

Město UHERSKÝ BROD

Masarykovo náměstí 100

688 17 Uherský Brod

GENEREL DOPRAVY města UHERSKÝ BROD

Březen 2015

**Závěrečná zpráva
ETAPA I+II+III**



Město UHERSKÝ BROD
Masarykovo náměstí 100
688 17 Uherský Brod



HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o.
Sokolovská 100/94
186 00 Praha 8
Tel.: 236 080 550
Fax: 236 080 560
E-mail: dhvcr@dhv.com
www.dhv.cz

GENEREL DOPRAVY města UHERSKÝ BROD

Závěrečná zpráva ETAPA I+II+III

Zpracovatelé :

Ing. Václav Starý
Ing. Jan Kovařík
Ing. Jiří Kašpar
Ing. Michal Jonáš
Tomáš Kuřera

OBSAH STUDIE

1	ÚVODNÍ KAPITOLA	6
1.1	DĚJ VODY PRO POŠÍZENÍ STUDIE	6
1.2	PŮVODNÍ OBSAH STUDIE	7
1.3	ROZSAH ŠETŘENÉHO ÚZEMÍ	8
1.4	VÝSTUPY A POUŽITÍ DOPRAVNÍ STUDIE	9
1.5	POUŽITÉ PODKLADY A ZDROJE INFORMACÍ	9
1.6	POUŽITÉ ZKRATKY	11
2	HISTORIE A SOULASNOST UHERSKÉHO BRODU.....	13
2.1	HISTORIE MĚSTA UHERSKÝ BROD	13
2.2	GEOGRAFIE A VÝZNAMNOST ÚZEMNÍ VAZBY	14
2.3	RÁZ CENTRÁLNÍ OBLASTI A OKOLÍ MĚSTA	14
2.4	STAV DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY A OBLASTNÍ VYBAVENOSTI	15
2.5	STÁVAJÍCÍ DOPRAVNÍ POMĚRY A NEGATIVNÍ PROJEVY AUTOMOBILISMU	17
3	ANALÝZA SOULASNÉ DOPRAVNÍ SITUACE	19
3.1	ZÁKLADNÍ KOMUNIKAČNÍ SÍŤ	19
3.1.1	Vedení státních a krajských silnic územím Uherského Brodu	19
3.1.2	Síť významných místních pozemních komunikací	23
3.1.3	Dopravní zatížení, analýza výkonnosti sítě a kapacit	23
3.1.4	Bezpečnostní závady a rizika, nehodovost	33
3.2	DOPRAVA V KLIDU	39
3.2.1	Rozbor poptávky a nabídky dopravy v klidu	40
3.2.2	Problémy centra města a obytných oblastí	42
3.3	CYKLISTICKÁ DOPRAVA	58
3.3.1	Rozhodující zdroje a cíle	58
3.3.2	Základní trasy cyklistické dopravy	60
3.3.3	Podmínky, závady a bezpečnostní rizika	62
3.4	PŮVODNÍ DOPRAVA A HLAVNÍ BEZBARIÉROVÉ TRASY	64
3.4.1	Rozhodující zdroje a cíle původní dopravy	64
3.4.2	Základní bezbariérové trasy a jejich popis	64

3.4.3	Závady a bezpečnostní rizika	80
3.5	ORGANIZACE A ŘÍZENÍ DOPRAVY, HODNOCENÍ MHD	82
3.5.1	Organizace a řízení dopravy	82
3.5.2	Hodnocení systému městské hromadné dopravy	82
3.6	SWOT ANALÝZA, ZÁSADY NÁVRHU GENERELU DOPRAVY	86
3.6.1	SWOT analýza	86
3.6.2	Zásady návrhu Generelu dopravy	89
3.6.3	Shrnutí problematických oblastí a problémové výkresy	91
4	NÁVRH GENERELU DOPRAVY.....	92
4.1	MAKROSKOPICKÝ DOPRAVNÍ MODEL MĚSTA	92
4.1.1	Informace o softwarovém prostředí AIMSUN	92
4.1.2	Stavba modelové komunikační sítě	93
4.1.3	Tvorba matice dopravních vztahů	94
4.1.4	Procentování dopravních vztahů na modelovou síť (zatížení)	96
4.1.5	Modelování dopravních intenzit stávajícího stavu	97
4.2	PROGNÓZA DOPRAVY, VÝHLEDOVÉ SCÉNÁŘE	97
4.2.1	Odhad vývoje dopravy a doby dopravní práce	97
4.2.2	Model dopravního zatížení pro dopravní systém	99
4.2.3	Rizika rozvoje dle ÚP	99
4.3	VÝHLEDOVÁ ZÁKLADNÍ KOMUNIKAČNÍ SÍŤ DLE NÁVRHU ÚP	100
4.3.1	Hodnocení výkonnosti sítě a kapacit, posouzení efektivity záměrů	100
4.4	KONCEPCE ŘÍZENÍ DOPRAVY V KLIDU	104
4.4.1	Stávající a výhledová poptávka, obytné oblasti, koordinace s ÚP	104
4.4.2	Řízení režimu parkování v centru města	106
4.5	KONCEPCE ŘÍZENÍ CYKLISTICKÉ DOPRAVY	107
4.5.1	Návrh základní sítě tras	108
4.5.2	Definice úseku, infrastruktury a rizik	110
4.6	KONCEPCE ŘÍZENÍ PĚŠÍCH CEST A BEZBARIÉROVÝCH TRAS	111
4.6.1	Návrh základní sítě bezbariérových tras	111
4.6.2	Řízení bezpečnostních rizik, závad a nedostatků	112

4.6.3	Nová pŕŕŕí propojení	115
4.7	KONCEPCE ORGANIZACE A ŠÍZENÍ DOPRAVY, OPTIMALIZACE MHD	115
4.7.1	Návrh zmŕŕn organizace provozu v centru mŕŕsta	116
4.7.2	Stavebnŕŕtechnická a provoznŕŕorganizační opatŕŕení v gŕŕŕím centru	118
4.7.3	Optimalizace nabídky MHD	120
4.8	OSTATNÍ POŔADAVKY VYPLŔVAJÍCÍ ZE ZADÁNÍ GENERELU	121
4.8.1	Pŕŕŕadavky vyplŔvajcí ze ZŔR Zlínského kraje	121
4.8.2	Pŕŕŕadavky vyplŔvajcí ze zadání nového UP mŕŕsta Uherský Brod	122
4.8.3	Ostatní pŕŕŕadavky a zájmy v ŕzemí	123
4.9	KRÁTKODOBŔ, STŠ EDNŕDOBŔ A DLOUHODOBŔ PLÁN ROZVOJE	125
4.9.1	Návrh okamŕŕitŕch opatŕŕení	125
4.9.2	Návrh stŕŕdnŕdobého plánu rozvoje	126
4.9.3	Návrh dlouhodobého plánu rozvoje	127
5	PROJEDNÁNÍ A VYPOŠÁDÁNÍ PŠIPOMÍNEK.....	128
6	SHRNUTÍ VŔSTUPŕ STUDIE.....	129
7	SEZNAM OBRÁZKŕ A GRAFŕ	130
8	SEZNAM PŠÍLOH.....	133

1 ÚVODNÍ KAPITOLA

Tato závěrečná zpráva je vypracována společností RoyalHaskoningDHV Czech Republic, spol. s r. o. pro město Uherský Brod (dále UB) podle ustanovení Smlouvy o dílo uzavřené dne 28.3.2014 (dále jen Smlouva). Průběžná zpráva je v souladu s příslušným ustanovením Smlouvy předkládána ke dni 16.3.2015.

1.1 DŮVODY PRO POŠÍZENÍ STUDIE

Důvodem pro pořízení dokumentace s návrhem nové dopravní koncepce zájmového území města Uherský Brod je stávající dlouhodobě neuspokojivý stav způsobovaný trvale rostoucí mobilitou obyvatel i návštěvníků města, kteří ke své přepravě využívají primárně mód individuální automobilové dopravy. S touto situací souvisí nejenom vyčerpaná kapacita vybraných klíčových městských křižovatek, která se promítá do ztrátových lást vznikajících popojížděním vozidel v kolonách, ale také zvýšené množství emisí v ovzduší a zhoršená akustická i dopravně-bezpečnostní situace na území města Uherský Brod.

Problémy související se zvyšujícím se počtem automobilů a jejich pohybem v ulicích města se trvale projevují také v rámci problematiky parkování a odstavování vozidel. Zaparkovaná vozidla, i když v rozporu s pravidly silničního provozu, výrazným způsobem narušují estetickou stránku historického jádra města, znemožňují zásobování a mnohde poškozuji majetek města i soukromých subjektů. V neposlední řadě se problémy nevhodně i nelegálně odstavených vozidel promítají také v bezpečnosti ostatních účastníků silničního provozu a plynulosti pohybu vozidel hromadné dopravy.

Současné řešení problematiky pohybu a parkování automobilů je však v dnešní době třeba rozvíjet také ostatní systémy dopravy, tj. systém pěší a cyklistické dopravy, stejně tak systém veřejné hromadné dopravy osob. Dlouhodobé řešení problematiky těchto alternativních dopravních systémů totiž významným způsobem ovlivňuje dopravní chování obyvatelstva a tím i celkovou dopravní situaci města Uherský Brod.

Cílem nové koncepce dopravy bude nastavení principu trvale udržitelné mobility obyvatel a návštěvníků města Uherský Brod. Trvale udržitelný rozvoj dopravního systému města musí být založen na optimální dopravní obsluze území všemi existujícími subsystemy v závislosti na poloze území a jeho funkčním využití. Například pro centrální území města je nanejvýše vhodné přistoupit k další postupné regulaci individuální automobilové dopravy založené na optimalizaci problematiky dopravy v klidu i v pohybu a současně se zasadit o renesanci alternativních dopravních systémů (pěší, cyklistická a městská hromadná doprava). Pro území navazující na centrální území města budou

definovány takové podmínky, které pomohou stabilizovat především provoz městské hromadné dopravy, zvýší bezpečnost chodců a pokud možno zrovnoprávní cyklistickou dopravu s automobilovou. Součástí budou navržena opatření, jejichž hlavním cílem bude odvedení zbytné automobilové dopravy z obytných oblastí. Cílem takových návrhů je snížení negativních dopadů automobilismu (hluk, emise škodlivých látek, dopravní nehodovost) a tím i zvýšení atraktivity města v očích jeho obyvatel a návštěvníků.

1.2 PŘEDMĚT A OBSAH STUDIE

Předmětem veřejné zakázky je vytvoření nové dopravní koncepce území města Uherský Brod. Studie se zabývá nejenom problémy způsobovanými individuální automobilovou dopravou v pohybu a v klidu, ale také potřebným rozvojem alternativních systémů dopravy. Velký důraz je kladen především na rozvoj bezpečných a bezbariérových tras pěší dopravy, optimalizaci a doplnění existující cyklistické infrastruktury, stejně tak na udržitelnou podobu veřejné hromadné dopravy provozované na území města Uherský Brod.

Předkládaná dopravní koncepce vznikla na základě množství provedených dopravních průzkumů a analýz, stejně tak dle poznatků a závěrů starších dopravních studií i v minulosti zpracovaných projektových dokumentací. V rámci projektu byly provedeny, provedeny, vyhodnoceny a interpretovány výsledky průzkumů dopravy v klidu i v pohybu. Množství terénních průzkumů bylo zaměřeno také na aktuální stavebně-technický stav existující dopravní infrastruktury, stávající dopravní a urbanistické vazby v širším území, stejně tak na rozložení zásadních generátorů, zdrojů a cílů dopravy.

Průzkumy dopravy v klidu zahrnovaly především šetření ohledně obsazenosti parkovacích ploch a parkovišť ve vybraných lokalitách města a také terénní průzkumy provedené za účelem zjištění dodržování nastavených pravidel v zónách placeného stání v centrální oblasti města Uherský Brod.

Průzkumy dopravy v pohybu zahrnovaly provedení směrového a profilového dopravního průzkumu za účelem zjištění množství a typů vozidel projíždících městem během typického pracovního dne, dále rozložení dopravních zátěží na klíčových městských křižovatkách a zjištění množství chodců a cyklistů v dopravním proudu.

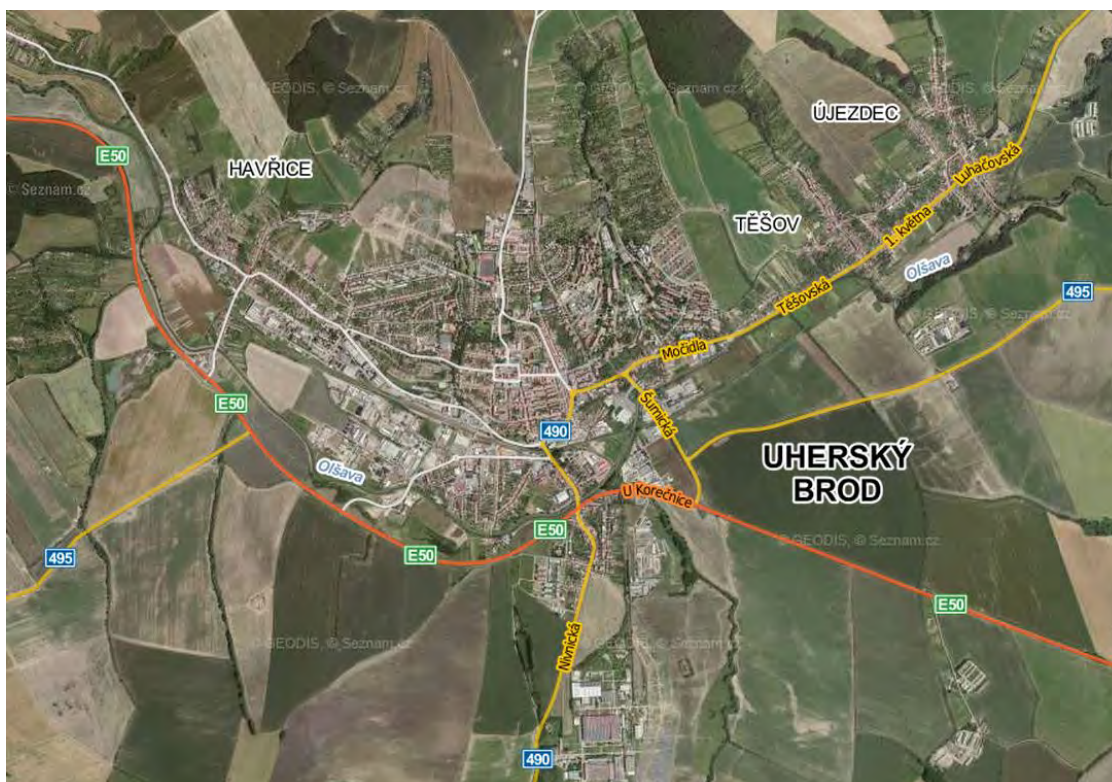
V rámci následného zpracování výstupů průzkumů dopravy v pohybu byl vytvořen makroskopický dopravní model města, který bude v budoucnu sloužit pro analýzu a zjištění praktických dopadů spravovaných dopravních záměrů. Pomocí modelu bude moci být ověřen například dopad výstavby přeložky silnice II/490 na zatížení ostatní komunikační sítě případně uvažované změny organizace dopravy (jednosměrné ulice, zákazy vjezdu, apod.).

Provedená analýza pěší, cyklistické dopravy a veřejné hromadné dopravy byla založena především na terénním průzkumu existující dopravní infrastruktury a na zjištění rizikových i nevhodně stavebně-technicky řešených prvcích těchto systémů.

Na analytickou část Generelu navázala část návrhová, která přehledným způsobem navrhla řešení koncepce rozvoje a optimalizace celého dopravního systému města Uherský Brod. V rámci stanovené koncepce jsou řešena jednotlivá úzká místa komunikační sítě, nové propojky i přeložky stávajících pozemních komunikací, rizikové přechody pro chodce, nespojitá cyklistická infrastruktura i problémová místa z pohledu provozu vozidel hromadné dopravy osob.

1.3 ROZSAH ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

Řešené území je definováno katastrálním územím Uherského Brodu, Havšc, Těšova a Újezdce. Studie se primárně soustředí na zastavěné území města UB a navazujících obcí, případně na stávající a plánované koridory nadřazené dopravní infrastruktury nacházející se na řešeném katastrálním území. Místní část Margov není součástí řešení.



Obr.1. Rozsah řešeného území (Zdroj: Mapy.cz)

1.4 VÝSTUPY A POUŽITÍ DOPRAVNÍ STUDIE

Studie byla zpracována ve třech samostatných etapách (průzkumy, koncept, návrh), které byly následně projednány a doplněny o požadavky zástupců města a příslušných orgánů krajské správy i dotčených orgánů státní správy.

Zjištění dopravních průzkumů a provedených analýz byly hlavním podkladem pro vytvoření nové koncepce dopravy pro území města Uherský Brod a navazujících částí Havšice, Těchov a Újezdec.

V neposlední řadě byly po projednání a odsouhlasení konceptu vytvořeny také finální textové a grafické návrhy na řešení dopravní problematiky města Uherský Brod.

Dřítějším výstupem projektu je vypracování a dodání funkčního dopravního modelu města včetně příslušného specializovaného software.

Výsledné návrhy zahrnující řešení všech problematických okruhů statické i dynamické dopravy, stejně tak dopravy hromadné a individuální, budou sloužit vedení města Uherský Brod při budoucím koncepčním rozhodování o projektové přípravě a následném uvedení do provozu jednotlivých opatření navržených v rámci trvale udržitelné mobility obyvatel i návštěvníků města Uherský Brod.

1.5 POUŽITÉ PODKLADY A ZDROJE INFORMACÍ

V rámci řešení problematiky dopravního systému města Uherský Brod byly během zpracování projektu a vytváření závěrečné zprávy použity následující podklady a zdroje informací:

1. Aktualizace generelu dopravy Zlínského kraje, UDIMO s.r.o. 2009
2. Aktualizace programu rozvoje města UB, MČÚ UB 2007
3. Audit dopravy v klidu, ACTIV s.r.o. 2008
4. Cyklistická doprovodná infrastruktura, MD ČR 2010
5. ČSN 736101 Projektování silnic a dálnic, ČNI 2004
6. ČSN 736102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích, ČNI 2012
7. ČSN 736110 Projektování místních komunikací, ČNI 2006
8. ČSN 736425 Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště ČNI 2007
9. Dopravní průzkumy a místní šetření, HaskoningDHV 2014

10. Dopravní sektorové strategie 2. Fáze, MD L R 2013
11. Dopravní terminál Uherský Brod, S ň projekt plus a.s. 2012
12. Dotazník k dlouhodobému rozvoji mĚsta UB, MĚÚ UB 2014
13. Generel dopravy Uherský Brod, S-Projekt plus a.s., 2004
14. Informace o dopravních intenzitách na území mĚsta, š SD 2000 ň 2010
15. Informace o moĥném uzavĚení Anýĥí díryĥ MĚÚ UB 2013
16. Informace o placení formou SMS v ZPS ve vybraném l'asovém období, MĚÚ UB 2014
17. Informace o plánovaných obchvatech mĚsta UB, MĚÚ UB 2014
18. Informace o pťstupové l'ávce k plánovanému dopravnímu terminálu, MĚÚ UB 2014
19. Internetové stránky mĚsta Uherský Brod, www.ub.cz
20. Internetové stránky Wikipedia, www.wikipedia.cz
21. Katastrální mapa ťĚgeťného území, MĚÚ UB 2014
22. Komplexní pozemková úprava, Geodis 2013
23. Metody prognózy intenzit generované dopravy, MD L R 2012
24. MĚsto bez bariér, MĚÚ UB 2007
25. Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy, 2013
26. Pasport MK, Ing. Kunl'ík 2000
27. Pracovní jednání a konzultace se zástupci zadavatele, 2014
28. Projektová dokumentace Díly, Ing. Sekanina 2009
29. Pťloĥka silnice II/490 U Korel' nice ň Nivnická, Projektová kanceláťŠA ň S 2009
30. ťĚgeťní dopravy v klidu v centru UB, OD MĚÚ UB 2011
31. TP 103 Navrhování obytných a pťĥĥích zón, EDIP 2008
32. TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty, EDIP 2006
33. TP 189 Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikácích, EDIP 2012
34. Úprava kťťovatek silnic II/490, III/05019 a MK, HBH Projekt s.r.o. 2011
35. Územní plán mĚsta UB, S ň projekt plus a.s., 2003 ň 2008
36. Územní plán mĚsta UB zmĚťna l' íslo 8B, S ň projekt plus a.s. 2013
37. ZjednosmĚťťťní ulice Moravské v Uherském BrodĚ, Ateliér ADDO 2005

1.6 POUŽITÉ ZKRATKY

B+R	bike and ride
BPD	běžný pracovní den
BUS	autobus linkové dopravy
CSD	Celostátní sdílení dopravy
ČNI	Český normalizační institut
ČR	Česká republika
ČSN	Česká technická norma
ČSPHM	Čerpací stanice pohonných hmot
DPR	dlouhodobý plán rozvoje
DZ	dopravní značení, dopravní značka
HD	hromadná doprava
IAD	individuální automobilová doprava
IZS	Integrovaný záchranný systém
K+R	kiss and ride
LZS	letecká záchranná služba
MD ČR	Ministerstvo dopravy České republiky
MÚ	Městský úřad
MHD	městská hromadná doprava
OD	origin/destination (zdroj/cíl)
OK	okružní křižovatka
OO	okamžitá opatření
os.	osob, osoba
P+R	park and ride
PC	personal computer
RZ	registrační značka (dříve SPZ)
ŠSD	Státní editelství silnic a dálnic
SDZ	svislé dopravní značení, svislá dopravní značka

SPR	střednědobý plán rozvoje
SPZ	státní poznávací značka (dnes registrační značka)
SR	Slovenská republika
SSZ	světelné signalizační zařízení
SWOT	analýza silných, slabých stránek, příležitostí a hrozeb
TP	Technické podmínky MDL R
UAP	Územněanalytické podklady
UB	Uherský Brod
UP	Územní plán
VDZ	vodorovné dopravní značení, vodorovná dopravní značka
VHD	veřejná hromadná doprava
VLD	veřejná linková autobusová doprava
voz.	vozidlo, vozidel
ZPS	zóna placeného stání

2 HISTORIE A SOUL'ASNOST UHERSKÉHO BRODU

2.1 HISTORIE MĚSTA UHERSKÝ BROD

První zprávy o městu pochází z roku 1140, kdy je v souvislosti s existujícím brodem přes řeku Olšavu zmínována osada Brod. Na brodu. V roce 1272 povýšil český král Přemysl Otakar II. Brod na královské město a udělil mu šlechtu výsad, čímž mu do budoucna zajistil po jistou dobu růst a prosperitu.

Výrazný rozvoj města začalo v 16. století, do tohoto období se datuje také postavení radnice a Panského domu. Období růstu však skončilo s příchodem Maňarů někdy na začátku 17. století. Úpadek poté pokračoval i v době třicetileté války, kdy bylo město značně opouštěno.

Po válce město ohlívalo jen velmi zvolna. Přicházeli noví osídlenci, usadilo se zde také mnoho obyvatel římskokatolického a německého původu. Během osmnáctého století měla ve městě dominantní vliv právě německá menšina. Teprve v polovině devatenáctého století se začali více prosazovat zástupci neněmeckého původu. Navazující období se neslo ve znamení rozvoje průmyslu. K prvním významným podnikům tohoto období rozvoje a prosperity patřilo přelomem založení pivovaru Janáček roku 1894. Vznikaly také další firmy a společnosti, přelomem pak v oboru potravinářského a dřevozpracujícího průmyslu.

V 19. století se město Uherský Brod sociálně a ekonomicky dělilo na dvě části. V centru žili především řemeslníci, obchodníci a úředníci. Přelomem město výrazně zemědělský charakter. Kolem roku 1850 dosáhl počet obyvatel stavu okolo 3000 osob.

V průběhu následujícího století se počet obyvatelstva ve městě zdvojnásobil. A to i přesto, že v průběhu II. světové války neměli okupanti zlikvidovali téměř celou římskokatolickou komunitu. Přelomem lidé se většinou již do města nevrátili a usadili se v zahraničí.

Velmi významnou událostí pro další rozvoj města Uherský Brod bylo v roce 1936 založení firmy Česká zbrojovka. Přelomem se jednalo o pobočku firmy Česká zbrojovka Praha, přelomem hlavní továrna se nacházela ve Strakonici. Roku 1952 byl založen další významný průmyslový podnik – Slováké strojírna.

Masivní rozvoj zbrojařského a strojírenského průmyslu se následně projevil také v růstu počtu obyvatelstva. Do roku 1990 se počet obyvatel opět znásobil a dosáhl tak počtu okolo 18 000 osob. Tento růst byl dovršen, kromě přelomem a migrace obyvatelstva, také přelomem Havlíč, Maršova, Újezdce a Třebova k městu Uherský Brod. Růst počtu obyvatelstva se dále projevil v kulturním rozvoji města. Vznikly nejrozšířenější kulturní organizace a spolky. Například již v roce 1951 byl založen folklórní soubor Olšava.

V roce 1960 byl zrušen do té doby samostatný uherskobrodský okres. Tato událost měla negativní dopad na význam města a tím pádem i na jeho další rozvoj. Dalším negativním impulzem pro stagnaci Uherského Brodu bylo i rozdělení Československa na přelomu let 1992 a 1993, kdy se z Uherského Brodu stalo opět pohraniční město.

2.2 GEOGRAFIE A GEORGÍ ÚZEMNÍ VAZBY

Město Uherský Brod se nachází na jihovýchodě Moravy ve Vizovické vrchovině. Ve vztahu ke Zlínskému kraji leží v jeho jižní části asi 25 km od severněji situovaného krajského města Zlín. Hranici na východ se Slovenskou republikou (Starý Hrozenkov) je vzdálen cca 23 km dále jihovýchodním směrem. Vzhledem k uherskohradištskému okresu leží město ve východní části tohoto okresu při soutoku Šky Olgavy s Luhačovickým potokem a s řekou Nivnicí.

Město Uherský Brod je centrem regionu, zahrnujícího v podstatě oblast bývalého okresu Uherský Brod (do roku 1960). Hranice regionu se kryjí na východě se státní hranicí se Slovenskou republikou a na západě se vymezují oproti uherskohradištskému regionu obcemi Pačovice, Prácheň, Hradiškov, Veletiny, Vlčnov, Dolní Němčí a Slavkov u Uherského Brodu.

V jihozápadní části sousedí region (obec Strání a Slavkov u Uherského Brodu) s okresem Hodonín. Z pohledu regionálního napojení města na okolní sídla je významnou především západní vazba na Uherské Hradiště a severní vazba na krajské město Zlín.

2.3 RÁZ CENTRÁLNÍ OBLASTI A OKOLÍ MĚSTA

Centrum města Uherský Brod je situováno v pozvolna stoupajícím návrší zvedajícím se od břehů Šky Olgavy směrem k severnímu okraji zastavěného území města. **Historickému centru města** vévodí Masarykovo náměstí s kostelem Neposkvrněného početí Panny Marie a historickou budovou radnice. V georgím centru je v obvodu bývalého městského opevnění situováno mnoho dalších historických budov včetně dominikánského kláštera a kostela Mistra Jana Husa. Stejně tak je zde umístěno množství obchodů a provozoven, s ohledem na historii města je centrální oblast významná také množstvím doplňkových služeb. Na severním okraji historického centra se nachází Zámek Uherský Brod s Muzeem J. A. Komenského, na jižním poté právě kostel Mistra Jana Husa.

Oblasti navazující na historické centrum města je možné rozdělit podle jejich polohy k centru samotnému. Jižně od centra se nachází Vlaková stanice Uherský Brod. Po obou stranách existující železniční infrastruktury je dnes soustředěn místní průmysl (oblast Vazová a další) a také obchodní vybavenost (Kaufland, Tesco, Lidl). Průmyslové a výrobní

plochy jsou ve velké míře situovány také podél existující železniční vlečky vedoucí do Slováckých strojren. Ještě dále k jihu mezi ulicí Vlnovskou a Šekou Olgavou je okolo Kul'erova a Slováckého náměstí soustředěna zástavba složená převážně z rodinných domů. Poněkud od Šzlou jižní části města (za Šekou Olgavou a významnou dopravní tepnou vedenou ve stopě silnice I/50) je dnes sídliště Olgava s navazující zástavbou rodinných a řadových domů.

Západně od centra se nachází oblast rodinných domů (podél ulice Na Dlouhých a Údolní), v oblasti sídliště Na Výsluní poté přechází zástavba do podoby řadových domů. Ještě dále směrem k západu pokračuje uliční zástavba směrem k místní části Havšce. Na východ od centrální části města přechází zástavba v oblasti sídliště Pod Vinohrady do podoby panelových budov a řadových domů. Přirozeným centrem celé této oblasti je sídlištní zástavbou obestavěné náměstí 1. máje. Severněji se poté rozkládá území rozsáhlé zahrádkářské kolonie a nově vyrostlé zástavby rodinných domů podél ulice U Zahrádek. Ještě dále na východ se nachází oblast rodinných domů reprezentovaná uliční zástavbou oblasti Těgova a Újezdce.

V nejbližším okolí města Uherský Brod se nachází jednak množství lokálních sídel se spádovostí orientovanou na Uherský Brod i Uherské Hradiště, stejně tak i množství turistických atrakcí zvyšujících zájem turistů a návštěvníků města o místní pamětihodnosti a zajímavosti. Ještě na katastru města je vybudována hvězdárna, v nedalekém okolí se nachází rozhledny s dobrým výhledem do významné části uherskobrodská (rozhledna Králov, U Trojice, Hrábčů, Kamenná, Na Skalce, ad.), dále přírodní rezervace (Vlnovský háj, Kovářův hleb a Rovná hora), stejně tak i množství přírodních památek (např. Vinohradné terasy). Nelze opomenout také Muzeum lidových pálenic a Vlnovské budy v nedalekém Vlnově i Čumické muzeum. Z přírodních atrakcí je důležitá pro obyvatele a návštěvníky Uherského Brodu také vazba na nedalekou CHKO Bílé Karpaty.

2.4 STAV DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY A OBLASTNÉ VYBAVENOSTI

Doprava ve formě dálkových cest, podle nichž se postupně rozvíjelo městské osídlení, formovala město Uherský Brod od jeho počátků. Dálkové cesty se postupem času přeměnily na silniční síť, která je dnes reprezentována státními a krajskými silnicemi.

Z pohledu existující zásadní **dopravní infrastruktury** přinázející regionální i místní dopravní vztahy je třeba jmenovat především silnici první třídy I/50 vedenou nezastavěným územím v údolí Olgavy jižně od centrální části města a železniční trať číslo 341 mezi Uherským Hradištěm a Vlárským přechodem.

Na katastru města se nachází také několik krajských silnic nižší kategorie (II. a III. třídy). Východozápadním směrem přes katastr města Uherský Brod prochází silnice II/495, která je vedena ve stopě silnice I/50. Tato komunikace propojuje Hluk, Vlnov, Uherský Brod, Nezdenice a Bojkovice. Se severojižním směrem poté prochází územím města silnice II/490, která propojuje Uherský Brod s Biskupicemi, Plichnem a Nivnicí. Mezi dlehlavými komunikacemi III. třídy, doplňující základní komunikační systém města Uherský Brod, patří silnice I. 05019 a I. 4950 v Havšicích, dále silnice I. 49714 vedená ulicemi Prácheňská a Horní Váhy, v neposlední řadě je to také silnice I. 49030 (ulice Gumická) propojující krajské silnice druhé třídy ve východním sektoru města.

V Uherském Brodě jsou obsluhovány 3 železniční zastávky. Jedná se o stanici Havšce, zastávku Uherský Brod a stanici Újezdec u Luhačovic. Na území města se aktuálně nachází také množství zastávek regionální a městské autobusové dopravy (cca 35). Samotné autobusové nádraží je dnes lokalizováno 600 metrů východně od hlavního železničního nádraží, nicméně je zpracován a k realizaci připraven projekt dopravního terminálu, který by měl železniční i autobusovou dopravu výhledově sloučit do jednoho funkčního dopravního uzlu.

Uherský Brod je i proto také východním pólem svých tras, stejně tak i polítkou ním i konečným cílem cykloturistů. Turistické trasy sice nebyly součástí detailního prověření, nicméně na zastavěném území města byly provedeny pochozí průzkumy za účelem zjištění stavu infrastruktury pro pěší dopravu. Cyklistická infrastruktura je zatím nespojitá, stejně tak používané dopravní značení a vedení těchto tras vykazuje množství závad a nedostatků.

Občanská vybavenost v oblasti školství, zdravotnictví, sociálních služeb, kultury, sportu, maloobchodu a služeb je v Uherském Brodě dobře zabezpečena. Ve městě funguje množství mateřských, základních i středních škol. Ve městě je zajišťována ve standardním rozsahu a kvalitě také lékařská péče, především pak díky Městské nemocnici s poliklinikou. Součástí sociálních služeb ve městě je mimo jiné subjekty například také Dětské s pečovatelskou službou nacházející se na sídlišti Pod Vinohrady.

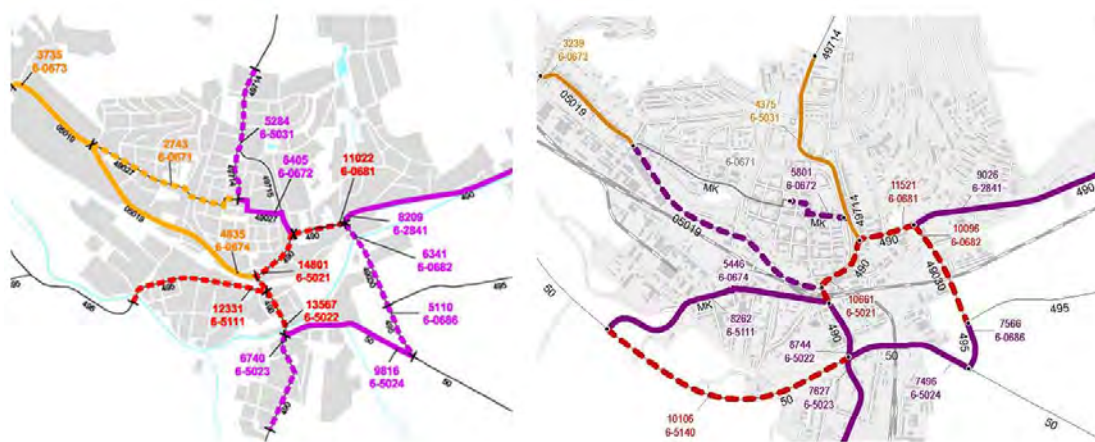
V Uherském Brodě existuje také poměrně hustá maloobchodní síť a několik supermarketů (Kaufland, Penny, Billa, Tesco, Lidl). Ve vztahu k automobilové dopravě je možné konstatovat, že právě množství a lokalizace supermarketů vyvolává významné dopravní vztahy, které jsou v převažující míře uspokojovány pomocí módu IAD.

Možnosti ubytování a stravování jsou v Uherském Brodě taktéž na dobré úrovni. V oblasti kultury a volnočasových aktivit je poté občanům i návštěvníkům města k dispozici muzeum, informační centrum, knihovna, kino, koupaliště, aquapark i zimní stadion. Ve městě funguje také velké množství sportovních a jiných spolků.

Nejvýznamnějším zaměstnavatelem v oblasti uherskobrodská je Česká zbrojovka. Stejně jako v případě supermarketů je však také velmi významným generátorem cest automobilové dopravy. Tento fakt je dnes každodenně dobře pozorovatelný v celém západním konci ulice Pod Valy. Dalším zásadním zdrojem a cílem cest automobilové dopravy je oblast Slovákých strojů, kde dnes sídlí množství firem a společností.

2.5 STÁVAJÍCÍ DOPRAVNÍ POMĚRY A NEGATIVNÍ PROJEVY AUTOMOBILISMU

Rozvoj automobilismu související se změnou politicko-ekonomické situace v devadesátých letech minulého století, dále s rozvojem průmyslových zón, vybudováním sídliště a vznikem nákupních center vyvolal v Uherském Brodě významný nárůst nejen počtu osobních a nákladních automobilů, ale také růst počtu jejich jízd. Postupná stagnace zavedené železniční a autobusové dopravy poté ještě více přispěla k přechodu další části populace z veřejné hromadné dopravy na dopravu individuální. K přehlcení automobilismu přispívají i další dopravní módy na území města dnes přispívá také nedostatečná počty infrastruktura obsahující množství úzkých i rizikových míst a silně fragmentovaná cyklistická infrastruktura. Historické městské ulice byly automobilové dopravě nejprve přizpůsobovány, avšak rozšiřování dopravního prostoru a další zábory volných ploch ve prospěch nově budované dopravní infrastruktury má své prostorové i finanční hranice.



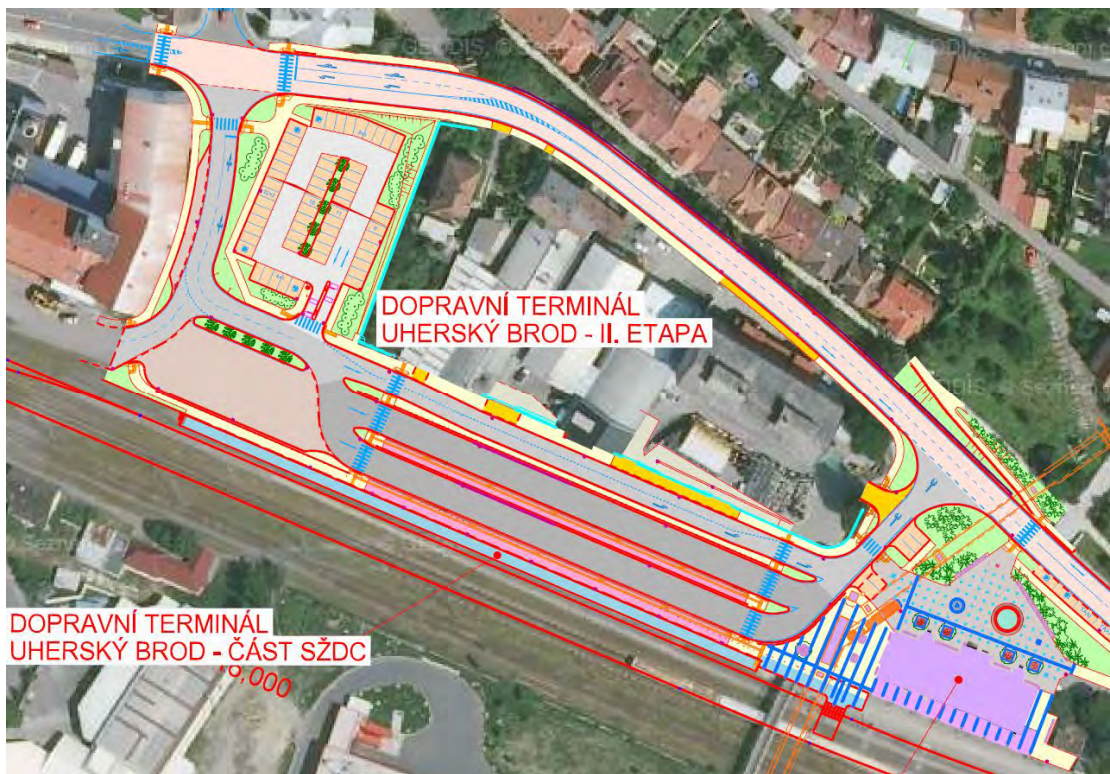
Obr.2. Vývoj dopravního zatížení mezi lety 2000 a 2010 (zdroj: ÚSD)

Výsledkem postupujícího rozvoje průmyslu, obchodu, služeb i funkce bydlení byly trvale rostoucí dopravní nároky obyvatel i návštěvníků města Uherský Brod. Rozvoj a optimalizace existující dopravní infrastruktury se však na uherskobrodsku za rozvojem těchto oblastí lidské činnosti čím dál tím více opožďuje. S dopady uvedených procesů se proto dopravní systém města Uherský Brod, především pak jeho centrální části, potýká dodnes.

Historická dopravní data z databáze společnosti SD ohledně dopravní situace panující v roce 2005 a v roce 2010 na území města Uherský Brod jsou obsahem **PŘÍLOHY 1** a **PŘÍLOHY 2** této zprávy.

Výraznou pomocí ke zklidnění dopravní situace v UB může být výhledově uvažované dobudování přeložek silnic II. třídy, které dnes převádí zastavěným územím města významné dopravní objemy (většinou vozidel těžké nákladní dopravy). Případné vybudování těchto přeložek však nedosáhne významu otevření přeložky silnice I/50 (obchvat Uherského Brodu) z roku 2001, který mimo zastavěnou oblast města odvedl přetěžnou tranzitní osobní i nákladní dopravu na relaci L' Rň Uherské Hradiště Trenčín SR.

Neméně důležitým krokem vedoucím k postupnému narovnání dopravní problematiky města Uherský Brod je také optimalizace organizace statické a regulace dynamické individuální automobilové dopravy v centrálních částech města. Nanejvýše potřebnou je také masivní podpora alternativních druhů dopravy, mezi které patří nejenom veřejná hromadná doprava, ale také doprava pěší a cyklistická.



Obr.3. Budoucí podoba dopravního terminálu města UB (zdroj: S-projekt Plus)

Prvním krokem v tomto investičním i finančním náročném procesu vedoucím k postupnému zklidnění dopravní situace na území města Uherský Brod pak může být připravovaná výstavba dopravního terminálu, která přinese zkrácení postupných vazeb mezi vlaky a autobusy, vybudování parkoviště P+R a zklidnění přednádražního prostoru.

3 ANALÝZA SOULAŠNÉ DOPRAVNÍ SITUACE

Prvním krokem při zpracování nové dopravní koncepce území města Uherský Brod bylo provedení a vyhodnocení analýzy automobilové, hromadné, pěší a cyklistické dopravy. V rámci zkoumání automobilové dopravy byla zjištěna doprava v pohybu i v klidu.

Průzkumy a analýzy provedené v dubnu a květnu 2014 poskytují komplexní obraz o stávajícím stavebně-technickém stavu dopravní infrastruktury a také o dopravní situaci panující v rámci tzv. běžného pracovního dne. Výstupy a zjištění z vyhodnocených dopravních průzkumů a terénních šetření jsou základním východiskem pro podrobnou specifikaci cíle a priorit navrhované koncepce.

3.1 ZÁKLADNÍ KOMUNIKAČNÍ SÍŤ

3.1.1 Vedení státních a krajských silnic územím Uherského Brodu

Šestým územím města Uherský Brod prochází v západovýchodní relaci silnice první třídy I/50. Na tuto státní silnici se napojuje několik krajských silnic II. a III. třídy. Ve směru od Uherského Hradiště vstupuje silnice I/50 údolní nivou šelky Olgy na katastr Havšc jako silnice extravilánového charakteru. První zásadní křižovatka situovaná na této komunikaci se nachází u motelu Peplín. Jedná se o l'ťsamennou přeseňnou křižovatku, příměh jížní rameno slouhí jen pro napojení několika málo objektů situovaných jížně od státní silnice a také z důvodu umohňení vjezdu zemědělské techniky na přehlé polnosti. Severním ramenem je vedena silnice III/4958 směrem k zastavěné oblasti Havšc. Silnice I/50 pokračuje dále jihovýchodním směrem jako dvoupruhová pozemní komunikace až ke třramenné křižovatce s krajskou silnicí II/495, která pokračuje dále na Vl'nov a Hluk.

Další křižovatkou v šadě je napojení ulice Vl'novská na státní silnici. Tato křižovatka opě disponuje l'ťvrtým ramenem, vyuhívaným vgak pouze jako napojení přehlých polí. Silnice I/50 poté spolu se silnicí II/495, která je vedena v její stopě, pokračuje ve výrazném oblouku až ke l'ťsamenné svělněsignalizované křižovatce ulic I/50 x 26. dubna x Nivnická.

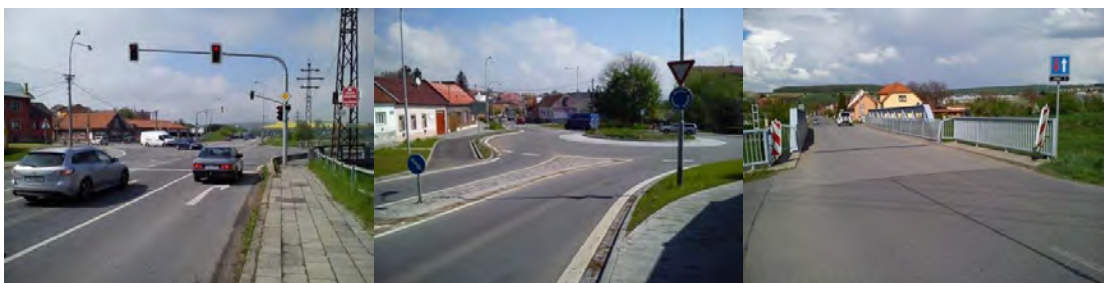
V tomto úseku přechází státní silnice Mlýnský potok, podél kterého je vybudována tzv. Mygí díra, ústící do ulice Bajovec. Silnice I/50 je jednou z několika uměých bariér nacházejících se na území Uherského Brodu. Díky stávajícímu vedení silnice I/50 je tak dnes celé sídliště Olgya dlouhodobě šznuto od zastavěného území města.

Severní rameno SSZ křižovatky vstupuje jako hlavní městský silniční přvadě ulic 26. dubna do zastavěné oblasti města Uherský Brod, aby po dalších 200 metrech přetlo hēlezní ní trať l'. 341 a vleku do Slovákých strojřen. Hēlezní ní infrastruktura situovaná

na území města Uherský Brod je poté druhou významnou umělou bariérou v celém širším území. V severojižním směru (ulice 26. dubna a ulice Nivnická) je SSZ křižovatkou vedena krajská silnice II/490.

Státní silnice I/50 pokračuje dále východním směrem jako směrův rozdělená s jedním jízdním pruhem vyhrazeným pro motorovou dopravu a jedním cyklistickým jízdním pruhem. Toto uspořádání je stejné i pro opačný směr na relaci východ - západ. Jedná se o zcela jedinečné, bohužel však i ojedinělé uspořádání a přerozdělení dopravního prostoru ve prospěch nemotorové dopravy na území města Uherský Brod. Popisované uspořádání a organizace dopravy končí u mostku přes řeku Nivnicku.

Navazující silniční úsek, po kterém je stále v souběhu se silnicí I/50 vedena i silnice II/495, pokračuje ulicí U Korelnice podél LSPHM až ke křižovatce s ulicí Gumická. V této třamenné nešzené křižovatce se krajská silnice II/495 odpojuje a je vedena nejprve severně a poté opět východním směrem na Gumice. Silnice I/50 následně opouští v podobě extravilánové komunikace území města a pokračuje dále na východ směrem ke státní hranici se Slovenskou republikou.



Obr.4. Křižovatky a úseky nadšzené komunikační sítě (zleva: SSZ křižovatka I/50 x 26. dubna, OK Molidla x Gumická, mostek Cihlářská)

Z krajských silnic již byla zmíněna silnice II/490 a silnice II/495. Silnice II/495 je na relaci Vlnovnice Gumice téměř celé své délce vedena mimo zastavěné území města, i když se vedena v souběhu se státní silnicí I/50. Naproti tomu silnice II/490 prochází od SSZ křižovatky I/50 x 26. dubna x Nivnická zastavěným územím města Uherský Brod. Na této silnici se nachází dnes pravděpodobně nejproblematictější místo z pohledu propustnosti uherskobrodského komunikačního systému. Jedná se o soustavu dvou nešzených třamenných křižovatek oddělených pouze krátkým úsekem ulice 26. dubna, který přetíná již zmíněná železniční infrastruktura. Obě dvě křižovatky jsou dnes charakteristické zábořem značné plochy, vyznačením výrazných nepojídných ploch a množstvím šedících pruhů, stejně tak i nenormovými přechody pro chodce. Křižovatky samy o sobě díky stávajícímu stavebnotechnickému uspořádání a vysokým intenzitám dopravy, mohou způsobovat dopravní problémy. K tomu všemu je třeba počítat i s obecným úplným zastavením provozu na ulici 26. dubna způsobeným přejezdem vlaků po trati č. 341.

mezi šdíli místními od jihu do ulice Moravská a šdíli na vedlejších komunikacích, především pak na ulici Horní Valy od severu. Silnice I. 49714 je dále vedena ulicí Horní Valy až k rozlehlé dopravní ploše charakteristické osamoceným stromem uprostřed. Jedná se o křižovatku ulic Horní Valy x U Plovárny, avšak bez jakékoliv doplňující infrastruktury (vodorovné dopravní značení, přechody pro chodce, chodníky).

Navazující úsek ulice Horní Valy je napojen jako vedlejší silnice na ulici Přemysla Otakara II. do prostoru nám. Svobody. Celý dopravní prostor nám. Svobody je v současné době šžen za hranicí funkčního a bezpečného stavebnotechnického uspořádání. Celý tento prostor vyžaduje akutní zásah do stavebního i dopravněorganizačního schématu, neboť stávající šžení neodpovídá požadavkům platných technických norem ani panujícím dopravním poměrům. Současné potřebnou změnou stavebního uspořádání a organizace dopravy v pohybu je třeba dosáhnout také bezpečný pohyb dopravy nemotorové (bezbariérové normové uspořádání chodeckých přechodů, atd.). Silnice I. 49714 poté pokračuje v mírném stoupání ulicí Práchejická, kde za místním hřbitovem opouští zastavěné území Uherského Brodu.

Dopravnědřehitým je také úsek silnice III/05019 vedený ulicí Pod Valy od křižovatky Dolní Valy x 26. dubna podél vlakové stanice Uherský Brod dále na západ. Dopravně exponovaný přednádražní prostor je spravován k realizaci nového dopravního terminálu, v rámci této akce se připravuje také změna organizace dopravy na dnes řtýšamenné nešžené křižovatce ulic Pod Valy x U Hlebu x U Nádraží. Výhledově se zde uvažuje se svčelně šženou křižovatkou vybavenou potřebným polem šdicích pruhů a doplněnou přechody pro chodce vyznačenými přes všechny vstupující ramena.

Silnice III. řdy pokračuje dále podél LSPHM, stávajícího Autobusového nádraží a Leské zbrojovky až k další atypické křižovatce nacházející se na území Uherského Brodu. Jedná se o dvě řsně navazující řramenné křižovatky ulic Pod Valy x Svatopluka Lecha x Tovární vybavené pouze vodorovným a svislým dopravním značením. Také toto stavebnotechnické uspořádání je třeba přestavět do podoby přehledné, bezpečné a přtom dostatečně kapacitní podoby (například okružní křižovatka) doplněnou infrastrukturou pro nemotorovou dopravu na všech jejích ramenech. Za zmínku stojí i každodenní parkování návštěvníků a zaměstnanců Leské zbrojovky na ulici Pod Valy, které se dnes dře po obou stranách zmíněné ulice v délce několika set metrů. Vlivem záboru dopravního prostoru parkujícími automobily tak zde nezbyvá místo na vyznačení dřehité cyklistické trasy vedené touto ulicí, stejně tak lze konstatovat množství dopravních konfliktů mezi projíždějícími vozidly a šdíli parkujícími ve směru k Havšcím, kteří přbíhají přes komunikaci po odstavení svých vozidel, neboť na této straně vozovky není vybudován chodník.

Silnice III/05019 je dále vedena ulicí Svatopluka L'echa skrze uliční zástavbu Havšc. Jedno z dopravně nejproblematičtějších míst na této ulici se nalézá za havšskou základní školou v místě zde nevhodně vyznačeného chodeckého přechodu. V křižovatce předcházející inkriminovanému přechodu se od jihu napojuje silnice III/4958 plnící funkci propojky na silnici I/50. Silnice III/05019, respektive ulice Brodská, která se nedaleko havšské točny mění v ulici U Zastávky, pokračuje podél obchodního zařízení Coop západním směrem podél železniční trati na Uherské Hradiště a vlakové zastávky Havšce ven z města. Z pohledu dopravně bezpečnostní problematiky se jeví jako rizikové také přechody pro chodce situované před jmenovaným obchodním zařízením i před vlakovou zastávkou.

3.1.2 Síť významných místních pozemních komunikací

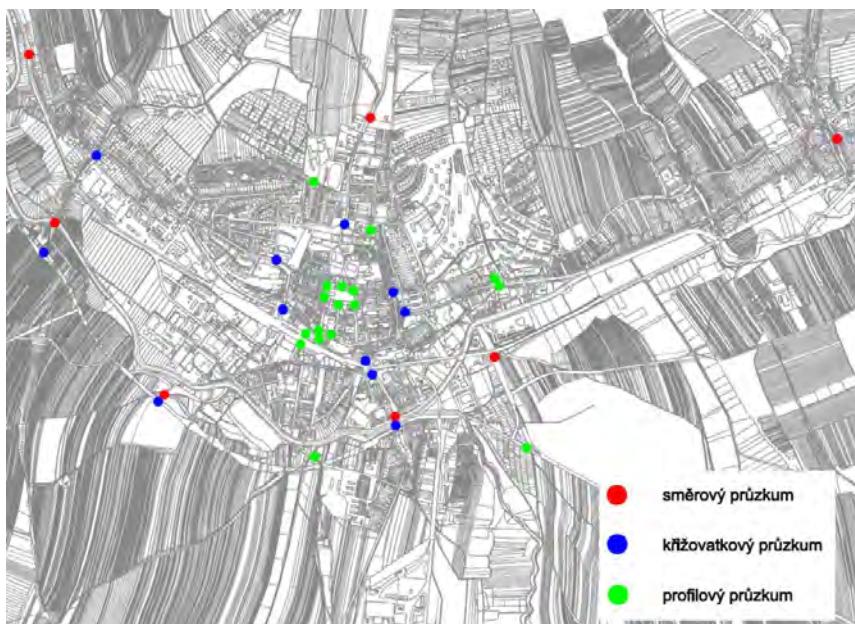
Základní komunikační kostru města Uherský Brod, tvořenou krajskými silnicemi II. a III. třídy, doplňují významné místní komunikace ve vlastnictví města. Mezi tyto komunikace patří především následující ulice a úseky ulic:

- Svatopluka L'echa a Hradištská,
- U Stadionu a Na Dlouhých,
- U Hlebu,
- Tovární a Na Chmelnici,
- Přemysla Otakara II., Moravská a Bratři Luňtí,
- Hlavní, Větrná, Partyzánů a U Plovárny,
- Osvoboditelů, Obchodní, Za Humny a Antonína Hrubého,
- Vlnovská.

Většina z těchto ulic je charakteristická vedením linek městské hromadné dopravy, parkováním v profilu komunikace, stejně tak zvýšenými nároky na provoz nemotorové i motorové dopravy. Z uvedených důvodů dochází na těchto komunikacích často ke konfliktům jejich jednotlivých uživatelů.

3.1.3 Dopravní zatížení, analýza výkonnosti sítě a křižovatek

Poznání o aktuálním dopravním zatížení komunikační sítě města Uherský Brod vychází z provedených dopravních průzkumů. Dopravní průzkumy byly prováděny v rámci tzv. běžných pracovních dnů v období 13:00 až 17:00 hodin během měsíce dubna a května (22. a 23.4, 20.5.2014). Grafická informace o křižovatkách a profilech obsazených v rámci prováděných dopravních průzkumů je uvedena na následujícím obrázku a součástí je také obsahem **Přílohy 3** této zprávy.



Obr.6. Stanoviště provedených dopravních průzkumů

Po celou dobu prováděných dopravních průzkumů byl i část nů omezen průjezd ulicí Pod Vally, kde bylo dlouhodobě instalováno kyvadlové řízení dopravy pomocí přesného SSZ zařízení. Tato skutečnost může mít vliv na rozložení a výši zjištěných dopravních intenzit v jejím okolí.



Obr.7. Dopravní omezení v ulici Pod Vally v květnu 2014

Provedené dopravní průzkumy lze obecně rozdělit na křížové průzkumy, profilové průzkumy a průzkum směrový. V rámci křížového průzkumu byly obsazeny křižovatky:

- I/50 x 26. dubna,
- I/50 x VII. novská,
- I/50 x Cihlářská,
- Brodská x U Zastávky,
- Pod Vally x U Hlebu,
- Horní Vally x Prácheňská,
- Moravská x Horní Vally,
- Pod Vally x Dolní Vally,

- VII' novská x 26. dubna,
- Dolní Valy x Neradice,
- Svatopluka L' echa x U Ĥlebu.

na kterých byla sledována skladba a smĚování dopravních proudŤ vozidel. Soul' asnĚbyly na vybraných kŤhovatkách zaznamenávány pol'ty cyklistŤ l' i chodcŤ pŤcházejících po vyznaĤených pŤchodech pro chodce i mimo nĚ. Obecné informace o provozu na sledovaných kŤhovatkách jsou uvedeny dále:

Lokalita: I/50 x 26. dubna

Vozidel celkem (13:00 aĤ 17:00): 6 810 voz.

Nákladní automobily v' etnĚautobusŤ (13:00 aĤ 17:00): 1 176 voz.

Chodci (13:00 aĤ 17:00): nesledováno

Cyklisté (13:00 aĤ 17:00): 37 cyklistŤ

Lokalita: I/50 x VII' novská

Vozidel celkem (13:00 aĤ 17:00): 4 705 voz.

Nákladní automobily v' etnĚautobusŤ (13:00 aĤ 17:00): 743 voz.

Chodci (13:00 aĤ 17:00): nesledováno

Cyklisté (13:00 aĤ 17:00): 6 cyklistŤ

Lokalita: I/50 x Cihlářská

Vozidel celkem (13:00 aĤ 17:00): 4 334 voz.

Nákladní automobily v' etnĚautobusŤ (13:00 aĤ 17:00): 724 voz.

Chodci (13:00 aĤ 17:00): nesledováno

Cyklisté (13:00 aĤ 17:00): 9 cyklistŤ

Lokalita: Brodská x U Zastávky

Vozidel celkem (13:00 aĤ 17:00): 1 826 voz.

Nákladní automobily v' etnĚautobusŤ (13:00 aĤ 17:00): 89 voz.

Chodci (13:00 aĤ 17:00): nesledováno

Cyklisté (13:00 aĤ 17:00): 82 cyklistŤ

Lokalita: Pod Valy x U Hlebu

Vozidel celkem (13:00 až 17:00): 2 086 voz.

Nákladní automobily vřetnřautobusř (13:00 až 17:00): 225 voz.

Chodci (13:00 až 17:00): 196 osob

Cyklistř (13:00 až 17:00): 67 cyklistř

Lokalita: Hornř Valy x Prakřickř

Vozidel celkem (13:00 až 17:00): 2 368 voz.

Nákladní automobily vřetnřautobusř (13:00 až 17:00): 129 voz.

Chodci (13:00 až 17:00): 230 osob

Cyklistř (13:00 až 17:00): 15 cyklistř

Lokalita: Moravskř x Hornř Valy

Vozidel celkem (13:00 až 17:00): 2 406 voz.

Nákladní automobily vřetnřautobusř (13:00 až 17:00): 122 voz.

Chodci (13:00 až 17:00): 790 osob

Cyklistř (13:00 až 17:00): 24 cyklistř

Lokalita: Pod Valy x Dolnř Valy

Vozidel celkem (13:00 až 17:00): 4 229 voz.

Nákladní automobily vřetnřautobusř (13:00 až 17:00): 569 voz.

Chodci (13:00 až 17:00): 548 osob

Cyklistř (13:00 až 17:00): 78 cyklistř

Lokalita: Vřř novskř x 26. dubna

Vozidel celkem (13:00 až 17:00): 5 143 voz.

Nákladní automobily vřetnřautobusř (13:00 až 17:00): 331 voz.

Chodci (13:00 až 17:00): 323 osob

Cyklisté (13:00 až 17:00): 68 cyklistů

Lokalita: Dolní Valy x Neradice

Vozidel celkem (13:00 až 17:00): 5 197 voz.

Nákladní automobily včetně autobusů (13:00 až 17:00): 194 voz.

Chodci (13:00 až 17:00): 236 osob

Cyklisté (13:00 až 17:00): 22 cyklistů

Lokalita: Svatopluka L'echa x U Hlebu

Vozidel celkem (13:00 až 17:00): 1 522 voz.

Nákladní automobily včetně autobusů (13:00 až 17:00): 26 voz.

Chodci (13:00 až 17:00): 371 osob

Cyklisté (13:00 až 17:00): 40 cyklistů

Bližší informace o zatížení konkrétních směrů sledovaných křižovatek během prováděných dopravních průzkumů jsou obsahem **PŘÍLOHY 4** této zprávy.

V rámci **směrového dopravního průzkumu** byly obsazeny a sledovány také vybrané specifické profily komunikační sítě

- U Zastávky (P1),
- Cihlářská (P2),
- Vlnovská (P3),
- 26. dubna (P4),
- Gumická (P5),
- Prácheňská (P6),
- Luhačevská (P7).

na kterých byl zaznamenán průjezd každého vozidla. Z důvodu potřeby určení směřování těchto vozidel na komunikační síti města byl současně s průjezdem každého vozidla zaznamenán také vybraný šifrovací znak jeho registrační značky (RZ). Při následném vyhodnocení byly postupně všechny sledované profily a zaznamenané RZ navzájem porovnány, přičemž výsledkem hodnocení byly stanoveny skutečné políky tranzitních dopravních vztahů mezi všemi obsazenými profily směrového průzkumu.

Na základě terénních průzkumových dat lze konstatovat, že za dobu 4 hodinového sledování v lase 13:00 až 17:00 běžného pracovního dne vstoupilo na území města Uherský Brod přes obsazené silniční profily cca 5 000 vozidel celkem. **Celkový tranzit sledovaným městským územím poté činil cca 22 procent vjíždějících vozidel, tj. 1100 vozidel celkem. Z pohledu tranzitujících pomalých vozidel** (vozidla nad 3,5 tuny celkové hmotnosti včetně autobusů) **se jedná o 60 vozidel.** Vzhledem k cca 390 vjíždějícím pomalým vozidlům ve sledovaném období tak **činí tranzit pomalých vozidel činí cca 15,3 procenta.** Obousměrně nejsilnější tranzitní relace je poté mezi stanovišti Prácheňská a stanovišti Luhačovská. Zbývá vozidla celkem (3900) a pomalá vozidla (330) vjíždějící za dobu 4 hodinového dopravního průzkumu na území města, tvoří tzv. dopravu vnější (cílovou). Tabulkově zpracovaná informace o zjištěných těchto tranzitních vztazích vozidel celkem na území města Uherský Brod je obsahem **PŘÍLOHY 6** této zprávy.

Z pohledu dopravního zatížení profilů sledovaných v rámci 4 hodinového směrového dopravního průzkumu byl nejvíce vytížen profil na ulici 26. dubna (cca 3100 vozidel obousměrně), nejméně potom profil ulice U Zastávky, kterým obousměrně projelo cca 400 vozidel. Sazení sledovaných profilů z pohledu množství obousměrně projetých vozidel celkem / pomalých je následující:

- 26. dubna => 3089 / 233,
- Gumická => 2673 / 291,
- Vlnovská => 1323 / 69,
- Luhačovská => 1322 / 57,
- Cihlářská => 1162 / 45,
- Prácheňská => 1016 / 85,
- U Zastávky => 412 / 32.

Graficky zpracovaná informace o počtu, druhu a směru projíždějících vozidel na těchto sledovaných profilech je obsahem **PŘÍLOHY 5** této zprávy.

V rámci doplňkového **profilového průzkumu** byly obsazeny další dopravně významné i místní odlehlejší profily uherskobrodské komunikační sítě

- I/50 (přes křižovatkou s II/495) => 2528 / 694 / 4,
- Mořidla (přes křižovatkou s Hlavní) => 2918 / 398 / 84,
- Hlavní (přes křižovatkou s Mořidly) => 855 / 55 / 31,
- U Plovárny (přes křižovatkou s Horní Váhy) => 813 / 25 / 11,
- Na Chmelnici (přes křižovatkou s Na Výsluní) => 418 / 17 / 16,
- Seichertova (mezi schodišti) => 384 / 2 / 11,
- Bajovec => 256 / 4 / 84,

na kterých byl zaznamenáván průjezd každého vozidla, zaznamenán byl také typ projíždějících vozidel. Výše uvedená čísla vyjadřují obousměrný počet projetých vozidel

celkem / pomalých / cyklistů. Grafické informace o zjištěných profilových hodnotách dopravního zatížení pro jednotlivé sledované profily jsou opět obsahem **Přílohy 5**.

Součástí byly obsazeny a sledovány také **všechny vjezdy na centrální Masarykovo náměstí**, z pohledu motorové a cyklistické dopravy se jedná o profily na ulici Komenského JIH, Komenského SEVER, Bě. Luňák a Kaunicova. Tyto profily byly sledovány celkem 2x. První sledování proběhlo v závislosti na každoročně pořádané akci Den Země (23.4.2014), druhé sledování proběhlo dne 20.5.2014. Porovnáním zjištěných dopravních hodnot je vidět vliv této akce na intenzity motorové i nemotorové dopravy.

Obousměrný provoz vozidel celkem / pomalých vozidel / cyklistů zjištěný na obsazených nárožích Masarykova náměstí v rámci běžného pracovního dne (20.5.2014):

- Komenského SEVER => 1480 / 14 / 16,
- Kaunicova => 1163 / 22 / 14,
- Bě. Luňák => 997 / 55 / 25,
- Komenského JIH => 269 / 21 / 17.

Obousměrný provoz vozidel celkem / pomalých vozidel / cyklistů zjištěný na obsazených nárožích Masarykova náměstí během Dne Země (23.4.2014):

- Komenského SEVER => 1670 / 18 / 30,
- Kaunicova => 1501 / 28 / 22,
- Bě. Luňák => 1339 / 20 / 23,
- Komenského JIH => 424 / 9 / 30.

Grafické informace o zjištěných profilových hodnotách dopravního zatížení pro jednotlivé sledované profily jsou opět obsahem **Přílohy 5** této zprávy.

Nad rámec manuálně prováděných dopravních průzkumů přistoupil zpracovatel Generelu také k **provedení několikadenního měření pomocí automatického sledování dopravy (ASD)** typ Sierzega SRA 5.4. Zařízení Sierzega SR4 je baterií napájený radar umístěný do skříně, který umožňuje sledovat rychlost (+/- 3%, rozsah 8 až 254 km/h), délku vozidla (+/- 20%, 0-25m), odstup vozidel (+/- 0,2s) a směr jízdy s kapacitou paměti 430 000 vozidel po dobu 1-2 týdnů. Tento typ radaru je tedy vhodný nejenom pro sledování intenzity provozu a kongescí, ale také pro sledování dodržování rychlostních omezení a bezpečnostních odstupů. Pro území města Uherský Brod byla technologie radarového měření použita především s cílem zjištění přesných týdenních a denních variací automobilové dopravy.



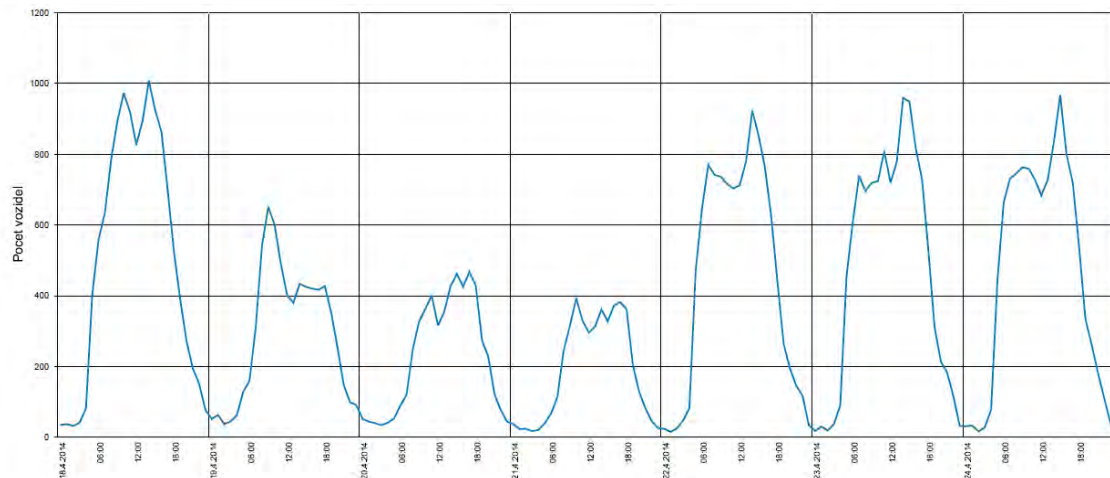
Obr.8. Radar Sierzega SR4

ASD byl instalován v ulici 26. dubna v době od 15. do 24. dubna. V rámci pozdějšího vyhodnocení radarového měření byly blíže zpracovány intenzity všech vozidel v rozdělení po směrech za 24 hodin a to od pátku 18.04.2014 do úterka 24.04.2014. Zaznamenaný provoz tudíž obsahuje také dopravní data zjištěná pro Velikonoční pondělí.



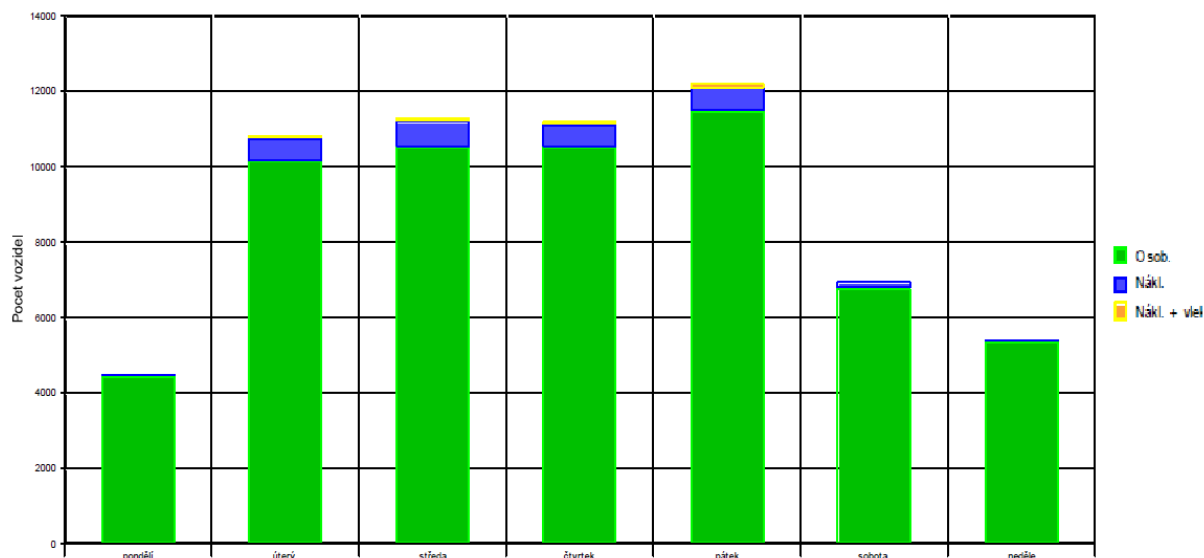
Obr.9. Umístění automatického dopravního radaru v ulici 26. dubna

V rámci stanoveného běžného pracovního dne, kdy probíhaly i další dopravní průzkumy na uherskobrodské komunikační síti (23.04.2014), byla poté určena také hodnota průměrného obousměrného hodinového zatížení v měřeném úseku. Jedná se o dobu mezi 14:45 a 15:45 odpoledne, přičemž hodnota dopravního zatížení dosáhla poltu 825 projíždících vozidel celkem obousměrně. Celý sledovaný časový úsek byl hodnocen summárně i po jednotlivých dnech. Podrobnosti ohledně dosahovaných variací dopravy, skladby dopravního proudu a o rychlostních charakteristikách jsou uvedeny dále.



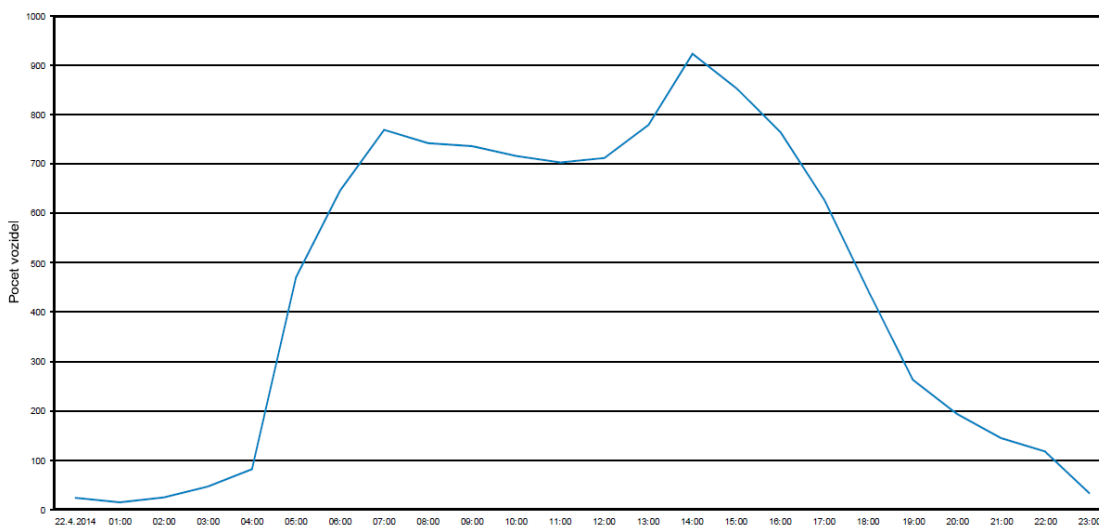
Obr.10. Týdenní variace dopravy v období 18.04.2014 (Pá) až 24.04.2014 (L't)

V rámci vyhodnocení období od 18.04.2014 (Pá) do 24.04.2014 (L't) je zřejmé, že sledovaným úsekem projelo nejvíce vozidel během pátku 18.04. V tento den lze hovořit také o vyrovnané ranní a odpolední dopravní špičce. V sobotu 19.04. lze považovat celodenní dopravní zatížení za poloviční oproti běžným pracovním dnům (út, st, l't). Nedělní celodenní dopravní zátěž dosahuje v celkovém soultu vozidel ještě nižších hodnot, než sobota. Důvodem této skutečnosti je výrazná sobotní ranní dopravní špička. Celodenní dopravní zátěž zaznamenaná během Velikonočního pondělí je poté ještě nižší než dopravní zatížení v neděli. Dny následující po Velikonočním pondělí (úterý 22.04., středa 23.04. a čtvrtek 24.04.) vykazují podobné hodnoty jak celodenních dopravních zátěží, tak i ranních a odpoledních dopravních špiček. Obecně lze konstatovat, že odpolední dopravní špička nastává v rámci běžných pracovních dní (út, st, l't) vltase po 14. hodině a je silnější než ranní dopravní špička, která nastává vltase okolo 7:00 hodiny. Jako referenční běžný pracovní den, pomocí kterého budou deklarovány další zjištěné charakteristiky dopravního proudu, bylo stanoveno úterý 22.04.2014.



Obr.11. Týdenní variace dopravy v období 18.04.2014 (Pá) až 24.04.2014 (L't) a skladba dopravních proudů

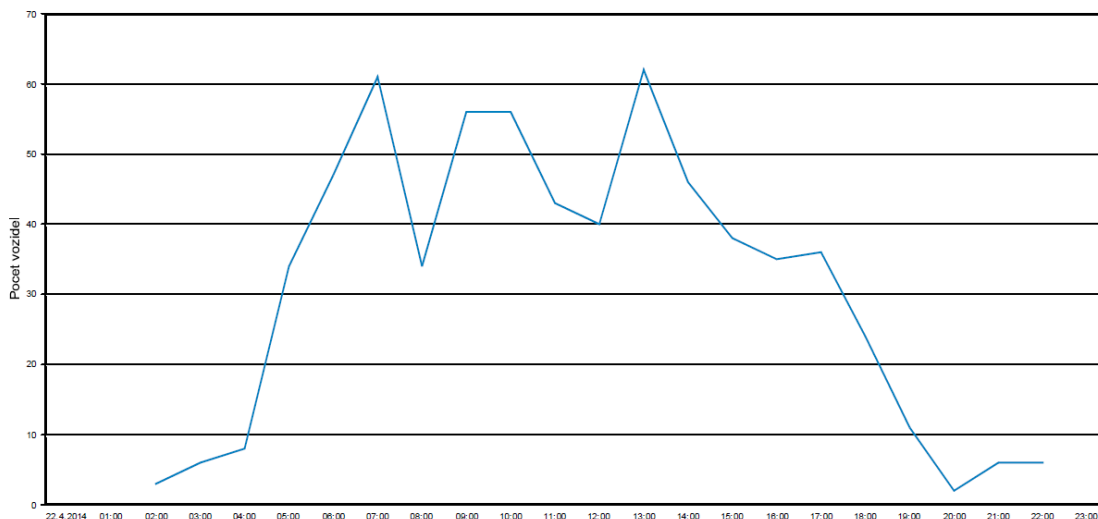
Skladba dopravních proudů projíždících městem profilem ve sledovaném dubnovém týdnu je patrná z grafu uvedeného na obrázku 11. Výskyt nákladních vozidel ve dnech pracovního klidu a během svátečního Velikonočního pondělí je minimální. V rámci pracovních dnů činí množství projíždících nákladních vozidel cca 7 procent celkového celodenního dopravního zatížení.



Obr.12. Denní variace vozidel celkem během referenčního dne 22.04.2014 (Út)

Vyhodnocení obousměrných denních variací dopravy v rámci referenčního pracovního dne (úterý, 22.04.2014) poskytl informace o množství motorových vozidel celkem a o množství nákladních automobilů v průběhu celého sledovaného dne (za 24 hodin).

Gpířkové obousmĚrné hodinové dopravní zatížení vozidel na sledovaném profilu řiní celkem 900 automobilŤ za hodinu (v řase 14:00 hodin), maximální množství projíždĚících nákladních vozidel se pohybuje okolo cca 60 vozidel (v řase 7:00 a 13:00 hodin).



Obr.13. *Denní variace nákladních vozidel bĚhem referenřního dne 22.04.2014 (Ůt)*

3.1.4 Bezpeřnostní závady a rizika, nehodovost

Stávající vedení krajských a místních komunikací územím mĚsta Uherský Brod vykazuje **dopravnĚbezpeřnostní závady** zpřřsobené buĤto zastaralým stavebnĚtechnickým stavem nĚkterých úsekŤ a křřovatek, přřpadnĚ provozními závadami vyplývajícími z aktuální dopravní situace. Provozní závady jsou ponejvíce zpřřsobované řdíři, kteřř odstavují svá vozidla v rozporu s pravidly silniřního provozu. MorálnĚzastaralý ři technicky nevyhovující stav vybrané dopravní infrastruktury, stejnĚ tak i provozní závady, mĤře být jedním z rozhodujících faktorŤ vedoucích k dopravním konfliktŤm nebo ke zvýřené dopravní nehodovosti v nĚkterých lokalitách.

Problematické křřovatky

- Pod Valy x Svatopluka řecha x Tovární,
- Pod Valy x U řebu x U Nádraří,
- Pod Valy x Dolní Valy x 26. dubna,
- 26. dubna x Vřřnovská,
- soustava křřovatek Vřřnovská x Vazová x U Poráňky,
- Ģumická x MK u OZ Tesco,
- Horní Valy x Moravská x Ant. Hrubého,
- Svatopluka řecha x U Stadionu x U řebu,
- Na Chmelnici x Ůdolní x Jablonořov,
- Pěřmysla Otakara II. x Na Dlouhých a Horní Valy x Prackřická,
- Mariánské námĚstí,

- Horní Valy x U Plovárny,
- Mořidla x Hlavní.



Obr.14. *Příklady problémových a rizikových křižovatek (zleva: Horní Valy x Moravská, Pod Valy x Sv. L'echa, výjezd z centra na Dolní Valy)*

Ostatní identifikované závady (lokální i úsekové)

- vozidla parkující u přechodů pro chodce a v křižovatkách snižují rozhledové poměry a zvyšují riziko střetů,
- vozidla parkující v úzkých profilech komunikací omezují průjezdnost autobusů MHD a vozidel IZS,
- nenormové provedení zastávek HD (chybí přechody pro chodce, nástupní plochy),
- absence přechodů pro chodce (míst pro přecházení),
- nenormové délky přechodů pro chodce.

Zásadní závady na stávající síti pozemních komunikací, identifikované prohlídkou těchto lokalit, jsou přehledným způsobem zobrazeny v Problémových výkresech, které jsou obsahem **PŘÍLOHY 7** této zprávy.



Obr.15. *Příklady problémového parkování (zleva: Brodská a Vil'novská)*



Obr.16. *Příklady rizikových přechodů pro chodce (zleva: nám. Svobody, zastávka Tělovýchovy, prodejna, 26. dubna)*

Dopravní nehodovost na uherskobrodských pozemních komunikacích byla prověřena dle dostupných údajů Policejních statistik za roky 2011, 2012 a 2013 (www.jdvm.cz). Záznamy policejních statistik za poslední 3 roky ukazují na celkově rostoucí počet dopravních nehod, klesající počet nehod s chodci a pokračující následky v podobě dvou až třech desítek zraněných osob ročně na katastru města Uherský Brod. Za roky 2012 a 2013 lze bohužel konstatovat také 5 osob usmrcených v silničním provozu.

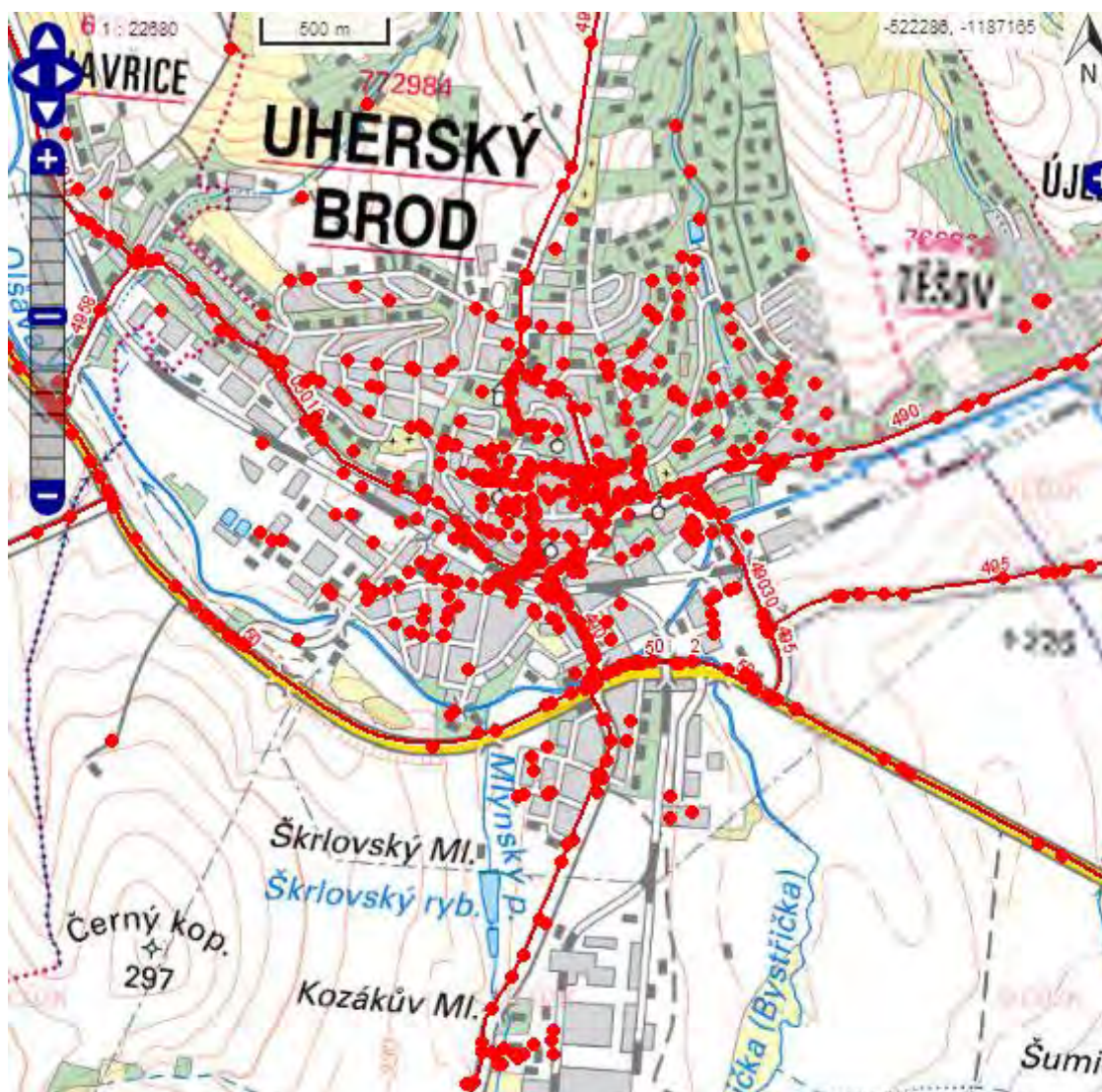
Počet a typy dopravních nehod území města Uherský Brod

	Rok 2011	Rok 2012	Rok 2013
Všechny nehody	49	73	115
Nehody s chodcem	10	9	7
Nehody s následkem smrti	0	3	2
Nehody s těžce zraněnými	0	6	3
Nehody s lehce zraněnými	24	21	20

Počet zraněných při dopravních nehodách

	Rok 2011	Rok 2012	Rok 2013
usmrcené osoby	0	3	2
těžce zraněné osoby	0	8	3
lehce zraněné osoby	24	23	20

Dále uvedené obrázky pomáhají lokalizaci evidovaných nehod na katastru města, dále nehod s chodci a také nehod s následky na zdraví za sledované období 2011 až 2013.

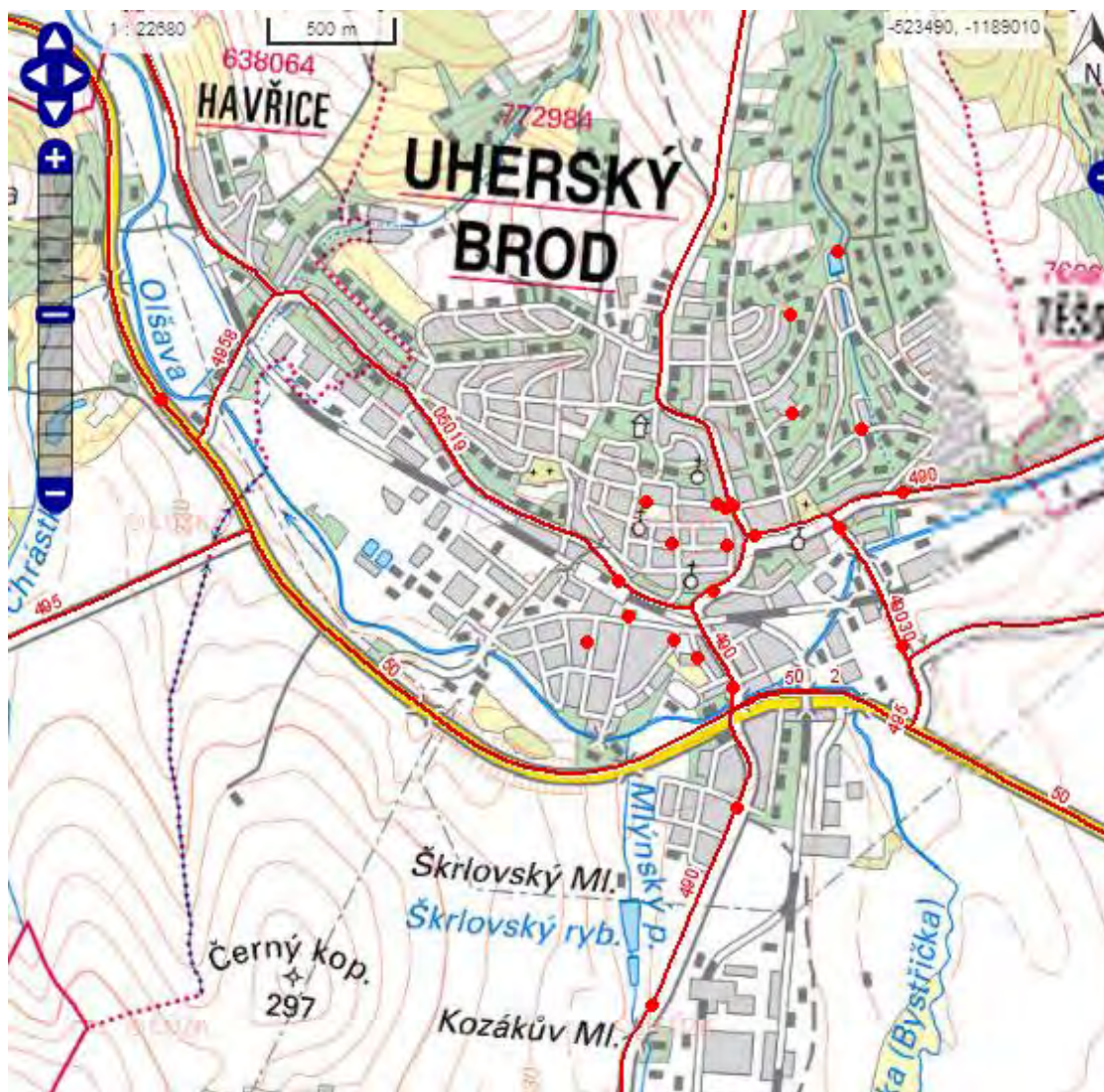


Obr.17. Lokalizace evidovaných dopravních nehod v období 2011 ň 2013 (zdroj: jdvm.cz)

Dopravní nehody v období 2011 aŇ 2013 pokrývají plošnĚ téměř celou oblast města Uherský Brod. Významné množství nehod se událo na nadřazené komunikační síti (státní a krajské komunikace) a na hlavních místních komunikacích.

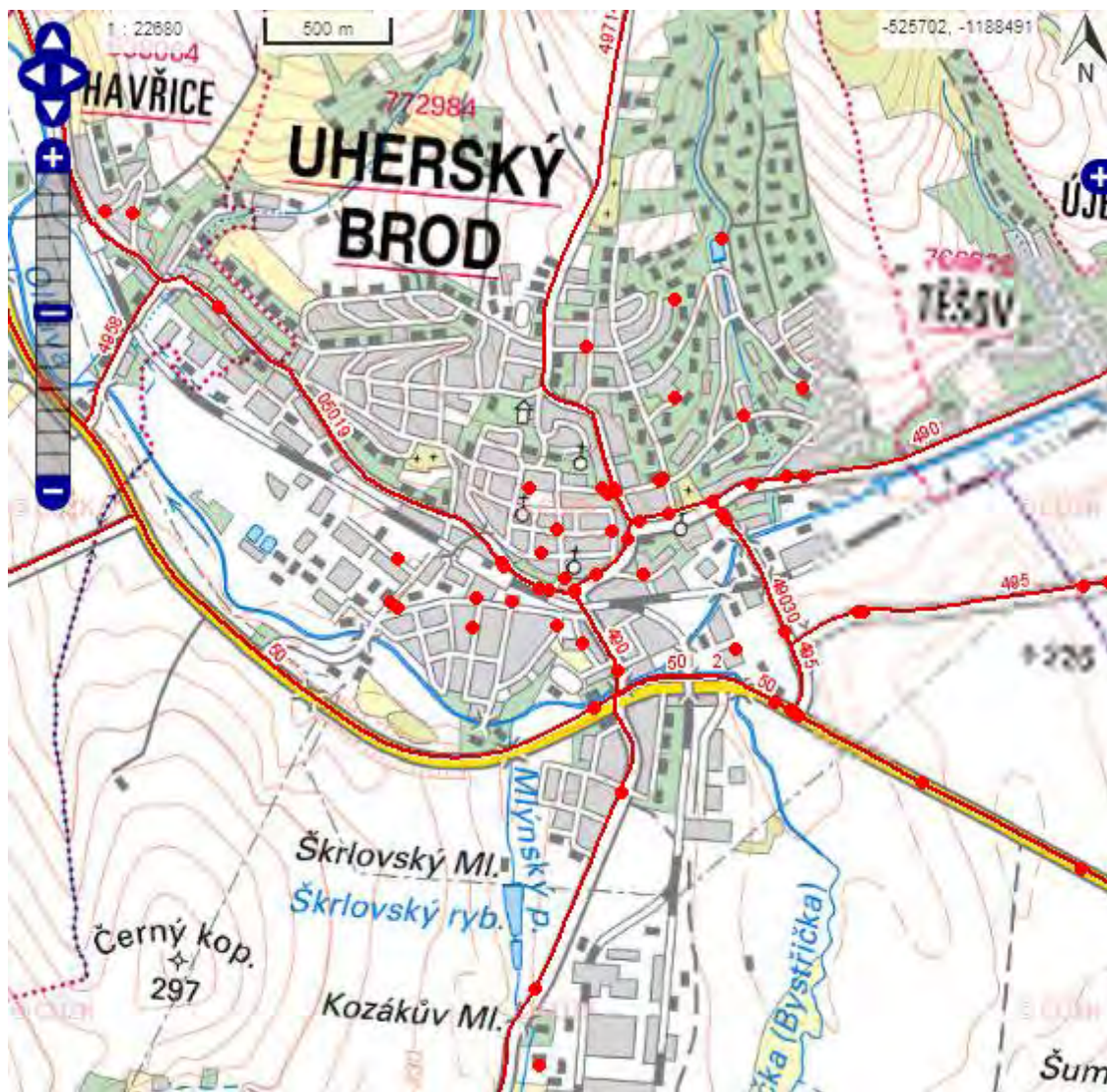
Nehody jsou ňasto lokalizovány v místech stávajících křiŇžení pozemních komunikací, pŇechodŮ pro chodce ňi jiných úzkých a rizikových míst stávající komunikační sítě

Nemalé množství dopravních nehod se odehrálo také v centrálních ňástech města Uherský Brod, napŇříklad na komunikaci Moravská, BŇ. LuŇtŇ a Dolní Valtice.



Obr.18. Lokalizace dopravních nehod s chodci v období 2011 ň 2013 (zdroj: jdvm.cz)

Lokalizace stŤtŤ s chodci ukazuje na zvýŤené riziko v centrální l'áŤi mŤŤta, napŤklad na kŤŤovatku Horní Valy x Moravská a na navazující úsek ulice Moravská. Ostatní stŤŤty s chodci jsou spíŤe náhodné jevy vyplývající z momentální dopravní situace pŤŤdcházající tŤmto rizikovým nehodám. L'áŤe l'ŤŤ vŤak lze tyto jevy situovat do blízkosti nebo na existující nenormové pŤŤchody pro chodce, pŤŤpadnŤ v návaznosti na ťŤkteré zastávky hromadné dopravy.



Obr.19. Lokalizace dopravních nehod se zraněním v období 2011 až 2013 (zdroj: jdvm.cz)

Dopravní nehody s následky na zdraví zúčastněných osob lze opět v převážné většině situovat na síť dopravně významných komunikací (silnice I/50, II/490 a II/495, III/05019, ulice Vilnovská, atd.). Několik dopravních nehod se zraněním se událo také v centrálních částech města Uherský Brod (Bš. Luňtř, Moravská).

3.2 DOPRAVA V KLIDU

Mezi problémové oblasti dopravního systému města Uherský Brod lze dnes zcela jistě zařadit také systém statické dopravy, respektive vybranou uliční síť silně zatíženou (přetíženou) nevhodně parkujícími či dlouhodobě odstavenými automobily. Problémy s odstavováním vozidel jsou běžně evidovány jak v místních částech Havšce, Tělov a Újezdec, tak i v lokalitách hromadného obydlí (sídliště Pod Vinohrady, sídliště Olšava) či v oblasti rodinných a řadových domů kolem ulic Na Chmelnici, Údolní a Na Dlouhých. Nejčastěji se jedná o vozidla nelegálně zaparkovaná na chodnících, v zeleni, v křižovatkách či v místech, kde nezůstane minimální přetěžný profil požadovaný zákonem. Zcela zásadním problémem je poté parkování vozidel ve vztahu k dostupnosti některých lokalit vozidly IZS (Policie, Záchraná služba, Hasiči), stejně tak s ohledem na přetěžení vozidel městské hromadné či linkové autobusové dopravy. Dalším negativním dopadem nelegálně parkujících vozidel je jejich vliv na dopravněbezpečnostní situaci na navazujících přechodech pro chodce či v přilehlých křižovatkách.



Obr.20. **Problémové parkování a odstavování vozidel v ulici Rybářská**

Samostatnou kapitolou problematiky dopravy v klidu je Zóna placeného stání (ZPS) zavedená v centrálních oblastech města. Důvodem pro zavedení zóny bylo ochránit místní rezidenty a abonenty před nájezdy zbytné návštěvnícké a zaměstnanecké automobilové dopravy a ulehčit komunikační síti kolem Masarykova náměstí. Regulačním prvkem je cena požadovaná za dobu odstavení vozidla v zóně. Zcela zásadní ve vztahu k rozsahu ZPS a ceny za parkování je však problematika dodržování nastavených pravidel. V souvislosti s touto otázkou provedl zpracovatel celodenní šetření na vybraném území ZPS. Výsledky tohoto šetření, vypovídající o aktuálním dodržování pravidel stanovených ZPS na území města Uherský Brod, jsou uvedeny dále.

3.2.1 Rozbor poptávky a nabídky dopravy v klidu

Poptávka po parkování a odstavování automobilů vzniká v souvislosti s aktuálním rozložením zásadních funkcí na území města Uherský Brod. Z pohledu zvýšených nároků na odstavování vozidel se jedná o všechny obytné oblasti města a sídla významných zaměstnavatelů (sídlící oblasti šadových domů, uliční zástavba Havšc, Těgova a Újezdce, centrální část, oblast kolem Leské zbrojovky, atp). Zvýšené nároky na parkování vozidel se objevují napříč celým územím s ohledem na rozložení služeb, veřejných a vzdělávacích institucí, obchodní vybavenosti, atd. Zcela zásadní prolínání nároků po parkování a odstavování vozidel se poté objevuje v centrálních částech města kolem Mariánského a Masarykova náměstí.

Vzhledem k faktu, že nelze do budoucna uspokojit všechny cesty končící v centrální oblasti města dostatečným počtem parkovacích a odstavných stání, bylo třeba přistoupit k regulaci zbytné automobilové dopravy v pohybu i v klidu.

Z tohoto důvodu bylo v minulosti zpracováno mnoho dopravních rozborů a analýz týkajících se problematiky dopravy v klidu. Výsledkem těchto prací byl proces vedoucí především k zavedení a postupnému rozšíření Zóny placeného stání (ZPS). V dnešní době je ZPS organizována na základě Nařízení města Uherský Brod č. 1/2014 ze dne 12.2.2014. V rámci tohoto nařízení jsou vymezeny oblasti, ve kterých lze místní komunikace učit za stanovenou cenu danou příslušnými předpisy. Tyto předpisy jsou uvedeny na webových stránkách města www.ub.cz. Součástí je vymezena také doba, po kterou jsou za parkování a odstavování vozidel v centrálních částech města vybírány platby.

ZPS je dnes rozdělena do 3 oblastí, přičemž nejvyšší regulační úroveň se vlivem nastavené progresse platby (první půlhodina je za 10 Kč, každá další zaplacená hodina je za 30 Kč). oděává od Zóny 1 (Masarykovo náměstí a ulice Bě. Luň) Směrem k okraji centrálních částí je poté vyznačena Zóna 2 s nižší progresí (10 Kč za první dvě hodiny parkování, každá další zaplacená hodina je za 10 Kč). Zóna 3 je dnes vyznačena pouze v části ulice Hradičská a na parkovišti nad hřbitovem v ulici Svatopluka Lecha. Zde je, s ohledem na provoz hřbitova, první hodina zdarma, parkování na celý den je poté za 10 Kč. V ulici Hradičská je poté třeba zaplatit požadovanou částku ihned po odstavení vozidla.

Sjednaná cena za parkování v zóně ZPS se platí zakoupením parkovací karty, kterou vydává Městský úřad Uherský Brod nebo zaplacením v parkovacím automatu, případně odesláním krátké textové zprávy v určeném tvaru z mobilního telefonu (platba SMS). Platba formou SMS je poté ve všech vyznačených zónách vyví než platba v parkovacím automatu.

Součástí s regulací počtu návštěvnických a zaměstnaneckých vozidel v centrálních částech je patrná také snaha města regulovat zde i počet vozidel rezidentů a abonentů.

Rezidenti, tj. fyzické osoby s trvalým pobytem v ZPS, případně abonenti, tj. osoby s místem podnikání registrovaným v oblasti (+ včetně ostatní řádatelé) jsou povinni si zakoupit dlouhodobé parkovací karty dle stanoveného ceníku.

Na území centra a v oblastech na ně navazujících se nacházejí také hromadné parkovací kapacity (úrovňové i vícepatrové). Tyto parkovací kapacity lze řáste'ně nebo plně (v závislosti na jejich lokalizaci) chápat jako záchytné, které by měly ulehčit navazující uliční síti od množství parkujících vozidel. Jedná se o parkoviště Střed, kde je první hodina zdarma a každá další za 10 Kč za hodinu. Dalším parkovacím objektem nacházejícím se na východním okraji ZPS je patrové parkoviště v ulici Antonína Hrubého u OZ Billa. Na západě je již zmínované úrovňové parkoviště na ulici Svatopluka Lecha (u hřbitova) s celodenním parkováním za 10 Kč. Na severu se jedná o úrovňové parkování před Domem kultury (platí zde pravidla Zóny 2) a nově o podzemní parkoviště u OSSZ. Na jižním okraji centra zatím záchytná parkovací kapacita chybí. Stávající organizace dopravy v ulici Bě. Luňt (jednosměrka ven z centra) zatím ani neukazuje na možnost zřízení záchytného parkoviště. Přesto přese všechno lze na úrovňovém parkovišti za hotelem U Brány pozorovat bezplatné dlouhodobější parkování vozidel.

Nezbývá, než zmínit také vícepatrový parkovací objekt s vjezdem z ulice Babí Louka, který je vzdušnou řadou vzdálen od historického Masarykova náměstí cca 400 metrů. Přdevším díky nastavené výši parkování v centrální oblasti, neodstatel'nému navádění vozidel návštěvníků centra do této lokality a pravděpodobně i omezeným možnostem důsledné kontroly nastavených pravidel v ZPS je tato investice města prozatím bez velkého využití a tím i přnosu ke stávající dopravní politice města Uherský Brod.

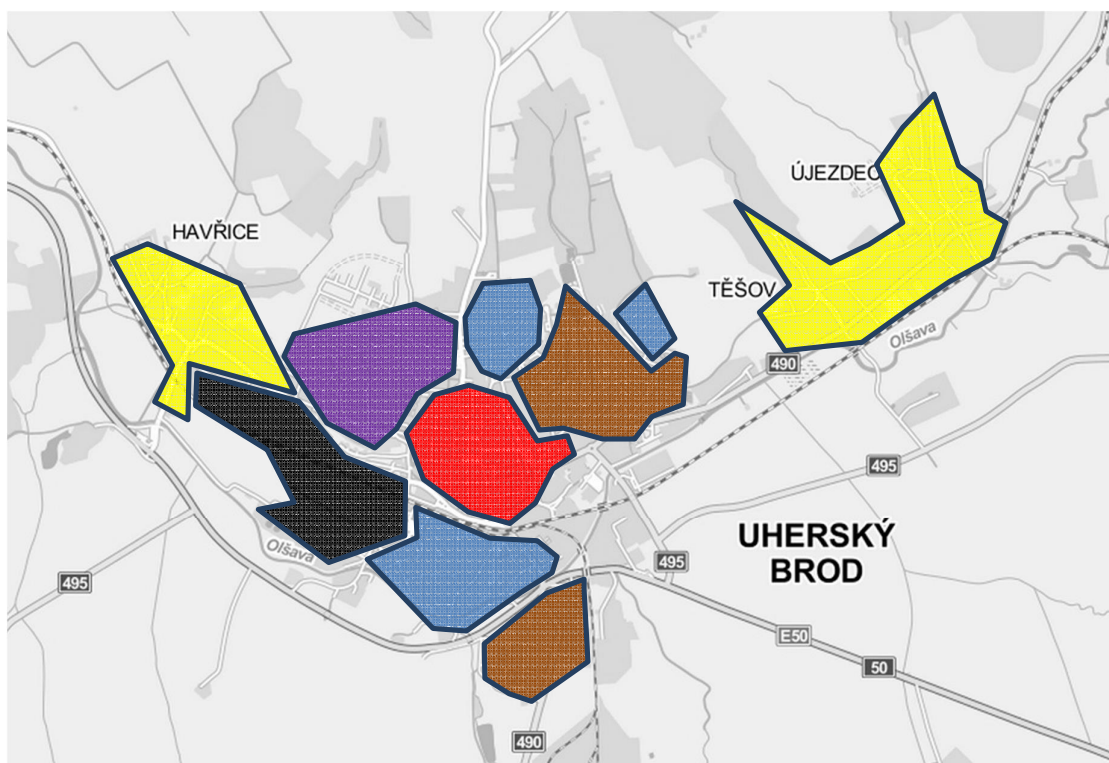
Samostatným tématem týkajícím se nabídky a poptávky po parkování vozidel jsou stávající plochy obchodní vybavenosti, přdevším pak velkých obchodních zařízení. Parkovací plochy některých těchto zařízení by mohly být dlouhodobě využívány pro potřeby rezidentů z navazujících oblastí (například OZ Penny v oblasti Molidla). Přdevším pak v době, kdy neslouží zákazníkům přehlých obchodních zařízení.

Bližší rozbor výše popsaných oblastí a témat týkajících se problematiky dopravy v klidu jsou uvedeny v následující kapitole této zprávy.

3.2.2 Problémy centra města a obytných oblastí

Z důvodu řešení problematiky dopravy v klidu bylo řešené území města Uherský Brod rozděleno do několika částí. Jedná se o:

- **centrální oblast (oblast ZPS),**
- **průmyslová oblast mezi Lískou zbrojovkou a Vazovou,**
- **obytná oblast kolem Kulterova a Slováckého náměstí,**
- **oblast mezi ulicemi Rtm. Kšvdy, Prácheňská a Fr. Veselky,**
- **oblast mezi ulicemi Jarní a Zimní.**
- **obytná oblast mezi ulicemi Na Chmelnici a Svatopluka Lelcha,**
- **oblast sídliště Olšavy,**
- **oblast sídliště Pod Vinohrady,**
- **oblast Havřec, Těšova a Újezdce.**



Obr.21. Rozdělení města na oblasti zkoumání problematiky dopravy v klidu (zdroj: Mapy.cz)

centrální oblast

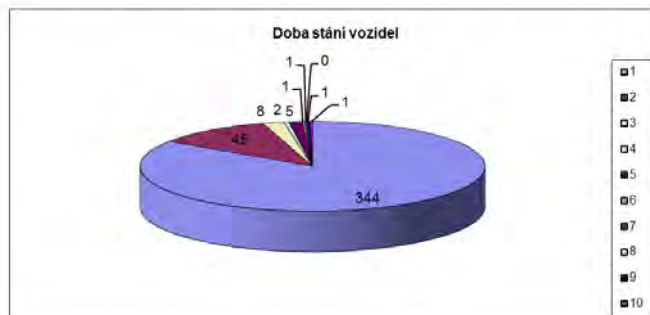
Na základě dohody se zadavatelem provedl zpracovatel studie průzkum obsazenosti a respektovanosti vybraného území ZPS. Průzkum se v rámci placené doby stání (8:00 až 17:00 běžného pracovního dne) soustředil na celou Zónu 1, dále na ulice Hradičská, Ptylova a Karla IV. situované v Zóně 2 a také na celou Zónu 3. Součástí zkoumání bylo i povrchové parkoviště situované před Domem kultury.

V rámci prováděných průzkumů byly periodicky zaznamenávány vybrané stezce znaků RZ všech vozidel stojících ve sledovaných ulicích, součástí byl zaznamenán statut vozidla z pohledu nastavených pravidel placeného stání. Vozidla vybavená platnou parkovací kartou byla dále vedena ve skupině A. Vozidla vybavená platným parkovacím lístkem byla vedena ve skupině B. Placené. Sledována byla také vozidla označená znakem imobilní osoby, která byla zaznamenána do kolonky A. Imobilní. Vozidla bez lístku, bez parkovací karty a bez označení imobilní osoby byla dále uvažována v režimu neplaceného (nelegálního parkování). Zadavatel později poskytl pro období sledovaného dne výpis plateb provedených pomocí SMS, na základě kterého byly ze seznamu nelegálně zaparkovaných vozidel vyjmuta vozidla, jejichž řidiči použili k platbě za parkování svého mobilního telefonu a tudíž patří do skupiny A. Placené. Na základě teoretické kapacity v konkrétní ulici (zóně) byla následně vypočítána i obsazenost nabízené parkovací plochy pro konkrétní průzkumovou hodinu. Veškeré zjištěné závislosti jsou popsány dále pomocí přehledných grafů a tabulek.

Masarykovo náměstí (Zóna 1)

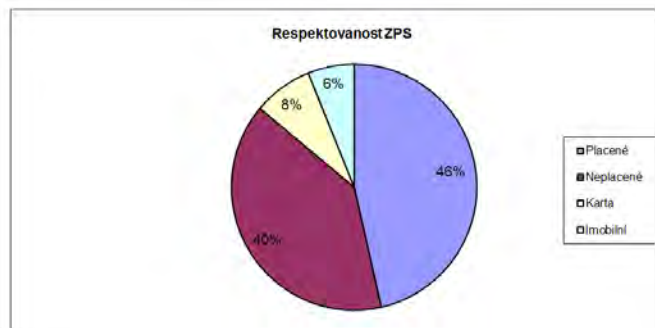
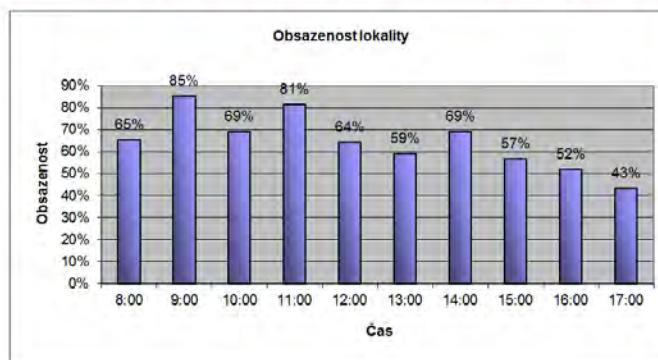
Doba stání vozidel

Doba stání (hod)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Počet vozidel	344	45	8	2	5	1	1	0	1	1



Obsazenost lokality

Hodina	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00
Počet vozidel	53	69	56	66	52	48	56	46	42	35
Obsazenost	65%	85%	69%	81%	64%	59%	69%	57%	52%	43%
Kapacita	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81



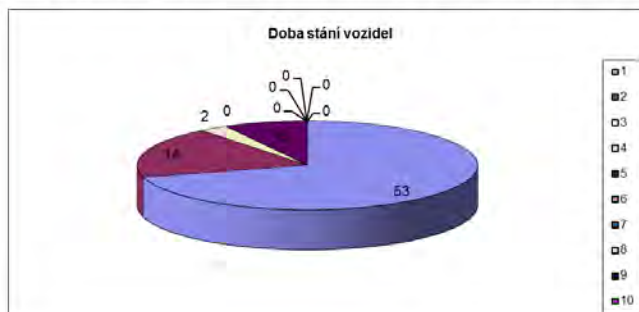
Díll í zjiġtġní:

- drtivá vġġina vozidel se zdrġí po dobu max. 1 hodiny,
- maximální vytíġenost nastává v ranních a dopoledních hodinách,
 - velké mnoġství řidiġ ť nedodrġuje tarif ZPS.

BŠ. Luňtř (Zóna 1)

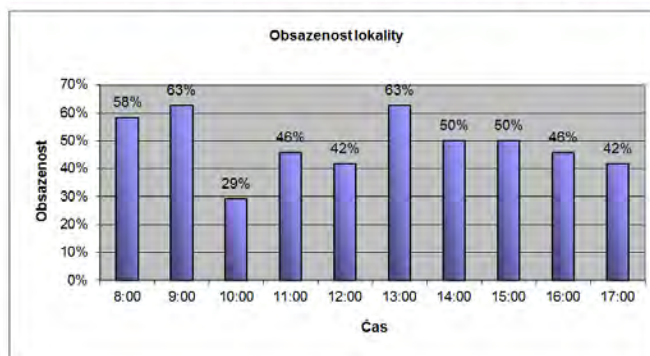
Doba stání vozidel

Doba stání (hod)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Počet vozidel	53	14	2	0	6	0	0	0	0	0



Obsazenost lokality

Hodina	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00
Počet vozidel	14	15	7	11	10	15	12	12	11	10
Obsazenost	58%	63%	29%	46%	42%	63%	50%	50%	46%	42%
Kapacita	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24



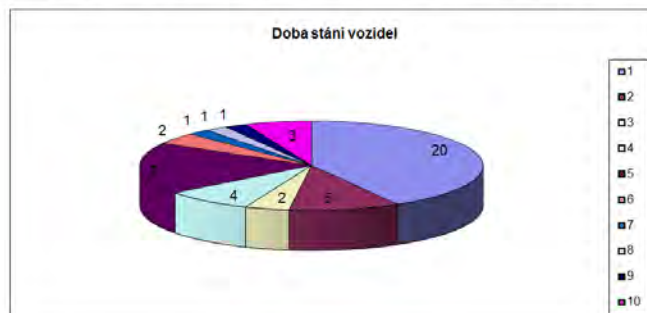
Dílčí zjištění:

- polovina vozidel se zdrží po dobu max. 1 hodiny,
- maximální vytíženost nastává okolo deváté ranní a v jednu odpoledne,
 - velké množství šdílř nedodrřuje tarif ZPS.

Hradičtská (Zóna 2)

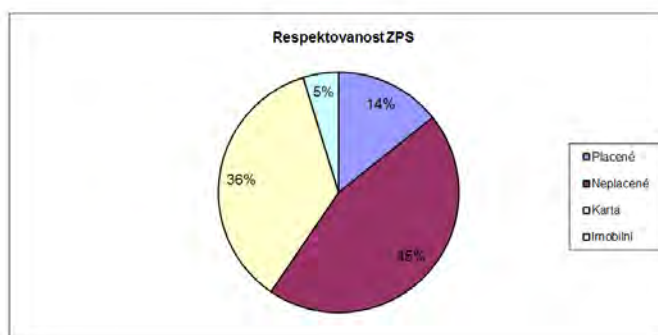
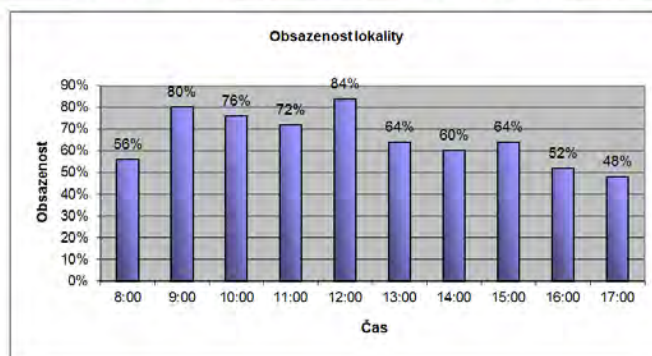
Doba stání vozidel

Doba stání (hod)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Počet vozidel	20	5	2	4	9	2	1	1	1	3



Obsazenost lokality

Hodina	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00
Počet vozidel	14	20	19	18	21	16	15	16	13	12
Obsazenost	56%	80%	76%	72%	84%	64%	60%	64%	52%	48%
Kapacita	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25



Dílčí zjištění:

- polovina vozidel parkuje max. 1-2 hod., objevuje se dlouhodobé odstavení vozidla,
 - maximální vytíženost nastává v době okolo oběda,
 - velké množství lidí nedodržuje tarif ZPS.

Ptylova (Zóna 2)

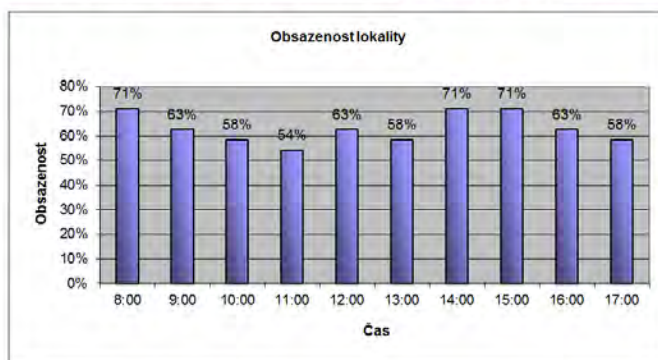
Doba stání vozidel

Doba stání (hod)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Počet vozidel	18	8	3	4	5	1	1	3	0	3



Obsazenost lokality

Hodina	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00
Počet vozidel	17	15	14	13	15	14	17	17	15	14
Obsazenost	71%	63%	58%	54%	63%	58%	71%	71%	63%	58%
Kapacita	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24



Dílčí zjištění:

- více než polovina vozidel parkuje max. 1-2 hodiny, objevuje se dlouhodobé stání,
- maximální vytíženost nastává v době okolo druhé a třetí odpolední hodiny,
 - velké množství řidičů nedodrhuje tarif ZPS.

Karla IV. (Zóna 2)

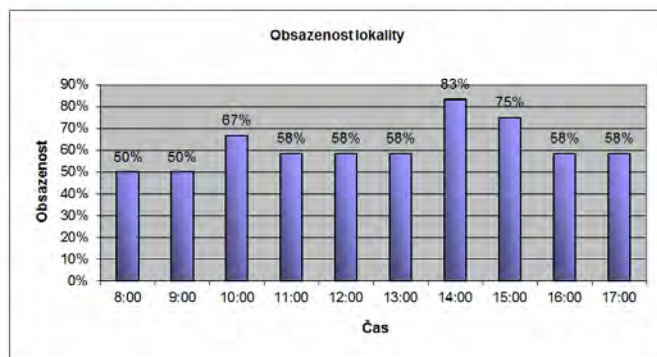
Doba stání vozidel

Doba stání (hod)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Počet vozidel	19	3	0	0	0	0	0	0	1	4



Obsazenost lokality

Hodina	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00
Počet vozidel	6	6	8	7	7	7	10	9	7	7
Obsazenost	50%	50%	67%	58%	58%	58%	83%	75%	58%	58%
Kapacita	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12



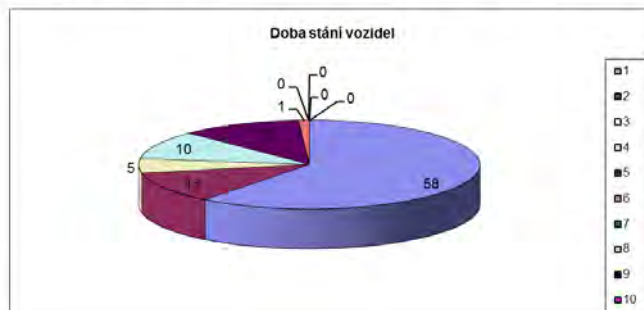
Dílčí zjištění:

- drtivá většina vozidel parkuje max. 1 hodinu, 1 část vozidel parkuje dlouhodobě,
- maximální vytíženost nastává v době okolo druhé a třetí odpolední hodiny,
 - téměř polovina lidí nedodrhuje tarif ZPS.

Parkoviště před Domem kultury (Zóna 2)

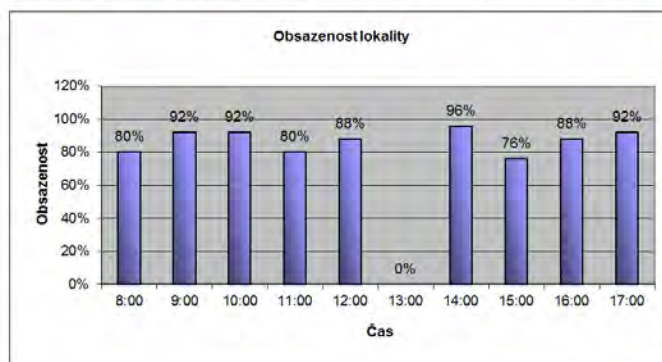
Doba stání vozidel

Doba stání (hod)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Počet vozidel	58	11	5	10	11	1	0	0	0	0



Obsazenost lokality

Hodina	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00
Počet vozidel	20	23	23	20	22	0	24	19	22	23
Obsazenost	80%	92%	92%	80%	88%	0%	96%	76%	88%	92%
Kapacita	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25



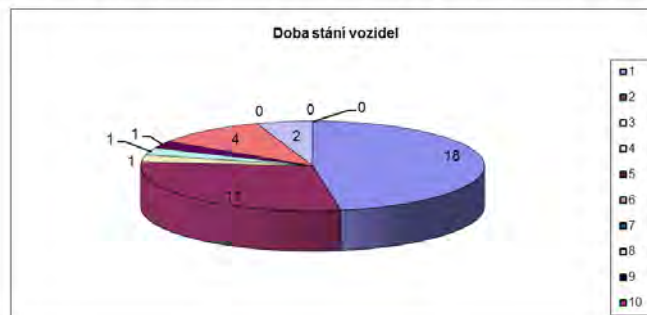
Díll'í zjiřtění:

- více než polovina vozidel parkuje max. 1 hodinu, max. doba stání je 5 hodin,
 - převládá celodenní vytíženost okolo 90 procent,
 - téměř čtvrtina řidiřů nedodržuje tarif ZPS.

Svatopluka Lecha (parkoviště u hřbitova - Zóna 3)

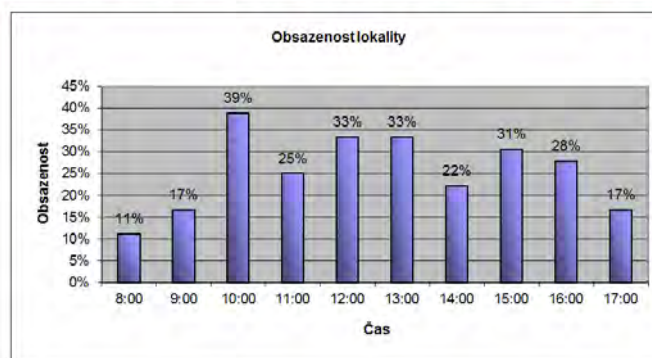
Doba stání vozidel

Doba stání (hod)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Počet vozidel	18	11	1	1	1	4	0	2	0	0



Obsazenost lokality

Hodina	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00
Počet vozidel	4	6	14	9	12	12	8	11	10	6
Obsazenost	11%	17%	39%	25%	33%	33%	22%	31%	28%	17%
Kapacita	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36



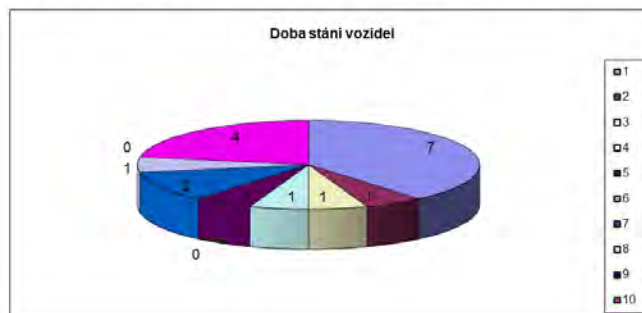
Dílčí zjištění:

- ¾ vozidel parkují max. 1-2 hodiny, dlouhodobé parkování je minimální,
 - kapacita je během celého dne z větší části nevyužita,
- nedodržení nastaveného režimu nedodrželo 13 procent řidičů (1. hodina je zdarma).

Hradičtská (Zóna 3)

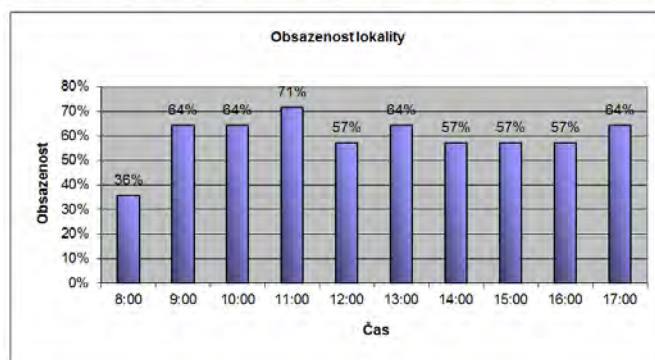
Doba stání vozidel

Doba stání (hod)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Počet vozidel	7	1	1	1	1	0	2	1	0	4



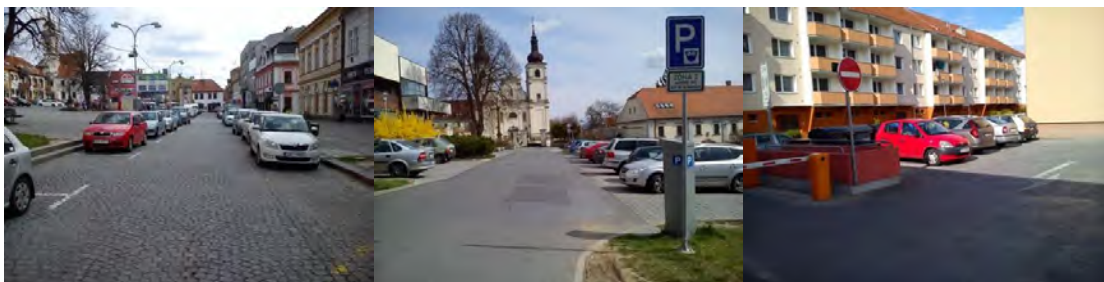
Obsazenost lokality

Hodina	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00
Počet vozidel	5	9	9	10	8	9	8	8	8	9
Obsazenost	36%	64%	64%	71%	57%	64%	57%	57%	57%	64%
Kapacita	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14



Dílčí zjištění:

- objevuje se krátkodobé (do 2 hodin) i dlouhodobé parkování,
- maximální vytíženost nastává v době okolo jedenácté dopolední hodiny,
- nedodržení nastaveného režimu placení nezjištěno (10 Kč na celý den).



Obr.22. Významné parkovací kapacity v centru (Masarykovo nám., Dřm kultury, park. Střed)

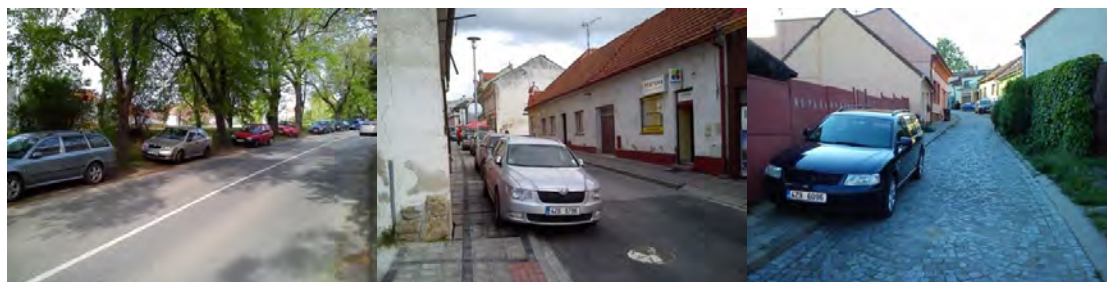
Shrnutí dříl' ích zjígŤŇí:

- v ZónŇ1 pševládá krátkodobé parkování (max. 1 aň 2 hodiny),
- v ZónŇ2 se l' ástel' ŇŇobjevuje také dlouhodobé parkování,
- nerespektování nastaveného tarifu v ZónŇ1 a 2 je podobné, v závislosti na lokalitŇse pohybuje od 30 do 40 i více procent,
- nejmenší respekt vŤl' i ZPS byl zjígŤŇŇ v ulici Karla IV.,
- respektování nastaveného tarifu je nejvygťgí v ZónŇ3.

Nad rámec provedených dopravních prŤzkumŤ obsazenosti a respektovanosti lze díky celoooblastnímu terénnímu prŤzkumu konstatovat další závady a nedostatky parkovacího reťimu v centrální oblasti mŇsta.



Obr.23. Problematické parkování v centrální oblasti (zleva: Moravská, Mikoláge Alge, U Sboru)



Obr.24. Nelegální parkování v centrální oblasti (zleva: Horní Valy, Nerudova, Hradební)

PrŤmyslová oblast mezi L'eskou zbrojovkou a Vazovou

V rámci prŤmyslové oblasti mezi L'eskou zbrojovkou a Vazovou ulicí byl v souvislosti se statickou dopravou identifikován jeden zásadní problém. ZamŇstnanci zbrojovky ve znal' né

míste využívaly k odstavování svých vozidel ulici Pod Valy od křižovatky s ulicí Tovární až po stávající autobusové nádraží.

Ulice Pod Valy sice geograficky umožňuje odstavení vozidel po obou stranách, avšak toto řešení je vzhledem k existenci několika faktorů velmi nevhodné. Těmito faktory je jednak vedení intenzivní autobusové dopravy ulicí Pod Valy, dále trasování významné cyklotrasy I. 5049 ve stopě komunikace a v neposlední řadě také vystupování řidičů z parkujících vozidel a jejich spolujezdců do příjezdního profilu komunikace. Poslednějmenovaný faktor ještě umocňuje skutečnost, že ve směru z centra není vybudován chodník, přechod pro chodce je v celém úseku pouze jeden.



Obr.25. *Parkování v ulici Pod Valy (zleva: střety s cyklisty, nelegální parkování u přechodu, pohled příjezdního řidiče)*

Obytná oblast kolem Kul'erova a Slovákého náměstí

Obytná oblast kolem Kul'erova a Slovákého náměstí je charakteristická zástavbou rodinných domů a lokálních dopravních závad způsobovaných parkujícími vozidly. V rozporu se zákonem jsou vozidla odstavována na zeleni, na chodnících a v místech, kde pro příjezdnou dopravu nezbude dostatečná šířka vozovky.

Popsané problémy s parkujícími vozidly jsou patrné zvýšeným dohledem Policie, která by měla zajistit, aby automobily odstavěné v rozporu se zákonem byly umístěny na pozemcích jejich majitelů či na sjezdových cestách k nim.



Obr.26. *Problematické parkování (zleva: Stolašská, Kul'erovo nám., Vil'novská)*

Oblast mezi ulicemi Rtm. Kšvdy, Prácká a Fr. Veselky

V oblasti mezi ulicemi Rtm. Kšvdy, Práckou a Fr. Veselky se taktéž vyskytují bodové závady způsobované nelegálně odstavenými vozidly.

Problémy s parkujícími vozidly jsou šetitelné zvýšeným dohledem Policie, která by měla zajistit, aby automobily odstavené v rozporu se zákonem byly umístěny na pozemcích jejich majitelů i na pěších cestách k nim.



Obr.27. *Problémové odstavování vozidel v lokalitě Maršovská a Kpt. Kubířka*

Oblast mezi ulicemi Jarní a Zimní

Oblast mezi ulicemi Jarní a Zimní je charakteristická zástavbou novostaveb rodinných domů a vil. I přes existenci garáží i parkovacích stání na všech přilehlých pozemcích odstavují někteří rezidenti svá vozidla v rozporu se zákonem na chodnících.



Obr.28. *Problémové odstavování vozidel v ulicích Zimní, Jarní, Podzimní*

Obytná oblast mezi ulicemi Na Chmelnici a Svatopluka L'echa

Oblast kolem ulice Na Chmelnici a Svatopluka L'echa je jednou z nejvíce postižených lokalit z pohledu nelegálního parkování a nevhodného odstavování vozidel. Tuto skutečnost ježtřumocňuje fakt, že ulicemi Na Chmelnici a Tovární je vedena linka městské autobusové dopravy.

Lokální i úsekové problémy s nelegálně zaparkovanými vozidly jsou pozorovatelné v Údolní ulici, Na Dlouhých, Antonína Dvořáka, Havlíčkova, stejně tak v ulicích Lidická, 28. Ština a dalších.

Vzhledem k nemožnosti rozšiřování dopravního prostoru a budování nových parkovacích stání je řešením ve vnitřních částech této oblasti především změna organizace dopravy (vyznačení jednosměrných ulic) a na přechodech komunikací především zvýšený dohled Policie (Na Chmelnici, Tovární a Údolní).



Obr.29. *Problémové parkování vozidel v ulici Na Chmelnici*



Obr.30. *Problémové odstavování vozidel (zleva: Na Dlouhých, Lidická, Ant. Dvořáka)*



Obr.31. *Rizikové odstavování vozidel v ulici Jan Čermý*

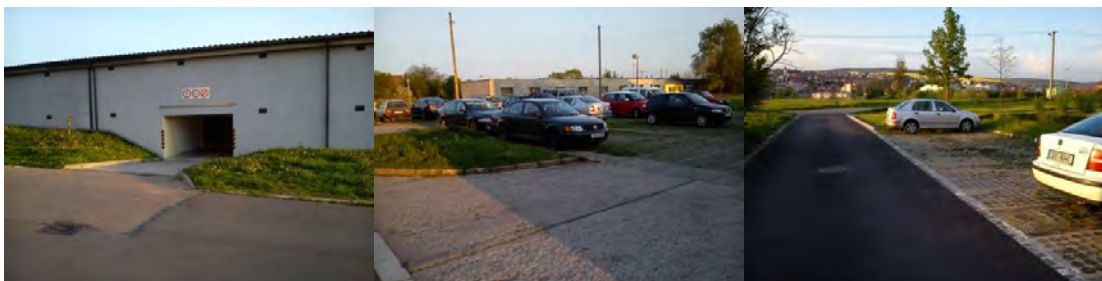
oblast sídlitě Olgy

Oblast sídlitě Olgy zahrnuje sídlitní zástavbu na západě a řadové a rodinné domy na východě. Problémy s nevhodně i nelegálně zaparkovanými automobily jsou ve východní části oblasti patrné především v Rolnické, Dřnické a Polní ulici. V návaznosti na západněji situovanou sídlitní zástavbu se také objevují problémy.

Problematika nedostatku odstavňích stání je sice dlouhodobě řešena (nový parkovací objekt v ulici Sídlitě Olga, nové parkoviště v Polní a v Prostřední), problémy však přetrvávají. A to i přesto, že na západní straně sídlitě jsou i velice volná a neobsazená odstavňá stání. Každodenně se tak lze setkat s vozidly zaparkovanými na chodnících a

v křižovatkách. Stávající stav nejspíše odráží zvykové právo sídlitelů, kteří parkují svá vozidla v rozporu se zákonem co nejbližší svému bydlišti, i když o pár metrů dále mají k dispozici volnou parkovací plochu.

Sídliště Olšava je navíc vedena linka městské hromadné dopravy, primárně tedy musí být v dotčených ulicích (Polní, Javošská, Dřnická) zajištěna průjezdnost vozidel HD a to i za cenu případných restrikcí ze strany Policie.



Obr.32. *Parkovací kapacity na Olšavě*



Obr.33. *Nelegální parkování vozidel na chodnících*



Obr.34. *Parkování vozidel v ulici Polní, úsek pojištěný MHD a problémové odstavování vozidel uprostřed sídliště*

Oblast sídliště Pod Vinohrady

Z důvodu existence vysokopodlažní sídlištní zástavby a množství bytových domů je v celé této oblasti zvýšený nárok rezidentů na parkování a odstavování vozidel. Navíc je ulicemi Partyzánů, Osoboditelů, Obchodní, Vojná a Hlavní vedena městská hromadná doprava, takže v některých úsecích dochází vlivem stávajícího množství vozovek ke konfliktu dopravy v pohybu a dopravy v klidu.

Zvýšené nároky dopravy v klidu jsou zčásti uspokojovány bateriemi šadových garáží situovanými v severní části tohoto území. Další baterie šadových garáží jsou situovány na východě území s napojením na Starou Těšovskou a Věrnou. V nedávné době byla navýšena parkovací kapacita také v ulici Luhanova (parkovací plocha) a v místě křižovatky ulic Obchodní x Osvoboditelů výstavbou nového parkovacího objektu.

I tak ale lze, především pak v bočních a pěších ulicích, pozorovat dopravní problémy způsobované parkujícími vozidly. Jedná se především o ulici Luhanova, Rychtalíkova, Družstevní, Čaripova, Věrná, U Plynárny a Okružní.



Obr.35. Parkovací kapacity (zleva: šadové garáže Partyzánů, parkovací objekt Obchodní x Osvoboditelů, parkoviště Luhanova)



Obr.36. Problémy s odstavováním vozidel (zleva: Luhanova, Rychtalíkova, Věrná)



Obr.37. Problémové odstavování vozidel v ulici Okružní

Oblast Havěc, Těšova a Újezdce

Oblast Havěc, Těšova a Újezdce je charakteristická úzkými historicky vzniklými uličkami napojenými na sběrnou komunikaci, kterou v případě Havěc tvoší silnice III/05019 a v případě Těšova a Újezdce silnice II/490. Stejný je také typ zástavby v těchto oblastech.

Vzhledem k uvedeným skutečnostem jsou identické také problémy statické dopravy. Šežení v těchto oblastech tak spočívá především v parkování a odstavování vozidel na pozemcích majitelů těchto vozidel, případně na jejich vjezdech. Lze pak lze problematiku přetěžnosti šetřit organizací dopravy (jednosměrky), nikoliv však v případě slepých havěských místních komunikací.



Obr.38. *Problémové odstavování vozidel v ulici Ğiroká a Vinohradská v Újezdcí, nevhodné parkování na Brodské v Havěcích*

3.3 CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Cyklistická doprava je zatím na katastru města Uherský Brod omezena na jednu značenou (líislovanou) kontinuální cyklotrasu a několikero tras nelíislovaných. Značená cyklotrasa je vedena pod lííslem 5049 a pšchází od Uherského Hradiště (pšes Drslavice), po prostupu zastavěným územím města pak pokračuje na Ğumice a Pítín.

V mapových podkladech jsou cyklotrasy aktuálně uvařované do všech svěřových stran, směrem k jihu míš například nová Nivnická cyklotrasa, směrem k severu je cyklotrasa uvařována ve stopě ulice Prackěcká. Na stávající neúplnou síť cyklistických tras poté navazují úseky krajských líi místních komunikací, po kterých se pohybují uherskobrodští cyklisté, avšak drtivá většina území města je zatím bez jakýchkoli integračních prvků (cyklistické pruhy, cyklopišto koridory, pšedsazené stoplíáry líi cyklistické šadicí pruhy na kšřovatkách) líi potřebné doplřující infrastruktury (cyklostořany, cykloboxy).

3.3.1 Rozhodující zdroje a cíle

Stejně jako u pšří dopravy jsou hlavními zdroji a cíli kařdodenních cest cyklistů všechny obytné oblasti na katastru Uherského Brodu. Vzhledem k faktu, ře říždí kolo se obvykle pouřívá pro delší cesty než jsou obvyklé cesty pšří dopravy, lze za dšřleřitě zdroje cyklistických cest uvařovat i okolní obce v dojezdové vzdálenosti 5 až 15 km. Z pohledu turistické cyklodopravy poté mšře být zdrojem (i cílem) cesty zastávka HD (pšdevřím stávající vlakové stanice) nacházející se na území města Uherský Brod i mimo ně.

Mezi zásadní cíle cyklistické (kařdodenní i turistické) dopravy dnes patš prostor Masarykova náměstí s mnořstvím úšadř, obchodř a sluřeb, dále jsou to obchodní zařšení

situované podél ulice Vil'novská, také vybraná školská i sportovní zařízení, atp. Z pohledu turistické cyklodopravy jsou to především památkovosti nacházející se kdekoli na katastru města. Důležitým cílem každodenních cest cyklistů za prací jsou areály České zbrojovky a Slovákých strojů.



Obr.39. *Cyklistické stojany na Masarykově náměstí a u dominikánského kláštera*



Obr.40. *Cyklistické stojany v areálu Slovákých strojů, České zbrojovky a u Kauflandu*

V době dopravních průzkumů prováděných společnostmi HaskoningDHV byly na vybraných profilech a křižovatkách silniční sítě sledovány také potřeba cyklistů. Výsledky provedených měření jsou obsahem **PŘÍLOHY 4** a **PŘÍLOHY 5** této zprávy.

Některé lokality přitahující místní cyklodopravu i cykloturisty jsou sice vybaveny cyklostojany, nicméně jejich počet je omezený a provedení velmi různorodé. Největší koncentraci cyklostojanů lze pozorovat na Masarykově náměstí, kde víceméně v každém rohu (i jinde) jsou kovové konstrukce umožňující odstavení jízdních kol. Paradoxně právě zde byl v době průzkumů zaznamenán oproti jiným částem města nižší pohyb cyklistů z řad místních obyvatel i cykloturistů. V ulicích navazujících na centrální náměstí stojany chybí, nejvíce tomu i u většiny místních památkovostí. Tristní situace z pohledu nabídky míst i boxů pro odložení jízdních kol je také na autobusovém nádraží, stejně tak i na všech železničních stanicích na katastru města. Zajímavá a velmi potřebná nabídka míst pro odstavení jízdních kol je dnes vytvořena uvnitř areálu České zbrojovky a to na západním i východním konci areálu. Podobná situace je poté u vjezdu do areálu Slovákých strojů.

Co se týče samotných tvarů a typů cyklostojanů instalovaných na různých místech Uherského Brodu, lze konstatovat velmi různorodou směsici zařízení. Mezi nimi se však

nacházejí i takové, které díky své konstrukci nemohou zajistit bezpečné odložení jízdních kol po dobu, kdy ho jeho majitel nepoužívá.

3.3.2 Základní trasy cyklistické dopravy

Skutečný stávající stav znění a vedení cyklistických tras územím města Uherský Brod odpovídá stavu dostupných zdrojových podkladů (Mapy.cz, Cykloturistická mapa Bílé Karpaty, atd.). Obecně lze konstatovat, že co mapový podklad, to jiné vedení trasy, přičemž v širším území je tomu nakonec ještě trochu jinak, než jak ukazují mapové podklady. Reálný stav vedení a vyznačení cyklistických tras je proto dnes možné charakterizovat jako fragmentovaný, nespojitý a s množstvím úzkých i rizikových míst.



Obr.41. Komunikace napojující Havšcké stráně komunikace mezi Cihlářskou a Vazovou, propojka k Tesco

Jediná značená cyklistická trasa vstupuje od západu do Havšc po krajské komunikaci III/05019. Těsně před vlakovou zastávkou Havšce lze po panelové cestě a navazující úzké lávce překročit tok řeky Olšavy a napojit se na komunikaci s novým povrchem směřující proti toku řeky směrem k Motelu Peplín. Komunikace ale umožňuje také provoz motorových vozidel v obou směrech obsluhujících oblast Havšckých stránek.

Za Motelem Peplín trasa končí a znovu začíná až za mostkem přes Olšavu, kde pokračuje po jejím pravém břehu směrem k lísťce odpadních vod. Opět je povolen vjezd motorových vozidel místních na přilehlé pozemky. Trasa poté ústí do MK Vazová, kde končí.



Obr.42. Cyklotrasa I'. 5049 vedená ulicemi Pod Valy, Dolní Valy a Mol'idla

Cyklotrasa I. 5049 mezitím pokračuje Brodskou ulicí a ulicí Pod Valy kolem autobusového nádraží až na vlakovou stanici Uherský Brod, avšak bez jakékoliv doplňkové infrastruktury.

U vlakové stanice je možné se napojit na lávku (pomocí výtahu) vedoucí do komerční zóny za železnici jedním směrem a do centra druhým směrem. Cyklotrasa dále pokračuje ulicí Pod Valy až ke křižovatce s ulicí 26. dubna, kde jsou cyklisté pomocí směrové značky navigováni do ulice Dolní Valy. Trasa pokračuje podél Obchodní akademie až k okružní křižovatce, kde je pomocí značky vedena do ulice Neradice. V některých podkladech se poté ještě před okružní křižovatkou odpojuje do ulice Rybářské a vychází u OZ Tesco. Skutečné trasování ale pokračuje do okružní křižovatkyně Gumická x Mořidla, kde se objevuje v tomto směru jeden z prvních ukazatelů navazujících vzdálených cílů. Cyklotrasa je dále vedena ve stopě ulice Mořidla až ke křižovatce s ulicí Hlavní, na kterou se uhýbá levým obloukem. Naznačení změny směru však před křižovatkou chybí. Poté pokračuje do ulice U Plynárny, Starou Těhovskou, Kolní a Podhájím až do prostoru Újezdce, kde před kostelem sv. Jana Křtitele uhýbá vpravo do ulice U Zbrojnice. Staré značení ji pak svádí do stopy silnice II/490. Ve skutečnosti je však trasována ulicí Gřoká až za železniční trať, kde se vydává po nových mostcích a povrchem směrem na Gumice.



Obr.43. Mostky na novém vedení cyklotrasy I. 5049



Obr.44. Úzké místo na novém úseku cyklotrasy I. 5049

V místě křižení Luhařovického potoka se nachází úzké místo, kdy je trasa vedena pod železniční tratí a dopravní značení nasazuje cyklistovi sesednout. Poté trasa pokračuje podél železnice až ke křižovatce vedoucí na Pitín a Bojkovice. V těchto místech dříve přecházela cyklotrasa od silnice II/490. Po vybudování nového úseku podél železniční tratě tomu tak již není, avšak zůstalo tu staré směrové navádění.



Obr.45. Zapomenuté znaření na bývalém vedení trasy I. 5049

Na východě mohou cyklisté využívat i úsek začínající za kostelem sv. Jan Křtitele vedoucí směrem na Polichno.

Zbývající spojitý úsek znařené cyklistické infrastruktury začíná za sídlištěm Olgava a vede podél Čkrlovského mlýna směrem ke Slováckým strojárnám. Tento úsek je rozdělen cyklistickým pruhem na silnici II/490, aby dále pokračoval po její pravé straně směrem k jihu na Nivnici. V některých materiálech je tato stezka označována jako trasa J.A.Komenského.



Obr.46. Cyklistická neznařená trasa vedoucí na Slovácké strojárny a Nivnici

3.3.3 Podmínky, závady a bezpečnostní rizika

Zásadní rizika cyklistické dopravy vyplývají především z důvodu vedení cyklistů na jízdních pruzích společně s motorovou dopravou. Obecné požadavky a podmínky vedení cyklistické dopravy územím po stávajících pozemních komunikacích se proto řídí podle funkčního zatřídění komunikací, intenzity dopravy, nejvyšší dovolené rychlosti vozidel a prostorových možností stávající uliční sítě. V zastavěné oblasti je poté rozhodujícím kritériem intenzita motorových vozidel a jejich rychlost.

V rámci kritéria funkční skupiny komunikace je pro funkční skupinu B možné vést cyklisty v hlavním dopravním prostoru jak v jízdním pruhu společně s motorovou dopravou, tak v jízdním pruhu pro cyklisty odděleně od motorové dopravy. Mimo hlavní dopravní prostor je poté vedení cyklistů vhodné v jízdním pruhu pro cyklisty i ve společném pásu pro provoz chodců a cyklistů. Pro funkční skupinu C je vhodné vést cyklisty v hlavním

dopravním prostoru jak v jízdním pruhu společně s motorovou dopravou, případně v jízdním pruhu pro cyklisty odděleně od motorové dopravy.

V rámci kritéria intenzity dopravy a rychlosti motorových vozidel se do 30 kilometrové rychlosti vozidel a cca 5000 vozidel za 24 hodin umožňuje společný provoz v hlavním dopravním prostoru. Do rychlosti 50 km/h a celodenní intenzity cca 10 000 vozidel se uvažuje společný nebo oddělený provoz v hlavním či přidruženém prostoru dle místních podmínek. Při vyšších rychlostech než je 50 km/h či intenzitách provozu překračujících 15 000 vozidel za den je vhodný oddělený provoz cyklistů v přidruženém či hlavním dopravním prostoru.

Kritériem pro návrh společného provozu cyklistů a motorových vozidel může být i intenzita cyklistické dopravy. Například při průměrné jednosměrné intenzitě cyklistů 150 za hodinu se používá maximálně 2 500 vozidel obousměrně za den. V jiných případech je vhodné navrhnout oddělené vedení motorové a nemotorové dopravy.

Kritériem pro vedení společného či odděleného provozu cyklistů a vozidel může být také převládající funkce cyklistické dopravy. V případě dopravní funkce cyklistické dopravy se obvykle uvažuje s vedením trasy v hlavním dopravním prostoru. V případě převládající rekreačně-turistické funkce je výhodnější vést trasu odděleně od motorové dopravy.



Obr.47. Příklady cyklistických stojanů neumožňujících zamknutí rámu jízdního kola (zleva: Dům kultury, Masarykovo náměstí)

Zásadními závadami cyklistické dopravy na území města Uherský Brod je dnes především nespojitá síť cyklistických tras, neexistence potřebné doplňující infrastruktury (piktokoridory, přesazené stopňáry, cyklostejezdy) a také nedokonalé či zapomenuté směrové značení. Mezi významné nedostatky patří také absence cyklistických stojanů umožňujících bezpečné uložení jízdních kol v době kdy se nepoužívají.

3.4 PŮJÍ DOPRAVA A HLAVNÍ BEZBARIÉROVÉ TRASY

Problematika půjí dopravy je Generelem šéga jednak z pohledu zásadních zdrojů a cílů cest půjí dopravy, dále jsou šéga místa stěť půjí a motorové dopravy (pěchody pro chodce a místa pro pěcházení), v neposlední řadě je zohledněna také problematika tzv. bezbariérových tras. Během prováděných průzkumů byly sledovány vybrané křovátky a profily komunikační sítě a zaznamenány intenzity hlavních půjích proudů. Informace o zjištěných intenzitách půjí dopravy jsou obsahem **PŠÍLOHY 4** a **PŠÍLOHY 5** této zprávy.

3.4.1 Rozhodující zdroje a cíle půjí dopravy

Je třeba si uvědomit, že každá cesta začíná a končí módem půjí dopravy. Mezi hlavní zdroje lokálních půjích cest proto patří všechny obytné oblasti, ať již se jedná o oblast rodinných domů v Havšcích, Těgově i Újezdci, případně o sídliště Olšavu i sídliště Pod Vinohrady. Množství zdrojových půjích cest je poté vázáno na zastávky HD, kterou na svých cestách do škol, zaměstnání, na úřady i za lékařem využívají například lidé z okolních obcí, případně uherskobrodští obyvatelé cestující z jednoho konce Brodu na druhý pomocí módu HD.

Svou roli na stávající komunikační síti města Uherský Brod, z pohledu množství vystupujících a nastupujících osob, hrají vlakové zastávky Havšce a Újezdec u Luhačovic, zcela zásadní roli poté zastává vlaková stanice Uherský Brod. V autobusové dopravě dominují zastávky autobusové nádraží, železniční stanice, horní náměstí, dolní náměstí a poliklinika. Důležitou roli v plošné dopravní obsluze a dostupnosti města Uherský Brod hraje však také mnoho dalších autobusových zastávek.

Významné množství půjích cest je samozřejmě vázáno také na mód individuální automobilové dopravy, zdrojem navazující půjí cesty jsou poté parkoviště, respektive veřejné odstavné a parkovací plochy.

Mezi zásadní cíle půjí dopravy patří budovy veřejné správy, obchodu a služeb, dále veřejná vzdělávací zařízení, obchodní zařízení, nemocnice a lékárny, budovy velkých zaměstnavatelů, veřejná sportoviště atd. Ve velké míře směřují půjí cesty do centrálních oblastí města Uherský Brod, kde je situováno množství pracovních příležitostí a služeb. Cílem půjích cest jsou také již zmínované zastávky HD.

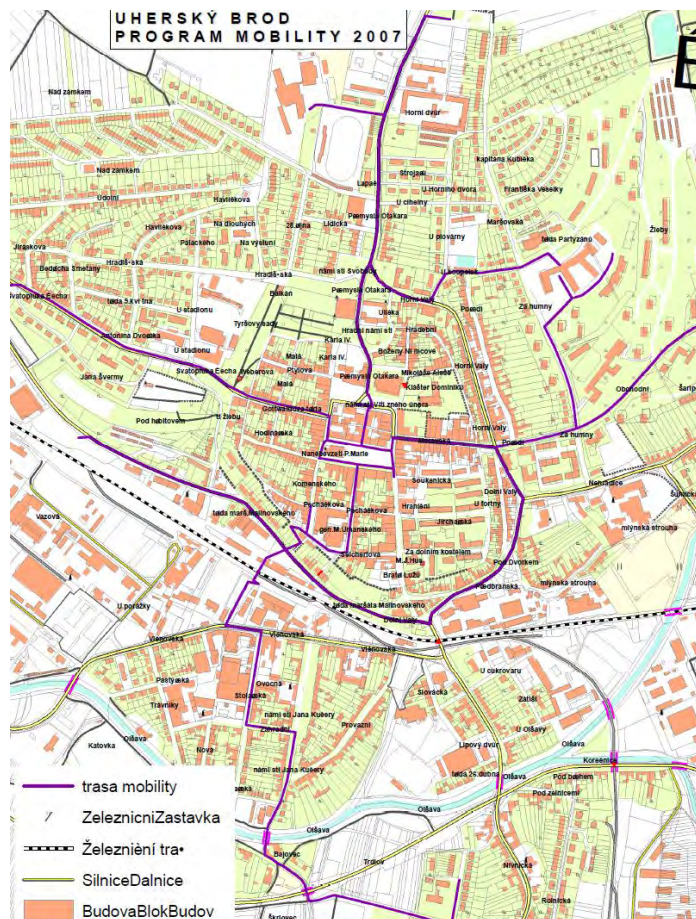
3.4.2 Základní bezbariérové trasy a jejich popis

Aktuální stav stavebních fondů měst (obcí) je iasto zanedbaný a neumožňuje dostatečný bezbariérový pohyb. Takováto situace poté negativně ovlivňuje nejenom běžný půjí provoz, ale snižuje také turistický potenciál měst. Tato situace je charakteristická také pro

město Uherský Brod, a to i přes dlouhodobé snahy o postupnou revitalizaci existujících veřejných komunikací a chodníků.

Město Uherský Brod v současnosti disponuje několika trasami, které jsou vedeny jako trasy mobility. Zpracovatel tyto trasy prozkoumal a posléze rozdělil podle směrů, kterým jsou trasy vedeny. Pracovní se dále v textu zmíní tyto základní trasy mobility:

- okruh Masarykovým náměstím,
- severní trasa s odbočkou k nemocnici,
- západní trasa,
- jižní trasa s odbočkou k autobusovému nádraží,
- východní trasa s odbočkou k nemocnici,
- propojka mezi východní a jižní trasou.



Obr.48. Trasy mobility (zdroj: MČÚ Uherský Brod)

V současné době jsou na šesti místech těchto tras mobility provedeny úpravy, jejichž cílem je umožnit bezbariérové dostupnosti vybraných lokalit i v funkcích, avšak úpravy v mnoha případech nejsou plně bezbariérové. Základní příklady zjištěných závad a nedostatků jsou uvedeny dále.

Okruh Masarykovým náměstím

Jedná se o trasu vedenou po obvodu Masarykova náměstí.

Trasa vede ulicemi:

Masarykovo náměstí

Zastávky HD na trase:

Uherský Brod, dolní náměstí

Objekty na trase:

Zdravotnická a sociální zařízení

- 1) Lékárna U Kačnyň Masarykovo nám. 135

Státní a městské instituce

- 2) MŮ (kachlíkárna) ň Masarykovo nám.
- 3) MŮ (budova Radnice) ň Masarykovo nám. 100

Finanční instituce

- 4) Komerční banka, bankomat KB ň Masarykovo nám. 138
- 5) Česká spořitelna, bankomat ČS ň Masarykovo nám. 71
- 6) ČSOB, bankomat ČSOB ň Masarykovo nám. 72
- 7) Bankomat Unicredit Bank ň Masarykovo nám. 101
- 8) Bankomat GE Money Bank ň Masarykovo nám. 102

Obchody a restaurační zařízení

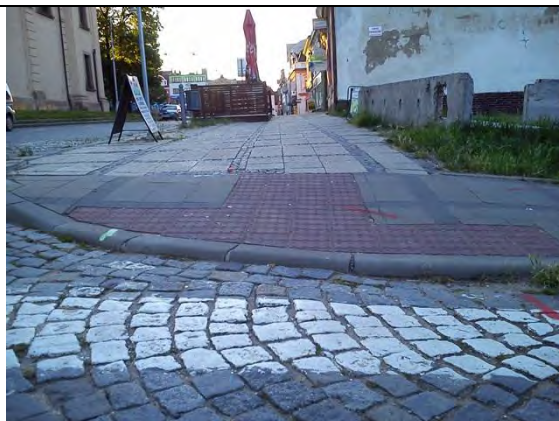
- 9) kadeřnictví
- 10) papírnictví
- 11) domácí potřeby
- 12) občerstvení
- 13) trafika
- 14) potraviny
- 15) obuv

Jiné

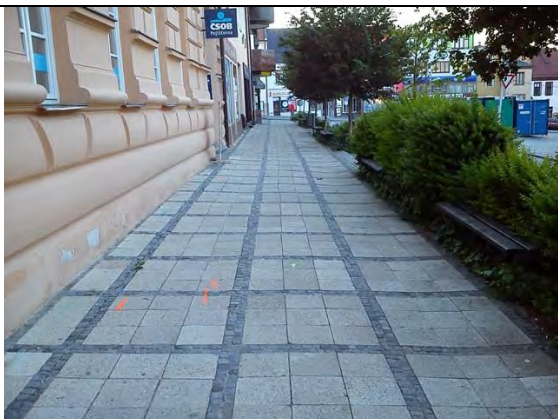
- 16) kostel Neposkvrněného početí Panny Marie ň Masarykovo nám.



O1p Přechod před radnicí
Bariérový
Na obou stranách jsou neúplné signální pásy.
Varovné pásy jsou nedostatečné délky.



O2p Přechod přes Komenského, směr Masarykovo náměstí
Bariérový
Neúplný signální pás.
Nedostatečně snížená obruba.



O3 Chodník po severní straně Masarykova náměstí
Bezbariérový s výhradou
Není umožněn bezbariérový přístup do přilehlých objektů a budov.



O4p Přechod přes Bří. Lužů směr Masarykovo náměstí
Bariérový
Neúplný signální pás.
Nerovnosti vozovky.



O5p Přechod přes Soukenickou směr Masarykovo náměstí
Bariérový
Neúplný signální pás.
Nerovnosti vozovky.
Nestandardní vyvedení okapového svodu.



O6p Přechod přes Komenského směr Masarykovo náměstí
Bezbariérový s výhradou
Varovný pás nedostatečné délky.
Porušené vodorovné dopravní značení.

Severní trasa

Jedná se o trasu vedenou od Masarykova náměstí k severnímu hřbitovu s odbočkou k ZČ Na Výsluní a odbočkou k Městské nemocnici s poliklinikou.

Trasa vede ulicemi:

Přemysla Otakara II., Prácheňská, Na Trhůtkách, Horní Váhy, U Plovárny, Partyzánská

Zastávky HD na trase:

- 1) Uherský Brod, horní náměstí
- 2) Uherský Brod, Lapal
- 3) Uherský Brod, Okolní statek
- 4) Uherský Brod, hřbitov
- 5) Uherský Brod, poliklinika

Objekty na trase:

Okolní zařízení

- 6) SOU Uherský Brod u Svatopluka L'acha 1110
- 7) ZČ Uherský Brod u Mariánské náměstí 41
- 8) MČ Uherský Brod u Mariánské náměstí 16
- 9) DDM u Přemysla Otakara II. 38
- 10) ZČ Na Výsluní u Na Výsluní 2047

Zdravotnická a sociální zařízení

- 11) Městská nemocnice s poliklinikou u Partyzánské 2174
- 12) Lékárna Uherský Brod sídlí u Partyzánské 2174
- 13) Penzion pro důchodce u Za Humny 2292

Kulturní zařízení

- 14) Dům kultury u Mariánské náměstí 2187
- 15) Muzeum J. A. Komenského u Přemysla Otakara II. 38
- 16) Knihovna Jana Kul'ery u Přemysla Otakara II. 37

Státní a městské instituce

- 17) OSSZ u Přemysla Otakara II. 2476

Obchody a restaurační zařízení

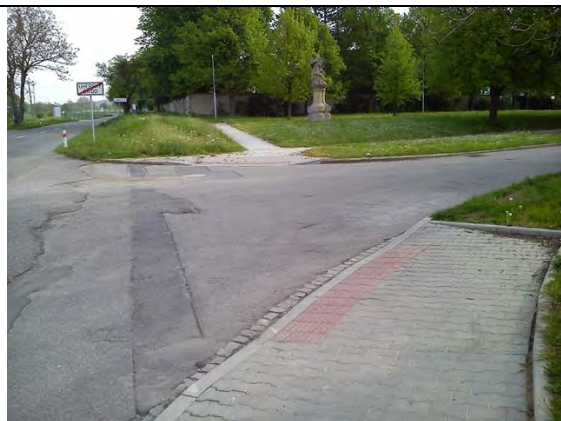
- 18) restaurace KD ě Mariánské náměstí 2187
- 19) Pizzerie Amos ě Mariánské nám. 2371
- 20) COOP supermarket ě Partyzánů 2031

Sportovní zařízení

- 21) Stadion Lapal ě Na Trhůti
- 22) koupaliště ě U Plovárny

Jiné

- 23) Informační centrum ě Mariánské náměstí 2187
- 24) Hotel Apollo ě Mariánské nám. 308
- 25) Hotel Lapal ě Průgická 282
- 26) hřbitov ě Průgická



S1 Místo pro přecházení přes napojení hřbitova
Bariérový
Chybí signální pás.
Chybí vodící pás.
Nerovnosti vozovky.



S2 Místo pro přecházení přes napojení Horního Dvora
Bariérový
Chybí signální pás.
Nerovnosti vozovky.



S3 Chodník Na Tržišti směr ZŠ Na Výsluní
Bariérový
Výrazné nerovnosti povrchu.
Nedostatečně snížené obruby.



S4p Přechod přes Praktickou u zastávky Školní statek
Bariérový
Nenormová délka přechodu.
Chybí vodící pás.
Přechod je vyznačen přes plochu zastávky.



S5b Vchod do nemocnice
Bezbariérový s výhradou
Přístupová rampa vede do parkujících vozidel.



S6z Zastávka Poliklinika
Bariérová
Neexistence chodníků, vyčkávací plochy, nástupní plochy, přístupu na zastávku.

Západní trasa

Jedná se o trasu vedenou od Masarykova náměstí směrem k Havšicím.

Trasa vede ulicemi:

Komenského, Hradičtá a Svatopluka Lecha.

Zastávky HD na trase:

- 1) Uherský Brod, sokolovna
- 2) Uherský Brod, Tovární

Objekty na trase:

Školní zařízení

- 3) SOU Uherský Brod – Svatopluka Lecha 1110
- 4) MŠ Uherský Brod – Svatopluka Lecha 1528

Státní a městské instituce

- 5) Katastrální úřad – Svatopluka Lecha 1365
- 6) Úřad práce – Svatopluka Lecha 1365

Obchody a restaurační zařízení

- 7) restaurace Viktoria – Hradičtá 10
- 8) restaurace Sokolovna – Svatopluka Lecha 1137

Sportovní zařízení

- 9) Sokolovna – Svatopluka Lecha 1137
- 10) Sportovní hala – U Stadionu 2295

Jiné

- 11) Chata Amálka – Hradičtá 702
- 12) Ubytovna za Sokolovnou – U Stadionu 2295
- 13) Hotel Javoš – Hradičtá 3
- 14) Starý hostov – Svatopluka Lecha



Z1p Přechod přes Hodinářská směr U Žlebu
Bezbariérový



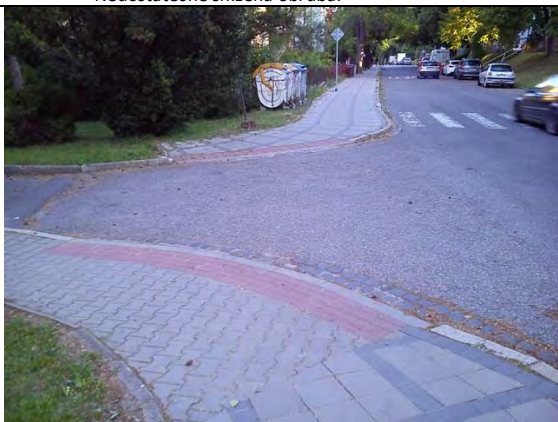
Z2p Přechod přes U Sboru směr U Žlebu
Bariérový
Nedostatečně snížená obruba.



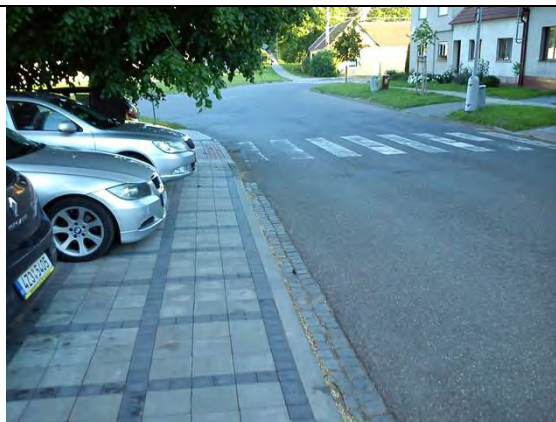
Z3p Přechod u Sokolovny směr Tovární
Bariérový
Neúplný signální pás.
Nenormová délka přechodu.
Nedostatečně snížená obruba.



Z4p Přechod přes U Stadionu směr Tovární
Bariérový
Neúplný signální pás.
Nenormová délka přechodu.



Z5 Místo pro přecházení přes napojení MŠ
Bariérový
Chybí signální pás.



Z6 Chodník před křižovatkou Svatopluka Čecha x Tovární
Bezbariérový s výhradou
Nedostatečná šíře chodníku.
Přerušená vodicí linie.
Chybí varovný pás.

Východní trasa

Jedná se o trasu vedenou od Masarykova náměstí směrem k sídlu Máj s odbočkou k Městské nemocnici a poliklinice.

Trasa vede ulicemi:

Moravská, Antonína Hrubého, Obchodní, Za Humny.

Zastávky HD na trase:

- 1) Uherský Brod, Ant. Hrubého
- 2) Uherský Brod, sídl. ZG

Objekty na trase:

Školní zařízení

- 3) ZG Pod Vinohrady
- 4) MG Uherský Brod n. Obchodní 1639

Zdravotnická a sociální zařízení

- 5) Městská nemocnice s poliklinikou n. Partyzánů 2174
- 6) Penzion pro důchodce n. Za Humny 2292

Kulturní zařízení

- 7) Galerie Panský dům n. Kaunicova 77
- 8) Knihovna Františka Koňáka n. Kaunicova 77
- 9) Knihovna Františka Koňáka n. nám. 1. máje 2057
- 10) Kino Máj n. nám. 1. máje 2057

Státní a městské instituce

- 11) MÚ (budova Radnice) n. Masarykovo nám. 100
- 12) Policie L. R. n. Obchodní 2379

Finanční instituce

- 13) Bankomat České spořitelny n. nám. 1. máje 1605

Obchody a restaurační zařízení

- 14) restaurace Monde n. Moravská 80
- 15) restaurace U L. erného Janka n. Moravská 82

16) zlatnictví

17) trafika

18) pekařství

19) špernictví

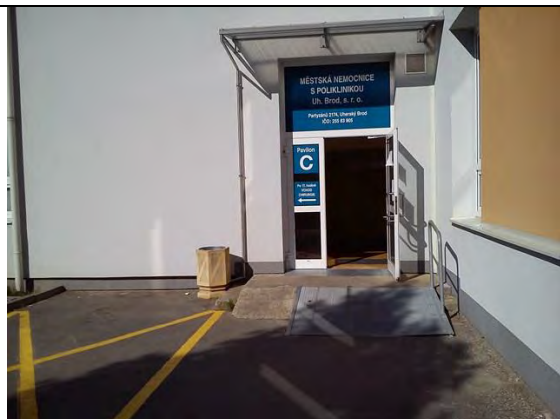
20) textil a obuv

21) Sport Rejnok

22) BILLA a Pošta 2283

Jiné

23) Hotel Monde a Moravská 80



V1 Vchod do Městské nemocnice
Bezbariérový přístup s výhradou
 Přístup umožněn pomocí rampy.
 Nenavazuje komunikace pro pěší.



V2 Chodník v Moravské směř Kaunícova
Bezbariérový s výhradou
 Letní zahrádka omezuje volný průchod, pravděpodobně nenormová šíře chodníku.



V3p Přečhod přes U Fortny
Bariérový
 Nedostatečně snížené obruby.
 Nezřetelné vodorovné dopravní značení.



V4p Přečhod přes Pořadí směř Moravská.
Bariérový
 Nedostatečně snížená obruba.



V5p Přečhod přes napojení Nemocnice
Bezbariérový s výhradou
 Nezřetelné dopravní značení.



V6p Přečhod přes Obchodní u nám. Máje
Bezbariérový
 Přečhod integrovaný se stavebně provedeným zpomalovacím prahem včetně hmatných úprav.

Jižní trasa

Jedná se o trasu vedenou od Masarykova náměstí na sídliště Olga s odbočkou ke stávajícímu autobusovému nádraží.

Trasa vede ulicemi:

Naardenská, Seichertova, lávka kolem nádraží, Vilnovská, Stolašská, Bajovec, Dřnická, U Ākolky a Pod Vály.

Zastávky HD na trase:

- 1) Uherský Brod, ~~hl.~~ stanice
- 2) Uherský Brod, Vlaková stanice
- 3) Uherský Brod, sídl. Olga
- 4) Uherský Brod, aut. nádr.

Objekty na trase:

Ākolní zařzení

- 5) MĀ Olga Ā U Ākolky 2148
- 6) Centrum odborné pšpravy technické Ā Vilnovská 688
- 7) Gymnázium J. A. Komenského Ā Komenského 169

Zdravotnická a sociální zařzení

- 8) Lékárna Dr. Max Ā Vilnovská

Finanční instituce

- 9) Bankomat GE Money Bank Ā Vilnovská 2514

Obchody a restaurační zařzení

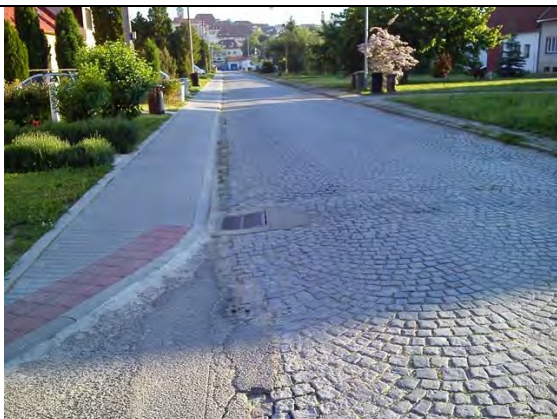
- 10) Kaufland Ā Vilnovská 2514



J1 Přístup do školky Olšava
Bariérový
Chybí varovný a signální pás.
Zúžený profil chodníku.
Nerovnosti vozovky.



J2 Podchod Bajovec
Bezbariérový s výhradou
Společný provoz motorové a nemotorové dopravy.



J3 Místo pro přecházení přes Zahradní (Kučerovo náměstí)
Bariérový
Chybí signální pás.
Nenormová šíře chodníku.
Nerovnosti vozovky.



J4p Přechod přes Vlčnovskou u okružní křižovatky
Bezbariérový s výhradou
Nenormová délka přechodu.



J5 Chodník v ulici Pod Valy (proti ČSPHM)
Bariérový
Nerovnosti povrchu.



J6p Přechod přes výjezd z autobusového nádraží
Bariérový
Nenormová délka přechodu.
Chybí veškeré hmatné úpravy.

Propojka mezi východní a jižní trasou

Jedná se o spojovací úsek mezi západní a jižní trasou vedenou ulicemi Horní Valy, Dolní Valy a Pod Valy.

Trasa vede ulicemi:

Horní Valy, Dolní Valy, Pod Valy.

Zastávky HD na trase:

- 1) *Uherský Brod, rest. Koller*
- 2) *Uherský Brod, žel. st.*
- 3) *vlaková stanice Uherský Brod*

Objekty na trase:

Obecní zařízení

- 4) SPČ OA n. P. Sedláčková 415

Státní a městské instituce

- 5) hasiči n. Dolní Valy

Finanční instituce

- 6) Bankomat České spořitelny n. Neradice 2324

Obchody a restaurační zařízení

- 7) BILLA n. Pošádí 2283
- 8) restaurace U Dvou ovel'ek n. Dolní Valy 650
- 9) Pizzeria Leonardo n. U Elektrárny 899



P1 Chodník ulice Pod Valy směr vlaková stanice
Bariérový
Nedostatečná šíře chodníku.



P2 Vstup do objektu vlakové stanice
Bariérový
Chybí nájezdová rampa.



P3p Přechod přes 26. dubna směr Pod Valy
Bariérový
Nenormová délka přechodu.
Krátké varovné pásy.
Chybí vodící pás.



P4p Přechod přes Pod Valy směr U Elektrárny
Bariérový
Krátké varovné pásy.
Nedostatečně snížená obruba.



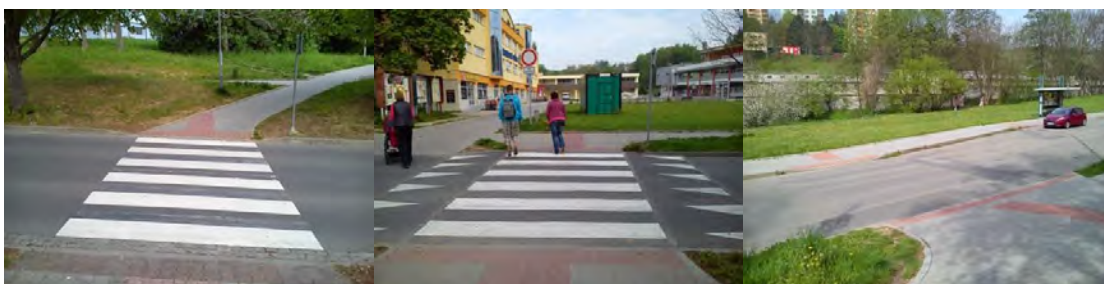
P5p Přechod přes Dolní Valy U Dvou oveček
Bariérový
Nenormová šíře chodníků. Navádění signálním pásem nesouhlasí s vyznačením přechodu. Krátké varovné pásy.



P6p Přechod přes Dolní Valy směr Neradice
Bariérový
Přechod vede k vjezdu do garáže. Nenormová délka přechodu. Krátké varovné pásy.

Přístupná dopravní infrastruktura je hlavní podmínkou pro zapojení osob se sníženou schopností pohybu a orientace do aktivního života a zvýšení jejich ekonomických aktivit. Na základě provedených pochozích průzkumů však nezbyvá než konstatovat, že dostupnost zásadních zdrojů/cílů pochozích cest na území města Uherský Brod je pro tyto osoby stále buďto nedostatečná, nebo zatím vůbec neexistuje.

Kritickým místem na sledovaných bezbariérových trasách je přetrvávající bariérovost řady budov státních a veřejných institucí a služeb, stejně tak je omezená dostupnost mnoha zastávek HD. Při bezbariérovém zpřístupňování budov je zanedbána především potřeba jejich napojení na bezbariérovou pochozí trasu i bezbariérovou zastávku HD. Bezbariérový pohyb po městě je proto třeba do budoucna řešit v širším úhlu pohledu, není možné a ani ušlechtilé se zaměřovat na realizaci jednotlivých projektů bez jejich vzájemného propojení.



Obr.49. Ukázky provedených realizací bezbariérových úprav



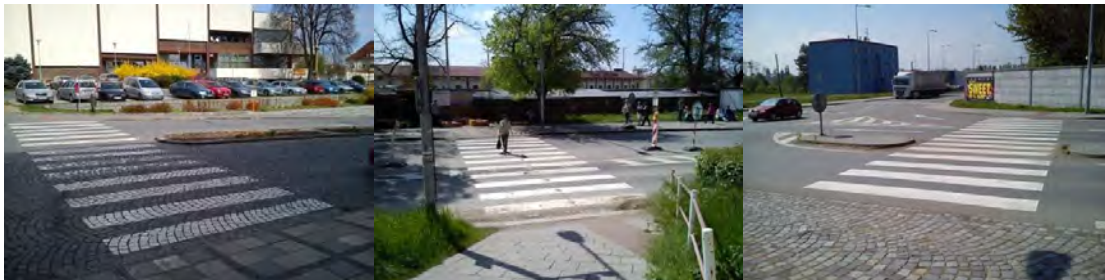
Obr.50. Problémové přechody v centru (zleva: Seichertova, Masarykovo nám., Bř. Luňt)

3.4.3 Závady a bezpečnostní rizika

V rámci terénních průzkumů zaměřených na infrastrukturu pro pochozí dopravu se často opakují zásadní závady, které v konečném důsledku mohou mít vliv na dopravní bezpečnostní situaci v těchto lokalitách. S touto problematikou související informace o dopravní nehodovosti chodců je uvedena v kapitole 3.1.4. této zprávy. Hlavní závady stávajících přechodů pro chodce jsou následující:

- bariérové provedení (obrubky, navádění, apod.),
- nenormové délky přechodů,
- chybí ochranné ostrůvky,

- nevhodná i nedostatečně vyznačená pomocí dopravního značení,
- neosvětlené přechody,
- nenavazující, špatně vyhovující přechody v místech logických pojezdových tras.



Obr.51. Příklady přechodů nenormových délek (zleva: Mariánské náměstí, Pod Váhy, Gumická)



Obr.52. Závadné a rizikové přechody (zleva: Havšice u ZČ, Dolní Váhy, Horní Váhy)



Obr.53. Příklady dalších přechodů nenormových délek (zleva: Hlavní a Molířidla, Horní Váhy, Havšice u Matešské školky)

Léto se opakující chyby na stávajících trasách mobility:

- chybí vodící linie,
- sklony komunikací jsou nenormové,
- chybí bezbariérové úpravy zastávek HD,
- chybí chodníky nebo jsou úzké, tj. šířka < 1500 mm,
- obruby přechodů nejsou sníženy na max. +20 mm,
- povrchy komunikací vykazují nedostatky ve výškovém profilu,
- chybí bezbariérové úpravy vstupů do budov na těchto trasách,
- nejsou provedeny varovné pásy u snížených/sklopených obrub sjezdů,
- chybí varovné a signální pásy.

3.5 ORGANIZACE A ŘÍZENÍ DOPRAVY, HODNOCENÍ MHD

3.5.1 Organizace a Řízení dopravy

Organizace a Řízení dopravy na území města Uherský Brod postupně reaguje na rostoucí nároky individuální automobilové dopravy kladené na dopravní systém města jeho uživateli. Mezi základní dopravní organizací a regulační nástroje aktuálně využívané městem patří především Zóna placeného stání provozovaná v centrální oblasti města, dále systém jednosměrných ulic v centru i v navazujících oblastech a také systém dopravních omezení zakazujících vozidlům nad 2t celkové hmotnosti (mimo zásobování a IZS) vjezd do vybraných oblastí i ulic města.

Součástí subsystému Řízení dopravy je dnes také navádění vozidel pomocí dopravního značení a organizace dopravy na stávajících městských křižovatkách. V rámci existujícího dopravního značení pro navádění vozidel nebylo shledáno závažných nedostatků.

Na území města Uherský Brod se dnes nalézají jediná křižovatka řízená světelným signalizačním zařízením, dále 2 jednopruhové okružní a velké množství neřízených přesečných i stykových křižovatek. Část z těchto neřízených křižovatek vykazuje zásadní dopravní organizací i bezpečnostní závady a je tudíž nutné přistoupit k jejich úpravě. V závislosti na stávajících a očekávaných dopravních poměrech v místě lokalizace těchto křižovatek je třeba zvážit buďto úpravu stávající organizace dopravy (doplňování fyzických ostrůvků, přechodů a chodníků, obnovu i úpravu vodorovného a svislého dopravního značení), případně přistoupit k jejich přestavbě na kapacitnější a bezpečnější typy úrovně křižení pozemních komunikací.

Součástí optimalizace a Řízení budoucí poptávky po dopravě by měla být nejenom zvýšená regulace individuální automobilové dopravy v centru města, ale také efektivní a hospodárný systém městské hromadné dopravy, dále systém bezbariérových a bezpečných pěších tras spojujících významné zdroje a cíle pěší dopravy, v neposlední řadě také systém navzájem propojených bezpečných cyklistických tras a stezek doplněný množstvím míst pro odkládání jízdních kol.

3.5.2 Hodnocení systému městské hromadné dopravy

Město Uherský Brod disponuje zavedeným systémem městské hromadné dopravy. Součástí je na území města provozována dálková a regionální autobusová doprava a také doprava železniční. Součástí dalších analytických činností je proto také zhodnocení systému městské hromadné dopravy na území města Uherský Brod.

Zpracovatel Generelu obdržel jako podklad Projekt optimalizace městské autobusové dopravy ve městě Uherský Brod zpracovaný v červnu 2014. Pracovní zpráva projektu obsahuje jak obsáhlou analýzu stávající problematiky plánné obsluhy města Uherský Brod hromadnou dopravou (železniční doprava, MHD, městská a dálková linková autobusová doprava), tak i návrhové řešení vedení linek MHD a tarifu optimalizovaného systému MHD. Součástí předložené zprávy je také ekonomické hodnocení navrhovaných opatření.



Obr.54. Vlakové zastávky a stanice nacházející se na území města Uherský Brod

Ve vztahu ke Generelu dopravy a řešeným otázkám jsou mimo jiné výstupy tohoto projektu důležité především identifikované objemy cestujících v jednotlivých částech města a na vybraných zastávkách HD, dále poznatky o stávajícím vedení linek, množství spojů v jednotlivých oblastech města a také o dostupnosti zastávek z pohledu přijatelných docházkových vzdáleností.

Zásadní vstupy využitelné pro potřeby Generelu jsou informace o množství cestujících MHD a počtu spojů HD v jednotlivých oblastech města. Z pohledu počtu cestujících je možné konstatovat:

- počet odbavených cestujících v rámci MHD => 1500 os. / BPD,
- počet odbavených cestujících v rámci MHD => 250 os. / sobota (neděle),
- nejvytíženější linkou je linka č. 800290 s cca 900 odbavených osob / BPD,
- nejméně vytíženou linkou je linka č. 800293 s cca 125 odbavenými os. / BPD,
- vlakovou stanicí Uherský Brod denně projde cca 3000 (součet obou směrů),
- MHD v oblasti centra včetně polikliniky využívá => 600 os. / BPD,
- MHD v oblasti centrum sever a sídliště Na Výsluní využívá 40 os. / BPD,
- MHD v Havšicích využívá 300 os. / BPD,
- MHD v oblasti sídliště Olšava (včetně novské, Slováckého nám. a strojírny) využívá 300 os. / BPD,
- MHD v oblasti sídliště Pod Vinohrady využívá 250 os. / BPD,
- MHD v oblasti Těchova využívá 100 os. / BPD,
- MHD v oblasti Újezdce využívá 350 os. / BPD.

Z pohledu počtu spojů HD je možné konstatovat:

- přes centrum města denně projíždí 80 spojů MHD a 53 spojů VLD,
- přes oblast sídliště Pod Vinohrady denně projíždí 56 spojů MHD,

- přes oblast sídliště Na Výsluní denně projíždí 12 spojů MHD a 42 spojů VLD (pouze přes zastávku UB Školní statek),
- oblast sídliště Olšava obsluhuje denně 21 spojů MHD a 17 spojů VLD,
- Slovácké strojírny denně obsluhuje 18 spojů MHD a 103 spojů VLD,
- oblast Těchova denně obsluhuje 37 spojů MHD a 29 spojů VLD,
- oblast Újezdce denně obsluhuje 37 spojů MHD a 29 spojů VLD,
- oblast Havšce denně obsluhuje 25 spojů MHD a 55 spojů VLD.

Výsledný návrh projektu optimalizace autobusové dopravy směřuje k posílení dopravní obsluhy sídliště Olšava a sídliště Na Výsluní. Tato myšlenka je podpořena návrhem jedné radiální linky spojující Havšce s centrem a Újezdec a dvou okružních linek vedených oblastmi hromadného bydlení a velkých zaměstnavatelů. Dalšími zásadními návrhy z pohledu Generelu je posílení nízkopodlažních vozidel, úprava stávajících nevyhovujících zastávek a zrušení/přesun některých zastávek existujících. Důležitou informací je také zjištění ohledně docházkových vzdáleností na stávající zastávky v režimu 400 a 600 metrů.



Obr.55. Nenormové délky přechodů u zastávek HD (zleva: autobusové nádraží, přednádražní prostor, ulice 26. dubna)



Obr.56. Zastávky nevyužívané MHD (Tesco, Havšce dolní)

Zpracovatel Generelu se v rámci vlastních průzkumů území města Uherský Brod soustředil především na umístění a stav zastávek ve vztahu k jejich vybavení a dostupnosti. Dalším tématem byl vztah mezi hromadnou dopravou a nevhodně či nelegálně parkujícími automobily. Zjištěné poznatky lze shrnout v následujících odřádkách:

- přístupy na zastávky jsou často řešeny pomocí nenormových přechodů, někde přechody úplně chybí,
- aktuální stav a vybavení zastávek je velmi různorodé,

- pouze minimum zastávek prošlo rekonstrukcí zlepšující podmínky pro pohyb osob se sníženou schopností orientace a pohybu,
- na vybraných úsecích komunikační sítě dochází denně ke konfliktům mezi autobusy a parkujícími automobily.



Obr.57. *Stavebně technicky zastaralé provedení prostoru zastávek (Havšce u ěkolky, VII'novská, Lapa')*



Obr.58. *Jedna z nejproblematictějších zastávek MHD ě Poliklinika*



Obr.59. *Nedořešený přístup na zastávku Mol'idla a absence nástupní plochy Na Chmelnici*



Obr.60. *Rekonstruovaná zastávka sídl., novinový stánek*

3.6 SWOT ANALÝZA, ZÁSADY NÁVRHU GENERELU DOPRAVY

3.6.1 SWOT analýza

Na základě konzultací se zástupci města, terénních šetření, dopravních průzkumů a rozboru dříve zpracovaných studií a koncepcí, byla vytvořena SWOT analýza stávajícího dopravního systému města Uherský Brod. SWOT analýza se dále dělí na analýzu silniční automobilové dopravy (doprava v pohybu i v klidu), hromadné dopravy, cyklistické a pěší dopravy.

SWOT analýza silniční automobilové dopravy (IAD)

SILNÉ STRÁNKY

- vedení silnice I/50 nezastavěným územím města,
- rozvinutá krajská silniční síť tvořící základní dopravní kostru města,
- udržovaná síť místních komunikací doplňující základní dopravní kostru města,
- zavedený systém regulace statické a dynamické dopravy v centru města,
- zavedená regulace a organizace nákladní dopravy na území města.

SLABÉ STRÁNKY

- bariérový efekt silnice I/50,
- chybějící propojení s železniční infrastrukturou v místě Autobusového nádraží,
- nedořešená organizace dopravy a stavebně-technického uspořádání vybraných křižovatek na krajských silnicích vedených územím města,
- nedořešená organizace dopravy a stavebně-technického uspořádání vybraných křižovatek na místních komunikacích,
- negativní projevy motorové dopravy (emise, hluk, nehody),
- nedodržování pravidel parkování v centrální oblasti,
- zábor ploch vlivem uspokojování parkovacích potřeb obyvatel a návštěvníků města,
- nevyužití a i aktuálně nevhodně zapojené hromadné parkovací kapacity (na hranicích centrální oblasti) do systému parkování vozidel v centru města,
- značná poptávka po parkování a odstavování vozidel mimo centrum v obytných oblastech.

PŘÍLEŽITOSTI

- doplnění obchvatových komunikací (přeložky silnic II. třídy),
- dopravní zklidnění vybraných úseků krajských i místních komunikací,
- přestavba problémových a technicky zastaralých křižovatek,
- přesun Autobusového nádraží a uvolnění této plochy k dalšímu využití,
- vyvíjení stupňů regulace dopravy v pohybu i v klidu v centrálních částech města,
- lepší zapojení hromadných parkovacích kapacit do regulace zbytné automobilové dopravy v centru města.

HROZBY

- nedostatek politické vůle a potřebných financí k zahájení činností souvisejících s dobudováním krajské silniční sítě a sítě místních komunikací,
- zastarávání existující silniční infrastruktury,
- stagnace řešení problematiky regulace dopravy v pohybu i v klidu v centru města,
- nevyužití definovaných příležitostí.

SWOT analýza hromadné dopravy (HD)

SILNÉ STRÁNKY

- funkční systém napojení města na dálkovou a regionální autobusovou dopravu,
- provozovaný systém železniční dopravy,
- existence městské hromadné dopravy,
- množství zastávek HD pokrývajících území města Uherský Brod.

SLABÉ STRÁNKY

- bariérový efekt železniční trati č. 341,
- chybějící propojení přes železniční infrastrukturu v místě Autobusového nádraží,
- nedostatečná organizace dopravy a stavebně-technického uspořádání vybraných křižovatek na krajských silnicích vedených územím města,
- nedostatečná organizace dopravy a stavebně-technického uspořádání vybraných křižovatek na místních komunikacích,
- silná konkurence individuální automobilové dopravy,
- ovlivňování provozu autobusů MHD a linkových autobusů vlivem nevhodně i nelegálně zaparkovaných automobilů,
- omezené využívání systému městské hromadné dopravy,
- omezené napojení cyklistické dopravy na zastávky HD,
- množství nevhodně stavebně-technicky řešených zastávek MHD.

PŘÍLEŽITOSTI

- správa výstavby Dopravního terminálu,
- přesun Autobusového nádraží a uvolnění této plochy k dalšímu využití,
- rozvoj a optimalizace systému MHD na území města,
- přestavba problémových a technicky zastaralých křižovatek,
- doplnění chybějící infrastruktury na zastaralých zastávkách MHD,
- lepší napojení cyklistické a pěší dopravy na zastávky HD.

HROZBY

- zrušení systému MHD po ukončení jeho financování ze strany Kraje,
- stagnace řešení problematiky rozvoje MHD po dokončení Dopravního terminálu,
- nedostatek politické vůle a potřebných financí k zahájení činností souvisejících s optimalizací MHD,
- neřešení průjezdných úseků a křižovatek z pohledu potřebného zachování plynulosti provozu MHD,

- neřešení nevyhovujícího stavebně-technického stavu existujících zastávek MHD,
- neřešení provázanosti cyklistické a veřejné dopravy se systémem HD.

SWOT analýza cyklistické dopravy

SILNÉ STRÁNKY

- existence infrastruktury, po které je možné vést cyklistickou dopravu,
- nízké pořizovací náklady na novou cykl. infrastrukturu (oproti motorové dopravě),
- postupné budování cyklistických stezek v okolí města,
- vlastnictví jízdních kol napříč všemi věkovými kategoriemi,
- udržitelný dopravní mód směřující ke zdravému stylu života.

SLABÉ STRÁNKY

- geografický profil města,
- bariérový efekt silnice I/50 a železnice I. 341,
- bariérový efekt rozsáhlých výrobních, průmyslových i obchodních areálů,
- silně fragmentovaná a nedostatečně vyznačená cyklistická infrastruktura,
- chybějící propojení přes železniční infrastrukturu v místě Autobusového nádraží,
- nedořešená organizace dopravy a stavebně-technického uspořádání vybraných křižovatek na krajských silnicích vedených územím města,
- nedořešená organizace dopravy a stavebně-technického uspořádání vybraných křižovatek na místních komunikacích,
- silné dopravní zatížení na trasách vhodných pro cyklistickou dopravu,
- využívání cyklistické dopravy především na každodenních cestách do zaměstnání, škol, na útraty i za volnočasovými aktivitami,
- provázání cykl. dopravy na zastávky HD,
- nedostatek míst vybavených vhodnými stojany pro bezpečné odložení jízdních kol.

PŘÍLEŽITOSTI

- přestavba problémových a technicky zastaralých křižovatek,
- výhledy regulace dopravy v pohybu i v klidu v centrálních částech města,
- dopravní zklidnění vybraných úseků krajských i místních komunikací,
- organizace a investice do méně nákladné dopravy stávajících cyklotras,
- odstranění úzkých a rizikových míst, doplnění integrovaných opatření,
- rozmístění dostatečného množství cyklistických stojanů umožňujících bezpečné uložení jízdních kol (útraty, školy, sportoviště, zastávky HD, atd.),
- propagace cyklistické dopravy.

HROZBY

- nedostatek politické vůle a investic pro masivní podporu cyklistické dopravy,
- neřešení fragmentace sítě cyklistických tras, nevhodného i neexistujícího navádění cyklistů, úzkých a rizikových míst na síti,
- nevyužití definovaných příležitostí.

SWOT analýza pŮjí dopravy

SILNÉ STRÁNKY

- přijatelná docházková vzdálenost ve vztahu k rozložení všech hlavních funkcí na území města Uherský Brod,
- nízké pořizovací náklady na rekonstrukci i vybudování nové pŮjí infrastruktury (oproti motorové dopravě),
- existence stávající infrastruktury pro pŮjí dopravu,
- postupné budování bezbariérových tras,
- udržitelný dopravní mód směřující ke zdravému stylu života.

SLABÉ STRÁNKY

- bariérový efekt silnice I/50 a železnice I. 341,
- bariérový efekt rozsáhlých výrobních, průmyslových i obchodních areálů,
- nelegální pŮjí propojení přes železniční trať v místě Autobusového nádraží,
- nedostatečná organizace dopravy a stavebně-technického uspořádání vybraných křižovatek a úseků na krajských silnicích vedených územím města,
- nedostatečná organizace dopravy a stavebně-technického uspořádání vybraných křižovatek a úseků na místních komunikacích,
- omezení bezpečnosti pŮjích vlivem nelegálního parkování automobilů,
- technicky zastaralé řešení mnoha existujících pŮchodů pro chodce,
- neexistence pŮchodů pro chodce i míst pro pŮcházení v logických pŮjích vazbách,
- neexistence zpevněných povrchů na logických trasách pŮjí dopravy,
- nedostatečný systém bezbariérových tras.

PŘÍLEŽITOSTI

- vývoj stupně regulace dopravy v pohybu i v klidu v centrálních částech města,
- dopravní zklidnění vybraných úseků krajských i místních komunikací,
- přestavba problémových a technicky zastaralých křižovatek,
- rekonstrukce stávajících a výstavba nových pŮchodů a míst pro pŮcházení,
- výstavba Dopravního terminálu a zkrácení přestupních vazeb,
- dokončení bezbariérových tras.

HROZBY

- nedostatek politické vůle pro optimalizaci pŮjí infrastruktury,
- nedostatek potřebných financí k zahájení i inností souvisejících s rekonstrukcí stávající pŮjí infrastruktury,
- nevyužití definovaných příležitostí.

3.6.2 Zásady návrhu Generelu dopravy

Zásady budoucího zpracování návrhové části Generelu dopravy města Uherský Brod vychází jednak ze znalostí stávající dopravní situace na území města panující v oblasti

automobilové dopravy v pohybu a v klidu, dále v oblasti nemotorové dopravy a samozřejmě také v oblasti dopravy hromadné.

Cílem definovaných zásad je dosáhnout výhledově ve všech směrech optimální dopravní obsluhy území města Uherský Brod při využití všech dostupných dopravních módů a zároveň zajistit rozvoj maximálně bezpečného, udržitelného a ekonomicky udržitelného dopravního systému města Uherský Brod.

Hlavní zásady optimalizace silniční dopravy:

- *přestavba problémových a technicky zastaralých křižovatek,*
- *dopravní zklidnění vybraných úseků krajských i místních komunikací,*
- *vyřízení stupně regulace dopravy v pohybu i v klidu v centrálních částech města,*
- *optimalizace stávající politiky dopravy v klidu a lepší zapojení hromadných parkovacích kapacit do regulace zbytné automobilové dopravy v centrální části města,*
- *doplňování obchvatových komunikací (přeložky silnic II. třídy).*

Hlavní zásady optimalizace systému hromadné dopravy:

- *zachování a optimalizace stávajícího systému MHD,*
- *rekonstrukce nevyhovujících zastávek a doplnění přechodů pro chodce,*
- *rekonstrukce vybraných křižovatek a zajištění plynulého průjezdu uliční sítě,*
- *provázání vybraných zastávek HD s cyklistickou dopravou.*

Hlavní zásady optimalizace cyklistické dopravy:

- *prozkoumání stávajících cyklotras, odstranění úzkých a rizikových míst,*
- *umožnění plynulé obsluhy území pomocí cyklistické dopravy,*
- *budování nových propojek, které překonají stávající bariéry v území,*
- *budování nových tras a vyznačení integrovaných prvků na existující komunikační síti,*
- *masivní rozšíření cyklostanů a cykloboxů,*
- *politická a veřejná podpora cyklistické dopravy.*

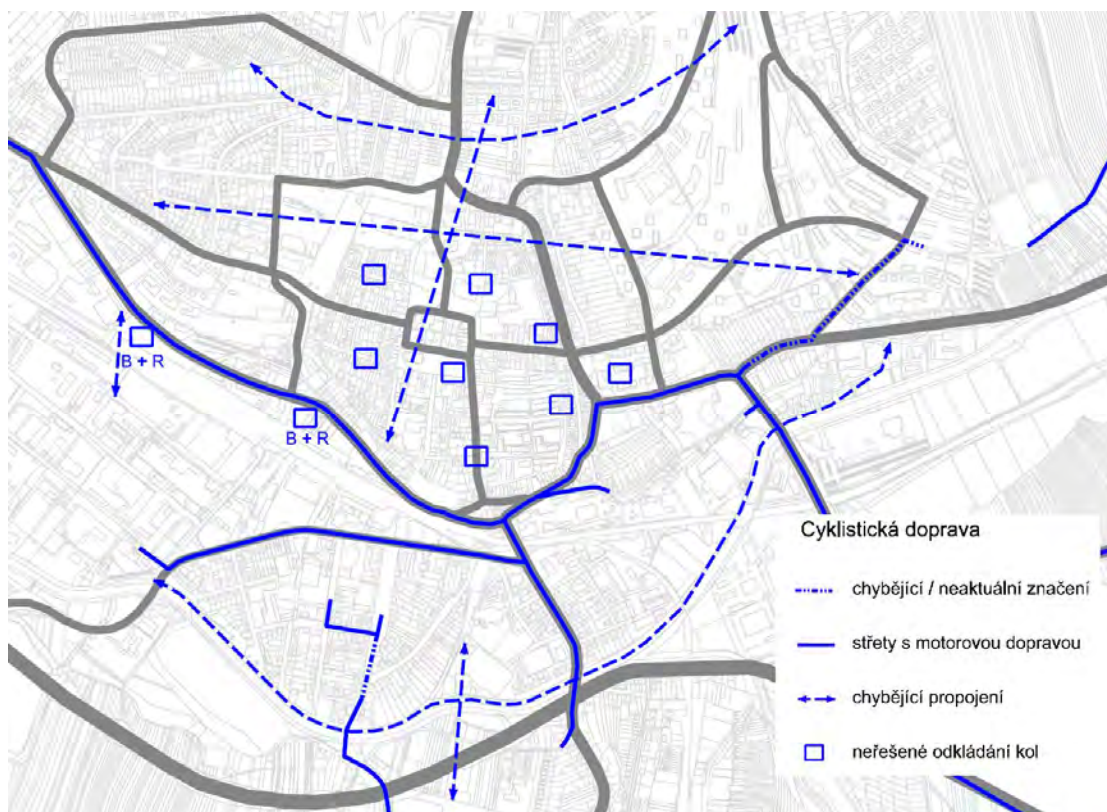
Hlavní zásady optimalizace pěší dopravy:

- *přestavba problémových a technicky zastaralých křižovatek,*
- *rekonstrukce nevyhovujících a rizikových přechodů pro chodce,*
- *budování nových přechodů a propojek, které překonají stávající bariéry v území (dopravní koridory, uzavřené areály, apod.),*
- *dokončení bezbariérových tras,*
- *budování míst pro přecházení.*

Finální návrhy a doporučení ke konkrétním dopravně-problémovým oblastem Generelu jsou formulovány také na základě poznatků dříve zpracovaných studií a v neposlední řadě dle specifických místních podmínek a požadavků zadavatele.

3.6.3 Shrnutí problematických oblastí a problémové výkresy

Jedním z hlavních výstupů provedených dopravních průzkumů a navazujících analytických rozborů je tzv. Problémový výkres. Z důvodu množství a obsáhlosti řešených problematik dopravního systému města Uherský Brod bylo zpracováno hned několik problémových výkresů. Jedná se o **Problémový výkres automobilové a pěší dopravy**, dále o **Problémový výkres dopravy v klidu** a v neposlední řadě o **Problémový výkres cyklistické dopravy**.



Obr.61. Schematické provedení problémového výkresu cyklistické dopravy

Problémové výkresy obsahují informace o problémových křižovatkách, úzkých a rizikových místech silniční i cyklistické sítě, dále o rizikových přechodech pro chodce, ale také o bodových i úsekových závadách způsobovaných nelegálním odstavováním a parkováním vozidel ve vztahu k omezenému průjezdu autobusů městské hromadné dopravy.

Vybrané problémové oblasti se navzájem prolínají, proto je lze vidět ve vícero výkresech najednou. Připravené problémové výkresy jsou jedním ze základních výstupů prováděných analytických prací a jsou uvedeny jako **PŘÍLOHA 7** této zprávy.

4 NÁVRH GENERELU DOPRAVY

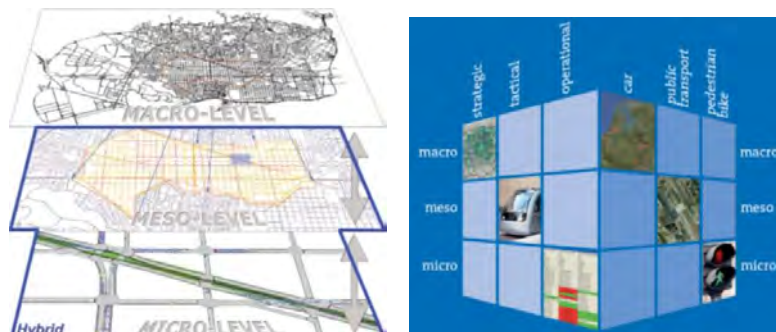
Prvním krokem při zpracování nové dopravní koncepce pro území města Uherský Brod bylo provedení a vyhodnocení analýzy silniční dopravy, pěší a cyklistické dopravy, v neposlední řadě také problematiky obsluhy území hromadnou dopravou. Tyto analýzy provedené v únoru 2014 poskytují komplexní obraz o stávající dopravní obsluhovanosti města a jsou základním východiskem pro podrobnou specifikaci cíle a priorit nové vytvářené koncepce. Významným nástrojem pro tvorbu koncepce postupné optimalizace a budoucího rozvoje uherskobrodského dopravního systému je také postavený makroskopický dopravní model města. Tento model byl vytvořen ve specializovaném programovém prostředí, které je také součástí dodávky nové dopravní koncepce města Uherský Brod.

4.1 MAKROSKOPICKÝ DOPRAVNÍ MODEL MĚSTA

Makroskopický dopravní model města Uherský Brod byl vytvořen ve specializovaném softwarovém prostředí AIMSUN ústecké společnosti TSS. Podrobné informace o tomto modelovacím prostředí a také o postupu stavby a kalibraci dopravního modelu jsou uvedeny dále.

4.1.1 Informace o softwarovém prostředí AIMSUN

AIMSUN je moderní multimodální softwarový nástroj pro dopravní modelování firmy Transport Simulation Systems (TSS), který vznikl jako výsledek integrace původního mikroskopického prostředí Aimsun a klasického tříúrovňového makroskopického prostředí Questor. Na základě takto vylepšeného původního mikroskopického simulátoru je dnes možné propořít velké makroskopické multimodální dopravní modely pro městské, regionální i celostátní studie, stejně tak lze modelovat mezoskopické i mikroskopické dopravní situace až do podrobnosti konkrétních osamocených křižovatek.



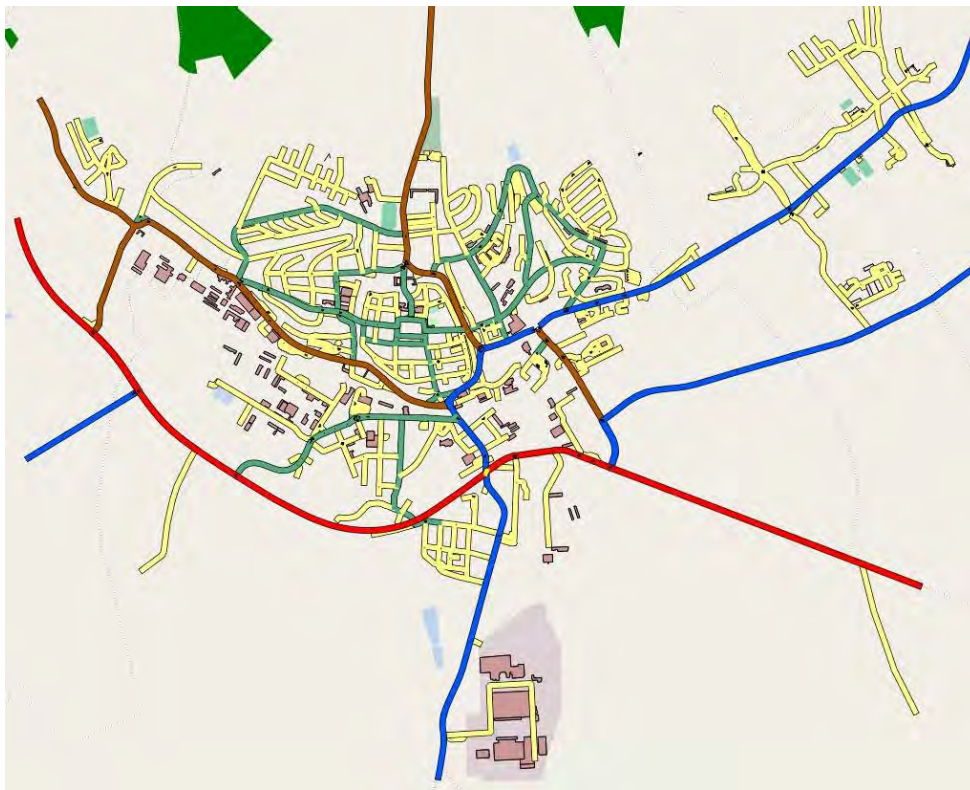
Obr.62. Možnosti a modelovací úrovně specializovaného prostředí AIMSUN

V rámci programu AIMSUN si dnes lze vybrat mezi jednoduchým a multimodálním (automobily, veřejná doprava, cyklisté) použitím modelu. Uživatel může díky modelovacímu prostředí AIMSUN využívat technické možnosti zatížení sítí, které nabízí volbu alternativního výběru tras mezi zdroji a cíli, zohledňuje se vliv tranzitní dopravy i vnitřní vztahy v každé zóně. Samozřejmostí je vliv zpoždění daný typem křižovatky, na úsecích pak lze uplatňovat model kapacitně závislého zatížení, kdy s růstem podílu intenzita/kapacita klesá rychlost na předem daném úseku. Modelové výpočty lze aplikovat v režimech ranní špičky, odpolední špičky nebo celodenních hodnot.

V rámci tvorby dopravního modelu města Uherský Brod byl na základě předemné smlouvy o dílo vytvořen jednomodální makroskopický model znázorňující celodenní dopravní zatížení ve vozidlech celkem.

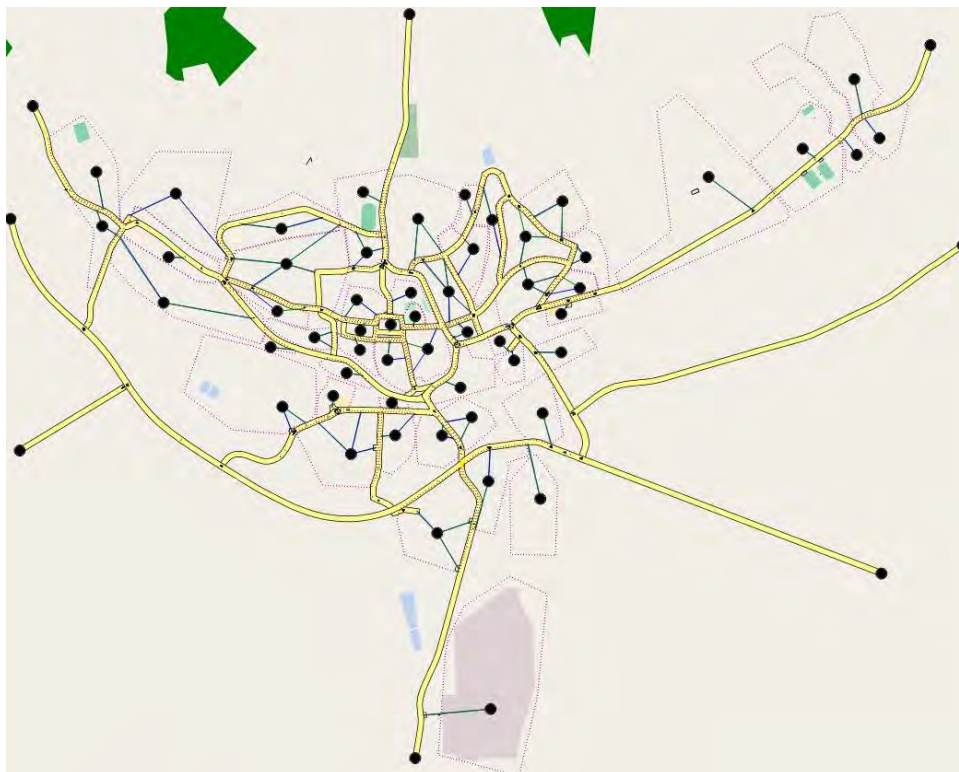
4.1.2 Stavba modelové komunikační sítě

Pro stavbu modelové sítě bylo využito digitálních podkladů ve formátu *.dgn předaných na vstupním jednání zástupci města Uherský Brod. Při stavbě modelové sítě byly zohledněny všechny stávající úseky silnic I., II. a III. třídy a také významná část sítě místních komunikací na území města.



Obr.63. Modelová silniční síť města Uherský Brod s vyznačením základní komunikační sítě

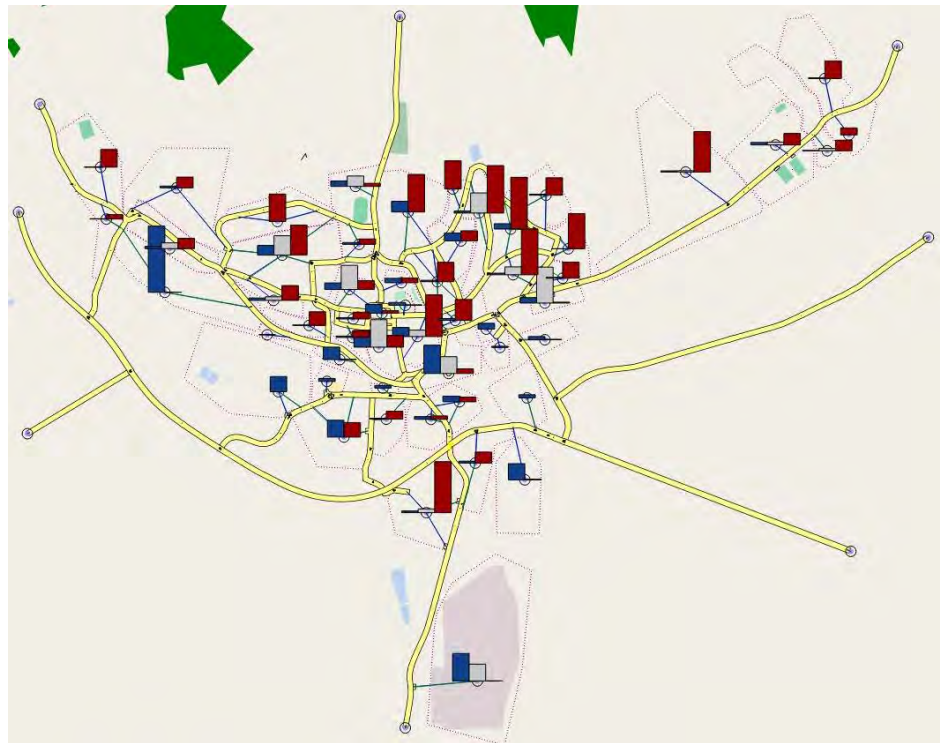
Součástí modelové sítě jsou také všechny významné zdroje/cíle dopravy, zóny obchodních zařízení, zóny bydlení, průmyslová zóna, apod. Vybranými výstupy prací provedených v souvislosti s tvorbou modelové sítě města Uherský Brod jsou uvedené obrázky zohledňující stávající silniční síť a zobrazující územně lokalizované hlavní zdroje a cíle dopravy v širším území.



Obr.64. Schematické rozdělení města Uherský Brod do jednotlivých dopravních zón

4.1.3 Tvorba matice dopravních vztahů

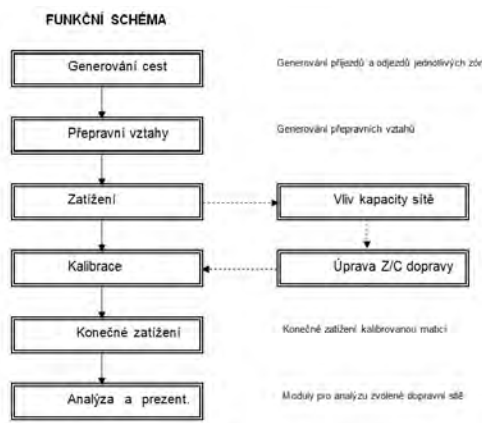
Základním vstupem pro tvorbu aktuálních matic dopravních vztahů jsou informace o stávajících počtech obyvatel města Uherský Brod a jejich odhadované rozdělení do navržených dopravních zón, dále informace o rozložení studentů základních a středních škol v území, také informace o plošném rozsahu ploch průmyslu i obchodu, stejně tak informace o nabídce pracovních příležitostí u největších zaměstnavatelů na území města. Vybrané informace (obyvatelé, studenti, pracovní příležitosti) byly vypočteny z dostupných podkladů dodaných městem. Graficky zpracovaný pohled předpokládaného rozložení obyvatelstva v území města Uherský Brod je obsahem **PŘÍLOHY 8** této zprávy.



Obr.65. Modelové zohlednění obyvatelstva, pracovních pŕíležitostí a ŕkolních míst v UB

Dalším dŕleŕitým vstupem pro tvorbu dopravních objemŕ vybraných dopravních zón byly odborné odhady významných lokálních generátorŕ dopravy (sídliŕtŕ rezidenŕní oblasti, obchodní ŕi pŕŕmyslové zóny). Tyto odhady byly stanoveny na základŕ platné metodiky MD L R (Metody prognózy intenzit generované dopravy) pro období bŕŕŕného pracovního dne.

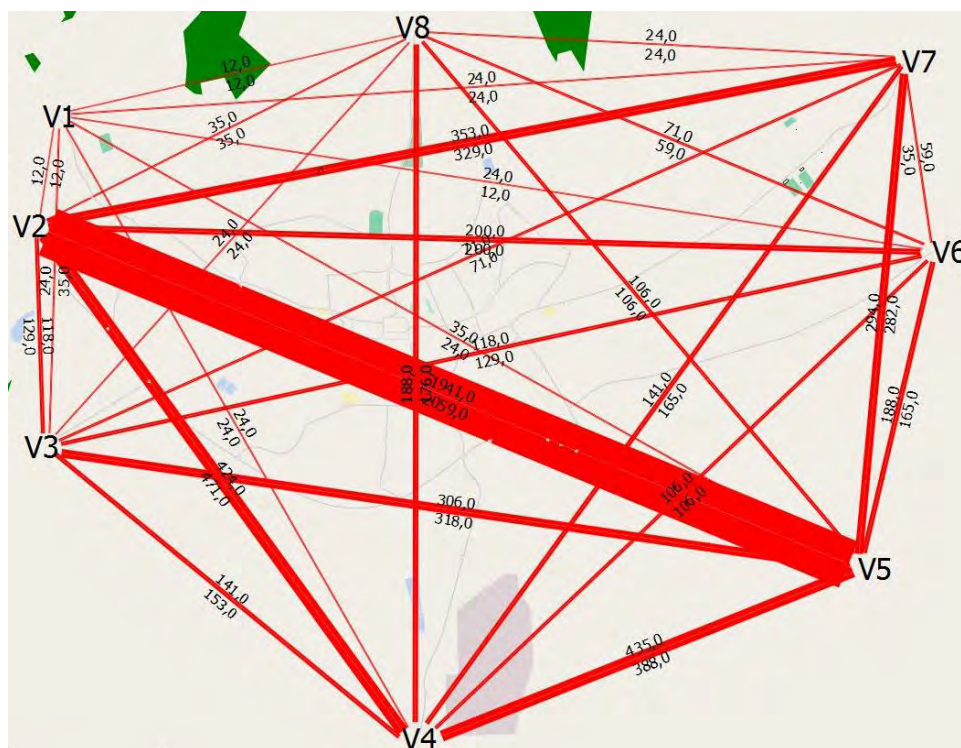
Po zahrnutí vŕŕe uvedených informací a vstupních dat do matematického modelu AIMSUN byl proveden výpoŕ et pravdŕpodobných dopravních objemŕ vŕŕe uvaŕhovaných zdrojových/cílových zón a souŕasnŕ také výpoŕ et pravdŕpodobných vztahŕ mezi jednotlivými dopravními zónami.



Obr.66. Schematický postup tvorby matice pŕepravních vztahŕ a kalibrace dopravního zatíŕení

Programové prostředí AIMSUN vytváří matice dopravních vztahů (v případě multimodálního procesu vytvoří matice dopravních vztahů pro každý modelovaný druh dopravy) a pomocí zatíhovacího modelu vypočítává intenzity základního zatížení dopravních sítí.

Při tvorbě tranzitní matice a matice vnějších dopravních vztahů byly zohledněny především výsledky průzkumů provedených společností HaskoningDHV a souhlasně bylo přihlédnuto k celodenním profilovým dopravním zátěžím na silniční síti Zlínského kraje a města Uherský Brod (zdroj: CSD 2010, úSD 2011).



Obr.67. Tranzitní cesty konané v rámci běžného pracovního dne územím města

4.1.4 Přidělení dopravních vztahů na modelovou síť (zatíhování)

Přidělení nově vytvořených dopravních objemů na existující komunikační síť proběhlo na základě gravitační metody podle atraktivity nejvýznamnějších zdrojů a cílů a soulasně dle zvolené distribuční funkce makroskopického dopravního modelu AIMSUN. Proces postupného zatíhování modelové sítě zahrnoval opakované redukce zdrojových/cílových dopravních objemů ve vybraných zónách, stejně tak opakovanou aplikaci získaných dopravních dat (na základě provedených dopravních průzkumů) týkajících se rozdělení existujících dopravních vztahů v Uherském Brodě na dopravu vnitřní, vnější a tranzitní. Po provedení více než 200 iterací výpočtů byla konstatována přijatelná shoda vytvořeného dopravního modelu se stavem dopravního zatížení zjištěného během dopravních průzkumů.

provedených v dubnu a v květnu 2014. Výstupem všech modelovacích kroků je odladěný makroskopický dopravní model vozidel celkem za 24 hodin běžného pracovního dne připravený pro možnost dalších dopravněinženýrských analýz.

4.1.5 Modelování dopravních intenzit stávajícího stavu

Základním výstupem připraveného dopravního modelu města Uherský Brod je kartogram dopravních intenzit uvedený jako **PŘÍLOHA 9** této zprávy, který přináší grafické vyjádření proporcionálního rozložení dopravních intenzit všech vozidel za 24 hodin běžného pracovního dne na základní modelové komunikační síti města.

4.2 PROGNOZA DOPRAVY, VÝHLEDOVÉ SCÉNÁŘE

4.2.1 Odhad vývoje dopravy a důby dopravní práce

Odhad budoucího vývoje dopravy v zájmovém území města Uherský Brod se opírá o očekávaný scénář představený v rámci dokumentu Dopravní sektorové strategie 2. Fáze. Tento materiál, připravený MD LR v roce 2013, obsahuje střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury České republiky s dlouhodobým výhledem. Dokument předpokládá následující pravděpodobný scénář vývoje:

„Nové technologie pomohou naplnit řadu cílů dopravní politiky EU. Ve spolupráci se vládají tržní principy, moc je rozptýlená a společnost otevřená. Vzhledem k růstu cen energií a poklesu těžby ropy je potřebné a s využitím tržních principů i možné změnit přístup k využívání energií. Zdroje energií jsou diverzifikovány a výrazně se využívají obnovitelné energie. Zároveň dochází k postupné zásadní dekarbonizaci výroby energií, a to včetně zdrojů znečišťující dopravou. V tomto směru jsou cíle evropské dopravní politiky plněny. Cenou za to je vysoká a postupně dále rostoucí cena energie a proto i dopravy.

Doprava je s ohledem na vysoké náklady (což zvyšuje cenu výrobků) využívána s větším důrazem na efektivitu a volbu dopravního módu. Ekonomika je více lokalizována a spotřeba se odehrává blízko zdrojů. Růst mobility pokračuje výrazně pomaleji. Pro pravidelné cesty osob vzrůstá využívání hromadné dopravy, využívá se společná jízda osobními automobily a dodávkami, dosahuje se vyšší obsazenosti vozidel. Pro městskou, aglomerační i městskou dopravu se více využívá železniční doprava na elektrizovaných tratích.

Vysoké náklady na dojíždění vedou k práci doma, ať již s využitím IT technologií nebo v domácích hospodářstvích. Produkty vyžadující dálkovou přepravu jsou drahé a tato skutečnost zásadně ovlivňuje strukturu výroby. Poptávka po individuální automobilové dopravě se mění, nedochází k výraznému růstu; automobilizace ve městech a

regionech s kvalitní obsluhou HD se snižuje. Výroba velmi úsporných vozidel zabrání výraznějšímu snížení poptávky, movitější domácnosti mají více typů vozidel i na krátké a dlouhé vzdálenosti. Proběh vozidel se nesnižuje, jsou však méně využívány pro delší cesty. Více se používají městské elektromobily.

Struktura zaměstnanosti v České republice se výrazně mění, vytváří se pracovní příležitosti v oblasti nových průmyslových odvětví v souvislosti s novými technologiemi a službami. Význam automobilového průmyslu pro zaměstnanost klesá, avšak je stále významným zaměstnavatelem. Vyrábí se automobily s novými druhy pohonů a způsobů fungujícími i tzv. inteligentní vozidla. Není zaznamenán pokles ve využívání dálkové dopravy, ekonomická situace se projevila ve změně volby druhu dopravy, jednotlivé druhy jsou ovlivňovány změnou struktury energetického mixu a změnou pohonů v dopravních prostředcích. Ekonomika a společnost se transformuje postupně a plynule, nedochází proto k výrazným krizím.

Výšší cena a nové způsoby dopravy změnil významně složení dopravních proudů ve městech a městských regionech. Suburbanizace příměstských regionů se liší podle atraktivity území, kde jedním z významných faktorů výběru lokality se postupně stává kvalitní dopravní napojení s narůstajícím dříve na vzrůstající potřeby kvalitního napojení hromadnou dopravou.

Rozvoj dopravní infrastruktury je vzhledem k vyšším cenám energií a změnám v poptávce po dopravě konzervativnější, více se zaměřuje na HD. Předsnost má údržba infrastruktury, v lokálním měřítku se vyskytují nadbytečné kapacity i parametry silniční sítě zatěžující ekonomiku náklady na údržbu (tam, kde nebyly nové kapacity adekvátně plánovány). Existují problémy se zajištěním údržby rozsáhlé infrastruktury, je opravována selektivně některé regionální dráhy jsou zrušeny. Základní dopravní síť je v potřebném rozsahu k dispozici, příměstské železnice se postupně budují.

Na základě uvedeného a v souladu se zohledněním dalších materiálů, například TP 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy, II. vydání, předpokládáme pro zájmové území města Uherský Brod v rozmezí let 2014 a 2024, respektive 2014 až 2034, trvalý růst tranzitních cest uskutečňovaných automobilovou dopravou na silnicích I., II. a omezeně III. třídy. Současně v tomto období předpokládáme stagnaci, respektive pomalý další růst vnitroměstských a vnějších dopravních vztahů konaných automobilovou dopravou. Číselným vyjádřením výše uvedených tvrzení je tabulka uvažovaných koeficientů růstu automobilové dopravy uvedená dále:

	Koeficienty předpokládaného vývoje automobilové dopravy	
Charakter dopravy	2014 - 2024	2014 - 2034
tranzit I. třída	1,245	1,405
tranzit I. třída II. a III. třída	1,226	1,377
tranzit II. třída II. a III. třída	1,226	1,377
vnitřní doprava	1,05	1,10
vnější doprava	1,05	1,10

4.2.2 Model dopravního zatížení pro Anulový stav

Model dopravního zatížení Anulového stavu byl stanoven na základě dříve popsaného pravděpodobného vývoje dopravních vazeb za předpokladu pokračující doby dopravní práce (IAD vs. HD) pro komunikační síť mající stejné parametry jako stávající základní dopravní systém města.

Prognóza výhledového dopravního zatížení stávající komunikační sítě byla vyčíslena v počtech vozidel celkem za 24 hodin běžného pracovního dne pro období roku 2024 a následně také pro období roku 2034.

Výstupem nastíněného postupu je kartogram celodenních dopravních intenzit pro období roku 2024 (viz [PŘÍLOHA 10](#)) a pro období roku 2034 (viz [PŘÍLOHA 11](#)).

4.2.3 Rizika rozvoje dle ÚP

Rizika rozvoje dle stávajícího Územního plánu města Uherský Brod spočívají především v rozvoji funkce bydlení, výroba, logistika a skladování bez adekvátního rozvoje stávajícího dopravního systému města. Adekvátním rozvojem dopravního systému je myšlen nejenom rozvoj a optimalizace stávající silniční sítě, ale také všech ostatních problematik souvisejících s dopravou osob i nákladů.

Součástí rozvoje dopravního systému města Uherský Brod, ve smyslu potřebného udržitelného rozvoje, tak musí nutně být také optimalizace obsluhy území městskou i

dálkovou hromadnou dopravou, dále optimalizace problematiky parkování a odstavování vozidel a v neposlední řadě výrazná podpora systémů nemotorové dopravy, tedy chodců a cyklistů.

S ohledem na aktuálně uvažovaný územní rozvoj města je poté nutné konstatovat, že rozvoj navrhovaných funkcí a především nových významných dopravních záměrů musí být spojen také s ohledem na dopravu nově generovanou těmito funkcemi. To znamená, že každý rozvojový záměr musí být optimálně napojen jak na stávající silniční síť, tak i na systém stávajících pěších a cyklistických tras přes vhodně vyřešené obsluhy systémů hromadné dopravy osob.

4.3 VÝHLEDOVÁ ZÁKLADNÍ KOMUNIKAČNÍ SÍŤ DLE NÁVRHU UP

Výhledová základní komunikační síť je s ohledem na návrhy platného UP města Uherský Brod a proběhlé konzultace se zástupci zadavatele doplněna oproti stávajícímu stavebně-technickému stavu o tyto dopravní stavby:

- přeložky silnic II/495 a II/490,
- nová propojka (zatím v rezervě) mezi silnicí II/490 a silnicí I/50 (u sídliště Olšava),
- nová propojka mezi silnicí I/50 a III/050019 (přes Havšcemi),
- propojení ulice Pod Vály a ulice Vazová.

Tyto infrastrukturní stavby byly postupně modelově zapínány v dopravním modelu uvažujícím stávající stavebně-technické uspořádání komunikační sítě zatížené intenzitou dopravy prognózovanou k roku 2034. Kartogramy vyřešených celodenních intenzit dopravy zohledňujících výše uvedené dopravní stavby a opatření jsou obsahem **PŘÍLOHY 12** této zprávy. V navazujících odstavcích jsou všechna tato modelovaná opatření opatřena také doprovodným komentářem.

4.3.1 Hodnocení výkonnosti sítě a křižovatek, posouzení efektivnosti záměrů

Návrh UP města Uherský Brod a požadavky zástupců zpracovatele vedly k modelovému ověření vlivu vybraných stavebních záměrů na rozložení intenzit dopravy na stávající silniční síť města. Slovní popis dopadů těchto záměrů je uveden dále, grafické informace znázorňující vliv konkrétních infrastrukturních opatření pro období roku 2034 jsou obsahem **PŘÍLOHY 12**.

Přeložky silnic II/495 a II/490 (I. etapa) a nová propojka mezi silnicí II/490 a silnicí I/50 u sídliště Olšava (II. etapa)

- V rámci první etapy se předpokládá vybudování nové silniční spojky mezi stávající silnicí II/490 z místní části Újezdec k silnici II/495, současně se předpokládá přestavba křižovatky II/495 x Gumická a I/50 x II/495.

- Dopadem zprovoznění popsaného záměru je odlehčení tahu ulic Luhařovská a 1.května a Těšovská a Molidla. Před křižovatkou Molidla x Hlavní ve směru od Těšova byl modelově vyřešen pokles dopravních zátěží o 22 procent.
- Pěší linka samotná převezme ve své východní části zátěž cca 4100 vozidel za den, ve své západní části cca 5900 vozidel za den.
- V rámci druhé etapy se předpokládá dobudování nové propojky mezi ulicí Nivnická a silnicí I/50.
- Vlivem otevření předkládaného úseku silnice II/490 se modelově vyřešená intenzita dopravy před stávající SSZ křižovatkou I/50 x 26. Dubna od jihu sníží o 21 procent vozidel, pěší linka samotná převezme dopravní zátěž ve výši cca 3000 vozidel. Pěší linka uvažovaná v etapě I. poté přenášejí zátěž ve výši 5800 vozidel na východě a 6400 vozidel na západě.

Nová propojka mezi silnicí I/50 a III/050019 (před Havšcemi)

- Uvažovaná propojka mezi silnicí I/50 a silnicí III/050019 je schopna v případě svého otevření přenášet dopravní objem ve výši cca 600 až 1200 vozidel obousměrně v rámci běžného pracovního dne.

Nová propojka ulice Pod Valy - Vazová

- Hypotetická propojka ulic Vazová a Pod Valy je schopná ve výhledu přenášet dopravní zátěž ve výši cca 2,5 až 5 tis. vozidel denně.
- V případě jejího vybudování dojde v blízkém území k l'astel'nému přesměrování vozidel, modelově bylo vyřešeno mírné snížení intenzit dopravy na ulici Vil'novská a naopak zvýšení dopravních zátěží na ulici Pod Valy.
- Pozitivní vliv má tato stavba na snížení dopravních zátěží v mezikřižovatkovém úseku dnes problematických dopravních uzlů U Družby.

S ohledem na modelovaný vzdálený výhled vyplynuly do popředí i znásobené dnešní problémy vybraných křižovatek a úseků uherskobrodské komunikační sítě. V závislosti na intenzitách dopravy dosahovaných k období roku 2034 se proto zpracovatel zabýval i dalšími problematickými body.

Zklidnění městského centra

- Stávající potřeba zklidnění centrálních oblastí by měla být i s ohledem na předpokládaný růst dopravních intenzit jednou ze zásadních priorit města Uherský Brod. Blíže je tato problematika řešena v kapitole 4.7.1 této zprávy.

Zklidnění tahu Luhařovská a 1. května a Těšovská a Molidla

- Stávající stavebně-technické uspořádání silnice II/490 trasované obydlenými částmi Těšova a Újezdec umožňuje plynulou a příliš nerušenou jízdu vysokými rychlostmi. Do budoucna je vhodné celý úsek od ulice Molidla až po Luhařovskou přejít do podoby městské ulice vybavené chodníky, normovými přechody pro chodce, cyklistickou infrastrukturou a případně parkovacími pruhy a i základy. Toto opatření je vhodné provést ještě před případnou výstavbou pěší linky silnice II/490.

Přestavba křižovatky Svatopluka L'echa x U Hlavy x U Stadionu x Hradičská

- Aktuální stavebně-technické provedení křižovatky ulic Svatopluka L'echa x U Hlavy x U Stadionu x Hradičská neodpovídá stávajícím a už vůbec ne výhledovým potřebám. S ohledem na blízkost centrální části, zvýšený pohyb chodců, páteř rameno napojující hřbitov a svažitost okolního terénu není potřebná přestavba jednoduchá.
- Z pohledu potřebného zklidnění a zvýšení bezpečnosti dopravy je vhodným prvkem do tohoto území křižovatka okružní. Možnosti jejího použití však musí prokázat technická studie.

Přestavba křižovatky Horní Valy x Moravská x Ant. Hrubého

- Stávající křižovatka Horní Valy x Moravská x Ant. Hrubého je jedním z hlavních přivaděčů automobilové dopravy do centra města. Této skutečnosti odpovídá také její stávající stavebně-technické provedení a organizace dopravy.
- Obě tyto skutečnosti znamenají zvýšené riziko z pohledu bezpečnosti silničního provozu a s ohledem na předpokládaný další růst dopravních intenzit také slabou stránku potřebného zklidnění celé centrální části.
- V souvislosti s uvedeným je potřebné zvážit změny stavebního uspořádání a organizace dopravy takovým způsobem, který by zbytnou automobilovou dopravu vhodně distribuoval na trasy vedené kolem centra a nikoliv přes centrum samotné.

Přestavba křižovatky Svatopluka L'echa x Pod Valy x Tovární

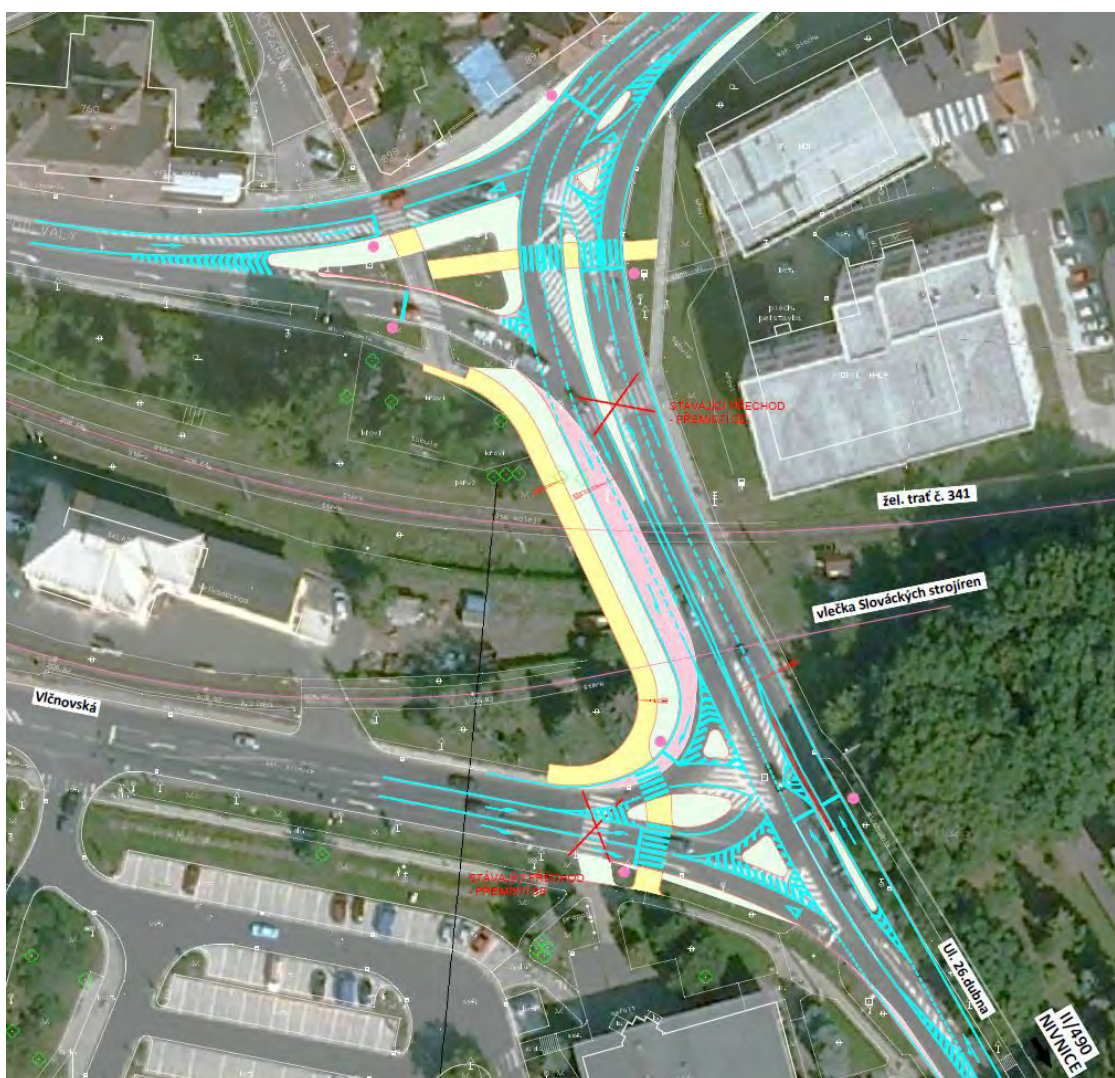
- Stávající stavebně-technické provedení křižovatky Svatopluka L'echa x Pod Valy x Tovární je schopné stávající dopravní zatížení přenést, avšak za cenu možných dopravních konfliktů a nevhodného přerozdělení dopravy.
- V místech stávajících dvou odsazených stykových křižovatek je vhodné do budoucna uvažovat jednopruhovou okružní křižovátku vybavenou přechody pro chodce a na vybraných vjezdech také doplnkovou cyklistickou infrastrukturou.
- S ohledem na potřebnou další distribuci vozidel přicházejících od Havšc do okolní síti doporučujeme uvažovat o zřízení bypassu (samostatného jízdního pruhu) umožňujícího vozidlům přicházejícím po Brodské bezkolizní přejíždět do ulice Pod Valy.

Přestavba křižovatky na nám. Svobody

- Stávající stavebně-technické provedení stykových křižovatek na náměstí Svobody je rizikové jak z pohledu motorové, tak především nemotorové dopravy.
- Křižovatka je dlouhodobě uvažována k přestavbě na jednopruhovou okružní křižovátku, součástí přestavby mohou být i samostatné jízdní pruhy pro pravá odbočení (bypassy) z ulice Horní Valy a z ulice Práchejcká. Tyto bypassy pomohou vhodným způsobem distribuovat vozidla na objížděné trasy vedené okolo centrálních částí města (ulice Horní Valy, Na Dlouhých a U Stadionu a U Hlavy).
- Vlivem přestavby na okružní křižovátku lze také očekávat výrazné zvýšení bezpečnosti a komfortu nemotorové dopravy.

Přestavba křižovatek U Družby

- Křižovatky U Družby jsou dnes zásadním dopravním uzlem uherskobrodského dopravního systému.
- S ohledem na předpokládaný růst dopravních intenzit je vhodné do budoucna tyto dvě stykové odsazené křižovatky zkapacitnit (především na stávajících kritických levých odbočích) a souladně přestavit do podoby křižovatek umožňujících bezpečný pohyb chodců a cyklistů.
- Pro období po roce 2025 bude pravděpodobně vhodné instalovat světelné řízení celého tohoto dopravního uzlu.



Obr.68. Návrh stavebních úprav křižovatek U Družby (Zdroj: HBH)

Úprava křižovatky Horní Váhy x U Plovárny

- Neřízená styková křižovatka Horní Váhy x U Plovárny dnes postrádá jakoukoliv infrastrukturu pro usměrnění automobilové dopravy i pro bezpečné převedení pěších proudů.

- Vzhledem k pravděpodobnému růstu dopravního významu ulice Horní Valy (po potlačení významu ulic provádějících automobily do městského centra) je potřebné tuto křižovatku přizpůsobit budoucím zvýšeným dopravním nárokům.

Úprava křižovatky Mořidla x Hlavní

- Křižovatka ulic Mořidla x Hlavní je dnes charakteristická rozsáhlou dopravní plochou bez dostatečného usměrnění dopravních proudů. Navíc je tento dopravní uzel nedostatečně vybaven prvky pro ochranu pěších proudů. Křižovatku je proto nutné přestavět formou kanalizování vybraných dopravních proudů a především osadit prvky zvyšujícími bezpečnost zranitelných účastníků silničního provozu.

Součástí potřebných změn organizace dopravy i stavebního uspořádání uvedených křižovatek musí být přestavění stávajících nevyhovujících přechodů pro chodce a v případě, že se křižovatka nachází na dřívejším cyklistickém tahu, také doplnění potřebné cyklistické infrastruktury.

4.4 KONCEPCE ŘEŠENÍ DOPRAVY V KLIDU

Návrh konceptů řešení k řešení problematiky statické dopravy na území celého města Uherský Brod je nastíněno dále především z pohledu stávajících problematických okruhů zjištěných při detailních terénních průzkumech prováděných v dubnu a v květnu roku 2014. Dále je upozorněno na možné výhledové problémy, které mohou vzniknout při řešení situace dopravy v klidu při pláněm budoucím masivním rozvoji vybraných funkcí (především hromadné bydlení, obchod a služby) na území města.

4.4.1 Stávající a výhledová poptávka, obytné oblasti, koordinace s UP

Stávající problémy s parkováním a odstavováním vozidel na území města Uherský Brod jsou řešeny následujícím souhrnem infrastrukturních a organizačních opatření:

- vybudování regulérní parkovací plochy u vlakové zastávky Havšce,
- zrušení podélného parkování v souvislosti s provozem L eské Zbrojovky v ulici Pod Valy (minimálněve směru z centra),
- umožnění odstavování vozidel parkujících v ulici Pod Valy v prostoru stávajícího autobusového nádraží,
- vybudování regulérní parkovací plochy pro obyvatele domů Na Chmelnici 2019 ř 2021, pláně vytvoření parkovacího zálivu v místě stávajícího trávníku oddělujícího vozovku od chodníku,
- vyznačení systému jednosměrných ulic v oblasti Na Dlouhých, Antonína Dvořáka a v ulici 9. května,
- vyznačení systému jednosměrných ulic v oblasti Lidická a 28. října,
- vybudování regulérních parkovacích zálivů v ulici Jana Čermky,

- respektovanost ZPS v centrální části města v rámci zvýšeného dohledu Policie, zvažit možnost vybudování nových záchytných parkovacích kapacit v ulici Běluhův (naproti hotelu U Brány),
- nové podélné stání v ulici Horní Váhy,
- zjednosměrnění ulice Pošádí (od severu k jihu),
- zjednosměrnění ulice Rybářská (jižní stranu ve směru západ na východ a severní stranu ve směru východ na západ),
- v oblasti sídliště Pod Vinohrady ve spolupráci s představiteli bytových družstev a společenství vlastníků zvažit optimální využití existujících baterií řadových garáží,
- zřízení parkovacích zálivů v ulici Okružní,
- ulici Václavská východně od Hlavní a část ulice U Plynárny přivést do režimu jednosměrných ulic,
- problémy s nelegálním odstavováním vozidel v úsecích ulic pojížděných autobusy MHD v oblasti sídliště Pod Vinohrady (Václavská, Partyzánů, Osvoboditelů) zvažit zvýšeným dozorem Policie,
- ulici Dr. Horáka přivést do systému jednosměrek (západní část od severu k jihu, východní část od jihu k severu),
- zvýšený dohled nad dodržováním legislativních požadavků na možnosti odstavování a parkování vozidel v místních částech Havčice, Těchov a Újezdec,
- zvýšený dohled nad dodržováním legislativních požadavků na možnosti odstavování a parkování vozidel v oblasti ulic Rtm. Křivdy, Prácheňská a Fr. Veselky,
- zvýšený dohled nad dodržováním legislativních požadavků na možnosti odstavování a parkování vozidel v oblasti Kulšova a Slováckého náměstí,
- zvýšený dohled nad dodržováním legislativních požadavků na možnosti odstavování a parkování vozidel v oblasti Podzimní, Zimní a Jarní,
- zvýšený dohled nad dodržováním legislativních požadavků na možnosti odstavování a parkování vozidel v oblasti sídliště Olšava, nová parkovací místa zvažit až s případným novým rozvojem okolního území.

Nové kapacitní požadavky po výhledovém parkování a odstavování motorových vozidel budou na území města Uherský Brod vznikat především s postupným zprovozněním významných záměrů podle platného UP. V souvislosti s předpokládaným zastavováním rozvojových ploch je tedy s ohledem na jejich lokalizaci nutné zvažit také problematiku přeměny polí parkovacích a odstavňích stání. V rámci všech zásadních dopravních funkcí, mimo jiné se to týká funkce obchodu a služeb, výroby a skladování, hromadného i individuálního bydlení, je potřebné po investorech těchto záměrů požadovat řešení umožňující parkování a odstavování vozidel na soukromých pozemcích (podzemní parkovací objekty i nadzemní parkovací plochy v případě hromadného bydlení, samostatné garáže v případě individuálního bydlení). Souhlas s řešením ploch a prostor pro parkování a odstavování automobilů se u vybraných záměrů doporučuje zvažit také prostory pro bezpečné odkládání jízdních kol. Ve směru k centru města, případně v oblastech navazujících na památkově chráněné území města Uherský Brod, je poté

vhodné přeměnou redukovat návrhy investorů ohledně konečných políček parkovacích a odstavných stání.

4.4.2 Schéma řešení režimu parkování v centru města

Potřebné zklidnění stávající situace na území městského centra vyžaduje nejenom pravidelnou kontrolu dodržování nastavených pravidel při parkování a odstavování vozidel ze strany Policie, ale také postupné zavedení dalších regulačních prvků snižujících dnešní každodenní zahlcování Masarykova náměstí a přilehlých centrálních obytných i obchodních ulic zbytnou automobilovou dopravou (návštěvníckou a zaměstnaneckou).

Jedním z vhodných principů směřujících k postupnému narovnání stávajícího stavu je postupné snižování nabízené kapacity na centrálních náměstích a vytlačování návštěvníckých vozidel směrem ven z centra na existující záchytné parkovací plochy. Součástí cílového stavu by mělo být také vyznačení těchto záchytných parkovacích kapacit na mapkách, informačních letáčcích i v reálném provozu města Uherský Brod.



Obr.69. Stávající a budované záchytné parkovací kapacity chránící oblast centra města, možnost dalšího rozšíření (Zdroj: Mapy.cz)

Na západě je takovýmto záchytným místem dnes málo využívaný objekt v ulici Babí Louka nacházející se v docházkové vzdálenosti od centra, stejně tak lze jako o záchytném

parkovišti hovoří o ploše u hřbitova s vjezdem z ulice U Hlebu. Na jihu měste byt hlavní zachytnou parkovací kapacitou oblast aktuálně budovaného terminálu hromadné dopravy. Na východě se nabízí k využití patrové parkování u OC Billa a přímě v centrální oblasti také parkoviště Střed. Parkoviště Střed však postrádá hlavní rysy zachytného parkoviště. Na severu je možné hlavní zachytnou parkovací kapacitu identifikovat v podzemním parkingu za Domem kultury. Jako pomocné parkovací kapacity, které by v budoucnu mohli sloužit k zachycení především návštěvníckého parkování, je možné uvažovat zpoplatněné parkování v ulici Přemysla Otakara II. a případně zlegalizované parkování na severním konci ulice Horní Váhy. Na jihu se poté otevírá možnost, v případě změny organizace dopravy na jižním konci ulice Běluh, vybudování zachytné parkovací kapacity naproti hotelu U Brány.

Součástí parkovací politiky založené na systému zachytných parkovišť je vhodná progresivní zpoplatnění parkovacích míst v samotném centru města. Parkovací kapacity s delší docházkovou vzdáleností do centra (Babí louka, Terminál HD) je poté vhodné uvažovat v režimu bezplatného parkování, případně jen dodatkou tabulkou omezit maximální dobu parkování vozidel. V případě postupného budoucího snižování parkovacích kapacit nabízených dnes na centrálním Masarykově náměstí a v okolních ulicích je možné nově získanou dopravní plochu vhodně využít ve prospěch ostatních dopravních módů (HD, pěší, cyklisté).

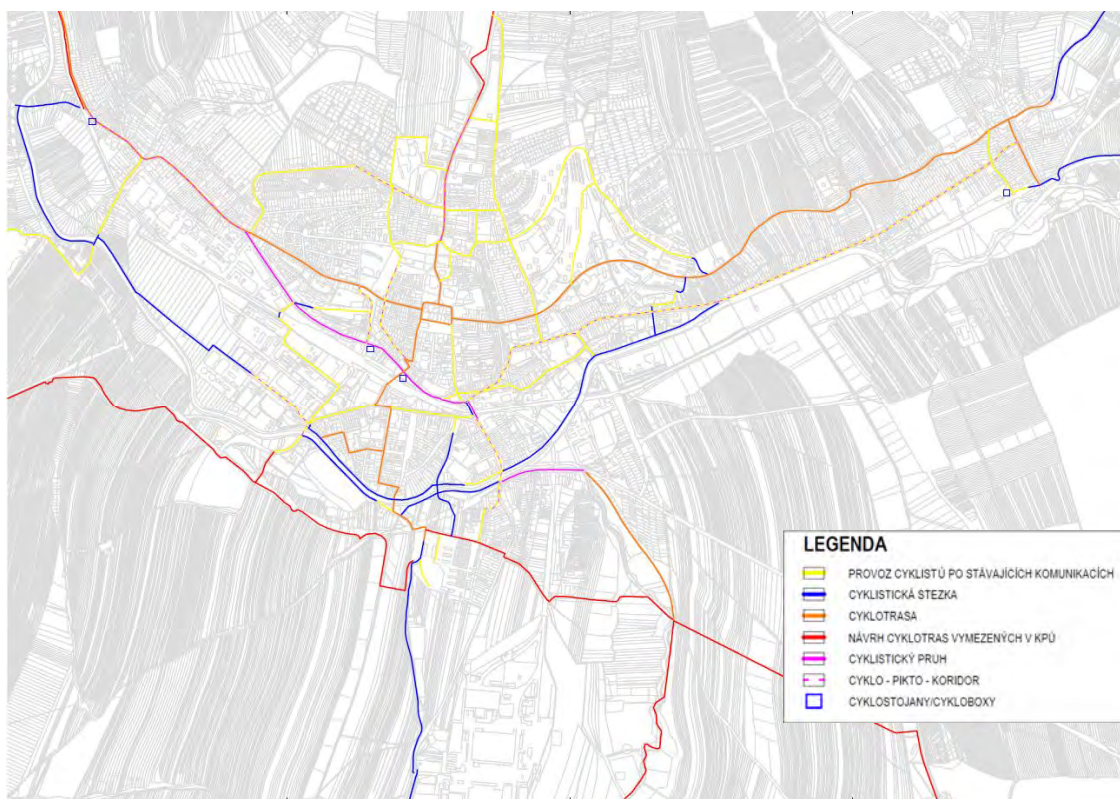
Cílovým stavem navrhovaného postupu by mělo být především zachování přímě rezidentského a abonentského parkování v celé památkové zóně a regulovaného návštěvníckého a zaměstnaneckého parkování ve vybraných ulicích centrální části města. Část návštěvníckého parkování se může i nadále odehrávat na progresivně zpoplatněných parkovacích místech v centrální části a především pak na parkovacích místech nabízených zachytnými parkovacími kapacitami v docházkové vzdálenosti od centra.

4.5 KONCEPCE ŘEŠENÍ CYKLISTICKÉ DOPRAVY

Jako hlavní závady stávající cyklistické infrastruktury ve městě Uherský Brod byla identifikována především nespojitá síť cyklistických tras, dále neexistence potřebné doplňující infrastruktury (cyklopiktokoridory, přesazené stopňáry, cyklostejezdy) a také nedokonalé či zapomenuté neaktuální směrové dopravní značení. Mezi zásadní nedostatky bránící čirému využívání jízdních kol především na každodenních cestách do zaměstnání či škol patří také výrazná absence cyklistických stojanů umožňujících bezpečné uložení jízdních kol v době, kdy se nepoužívají.

4.5.1 Návrh základní sítě tras

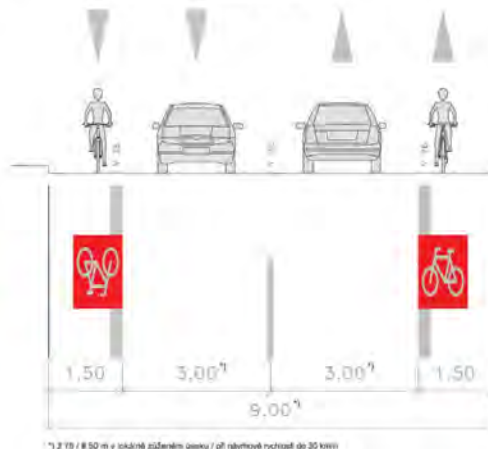
Návrh konfigurace a rozdělení základní sítě komunikací pro cyklisty a související infrastruktury na území města Uherský Brod vychází jednak z provedených průzkumů zaměřených na zjištění pohybu motorové i nemotorové dopravy v ulicích města a také z detailního terénního šetření. Návrh rozděluje uvažovanou cyklistickou infrastrukturu na samostatné cyklistické stezky (kombinované s plyným provozem), dále na trasy vybavené integrujícími prvky (cyklopiktokoridory), na cyklistické jízdní pruhy a v neposlední řadě na značené cyklotrasy. Schematický návrh výhledové cyklistické infrastruktury ve městě Uherský Brod je uveden na následujícím obrázku, v tiskové kvalitě je uveden jako **PŘÍLOHA 16** této zprávy.



Obr.70. Návrh cyklistické infrastruktury na území města Uherský Brod

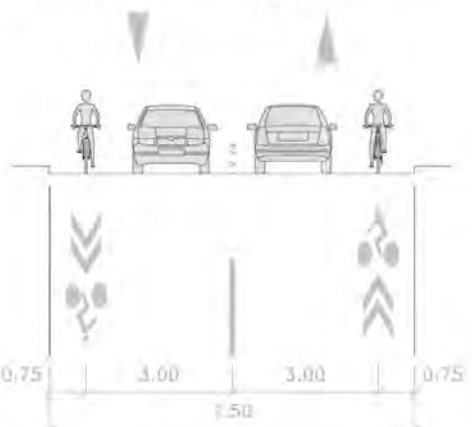
V 14 – vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti do 50 km/h



V 20 – piktogramový koridor pro cyklisty

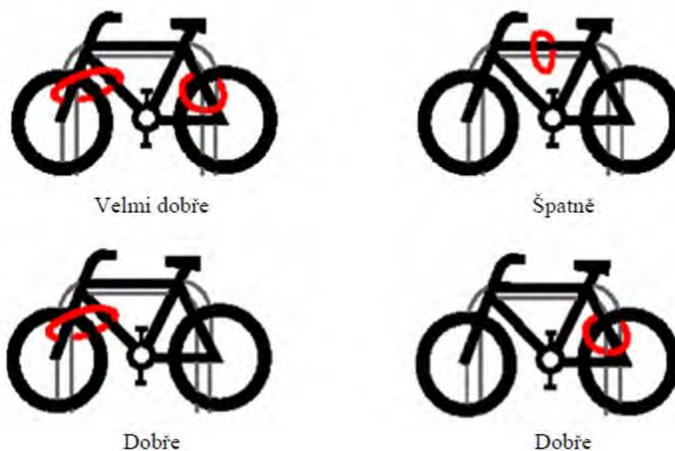
- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti do 50 km/h



Obr.71. Minimální rozměry jízdních pruhů a cyklo pikto koridorů na dvoupruhových komunikacích (zdroj: T. Cach)

Součástí návrhu základní sítě cyklistických tras je také informace o potřebném vzhledu a funkci doplňkové cyklistické infrastruktury (cyklostojany), která musí zajistit bezpečné odkládání jízdních kol po dobu, kdy je jejich majitelé nevyužívají. Takovéto cyklostojany je třeba umísťovat vždy tam, kde je již dnes možné pozorovat intenzivní cyklistickou dopravu, případně v místech, kde ji lze v budoucnu, v souvislosti s rozvíjejícími se cyklistickými trasami, možné předpokládat (veřejné instituce, školy, významní zaměstnavatelé, obchodní centra, významné zastávky hromadné dopravy, atd.). Jedním z takovýchto zásadních míst je nově budovaný terminál hromadné dopravy.

BEZPEČNÉ PARKOVÁNÍ JÍZDNÍCH KOL



Obr.72. Ukázka vhodného typu cyklostojanu a bezpečného uložení jízdního kola

Odkládání jízdních kol osob využívajících k navazující cestě autobusové i železniční dopravy je vhodné realizovat také pomocí úložných boxů i kapacitních krytých míst obsahujících sdržené cyklo stojany. Takovéto realizace jsou dnes běžné v zahraničí, pomalu se však prosazují také v českých a moravských městech, například ve Veselí nad Moravou i v České Těbově. Potřebný počet parkovacích míst pro cyklisty doporučíme šetřit dle uvedené tabulky.

Rezidenční oblasti	
Rezidenti	1 parkovací místo na místnost
Pracovní oblasti	
Zaměstnanci (služby, obchod, průmysl)	1 parkovací místo na 5 pracovních míst
Návštěvníci (společnost s větším množstvím zákazníků)	1 parkovací místo na 5 pracovních míst
Návštěvníci (společnost s menším množstvím zákazníků/ návštěvníků)	1 parkovací místo na 20 pracovních míst
Vzdělání	
Základní školy	1 parkovací místo na 3 – 10 žáků
Střední a vyšší stupeň	1 parkovací místo na 1-2 žáky
Vysoké školy a odborné školy	1 parkovací místo na 2-3 studenty
Nakupování	
Potravinářské obchody	1 parkovací místo na 30-50 m ² prodejního prostoru
Další obchody	1 parkovací místo na 100-200 m ² prodejního prostoru
Nákupní centra	1 parkovací místo na 100 m ² prodejního prostoru
Zastávky MHD	
Vlakové stanice, autobusové a tramvajové konečné stanice	1 parkovací místo na 3-10 cestujících
Tramvajové a autobusové zastávky	5 parkovacích míst na zastávku
Park + Ride (Zaparkuj a jed)	1 parkovací místo na 20 parkovacích míst pro auta
Zábavní, sportovní a kulturní aktivity	
Knihovna	1 parkovací místo na 3 návštěvníky v době nejvyšší návštěvnosti
Diskotéky, taneční bary	1 parkovací místo na 2-3 zákazníky v době nejvyšší návštěvnosti
Rekreační centra, Posilovny, veřejné bazény	1 parkovací místo na 2 zákazníky v době nejvyšší návštěvnosti
Hřbitov	1 parkovací místo na 1000 m ²
Bazény, gymnázia	1 parkovací místo na 2-3 návštěvníky v době nejvyšší návštěvnosti
Kino	1 parkovací místo na 2-3 sedadla
Kostel	1 parkovací místo na 20 sedadel
Muzea, Výstavy	1 parkovací místo na 100 m ²
Stadión	1 parkovací místo na 10 sedadel
Divadlo	1 parkovací na 10 sedadel
Zoo	1 parkovací místo na 1000 m ²

Obr.73. Doporučené hodnoty parkovacích míst pro jízdní kola pro oblast L'R (zdroj: MD L'R)

4.5.2 Definice úřelu, infrastruktury a rizik

Úřelem navrhovaného masivního rozvoje cyklistické dopravy na území města Uherský Brod je jasně deklarovaná potřeba omezení dalšího růstu automobilové dopravy a také potřebná změna v dopravním chování obyvatel i návštěvníků města. Cílem navrhovaných

infrastrukturních a organizačních opatření je především rozvoj alternativních způsobů dopravy ve smyslu udržitelného rozvoje dopravy jako celku. Aby však došlo k alespoň částečné změně doby přepravní práce a k odklonu části populace od převládajícího využívání individuální automobilové dopravy, je potřeba se zasadit o urychlené dobudování kvalitní, spojitě a bezpečné cyklistické infrastruktury. Toto tvrzení platí také pro systém veřejné dopravy.

4.6 KONCEPCE VYBĚHÁNÍ PRŮCHODNOSTI CEST A BEZBARIÉROVÝCH TRAS

V rámci dříve provedených terénních průzkumů bylo zjištěno množství závad a nedostatků jak v provedení stávajících bezbariérových tras (trasy mobility), tak i dalších významných prvků ovlivňujících bezpečnost a plynulost pohybu nejzranitelnějších účastníků silničního provozu.

Součástí je třeba si uvědomit, že potřebné zajištění svobodného pohybu pro všechny skupiny obyvatelstva je nutné nejenom z pohledu zvýšení kvality a bezbariérovosti stávajících komunikací pro chodce, ale také z pohledu bezbariérové dostupnosti služeb veřejné a státní správy, zdravotních a sociálních služeb, pracovních a vzdělávacích příležitostí a samozřejmě také možností kulturního vyžití v rámci obce. S tím bezprostředně souvisí také přístup všech obyvatel k bezbariérovým zastávkám a stanicím veřejné hromadné dopravy.

Nová koncepce veřejných cest na území města Uherský Brod proto navrhuje takový způsob vybíhání veřejné infrastruktury, který by měl v budoucnu vést k vyšší bezpečnosti chodců i lepší dostupnosti vybraných veřejných cílů na území města.

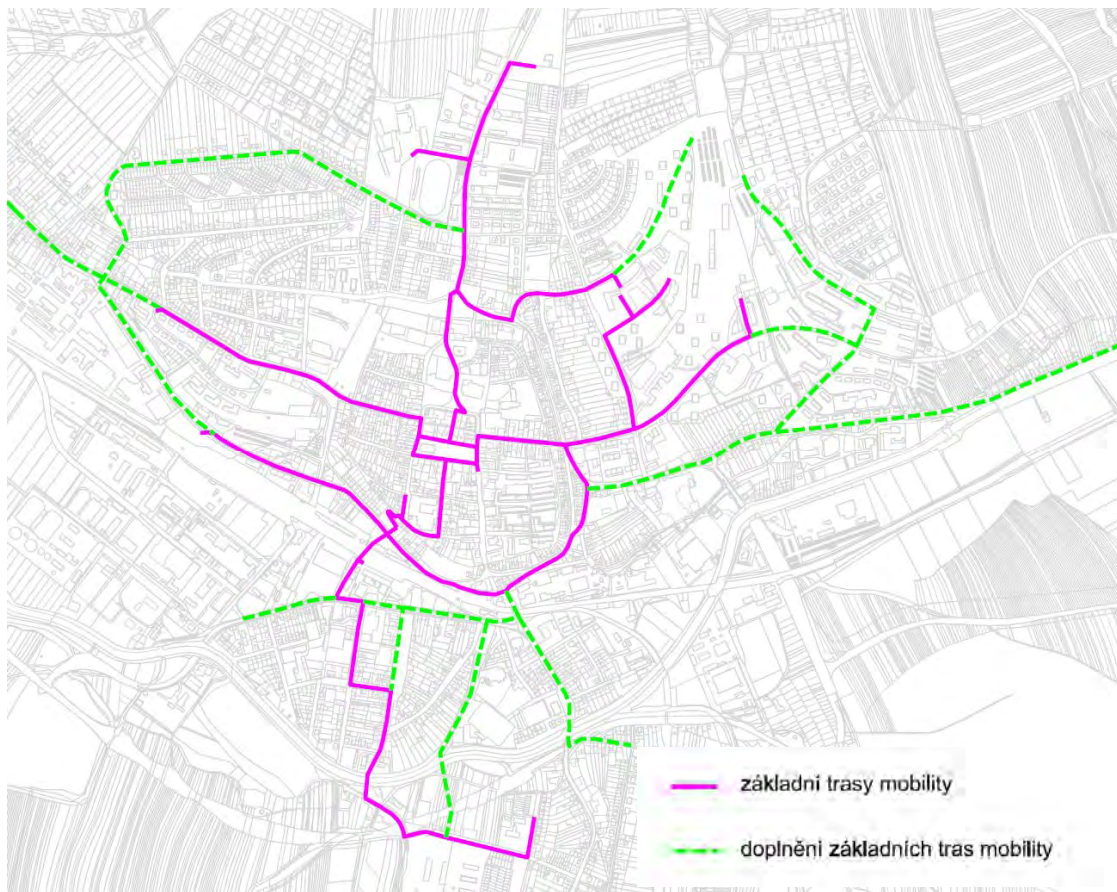
Součástí návrhů vedoucích k vyšší bezpečnosti chodců je také doporučení urychlení přepravy nového propojení zastavěného území města Uherský Brod a sídliště Olšava přes silnici I/50 a křižovatku Olšava, dále nového propoje ulic U Fortny s Dolní Váhy a také nového mostku pro nemotorovou dopravu v oblasti Havčice (ulice Cihlářská).

4.6.1 Návrh základní sítě bezbariérových tras

Návrh základní sítě bezbariérových tras se opírá o již existující trasy. Na těchto trasách však bylo při prováděných průzkumech identifikováno množství závad a nedostatků, které významným způsobem omezují stávající využití těchto tras osobami se sníženou schopností pohybu a orientace. Hlavní (opakující se) nedostatky a závady jsou popsány v předcházejících analytických kapitolách této zprávy.

S ohledem na množství závad na stávajících mobilitních trasách a omezený prostor Generelu nebylo možné navrhnout veškeré potřebné úpravy, který by vedly k odstranění

zjištěných nedostatků. Všechny stávající trasy je proto nutné zrevidovat v samostatné dokumentaci a na základě kompletních návrhů uvést v budoucnu do bezvadného provozuschopného stavu. Základní principy a požadavky na hlavní prvky bezbariérových tras (pěchody pro chodce, místa pro přecházení) jsou uvedeny dále. Schematický návrh výhledových tras mobility ve městě Uherský Brod je uveden na následujícím obrázku, v tiskové kvalitě je uveden jako **PŘÍLOHA 17** této zprávy.



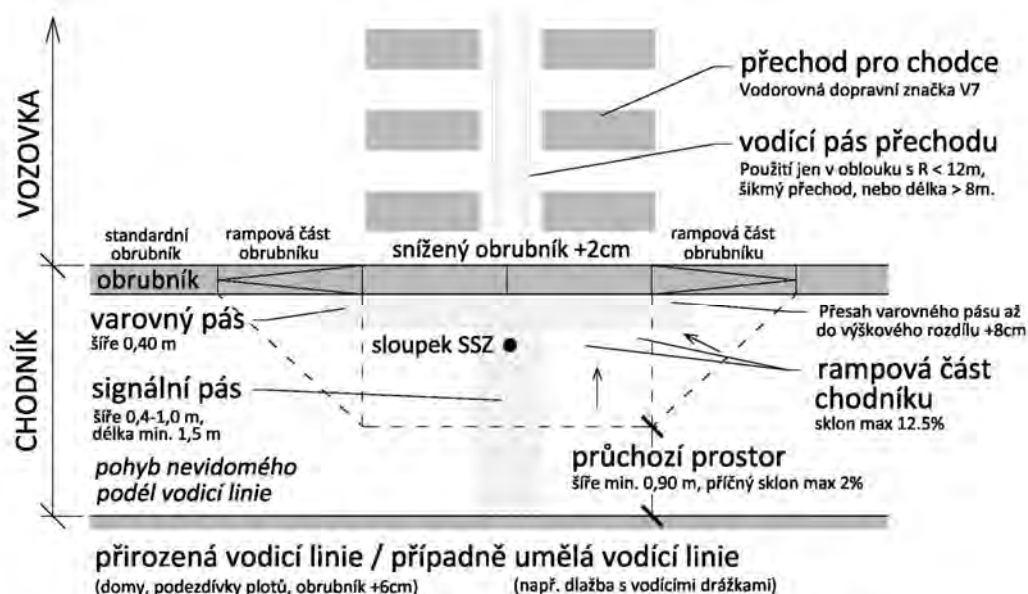
Obr.74. Návrh výhledové sítě tras mobility na území města Uherský Brod

4.6.2 řešení bezpečnostních rizik, závad a nedostatků

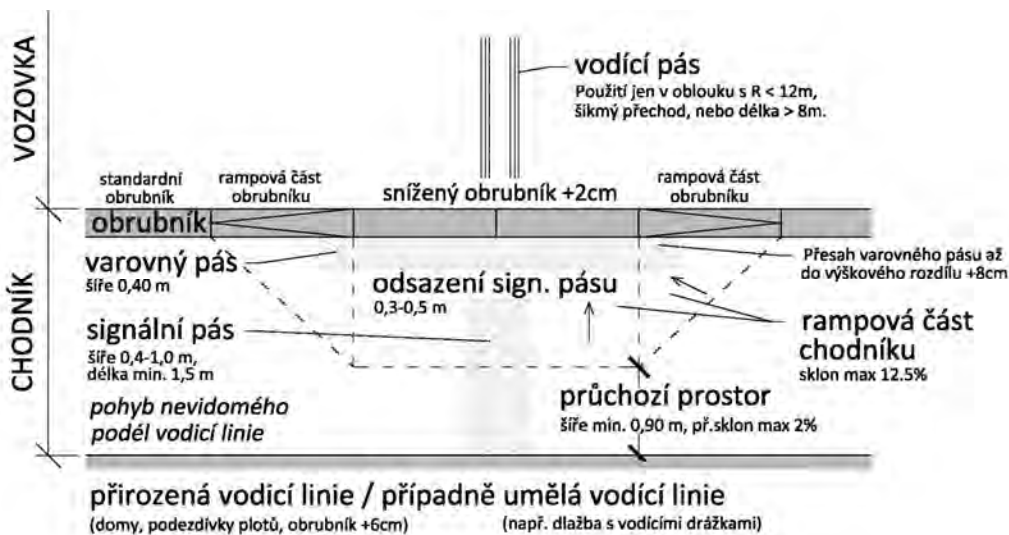
V rámci řešení generelu dopravy nebylo možné provést komplexní revizi všech prvků stávajících tras mobility a navrhnout jejich detailní řešení. Z tohoto důvodu zpracovatel uvádí alespoň informace o stávajících požadavcích na bezbariérové řešení pěchodů pro chodce a míst pro přecházení, tj. zásadních prvků na uherskobrodské komunikační síti pro pěší, které dnes ve velkém měřítku vykazují zásadní závady z pohledu možnosti jejich použití osobami se sníženou schopností pohybu i orientace.

Pěchody pro chodce musí být vybaveny dle vyhl. č. 398/2009 Sb., tj. zejména musí být sníženy obrubníky na náglap maximálně + 20 mm, dále musí být provedeny varovné a

signální pásy. Na nově navrhovaných pozemních komunikacích nesmí být délka neděleného přechodu větší než 6,50 m. Při rekonstrukcích a na komunikacích s provozem silniční liniové osobní dopravy pak 7,00 m.



Obr.75. Princip bezbariérového řešení stávajících přechodů pro chodce



Obr.76. Princip bezbariérového řešení stávajících míst pro přecházení

Místo pro přecházení vozovky je stavebně upravené místo na pozemní komunikaci, které usnadňuje přecházení chodců. Místa pro přecházení vytvářejí pro chodce i další možnost přechodu přes komunikaci, nenahrazují ale přechody pro chodce. Místa pro přecházení obecně nejsou označena dopravní značkou (ani žebrou) a chodci zde nemají přednost před projíždějícími vozidly. Místo pro přecházení musí být také vybaveno dle vyhl. č. 398/2009 Sb., tj. zejména musí být sníženy obrubníky na náglap maximálně + 20 mm,

dále musí být provedeny varovné a signální pásy. Místo pro přecházení je vhodné navrhovat s délkou obdobnou, jako u přechodů pro chodce. Dle Změny Z1 normy ČSN 73 6110 platné od 02/2010 se na místech pro přecházení zřizují signální pásy s odsazením 0,30/0,50 m od varovného pásu. Rovněž je možné místo pro přecházení doplnit vodícím pásem, pokud jsou k tomu splněny podmínky.

Šetření dalších zjištěných bezpečnostních závad a nedostatků na stávající komunikační síti města Uherský Brod spočívá v úpravě vybraných existujících křižovatek a přechodů pro chodce (PPCH). Návrhy vedoucí k odstranění těchto závad a zmírnění rizika střetů mezi motorovou a nemotorovou dopravou jsou uvedeny dále:

- řešení stávajících PPCH v souvislosti se změnou organizace dopravy křižovatek Svatopluka Lecha x U Hrabů x U Stadionu x Hradištská,
- řešení stávajících PPCH v souvislosti se změnou organizace dopravy křižovatky Horní Valy x Moravská x Ant. Hrubého,
- řešení stávajících PPCH v souvislosti se změnou organizace dopravy křižovatky Svatopluka Lecha x Pod Valy x Tovární,
- řešení stávajících PPCH v souvislosti se změnou stavebního uspořádání křižovatky na nám. Svobody,
- řešení stávajících PPCH v souvislosti se změnou stavebního uspořádání křižovatek u Druhy,
- řešení PPCH v souvislosti s úpravami křižovatky Horní Valy x U Plovárny,
- řešení stávajících PPCH v souvislosti s přestavbou Mariánského náměstí,
- řešení PPCH v historickém centru (Masarykovo náměstí) formou stavebních provedených zpomalovacích prahů,
- řešení PPCH v ulici Vilnovská (bezpečnostní ostrůvky a vysazené plochy),
- řešení PPCH v ulici Brodská u ZČ (SDZ, ostrůvek, jiné trasování),
- řešení PPCH v ulici Brodská u MG (ostrůvek nebo vysazené chodníky),
- řešení PPCH na jižním konci ulice Běluhův (zkrácení přechodů),
- řešení PPCH na křižovatce Mořidla x Hlavní (bezpečnostní ostrůvky).

S ohledem na zjištěné závady v možnostech přístupu na stávající zastávky HD je nutné řešit také problematiku přechodů pro chodce ve vztahu ke stávající autobusové a železniční dopravě (nenormové délky, nevhodné vedení i lokalizace přechodů). Jedná se především o zastávky:

- UB Sokolovna,
- UB Hlavní,
- UB Mořidla,
- UB Tělovodárna,
- UB Tělov prodejna potravin,
- UB Újezdec prodejna potravin,
- UB školní statek,
- UB Horní náměstí,
- UB zimní stadion,

- UB Na Chmelnici,
- UB garáže L SAD,
- autobusová zastávka UB Havšče,
- železniční zastávka Havšče.

4.6.3 Nová pěší propojení

Významným nedostatkem z pohledu dostupnosti pěší (a cyklistickou) dopravou je také stávající lokalizace sídliště Olšava, která je přístupná přes SSZ křižovatku I/50 x 26. Dubna a také skrze tzv. Anýdí díru. Na SSZ křižovatce je sice instalováno světelné signalizační zařízení, které má zaručit bezpečné křižení dopravních proudů, avšak intenzivní provoz motorových vozidel, rozsáhlá dopravní plocha i zdržení na cestě způsobované provozem SSZ ovlivňuje část populace Olšavy při rozhodování o volbě trasy i dopravního módu ve směru do a z centra města. Alternativní trasou je dnes jen propojení pod silnicí I/50 mezi ulicemi Bajovec a Dřnická. Zde však, vlivem intenzivní motorové dopravy a množství cyklistů i chodců (včetně dětí), dochází často k nepříjemným a rizikovým situacím. Ve světle stávajících poznatků proto nelze než doporučit uspokojení vybudování nového bezbariérového pěšího a cyklistického propojení mezi CPA Delfín a ulicí Dřnická. Souhlasně vzhledem k aktuální potřebě zvýšení bezpečnosti chodců a cyklistů v myšlené části, doporučíme minimálně do doby otevření nového mimoúrovňového propojení pro nemotorovou dopravu, omezit přetěžování automobilové dopravy ve směru ven z centra. Ve směru do centra doporučíme prozatím vyznačit jednosměrný provoz, přičemž je potřebné umožnit přetěžování cyklistů, pomocí příslušného dopravního značení, v obou směrech.

Součástí návrhů na nová pěší propojení je také podpora vybudování spojení ulice U Fortny a Dolní Váhy přes pozemky patřící aktuálně městu Uherský Brod a vybudování nového mostku pro nemotorovou dopravu v Havšcích (ulice Cihlářská).

4.7 KONCEPCE ORGANIZACE A ŘÍZENÍ DOPRAVY, OPTIMALIZACE MHD

S ohledem na rostoucí nároky automobilové dopravy a potřebu zvýšené ochrany zranitelných účastníků silničního provozu jsou na vybraných městských křižovatkách navrženy úpravy jejich řízení i organizace provozu, případně je navržena změna jejich stavebně-technického uspořádání.

V centrální části města byla pomocí dopravního modelu prověřena změna organizace dopravy spočívající v úpravě stávajícího systému jednosměrných ulic, jejímž cílem bylo zklidnění oblasti Masarykova náměstí (a přilehlé uliční sítě) a poskytnutí možnosti nerušeného přetěžování vozidel zbytné tranzitní dopravy na vybraných relacích.

Součástí návrhové části je také optimalizace vybraných infrastrukturních prvků systému městské a veřejné hromadné dopravy, neboť fungující systém HD je jedním z hlavních faktorů který je schopný omezit trvalý růst intenzit automobilové dopravy a tím i její negativní projevy (emise, dopravní konflikty, hluk).

4.7.1 Návrh změn organizace provozu v centru města

V rámci provedených dopravních průzkumů byl zjištěn na Masarykově náměstí významný pohyb osobních vozidel nemajících zde svůj zdroj ani cíl cesty. Tato zbytečná přejezdová doprava byla identifikována především na relacích Hradičská – Moravská a Hradičská – Běluhý. Oproti běžné dopravní situaci mohl být zmíněný přejezd intenzivnější než obvykle díky dopravnímu hrdlu, vzniklému v souvislosti s probíhající rekonstrukcí ulice Pod Váhy. V době probíhajících dopravních průzkumů (duben a květen 2014) zde totiž bylo instalováno kyvadlové řešení provozu pomocí světelného signalizačního zařízení. V souvislosti s potřebným zklidněním centrální části byly modelovány následující varianty organizace dopravy:

- zjednosměrnění Moravské ulice ve směru do centra,
- částečné zjednosměrnění ulice Běluhý (v její jižní části),
- zjednosměrnění Kaunicovy + částečné zjednosměrnění Běluhý (v její jižní části) + znemožnění přímých přejezdů přes Mariánské náměstí (přes HD) + stavební provedení zpomalovacích prahů integrovaných s přechody pro chodce na Masarykově náměstí.

Zjednosměrnění Moravské ulice ve směru do centra

Připadné zjednosměrnění Moravské ulice odstraní tranzitní přejezdy vozidel na relaci Hradičská – Moravská realizované dnes přes Masarykovo náměstí. Na opačné relaci však zůstane možnost přejezdů neovlivněna a to i přes uvažovanou rekonstrukci Mariánského náměstí. Součástí je možné uvažovat o částečném přesměrování tranzitu z Hradičské do ulice Běluhý s výjezdem do ulice Dolní Váhy. Negativem této varianty je také fakt, že bude muset být nalezena objízdná trasa pro městskou hromadnou dopravu (díky uzavření Moravské ve směru z centra), což se projeví horší dostupností centrální části hromadnou dopravou, delšími dojezdovými dobami i vyššími náklady na opotřebení vozidel HD a jejich spotřebu. Dopravní zatížení vyjádřené v rámci hladiny běžných denních intenzit roku 2014 pro variantu zjednosměrnění ulice Moravské je obsahem **Přílohy 13**.

Částečné zjednosměrnění ulice Běluhý (v její jižní části)

Částečným zjednosměrněním ulice Běluhý doprovázené otočením jednosměrky na stávajícím výjezdu (na ulici Dolní Váhy) lze dosáhnout odstranění rizikového vyjíždění vozidel z ulice Běluhý do ulice Dolní Váhy a lepší obsluhy jihovýchodního sektoru centrální

l'ásti (dnes chybí pšmý pšjezd od jihu). Do budoucna pak lze uvažovat i o umístění zachytné parkovací kapacity v jižním sektoru centra (naproti hotelu U brány) s pšmým vjezdem z ulice Dolní Valy a výjezdem do ulice Pod Valy. L'áste'né zobousmĚrnění Bš Luňt navrhujeme ať k ulici Tkalcovská. V souvislosti s obousmĚrným provozem bude tšba nové pšerozdělení dopravního prostoru v ulici Bš Luňt a pravdĚpodobnĚ také odstranění nĚkolika parkovacích stání. Dalším pozitivem oto'ení stávajícího výjezdu do ulice Dolní Valy lze dosáhnout další snížení zbytné pŕtjezdne dopravy na relaci Hradiĕjská ě Dolní Valy. Dopravní zatížení vyl'íslené v rámci hladiny bĚných denních intenzit roku 2014 pro variantu l'áste'ného zobousmĚrnění ulice Bš Luňt je obsahem **PšÍLOHY 13**.

ZjednosmĚrnění Kaunicovy (u radnice) + l'áste'né zobousmĚrnění Bš. Luňt + znemoĕnění pšmých pŕtjezdŕ pšes Mariánské námĚstí (pšmo jen HD) + stavební provedení zpomalovacích prahŕ integrovaných s pšechody pro chodce na MasarykovĚ námĚstí

Pozitivem zjednosmĚrnění Moravské ulice je znemoĕnění pŕtjezdu l'ásti tranzitujících osobních automobilŕ centrální l'ástí mĚsta (Hradiĕjská ě Moravská), negativem je vĕak znemoĕnění pŕtjezdŕ vozidel MHD na té samé relaci. Za pšedpokladu zšzení jednosmĚrné ulice v KaunicovĚ ve smĚru na Masarykovo námĚstí a soul'asnĚ umoĕnění pŕtjezdu pro vozidla HD z Mariánského námĚstí do Moravské se podaš tento automobilový tranzit také odstranit a soul'asnĚ nebude omezena prostupnost centra pro HD. Neomezený pŕtjezd vozidel HD pšes Mariánské námĚstí vĕak bude vyĕadovat l'áste'nou zmĚnu existujícího projektu pšestavby Mariánského námĚstí, minimálnĚ pak v umístění nové autobusové zastávky nahrazující dnešní zastávku Dolní námĚstí a dále pšzpŕsobení severní l'ásti ulice Kaunicova pŕtjezdu autobusŕ v obou smĚrech. Na zváĕení mŕĕe být i myĕlenka na pošzení midibusových autobusŕ pro linky vedené centrální l'ástí.

Po pšpadném zjednosmĚrnění Moravské (ve smĚru do centra) l'i zjednosmĚrnění Kaunicovy (ve smĚru Masarykovo námĚstí) existuje moĕnost pŕtjezdu zbývajícího tranzitu z Hradiĕjské do Bratš Luňt a dále do ulice Dolní Valy pšes problematickou tšramennou kšřovatku. Odstranění i tĚchto pohybŕ a zvýĕení bezpe'nosti v dot'ené kšřovatce je moĕné dosáhnout zmĚnou organizace dopravy (oto'ení stávající jednosmĚrky). Tím vznikne nový vjezd do centrální l'ásti, který mŕĕe výhledovĚ napomoci dopravní obsluze jihovýchodního sektoru centra. Na nový vjezd poté mŕĕe navázat l'áste'né zobousmĚrnění ulice Bš Luňt cca k ulici Tkalcovská.

Tranzitní vztahy automobilové dopravy pšes centrální oblast mĚsta jsou vĕak dnes realizovány také na relaci Moravská ě Hradiĕjská. Pro zruĕení tĚchto vztahŕ navrhujeme

zamezení odbočení vlevo z přestavěného Mariánského náměstí (ve směru od Kaunicovy). Tento pohyb by výhledově mohla využívat jen vozidla HD a IZS.

Další zklidnění automobilové dopravy na Masarykově náměstí je možné dosáhnout integrací stávajících přechodů pro chodce se stavebně upravenými zpomalovacími prahy. Takové opatření zpomalí přetěžnou dopravu a zvýší bezpečnost na stávajících přechodech pro chodce. Současně může pozitivně působit i na zbývající možný tranzitní směr vozidel Moravská – Hradičtá – Masarykovo náměstí – Hradičtá.

Souhrn všech těchto opatření v ideálním případě povede k odstranění zbytečné tranzitní automobilové dopravy na relacích Hradičtá – Moravská (a obráceně) i Hradičtá – Dolní Valy. Navrhovaná organizace dopravy sice přinese řádné zhoršení dostupnosti centrálních částí pomocí automobilu, avšak za cenu zachování prostupnosti centra pro vozidla HD, celkově nižšího provozu IAD a většího prostoru včleněného chodcům a cyklistům. Do budoucna se pak díky řádnému zohlednění BŠ Luňák otevírá také možnost na umístění nové záchranné parkovací kapacity v jižním sektoru města.

Dopravní zatížení odpovídající popisované variantě úprav organizace dopravy (vyřešené v rámci hladiny běžných denních intenzit roku 2014) je obsahem jako **PŘÍLOHY 13**.

4.7.2 Stavebně technická a provozní organizační opatření v jižním centru

Návrhy konceptuálních stavebních úprav a organizačních změn se nesou v duchu myšlenky na postupné zklidňování centrálních částí, tj. na odstranění zbytečných přetěžů přes Masarykovo náměstí a lepší distribuci automobilové dopravy na objízdné trasy okolo centrálních částí. Součástí takového systému je zachování možnosti přetěžů vozidly HD na relacích Hradičtá – Moravská a obráceně a současně i větší prostor včleněný chodcům a cyklistům v centru.

Odstranění zbytečných přetěžů přes Masarykovo náměstí je možné dosáhnout změnou organizace dopravy (změny jednosměrek) v centru (bližší viz kapitola 4.7.1.).

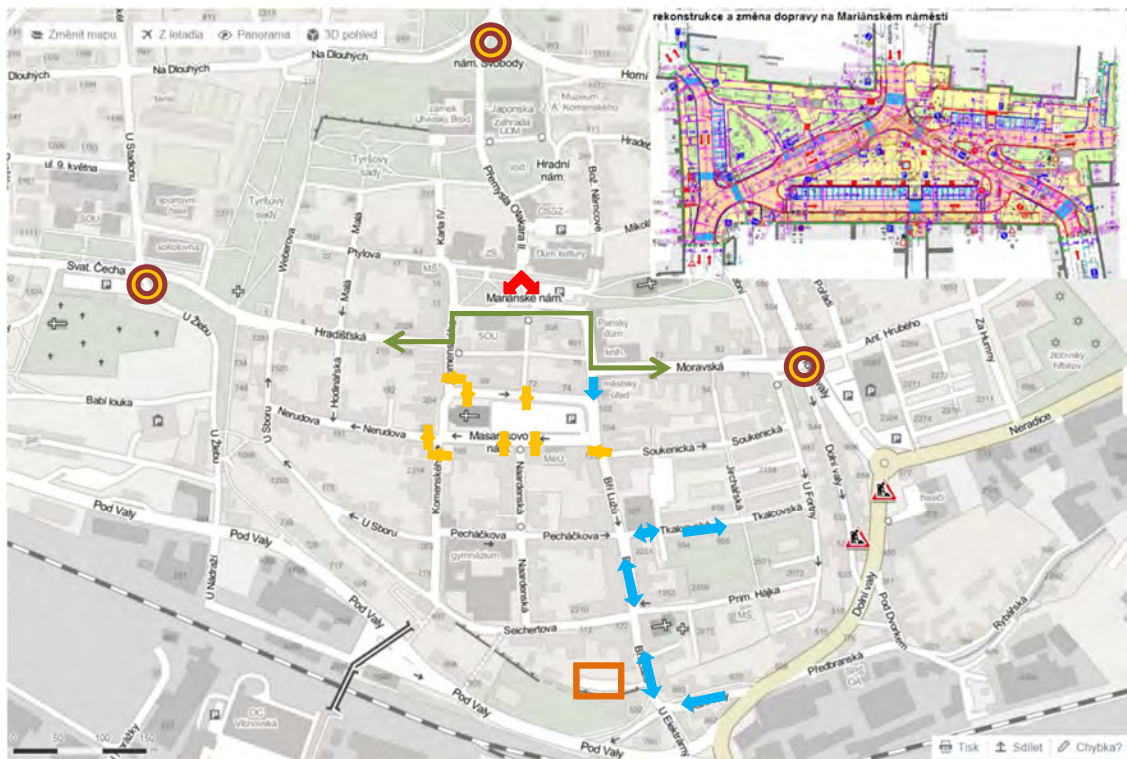
Koncepce vhodnější distribuce automobilové dopravy na objízdné trasy (Horní Valy, Na Dlouhých, U Stadionu, U Hlebu) poté spočívá v přestavbě všech křižovatek umožňujících vstup vozidel do centrálních částí a vyznačení objízdných směrů pomocí svíslého dopravního značení. Proto jsou křižovatky nám. Svobody, Svatopluka Lecha x U Stadionu x U Hlebu x Hradičtá a Horní Valy x Antonína Hrubého x Moravská uvažovány v provedení jednopruhových okružních křižovatek.

Přestavba křižovatky na nám. Svobody (u těchto svatých) je dlouhodobě uvažována v platném územním plánu a vzhledem ke stávajícímu stavebně technicky nevhodnému

křižování zde trasovaných komunikací je nutné ji co nejdříve přebudovat do podoby jednoružové okružní křižovatky.

V lokalitě Svatopluka L'echa x U Stadionu x U Hlebu x Hradičská a Horní Valy x Antonína Hrubého x Moravská by však měla být budoucí podoba těchto křižovatek blíže prověřena samostatnou technickou studií. Důvodem detailního prověření je stávající terén v těchto lokalitách, omezující místní podmínky a neznalost vedení případných inženýrských sítí tamtéž. Pakliže se potvrdí možnost zřízení jednoružových okružních křižovatek v těchto lokalitách, doporučíme převzetí tohoto řešení do nového územního plánu města Uherský Brod. Pokud se naopak ukáže být nemožné v těchto lokalitách zřídit okružní křižovatky, doporučíme jejich přestavbu alespoň na prostorově menší přechybné křižovatky vybavené bezpečnostními ostrůvky a případně vybranými šedivými pruhy. Současně doporučíme zvážit změnu ve stávajícím trasování hlavních a vedlejších komunikací.

Od hlavních vjezdů do centrální oblasti (nám. Svobody, Sokolovna, Moravská ulice) ve směru k historickému jádru je vhodné uvažovat výhledově změnu povrchů komunikací (dlažba), stavebně upravené přechody pro chodce integrované se zpomalovacími pruhy (předešlým Masarykovo náměstí, ulice Běluhů) a pomocí integračních opatření také umožnit plošnou prostupnost území pro cyklisty (obousměrný provoz cyklistů v jednosměrných ulicích).



Obr.77. *Možný princip odstranění zbytečných přechodů IAD, zvýšení bezpečnosti chodců a zachování přechodů vozidel HD centrem města (zdroj: Mapy.cz)*

4.7.3 Optimalizace nabídky MHD

Fungující systém městské a dálkové hromadné dopravy je jedním z faktorů schopných trvale přispívat a omezovat růst intenzit automobilové dopravy se všemi jejími negativními projevy. Na území města Uherský Brod dnes funguje jak městská, tak i dálková a městská hromadná doprava zajišťovaná vlaky a autobusy. V roce 2014 byl zpracován projekt optimalizace hromadné dopravy, který je jedním ze základních podkladů pro návrhy této studie. Aby bylo možné i do budoucna ovlivňovat dopravní chování obyvatelstva a návštěvníků města Uherský Brod, je třeba **zachovat a postupně optimalizovat stávající systém hromadné dopravy**, především pak zpřístupňovat nabídku poltu spojit provozovaných v subsystému městské hromadné dopravy skutečné poptávce ze strany obyvatel a návštěvníků města Uherský Brod. Z pohledu infrastrukturních opatření optimalizace MHD v širším území spoívá návrhová část generelu v následujících krocích:

- dostavba terminálu HD,
- přestavba křižovatky napojující terminál Pod Valy x U Hlebu a její osazení svčelným signalizačním zařzením SSZ,
- vybudování nové zastávky pro obsluhu areálu L'eské zbrojovky (u stávajícího pšechodu pro chodce),
- doplnění protisměné zastávky UB ubytovací zařzení,
- přestavba zastávky UB Na Chmelnici (malba VDZ, úpravy nástupních ploch, pšechod),
- přestavba zastávky UB Na Chmelnici pod ZG (malba VDZ, úpravy nástupních ploch, pšechod),
- přestavba zastávky UB Tovární (malba VDZ, úprava nástupních ploch),
- přestavba zastávky UB horní náměstí (malby VDZ, pšechody),
- přestavba zastávky UB Lapal' (malby VDZ, nástupní plochy),
- doplnění zastávky UB školní statek (malby VDZ, pšechod),
- doplnění zastávky UB hšitov (malba VDZ),
- přestavba zastávky UB VII' novská (nástupní plocha),
- přestavba zastávky UB zimní stadion (nástupní plocha, pšechod, malba VDZ),
- přestavba zastávky UB Nivnická (nástupní plocha, malba VDZ, pšstup),
- doplnění zastávky UB sídl. Olgava (malba VDZ, nástupní plocha),
- doplnění zastávky UB sokolovna (pšechod),
- přestavba zastávky UB poliklinika (nástupní plocha, chodník, pšechod),
- doplnění zastávky UB Hlavní (pšechod),
- doplnění zastávky UB Mořidla (pšechod),
- doplnění zastávky UB Tčgov vodárna (pšechody),
- přestavba zastávky UB Tčgov prodejna potravin (pšechod),
- přestavba zastávky UB Újezdec prodejna potravin (pšechod, nástupní plochy, sjezdy),
- doplnění zastávky UB Újezdec řel. st. (malba VDZ).

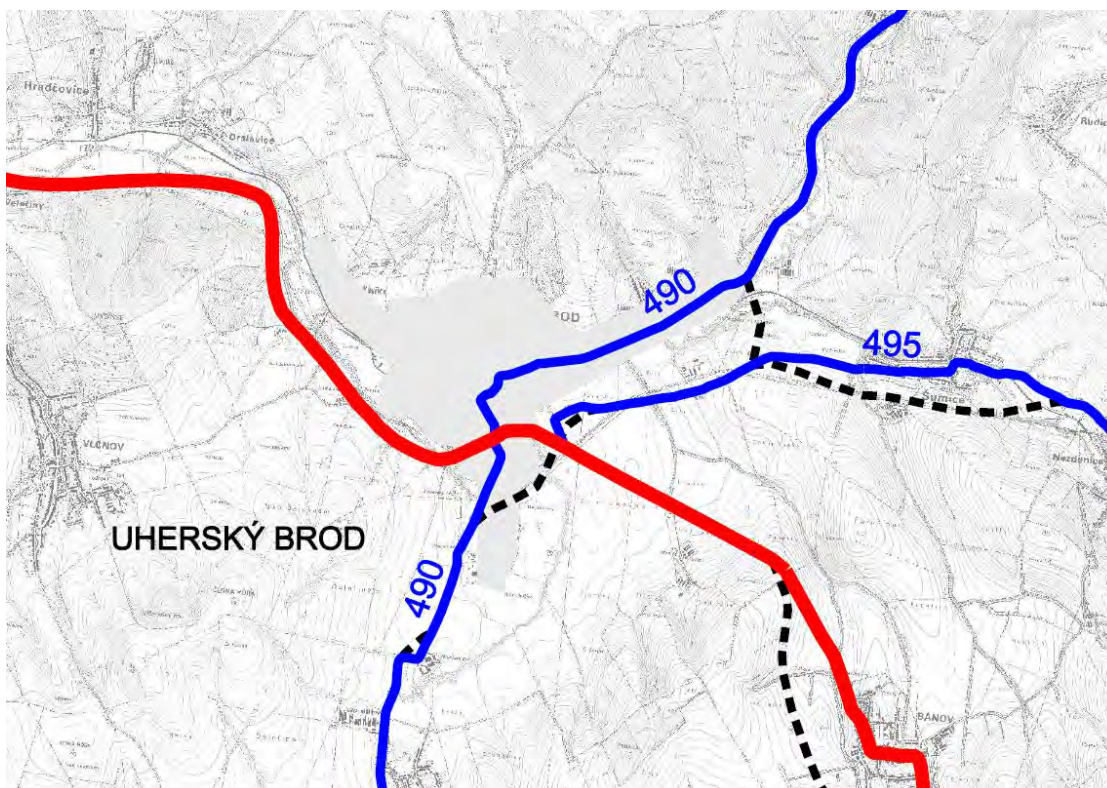
Mnohství navrhovaných úprav se týká také zajištění bezpečného a bezbariérového přístupu na zastávky MHD (řešeno v kapitole 4.6.2. návrhem úprav přechodů pro chodce). Postupná optimalizace stavebně-technického řešení všech autobusových zastávek na území města Uherský Brod je poté hlavním cílem infrastrukturních opatření navrhovaných pro mód hromadné dopravy osob.

4.8 OSTATNÍ POŽADAVKY VYPLÝVAJÍCÍ ZE ZADÁNÍ GENERELU

Součástí zadání Generelu dopravy města Uherský Brod jsou také požadavky na prověření a zdůvodnění řešení navrhovaných nadřazenou (ZÚR Zlínského kraje) i lokální územně plánovací dokumentací (platný UP, zadání nového UP města Uherský Brod), stejně tak požadavky na prověření a případné odůvodnění řešení navrhovaných v souvislosti s lokálními dopravními problémy města Uherský Brod.

4.8.1 Požadavky vyplývající ze ZÚR Zlínského kraje

V rámci ZÚR Zlínského kraje se objevují požadavky na **respektování vymezených silničních tahů nadmístního významu označovaných jako PK21 Nivnice – Uherský Brod (II/490), PK 22 JV obchvat Uherského Brodu, PK23 obchvat Újezdce (II/490) a PK26 napojení II/495 na obchvat II/490.**



Obr.78. Silniční síť dle ZÚR Zlínského kraje

celém katastru města Uherský Brod. Do výhledu je nastíněn postup, kterým by se měla problematika řešení statické dopravy na území města ubírat.

- **řešení napojení nově navrhovaných ploch** musí splňovat příslušné české technické normy a je řešitelné především na úrovni projektové dokumentace konkrétních rozvojových záměrů. Součástí dopravního řešení těchto rozvojových záměrů pak musí být nejenom jejich napojení na silniční síť, ale také napojení na stávající systém pěší a cyklistické dopravy, stejně tak řešení problematiky dopravy v klidu.
- **Dokování síť bezpečných cyklistických tras** je Generelem předkládáno formou koncepčních návrhů na zlepšení stavu a doplnění propojení stávajících tras, dále jsou navrženy nové trasy, cyklostezky i základní integrační opatření. Konkrétní řešení navrhovaných tras a stezek je v rámci navazující projektové dokumentace.
- **řešení pěší dostupnosti a prostupnosti** je řešeno především z pohledu optimalizace stávajících tras mobility a jejich doplnění, včetně návrhů na úpravy stávajících nevyhovujících přechodů pro chodce. Součástí řešení je také návrh potřebného propojení sídliště Olšava a zbytku města, dále návrh nového propojení mezi ulicí Dolní Váhy a ulicí U Fortny a také nového mostku pro nemotorovou dopravu v Havšicích (ulice Cihlářská).
- **Upřesnění plochy pro heliport LZS** bylo provedeno na základě trasování stávající a výhledové nadmístní komunikační sítě.
- **Vymezení prostorové plochy pro úpravy křižovatek** provedeno nebylo, neboť rozhodnutí o konečné podobě konkrétní křižovatky by mělo spočívat v bližším prověření všech vhodných možností jejich úprav a soulasně v projednání těchto návrhů s dotčenými orgány. Nicméně zpracovatel generelu vytvořil seznam křižovatek, které z pohledu stávajícího stavebně-technického řešení vyžadují změnu organizace dopravy i přestavbu. Součástí bylo doporučení koncepční výhledové řešení těchto křižovatek.
- **řešení krajské silnice III/49714 trasované ulicí Horní Váhy** spočívá především v úpravě křižovatek na nám. Svobody a Horní Váhy x Moravská x Ant. Hrubého. Adekvátní náhrada této komunikace i přivedení její dopravní funkce na jinou komunikaci není možná.
- **Zásadní odlehčení ulice Vilnovská** není s ohledem na zde situované zdroje/cíle dopravy možné. Možná je pouze úprava stávajícího profilu komunikace, která povede k nižším rychlostem vozidel a zvýší bezpečnosti nemotorové dopravy. Lásťný vliv na odlehčení může mít případné nové komunikační propojení ulic Pod Váhy a Vazová.
- **Případné budoucí propojení Pod Váhy a Vazová** je třeba řešit nejenom z pohledu automobilové dopravy, ale také z pohledu nemotorové dopravy, pro kterou je stávající železniční trať i navazující areály (průmyslová zóna Vazová, česká zbrojovka) významnou bariérou.

4.8.3 Ostatní požadavky a zájmy v území

Požadavek na řešení obchvatu ulice Horní Váhy

Ulicí Horní Váhy je dnes vedena silnice III. třídy č. 49714. Z pohledu celoměstského dopravního systému se jedná o důležitou komunikační tepnu přenášející významné objemy

automobilové dopravy. Celodenní dopravní zatížení této ulice se proto dnes pohybuje okolo cca 5 až 5,5 tisíc vozidel obousměrně. Ve výhledu je možné očekávat její celodenní dopravní zatížení ještě vyšší.

Ve výrazné míře se zde projevuje především vnitřní a vnější automobilová doprava města Uherský Brod. Vnitřní doprava je tvořena vztahy majícími svůj zdroj i cíl na území města, vnější doprava je tvořena vztahy, které začínají i naopak končí na území města. L'ást dopravy objevující se v ulici Horní Valy má také i čistě tranzitní charakter (zdroj ani cíl těchto cest se nenachází na území města Uherský Brod). Tranzitní doprava zde má jen minoritní podíl.

Ulice Horní Valy spolu s dalšími významnými městskými ulicemi Dolní Valy, Pod Valy, U Hlebu, U Stadionu a Na Dlouhých vytváří pšrožený silniční okruh kolem celé centrální l'ásti města Uherský Brod. Této skutečnosti jsou poplatné také deklarované dopravní zátěže.

Odvedení tranzitní dopravy z ulice Horní Valy i pšpadné snížení vnější a vnitřní dopravy lze v soul'asnosti dosáhnout jen pšrozdělením přetěžné dopravy na severojižních a obrácených relacích mezi ulicí Horní Valy a ulicemi U Stadionu a U Hlebu. L'ástele né snížení vnitřní a vnější dopravy, především pak v jižní l'ásti ulice Horní Valy, by bylo možné dosáhnout také po změně organizace dopravy v centru města zavedením optimalizovaného systému jednosměrných ulic, který by znemožňoval vybrané i všechny tranzitní přetězdy přes historické Masarykovo náměstí (například zjednosměrnění Moravské nebo změna organizace dopravy na ulici Běluhřt). Posledním možným krokem, který může vést k l'ástele nému odlehlení ulice Horní Valy (a nejenom této ulice) je masivní podpora alternativních dopravních systémů doprovázená změnou dopravního chování obyvatel i návštěvníků města Uherský Brod.

S ohledem na nemožnost vybudování adekvátní objízdné trasy, která by nahradila soul'asný dopravní koridor vedený ulicí Horní Valy, je možné konstatovat, že dopravní zatížení ulice bude i do budoucna odpovídat významu silnice III. třídy trasované mezi centrální oblastí a navazujícími l'áстями města Uherský Brod.

Požadavek na šegění odlehlení VII'novské ulice

Ulice VII'novská je důležitým pšvaděm automobilové dopravy od státní silnice I/50. Velké množství vozidel projíždících ulicí VII'novská je poté generováno silnou atraktivitou zde situovaných obchodních a prodejních center. Pšpadné snížení automobilové dopravy je proto možné dosáhnout teoreticky pšrozdělením stávajících dopravních výkonů dosahovaných pomocí automobilové individuální dopravy mezi alternativní dopravní systémy (pěší, cyklistická a hromadná doprava). Tento předpoklad by se však musel opírat

o zcela zásadní zlepšení dostupnosti zde lokalizovaných funkcí pomocí MHD, pěších bezbariérových počůch a bezpečných cyklistických tras.

Lástečné snížení dopravních objemů v ulici Vlnovská (respektive jejich přesunutí na okolní alternativní trasy) je teoreticky možné dosáhnout přestavbou jejího uličního profilu do podoby zklidněné ulice a vybudování nového propojení přes železniční trať mezi Vazovou a ulicí Pod Váhy. Takovéto řešení je však finančně velmi náročné.

Požadavek na řešení bezbariérového propojení ulic Dolní Váhy a U Fortny

Připadná nová bezbariérová propojení umožňující kvalitnější přístup stávajícím územím města Uherský Brod, případně lepší dostupnost vybraných funkcí, je zcela v souladu s myšlenkami na budoucí rozvoj uherskobrodského dopravního systému.

Návrh nového propojení pro pěší (případně i cyklisty) mezi ulicemi Dolní Váhy a U Fortny je dnes omezen stávající zástavbou nacházející se mezi těmito ulicemi. Zejména jediná možnost propojení se rýsuje přes parcely ve vlastnictví města Uherský Brod č. 7109 a č. 638, respektive přes parcelu č. 638, také ve vlastnictví města Uherský Brod. Konečné parametry případného řešení bezbariérového propojení ulice Dolní Váhy a U Fortny (schodiště, sklony ramp, odpočívky, apod.) je možné stanovit až na základě zpracování příslušné projektové dokumentace.

4.9 KRÁTKODOBÝ, STŘEDNĚDOBÝ A DLOUHODOBÝ PLÁN ROZVOJE

4.9.1 Návrh okamžitých opatření

Návrh okamžitých opatření (OO) vychází z aktuální dopravně-bezpečnostní situace zjištěné na základě rozboru dopravní nehodovosti, projektové připravenosti vybraných záměrů a v neposlední řadě také z výsledků doplňujících dopravních průzkumů. Cílem návrhů zařazených do okamžitých opatření je především zvýšení dopravní bezpečnosti zranitelných účastníků silničního provozu, zlepšení dostupnosti vybraných oblastí a institucí města pro nemotorovou dopravu a také zklidnění automobilové dopravy ve vybraných lokalitách. Plán okamžitých opatření (OO) se opírá o celkem 43 samostatných opatření a návrhů. Mezi ně patří například:

- dostavba terminálu VHD,
- revize vydaných parkovacích karet v centrální části města,
- návrh zklidnění ulice Svatopluka Lecha,
- návrhy úpravy schodů v Havšcích,
- nová organizace dopravy v podjezdu Bajovec,
- umístění cyklistických stojanů u dleňových zastávek hromadné dopravy,
- návrh zjednotění oblasti Na Dlouhých,

- vybudování vjezdových bran na vybraných komunikačních vstupech do města, a další.

Tabulkové zpracování všech navrhovaných okamžitých opatření a záměrů (OO) je obsahem **PŘÍLOHY 15** této zprávy. Součástí této přílohy je také dělení navrhovaných OO opatření dle jejich důležitosti na opatření s velmi vysokou, vysokou a střední prioritou, stejně tak jsou opatření rozdělena podle jejich povahy na opatření infrastrukturní, dopravně-organizační, informační (například kampaň) a jiné. Koordinační výkres navrhovaných okamžitých opatření a záměrů (OO) je obsahem **PŘÍLOHY 18** této zprávy.

4.9.2 Návrh střednědobého plánu rozvoje

Návrh střednědobého plánu rozvoje (SPR) se opírá o opatření, jejichž příprava i zainvestování je považováno možné na úrovni města Uherský Brod a jejichž přínos spočívá ve zklidnění a narovnání stávajících nepříznivých dopravních poměrů ve vybraných oblastech města. Součástí střednědobých návrhů jsou také opatření, která by měla stimulovat dopravní chování obyvatel a návštěvníků města Uherský Brod ve směru k udržitelnému rozvoji dopravy, tj. především k renesanci systému pěší, cyklistické a městské hromadné dopravy. Návrh opatření v kategorii SPR se mimo jiné opírá o tato opatření:

- návrh zjednosměrnění ulic Lidická a 28. října,
- návrh zjednosměrnění ulic Vátrná a Plynární,
- úpravy vybraných zastávek hromadné dopravy a přestupů na tyto zastávky,
- návrhy trasování cyklistické dopravy v Těchově Újezdci, na sídlišti Olgy, v ulicích Vlnovská, Vazová, U Hlebu a jinde,
- návrh vybudování přeložek silnic II. třídy č. 490 a č. 495,
- návrhy přestaveb vybraných úrovních křižovatek,
- návrh změny organizace dopravy v centru města Uherský Brod,
- návrhy nových stezek pro nemotorovou dopravu podél řeky Olgy,
- systémy navádění vozidel na zachytná parkoviště
- návrh vybudování parkovišť u místostávajícího autobusového nádraží,
- návrh dobudování propojení CPA Delfín a sídliště Olgy a další.

Tabulkové zpracování všech navrhovaných střednědobých opatření a záměrů (SPR) je obsahem **PŘÍLOHY 15** této zprávy. Součástí této přílohy je také dělení všech navrhovaných SPR opatření dle jejich důležitosti na opatření s velmi vysokou, vysokou a střední prioritou, stejně tak jsou opatření rozdělena podle jejich povahy na opatření infrastrukturní, dopravně-organizační, informační (například kampaň) a jiné. Koordinační výkres navrhovaných střednědobých opatření a záměrů (SPR) je obsahem **PŘÍLOHY 19** této zprávy.

4.9.3 Návrh dlouhodobého plánu rozvoje

Návrh dlouhodobého plánu rozvoje (DPR) je založen především na opatřeních, jejichž projektová správa zabere množství času a realizace si vyžádá významné investice města, v některých případech i kraje. V této kategorii jsou navrženy i takové infrastrukturní stavby, jejichž význam a potřeba poroste až s postupným naplňováním nové dopravní koncepce města Uherský Brod. Návrh opatření v kategorii DPR se opírá o celkem 15 záměrů, mezi které patří:

- návrh úpravy spojení vlečky do Slovákých strojírén,
- návrhy úprav vybraných úrovních křižovatek,
- heliport Uherský Brod,
- návrh propojení ulic Vazová a Pod Vály,
- propojení ulice Nivnická na obchvat sídliště Olčava a přeložka silnice II/490 tamtéž.

Tabulkové zpracování všech navrhovaných dlouhodobých opatření a záměrů (DPR) je obsahem **Přílohy 15** této zprávy. Součástí této přílohy je také dělení všech navrhovaných DPR opatření dle jejich důležitosti na opatření s velmi vysokou, vysokou a střední prioritou, stejně tak jsou opatření rozdělena podle jejich povahy na opatření infrastrukturní, dopravněorganizační, informační (například kampaň) a jiné. Koordinací výkres navrhovaných dlouhodobých opatření a záměrů (DPR) je obsahem **Přílohy 20** této zprávy.

5 PROJEDNÁNÍ A VYPOŠÁDÁNÍ PSÍPOMÍNEK

V rámci první etapy zpracování Generelu dopravy (Průzkumy a rozbor) proběhly 2 schůzky mezi zadavatelem a zpracovatelem studie.

Během druhé etapy řešení Generelu dopravy (Koncept) proběhly 2 schůzky mezi zadavatelem a zpracovatelem studie.

V rámci třetí závěrečné etapy Generelu dopravy (Návrh) proběhly 3 schůzky mezi zadavatelem a zpracovatelem studie.

Stručné zápisy poskytnuté z těchto schůzek a související prezentační listiny jsou obsahem **PRÍLOHY 24** této zprávy.

6 SHRNUTÍ VÝSTUPŮ STUDIE

Generel dopravy města Uherský Brod obsahuje novou dopravní koncepci založenou především na detailních znalostech o fungování stávajícího dopravního systému města a na jeho aktuálních potřebách. Generel dopravy obsahuje jak zpracování rozborové a průzkumové části, tak především navazující návrhové části.

Součástí analytických částí bylo množství rozborů a analýz dokládajících problematické okruhy stávajícího dopravního systému města. Na tyto rozborů navázaly konceptní návrhy podpořené mimo jiné také výstupy makroskopického dopravního modelu města Uherský Brod postaveného ve specializovaném prostředí programu Aimsun. Návrhová opatření jsou zpracována jak textově, tak i tabulkově a graficky. Důvody vedoucí k jejich navržení jsou detailně popsány v předcházejících analýzách. Veškeré výstupy prezentované dopravním generelem jsou přepracovány do podoby tabulkových a kartografických doporučení.

Přehledný grafický návrh všech opatření zabývajících se rozvojem automobilové, hromadné i nemotorové dopravy, stejně tak dopravy v pohybu a v klidu na území města Uherský Brod, je součástí **Přílohy 14** této dokumentace. **Příloha 15** přináší detailní tabulkový přehled všech těchto opatření a záměrů včetně dalšího členění jednotlivých opatření dle jejich důležitosti a povahy. **Příloha 16** přináší návrh cílového stavu cyklistické infrastruktury a **Příloha 17** návrh cílového stavu tras mobility na území města Uherský Brod.

Další grafické výstupy jsou obsaženy v koordinátních výkresech, které rozdělují všechna navrhovaná opatření a záměry dle jejich povahy a důležitosti. Grafické znázornění návrhu **okamžitých opatření** je obsaženo v **Příloze 18**, **střednědobý plán rozvoje** dopravního systému města je uveden jako **Příloha 19** a **dlouhodobý plán** rozvoje města jako **Příloha 20** této zprávy.

Opatření s velmi vysokou prioritou jsou graficky uvedena jako samostatná **Příloha 21**, **opatření s vysokou prioritou** jsou uvedena jako **Příloha 22** a **opatření s prioritou střední** jsou uvedena jako **Příloha 23** této zprávy.

Důležitým výstupem nového dopravního generelu města Uherský Brod jsou také volně editovatelné formáty veškerých vytvořených výstupů přiložené na CD (viz **Příloha 25**).

7 SEZNAM OBRÁZKŮ A GRAFŮ

- Obr. 1 Rozsah šetřeného území (Zdroj: Mapy.cz)
- Obr. 2 Vývoj dopravního zatížení mezi lety 2000 a 2010 (zdroj: ÚSD)
- Obr. 3 Budoucí podoba dopravního terminálu města UB (zdroj: S-projekt Plus)
- Obr. 4 Křižovatky a úseky nadšené komunikační sítě (zleva: SSZ křižovatka I/50 x 26. dubna, OK Mořidla x Čumická, mostek Cihlářská)
- Obr. 5 Převodní a dolů asfaltová podoba křižovatky Mořidla x Čumická (zdroj: Mapy.cz)
- Obr. 6 Stanoviště provedených dopravních průzkumů
- Obr. 7 Dopravní omezení v ulici Pod Váhy v květnu 2014
- Obr. 8 Radar Sierzega SR4
- Obr. 9 Umístění automatického dopravního radaru v ulici 26. dubna
- Obr. 10 Týdenní variace dopravy v období 18.04.2014 (Pá) až 24.04.2014 (Út)
- Obr. 11 Týdenní variace dopravy v období 18.04.2014 (Pá) až 24.04.2014 (Út) a skladba dopravních proudů
- Obr. 12 Denní variace vozidel celkem během referenčního dne 22.04.2014 (Út)
- Obr. 13 Denní variace nákladních vozidel během referenčního dne 22.04.2014 (Út)
- Obr. 14 Příklad problémových a rizikových křižovatek (zleva: Horní Váhy x Moravská, Pod Váhy x Sv. Lecha, výjezd z centra na Dolní Váhy)
- Obr. 15 Příklad problémového parkování (zleva: Brodská a Vilnovská)
- Obr. 16 Příklad rizikových přechodů pro chodce (zleva: nám. Svobody, zastávka Třtův prodejna, 26. dubna)
- Obr. 17 Lokalizace evidovaných dopravních nehod v období 2011 a 2013 (zdroj: jdv.m.cz)
- Obr. 18 Lokalizace dopravních nehod s chodci v období 2011 a 2013 (zdroj: jdv.m.cz)
- Obr. 19 Lokalizace dopravních nehod se zraněním v období 2011 a 2013 (zdroj: jdv.m.cz)
- Obr. 20 Problémové parkování a odstavování vozidel v ulici Rybářská
- Obr. 21 Rozdělení města na oblasti zkoumání problematiky dopravy v klidu (zdroj: Mapy.cz)
- Obr. 22 Významné parkovací kapacity v centru (Masarykovo nám., Dům kultury, park. Střed)
- Obr. 23 Problematické parkování v centrální oblasti (zleva: Moravská, Mikoláše Alge, U Sboru)
- Obr. 24 Nelegální parkování v centrální oblasti (zleva: Horní Váhy, Nerudova, Hradební)
- Obr. 25 Parkování v ulici Pod Váhy (zleva: střety s cyklisty, nelegální parkování u přechodu, pohled z pohledu řidiče)
- Obr. 26 Problematické parkování (zleva: Stolařská, Kuleroovo nám., Vilnovská)
- Obr. 27 Problémové odstavování vozidel v lokalitě Maršovská a Kpt. Kubířka

- Obr. 28** Problémové odstavování vozidel v ulicích Zimní, Jarní, Podzimní
- Obr. 29** Problémové parkování vozidel v ulici Na Chmelnici
- Obr. 30** Problémové odstavování vozidel (zleva: Na Dlouhých, Lidická, Ant. Dvořáka)
- Obr. 31** Rizikové odstavování vozidel v ulici Jan Gvermy
- Obr. 32** Parkovací kapacity na Olšavě
- Obr. 33** Nelegální parkování vozidel na chodnících
- Obr. 34** Parkování vozidel v ulici Polní, úsek pojištěný MHD a problémové odstavování vozidel uprostřed sídliště
- Obr. 35** Parkovací kapacity (zleva: šatové garáže Partyzánů, parkovací objekt Obchodní x Osvoboditelů, parkoviště Luhanova)
- Obr. 36** Problémy s odstavováním vozidel (zleva: Luhanova, Rychtalíkova, Větrná)
- Obr. 37** Problémové odstavování vozidel v ulici Okružní
- Obr. 38** Problémové odstavování vozidel v ulici Široká a Vinohradská v Újezdci, nevhodné parkování na Brodské v Havšicích
- Obr. 39** Cyklistické stojany na Masarykově náměstí a u dominikánského kláštera
- Obr. 40** Cyklistické stojany v areálu Slovákých strojírny, L'eské zbrojovky a u Kauflandu
- Obr. 41** Komunikace napojující Havšické stráně komunikace mezi Cihlářskou a Vazovou, propojka k Tesco
- Obr. 42** Cyklotrasa I'. 5049 vedená ulicemi Pod Valy, Dolní Valy a Mol'idla
- Obr. 43** Mostky na novém vedení cyklotrasy I'. 5049
- Obr. 44** Úzké místo na novém úseku cyklotrasy I'. 5049
- Obr. 45** Zapomenuté značení na bývalém vedení trasy I'. 5049
- Obr. 46** Cyklistická neznal'ená trasa vedoucí na Slováké strojírny a Nivnici
- Obr. 47** Příklad cyklistických stojanů neumožňujících zamknutí rámu jízdního kola (zleva: Dům kultury, Masarykovo náměstí)
- Obr. 48** Trasy mobility (zdroj: MěÚ Uherský Brod)
- Obr. 49** Ukázky provedených realizací bezbariérových úprav
- Obr. 50** Problémové přechody v centru (zleva: Seichertova, Masarykovo nám., BŠ. Luňč)
- Obr. 51** Příklad přechodů nenormových délek (zleva: Mariánské náměstí, Pod Valy, Gumická)
- Obr. 52** Závadné a rizikové přechody (zleva: Havšice u ZČ, Dolní Valy, Horní Valy)
- Obr. 53** Příklad dalších přechodů nenormových délek (zleva: Hlavní a Mol'idla, Horní Valy, Havšice u Matešské školky)
- Obr. 54** Vlakové zastávky a stanice nacházející se na území města Uherský Brod
- Obr. 55** Nenormové délky přechodů u zastávek HD (zleva: aurobusové nádraží, předsnádražní prostor, ulice 26. dubna)

- Obr. 56** Zastávky nevyužívané MHD (Tesco, Havšce dolní)
- Obr. 57** Stavebně technicky zastaralé provedení prostoru zastávek (Havšce u ěkolky, Vlnovská, Lapal')
- Obr. 58** Jedna z nejproblematických zastávek MHD ě Poliklinika
- Obr. 59** Nedořešený přístup na zastávku Molidla a absence nástupní plochy Na Chmelnici
- Obr. 60** Rekonstruovaná zastávka sídl., novinový stánek
- Obr. 61** Schematické provedení problémového výkresu cyklistické dopravy
- Obr. 62** Možnosti a modelovací úrovně specializovaného prostředí AIMSUN
- Obr. 63** Modelová silniční síť města Uherský Brod s vyznačením základní komunikační sítě
- Obr. 64** Schematické rozdělení města Uherský Brod do jednotlivých dopravních zón
- Obr. 65** Modelové zohlednění obyvatelstva, pracovních příležitostí a ěkolních míst v UB
- Obr. 66** Schematický postup tvorby matice přepravních vztahů a kalibrace dopravního zatížení
- Obr. 67** Tranzitní cesty konané v rámci běžného pracovního dne územím města
- Obr. 68** Návrh stavebních úprav křižovatek U Druhy (zdroj: HBH)
- Obr. 69** Stávající a budované zachytné parkovací kapacity chránící oblast centra města, možnost dalšího rozšíření (Zdroj: Mapy.cz)
- Obr. 70** Návrh cyklistické infrastruktury na území města Uherský Brod
- Obr. 71** Minimální rozměry jízdních pruhů a cyklo-piktogramů na dvoupruhových komunikacích (zdroj: T. Cach)
- Obr. 72** Ukázka vhodného typu cyklostojanu a bezpečného uložení jízdního kola
- Obr. 73** Doporučené hodnoty parkovacích míst pro jízdní kola pro oblast L'R (zdroj: MD L'R)
- Obr. 74** Návrh výhledové síťové mobility na území města Uherský Brod
- Obr. 75** Princip bezbariérového řešení stávajících přechodů pro chodce
- Obr. 76** Princip bezbariérového řešení stávajících míst pro přecházení
- Obr. 77** Možný princip odstranění zbytných přejezdů IAD, zvýšení bezpečnosti chodců a zachování přejezdů vozidel HD centrem města (zdroj: Mapy.cz)
- Obr. 78** Silniční síť dle ZÚR Zlínského kraje

8 SEZNAM PŘÍLOH

- Příloha I. 1 – Informace o dopravním zatížení dle š SD (RPDI 2005)
- Příloha I. 2 – Informace o dopravním zatížení dle š SD (RPDI 2010)
- Příloha I. 3 – Stanoviště dopravních průzkumů
- Příloha I. 4 – Vyhodnocení křižovatkového dopravního průzkumu
- Příloha I. 5 – Vyhodnocení profilového dopravního průzkumu
- Příloha I. 6 – Vyhodnocení směrového dopravního průzkumu
- Příloha I. 7 – Problémové výkresy
- Příloha I. 8 – Rozložení obyvatelstva na území města Uherský Brod
- Příloha I. 9 – Stav dopr. zátěží, var. A – rok 2014, voz. celkem / 24 hodin
- Příloha I. 10 – Prognóza dopr. zátěží, var. A – rok 2024, voz. celkem / 24 hodin
- Příloha I. 11 – Prognóza dopr. zátěží, var. A – rok 2034, voz. celkem / 24 hodin
- Příloha I. 12 – Prognóza dopr. zátěží, var. A – ROZVOJ – rok 2034, voz. celkem / 24 hodin
- Příloha I. 13 – Prognóza dopr. zátěží, var. A – CENTRUM – rok 2014, voz. celkem / 24 hodin
- Příloha I. 14 – Grafický přehled navržených opatření
- Příloha I. 15 – Tabulkový přehled navržených opatření (na CD)
- Příloha I. 16 – Návrh cílového stavu cyklistické infrastruktury na území města Uherský Brod
- Příloha I. 17 – Návrh cílového stavu tras mobility na území města Uherský Brod
- Příloha I. 18 – Koordinátní výkres okamžitých opatření
- Příloha I. 19 – Koordinátní výkres střednědobého plánu rozvoje
- Příloha I. 20 – Koordinátní výkres dlouhodobého plánu rozvoje
- Příloha I. 21 – Koordinátní výkres opatření – priorita velmi vysoká
- Příloha I. 22 – Koordinátní výkres opatření – priorita vysoká
- Příloha I. 23 – Koordinátní výkres opatření – priorita střední
- Příloha I. 24 – Zápis z jednání
- Příloha I. 25 – Editovatelné formáty vytvořených výstupů (na CD)