

9. Doprava

Územní řešení dopravní infrastruktury v daném území vyhledává nejefektivnější:

- vnitřní propojení měst a obcí a specifických oblastí v rámci územního celku;
- vnější napojení územního celku s ostatním územím České republiky, zejména se sousedními regiony;
- napojení území na mezinárodní dopravní systémy.

Řešení dopravní infrastruktury je modifikováno stávající infrastrukturou, geograficko-morfologickým rázem území, limity, jež území poskytuje a dále pak hospodářskou činností v území a v neposlední řadě i politicko-geografickým uspořádáním vyplývajícím z polohy řešeného území při mezistátní hranici.

Území okresu Hodonín je od centrální části Moravy odděleno pásmem Ždánského lesa a Chřibů, hranicí se Slovenskou republikou tvoří částečně řeka Morava a oblast Bílých Karpat, což jsou výrazné geograficko-morfologické územní prvky nesoucí významné limity využití území. Těmito přírodními podmínkami jsou také předurčovány přepravní vztahy související s hospodářskou aktivitou a rozvojem území okresu. Směrem k okresu Uherské Hradiště představují hranice okresu Hodonín pouze správní linii, danou hranicemi jednotlivých katastrálních území. Z širších územních vztahů je nejvýznamnější dopravní směr podél řeky Moravy, který v regionálních a místních vztazích reprezentuje ve většině dopravně-obslužný charakter souvislého pruhu osídlení. Na území okresu Hodonín tento směr představují dvě významné komunikace dopravní infrastruktury, a to silnice I/55 Přerov-Uherské Hradiště-Hodonín-Břeclav a železniční trať Přerov-Břeclav. Ve vzdáleném výhledu k nim může přistoupit i průplav Dunaj-Odra. Obě stávající komunikace nesou v uvedeném směru i dálkové relace, železniční trať Přerov-Břeclav je součástí mezinárodního železničního tahu E 65 (Gdynia-Warszawa-Ostrava-Wien-Rijeka). Jinak většinou dálkové a mezinárodní spoje České republiky území okresu Hodonín obcházejí po komunikacích mimo okres (dálnice a železniční trať Brno-Břeclav-Bratislava, silnice I/50 Brno-Uherské Hradiště-Trenčín i trasa budoucí dálnice D I Praha-Brno-Trenčín), naopak některé spoje západního Slovenska s centrální částí Moravy využívají dopravní infrastruktury na území okresu (žel. trať 368 Hodonín-Holíč, 361 Sudoměřice n.M.-Kúty, 343 Veselí n.M.-Nové Mesto n.V. a silnice I/51 Brno-Trnava, I/54 Znojmo-Kyjov-Nové Mesto n.V., II/426 Strážnice-Skalica, II/499 Uherský Ostroh-Myjava).

Stávající struktura sítě pozemních komunikací, jak železnic, tak i silnic, je svou přepravní kapacitou v souhrnu dostatečná, vyhovuje dopravním nárokům v území s tím, že některé úsekově se hromadí dopravní zácpy v této síti budou odstraňovány postupně, podle záměrů níže uvedených v souladu s rozvojem tohoto územního celku. Jedná se zejména o komunikace nadregionálního významu jako je trať ČD Přerov-Břeclav, silnice I/51, I/54 a I/55 a některé silnice II. třídy (II/419 a II/432), jež v rámci řešeného území mají nezastupitelný význam.

Dopravní poměry

Hlavními zdroji a cíli dopravy v řešeném území jsou především Hodonín, Kyjov, Veselí nad Moravou a Strážnice. Přes tato města vedou i nadregionální dopravní tahy ze sousedních regionů. V silniční dopravě využívají tyto tahy silnic č. I/51 Brno-Hodonín-Holíč-Trnava, I/54 Znojmo -Kyjov-Veselí n.Mor.-Nové Mesto n.Váhom a I/55 Břeclav-Hodonín-Veselí n.Mor.-Uherský Ostroh, v železniční dopravě zachycují nadregionální dopravu tratě ČD č. 330 Přerov-Moravský Písek-Hodonín-Břeclav a č. 340 Brno-Kyjov-Veselí n.Mor.-Trenčianská Teplá. V průběhu předcházejících let do roku 1990 byl na těchto dopravních tazích vykazován pravidelně mírný nárůst (v silniční dopravě) až stagnace (v železniční dopravě). Nárůst v silniční dopravě byl odrazem stoupajícího počtu motorových vozidel a přebírání přepravních nároků hospodářských aktivit silniční dopravou na úkor stagnující železnice. Po roce 1990 se jeví, že i v silniční dopravě celkové objemy přepravy vykazují stagnaci nebo mírný pokles. Specifickým jevem v daném území je od roku 1993 kvantitativní změna objemu dopravy mezi územím okresu Hodonín a západoslovenským regionem, kdy při zavedení hraničního a celního režimu na nynějších mezistátních přechodech v Hodoníně (silnice I/51) a Javorníku (II/499) se projevuje znatelný pokles intenzity silničního provozu, naopak na silničním přechodu v Sudoměřicích (silnice II/426) se projevuje mírný nárůst intenzity silničního provozu. Tento projev změn intenzity dopravy a přepravních nároků je odrazem měnících se ekonomických podmínek pro rozvíjení hospodářských aktivit po roce 1990 a v časovém horizontu návrhu ÚPN lze očekávat další stagnaci nebo mírný pokles intenzity dopravy, a to vzhledem k útlumu některých, pro řešené území typických výrobních činností, zejména útlumu těžby lignitu, která souvisí s přehodnocováním regionální i celkové energetické koncepce, se snižováním těžby surovin pro stavební průmysl (šterků, šterkopísků, cihlářských surovin) a v neposlední řadě i s prognózou vývoje zaměstnanosti.

Ke konci časového období návrhu ÚPN (r. 2010) lze však očekávat zmírnění důsledků restrukturalizace ekonomických aktivit a rozvoj dopravy bude mít vzestupnou tendenci jak v intenzitě dopravy, tak i v její kvalitě. Proto je žádoucí, aby dopravní infrastruktura na řešeném území byla v intencích tohoto dokumentu plně rozvinuta a připravena na očekávané změny.

Růst intenzity provozu lze očekávat zejména v oblasti urbanizovaného pásu Pomoraví, tj. v silniční dopravě po komunikaci I/55 jako dopravní spojnici jihovýchodní Moravy s Moravou severní. Tato komunikace se stane svým profilem komunikací rychlostní, v návaznosti na dohodnuté napojení na systém komunikací střední Moravy (D 1, D 47) vytvoří vhodné podmínky pro akcept intenzivního dopravního proudu v řešeném území. Tuto funkci v železniční dopravě splní i modernizovaná železniční trať Přerov-Břeclav, zejména při mezinárodní přepravě v relacích Polsko-Rakousko po napojení na systém vysokorychlostní železnice v oblasti severní Moravy. Růst intenzity a kvality dopravních nároků v silniční dopravě je nutno očekávat rovněž na dopravních osách Kyjov-Veselí nad Moravou-Uherský Ostroh, na silnici I/54 a na komunikacích Kyjov-Hodonín (II/432) a Bzenec-Strážnice-Sudoměřice (II/426). Tyto komunikace budou tvořit kostru dopravního systému řešeného území.

Již v současných intenzitách provozu, z nichž nemalý podíl tvoří nákladní doprava, se výrazně projevují negativní důsledky při průjezdech obcemi. Týkají se především silnice I/55 v úseku Rohatec-Strážnice-Veselí nad Moravou, která prochází zastavěným územím v celkové délce 11,5 km, tj. 44 % celého úseku, a silnice I/54 v úseku Kyjov-Veselí n.Mor., kde se jedná o 7 km, tj. 33 % délky silnice. Značná intenzita provozu vyvolává negativní dopady na životní prostředí v Hodoníně na komunikacích I/51, I/55 a II/432, projevující se v neúnosné hladině hluku (až 70 dB(A/)), koncentrací imisních zplodin zvláště CO_x a N_xO a prašnosti. Při současných intenzitách provozu silniční dopravy na uvedených úsecích dochází ke kolizím při průjezdu ostatním zastavěným územím, které se projevují snižováním rychlosti dopravního proudu.

Rovněž provoz na železničních tratích, v úsecích Kyjov-Veselí nad Moravou a Hodonín-Moravský Písek v průtahu tratí zastavěným územím, je zdrojem negativních vlivů na životní prostředí, zejména hluku (až 70 dB(A/)), prašnosti a na úseku Kyjov-Veselí nad Moravou také vyššími koncentracemi imisních zplodin.

Silniční síť

Stávající silniční skelet v území je součástí vyššího dopravního systému. Je tvořen třemi silnicemi I. třídy a deseti silnicemi II. třídy a je doplněn 280 km silnic III. třídy, což plně zajišťuje obslužnost v území a umožňuje integraci silniční dopravy v řešeném území se systémem celostátním. Strukturu silniční sítě charakterizují tyto údaje:

Celková délka silnic I. třídy	122,3 km
II. třídy	153,7 km
III. třídy	279,9 km

Celková délka všech silnic regionálního charakteru je 555,9 km.

Přehled silnic I. a II. třídy v území:

51	Brno-Čejč-Hodonín-Trnava (SR) v délce na území	24,7 km
54	Znojmo-Dambořice-Kyjov-Veselí n.M.-Nové Mesto n.V. (SR)	58,3 km
55	Olomouc-Uh.Hradiště-Veselí n.M.-Hodonín-Břeclav	39,3 km
419	Slavkov-Čejč	15,2 km
421	Terezín-Velké Pavlovice	0,3 km
422	Boršice-Kyjov-Čejč-Valtice	32,8 km
423	Velké Bílovice-Prušánky-Lužice	8,5 km
426	Medlovice-Bzenec-Strážnice-Skalica n.M. (SR)	18,8 km
427	Nedakonice-Moravský Písek	4,4 km
429	Bohdalice-Koryčany-Osvětimany	5,3 km
431	Hodonín-Dubňany-Kyjov-Ždánice-Vyškov	19,5 km
432	Hodonín-Ratíškovice-Kyjov-Kroměříž	27,9 km
495	Moravský Písek-Uherský Ostroh	2,0 km
499	Uh.Ostroh-Velká nad Veličkou-Myjava (SR)	18,8 km

Charakteristika silnic I. a II. třídy

I/51 Brno-Hodonín-Holíč

Silnice přenáší v úseku Hodonín-Holíč silnou dopravní zátěž ze západního Slovenska do okresu Hodonín. Intenzivním zdrojem a cílem dopravy v této relaci je jak Hodonín, tak i Kyjov, což je předem dáno směry navazujících komunikací II/431 Hodonín-Dubňany-Svatobořice-Mistřín-Kyjov a II/432 Hodonín-Ratíškovice-Kyjov. Ke zvýšení dopravní zátěže na této trase přispělo zavedení hraničního a celního odbavování dopravního proudu v úseku Hodonín-Holíč zřízením hraničního přechodu v Hodoníně. Vzhledem k nereálnosti východního obchvatu Hodonína komunikací I/51 doporučujeme dopravní napojení hraničního přechodu na Slovensko ze severu a západu v jihozápadní části města (přes Kapříška) s využitím silnice R 55 jako části západního obchvatu města pro cesty na sever a východ území.

Napojení silnice II/422 v Hovoranech způsobuje dopravní závalu, kterou doporučujeme řešit úpravou napojení spolu s rekonstrukcí poloměru oblouku silnice I/51. Ve výhledu doporučujeme zachovat územní rezervu pro jižní obchvat Čejče silnicí I/51, který by zlepšil dopravní poměry v obci.

I/54 Znojmo-Kyjov-Veselí n.M.-Nové Mesto n.V. (SR)

Ve svém průběhu má tato silnice značně rozdílný význam i technickou úroveň. Převažuje na ní místní charakter dopravy. Úsek Velké Němčice-Dambořice-Kyjov je zcela nevyhovující zejména směrově a spádově, s nevyhovujícími průjezdy obcemi Žarošice, Archlebov a Strážovice. Tento úsek doporučujeme řešit výstavbou nové silnice v trase Kyjov-Strážovice-Želetice-Násedlovice současně s přeložkou silnice II/419 v úseku Násedlovice-Terezín. Zlepšení průjezdu Kyjovem je nutno realizovat přeložkou průtahu.

Úsek Kyjov-Bzenec-Veselí n.Mor. je nejfrekventovanější s intenzitou přes 4 000 vozidel/den, v jedné třetině délky probíhající zastavěným územím. Řešením neúnosného stavu je rekonstrukce průtahu komunikace Vlkošem a Vracovem, spolu s mimoúrovňovým křížením s tratí ČD Brno - Veselí nad Moravou s jižním objezdem Bzence k nové křižovatce se silnicí R 55 jihovýchodně od Bzence na další křižovatku severozápadně Moravského Písku, kde se silnice I/54 oddělí od silnice R 55 s pokračováním do Veselí n.Mor. Ve Veselí n.M. se úprava silnice I/54 omezuje na přeložku od podjezdu tratí ČD k napojení na stávající silnici I/55. Další průběh trasy směrem na východ je v dobrém stavu s vyhovujícími parametry.

I/55 Olomouc-Uherské Hradiště-Hodonín-Břeclav

Tato silnice tvoří dopravní osu Pomoraví a přenáší místní, dálkovou i mezinárodní dopravu. Tato komunikace má velký nadregionální význam. V současné době je komunikace v úseku Břeclav-Mikulčice-Rohatec vybudována jako

rychlostní, vystavěná v polovičním profilu s mimoúrovňovými křižovatkami, neprocházející zastavěným územím. Úsek Petrov-Veselí nad Moravou-Uherský Ostroh představuje zdroj negativních vlivů na životní prostředí průtahem obytnou a průmyslovou zástavbou Petrova, Strážnice a Veselí n.M. Kritická situace je ve Strážnici, řešitelná vybudováním západního a severního obchvatu Strážnice spolu s křížením silnice II/426 na severu města. Tím se odlehčí průtah Strážnicí. Průtah Petrovem doporučujeme nahradit vybudováním přeložky trasy východně stávající silnice v Petrově, podél trati ČD. Odlehčení průjezdu Veselím n.Mor. přinese až řešení trasy I/55 v celém úseku Rohatec-Uherské Hradiště. Nejpřirozenější, při uvážení limitů území mezi Rohatcem, Strážnicí a Přívozem, se jeví trasa nové R/55 vedená západně v souběhu s tratí ČD Přerov-Břec-lav obcházející toto území, s mimoúrovňovým křížením severně od Strážnice-přívoz se silnicí II/426, dále tato trasa prochází východně Bzenec západním okrajem Moravského Písku, kde by peážovala s trasou silnice I/54 až k mimoúrovňové křižovatce se silnicí I/54, kde se tato odpojí směrem na Veselí n.M. Komunikace v této poloze by převzala veškerou zátěž dálkového charakteru i obslužnou funkci pro spojení Hodonín-Rohatec-Bzenec-Moravský Písek. Realizace této části přestavby silnice I/55 na okrese Hodonín se uskuteční ve dvou etapách, nejdříve úsek Uherské Hradiště-Bzenec, následně Bzenec-Rohatec.

Silnice č. 419

V úseku Slavkov-Čejč přenáší část dopravy z Brna do Kyjova a Veselí n.M., s největším zatížením v úseku Slavkov-Žarošice. V jižní části je zcela nevyhovující průjezd Násedlovicemi a úsek Násedlovice-Čejč. Po vybudování cca 2 km dlouhé přeložky podél potoka Trkmanka bude možné zrušit dopravně nevhodný úsek silnice od odbočky do obce Karlín ke křižovatce jižně od Násedlovic. Průjezd obcí Násedlovice bude řešen přeložkou silnice východním směrem. Obě přeložky se stanou součástí nového vedení silnice č. 54 z Kyjova.

Silnice č. 421

V úseku Terezín-hranice okresu je částí silnice z Terezína do Velkých Pavlovic. Pro řešené území má obslužný význam s možností svedení dopravy na D 2 Brno-Bratislava.

Silnice č. 422

V úseku Boršice-Kyjov-Čejč-Velké Bílovice je komunikací využívanou převážně pro místní provoz. Úsek Kyjov-Hovorany je více zatížený, neboť zajišťuje obsluhu četných ekonomických aktivit a částečně také přenáší regionální a dálkovou dopravu ve směru Kyjov-Brno. Úroveň úseku Kyjov-Boršice neumožňuje jiné využití než pro obsluhu území.

Silnice č. 423

Velké Bílovice-Prušánky-Lužice, je na území okresu Hodonín dlouhá pouze 8 km a má pro něj pouze okrajový význam obslužnosti území, kterým prochází.

Silnice č. 426

Medlovice-Bzenec-Strážnice-Skalica má největší význam v úseku Bzenec-Strážnice, protože prostor Přívozu s cihelnou a štěrkovnou je zdrojem těžké nákladní dopravy. Postupně se zvyšující intenzita provozu v úseku Petrov-Skalice, kterým se zkracuje cesta ze středního Pomoraví do Bratislavy, svědčí o rostoucím významu komunikace. V úseku Petrov-Strážnice tato silnice peážuje se silnicí I/55.

V Sudoměřicích je hraniční a celní přechod, který, pokud by se celniště podařilo na základě mezistátní smlouvy přemístit na slovenskou stranu, by netvořil tak výraznou dopravní závalu při průjezdu Sudoměřicemi. Dříve uvažovaný západní obchvat Sudoměřic silnicí II/426 s novým napojením na silnici I/55 západně od Petrova se stal vzhledem k průběhu státní hranice a dopravnímu řešení na Slovensku reálný.

Silnice č. 427

Uherské Hradiště-Nedakonice-Moravský Písek je souběžná s plánovanou silnicí R 55. Má obslužný charakter a na území okresu Hodonín probíhá pouze v délce 3 km.

Silnice č. 429

Koryčany-Osvětimany je obslužná komunikace s nízkou intenzitou provozu, mající v řešeném území délku jen 5 km.

Silnice č. 431

Hodonín-Dubňany-Kyjov-Ždánice-Vyškov je nejvíce provozovaná v úseku Hodonín-Kyjov. Úsek Mistřín-Kyjov peážuje se silnicemi č. 422 a č. 54.

Silnice č. 432

Hodonín-Ratíškovice-Kyjov-Koryčany-Kroměříž je zařazena do vybrané silniční sítě, ale nemá dálkový charakter. Nejzatíženější úsek je opět mezi Kyjovem a Hodonínem. Pro obce Milotice a Ratíškovice jsou navrženy objezdy a směrová úprava trasy severně od Milotic s mimoúrovňovým přejezdem přes dvoukolejnou trať ČD Brno-Veselí n.M.

Silnice č. 495

Moravský Písek-Uherský Ostroh-Uherský Brod je méně významná komunikace, na území okresu jen 3 km dlouhá, ve špatném stavebním stavu. Po výstavbě silnice R 55 se na ní zvýší intenzita provozu, neboť převezme část dopravního proudu mezi Uherským Ostrohem a silnicí R 55. Znamená to provedení technických úprav na komunikaci.

Silnice č. 499

Uherský Ostroh-Velká nad Veličkou-Myjava je komunikace místního významu, slabě využívaná v úseku Uherský Ostroh-Blatnice. Větší využití má úsek Blatnice-Velká nad Veličkou, který převádí dopravu z komunikace I/54 směrem na Trnavu a Piešťany přes hraniční a celní přechod v osadě Sabotovce.

Silnice R 55

Silnice je vybudována v polovičním profilu v úseku Břeclav - Rohatec. Pro úsek Rohatec - Bzenec, Přívoz doporučujeme územně chránit koridor severo-západně od trati ČD při dodržení maximálního ochranného pásma mezi tratí ČD a osou přilehlého pruhu silnice R 55 110 m (dle vyjádření MZe a MŽP Praha č.j. 6076/97 - OOP/3060/97 z 19.května 1997).

Železniční doprava

Územní rozložení sítě ČD v řešeném území odráží historický vývoj ekonomických aktivit v daném území a je i podřízeno geograficko-morfologickým podmínkám v území. Územní struktura železniční sítě je rovněž poplatná době vzniku jednotlivých traťových úseků časově spadající do období druhé poloviny 19. století a začátku 20. století. Rovněž technický standard vybavenosti drážních zařízení a provozní parametry jsou odrazem nižší přizpůsobivosti tohoto dopravního systému rychleji se měnícím podmínkám hospodářským. Z přepravních výkonů jsou dominující na železnici výkony v nákladní dopravě. Tyto mají od roku 1990 v souladu s celostátní tendencí i na tratích v území stag-nující až mírně klesající trend. V očekávaném vývoji lze usuzovat, že po ukon-čení restrukturalizace ekonomických aktivit, jež charakterizuje stávající stav, dojde na horizontu návrhového období na některých traťových úsecích k vzestu-pu přepravních nároků. Toto lze očekávat zejména na tratích s nadregionálním významem jako jsou Přerov-Břeclav a Brno-Veselí nad Moravou-Trenčianská Teplá. V ostatní síti ČD v území nelze znatelný vzestup přepravních nároků očekávat, zejména proto, že stávající koncentrace průmyslu a výrobních zón, která je zdrojem nároků železniční nákladní dopravy, leží vesměs na dvou shora uvedených traťových úsecích s nadregionálním významem. K tomu přispívá i vývoj směřující k větší diferenciaci podílu přepravy mezi silniční a železniční dopravou ve prospěch dopravy silniční při zajišťování obslužnosti v území. Výrazný přesun přepravních nároků na železnici lze očekávat jen u vybraných druhů přeprav na určité minimální vzdálenosti, v minimálním množství, jako např. některých substrátů (uhlí, šterky, písky), výrobky průmyslu stavebních hmot, strojíren-ské výrobky apod., což předpokládá rozvoj ekonomických aktivit v území jedno-značně nezaručuje. Ve výhledu lze očekávat, pokud se naplní koncepce přepravy ostravského a polského uhlí do Rakouska dopravou využívající vodní cesty, splnění těchto podmínek pro železnici Přerov-Břeclav a vzrůst významu železnič-ní stanice Hodonín jako stanice přípojně k přechodu na vodní cestu.

Přehled tratí ČD na území okresu:

trať číslo	úsek	délka v území km	roční zatíže- ní mil.hrtkm
255	Hodonín-Mutěnice-Čejč-Zaječí	20	0,9
256	Čejč-Ždánice	25	0,4
257	Mutěnice-Kyjov	16	0,5
330	Přerov-Hodonín-Břeclav	27	35,0
340	Brno-Veselí n.M.-Trenč.Teplá	32	6,9
341	(Veselí n.M.)-Sudoměřice-Rohatec	5	0,5
342	Bzenec-Moravský Písek	4	1,8
343	Veselí n.M.-Nové Mesto n.V.	24	6,8
361	Veselí n.M.-Kúty	14	1,5
336	Hodonín - Holíč	6	1,9

Charakteristika tratí ČD

Trať č. 255 Hodonín-Mutěnice-Čejč-Zaječí je jednokolejná trať provozovaná diesellovou trakcí. přes dosahovaný nízký přepravní výkon a technické parametry nižšího řádu tvoří spojkou mezi dvěma nadregionálně významnými tratěmi (Přerov-Břeclav a Brno-Bratislava), takže má nezastupitelný význam při obsluze území.

Trať č. 256 Čejč-Ždánice částečně prochází mimo území okresu (žst. Klobouky), obstarává dopravní obsluhu ždánické průmyslové lokality. Trať vykazuje nižší technicko-ekonomické parametry, je provozována diesellovou trakcí.

Trať č. 257 Mutěnice-Kyjov je součástí spojkou mezi tratěmi Brno-Bratislava a Brno-Trenčianská Teplá. Trať vykazuje velmi nízké zatížení i přesto, že je na ní napojeno několik železničních vleček. Technické parametry jsou druhého řádu, přesto má význam pro obsluhu území. Trať je provozována diesellovou trakcí.

Trať č. 330 Přerov-Břeclav vstupuje do území okresu v jihovýchodní části u obce Mikulčice a prochází severovýchodním směrem přes Moravský Písek do okresu Uherské Hradiště. Jedná se o dvoukolejnou trať provozovanou v elektrické trakci. Obslužnost území zajišťuje menším rozsahem, neboť na ní převládá dálkový charakter dopravy. S územím je propojena dvěma uzlovými stanicemi Hodonín a Moravský Písek, ve kterých jsou připojeny ostatní tratě v území. V žst. Rohatec je napojena trať č. 361 Veselí n.M.-Kúty spojkou č. 343 Sudoměřice-Rohatec. Trať svou polohou, kvalitními směrovými a spádovými parametry má předpoklady, aby byla modernizována na bázi návrhové rychlosti 160 kmh^{-1} , což je i požadavek na kategorii tratí, tvořících mezinárodní evropskou síť, do níž tato trať podle "Evropské dohody o hlavních mezinárodních tazích" (AGC) patří a Česká republika k této dohodě přistoupila vládním usnesením č. 77/90 Sb. Modernizace představuje stavební a provozní úpravy staveb a dopravních zařízení tak, aby uvedený úsek mohl být pojižďen vlakovými soupravami rychlostí 160 kmh^{-1} , dovozoval min. nápravový tlak 22,5 t, veškerá křížení s ostatními komunikacemi byla mimoúrovňová, technologická zařízení umožňovala

automatické řízení provozu s jištěným systémem bezpečnosti železničního provozu a zaručovala požadované hodnoty propustnosti (kapacity) úseku apod. Z toho vyplývá, že v návrhovém období budou na této trati prováděny stavební práce, které územně budou zasahovat i mimo ochranné pásmo dráhy (např. přestavba pozemních komunikací v oblasti železničních přejezdů). Z tohoto důvodu je nutné do specifikace veřejně prospěšných staveb zahrnout všechny stavby související s modernizací této trati. Při přestavbě železničních stanic Lužice, Hodonín a Rohatec vzniknou územní nároky při rozšiřování kolejiště a stanic. Výhledové napojení říčního přístavu průplavu D-O-L na železnici prostřednictvím žst. Hodonín si vyžádá hájení územní rezervy podél trati Hodonín-Holíč.

Trať č.340 Brno-Veselí n.M.-Trenčianská Teplá je dvoukolejná, provozovaná diesellovou trakcí. Prochází územím Chřibů a Bílých Karpat, což v době vzniku tratě negativně ovlivnilo volbu směrových a spádových poměrů trasy této trati. V návrhovém období se předpokládá elektrifikace tratě. Trať tvoří v území významný obslužný prvek, její kapacita pro rozvoj území v návrhovém období je dostatečná. Traťový úsek Sudoměřice-Rohatec tvoří spojkou mezi tratěmi Přerov-Břeclav a Veselí n.M.-Kúty na území České republiky a zjednodušuje železniční spojení ve směru Zlín-Břeclav jako obchvat uzlu Moravský Písek s eliminací přetahů Veselí n.M.-Bzenec-Moravský Písek, čímž se umožňuje i význam strategický.

Trať č. 342 Bzenec-Moravský Písek tvoří spojkou mezi tratěmi Brno-Veselí nad Moravou a Přerov-Břeclav a umožňuje připojení trati č. 340 do oblasti střední Moravy.

Trať č.343 Veselí n.M.-Nové Mesto n.Váhom tvoří odklonovou trať pro železniční spojení Bratislava-Brno, pro území má význam jako obslužný prvek jihovýchodní části okresu. Trať je jednokolejná provozovaná diesellovou trakcí. Na této trati leží hraniční a celní přechod Javorník n.Vel./Myjava. Ve výhledu se počítá s elektrifikací této tratě.

Trať č. 361 Veselí n.M.-Kúty s hraničním přechodem Sudoměřice nad Moravou/Skalica na Slovensku je jednokolejná trať, provozovaná diesellovou trakcí, v území má především obslužnou funkci. Ve výhledu se počítá s elektrifikací této tratě.

Trať č. 336 Hodonín-Holíč má obslužný význam, je 6 km dlouhá, elektrifikovaná, odlehčuje směru Přerov-Bratislava. Ve výhledu rozšíření v délce 2 km v souvislosti s přístavem Hodonín (D-O-L).

V návrhovém období se nepředpokládá rušení železničních tratí. Zejména z hlediska jízdních tarifů na tratích mezi ČR a SR (trať č. 361) není přeprava konkurenceschopná autobusové dopravě. Řešení je odvislé od mezistátní dohody o příhraniční dopravě mezi ČR a SR.

Vodní doprava

Vodní doprava je v současné době provozována v omezené míře (turistická, sportovní, částečně nákladní) prostřednictvím tzv. "Baťova kanálu" mezi obcemi Rohatec a Uherský Ostroh (okres Uherské Hradiště). Z celkové délky 53 km je v současné době zprovozněna zhruba polovina. Plavební cesta je využívána

zejména turisticky a sportovně, částečně pro nákladní dopravu. Po roce 2000 existuje reálná víse obnovení provozu, za předpokladu finanční spoluúčasti státu a legislativní úpravy zařazením kanálu do kategorie sledovaných vodních cest. Využití je limitováno nenarušením zájmů CHOPAV a přírodního parku "Strážnické Pomoraví".

V řešeném území je výhledově umisťována trasa budoucího průplavního spojení Duna-Odra. Vládní usnesení č. 169/71 vlády bývalé ČSR uložilo územní ochranu této trasy, která je dána zpracovaným "Generálním řešením průplavního spojení Dunaje, Odry a Labe" (Hydroprojekt Praha 1967). Podle tohoto řešení je trasa na území okresu Hodonín, mezi katastry Mikulčice a Rohatec, situována do upraveného koryta toku Moravy, což z hlediska územního i technického je nejvhodnější. V katastru Mikulčic se tento záměr střetává se zájmy ochrany krajiny a ochrany přírody (regionální biocentrum). Pro případnou realizaci této části vodní cesty je nutno stanovit podmínky stavby a provozu tak, aby zájmy krajinářské a ochrany přírody nebyly dotčeny. Z hlediska geografického tvoří koryto řeky Moravy v současné době jednoznačně státní hranici mezi ČR a SR, takže tok řeky probíhá střídavě po území obou států. Nebude-li dosaženo mezistátní dohody o úpravě hranice tokem řeky, nelze pak ani přijmout lokalizaci říčního přístavu Hodonín v poloze jižně od přemostění Moravy železniční tratí Hodonín-Holíč, neboť tato část řeky leží ve Slovenské republice a není součástí řešeného území. V případě, že by k realizaci průplavu došlo, aniž by byla upravena státní hranice, je nutno říční přístav lokalizovat v jiné části a dodatečně posoudit územní vlivy z titulu nové lokalizace přístavu Hodonín.

Další vedení průplavu v úseku katastru Rohatec-Uherský Ostroh vyvolává územní a vodohospodářské střety. Území mezi Rohatcem a Strážnicí je CHOPAV s některými územními systémy ekologické stability a PHO, dále se v této oblasti vyskytuje chráněné ložisko štěrkopísků, mezi tratí Přerov-Břeclav, silnicí č.55, obcemi Petrov, Strážnice a silnicí č.426 k obci Strážnice-Přívoz je území předurčeno k vyhlášení regionálního přírodního parku s návrhem na vyhlášení části za CHKO. Z toho důvodu se jeví sledování trasy průplavu D-O-L korytem řeky Moravy jako nejproblematictější ze všech alternativ. Nejnovější varianta kanálové úpravy průplavu souběžně s tratí ČD mezi Rohatcem-kolonií a Strážnicí-Přívoz většinu územních problémů eliminuje na minimum, ale za předpokladu, že výškové řešení takto navrhované vodní cesty nezasáhne do hladiny spodních vod.

Vzhledem k nadregionálnímu významu průplavu Dunaj-Odra je jeho realizace závislá na mnoha faktorech s návazností mimo řešené území, takže pro řešené území vyplývá nutnost jeho trasy podle nejprůkaznějších alternativ územně hájit jako výhledový stav. Realizace v daném území v časovém horizontu územního plánu VÚC Hodonín je nepravděpodobná.

Letecká doprava

Civilní letecká doprava se v řešeném území neprovozuje. Stávající jediné letiště, lokalizované jižně od Kyjova slouží sportovním účelům. Letiště Kyjov, 3 km jižně od města má travnatou VPD (1000x125 m), má vyhlášenou ochranná pásma a slouží pro letecké práce, sportovní a dopravní lety menších typů letadel.

Lze předpokládat, že v časovém období územního plánu Hodonínska si ekonomické aktivity vynutí zavedení letecké dopravy do daného území. V tomto případě je možná přestavba tohoto letiště pro standard civilní dopravy přebudováním VPD, aby se dosáhlo potřebných parametrů (zpevněná plocha VPD, osvětlení, rozšíření) a vybudování nutných zařízení (hangárů, systému řízení letového provozu, komerčního zázemí). Z toho důvodu doporučujeme územně hájit vlastní plochu letiště a respektovat ochranná pásma daná předpisem. Podobně nově navrhuje zřídit nové letiště "Hodonín" v prostoru Dolní Bojanovice-Lužice-Josefov, o celkové délce rozjezdové dráhy 2 km, s možností dalšího rozšíření západním směrem.

Ostatní plochy, užívané pro leteckou agrochemickou činnost, nemají z hlediska dopravy pro řešené území význam a jsou posuzovány jako součást potřebná pro zemědělskou výrobu.

Dopravní koridor, procházející územím podél řeky Moravy, které tvoří chráněnou oblast přirozené akumulace vod a rovněž souvislý pás urbanizovaného území, představuje největší nároky z hlediska dopravy v daném území. Respektování ochranného pásma je limitujícím faktorem pro všechny dopravní záměry v tomto území, přesto je však nutné tyto záměry za určených podmínek v území akceptovat pro jejich nadregionální význam. Další záměry v dopravní infrastruktuře, rozvíjející dopravu v řešeném území vycházejí z místních potřeb a jsou vyvolány rozvojem aktivit v území a jsou v území přijatelné. Řešení navrhuje respektovat tyto záměry:

- výstavbu nové komunikace I/55 jako rychlostní R 55 v úseku Rohatec - Přívoz - Nedakonice;
- výstavbu jihozápadního obchvatu Hodonína za účelem vyloučení průjezdu dálkové dopravy městem;
- přeložky silnice I/54 Veselí nad Moravou-Násedlovice;
- přeložky silnice II/432 Ratíškovice-Kyjov;
- přeložky průtahů, průtahy a obchvaty sídel v silně osídleném pásu podél stávajících silnic I/55 a I/54.
- přeložku silnice II/419 Násedlovice-Terezín;
- modernizaci trati Přerov-Břeclav s přestavbou železničních stanic Hodonín, Lužice a Rohatec;
- územní hájení trasy průplavu Dunaj-Odra - Labe
- zprovoznění "Baťova kanálu" v celé délce pro turistickou, sportovní a nákladní dopravu;
- územně hájit prostor Dolní Dunajovice-Lužice-Josefov pro zřízení civilního letiště "Hodonín".

Hraniční celní přechody

Hodonín-Holíč - silniční a železniční hraniční přechod, zařízení umístěno na území ČR

Sudoměřice-Skalica - silniční a železniční hraniční přechod, zařízení umístěno na území SR

Javorník-Vrbovce - silniční a železniční hraniční přechod, zařízení umístěno na území SR (po uzákonění změny státní hranice).

Přechody jsou v provozu bez omezení, nákladní doprava pouze pro vozidla s SPZ ČR a SR.

Nová Lhota-Stará Turá - návrh na zřízení hran.přechodu pro regionální dopravu.