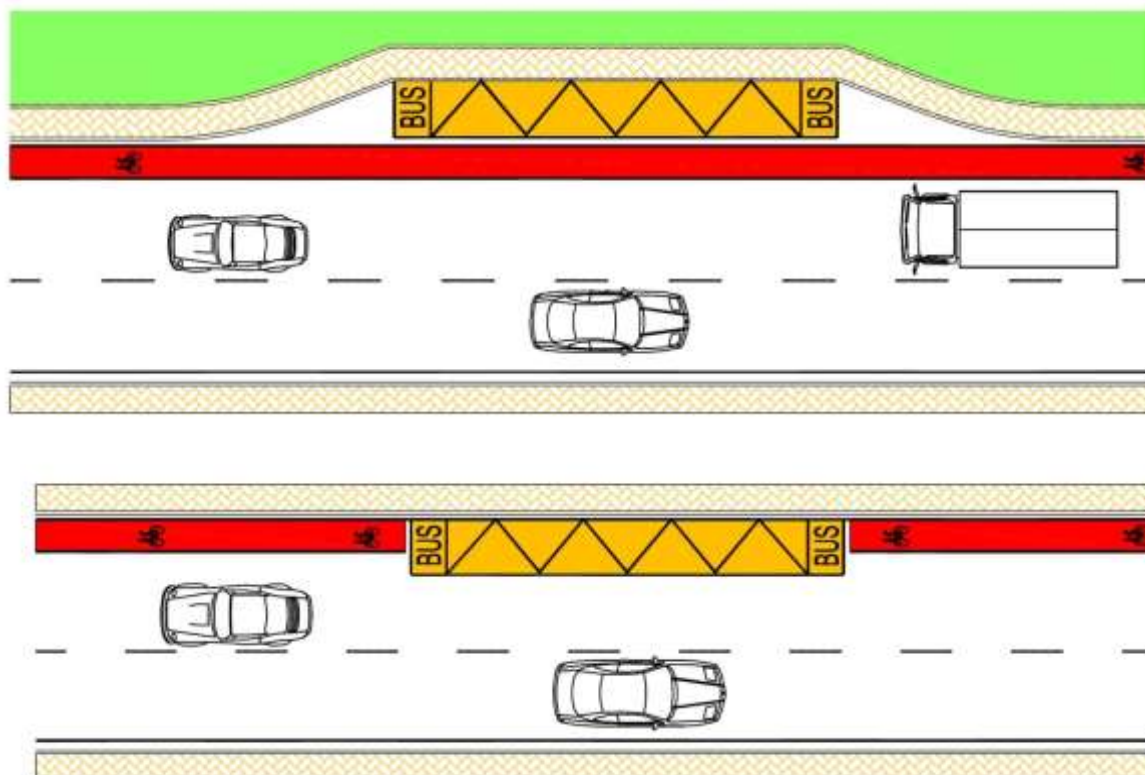


Obr.č.22 - Vodorovné dopravné značenie

Možnosť umiestnenia cyklotrasy v uličnom profile podľa šírky komunikácie ako cyklopruh alebo cyklopiktogramy.



Vedenie cyklistov cez autobusovú zastávku.



Obr.č.23 - Vedenie cyklotrasy pri zastávke MHD

7. Pešia doprava

Pešia doprava patrí medzi základné druhy dopravy a preto je potrebné venovať jej pozornosť. Vzhľadom na veľkosť mesta, tvar, polohu obytných častí a centra mesta je dochádzková vzdialenosť z okrajových častí do centra pomerne malá - cca 10-15 min. Preto je pešia doprava najvyužívanejšou dopravou v rámci mesta. Väčšie dochádzkové vzdialenosti sú z okrajových častí do obchodného centra /TESCO, MAX, NAY/ cca 20 min a do priemyselnej zóny cca 25 min.

Mesto Skalica má sieť peších trás riešenú až na výnimky celým mestom. Priechody pre peších sú už prevažne riešené bezbariérovou, zvyšné sa postupne upravujú. V CMZ, kde je max povolená rýchlosť 30 km/hod sú niektoré priechody vyvýšené a tvoria prvok spomalenia a ukludnenia dopravy.

Pešia doprava je najzraniteľnejšia medzi všetkými druhmi dopravy, nakoľko chodec nie je ničím chránený. Pešie trasy je nutné navrhovať ako bezpečné s podielom prvkov na zvýšenie bezpečnosti pri križovaní s iným druhom dopravy. Križovanie s iným druhom dopravy môže byť s cyklistami, vozidlami, vlakom a iné. Všetky nové pešie trasy a priestory musia byť realizované v bezbariérovom prevedení aj s povrchovou úpravou chodníkov pre pohyb slabozrakých a nevidiacich. Priechody pre chodcov musia byť nasvietené pri nedostatočnom osvetlení verejným osvetlením. V kritických miestach je vhodné priechody pre chodcov zvýrazniť nasvietením dopravnými gombíkmi, zvislé vodorovné značky IP6 osadiť v retroreflexnom ráme, prípadne so zabudovanou premenlivou signalizáciou.

Vzorové usporiadanie bezbariérového priechodu pre chodcov s úpravami pre slabozrakých je podľa obrázka. Každý nový priechod by mal byť odsúhlasený úniou nevidiacich a slabozrakých.

Výstavba nových chodníkov je podľa požiadaviek mesta, občanov, vlastníctva pozemkov a vyjadrení od dotknutých úradov. Nové pešie trasy je nutné situovať k novo vznikajúcim komunikáciám a aj v IBV.

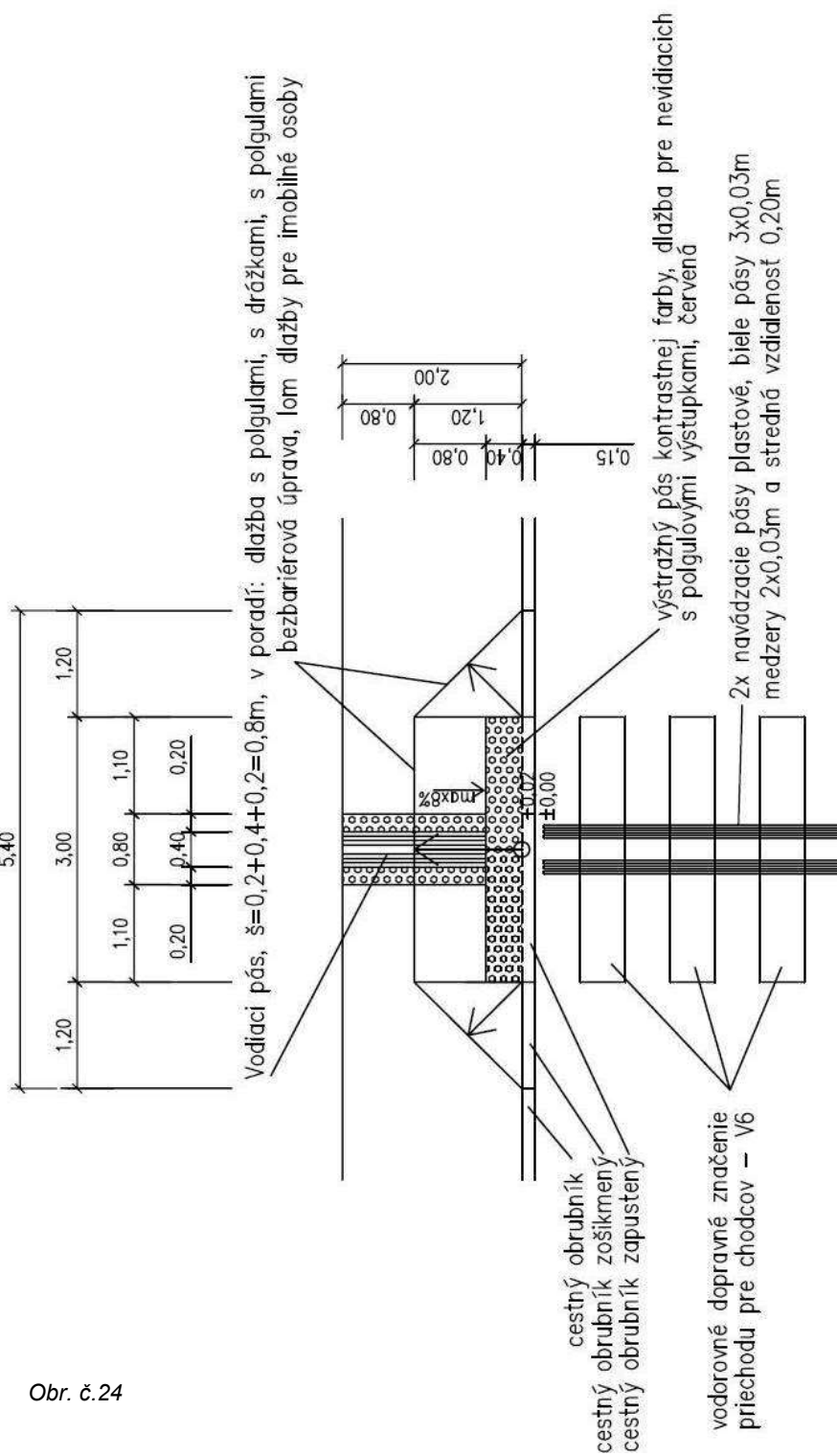
V sídelných útvaroch bez chodníkov je nutné tie útvary riešiť ako obytnú zónu s preferenciou peších a utlmením automobilovej dopravy pomocou prvkov ukludnenia.

Návrh :

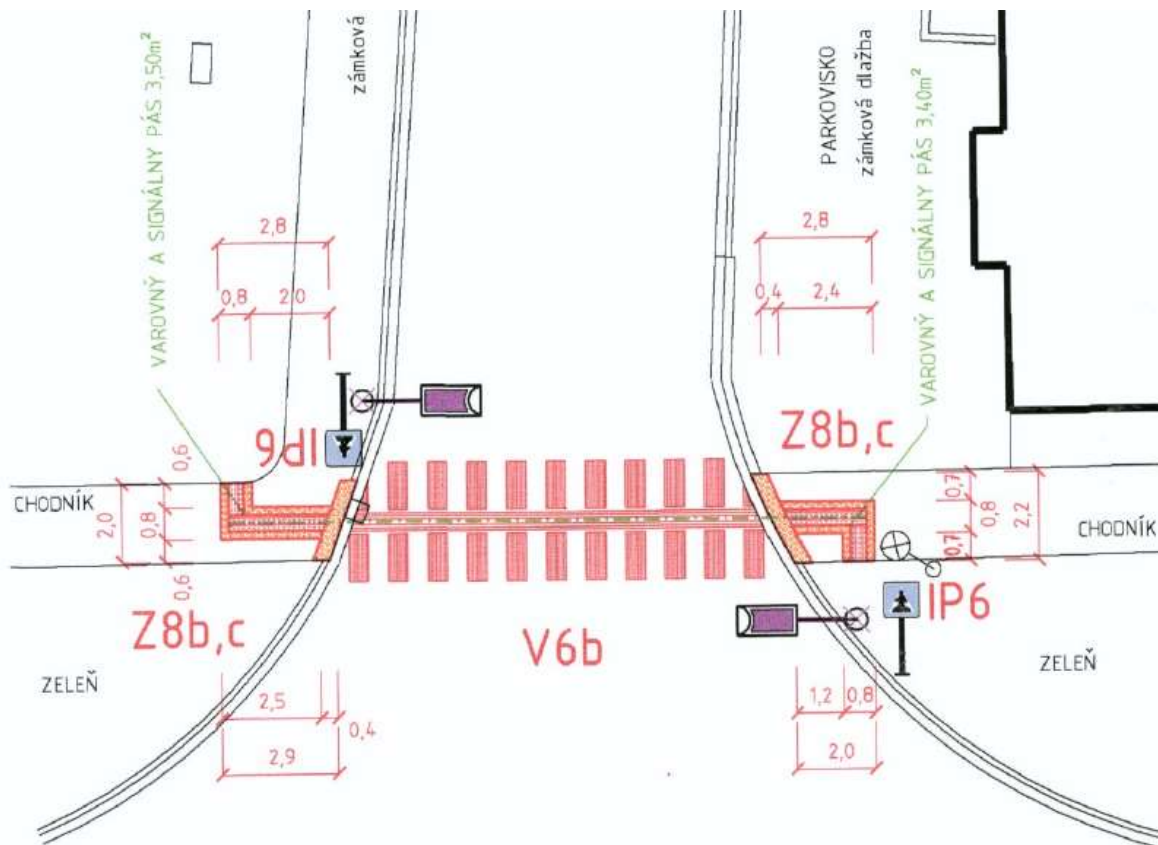
- nasvietenie priechodov pre chodcov v zmysle príslušných technických predpisov
- prehodnotenie vybudovania ďalších vyvýšených priechodov formou dopravných prahov pre chodcov v lokalitách s intenzívnym pohybom chodcov, napr. v blízkosti školských zariadení, osadenie ďalších prvkov na ochranu chodcov - zábradlie, bariéry a pod.
- dobudovanie prepojení niektorých chodníkov / Pri potoku - Vally, Priečna - Pri potoku, Jazerné pole - NAY - Lúčky...

Vzor bezbariérovej úpravy s dlažbou pre nevidiacich M 1: 100

Obr. č.24



Obr. č. 25 – Vzorový návrh riešenia intenzívneho nasvietenia priechodu pre chodcov, úpravy dlažieb, bezbariérovosti a pod.



8. Železničná doprava

Železničná doprava je v súčasnosti charakterizovaná a limitovaná skutočnosťou, že žel. stanica Skalica na Slovensku je koncovou stanicou na trase Kúty - Skalica / v minulosti Kúty - Veselí nad Moravou/. Zostáva však dôležitým článkom hromadnej dopravy v smere do Bratislavy /Kúty - Bratislava / ale aj do Českej republiky /Kúty - Břeclav - Brno - Praha/.

Vzhľadom na polohu železničnej stanice medzi CMZ a priemyselným areálom je vhodné túto polohu využiť pre vybudovanie prestupného bodu medzi železničnou dopravou, autobusovou alebo inými druhmi dopravy. Pre cestujúcich dochádzajúcich vlakom za prácou, školou a pod je potrebné vybaviť miesta pre bicykle a odstavnú plochu pre motorové vozidlá s možnosťou odstaviť vozidlo na parkovisku a mať priamy prestup na železničnú dopravu. Príchody a odchody najvyužívanejších spojov je vhodné koordinovať aj s MHD .

9 . Závery a návrhy

Po zanalyzovaní dopravnej situácie v meste Skalica je možné konštatovať, že dopravná situácia v Skalici je primeraná veľkosti mesta, počtu obyvateľov a významu mesta ako administratívneho, kultúrneho ale najmä priemyselného centra Záhoria.

Vzhľadom na neustále sa zvyšujúcu všeobecnú automobilizáciu spoločnosti, zvyšovanie počtu zamestnancov v priemyselnej zóne, predpokladaný nárast počtu obyvateľov mesta, je nutné sa zamerať najmä na:

- a/ riešenie nákladnej i osobnej dopravy smerom do a z priemyselnej zóny,**
- b/ perspektívne riešenie celkového obchvatu mesta okolo priemyselnej zóny**
- c/ riešenie statickej dopravy v meste**
- d/ riešenie cyklistickej dopravy v intraviláne mesta**
- e/ zvyšovanie bezpečnosti chodcov**
- f/ postupné zefektívnenie a zvýšenie podielu hromadnej dopravy a stavanie na princípoch udržateľnej mobility**
- g/ ostatné opatrenia na úseku dopravy**

Základné návrhy riešení (zhrnutie):

a/

- pripraviť riešenie mimoúrovňového napojenia priemyselnej zóny - križovanie železnice a II/426 , presadiť toto riešenie do zmeny ÚPN TTSK, spolupracovať s VÚC TT a SSC
- dopracovať PD napojenia spojnice ciest III/1130 a II/426 /od Mondokovho križa/ a prepojenie realizovať
- upraviť dopravné značenie na ceste III/ 1130 a zabezpečiť tak možnosť prejazdu poľnohospodárskej techniky a nákladných vozidiel po Vážnickej ceste na cestu II/426

b/

- pripraviť overovaciu štúdiu obchvatu mesta poza priemyselnú zónu, presadiť zapracovanie riešenia do ÚPN TTSK a ÚPN mesta Skalica

c/

- dobudovať potrebný počet parkovacích miest v okolí CMZ (tj. záchytné parkoviská pred vstupom do CMZ),
- postupne regulovať státie v najfrekventovanejších častiach CMZ prostredníctvom plateného parkovania
- zefektívniť využitie jestvujúcich parkovacích plôch v rámci HBV vyznačením státí VDZ
- dobudovať parkovacie miesta v rámci HBV
- vytipovať priestory pre vybudovanie viacpodlažných parkovacích domov

d/ riešenie cyklodopravy

- upresniť trasy a spracovať dokumentáciu pre realizáciu cyklistických chodníkov a zdieľaných koridorov v navrhovaných smeroch (trasy S1-S3)
- v cieľových lokalitách vytvoriť podmienky na bezpečné odstavenie bicyklov
- podporovať využívanie bicyklov pri školách, obchodoch, úradoch a pod. doplnením potrebného množstva cyklostojanov

e/ zvyšovanie bezpečnosti chodcov

- zvýrazniť, osvetliť a zabezpečiť ďalšími prvkami frekventované priechody pre chodcov najmä v blízkosti školských zariadení
- osvetliť všetky priechody pre chodcov v zmysle platnej legislatívy
- optimalizovať a doplniť sieť priechodov pre chodcov v meste
- Pešie trasy navrhovať pri každej novej komunikácii, doplniť chýbajúce spojovacie chodníky
- Pešie trasy vytvárať s bezbariérovou úpravou

f/ postupné zefektívnenie a zvýšenie podielu hromadnej dopravy ??

- Hromadnú dopravu pravidelne prehodnocovať a prispôbovať požiadavkám rozvíjajúceho sa mesta,
- Vytvoriť plynulý prejazd pre hromadnú dopravu,
-

g/ ďalšie opatrenia na úseku dopravy

- aktualizovať passport komunikácií v CMZ s návrhom zjednosmernenia ulíc a systému parkovania
- Regulácia uličného parkovania v lokalitách IBV,
- Vypracovanie štúdie prestavby autobusovej stanice
- Vytvoriť parkovanie pre osobné vozidlá pri železničnej stanici,
- Vyznačiť miesta s regulovaným státím,
- **Zadať spracovanie generelu dopravy mesta Skalica, v ktorom budú detailne zdokumentované a popísané problémy vrátane podrobnejších návrhov riešenia všetkých druhov dopravy.**
- **Spracovať strategický dokument pre cyklodopravu.**
- Na jednotlivých projektoch je potrebné participovať s obyvateľmi, formou ankiet a prieskumov

10. Samostatné prílohy :

Príloha č. 1 – Výkres zmien a doplnkov č.1/2017 ÚP so zapracovaním navrhovaného obvodu priemyselnej zóny

Príloha č. 2 – Návrh napojenia predĺženia MK z lokality Krivé kúty na cestu II/426

Príloha č. 3 – Výkres smerovania nákladnej dopravy a nákl. Dopravy prechádzajúcej mestom s návrhom riešenia

Príloha č. 4 – Výkres smerovania osobnej dopravy do mesta a v meste s návrhom riešenia

Príloha č. 5 – Tabuľka miestnych komunikácií – zatriedenie do kategórií, funkč.tried,
technické parametre

Príloha č. 6 – Tabuľka parkovísk – popis státia, návrhy zmien a doplnení

Príloha č. 7 – Tabuľka priechodov pre chodcov – mimo CMZ, na št.cestách a v CMZ

Vypracoval: Ing. Andrej Vachaja