



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost



PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY MĚSTA UHERSKÝ BROD 2022-2027

ANALYTICKÁ ČÁST

22. 4. 2022 (aktualizace 16. 8. 2022)





Administrativní údaje

Strategický dokument vyhotovený v rámci projektu:

SRUB – Strategický rozvoj Uherského Brodu 2022+ KA 04: Tvorba strategických dokumentů

– Plán udržitelné městské mobility reg. č. CZ.03.4.74/0.0/0.0/17_080/0010103

je spolufinancován Evropským sociálním fondem prostřednictvím Operačního programu Zaměstnanost

Objednatel:

Město Uherský Brod

Masarykovo nám. 100

688 17 Uherský Brod

IČO: 00291463

www.uherskybrod.cz

Odborný garant objednatele: Ing. Petr Velecký

ve spolupráci s kolektivem zaměstnanců Města Uherský Brod

Externista – Metodik plánu udržitelné mobility: Ing. Jaroslav Martinek



Zpracovatel:

SmartPlan s. r. o.

CIIRC, Jugoslávských partyzánů 1580/3

160 00 Praha 6

IČO: 02474743

www.smart-plan.cz



Verze dokumentu: 22. 4. 2022 (aktualizace 16. 8. 2022)

Autorský tým (abecedně):

BSc. Vladimír	BUTIRSCHI
Vojtěch	DLOUHÝ
Ing. Roman	DOSTÁL
Ing. Tomáš	JANČA, MBA
doc. Ing. Josef	KOCOUREK, Ph.D.
Ing. Aneta	MATYSKOVÁ
Ing. Karolína	MOUDRÁ
Ing. Vladimír	PUŠMAN, Ph.D.
	a kolektiv autorů



OBSAH

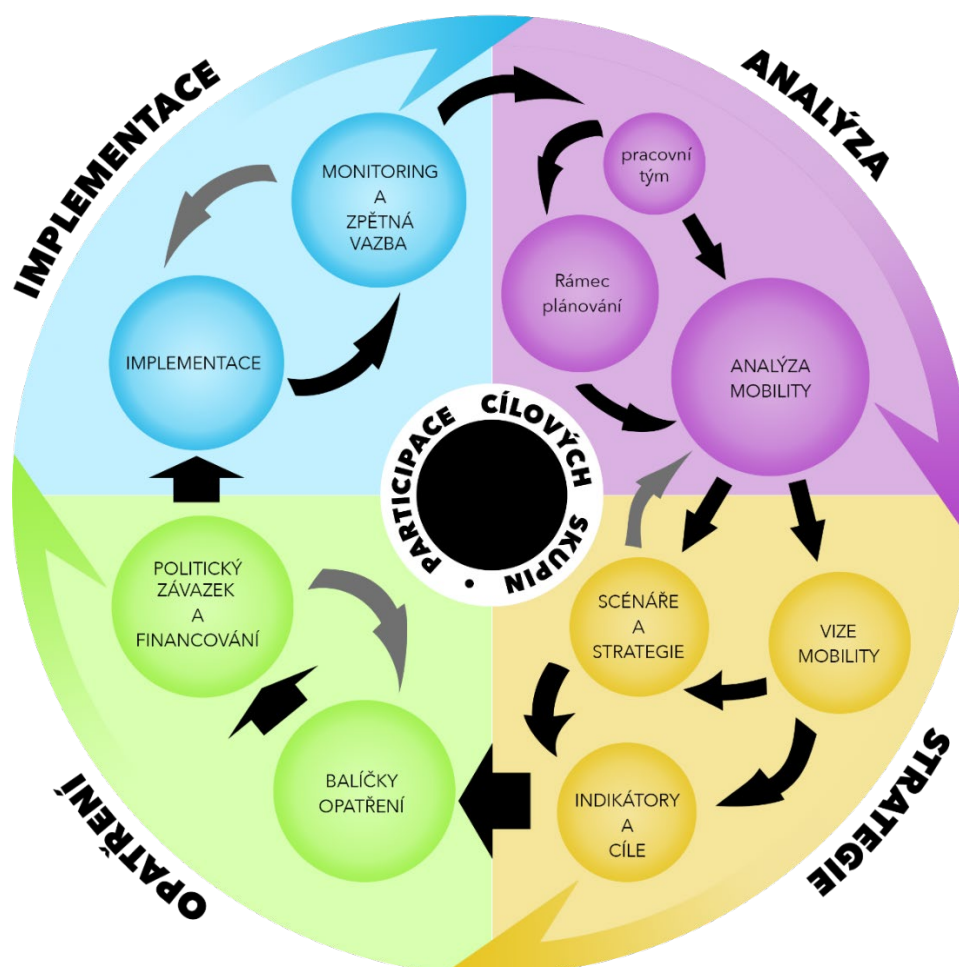
1	ÚVOD	6
1.1	PŘEDMĚT A CÍLE DÍLA	7
1.2	STRUKTURA DOKUMENTU	7
1.3	VSTUPNÍ A NÁVAZNÉ DOKUMENTY	9
1.3.1	VÝZNAMNÉ STRATEGICKÉ CÍLE A PODPOROVANÉ AKTIVITY	11
1.4	PŘEHLED PLÁNOVANÝCH INVESTIC	14
1.5	ANALÝZA ZÁJMOVÝCH A CÍLOVÝCH SKUPIN	17
1.5.1	ZÁJMOVÉ SKUPINY	18
1.5.2	CÍLOVÉ SKUPINY	20
2	CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ	22
2.1	OBECNÝ POPIS ÚZEMÍ	22
2.2	VYMEZENÍ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ	24
2.3	SOCIODEMOGRAFICKÝ A SOCIOEKONOMICKÝ PROFIL MĚSTA	25
2.4	VÝZNAMNÉ ZDROJE A CÍLE CEST	28
2.5	VEŘEJNÝ PROSTOR	28
2.6	VÝVOJ AUTOMOBILIZACE A MOTORIZACE	33
2.7	PRŮZKUMY DOPRAVY	35
2.7.1	PRŮZKUMY DOPRAVNÍHO ZATÍŽENÍ	35
2.7.2	PRŮZKUMY VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVY	37
2.7.3	PRŮZKUMY DOPRAVY V KLIDU	38
2.8	ANALÝZA DOPRAVNÍCH NEHOD	41
2.9	PRŮZKUM DOPRAVNÍHO CHOVÁNÍ	45
2.9.1	ÚČEL CEST	46
2.9.2	DĚLBA PŘEPRAVNÍ PRÁCE	47
2.10	POCITOVÁ MAPA MĚSTA	50
2.11	VLIV DOPRAVY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	50
2.11.1	ROZPTYLOVÁ STUDIE	51
2.11.2	HLUKOVÁ STUDIE	52
2.12	SHRNUTÍ ÚZEMÍ	53
3	AKTIVNÍ MOBILITA	54
3.1	PĚŠÍ DOPRAVA	54
3.1.1	ZÁKLADNÍ SÍŤ PĚŠÍ BEZBARIÉROVÉ DOPRAVY	56
3.1.2	TURISTICKÉ TRASY, VAZBA NA ÚZEMÍ V REGIONU	56
3.1.3	VYHODNOCENÍ PĚŠÍCH DAT Z DOPRAVNÍHO PRŮZKUMU	57
3.1.4	PŘEHLED HLAVNÍCH NEDOSTATKŮ PĚŠÍ INFRASTRUKTURY VE MĚSTĚ	58
3.2	CYKLISTICKÁ DOPRAVA	63
3.2.1	STÁVAJÍCÍ CYKLISTICKÉ TRASY	64
3.2.2	SOUČASNÉ VEDENÍ CYKLISTŮ PROSTOREM MÍSTNÍCH KOMUNIKACÍ	66
3.2.3	ZDROJE A CÍLE CEST CYKLISTICKÉ DOPRAVY	69
3.2.4	VYHODNOCENÍ CYKLISTICKÝCH DAT Z DOPRAVNÍHO PRŮZKUMU	73



3.2.5	PŘEHLED HLAVNÍCH NEDOSTATKŮ CYKLISTICKÝCH KOMUNIKACÍ VE MĚSTĚ	74
3.3	SHRNUTÍ AKTIVNÍ MOBILITY	77
4	VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA	79
4.1	EVROPSKÁ, VNITROSTÁTNÍ A REGIONÁLNÍ VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA	79
4.2	MĚSTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA	81
4.3	TARIFNÍ SYSTÉM	81
4.4	DOSTUPNOST ZASTÁVEK MHD	81
4.5	ANALÝZA JÍZDNÍCH ŘÁDŮ A ČETNOSTI SLUŽEB	82
4.6	ANALÝZA VÝSLEDKŮ PRŮZKUMU VHD	88
4.7	SHRNUTÍ VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVY	98
5	DOPRAVA V KLIDU	99
5.1	PARKOVÁNÍ V CENTRU MĚSTA	99
5.2	OBLASTI A ZPŮSOBY REGULACE	100
5.3	PARK AND RIDE A PARK AND GO	102
5.4	NABÍDKA PARKOVACÍCH STÁNÍ	102
5.5	PRŮZKUMY DOPRAVY V KLIDU	103
5.5.1	PRŮZKUM SE ZÁPISEM RZ – VYHODNOCENÍ	104
5.5.2	PRŮZKUM – PRŮJEZDY INSPEKČNÍM VOZIDLEM – VYHODNOCENÍ	109
5.6	SHRNUTÍ DOPRAVY V KLIDU	112
6	SILNIČNÍ DOPRAVA	114
6.1	ŠIRŠÍ VZTAHY	114
6.2	SILNIČNÍ INFRASTRUKTURA	115
6.3	PRŮZKUM DOMÁCNOSTÍ	116
6.4	ORGANIZACE SILNIČNÍ DOPRAVY	116
6.5	PRŮZKUMY SILNIČNÍ DOPRAVY	118
6.5.1	AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA	118
6.5.2	NÁKLADNÍ DOPRAVA	119
6.5.3	TRANZITNÍ DOPRAVA	120
6.6	SHRNUTÍ SILNIČNÍ DOPRAVY	122
7	SWOT ANALÝZA	123
8	SEZNAMY	126
8.1	SEZNAM PŘÍLOH	126
8.2	SEZNAM OBRÁZKŮ	126
8.3	SEZNAM GRAFŮ	128
8.4	SEZNAM TABULEK	128
9	ZDROJE	130

1 Úvod

Plán udržitelné městské mobility (dále jen „PUMM“ či „SUMP“ – z angl. Sustainable Urban Mobility Plan) je prvním krokem na cestě k udržitelné mobilitě ve městě. Jeho vznik formuje strategickou strukturu, o kterou se může město při snaze o udržitelný rozvoj pevně opřít. Tuto strategii je však nezbytné vnímat také jako určitý cyklický děj (obrázek 1.1), PUMM, stejně jako další strategické dokumenty, je nutné pravidelně aktualizovat a porovnávat postupnou implementaci. Je důležité zmínit, že právě kvalitní příprava celého procesu je klíčovým faktorem. Město Uherský Brod přípravu nezanedbalo, přestože PUMM zpracovávají obvykle města nad 40 tis. obyvatel, využilo externí dotační zdroje EU z OPZ a celý projekt tím byl postaven na opravdu pevné základy. Příprava vychází z metodiky SUMP 2.0 a zároveň je založena na již odvedené práci v rámci území, čímž je generel dopravy. Dále má město k dispozici externího konzultanta, který figuruje jako oponent pro zpracovatelský tým. Tento dokument rozšiřuje původní generel dopravy a povyšuje jej na novou strategickou úroveň (jedná se tak do určité míry o jeho aktualizaci). Souběžně se vznikem PUMM je připravován Program rozvoje města Uherský Brod (dále jen „RMPRM“). Bylo tedy možné zajistit maximální vzájemnou provázanost jednotlivých opatření, a tím i obou dokumentů.



Obrázek 1.1: Životní cyklus Plánu udržitelné městské mobility.

Zdroj: Vlastní zpracování – SmartPlan s. r. o.



1.1 Předmět a cíle díla

Předmět i cíle díla byly díky kvalitně odvedené přípravné fázi definovány již v zadání dokumentu. Předmětem je vznik Plánu udržitelné městské mobility včetně všech jeho příloh. Primárním cílem je přitom nastavení adekvátního strategického nástroje. Proces tvorby strategického dokumentu Plánu udržitelné městské mobility Uherský Brod (PUMM Uherský Brod) pracuje se třemi rovinami otázek:

- ❖ Co chceme a můžeme změnit? - základní teorie změny postavená na základních tezích a východiscích PUMM;
- ❖ Jak toho chceme dosáhnout? - mechanismus plnění strategie;
- ❖ Jak ověříme, že jsme byli úspěšní? - indikátorová soustava a následné vyhodnocování.

PUMM je postaven na těchto tezích:

- Jde o životní styl lidí ve městě a jeho prosperitu, ne o dopravu.
- Začíná se u člověka, jeho potřeb a možností prostoru, ne u dopravních prostředků.
- Radnice lidem naslouchá a tvoří s nimi, nikoliv jen ex post úředně informuje.
- Design a designové přemýšlení, nikoliv otrocké rýsování.
- Udržitelnost, ne plánování pro plán.
- Praktické a každodenní kroky, ne složka do šuplíku.
- Opravdové priority města se poznají v rozpočtu.

Za tím účelem je potřeba:

- Plánovat pro účely udržitelné mobility v celé „funkční oblasti města“.
- Spolupracovat napříč hranicemi jednotlivých institucí, zlepšení mobility a dostupnosti města ve vztahu k okolním obcím a spádovému území.
- Zapojovat veřejnost a zainteresované instituce.
- Provádět posouzení současného i budoucího výkonu mobility.
- Definovat dlouhodobou vizi a jasný implementační plán.
- Rozvíjet všechny druhy dopravy integrovaným způsobem.
- Zajistit monitoring a evaluaci.
- Zajišťovat kvalitu zdraví, života ve městech a životního prostředí.

1.2 Struktura dokumentu

Analytická část má jednoznačně identifikovat problémy v daném tématu pro území města Uherský Brod, a tím vytyčit priority v oblasti dopravy. Mimo to je však také nezbytné poskytnout aktualizovaná dopravně-inženýrská a další data o území přehlednou formou. Za tímto účelem byla vytvořena jednoduchá struktura dokumentu na schématu níže, kde je uveden výčet hlavních kapitol (obrázek 1.2). Zjednodušeně lze říci, že je problematika dopravy postavena na čtyřech základních pilířích:

- I. Aktivní mobilita a veřejný prostor;
- II. Veřejná hromadná doprava;



- III. Doprava v klidu (parkování);
- IV. Silniční doprava.

Charakteristika území poskytuje základní výčet statistických a dopravně-inženýrských dat a informací, které jsou významné pro celé území, resp. všechny dopravní systémy.



Obrázek 1.2: Struktura dokumentu – Analytická část.

V každé oblasti, kterými jsou Charakteristika území, Aktivní mobilita, Veřejná hromadná doprava, Doprava v klidu a Silniční doprava jsou v závěru uvedena shrnutí ve formě krátké rekapitulace a výčtu silných a slabých stránek. Součástí dokumentu je několik příloh (8.1 Seznam příloh).



1.3 Vstupní a návazné dokumenty

Strategický dokument „Plán udržitelné městské mobility města Uherský Brod“ je nezbytné zpracovávat v kontextu regionálního a národního rozvoje. Za tímto účelem byly zohledněny strategie, plány, projekty a další dokumenty, zaměřující se na oblast dopravy nebo s touto oblastí související. Konkrétní dokumenty jsou uvedeny v tabulce níže (tabulka 1.1). Tento výčet je významný zejména pro část návrhovou, kdy je nezbytné nalézt vazby mezi již plánovanými strategickými opatřeními a nově navrhovanými, případně se vůči již plánovaným opatřením vymezit.

Tabulka 1.1: Seznam strategických dokumentů pro PUMM.

	Název (vč. platnosti, resp. data vydání či aktualizace)
1	Generel dopravy města Uherský Brod, HaskoningDHV CR, spol. s r. o., březen 2015
2	Program rozvoje města Uherský Brod na období 2015-2021, RegioPartner, s. r. o., duben 2015
3	Strategie území správního obvodu ORP Uherský Brod, Realizační tým smluvního partnera (město Uherský Brod) ve spolupráci s motivujícími starosty, duben 2015
4	Strategie rozvoje cestovního ruchu pro město Uherský Brod, MindBridge Consulting a. s., listopad 2019
5	Územní plán Uherský Brod - návrh, ATELIER URBI, spol. s r. o., červenec 2021
6	Plán dopravní obslužnosti území Zlínského kraje 2021-2025 s výhledem do roku 2030, Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, s. r. o. a Odbor dopravy a SH Krajského úřadu Zlínského kraje, prosinec 2020
7	Územně analytické podklady Zlínského kraje, prosinec 2020
8	Úplné znění zásad územního rozvoje Zlínského kraje po vydání aktualizace č. 2, Zastupitelstvo Zlínského kraje, listopad 2018
9	Strategie rozvoje Zlínského kraje 2030, Odbor strategického rozvoje pracující v úzké spolupráci s Ing. Petrem Zahradníkem, MSc., prosinec 2019
10	Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+, Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, listopad 2019
11	Program rozvoje města Uherský Brod 2022+, květen 2022 připravováno souběžně s PUMM

1. Generel dopravy města Uherský Brod, HaskoningDHV CR, spol. s r. o., březen 2015

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. Cílem nové koncepce dopravy bude nastavení principu udržitelné mobility obyvatel a návštěvníků města Uherský Brod.

2. Program rozvoje města Uherský Brod na období 2015-2021, RegioPartner, s. r. o., duben 2015

Program rozvoje města zachycuje hlavní problémy rozvoje obce a formuluje možná řešení. Umožňuje tak komplexní přístup k řešení problémů a podporuje efektivní využívání



finančních a personálních kapacit města i jeho celkového potenciálu. Slouží k prevenci budoucích sporů a zajišťuje kontinuitu rozvoje města. Je podkladem pro rozhodování záležitostí a zvyšuje připravenost obcí k podání žádosti o dotační podporu.

3. Strategie území správního obvodu ORP Uherský Brod, Realizační tým smluvního partnera (město Uherský Brod) ve spolupráci s motivujícími starosty, duben 2015

Cílem projektu je posílit meziobecní spolupráci (MOS) v rámci právním řádem definovaného území správních obvodů obcí s rozšířenou působností (SO ORP). Strategie je určena obcím správního obvodu, jejich občanům, volitelným orgánům a zřízeným či založeným organizacím.

4. Strategie rozvoje cestovního ruchu pro město Uherský Brod, MindBridge Consulting a. s., listopad 2019

Strategie rozvoje cestovního ruchu pro město Uherský Brod je střednědobým koncepčním dokumentem, který stanovuje vizi budoucího stavu, cíle, priority a konkrétních opatření pro podporu rozvoje cestovního ruchu nejen ve městě, ale také ve vazbě na jeho okolí.

5. Návrh územního plánu Uherský Brod - návrh, ATELIER URBI, spol. s r.o., červenec 2021

Návrh územního plánu Uherský Brod k veřejnému projednání respektuje republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje vyplývající z Politiky územního rozvoje České republiky. Územním plánem je při plánování rozvoje území umožněn vznik rozvojových ploch pro bydlení, výrobu, dopravu i primárního sektoru při zohlednění ochrany kvalitní zemědělské, především orné, půdy a ekologických funkcí krajiny.

6. Plán dopravní obslužnosti území Zlínského kraje 2021-2025 s výhledem do roku 2030, Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, s. r. o. a Odbor dopravy a SH Krajského úřadu Zlínského kraje, prosinec 2020

Představuje tak nástroj pro hospodárné zajišťování dopravní obslužnosti a vzájemnou spolupráci státu, krajů a obcí při této činnosti. PDO ZK představuje závazný podklad pro rozhodování kraje ve věcech zajištění dopravní obslužnosti, uzavírání smluv o veřejných službách v přepravě cestujících a pořizuje se v samostatné působnosti.

7. Územně analytické podklady Zlínského kraje, prosinec 2020

Aktualizace rozboru udržitelného rozvoje území (RURÚ) Zlínského kraje se zaměřuje především na zapracování zpřesněných podkladů z územně analytických podkladů (ÚAP) Zlínského kraje, zhodnocení rozdílů mezi stavem území Zlínského kraje v roce 2016 a mezi jeho současným stavem (rok 2020), identifikaci aktuálních trendů vývoje jednotlivých složek



RURŮ i dílčích ukazatelů, vyhodnocení aktuálnosti problémů k řešení v územně plánovacích dokumentacích (střety záměrů s limity využití území) a prověření aktuálnosti návrhů opatření ke zmírnění negativních trendů ve vývoji území.

8. Úplné znění zásad územního rozvoje Zlínského kraje po vydání aktualizace č. 2, Zastupitelstvo Zlínského kraje, listopad 2018

Podporovat prostředky a nástroje územního plánování pro udržitelný rozvoj území Zlínského kraje. Vytvářet na celém území kraje vhodné územní podmínky pro dosažení vyváženého vztahu mezi nároky na zajištění příznivého životního prostředí, stabilního hospodářského rozvoje a kvalitní sociální soudržnosti obyvatel kraje. Dbát na podporu udržitelného rozvoje území kraje při utváření krajských oborových koncepcí a strategií, při rozhodování o změnách ve využití území a při územně plánovací činnosti obcí a mnoho dalších cílů.

9. Strategie rozvoje Zlínského kraje 2030, Odbor strategického rozvoje pracující v úzké spolupráci s Ing. Petrem Zahradníkem, MSc., prosinec 2019

Strategie se zabývá naplňováním rozvojových cílů a řešením rozvojových témat. Cílem je i identifikace významných vnitroregionálních rozdílů v rámci teritoria Zlínského kraje. Dále řeší tři tematické oblasti (Ekonomika a trh práce, Lidé a kvalita života, Infrastruktura a kvalita prostředí).

10. Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+, Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, listopad 2019

Cílem dokumentu je stanovit cíle regionálního rozvoje v horizontu 7 let, resp. definovat v souladu se zákonem č. 248/2000 Sb., o podpoře regionálního rozvoje (dále jen „zákon o podpoře regionálního rozvoje“) hlavní cíle regionální politiky státu v období let 2021–2027.

11. Program rozvoje města Uherský Brod 2022+, květen 2022, připravováno souběžně s PUMM

Strategický dokument Program rozvoje města je hierarchicky nadřazený PUMM. Vzhledem k souběžnému zpracování nastala ideální příležitost k zajištění maximální vazby mezi jednotlivými dokumenty. Klíčové výstupy z PUMM budou přeneseny do PRM.

1.3.1 Významné strategické cíle a podporované aktivity

Z výše uvedených a analyzovaných strategických dokumentů lze za ty momentálně nejvýznamnější dokumenty z pohledu dopravní infrastruktury považovat níže zmíněné.



Výčet strategických cílů, podporovaných aktivit, opatření aj. je uveden v tabulce níže (tabulka 1.2). Tyto položky (pro zjednodušení označení) budou považovány za základní vstupy při tvorbě a popisu strategických cílů a opatření v rámci tohoto dokumentu. Bude mimo jiné prověřeno, na které položky je možné navázat.

Tabulka 1.2: Seznam významných strategických cílů, podporovaných aktivit, opatření aj.

Číslo opatření	Popis (název) přehledu záměrů
1. Generel dopravy města Uherský Brod*	
4.9.1	Návrh okamžitých opatření – dostavba terminálu VHD, revize vydaných parkovacích karet v centrální části města, návrh zklidnění ulice Svatopluka Čecha, návrhy úpravy přechodů v Havřicích, nová organizace dopravy v podjezdu Bajovec, umístění cyklistických stojanů u důležitých zastávek hromadné dopravy, návrh zjednosměrnění oblasti Na Dlouhých, vybudování vjezdových bran na vybraných komunikačních vstupech do města a další.
4.9.2	Návrh střednědobého plánu rozvoje – návrh zjednosměrnění ulic Lidická a 28. října, návrh zjednosměrnění ulic Větrná a Plynární, úpravy vybraných zastávek hromadné dopravy a přístupů na tyto zastávky, návrhy trasování cyklistické dopravy v Těšově a Újezdci, na sídlišti Olšava, v ulicích Vlčnovská, Vazová, U Žlebu a jinde, návrh vybudování přeložek silnic II. třídy č. 490 a č. 495, návrhy přestaveb vybraných úrovnových křižovatek, návrh změny organizace dopravy v centru města Uherský Brod, návrhy nových stezek pro nemotorovou dopravu podél řeky Olšavy, systémy navádění vozidel na záchytná parkoviště, návrh vybudování parkoviště v místě stávajícího autobusového nádraží, návrh dobudování propojení CPA Delfín a sídliště Olšava a další.
4.9.3	Návrh dlouhodobého plánu rozvoje – návrh úpravy připojení vlečky do Slováckých strojíren, návrhy úprav vybraných úrovnových křižovatek, heliport Uherský Brod, návrh propojení ulic Vazová – Pod Valy, propojení ulice Nivnická na obchvat sídliště Olšava a přeložka silnice II/490 tamtéž.
2. Program rozvoje města Uherský Brod na období 2015-2021	
B.2.1. – 1.1.	Modernizovat dopravní infrastrukturu ve městě a stavby navazující na silniční a železniční komunikace; optimalizovat dopravu ve městě, snížit dopravní přetížení centra města a zajistit odpovídající dopravní obslužnost v okrajových částech; rozvíjet příznivé podmínky pro pohyb chodců po městě, dobudovat cyklopruhy a propojit plánované cyklostezky.
3. Strategie rozvoje cestovního ruchu pro město Uherský Brod	
O 1.1.	Vytvoření podmínek pro rozvoj infrastruktury, atraktivit a služeb cestovního ruchu.
O 1.2.	Podpora zpřístupnění turistických cílů a mobility návštěvníků.
4. Územní plán Uherský Brod	
Cíl 23	Pro zkvalitnění dopravní infrastruktury byly v ÚP vymezeny koridory pro přeložky silnice II/490 a v budoucnosti i přeložky silnice I/50 (plocha územní rezervy). Plocha územní rezervy byla vymezena tak, aby bylo možné provoz na silnicích I. a II. třídy v budoucnosti kumulovat.
Cíl 29	Zvláštní pozornost věnovat návaznosti různých druhů dopravy. S ohledem na to vymezovat plochy a koridory nezbytné pro efektivní integrované systémy veřejné dopravy nebo městskou hromadnou dopravu, umožnit tak účelné propojení ploch bydlení, ploch rekreace, občanského vybavení, veřejných prostranství, výroby a dalších ploch s požadavky na kvalitní životní prostředí.



Číslo opatření	Popis (název) přehledu záměrů
	Vytvářet podmínky pro rozvoj účinného a dostupného systému, který bude poskytovat obyvatelům rovné možnosti mobility a dosažitelnosti v území. S ohledem na to vytvářet podmínky pro vybudování a užívání vhodné sítě pěších a cyklistických cest, včetně doprovodné zeleně v místech, kde je to vhodné.

5. Plán dopravní obslužnosti území Zlínského kraje 2021-2025 s výhledem do roku 2030

SC 1.1.	Rychlá a spolehlivá nabídka veřejné dopravy.
SC 1.2.	Integrovaná doprava.
SC 1.3.	Kultura cestování a vysoký standard veřejné dopravy.
SC 1.4.	Snižování negativních vlivů dopravy na životní prostředí.
SC 2.1.	Rychlá, kapacitní a bezpečná infrastruktura.
SC 2.2.	Podpora multimodality.
SC 2.3.	Přístupnost služeb mobility pro osoby se specifickými potřebami.
SC 3.1.	Odbavení cestujících a moderní informační systémy.
SC 3.2.	Propojení veřejné dopravy a ostatních systémů a aplikací řízení dopravy.

6. Strategie rozvoje Zlínského kraje 2030

SC 3.1.	Rozvíjet dopravní infrastrukturu a optimalizovat dopravní obslužnost v regionu - dobudování kvalitní dopravní infrastruktury v regionu; přispívat k využívání alternativních druhů dopravy; rozvíjet veřejnou dopravu v regionu.
---------	--

7. Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+

SC 1.2	Zlepšit dopravní spojení mezi metropolemi a významnými středoevropskými centry osídlení, posílit kvalitní dopravní spojení mezi metropolemi a jejich zázemím, zvyšovat atraktivitu jiných způsobů dopravy než individuální automobilové dopravy a zlepšovat propojení různých módů dopravy.
SC 2.2	Zlepšit či dobudovat napojení aglomerací na blízká, velká sídla za hranicemi a na sousední aglomerace nebo metropole, zlepšit dopravu mezi jádry aglomerací a jejich zázemím a zlepšovat podmínky pro atraktivitu jiných způsobů dopravy než individuální automobilové dopravy.
SC 3.3	Zlepšit dopravní dostupnost v rámci regionů - lépe koordinovat dopravu v regionu; zlepšovat stav komunikací a železnic.
SC 5.2	Zajistit dobrou dopravní dostupnost v rámci regionu a ve vazbě na aglomerace a metropole.

** Pro Generel dopravy bylo vytvořeno celkem 113 opatření uvedených v příloze dokumentu, zde jsou uvedeny tři časové roviny definované v generelu dopravy (okamžitá řešení, střednědobý plán a dlouhodobý plán).*

Z pohledu lepší přehlednosti a utřídění specifických cílů jednotlivých zmiňovaných dokumentů byla vytvořena souhrnná tabulka rozdělená do několika odvětví zabývajících se dopravou (korespondujícími se základním rozdělením v rámci tohoto dokumentu). Z tabulky (tabulka 1.3) lze rychle zjistit, jaké oblasti dopravy jsou v rámci kterého dokumentu podporovány a jak silně.

Očíslování strategických dokumentů pro přehlednost tabulky (některé dokumenty nebyly zařazeny kvůli absenci relevantních opatření):

1. Generel dopravy města Uherský Brod, březen 2015;
2. Program rozvoje města Uherský Brod na období 2015-2021, duben 2015;
4. Strategie rozvoje cestovního ruchu pro město Uherský Brod, listopad 2019;
5. Návrh územního plánu Uherský Brod - k veřejnému projednání, červenec 2021;



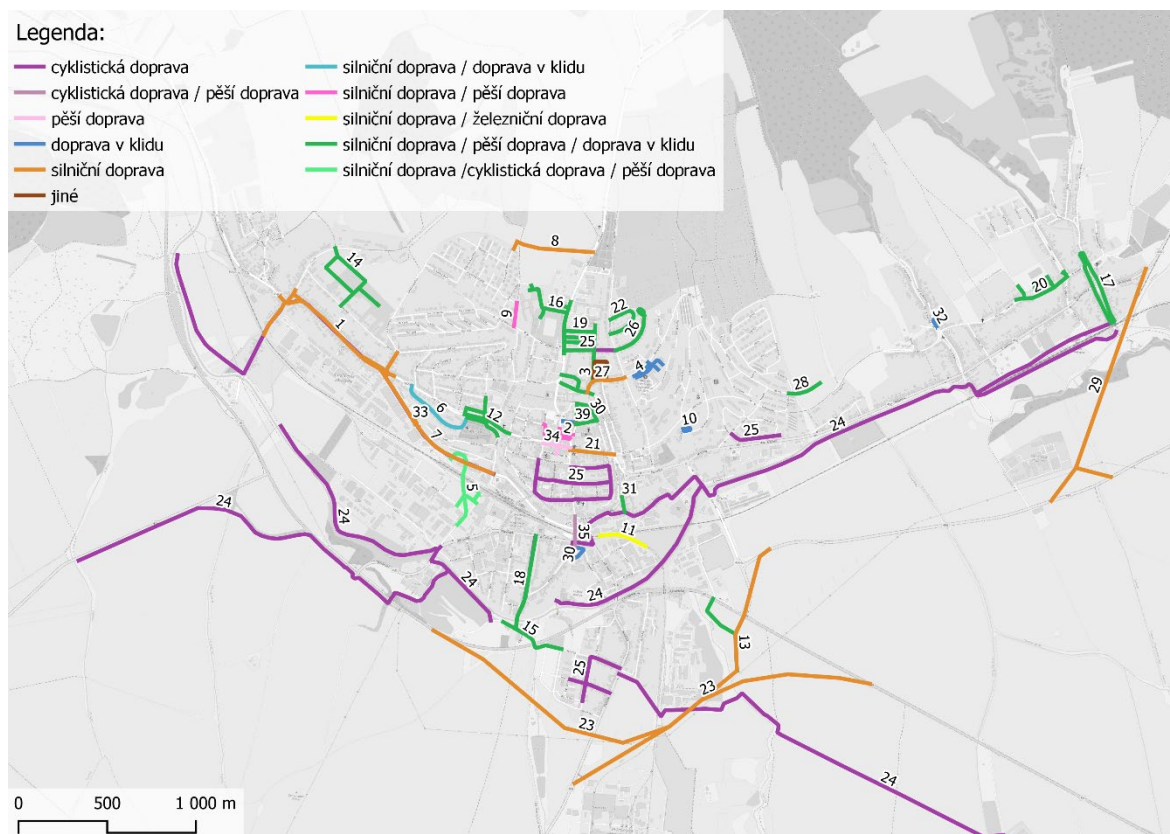
6. Plán dopravní obslužnosti území Zlínského kraje 2021-2025 s výhledem do roku 2030, prosinec 2020;
9. Strategie rozvoje Zlínského kraje 2030, prosinec 2020;
10. Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+, listopad 2019.

Tabulka 1.3: Podporované oblasti dopravy v rámci dokumentů.

	1.	2.	4.	5.	6.	9.	10.
Silniční doprava, pozemní komunikace	4.9.1, 4.9.2	B.2.1. - 1.1.	O 1.1.	Cíl 23	SC 2.1., SC 3.1.	SC 3.1.	SC. 1.2, SC 2.2, SC 3.3, SC 5.2
Doprava v klidu	4.9.1, 4.9.2						
Veřejná hromadná doprava (VHD)	4.9.1	B.2.1. - 1.1.	O 1.1., O 1.2.	Cíl 29	SC 1.1., SC 1.2., SC 1.3., SC 2.2., SC 2.3., SC 3.2.	SC 3.1.	SC. 1.2, SC 2.2, SC 3.3, SC 5.2
Aktivní mobilita		B.2.1. - 1.1.	O 1.2.	Cíl 29	SC 1.4., SC 2.3.	SC 3.1.	SC. 1.2

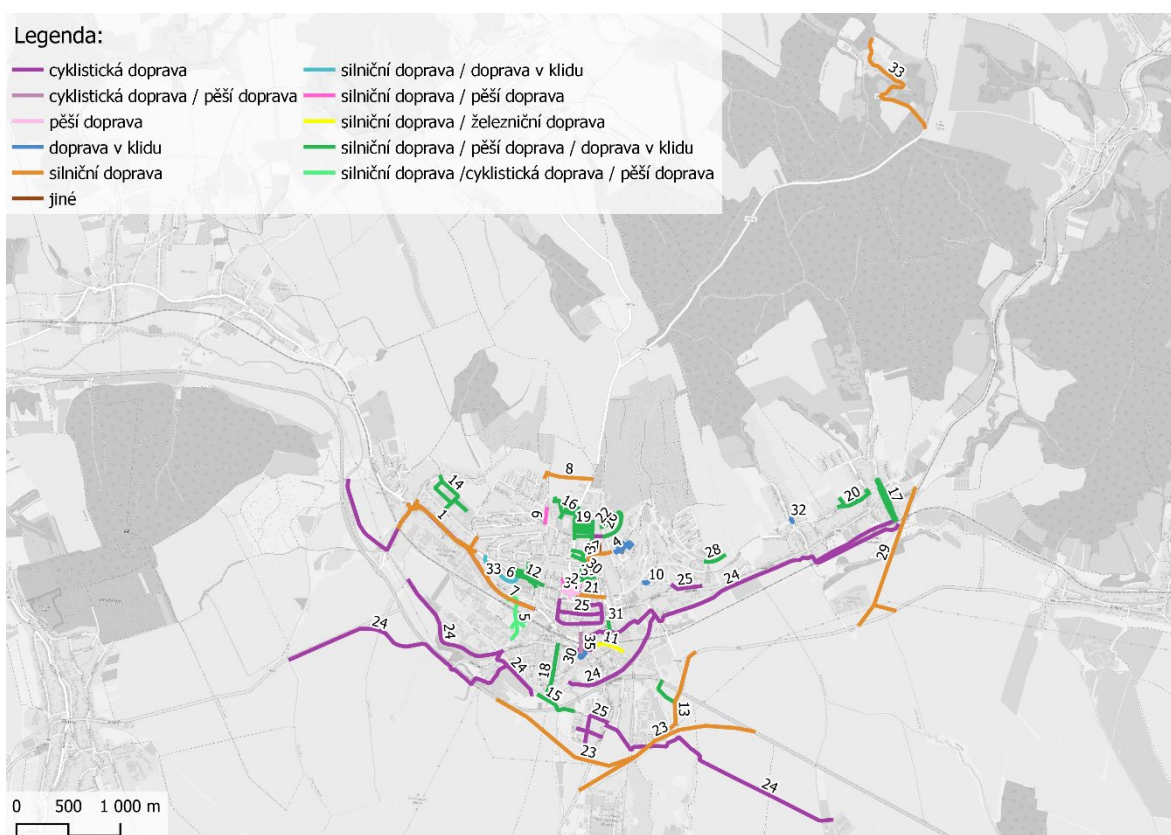
1.4 Přehled plánovaných investic

Obdobně, jako je zásadní zajistit výčet strategických opatření z ostatních strategických dokumentů, je také nezbytné zajistit kompletní výčet plánovaných investic. Vše je popisováno za jediným účelem, a tím je propojení navrhovaných opatření v rámci návrhové části PUMM s již existujícími záměry. Obrázek níže znázorňuje lokace plánovaných investic v Uherském Brodě rozdělených dle druhu dopravy (viz obrázek 1.3 a obrázek 1.4). Poskytnuté plánované investice týkající se dopravy v Uherském Brodě jsou tabelárně vyjádřeny v tabulce níže (viz tabulka 1.4).



Obrázek 1.3: Přehled investic dle převládajícího druhu dopavy.

Zdroj: Vlastní zpracování – SmartPlan s. r. o.



Obrázek 1.4: Přehled investic dle převládajícího druhu dopavy - celá řešená oblast.

Zdroj: Vlastní zpracování – SmartPlan s. r. o.

**Tabulka 1.4: Přehled významných plánovaných investic v realizaci v Uherském Brodě a Zlínském kraji.**

#	Název	Investor	Druh dopravy
1	Dopravně-architektonická studie uličního prostoru v Havřicích	Město Uherský Brod + ŘSK	silniční doprava / cyklistická doprava
2	Rekonstrukce Mariánského náměstí	Město Uherský Brod	silniční doprava / pěší doprava
3	Domov U Plovárny	Město Uherský Brod	-
4	Parkoviště poliklinika rozšíření - ulice Partyzánů	Městská nemocnice s poliklinikou Uh. Brod, s. r. o.	doprava v klidu
5	Propojení ulice Pod Valy a ulice U Porážky	Město Uherský Brod	silniční doprava / cyklistická doprava / pěší doprava
6	Rekonstrukce ulice Jana Švermy, Uherský Brod	Město Uherský Brod	silniční doprava / doprava v klidu
7	Silnice III/05019: Uherský Brod, ulice Pod Valy	Město Uherský Brod + ŘSZK	silniční doprava
8	Uherský Brod - dopravní a technické napojení lokality Nad Zámkem (propojení lokality Nad Zámkem s ulicí Prakšická)	Město Uherský Brod	silniční doprava
9	Uherský Brod - dopravní a technické napojení lokality Nad Zámkem (propojení Františka Kožíka - Na Chmelnici)	Město Uherský Brod	silniční doprava / pěší doprava
10	Uherský Brod - ulice Šaripova, doplnění parkování	Město Uherský Brod	doprava v klidu
11	Uherský Brod - Úprava křižovatek silnic II/490, III/05019 a MK v ulicích Pod Valy, 26. dubna a Vlčnovská (přeložení vlečky)	Město Uherský Brod	silniční doprava / železniční doprava
12	Uherský Brod - lokalita U Sokolovny	Město Uherský Brod	silniční doprava / pěší doprava / doprava v klidu
13	Uherský Brod - lokalita Zelnice	Město Uherský Brod	silniční doprava / pěší doprava / doprava v klidu
14	Uherský Brod - lokalita Jabloňová 2	Město Uherský Brod	silniční doprava / pěší doprava / doprava v klidu
15	Kučerovo nám., Bajovec, Dělnická	Město Uherský Brod	silniční doprava / pěší doprava / doprava v klidu
16	Okolí ZŠ Na Výsluní	Město Uherský Brod	silniční doprava / pěší doprava / doprava v klidu



17	Újezdec – Široká, Poštovní	Město Uherský Brod	silniční doprava / pěší doprava / doprava v klidu
18	Kučerovo náměstí	Město Uherský Brod	silniční doprava / pěší doprava / doprava v klidu
19	Lapač	Město Uherský Brod	silniční doprava / pěší doprava / doprava v klidu
20	Okolí ZŠ v Újezdci	Město Uherský Brod	silniční doprava / pěší doprava / doprava v klidu
21	Úprava uličního prostoru ulice Moravská v Uherském Brodě	Město Uherský Brod	silniční doprava
22	Úprava uličního prostoru ulice Kpt. Kubíčka a Rtm. Křivdy	Město Uherský Brod	silniční doprava / pěší doprava / doprava v klidu
23	Jižní obchvat silnice I/50	Zlínský kraj	silniční doprava
24	Propojení cyklostezek ve městě Uherský Brod	Město Uherský Brod	cyklistická doprava
25	Umožnění vjezdu cyklistů do jednosměrek	Město Uherský Brod	cyklistická doprava
26	Úprava uličního prostoru ulice Fr. Veselky	Město Uherský Brod	silniční doprava / pěší doprava / doprava v klidu
27	Rekonstrukce ulice U Plovárny	Město Uherský Brod	silniční doprava
28	ZTV Díly	Město Uherský Brod	silniční doprava / pěší doprava / doprava v klidu
29	Obchvat Újezdce a Těšova	Zlínský kraj	silniční doprava
30	Úpravy uličního prostoru ulic Hradní nám., Bož. Němcové, Hradební, Mikoláše Alše	Město Uherský Brod	silniční doprava / pěší doprava / doprava v klidu
31	Úprava uličního prostoru v ulici Pod Dvorkem	Město Uherský Brod	silniční doprava / pěší doprava / doprava v klidu
32	Parkoviště na ulici Pod Rubanisky v Těšově	Město Uherský Brod	doprava v klidu
33	Rekonstrukce komunikace na Maršově	Město Uherský Brod	silniční doprava
34	Rekonstrukce ulic Příčná a Úzká	Město Uherský Brod	pěší doprava
35	Lávka pro pěší a cyklisty z ul. Bří Lužů k CPA Delfín	Město Uherský Brod	cyklistická doprava / pěší doprava

1.5 Analýza zájmových a cílových skupin

Zájmovou skupinou je myšlena skupina, která může určitým způsobem stav dopravy upravit či ovlivnit. Respektive se jedná o skupinu, která má na daném stavu nějaký zájem (anglicky



„stake“, proto „stakeholder“). Celkový výčet vychází z přípravné fáze od objednatele a dále byl doplněn zpracovatelem na základě zkušeností.

Cílovou skupinou jsou v tomto případě primárně **uživatelé**. Každý, kdo nějakým způsobem užívá individuální, hromadnou nebo aktivní dopravu ve městě, spadá do cílové skupiny, protože právě pro navýšení pohodlí a naplnění reálných potřeb těchto typů skupin se daná problematika řeší.

U zájmových a cílových skupin může docházet k překryvu, jedná se však o dvě oddělené skupiny, které určitým způsobem ovlivňují dopravu nebo jsou její součástí. Skupiny jsou vypsány v tabulce níže (tabulka 1.5). Ke každému typu skupin se zároveň jinak přistupuje v rámci komunikace za účelem naplnění potřeb po konkrétním typu informací. Zatímco uživatelé zajímá základní fungování a rozvoj, který ovlivní přímo je či jejich nejbližší okolí, další zájmové skupiny mohou klást požadavky na dění v rámci celého města.

Tabulka 1.5: Zájmové a cílové skupiny ve vztahu k předmětu díla.

Zájmové skupiny	Cílové skupiny
Město a dílčí odbory	Město
Zlínský kraj	Rezidenti
Městská policie	Zaměstnanci
Policie ČR	Návštěvníci a turisté
Významní zaměstnavatelé	Logistické společnosti, služby aj.
Politici	
ČSAD Uherské Hradiště	
Dopravci	
KOVED s. r. o.	
SŽ	
ŘSD, ŘSZK a SÚS Slovácka	
Dodavatelé technologií	
Investoři	
Aktivní občané	
Občanské spolky, skupiny aj.	
Odborná a široká veřejnost	

Významné odbory ve městě byly objednatelem definovány následovně:

Odbor rozvoje města;
Odbor správní;
Oddělení územního plánování.

Jedním z významných kroků celého projektu je zároveň prověření vhodného pracovníka města, který by se mohl stát koordinátorem městské mobility.

1.5.1 Zájmové skupiny

Nejvýznamnější zájmovou skupinou vždy musí být v tomto případě město. **Uherský Brod** je zároveň také cílovou skupinou, jejímž dlouhodobým cílem je být dobře fungujícím



a prosperujícím městem fungujícím na principech udržitelného rozvoje. Stává se tak hlavní zájmovou skupinou a nepřímou cílovou skupinou. V rámci komunikace k této skupině je nezbytná primárně vnitroměstská komunikace v rámci úřadu. Tato problematika dalece přesahuje rozsah analýzy potřeb města Uherský Brod. Město by si mělo zajistit komunikační strategii města tzv. „směrem ven“, tj. komunikace města směrem k občanům a dalším zájmovým a cílovým skupinám, a „směrem dovnitř“ tj. meziodborová komunikace v rámci úřadu.

Další skupinou je **Policie ČR**, která rozhoduje o změnách v dopravním prostoru a o změnách obecně souvisejících s dopravou, resp. bezpečností dopravy. Primárně se jedná o Policii ČR, resp. metodiky u policie.

Zároveň je však zájmovou skupinou i **městská policie**, která většinou řeší přestupky a nevhodné dopravní chování. Městská policie řečí zákona zabezpečuje místní záležitosti veřejného pořádku. Strážník městské policie také odhaluje přestupky, a to i ty dopravní (pokuta za nezaplacení parkovného) a ukládá za ně pokuty. Policie může vydat negativní stanovisko na konkrétní opatření a stane se tak případně překážkou v procesu změny. Stejně tak může dát vhodné podněty k nápravě navrhovaných opatření, aby byly v souladu s bezpečností silničního provozu.

Zaměstnavatelé jsou jedním z nejvýznamnějších činitelů na potřebu po přepravě, resp. mobilitě obyvatelstva. Často jsou zaměstnavatelé (firmy) rozmístěni po celém městě (ať už v centru či na periferii), kam musí jejich zaměstnanci dojíždět. U zaměstnání mají zaměstnanci různé možnosti parkovacích míst a často hledají alternativní způsoby dopravy k individuální automobilové dopravě (dále jen „IAD“), která má v dnešní době mnoho nevýhod. Obecně je vhodné, aby zaměstnavatelé dlouhodobě podporovali veřejnou hromadnou dopravu a aktivní mobilitu. Město si s hlavními představiteli (ať už v rámci nějakého spolku či jednotlivě) musí nastavit pravidelnou komunikaci formou kulatého stolu, kde se proberou možnosti podpory těchto druhů dopravy na obou stranách. Musí být přitom známy pozitivní a negativní jevy s tím spojené.

Skupina **politiků** je částečně již obsažena v rámci skupiny město, je nicméně nezbytné vzít v úvahu skutečnost, že existuje vždy politická skupina z opozice, která může mít jiný názor na připravované změny či na současný stav. Obecně se jedná o problematiku, které je třeba předcházet transparentní komunikací problémů, plánů a benefitů. Město by tedy k dané problematice mělo jednat otevřeně.

Dopravce, resp. veřejná hromadná doprava obecně, má velký dopad na dopravní chování. Je to z velké části v režii města. Nicméně dopravce může mít své zájmy, které se nemusí shodovat se zájmy populace, ačkoliv by měly. Navyšováním atraktivity veřejné hromadné dopravy je možné pozitivně ovlivnit dopravní chování. V Uherském Brodě se jedná zejména o ČSAD Uherské Hradiště.

KOVED s. r. o. je koordinátorem veřejné hromadné dopravy Zlínského kraje, spadá tak částečně do podobné skupiny jako obecná skupina Dopravci. Jedná se o velmi významný subjekt, který má silný dopad na mobilitu města a regionu. Je nezbytným partnerem při řešení otázek veřejné hromadné dopravy.



Správa železnic je také jedním z významných subjektů, které mohou dlouhodobě ovlivnit atraktivitu veřejné hromadné dopravy. SŽ spolupracovala při realizaci projektu Dopravní terminál Uherský Brod, jakožto moderního multimodálního přestupního uzlu u železniční stanice. Ovlivňuje stav a rozvoj železniční infrastruktury.

ŘSD, resp. ŘSZK a KSÚS je na podobné úrovni jako SŽ, kdy se jedná o instituce, které mohou ovlivnit páteční dopravní síť. Jakýkoliv dlouhodobý rozvoj je nezbytný koordinovat právě s těmito institucemi. Instituce je významná při budování komunikací na obchvatu města. Město má uzavřeno s ŘSZK memorandum o spolupráci.

Dodavatelé technologií (zejména v oblasti Smart City) jsou zájmová skupina, která se může přes různé nátlaky snažit vytvořit takové změny v dané oblasti, aby mohla zpeněžit svůj produkt. Ne vždy jsou však tyto změny v zájmu cílových skupin. Zde je vhodná spolupráce s odbornou veřejností, resp. s akademickou sférou, která může městu pomoci pochopit, jaké má klást požadavky.

Obdobně jako předchozí skupina i **investoři** se mohou snažit prosadit své zájmy na úkor města nebo uživatelů a je nezbytný shodný přístup jako v předchozím případě. V případě investorů se však jedná o širší škálu zájmů, vč. například rozsáhlých výstaveb rezidentních domů. Jejich zájmy by měly být podrobeny odborným stanoviskům jak z řad pracovníků úřadu, tak i odborných externistů.

Stejně jako politická opozice také další **aktivní občané** mohou nabýt dojmu, že současná situace v jejich nejbližším okolí pro ně není přijatelná a mohou se různými nátlaky (petice, stížnosti) snažit upravit řád věcí ve svůj prospěch. Zde je opět nezbytná otevřená a včasná komunikace, vysvětlení celého kontextu a primárně vysvětlení benefitů plynoucích z dlouhodobého podporování udržitelné dopravy.

Občanské spolky, skupiny aj. jsou skupiny částečně se překrývající s následující skupinou. Jedná se často o skupiny zabývající se konkrétní problematikou (tematikou). Zde je opět nezbytné předně dané skupiny pozvat na otevřenou diskuzi na dané téma a transparentně komunikovat plány.

Odborná a široká veřejnost pak obecně popisuje všechny jednotlivé uživatele pod jednotným termínem. Je třeba si uvědomit, že každý jednotlivec je řešením dopravy v klidu nejen ovlivňován, ale dovede ovlivňovat. Musí tedy být nastavena kvalitní komunikace směrem k uživatelům. To je však primární záležitostí komunikace k cílovým skupinám.

1.5.2 Cílové skupiny

Město, jak již bylo zmíněno, je zájmovou i cílovou skupinou a je zde důležitá především meziodborová komunikace. Jednotlivé odbory, jakkoliv dotčené problematikou, by měly být informovány a vzájemně by se měly informovat. V rámci tohoto projektu byly na počáteční schůzi pozváni zástupci několika odborů. Je proto dobré vidět, že je velká snaha zapojit každou dotčenou agendu.

Rezidenti jsou skupinou rezidentů pouze v případě, kdy parkují u svého bydliště. V případě odjezdu do práce se z nich stává skupina zaměstnanci. Rezidenti vnímají největší problémy primárně v oblastech s hustým osídlením, resp. v oblastech s vysokou obytnou zástavbou



(dále v centru města pro návštěvníky a v místě zaměstnání pro zaměstnance). Zde je tedy nezbytné zaměřit se na problematiku specifickou pro dané oblasti. Je vhodné využít některý z nástrojů sběru zpětné vazby a názorů a návrhů od veřejnosti. Například se může jednat o pocitové mapy, průzkum domácností, veřejné projednání, elektronický sběr návrhů aj.

Zaměstnanci dle místa zaměstnání vnímají mírně odlišné problémy. Zde je největší míra iniciativy na straně zaměstnavatele. V případě lokalit centra či rezidentních oblastí může docházet ke střetu zájmů. V případě dopravy v klidu často nastává situace, kdy se rezidenti vystřídají se zaměstnanci alespoň do určité míry. Patrně největší problém nastává v centru. Tak či onak je naprosto zásadní otevřeně komunikovat se zaměstnavateli, kteří jsou významnou zájmovou skupinou. Zároveň je nezbytné, aby mělo město srozumitelný plán rozvoje dopravy v klidu.

Návštěvníci a turisté jsou obtížně předvídatelnou a uspokojitelnou skupinou. Složitější situace nastává opět v centru a dále u nákupních center a přestupních uzlů. Je nezbytné zajistit dostatečně atraktivní alternativy k IAD.

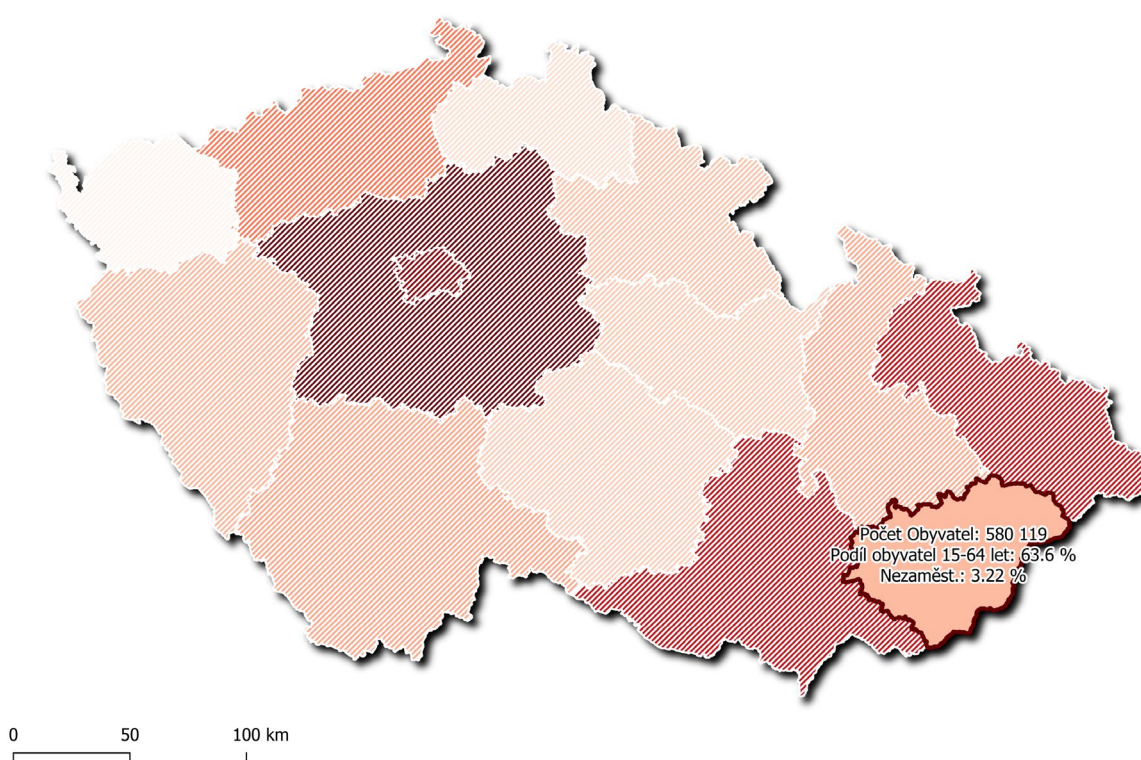
Logistické společnosti, služby aj. jsou uživatelé, kteří často v ranních hodinách, ale také v průběhu dne, potřebují na krátkou dobu někde zaparkovat. Měl by tedy být dostatek možností (K+R¹ či vyhrazená stání, cenové úlevy pro krátkodobé parkování atd.). Zde je nezbytná především komunikace směrem k rezidentům, zaměstnancům a návštěvníkům. Musí chápat, že při nedodržení předpisů (například dlouhodobé zaparkování na vyhrazeném místě nebo K+R) bude mít jednání nepříznivý dopad.

¹ Z angl. Kiss and Ride (česky polib a jeď). Jedná se o parkovací stání určené pro krátkodobé parkování (např. do 15 min) u přestupních uzlů (nástup nebo výstup spouštějících), škol atd.

2 Charakteristika území

2.1 Obecný popis území

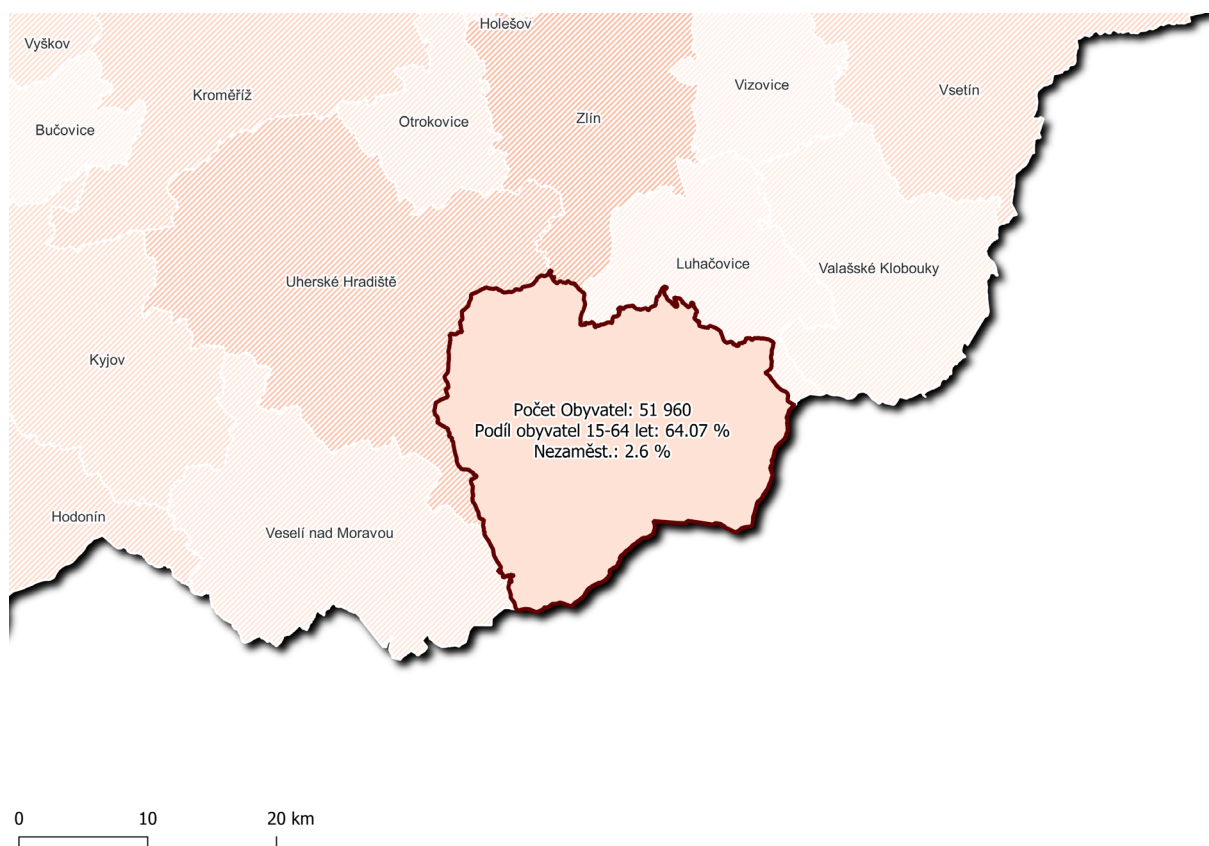
Cílem dokumentu je zjištění stavu dopravy ve městě Uherský Brod. Město Uherský Brod se nachází ve Zlínském kraji (viz obrázek 2.1) cca 30 km jihozápadně od města Zlín (35 minut osobním automobilem a 50 minut veřejnou hromadnou dopravou) a 93 km východně od Brna (1 hodinu a 35 minut osobním automobilem a 1 hodinu a 55 minut veřejnou hromadnou dopravou). Zlínský kraj je svou rozlohou (3 963 km²) čtvrtým nejmenším krajem v ČR. Hustota zalidnění v kraji je 146 obyvatel/km². Na obrázku jsou kromě označení a umístění Zlínského kraje také základní statistické údaje, resp. ukazatele.



Obrázek 2.1: Zlínský kraj - základní statistické údaje (2021).

Zdroj: Český statistický úřad, vlastní zpracování – SmartPlan s. r. o.

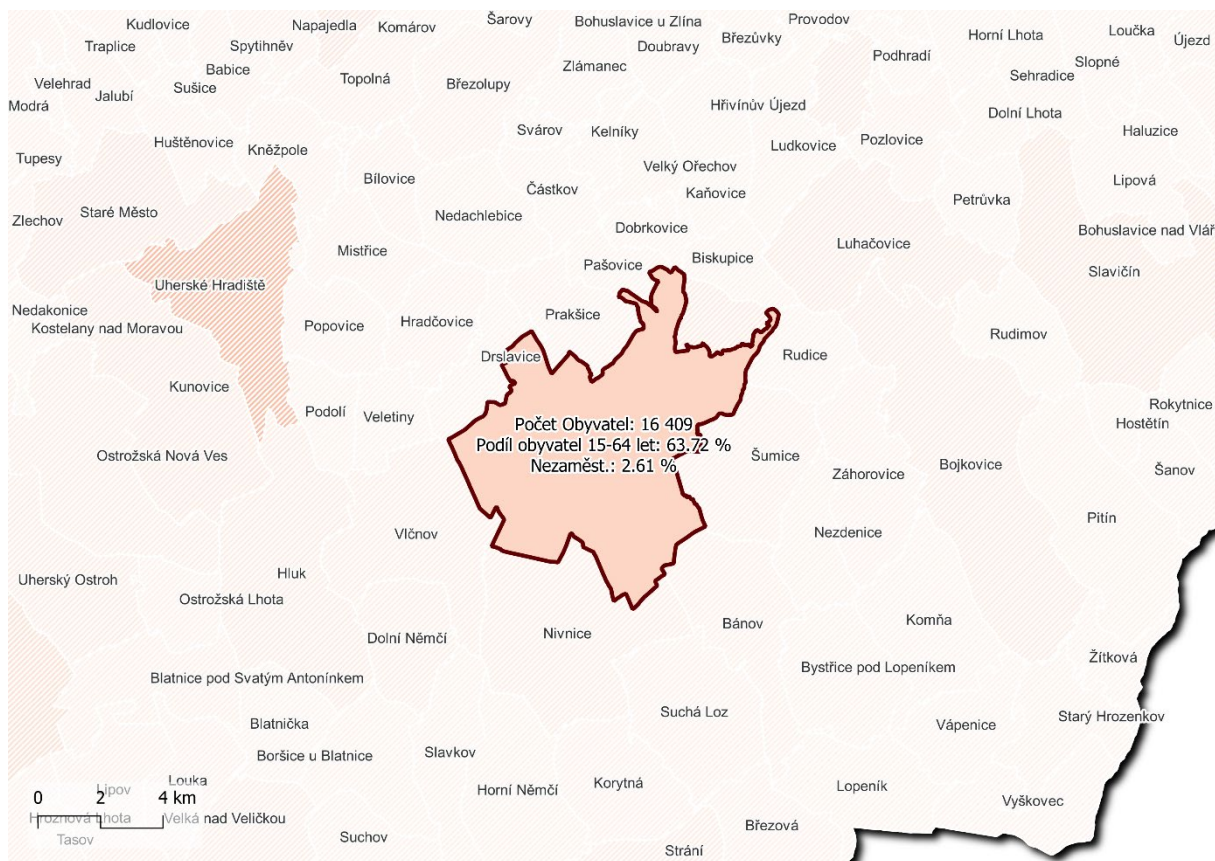
Uherský Brod spadá do okresu Uherské Hradiště o celkové rozloze 991 km² (ke dni 1. 1. 2022) a je druhým nejmenším okresem Zlínského kraje. V okrese se nachází 78 obcí, z nichž je pouze 7 měst, a to včetně města Uherský Brod. Uherský Brod je dále městem s rozšířenou působností a spadá pod něj 30 obcí. Na obrázku (obrázek 2.2) jsou kromě označení a umístění ORP Uherský Brod také základní statistické údaje, resp. ukazatele.



Obrázek 2.2: ORP Uherský Brod - základní statistické údaje (2021).

Zdroj: Český statistický úřad, vlastní zpracování - SmartPlan s. r. o.

Město Uherský Brod se nachází na jihovýchodě Moravy ve Vizovické vrchovině v nadmořské výšce 206 m n. m. Na obrázku (obrázek 2.3) jsou kromě označení a umístění daného území také základní statistické údaje, resp. ukazatele. Území Uherského Brodu zahrnuje dle katastru i území Havřic, Těšova, Újezdce u Luhačovic a Maršova u Uherského Brodu. Celkový počet obyvatel ve městě pro rok 2021 je 16 409.

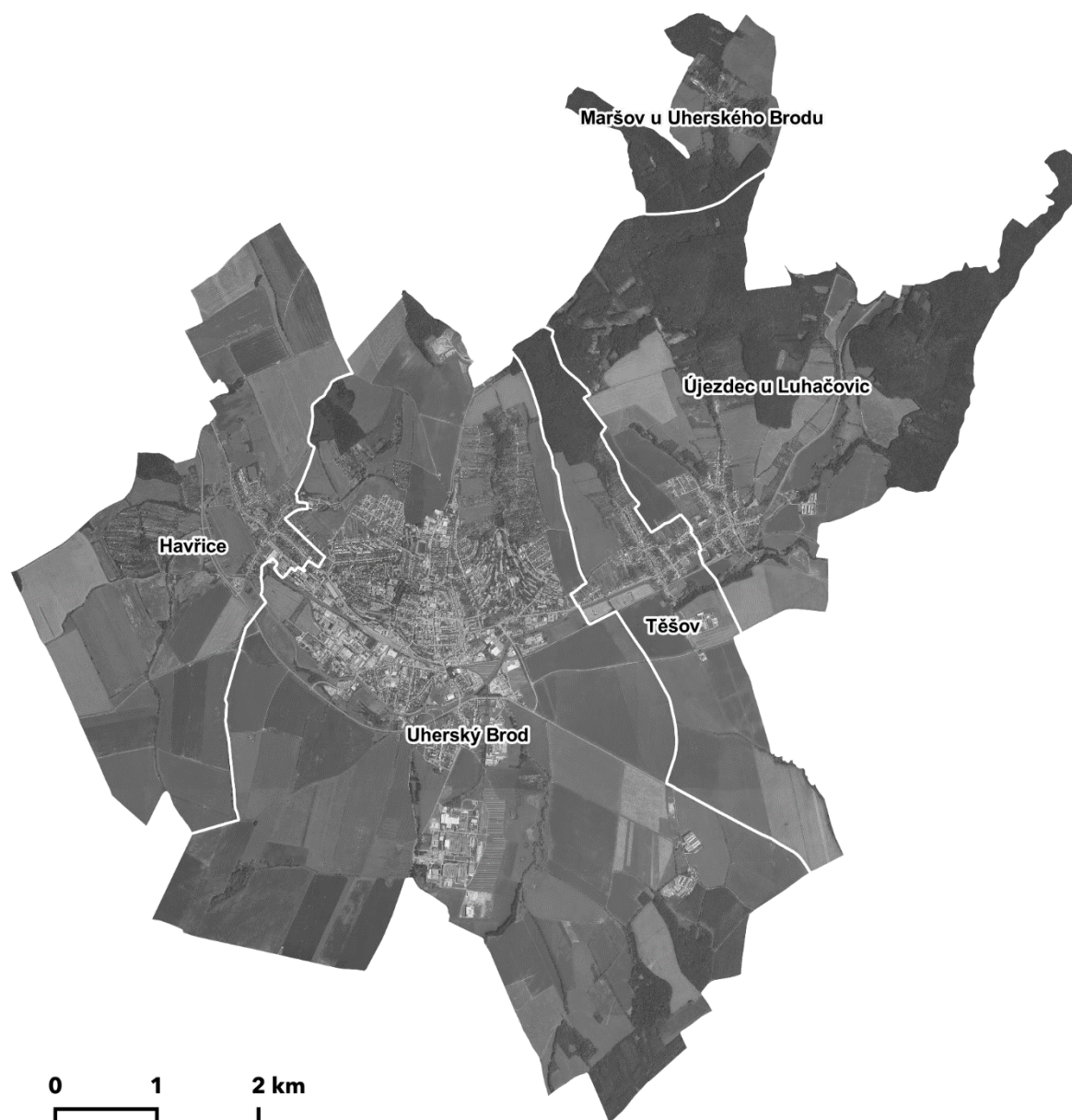


Obrázek 2.3: Uherský Brod – základní statistické údaje (2021).

Zdroj: Český statistický úřad, vlastní zpracování – SmartPlan s. r. o.

2.2 Vymezení řešeného území

Dle přípravné fáze se jedná o území, které je vymezeno katastrálním územím Uherský Brod, Havřice, Maršov u Uherského Brodu, Těšov a Újezdec u Luhačovic. Zadané katastrální území je uvedeno na obrázku níže (obrázek 2.4). Je nezbytné vzít v potaz, že určité dopravní systémy jsou řešitelné primárně pro zastavěné území (například pěší doprava jako účelná doprava, nikoliv jako rekreace) a jiné mají dosah do širšího spádového území (například pro ORP, vhodným příkladem je veřejná hromadná doprava). Určité otázky je tedy nezbytné vnímat s mírným nadhledem a uvědomovat si širší vazby. V jiných případech je primární řešit samotné město. Z tohoto důvodu, a z důvodu čitelnosti informací, je v mnohých mapových výstupech vynechána místní část Maršov u Uherského Brodu. Neznamená to, že by se město obsluhou této obce nebo jejím řešením nemělo vůbec zabývat, znamená to pouze, že úroveň detailu je mnohdy pro celou vymezenou oblast nadbytečná.

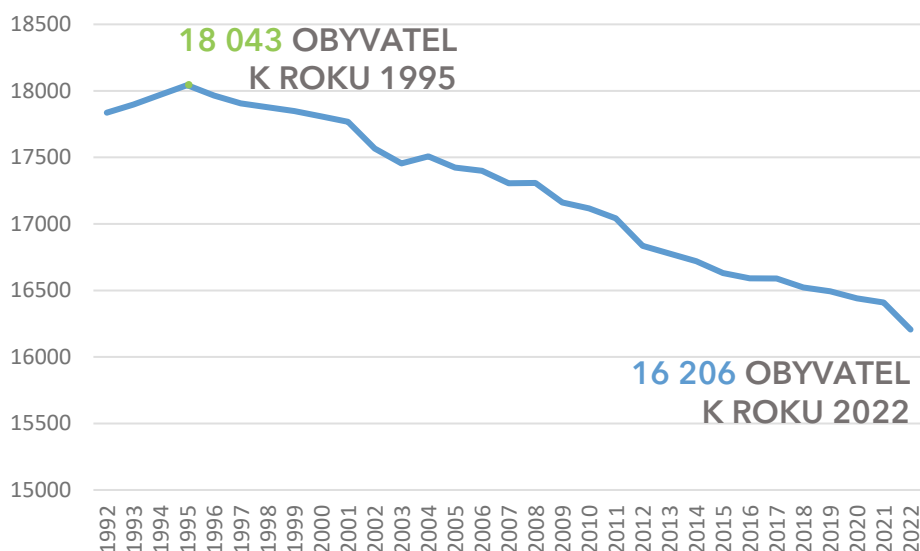


Obrázek 2.4: Zájmové území.

Zdroj: ČÚZK, vlastní zpracování – SmartPlan s. r. o.

2.3 Sociodemografický a socioekonomický profil města

Obyvatelstvo je to nejcennější, co každé město má. Kultivovaný veřejný prostor, stabilní počet obyvatel a kvalitní pracovní nabídka obecně vzato znamená spokojené prosperující město i obyvatele. V grafu níže (graf 2.1) je znázorněn vývoj počtu obyvatel od roku 1992 do roku 2022.

**Graf 2.1: Počet obyvatel od roku 1992.**

Zdroj: Český statistický úřad, vlastní zpracování – SmartPlan s. r. o.

Za posledních 20 let došlo k úbytku o cca 1 500 obyvatel. Tento trend je však společný i pro další města, resp. pro celý Zlínský kraj. V roce 1995 byl zaznamenán maximální počet obyvatel ve sledovaném období, od tohoto roku se počet obyvatel až na ojedinělé výkyvy stále snižuje. Město zaznamenalo nárůst obyvatel v souvislosti se vznikem Slováckých strojírny (1951) a dále s rozvojem průmyslu (Česká zbrojovka aj.). Největší nárůst nastal mezi lety 1945 a 1990, kdy se jejich počet ztrojnásobil na zhruba 18 000. Dalším vlivem na počet obyvatel bylo v 70. letech 20. st. připojení Havřic, Maršova u Uherského Brodu, Újezdce u Luhačovic a Těšova k městu. V poslední době ale dochází k jejich pozvolnému úbytku. Primárním důvodem nebude deurbanizace (tj. stěhování lidí na venkov), ale celkový úbytek obyvatel v dané lokalitě. V tabulce níže (tabulka 2.1) je zřetelné, že k úbytku dochází také na úrovni ORP a kraje.

Tabulka 2.1: Srovnání vývoje počtu obyvatel pro obec Uherský Brod, ORP Uherský Brod a Zlínský kraj k 1. 1. daného roku.

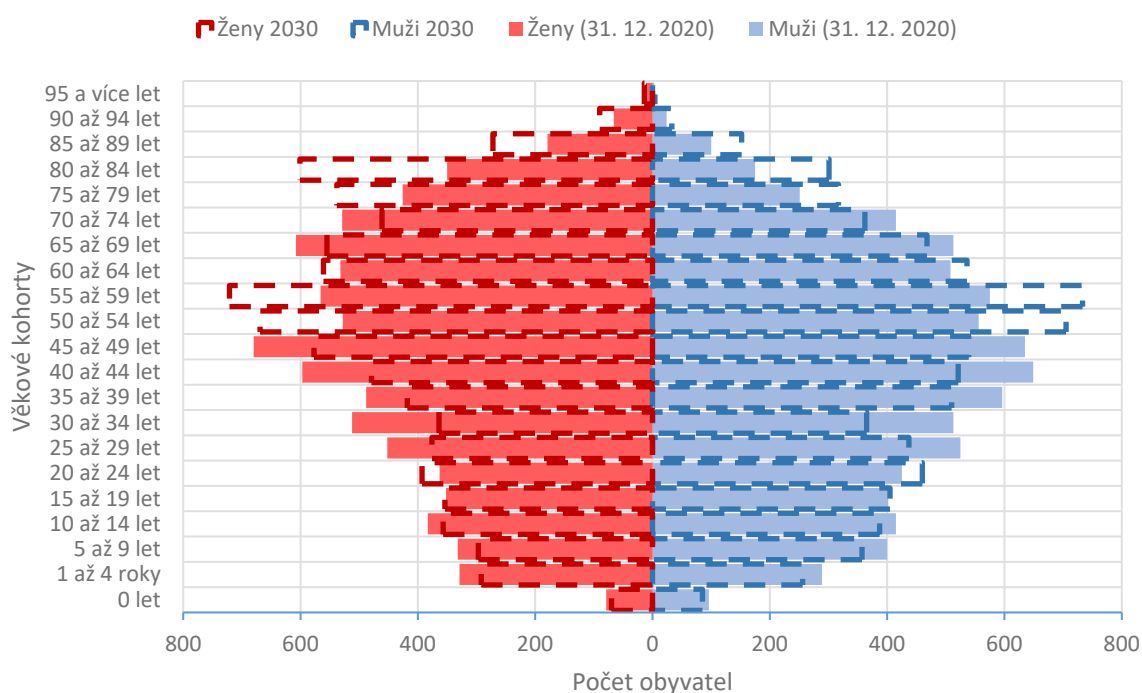
	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Uherský Brod	16 590	16 522	16 493	16 441	16 409	16 206
ORP Uherský Brod	52 463	52 294	52 244	52 109	51 960	51 175
Zlínský kraj	583 698	583 056	582 921	582 555	580 119	572 432

Zdroj: Český statistický úřad

Průměrný věk v Uherském Brodě je 44 let a na věkové pyramidě je jasně zřetelný jev stárnutí populace (graf 2.2). Tento jev bude do budoucna dále umocněn postupným procesem stárnutí populace, který vychází z celorepublikových prognóz Českého statistického úřadu. V Uherském Brodě je přibližně 63 % lidí v produktivním věku (15 až 65 let).



Počet obyvatel podle věku a pohlaví



Graf 2.2: Věková pyramida.

Zdroj: Český statistický úřad, vlastní zpracování – SmartPlan s. r. o.

Podrobná data o ekonomické aktivitě jsou k dispozici pouze ze sčítání lidu, domů a bytů 2011, tj. více než 10 let stará data. Je tedy nezbytné upozornit, že za toto období mohlo dojít ke značné změně v tomto profilu obyvatel. V době zpracování však nebyly k dispozici aktuální data ze sčítání 2021. První charakteristikou je již zmíněná ekonomická aktivita (tabulka 2.2). Obyvatel v produktivním věku bylo v roce 2011 69 % a 48 % ekonomicky aktivních. Celkem bylo 5,1 % nezaměstnaných.

Tabulka 2.2: Ekonomická aktivita obyvatelstva (2011).

			Celkem	muži	ženy
Ekonomicky aktivní celkem			8 047	4 378	3 669
v tom	zaměstnaní		7 200	3 956	3 244
	z toho podle postavení v zaměstnání	zaměstnanci	5 598	2 879	2 719
		zaměstnavatelé	317	229	88
		pracující na vlastní účet	1 005	712	293
	ze zaměstnaných	pracující důchodci	270	123	147
		ženy na mateřské dovolené	149	-	149
	nezaměstnaní		847	422	425
Ekonomicky neaktivní celkem			8 249	3 575	4 674
z toho	nepracující důchodci		4 047	1 588	2 459
	žáci, studenti, učni		2 657	1 352	1 305
Osoby s nezjištěnou ekonomickou aktivitou			462	275	187

Zdroj: Český statistický úřad – Sčítání lidu, domů a bytů 2011



V roce 2022 je podíl nezaměstnaných osob téměř poloviční, tj. 2,5 %. Ekonomickou aktivitu pro současný rok v době zpracování dokumentu Český statistický úřad neposkytuje. O 4 % se snížil podíl občanů v produktivním věku (tj. na 65 %). Je dobrým jevem, že klesá podíl nezaměstnaných, nicméně nadále stárne populace. Právě produktivní část obyvatel, resp. ekonomicky aktivní obyvatelé, jsou největší hybnou silou v otázce mobility. Jedná se o rozhodující skupinu také v případě dělby přepravní práce. Studenti základních škol jsou většinou ve spádové oblasti, byť dojíždka do škol tvoří základní problémy v některých městech. Studenti středních škol také většinou využívají spíše veřejnou hromadnou dopravou. Občané v důchodovém věku již nejezdí automobilem pravidelně. Zaměstnanci tak tvoří nejvýznamnější část dopravních cest.

2.4 Významné zdroje a cíle cest

Cíle pro městskou mobilitu (také nazýváno jako zdroje a cíle cest, protože tyto cíle jsou obecně jak zdrojem, tak cílem cest pro mobilitu lidí) jsou významným činitelem pro pochopení dopravního chování, a také pro dělbu přepravní práce. Za zdroje a cíle cest obyvatel se považují služby města (městský úřad, knihovna atd.), obchodní domy, školy, kanceláře apod. Druhy zdrojů a cílů cest jsou popsány u cyklistické dopravy v kapitole 3.2.3 „Zdroje a cíle cest cyklistické dopravy“.

Pro účely tohoto dokumentu byly definovány významné zdroje a cíle cest, jinak také body občanské vybavenosti (tabulka 2.3), které byly následně kategorizovány. Nejdůležitějšími ale neevidovanými zdroji a cíli cest jsou obydlí a zaměstnání.

Tabulka 2.3: Body občanské vybavenosti a další zájmové body.

Úřady	Poliklinika, obvodní lékaři, lékárny
Banky	Železniční stanice, autobusové nádraží
Pošta	Autobusové zastávky
Obchodní domy	Kino
Menší obchody, restaurace, služby	Sportoviště
Školy a školky	Hřbitov
Dům kultury, knihovna	

Tyto typy bodů občanské vybavenosti byly dále uvažovány při řešení veřejného prostoru.

2.5 Veřejný prostor

Způsob, jak přistupuje město, resp. jeho vedení, k pojetí veřejného prostoru v konečném důsledku může znamenat základní rozdíl ve vnímání města očima jeho uživatelů. Příjemný a logicky strukturovaný veřejný prostor zvyšuje atraktivitu města a tím i aktivní mobility. Veřejný prostor je dáván do spojitosti s tzv. **designem ulice**. Zjednodušeně lze říci, že v jedné rovině jde o to, jak uliční prostor či jiné veřejné prostory vypadají a ve druhé rovině se jedná o výčet dostupných služeb, obchodů a dalších bodů občanské vybavenosti, zajištění mobiliáře atd. Je však nezbytné neopomenout také významnou otázku bezpečnosti silniční dopravy a celkového pocitu bezpečí.



Řešení veřejného prostoru a distribuce služeb a obchodů může znamenat rozdíl mezi tzv. **městem krátkých vzdáleností** a městem pro automobily. Zjednodušeně lze říci, že pokud ve většině případů není nutné nasedat do automobilu a velkou část svých potřeb zajistíme buď v docházkové vzdálenosti nebo za pomoci veřejné hromadné dopravy, tak se jedná o město krátkých vzdáleností. Pokud ale většinu svých cest obyvatelé a návštěvníci vykonávají za využití osobního automobilu, pak se nacházíme ve městě, které je městem pro automobily.

Jedním z primárních ukazatelů celkové kvality řešení veřejného prostoru je dostupnost území. Přičemž prvním faktorem jsou **bariéry**, které se ve veřejném prostoru nachází. Na obrázku níže (obrázek 2.5) je uveden tzv. schwarzplan, který zobrazuje výhradně zástavbu a ukazuje rozdíl mezi zastavěným a nezastavěným územím, dále je znázorněno zastavěné území z Územního plánu města a železnice se silnicí I/50 jako zdůraznění umělých bariér. Na tomto typu mapy jde velmi dobře pozorovat bariérový efekt, který vytvářejí silnice, železnice a údolí či jiné vlastnosti krajiny. Pro přehlednost zde není znázorněna řeka ležící mezi silnicí I/50 a železnicí. Ta rovněž vytváří přirozenou bariéru. Zároveň je snadné oddělit typ zástavby (obytná a průmyslová – určeno z veřejně dostupných dat OpenStreetMap, nejde o označení průmyslových areálů, ale o zařazení budov).



Obrázek 2.5: Bariérový jev v Uherském Brodě.

Zdroj: Územní plán města Uherský Brod, OpenStreetMap, ČÚZK INSPIRE, vlastní zpracování – SmartPlan s. r. o.

Ačkoliv jsou na obrázku výše znázorněny nejzásadnější bariéry v území, je nezbytné si uvědomit, že způsob řešení pozemních komunikací a intenzity provozu významně ovlivňují, zda daná komunikace je nebo není bariérou, resp. jak velkou bariérou je (ve většině případů se jedná o bariéru). Široké a zatížené komunikace budou pro chodce vždy bariérou a vždy budou hrát významnou roli při plánování cest. Jedním z prioritních záměrů by tedy mělo být

dlouhodobé **tvoření bezpečných koridorů pro pěší**. Tyto typy záležitostí je možné řešit například v dokumentu Generel bezbariérovosti.

Dalším pohledem na dostupnost území je pokrytí docházkovými vzdálenostmi obyvatel na základě reálné infrastruktury. Tento princip dostupnosti území je znázorněn na obrázku níže (obrázek 2.6). Byla využita normová docházková vzdálenost 500 m. Jedná se o určitou hranici komfortu. Stejná vzdálenost je užívána například pro plánování veřejné hromadné dopravy v zastavěném území, či pro docházkovou vzdálenost pro dlouhodobě odstavená vozidla. Z této prostorové analýzy jde dobře vidět odloučenost obcí Havříce, Těšov, Újezdec u Luhačovic. Nejvíce odloučená obec Maršov u Uherského Brodu není zobrazena kvůli míře detailu. Nejdostupnějším územím je Sídliště Pod Vinohrady, centrum města a východní část od centra s hustě osídlenou zástavbou, Sídliště Olšava a oblast Nad Zámkem. Je tedy zřetelné, jak velkou bariérou jsou průmyslová oblast protínající město horizontálně, přírodní bariéry a absence pěší infrastruktury mezi vzdálenějšími částmi města.



Obrázek 2.6: Dostupnost území.

Zdroj: Český statistický úřad, vlastní zpracování – SmartPlan s. r. o.

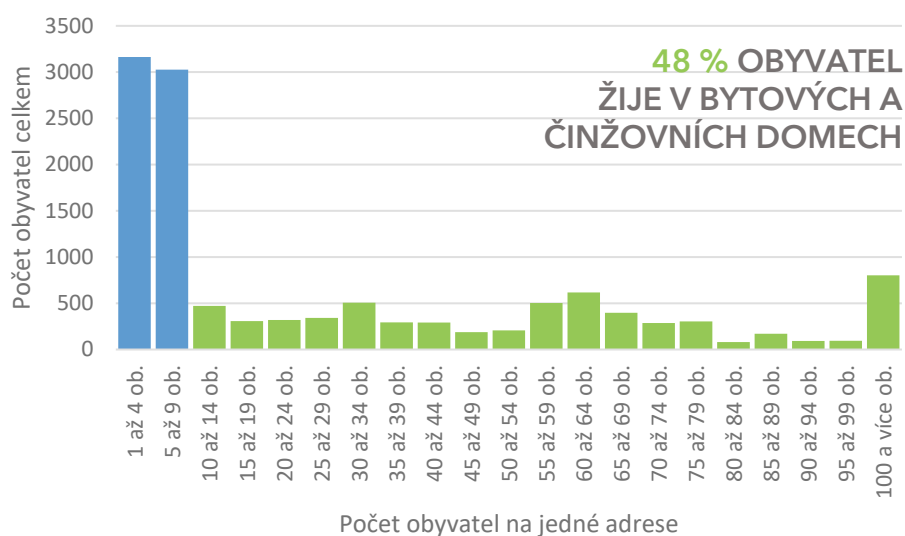
Dalším nepříznivým jevem je geomorfologie terénu (blíže řešeno v kapitole Aktivní mobilita). Centrum města a celá severní část je ve svahu a terén snižuje atraktivitu aktivní mobility.

Ve městě Uherský Brod žije přibližně polovina obyvatel v činžovní zástavbě či bytových domech. Tento údaj byl odborně odhadnut na základě posouzeného počtu obyvatel sídlících na stejné adrese, kde současně bydlí 10 nebo více obyvatel (orientační ukazatel). Rozložení počtu obyvatel podle celkového počtu registrovaných obyvatel pro dané adresní



body je znázorněno v grafu níže (graf 2.3). Ve srovnání s jinými městy je to nízké číslo. Poměrně velká část obyvatel (46 %) žije spíše v rodinných domech. Například ve městě Třebíč se jedná o 63 %. Do statistik nebyli započítáni obyvatelé, kteří mají trvalý pobyt registrovaný na městském úřadě (v případě Uherského Brodu se jedná o 451 obyvatel).

Nízká koncentrace obyvatel představuje komplikace při vytváření atraktivního a spolehlivého systému veřejné hromadné dopravy. Z pohledu dopravy v klidu se nicméně jedná o zjednodušující faktor. Obecně jsou lidé více rozprostřeni po území a tím jsou delší průměrné docházkové vzdálenosti.



Graf 2.3: Histogram zobrazující počet obyvatel žijících společně na jedné adrese s dalšími obyvateli.

Zdroj: Město Uherský Brod, vlastní zpracování – SmartPlan s. r. o.

Dostupnost území je nezbytné dát do kontextu nabídky služeb, obchodů a občanské vybavenosti. Na obrázku níže (obrázek 2.7) jsou znázorněna veřejná prostranství s vysokou koncentrací obchodů, služeb a dalších bodů občanské vybavenosti a vybraná veřejná prostranství s očekávanou vysokou atraktivitou (například parky). Nejedná se sice o vymezení všech takovýchto prostor a bodů, ale jsou zde obsaženy ty nejvýznamnější. S výjimkou dvou oblastí v sídlišti Pod Vinohrady a dalších dvou oblastí na sídlišti Olšava je znatelná absence těchto oblastí kdekoli v městě mimo jeho centrum, resp. nejbližšího okolí centra (vč. obchodních center jižně od centra města). Tento typ distribuce bodů občanské vybavenosti je sice pozitivní ve vztahu maximalizace atraktivity centra města, ale absence těchto služeb podporuje spíše automobilismus kvůli odloučenosti dalších oblastí a sklonu terénu v centrální oblasti. Většina lidí tak musí pro naplnění svých potřeb (doktor, obchod, úřad, sport aj.) jet do centra města nebo několika vybraných lokalit, a to nejčastěji automobilem. Nejedná se tedy o přístup slučitelný s již zmiňovaným „městem krátkých vzdáleností“. Uherský Brod je menší město, které je historickým vývojem odkázáno spíše na automobilovou dopravu, což potvrzují dopravní průzkumy a průzkumy domácností (řešeno níže). Nicméně je nutné vytvářet nadále podmínky pro rozvoj jiné než individuální automobilové dopravy.



Obrázek 2.7: Vybraná veřejná prostranství.

Zdroj: ČÚZK, vlastní zpracování – SmartPlan s. r. o.

Dalším negativním dopadem na aktivní mobilitu je současný vizuální stav veřejného prostoru. V mnoha případech v centru města, dokonce i na náměstí a také na okrajích města, je veřejný prostor znečištěn **vizuálním smogem** z reklamních plakátů. Velkým benefitem je, že město má vytvořené „Standardy veřejných prostorů v Uherském Brodě“ aktuální k roku 2019, kde jsou tyto a další otázky řešeny. Nicméně se jedná o přetrvávající problém. Hned při vjezdu do města ze směru z Uherského Hradiště je přijíždějící vítán velkými reklamními plochami na činžovních domech v sídlišti Olšava. Dále na křižovatce ulic „U Korečnice x 26. dubna x Nivnická“ nastává další velké vizuální znečištění. Největší znečištění je pak zřejmě na křižovatce ulic „26. dubna x Dolní Valy x Pod Valy“ (viz obrázek 2.8). Touto situací problém nekončí.



Obrázek 2.8: Ukázka vizuálního smogu jižně od centra "Dolní Valy".



Zdroj: Vlastní foto – SmartPlan s. r. o.

Jedná se o mnoho drobných nedostatků, které ale ve velkém počtu mají značný dopad na to, jak občan či návštěvník město vnímá. V konečném důsledku to má přímý vliv na rozhodování, jaký volíme dopravní prostředek. Město Uherský Brod má ve vztahu k veřejnému prostoru opravdu velký potenciál, který je vážně významně znehodnocen vizuálním smogem.

2.6 Vývoj automobilizace a motorizace

Jedním z hlavních ukazatelů rozvoje automobilové dopravy je stupeň automobilizace², resp. motorizace³ (primárně však automobilizace). V tabulce níže (tabulka 2.4) je srovnání města Uherský Brod (UB) se Zlínským krajem (ZK) a Českou republikou (ČR). Stupeň **automobilizace** udává **poměr počtu obyvatel a počtu registrovaných osobních automobilů**. Obecně tedy v závislosti na počtu obyvatel udává hrubý předpoklad počtu vozidel, tj. přeneseně poptávku po parkovacích místech, resp. po využití silniční infrastruktury. Údaj je nicméně v největší podrobnosti pouze na úrovni obce. Reálná hodnota se tak tedy může v rámci města lišit v závislosti na ekonomické síle obyvatel.

Tabulka 2.4: Stupeň automobilizace a motorizace ve městě Uherský Brod (UB), ve Zlínském kraji (ZK) a ČR k 1. 1. daného roku.

Rok	Automobilizace			Motorizace		
	UB	ZK	ČR	UB	ZK	ČR
2017	2.31	2.27	2.02	1.74	1.66	1.49
2018	2.24	2.19	1.94	1.70	1.61	1.44
2019	2.15	2.11	1.88	1.64	1.55	1.39
2020	2.08	2.05	1.83	1.59	1.51	1.36
2021	2.02	1.99	1.79	1.55	1.47	1.33
2022	1.95	1.91	1.71	1.49	1.41	1.27

Zdroj: Registr vozidel MD ČR, vlastní zpracování – SmartPlan s. r. o.

Přesto, že je na tom město Uherský Brod ve srovnání s krajem a ČR relativně dobře (k 1. 1. 2022 cca o 0.24 lidí na jedno osobní vozidlo, resp. 0.22 lidí na jedno motorové vozidlo lepší hodnota než v rámci ČR), je stále zcela zřetelný trend negativního vývoje automobilizace (před pěti lety byl rozdíl větší a hodnota vyšší). V tabulce níže (tabulka 2.5) je naopak uveden počet registrovaných osobních vozidel přepočtený na 1 000 obyvatel. Je zde tedy zobrazen stejný trend ale v jednotkách počtu vozidel na 1 000 obyvatel, což může být mnohdy srozumitelnější údaj. To je znázorněno v grafu (graf 2.4). Znamená to tedy, že za posledních **5 let došlo k nárůstu osobních automobilů na 1 000 obyvatel, a to o 18 % a o 17 % pro motorová vozidla**.

² Počet obyvatel na jedno osobní vozidlo (nižší hodnota je horší).

³ Počet obyvatel na jedno motorové vozidlo (nižší hodnota je horší).

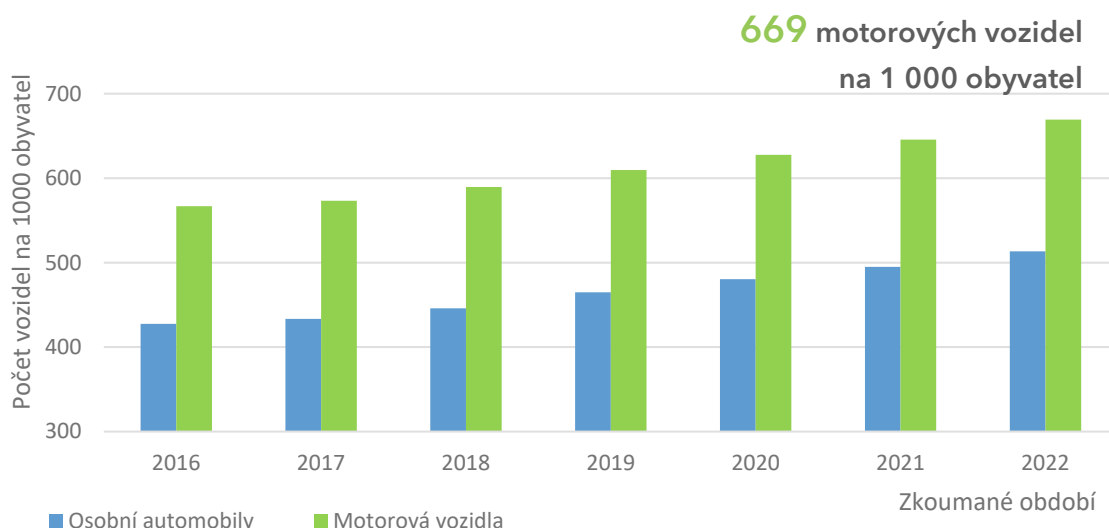
**Tabulka 2.5: Počet registrovaných vozidel na 1 000 obyvatel na 1 vozidlo.**

Rok	Počet obyvatel ve městě	Počet osobních automobilů na 1000 ob.	Počet všech motorových vozidel na 1000 ob.
2016	16 591	428	567
2017	16 590	433	573
2018	16 522	446	590
2019	16 493	465	610
2020	16 441	480	628
2021	16 409	495	646
2022	16 206	513	669

Zdroj: Český statistický úřad, Registr vozidel MD ČR, vlastní tvorba – SmartPlan s. r. o.

V rámci města je evidováno 2 805 osídlených adresních míst (z celkového počtu 4 708 adresních míst) k roku 2022, oproti 2 566 osídlených adresních míst z roku 2011 (SLDB). Za posledních 10 let tedy došlo k podstatnému nárůstu o téměř 240 těchto adresních míst (tj. o 9 %). Dle Sčítání lidu domů a bytů z roku 2011 je ve městě celkem 6 603 obydlených bytů a 2 223 obydlených domů. Celkem je tedy v Uherském Brodě 8 826 obydlených obytných jednotek (součet obydlených domů a bytů). Průměrný počet osob na jednu obytnou jednotku je pouze 1,9 osob. Pokud bychom uvažovali stejný nárůst obydlených obytných jednotek jako byl nárůst obydlených adresních míst, pak by to bylo k roku 2022 přibližně 9 650 (jedná se pouze o jednoduchý odhad na základě nárůstu obydlených adresních míst). Znamenalo by to v průměru 1,68 obyvatel na jednu obytnou jednotku.

V roce 2022 je k 1. 1. 2022 evidováno ve městě 8 321 osobních vozidel (tj. přibližně 0,86 vozidel na 1 bytovou jednotku či rodinný dům) a 10 847 motorových vozidel (tj. 1,12 vozidel na 1 bytovou jednotku či rodinný dům).

**Graf 2.4: Vývoj počtu registrovaných vozidel na 1 000 obyvatel 2014-2021 vždy k 1. 1. daného roku.**

Zdroj: Český statistický úřad, Registr vozidel MD ČR, vlastní tvorba – SmartPlan s. r. o.

Dlouhodobý **vývoj počtu vlastněných vozidel** je ve světě, České republice i Uherském Brodě **neudržitelný**. Výše uvedené hodnoty jasně ukazují nepříznivý trend. Počet registrovaných vozidel v přepočtu na obyvatele, jak je vidět v grafu výše (graf 2.4), lineárně



narůstá (růst je také v absolutních číslech), zatímco počet obyvatel má neustálý klesající trend (graf 2.1). Za posledních pět let v Uherském Brodě ubylo 384 obyvatel, vozidel ale přibýlo zhruba 1 130 (tj. počet vozidel roste přibližně třikrát rychleji, než počet obyvatel klesá). Je tedy naprosto zásadní reagovat.

2.7 Průzkumy dopravy

V rámci analýzy dopravy byly provedeny dopravní průzkumy zaměřené na silniční, tranzitní, cyklistickou a pěší dopravu, dopravu v klidu a veřejnou hromadnou dopravu. Průzkumy lze rozdělit na průzkumy za účelem zjištění intenzit dopravy (kordonové, křižovatkové, radarové průzkumy), průzkumy veřejné dopravy (zastávkové, ve vozidle) a průzkumy dopravy v klidu (se zápisem RZ, bez zápisu RZ). Těmto průzkumům, resp. jejich metodice, jsou věnovány následující podkapitoly.

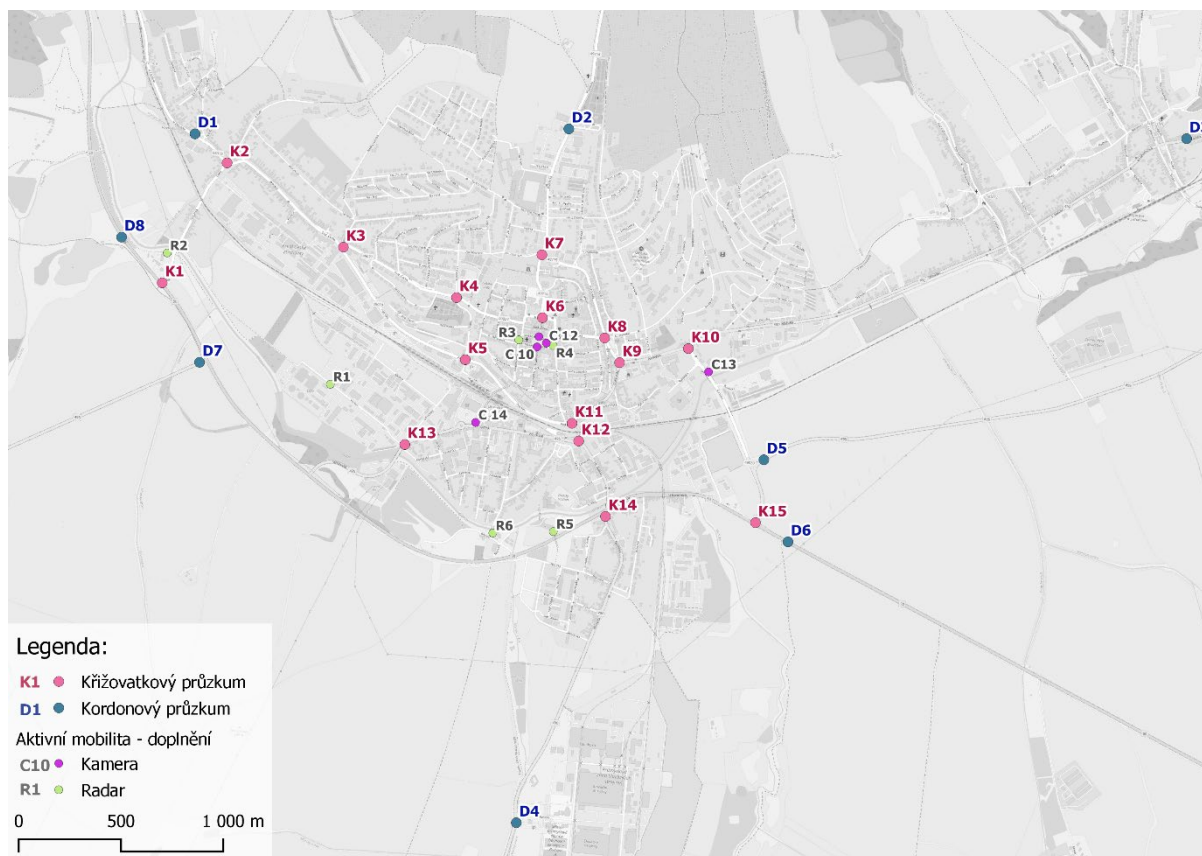
Výsledky dopravních průzkumů jsou uvedeny v jednotlivých kapitolách analytické části dle tématu zaměření. Zde je uveden metodický přístup k zajištění dat a následnému zpracování.

Průzkumy dopravy byly provedeny v březnu 2022 na základě konzultace s objednatelem.

Podrobný rozbor křižovatkových pohybů je v **příloze 1: Průzkum dopravy**.

2.7.1 Průzkumy dopravního zatížení

V rámci **křižovatkového průzkumu** byly zjišťovány intenzity silniční, cyklistické a pěší dopravy. Pro křižovatkový průzkum bylo vybráno 15 křižovatek nacházejících se na dopravně nejvýznamnějších komunikacích. Pro účely zjištění intenzit v oblasti aktivní mobility (cyklisté a pěší) dopravy byly dále křižovatky doplněny i o radary a doplňkové kamery. Pro účely zjištění tranzitní dopravy byl proveden **kordonový průzkum** na vjezdech do města. Lokace průzkumu podrobených křižovatek a komunikací jsou vyznačeny na obrázku níže. Kódové označení je pracovní a sloužilo pro vyhodnocení dopravních průzkumů (obrázek 2.9).



Obrázek 2.9: Umístění kamer a radarů v rámci.

Zdroj: Vlastní tvorba – SmartPlan s. r. o.

Pro účely **křižovatkového průzkumu** byla každá sledovaná křižovatka osazena jednou až dvěma kamerami v závislosti na jejím stavebním uspořádání. Kamery byly aplikovány na sloupky veřejného osvětlení. Kamery byly umísťovány tak, aby snímaly celý prostor křižovatek a natáčely tak vozidla odbočující v jednotlivých směrech. V průběhu analýzy byly pak s využitím softwaru Data from Sky analyzovány jak směry pohybu jednotlivých vozidel, tak jejich kategorie (osobní automobily, autobusy, dodávky, nákladní automobily, nákladní soupravy, motocykly, jízdní kola). Poté byly vypočteny intenzity dopravy. Počty cyklistů a pěších pohybujících se určitými koridory byly navíc zjišťovány i s využitím dalších kamer a radarů měřících rychlost a délku pohybujících se objektů kolem nich. Pro **kordonový průzkum** byly umístěny čtyři kamery schopné zaznamenávat RZ projíždějících vozidel na sloupky veřejného osvětlení a další čtyři na sloupky svislého dopravního značení při vjezdech do města. Tyto čtyři kamery byly po dobu průzkumu hlídány vyškolenými pracovníky, aby nedošlo k jejich odcizení. Ostatní kamery byly umístěny v dostatečné výšce nad vozovkou, aby byly mimo dosah chodců.

Křižovatkový průzkum se uskutečnil v úterý 22. 3. 2022 a ve středu 23. 3. 2022. Doplnkový kamerový průzkum byl zrealizován ve čtvrtek 24. 3. 2022. Radary byly postupně umísťovány a přesouvány 22. 3.-24. 3. 2022. Kamery natáčely a radary zaznamenávaly vždy v době ranní a odpolední špičky (7-11 h a 13-17 h).



Kordonový průzkum proběhl ve čtvrtek 24. 3. 2022 v časech ranní a odpolední špičky (7-11 h a 13-17 h). Město bylo o konkrétním umístění techniky předem informováno.

Cílem křižovatkového i kordonového průzkumu bylo zjištění intenzit dopravy a jejich směrovost v rámci města.

2.7.2 Průzkumy veřejné hromadné dopravy

Kromě průzkumu zaměřeného na intenzity dopravy a průzkumu dopravy v klidu se uskutečnil též průzkum veřejné hromadné dopravy, a to ve dvou podobách:

- Profilový průzkum;
- Vozový průzkum.

Profilový průzkum probíhá na významných zastávkách VHD. Vozový průzkum ve vozech vybraných linek VHD.

2.7.2.1 Profilový průzkum VHD

Profilový průzkum je průzkum na autobusových zastávkách, kde sleduje počty cestujících nastupujících a vystupujících do jednotlivých vozidel linek VHD. Zároveň se sleduje počet cestujících uvnitř vozidel při příjezdu a při odjezdu, čas příjezdu a čas odjezdu vozidla pro každé vozidlo každé linky, která zastavuje ve sledovaných zastávkách.

Pro tento průzkum byly vybrány následující významné zastávky:

- Poliklinika;
- Dopravní terminál (vlakové a autobusové nádraží);
- Mariánské náměstí;
- Kulturní dům.

Na Dopravním terminálu, který představuje hlavní přestupní uzel ve městě Uherský Brod, byly navíc zaznamenávány i přestupy mezi autobusovou a vlakovou dopravou.

Průzkum provedli vyškolení pracovníci 23.-24. 3. 2022 v době ranních dopravních špiček (5-8 h) a odpoledních dopravních špiček (14-17 h) veřejné hromadné dopravy. Tyto časy byly zvoleny na základě jízdních řádů autobusových linek pohybujících se jmenovanými zastávkami.

Cílem bylo zjištění obsazenosti jednotlivých spojů projíždějících vybranými zastávkami a obrat na těchto zastávkách.

2.7.2.2 Vozový průzkum VHD

Při vozovém průzkumu vyškolení pracovníci jezdili ve vozidlech linkové MHD po celých trasách od konečné po konečnou zastávku a zaznamenávali počty nastupujících a vystupujících v každé zastávce.

Pro tento průzkum byly vybrány následující autobusové linky:



- Linka č. 310;
- Linka č. 311;
- Linka č. 312;
- Linka č. 313.

Průzkum provedli vyškolení pracovníci 23.-24. 3. 2022 v době ranních a odpoledních dopravních špiček dle jízdních řádů MHD.

Cílem průzkumu bylo zjištění obsazenosti spojů linkové dopravy v celé jejich délce a obraty všech zastávek pro tyto spoje.

2.7.3 Průzkumy dopravy v klidu

V rámci analýzy stávajícího stavu dopravy v klidu v Uherském Brodě se uskutečnily dva dopravní průzkumy – jeden pochůzkou se zápisem RZ a druhý průjezdem inspekčního vozidla osazeným kamerami. Jednotlivé průzkumy, způsoby analýzy dat a vyhodnocení jsou stručně popsány v následujících podkapitolách.

Průzkum dopravy v klidu za účelem zjištění stávající reálné obsazenosti parkovacích míst a obratu vozidel v centru města byl proveden v úterý 22. 3. 2022 v časových profilech 5:00, 10:00 a 20:00. Druhý průzkum byl proveden pouze za účelem reálné obsazenosti parkovacích míst na území celého města v neděli 20. 3. 2022 v čase 20:00 a v pondělí 21. 3. 2022 v časech 5:00, 10:00 a 20:00.

2.7.3.1 Dopravní průzkum se zápisem RZ

Pro průzkum byly vybrány všechny parkovací plochy náležící zóně 1, zóně 2 a zóně 3. Navíc byl proveden i průzkum na parkovišti Střed, parkovišti Neradice a krytém parkovišti Kvanto. Tabulka níže udává parkovací kapacitu jednotlivých sledovaných oblastí. Kapacity daných oblastí byly odečteny ze serveru Mapy.cz nebo počítány během pochůzky a dále kontrolovány dle poskytnutého pasportu parkovacích stání (tabulka 2.6). Jedná se o vyznačená parkovací stání.

Tabulka 2.6: Seznam zkoumaných oblastí a odhadovaná kapacita.

ID	Oblast	Vybraná ulice	Kapacita	
P1	Zóna 1	Masarykovo nám., Bří Lužů (část), Moravská, Kaunicova (část)	115	675
P2	Zóna 2	Ptylova, Karla IV., Hradištská, Nerudova, Mariánské nám., Přemysla Otakara II., Parkoviště Dům kultury-J, Parkoviště Dům kultury-S, Kaunicova, Komenského (část), Pecháčkova, Naardenská (část), Seichertova, Bří Lužů (část), Za Dolním kostelem, Prim. Hájka, U Fortny, Tkalcovská, Soukenická, Ant. Hrubého, Neradice	518	



ID	Oblast	Vybraná ulice	Kapacita	
P3	Zóna 3	Svat. Čecha, Parkoviště Hřbitov	42	
P4	Parkoviště Střed (Soukenická)	-	69	
P5	Parkoviště Neradice	-	22	
P6	Kryté parkoviště Kvanto	-	74	

Během průzkumu byly zaznamenány registrační značky, resp. státní poznávací značky, parkujících vozidel, aby od sebe mohla být vozidla rozlišena. Následně byla data anonymizována pro zachování ochrany osobních údajů. Tato metoda provádění dopravních průzkumů je ve shodě s běžným způsobem provádění průzkumů dopravy v klidu.

Vybrané časy (5:00, 10:00 a 20:00) byly určeny na základě předpokládaného pohybu obyvatel za účelem zaměstnání, zásobování nebo návštěvy. Zásadním zjištěním je především počet vozidel parkujících před domy jako dlouhodobě odstavených. Parkující vozidla byla rozdělena do jednotlivých skupin podle účelu přítomnosti v konkrétní oblasti. Skupiny jsou znázorněny v přehledné tabulce níže viz tabulka 2.7.

Odstavená vozidla se vyznačovala svou neustálou přítomností v dané oblasti. Odstavená vozidla mohou patřit i rezidentům, pro účely průzkumu tvoří samostatnou kategorii. Aktivně využívané vozy rezidentů byly přítomny v brzkých ranních hodinách a zároveň i večer, ale nikoliv přes den. Za účelem výkonu zaměstnání byla v oblasti vozidla zaparkovaná přes den, ale ráno a večer se zde nevyškytovala.

Tabulka 2.7: Rozdělení vozidel.

Účel stání	Přítomnost vozidla v čase		
	5:00	10:00	20:00
Odstavená vozidla*	ANO	ANO	ANO
Rezidentní parkování	ANO	NE	ANO
	ANO	ANO	NE
	NE	ANO	ANO
	ANO	NE	NE
	NE	ANO	NE
Abonent	NE	ANO	NE
Návštěva	NE	NE	ANO

* Odstavená vozidla mohou patřit i rezidentům, pro účely průzkumu tvoří samostatnou kategorii; abonent a návštěvník může mít v rámci průzkumů podobný vzorec chování a kategorie jsou do určité míry zaměnitelné.

Cílem průzkumu bylo zjištění obsazenosti a obrátkovosti parkovacích stání v reprezentativních oblastech.

2.7.3.2 Dopravní průzkum - průjezdy inspekčním vozidlem

Jednalo se o průzkum vytíženosti parkovacích a odstavných stání a byly monitorovány parkovací a odstavné plochy na předemném celém území města Uherský Brod.

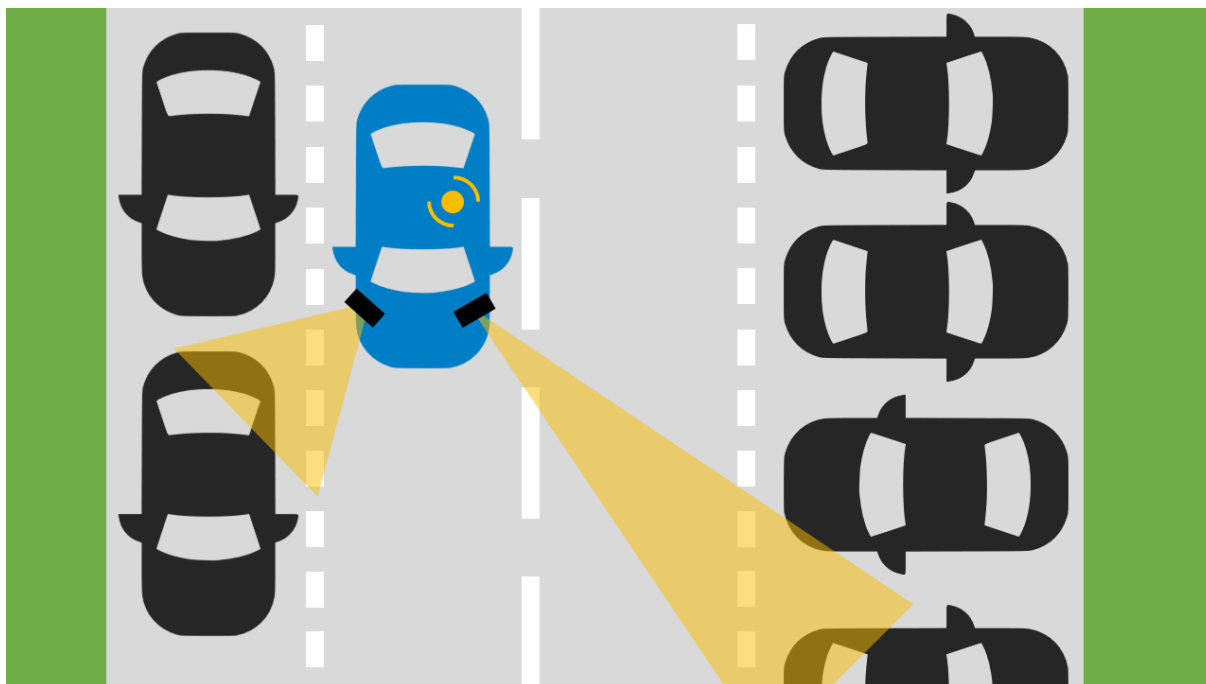
Celý průzkum probíhal formou nájezdů inspekčním vozidlem, na kterém byly umístěny kamery, které snímaly okolí. Příklad inspekčního vozidla je na obrázku níže (viz obrázek 2.10).



Obrázek 2.10: Příklad inspekčního vozidla.

Zdroj: Vlastní fotografie; SmartPlan s. r. o.; 2021

Kamery byly umístěny na vozidle tak, aby bylo možné zaznamenat obě části ulice při jednom průjezdu a nebylo nutné se otáčet (viz obrázek 2.11). To významně urychlilo celý průzkum. V Uherském Brodě projíždělo inspekční vozidlo osazené třemi kamerami – dvě po stranách vozidla, obdobně jako na obrázku, a navíc jedna ve středu vozidla na střeše. Současně musela být volena adekvátní rychlost průjezdu (místa velmi pomalá, obzvláště při zhoršených světelných podmínkách). Z toho důvodu bylo vozidlo opatřeno oranžovým majákem. Řidič inspekčního vozidla jel defenzivně a umožňoval ostatním řidičům silničního provozu bezpečné předjetí.



Obrázek 2.11: Schematické znázornění snímání kamerami umístěnými na vozidle.

Zdroj: Vlastní tvorba; SmartPlan s. r. o.; 2021

Průjezd městem trval v průměru cca 1,5 hodiny. Průzkum se uskutečnil v neděli 20. 3. 2022 v čase 20:00 a v pondělí 21. 3. 2022 v časech 5:00, 10:00 a 20:00.

Všechny záznamy byly odečítány ručně proškolenými pracovníky. Zajištěná data byla posléze zpětně kontrolována.

Základním cílem bylo zajistit počet zaparkovaných vozidel v jednotlivé časové profily, za účelem zjištění obsazenosti parkovacích stání v ulicích a na parkovištích a zároveň stanovit kategorie těchto vozidel.

Pro potřeby zjištění obsazenosti v jednotlivých ulicích byly použity počty zaparkovaných automobilů v jednotlivých ulicích a na parkovištích zjištěných z dopravního průzkumu a dále kapacita parkovacích stání ve městě. Parkovací kapacita byla převzata od městem poskytnutého pasportu komunikací, a navíc doplněna o následující významná kapacitní parkoviště: parkoviště Lidl, parkoviště Tesco a parkoviště Česká zbrojovka (staré autobusové nádraží). Počty parkovacích stání na těchto parkovištích byly odečteny, případně odhadnuty ze serveru Mapy.cz.

2.8 Analýza dopravních nehod

Kapitola je věnována bezpečnosti dopravy a je založena na terénním průzkumu, generelu dopravy a analýze nehodovosti. Na základě těchto vstupů bylo identifikováno několik problematických křižovek, ve kterých byly identifikovány bezpečnostní deficity.

Analýza nehodovosti byla provedena na základě veřejně dostupných dat o dopravních nehodách uvedených na nehody.cdv.cz. Analýza byla provedena za poslední uplynulé celé tři roky, tedy za období 1. 1. 2019-31. 12. 2021. Za tu dobu došlo v Uherském Brodě celkem ke 447 nehodovým událostem, z nichž 336 bylo pouze s hmotnou škodou a 111 s následky na životě či zdraví – konkrétně se jedná o 104 nehod s lehkými zraněními, 6 nehod s těžkými



zraněními a jednu nehodu s usmrcením, viz tabulka 2.8. Ke smrtelné nehodě došlo ve směrovém oblouku na komunikaci II/490 dne 14. 4. 2021 v 18 h. Jednalo se o čelní srážku osobního a nákladního vozidla, která se srazila na vozovce s mokrým povrchem za neztížených povětrnostních podmínek. Hlavní příčinou nehody bylo nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky (zatáčka, klesání, stoupání, šířka vozovky apod.).

Následující tabulka shrnuje následky dopravních nehod za sledované období. **Celkové celospolečenské ztráty za tyto tři roky představují cca 275 mil. Kč.** Z toho plyne, že investice do bezpečnosti a odstraňování problematických míst (obzvlášť pokud se opakují) by měly být prioritou.

Tabulka 2.8: Dopravní nehody za období 1. 1. 2019-31. 12. 2021.

Následky nehody	Počet nehod
Usmrcení	1
Těžká zranění	6
Lehká zranění	104
Pouze hmotná škoda	336

Zdroj: nehody.cdv.cz

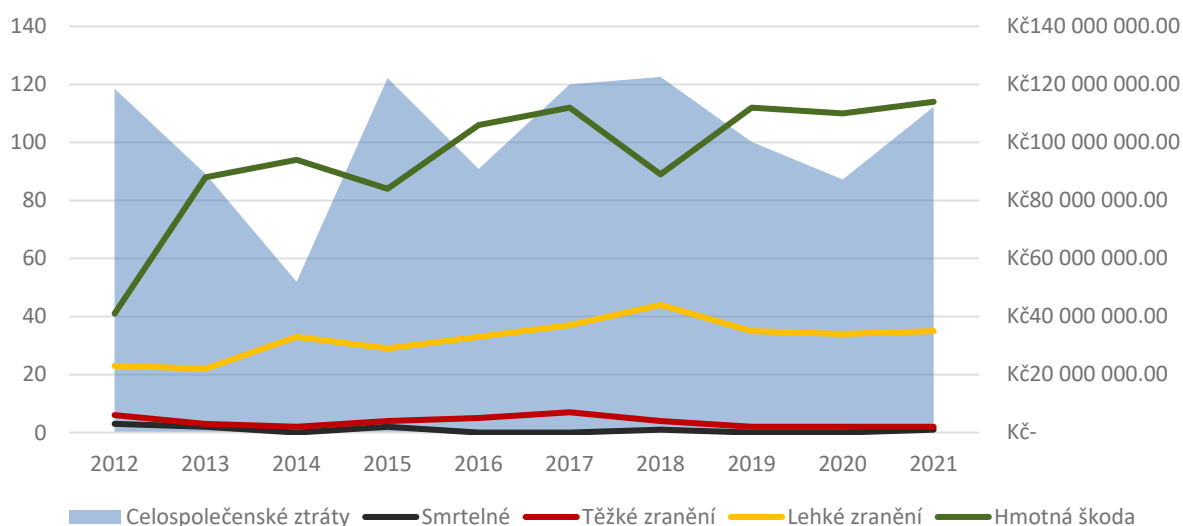
Shrnutí směrodatného období tří let však ukazuje pouze aktuální trend. Pro porozumění vývoje otázky bezpečnosti je nezbytné zohlednit také vzdálenější roky. V tabulce níže (tabulka 2.9) a následujícím grafu (graf 2.5) jsou uvedeny nehody pro každý rok za posledních 10 let vždy pouze za celý rok, tj. není zde uveden rok 2022.

Tabulka 2.9: Počty nehod v Uherském Brodě (2012-2021).

Město Uherský Brod	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Smrtelné	3	2	0	2	0	0	1	0	0	1
Těžké zranění	6	3	2	4	5	7	4	2	2	2
Lehké zranění	23	22	33	29	33	37	44	35	34	35
Hmotná škoda	41	88	94	84	106	112	89	112	110	114
Počet nehod celkem	73	115	129	119	144	156	138	149	146	152

Zdroj: nehody.cdv.cz

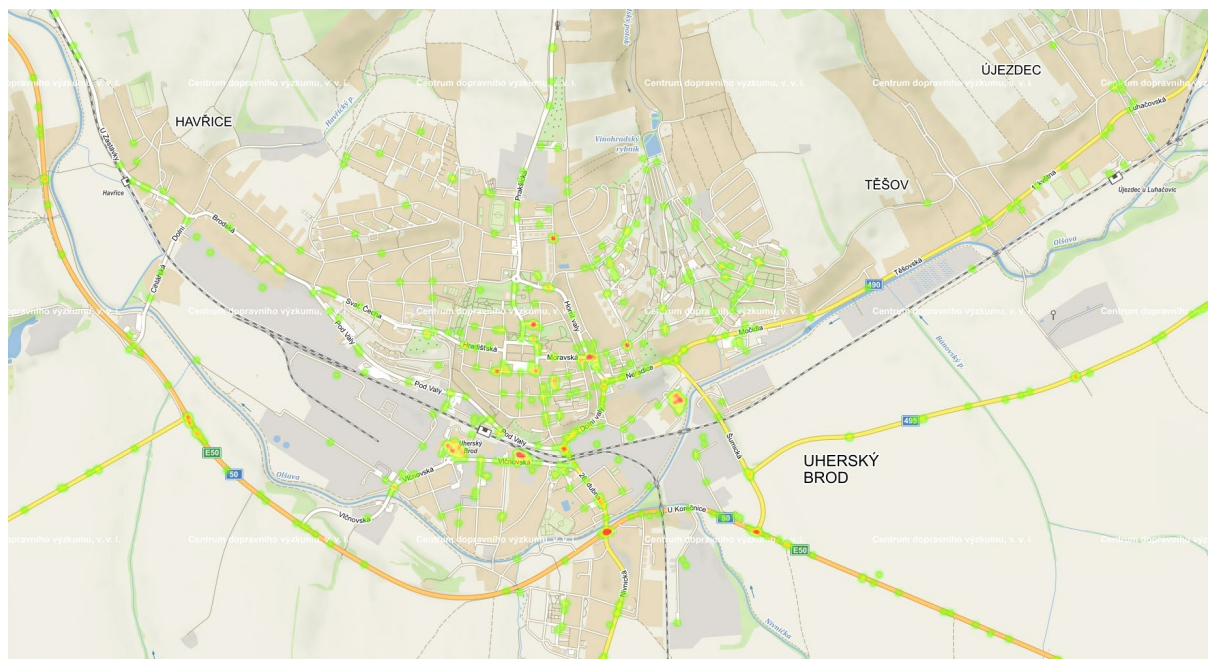
Na začátku sledovaného období v tabulce je patrný značný skok v počtu nehod směrem nahoru. V tabulce výše jsou uvedené celkové počty nehod, zatímco v grafu níže je v případě celospolečenských škod počítáno s počty osob pro zpřesnění výsledné hodnoty. Data o celospolečenských ztrátách vychází z výpočtů zveřejňovaných Centrem dopravního výzkumu. V obou případech je však zřetelný negativní trend, kdy počty nehod příliš neklesají, spíše naopak, a to ani v době ovlivněné celosvětovou pandemickou krizí (nejzatíženější je rok 2020). Míra automobilizace tak v Uherském Brodě patrně vyvažuje postupné řešení rizikových lokalit. Jednoznačným závěrem je zde nezbytná prioritizace bezpečnosti silničního provozu a řešení kolizních bodů.



Graf 2.5: Vývoj počtu nehod a celospolečenských ztrát (2012-2021).

Zdroj: nehody.cdv.cz

Následující obrázek představuje teplotní mapu značící hustotu výskytu dopravních nehod na území Uherského Brodu. Z mapy je patrné, že k výskytu dopravních nehod dochází na území celého města (obrázek 2.12 – podrobněji v **příloze 2: Teplotní mapa dopravní nehodovosti**). Jedná se pouze o orientační grafické vyzdvižení významných prioritních lokalit.



Obrázek 2.12: Teplotní mapa dopravní nehodovosti (červená barva značí vyšší výskyt nehod).

Zdroj: nehody.cdv.cz

Na dalším obrázku jsou naopak uvedena nebezpečná místa vycházející z metodiky KDE+ od Centra dopravního výzkumu (obrázek 2.13). V mapě vyznačeno modrou barvou (celkem dvě lokality – I/50 x II/490 západ a křižovatka u železničního přejezdu 26. dubna x Pod Valy).



Obrázek 2.13: Nebezpečná místa (metoda KDE+) - zdůrazněno červeným kruhem.

Zdroj: nehody.cdv.cz

Mapy výše určují, které křižovatky je nutné řešit prioritně. Jedná se o:

I/50 x II/495 západ	Křižovatky u železniční trati 26. dubna (26. dubna x Pod Vály)
I/50 x II/490	Horní Vály x Moravská
I/50 x II/495 východ	Komenského x Nerudova x Masarykovo nám.

Na základě terénního průzkumu se dále jeví jako problematické i další křižovatky, které jsou společně s výše jmenovanými vyznačeny na následující mapě (obrázek 2.14).

Celkem bylo identifikováno 7 vysoce rizikových bodů, 5 středně rizikových bodů a 6 bodů s nízkým rizikem. Ani tyto lokality by neměly být opomenuty a měly by být aktivně řešeny. V zájmu zvýšení bezpečnosti se doporučuje provedení důkladné bezpečnostní inspekce v rámci města, nebo alespoň v blízkosti vyznačených bodů.



Obrázek 2.14: Rizikové lokality v Uherském Brodě z hlediska bezpečnosti.

Zdroj: OpenStreetMap, Mapy.cz, terénní průzkum, nehody.cdv.cz, Generel dopravy města Uherský Brod, vlastní zpracování – SmartPlan s. r. o.

2.9 Průzkum dopravního chování

Před provedením průzkumu domácností byly o mobilitě obyvatelstva vedeny údaje pouze za pomoci sčítání lidu, domů a bytů z roku 2011. Údaje jsou uvedeny v tabulce níže (tabulka 2.10). Jedná se přitom o naprosto zásadní údaje o dopravním chování obyvatel.

Tabulka 2.10: Mobilita obyvatel (2011).

			Počet lidí
Vyjíždějící celkem			5 848
v tom	vyjíždějící do zaměstnání		4 018
	v tom	v rámci obce	2 372
		do jiné obce okresu	840
		do jiného okresu kraje	450
		do jiného kraje	268
		do zahraničí	88
	vyjíždějící do škol		1 830
	v tom	v rámci obce	1 097
		mimo obec	733

Zdroj: ČSÚ SLDB 2011



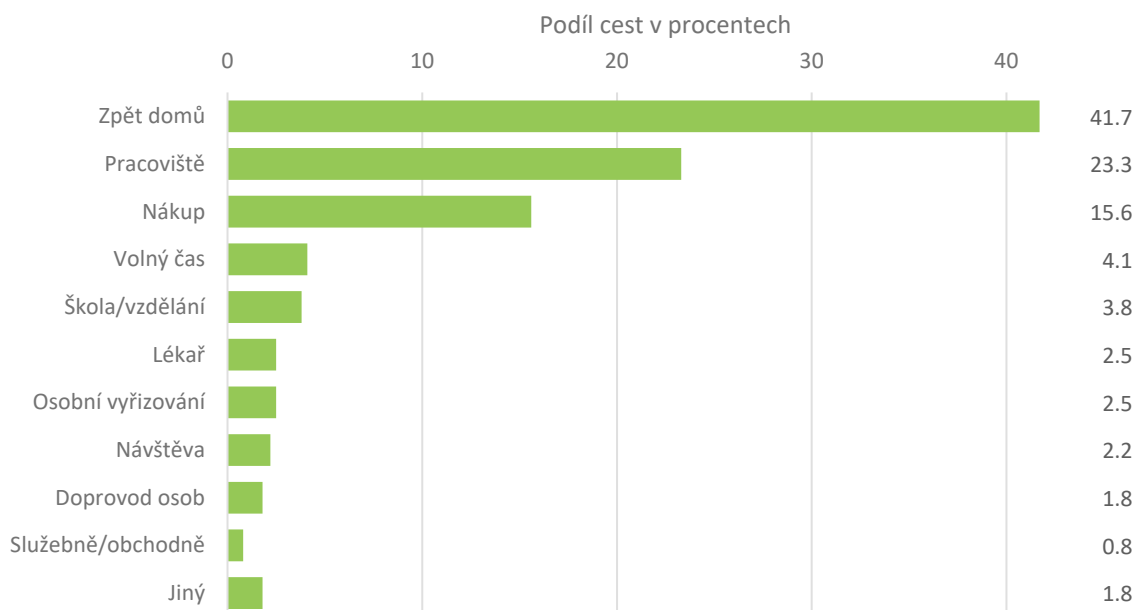
V rámci Plánu udržitelné městské mobility byl proto vypracován rozsáhlý průzkum domácností (cestovní deník, průzkum dopravního chování). Metodika, data a kompletní závěry jsou uvedeny v příloze dokumentu „**Příloha 3: Průzkum mobility v domácnostech**“. Pokud není uvedeno jinak, vycházejí všechna následující data v této podkapitole z provedeného průzkumu domácností.

Celkem byly sesbírány odpovědi od 502 respondentů, což přesahuje minimální požadovaný vzorek 300 domácností (který byl tedy naplněn). Šlo o rovnoměrné genderové i věkové rozložení pro zajištění maximální vypovídající hodnoty. Nejdominantnější zastoupení mají zaměstnanci. Město Uherský Brod pomohlo s průzkumy díky žádosti o součinnost z řad svých zaměstnanců.

V průměru člověk v Uherském Brodě vykoná **2,49 cest** v rozhodném dnu. V průměru stráví lidé na cestách **48,5 min** (v průměru 10,2 minut pěší chůzí). Typické jsou dvě cesty, tj. do práce a zpět domů (či pro zajištění jiné potřeby), což nahlásilo 39,9 % respondentů, o něco více respondentů hlásilo pouze jednu cestu, čímž patrně mysleli jednu stejnou trasu (40,1 %), což je poměrně atypické. Celkově bylo možné zaznamenat až 6 cest (toho využilo jen 0,2 % respondentů). Dominantou jsou vnitřní cesty (66,7 %) oproti vnějším cestám (tj. neměly zdroj a cíl ve městě).

2.9.1 Účel cest

Účelem cesty je v převážné většině cesta domů (41,7 %), na druhém místě je cesta do zaměstnání (23,3 %). Třetím nejčastějším cílem je cesta na nákup. Rozdělení cest je uvedeno v grafu níže (graf 2.6). V následující tabulce jsou cesty děleny dle účelu cesty a vzdáleností (tabulka 2.11). Zřejmě nejvýznamnějším výstupem je nulové zastoupení lékaře ve vzdálenosti do 1 km a nízkého zastoupení do 3 km a dále vyšší zastoupení osobního zařízení v kratších vzdálenostech. Obecně se zdá, že lidé tráví volný čas a řeší osobní vyřizování spíše v kratších vzdálenostech, což je dobré znamení. Naopak se zdá, že lékař je pro lidi spíše nedostupný a patrně budou volit spíše osobní vozidlo.



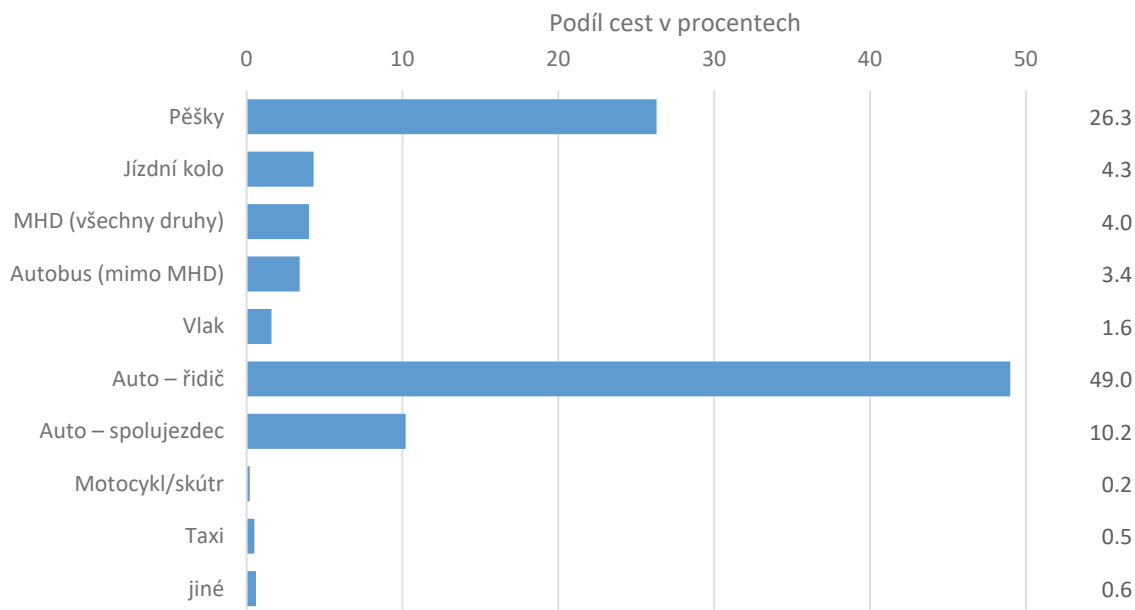
Graf 2.6: Podíl cest v procentech.

Tabulka 2.11: Účel cesty dělený dle vzdálenosti.

Účel cesty	do 1 km	1-3 km	3 a více km	Celkový součet
Zpět domů	39,4 %	40,8 %	42,6 %	41,7 %
Pracoviště	23,0 %	22,1 %	23,9 %	23,3 %
Nákup	20,0 %	17,4 %	13,9 %	15,6 %
Volný čas	4,8 %	5,3 %	3,4 %	4,1 %
Škola/vzdělání	4,8 %	4,7 %	3,3 %	3,8 %
Lékař	0,0 %	1,2 %	3,5 %	2,5 %
Osobní vyřizování	3,0 %	2,8 %	1,8 %	2,2 %
Návštěva	2,4 %	2,8 %	2,2 %	2,5 %
Doprovod osob	0,0 %	0,9 %	2,5 %	1,8 %
Služebně/obchodně	0,0 %	0,0 %	1,3 %	0,8 %
Jiný	2,4 %	1,9 %	1,6 %	1,8 %

2.9.2 Dělbá přepravní práce

Nejvýznamnějším faktorem je však **dělbá přepravní práce**. Celková dělbá přepravní práce je graficky znázorněna na grafu níže (graf 2.7). Dále je dělena dle vzdáleností v následující tabulce (tabulka 2.12).



Graf 2.7: Dělbá přepravní práce.

Tabulka 2.12: Dělbá přepravní práce s dělením dle vzdálenosti.

Dopravní prostředky	do 1 km	1-3 km	3 a více km	Celkový součet
Pěšky	95,8 %	48,6 %	2,0 %	26,3 %
Jízdní kolo	1,8 %	6,2 %	4,1 %	4,3 %
MHD (všechny druhy)	0,6 %	2,2 %	5,5 %	4,0 %
Autobus (mimo MHD)	0,0 %	0,6 %	5,2 %	3,4 %
Vlak	0,0 %	0,0 %	2,6 %	1,6 %
Auto – řidič	0,0 %	34,6 %	65,6 %	49,0 %
Auto – spolujezdec	0,0 %	6,2 %	14,0 %	10,2 %
Motocykl/skútr	0,0 %	0,0 %	0,3 %	0,2 %
Taxi	0,0 %	0,0 %	0,8 %	0,5 %
Jiné	1,8 %	1,6 %	0,0 %	0,6 %

Jak je z dat patrné, majoritní zastoupení má automobilová doprava (celkem 49,0 % řidiči, 10,2 % spolujezdec). Je však zřetelné, jak velký vliv má na dělbu přepravní práce délka cest. Respektive se jedná o vliv účelu cest. Na pracoviště lidé dojíždějí v průměru 8,1 km. Zároveň potřebují lidé cestou vyřídit další záležitosti jako jsou nákupy, osobní zařizování atd. Celková distribuce zdrojů a cílů cest v území je proto orientována silně na automobilovou dopravu. Pěší doprava dominuje krátkým vzdálenostem. Jízdní kolo je voleno primárně jako prostředek pro vzdálenost 1-3 km, ale jeho zastoupení je stále velmi malé. Z dat je dále patrná velmi nízká atraktivita veřejné hromadné dopravy.

Zajímavým srovnáním jsou jiná podobná města (tabulka 2.13). Uherský Brod je porovnáván s Uherským Hradištěm (tj. blízký soused), s Třebíčí (obdobně komplikovaný terén města),



s průměrem Zlínského kraje a průměrem obcí o velikosti 10-50 tis. obyvatel (vychází z projektu Česko v pohybu). Ve všech případech je na tom Uherský Brod ve srovnání hůře a je patrná spíše preference automobilové dopravy. Jsou tím podpořeny závěry z kapitoly 2.5 Veřejný prostor.

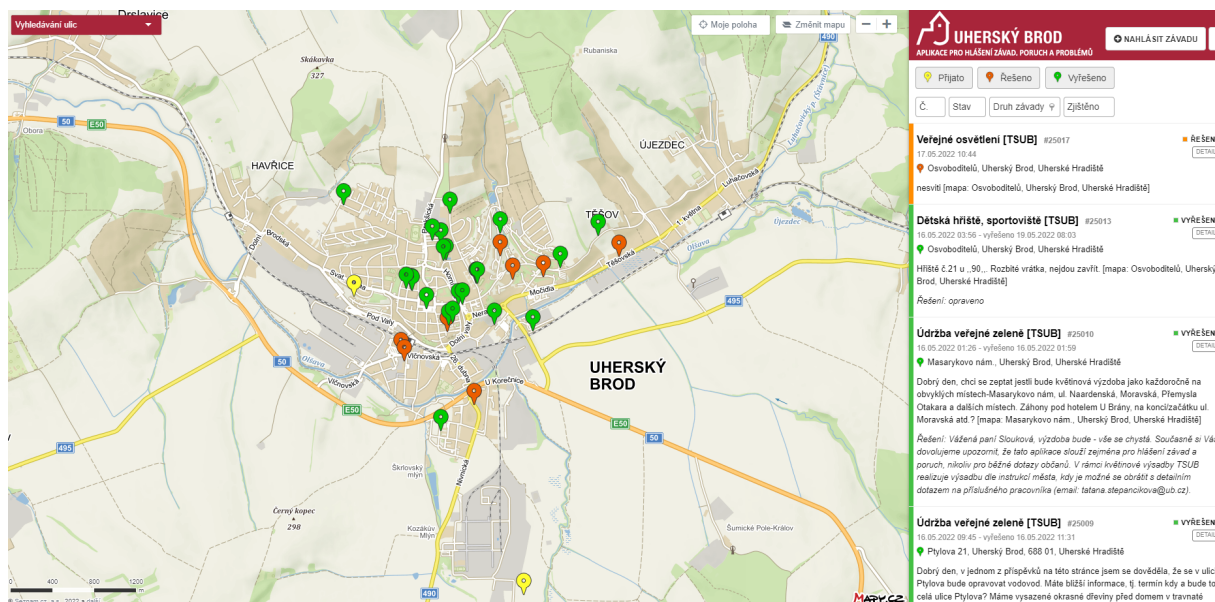
Tabulka 2.13: Srovnání dělby přepravní práce.

Dopravní prostředky	Uherský Brod	Uherské Hradiště	Třebíč	ČvP (ZK)*	ČvP (10-50 tis.)*
Pěšky	26,3 %	30 %	35,9 %	36,3 %	43,6 %
Jízdní kolo	4,3 %	6 %	4,5 %	7,1 %	4,8 %
MHD	4,0 %	13 %	12,8 %	7,5 %	8,3 %
Autobus (mimoměstský)	3,4 %	-	3,4 %	5,9 %	2,4 %
Vlak	1,6 %	1 %	0,6 %	1,4 %	2,0 %
Auto - řidič	49,0 %	47 %	36,7 %	30,8 %	28,0 %
Auto - spolujezdec	10,2 %	-	5,6 %	9,9 %	10,1 %
Ostatní	1,2 %	3 %	0,5 %	1,2 %	0,8 %

* ČvP - Česko v Pohybu <https://www.ceskovpohybu.cz>, ZK - Zlínský kraj (průměrné hodnoty), 10-50 tis. - průměr za města z ČR o velikosti 10 až 50 tis. obyvatel.

2.10 Pocitová mapa města

Pro tento projekt nebyla řešena pocitová mapa, jak je to běžné u PUMM pro větší města. Nicméně je nezbytné poznamenat, že město Uherský Brod má vlastní mapovou aplikaci, kde lidé mohou zaznamenat problematické záležitosti. Sice není mapa orientována na vyhodnocování otázky dopravy, ale je to krok správným směrem ve smyslu komunikace s občany.



Obrázek 2.15: Hlášení závad a poruch (město Uherský Brod).

Zdroj: <https://www.ub.cz/info/hlaseni-zavad-a-poruch>

2.11 Vliv dopravy na životní prostředí

Doprava je oblastí, která spotřebovává celosvětově třetinu energie, kterou lidstvo vyprodukuje. Její dopady jsou však mnohem širší. Nesprávné dopravní chování má vliv na fyzické a duševní zdraví, ale doprava samotná má výrazný dopad na životní prostředí. Z tohoto důvodu bylo na základě modelace vypočítáno, jaké jsou skutečné dopady na zdraví obyvatel z dopravy (tj. hodnoty v přílohách a na obrázcích zobrazují pouze dopad z dopravy, a to na základě sledovaného, resp. měřeného, základního komunikačního systému – tedy sběrné komunikace). A to ve dvou rovinách:

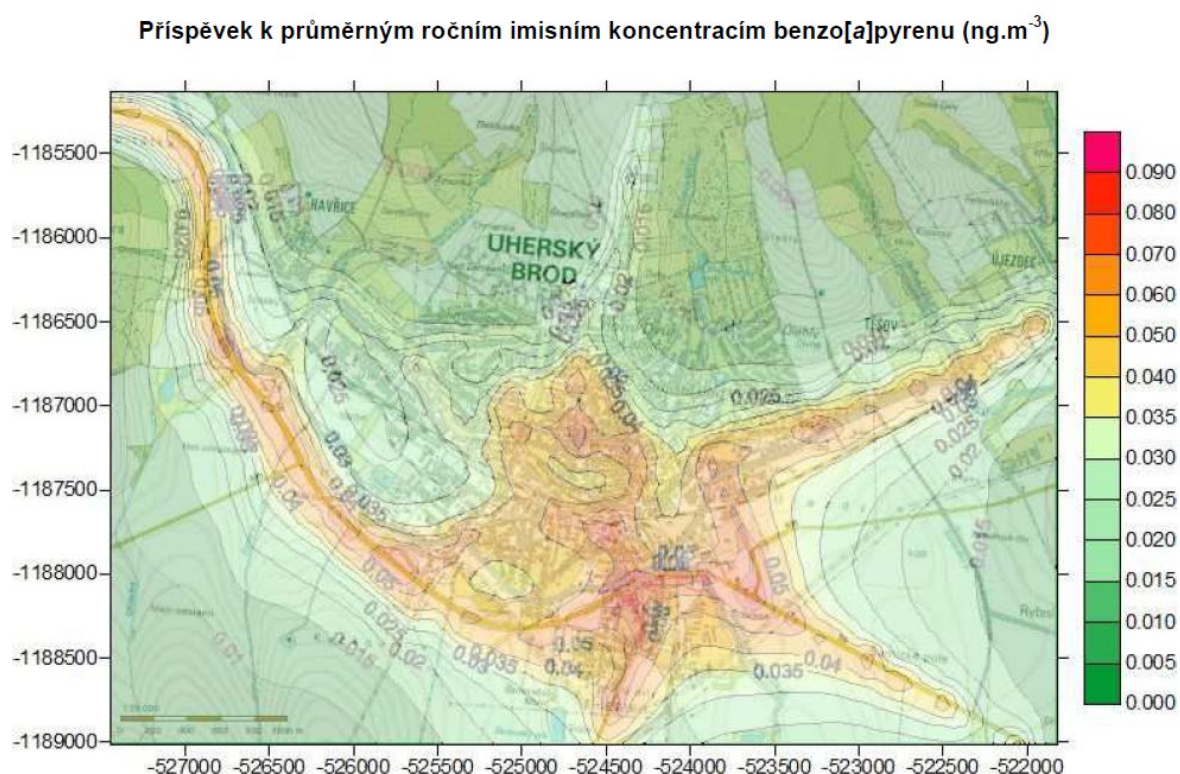
- Rozptylová studie (modelace emisí a imisí);
- Hluková studie (modelace hluku).



2.11.1 Rozptylová studie

Kompletní zpráva je uvedena v příloze dokumentu „**Příloha 4: Rozptylová studie**“ a doplňujících přílohách. Příklad výstupů je uveden na obrázku níže (Obrázek 2.16).

Dle dostupných informací je v zájmové oblasti překračován imisní limit pro průměrnou roční imisi karcinogenního benzo[a]pyrenu. Imisní limity ostatních znečišťujících látek jsou plněny. Nejvyšší vypočtené imisní příspěvky ke koncentracím všech znečišťujících látek jsou dle očekávání v blízkosti frekventovaných komunikací a křižovatek. Jedná se zejména o silnici I. třídy č. 50 a některé frekventované komunikace a křižovatky v centru města Uherský Brod.



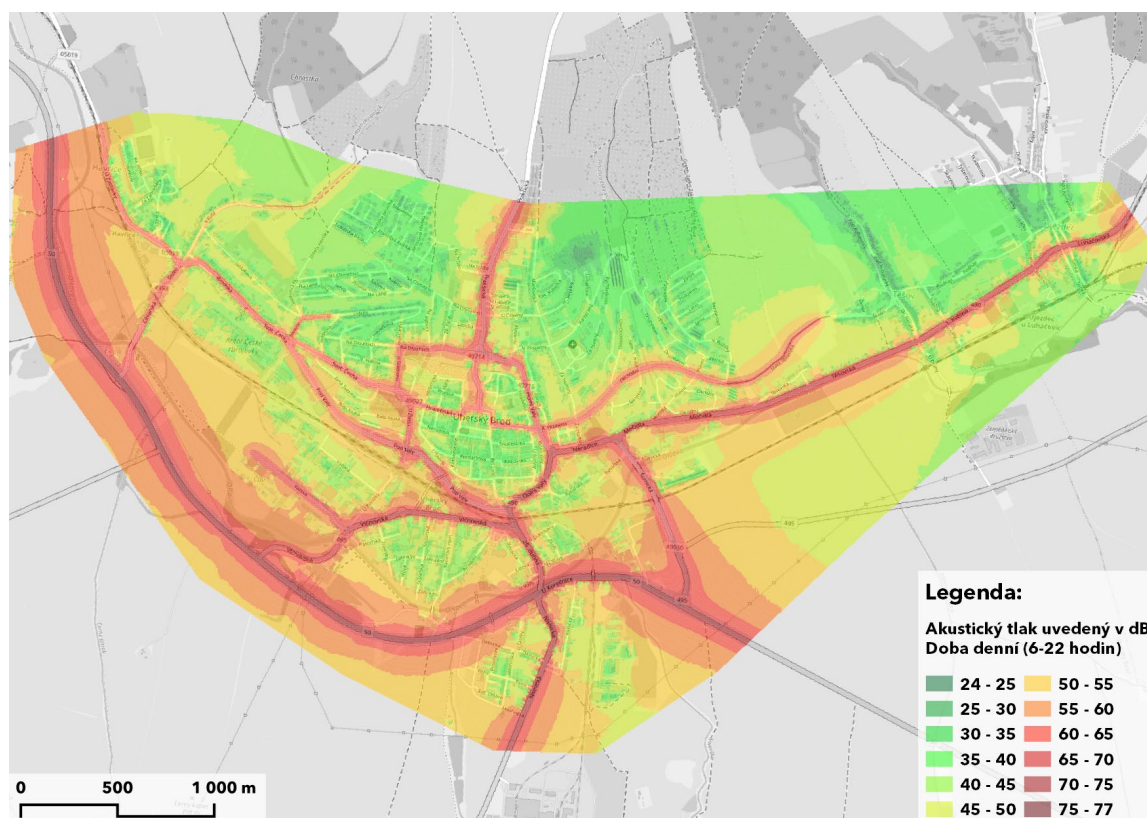
Obrázek 2.16: Příklad výstupu rozptylové studie.

Zdroj: Příloha 4: Rozptylová studie

2.11.2 Hluková studie

Kompletní zpráva (protokol o provedeném měření atd.) je uvedena v příloze dokumentu „**Příloha 5: Hluk z automobilové dopravy města Uherský Brod**“ a doplňujících přílohách. Příklad výstupů je uveden na obrázku níže (obrázek 2.17).

Hluk z dopravy je problematický na téměř všech vytížených komunikacích. Byly zjišťovány také referenční objekty z přivrácené i odvrácené strany fasády pro upřesnění dopadů. Vše je přehledně uvedeno ve výstupním protokolu. V hlukové oblasti je patrný široký vliv obchvatu, který hlukem ovlivňuje velmi široký pás podél komunikace I/50 (v zimních měsících bez vegetace pak do ještě širšího území města).



Obrázek 2.17: Příklad výstupu hlukové studie.

Zdroj: Příloha 5: Hluk z automobilové dopravy města Uherský Brod



2.12 Shrnutí území

V rámci charakteristiky území bylo sesbíráno a analyzováno velké množství dat. Mnohá tato data jsou dále uváděna v kontextu dalších kapitol (především průzkumy dopravy a průzkumy domácností). Hlavním výstupem z této kapitoly je však hmatatelná **velká míra automobilismu v Uherském Brodě**, resp. současné nastavení města podporuje individuální automobilovou dopravu (IAD). Je to patrné z distribuce bodů občanské vybavenosti, terénního profilu města (mimo sféru vlivu města), intenzit v dopravě (řešeno blíže v dalších kapitolách) a primárně z dělby přepravní práce. Jedná se o očekávaný jev, který je tímto podložen daty. Překvapivým zjištěním však byla skutečná míra automobilismu a automobilové dopravy. To má dále **vliv na bezpečnost silničního provozu**, což má zpětně vliv na dělbu přepravní práce, protože pocit bezpečí je jedním z významných faktorů při rozhodování se pro využití konkrétních dopravních prostředků (vedle spolehlivosti, časové dostupnosti atd.). Negativní vliv dopravy je dále patrný z **vyhodnocení vlivů dopravy na životní prostředí** (emise, imise a hluk). Finálním závěrem této kapitoly by mělo být primárně upozornění, o jak kritickou se jedná záležitost. To, co je dnes na hranici únosnosti s tímto rozvojovým trendem již za pár let být nemusí. O to náročnější pak bude řešení. Je tedy nezbytné **zaměřit se na práci s územím a s občany**, resp. **na změnu dopravního chování**.

SILNÉ STRÁNKY (STRENGTHS)	SLABÉ STRÁNKY (WEAKNESSES)
Vysoká vybavenost centra města.	Segmentace území.
Standardy veřejných prostorů v Uherském Brodě (dokument 2019).	Velké množství obyvatel v nízké zástavbě.
Nízký podíl nezaměstnanosti (ve srovnání s minulostí).	Bariérový efekt.
	Rostoucí míra automobilizace.
	Počty dopravních nehod historicky neklesají.
	Rizikové lokality z pohledu bezpečnosti silničního provozu.
	Dělba přepravní práce ve prospěch automobilismu (47 %).
	Hluk z dopravy v centru města.
	Vliv silnice I/50 na životní prostředí.



3 Aktivní mobilita

Aktivní mobilita je důležitým, a přesto stále často podceňovaným pilířem změn v mobilitě. Při plánování dopravy tam, kde dominují vozidla, jsou pěší a cyklistická doprava na samém okraji pozornosti. Přitom **chůze a jízda na kole může v mnoha případech nahradit časté jízdy autem**. Aktivní mobilita **nezabírá tolik prostoru v rámci veřejného prostoru**, nevytváří emise a **má pozitivní účinky na naše zdraví**. Prospívá lidem, co jsou aktivně mobilní a zároveň i společnosti jako celku. Chůze i jízda na kole je základní formou mobility a důležitým prvkem, na který navazují další dopravní systémy, zejména v otázce veřejné hromadné dopravy. V současné době je důležité patřičně **vyzdvihovat význam aktivní mobility při hledání politických řešení** a podložit ji četnými daty, fakty i příklady ze zahraničí.

Je nutno volit takové způsoby dopravy, které jsou co nejefektivnější - z hlediska ekonomického, ochrany zdraví, životního prostředí a kvality života obyvatel ve městech. Podle toho by měla být tvořena dopravní infrastruktura současně s ohledem na pěší a cyklistickou dopravu.

V rámci aktivní mobility je třeba klást velký důraz na zajištění bezpečných cest, jelikož se jedná o nejzranitelnější účastníky silničního provozu (především chodce).

3.1 Pěší doprava

Město Uherský Brod nemá k dispozici aktuální generel bezbariérovosti (poslední z roku 2008), který by komplexně řešil současný stav pěší infrastruktury (její kvalitu, prostupnost a bezpečnost pro všechny uživatele) a umožnil tak plánovat investice pro propojenou pěší infrastrukturu.

V rámci průzkumu domácností byla řešena otázka pěší dopravy ve městě a vyplynulo z toho několik zásadních závěrů. Chůzi využívá **pouze 26,3 % respondentů** (ze všech dopravních systémů), což je daleko méně než ve zbytku České republiky. Pro srovnání v Uherském Hradišti se číslo chodců pohybuje okolo 30 % a zbytek ČR se pohybuje okolo 43 %. Pokud jde o věkovou škálu nejčastějších uživatelů chůze jedná se o obyvatele 15-20 let, 51-60 let, 61 a více. Nejvyšší podíl chůze je ve volném čase (49 % respondentů) a při cestě do škol (39,6 % respondentů). I z hlediska zdravotního se doporučuje alespoň 5krát týdně 30 až 45 minut souvislého aktivního pohybu. V Uherském Brodě to znamená jít si vyřídit nějakou záležitost např. ze sídliště Pod Vinohrady do centra a zpět. Namísto zažitých 10 tis. kroků tak postačí 7,5 tis. kroků, aby se nastartoval metabolismus i kardiovaskulární systém.

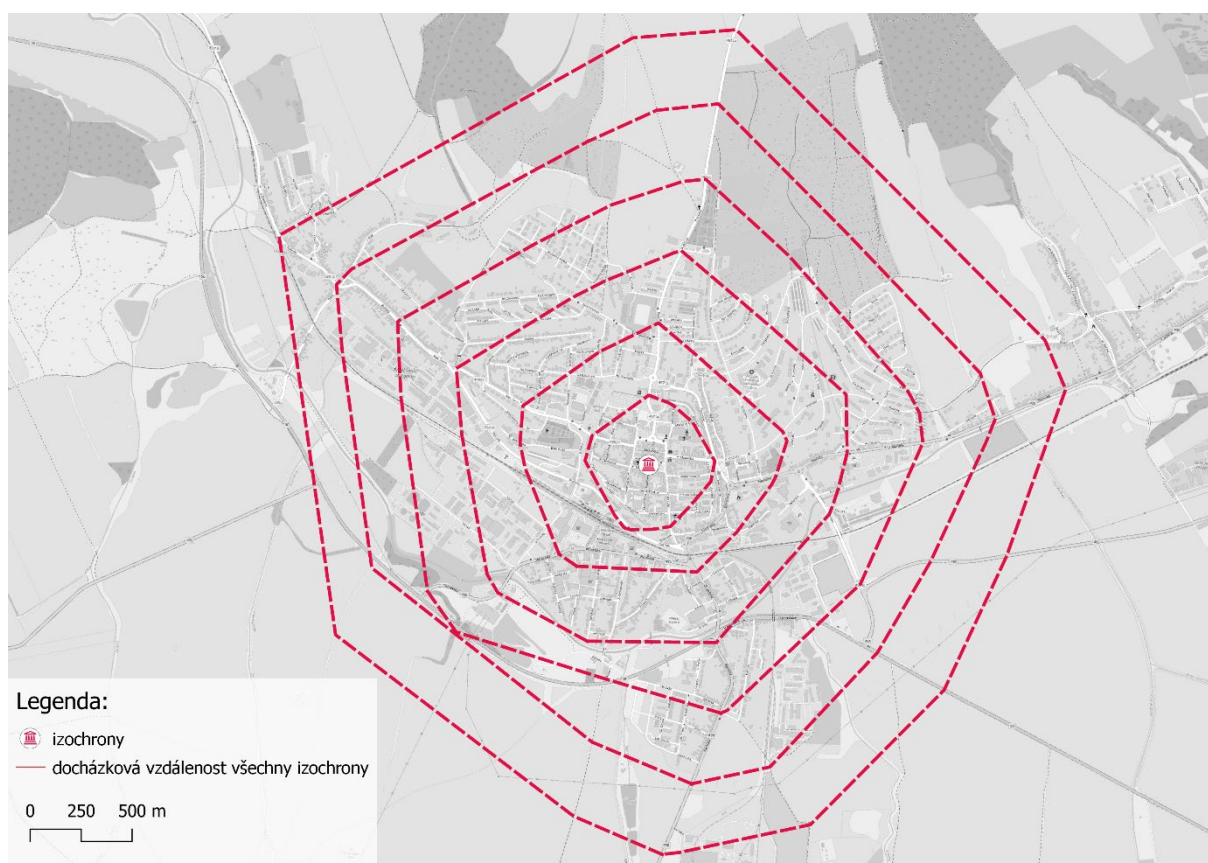
Převážná většina pěších cest **je prováděna do 1 km** (95,8 % všech cest do 1 km). Chůze je nejčastěji využívána spíše uvnitř města (37,5 % respondentů) než mimo město (3,8 %). U vnějších cest je pak pěší forma dopravy spíše doplňkem k následnému využití hromadných prostředků (cesta k veřejné hromadné dopravě). Kombinace pěší a automobilové dopravy dosahuje až k 86 % všech dílčích cest respondentů.

Nevýhodou města Uherský Brod je fakt, že není vzhledem k okrajovým částem kompaktní a nejedná se ze všech míst o tzv. město krátkých vzdáleností. Převážná většina služeb se nachází v centru města. To obyvatele nutí využívat automobilovou dopravu nebo VHD za účelem dojížděky za prací, obchody, městským úřadem atd. Sídlíště Olšava je spíše periferie,



kteřá je městskému centru vzdálená nejen fyzicky, ale i významem, přesto je od roku 2019 propojená s centrem 2 lávkami pro pěší a cyklisty. Je zde proto zapotřebí do budoucna vytvořit více služeb pro obyvatele sídliště, aby nemuseli denně dojíždět do centra města, což souvisí s dostavbou sídliště zahájenou v roce 2022. Všechna města potřebují růst, ale klíčovým ukazatelem by neměl být počet obyvatel (ostatně město již od roku 2015 opustilo vizi růstu počtu obyvatel na 20 tis. a zaměřuje se v posledních letech na brzdění poklesu obyvatel a zvyšování kvality života obyvatel. Cílem Uherského Brodu by mělo být vytvoření ucelenějšího a kompaktnějšího města krátkých vzdáleností, aby jeho obyvatelé nebyli odkázáni zejména na svá vozidla a mohli si vystačit s pěším módem, jízdním kolem nebo fungující VHD.

Následující obrázek 3.1 zobrazuje docházkovou vzdálenost (po 5 minutách) od centra města, kde se nachází městský úřad. Většina města je tak v 20minutové docházkové vzdálenosti do centra, což je zdravý denní limit pro chůzi (cesta tam i zpět trvá 40 minut). Je vidět, že části Havřice, Těšov a Újezdec jsou od centra města nejvíce vzdáleny, a proto je zde důležité se zaměřit na obsluhu okrajových částí území veřejnou hromadnou dopravou nebo cyklistickou dopravou.

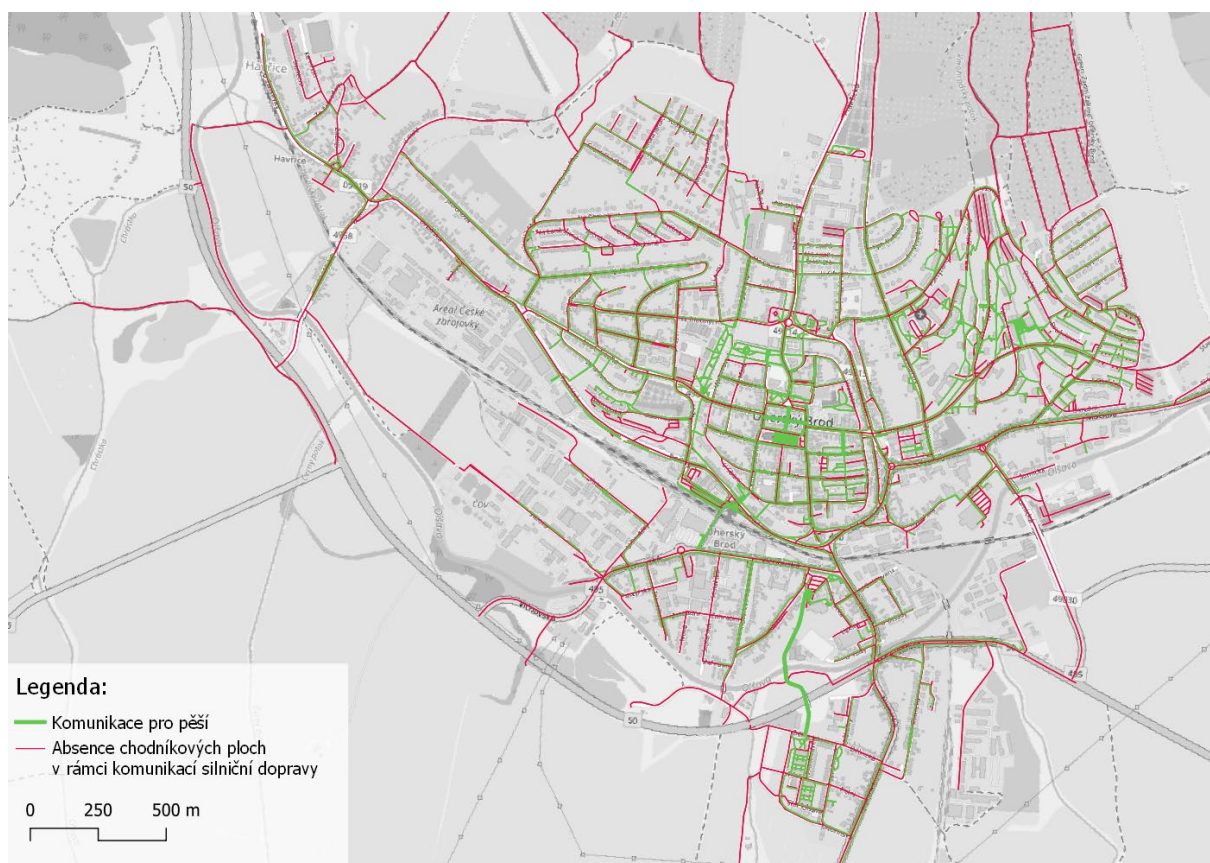


Obrázek 3.1: Docházková vzdálenost od centra města zobrazená po 5 minutách.

Zdroj: OpenStreetMap, vlastní zpracování – SmartPlan s. r. o.

3.1.1 Základní síť pěší bezbariérové dopravy

Na následujícím snímku (viz obrázek 3.2) je vidět současná infrastruktura pro pěší, kde jsou zeleně vyznačeny všechny chodníkové plochy. Jedná se o chodníky podél komunikací, ale i o pěší zóny v centru města. Červenou barvou jsou vykresleny komunikace, kde se nenachází chodníková plocha (po obou stranách komunikace). Dále se ve městě nachází „pěší zóny“ (SDZ IZ 6a) především v centru města např. v ulici Naardenská. Dále pak „Zákaz vjezdu motorových vozidel“ (SDZ B 11) např. v ulici Weberova, Malá, Příčná atd. Z obrázku je patrné, že nejhůře na tom je lokalita Havříce, kde nejsou propojeny chodníkové plochy (např. přes železniční přejezd nebo absence přechodů pro chodce u základní školy Uherský Brod – Havříce).



Obrázek 3.2: Komplexní přehled všech chodníkových ploch.

Zdroj: OpenStreetMap, vlastní zpracování – SmartPlan s. r. o.

3.1.2 Turistické trasy, vazba na území v regionu

V blízkosti města Uherský Brod jsou vyznačeny možnosti pro pěší turistiku v souvislosti s terénem a krajinou v okolí města. Stávající turistické trasy ve městě nejsou navzájem propojeny. Navíc většina tras by měla začínat a sbíhat se v centru města, kde je největší kumulace turistů. Značené pěší trasy (viz obrázek 3.3) jsou děleny dle významnosti:

Základní turistické trasy značené dle KČT

Žlutá trasa – (krátká spojovací trasa/cesta) Uherský Brod – rozcestí Vrchovina za Prakšicemi



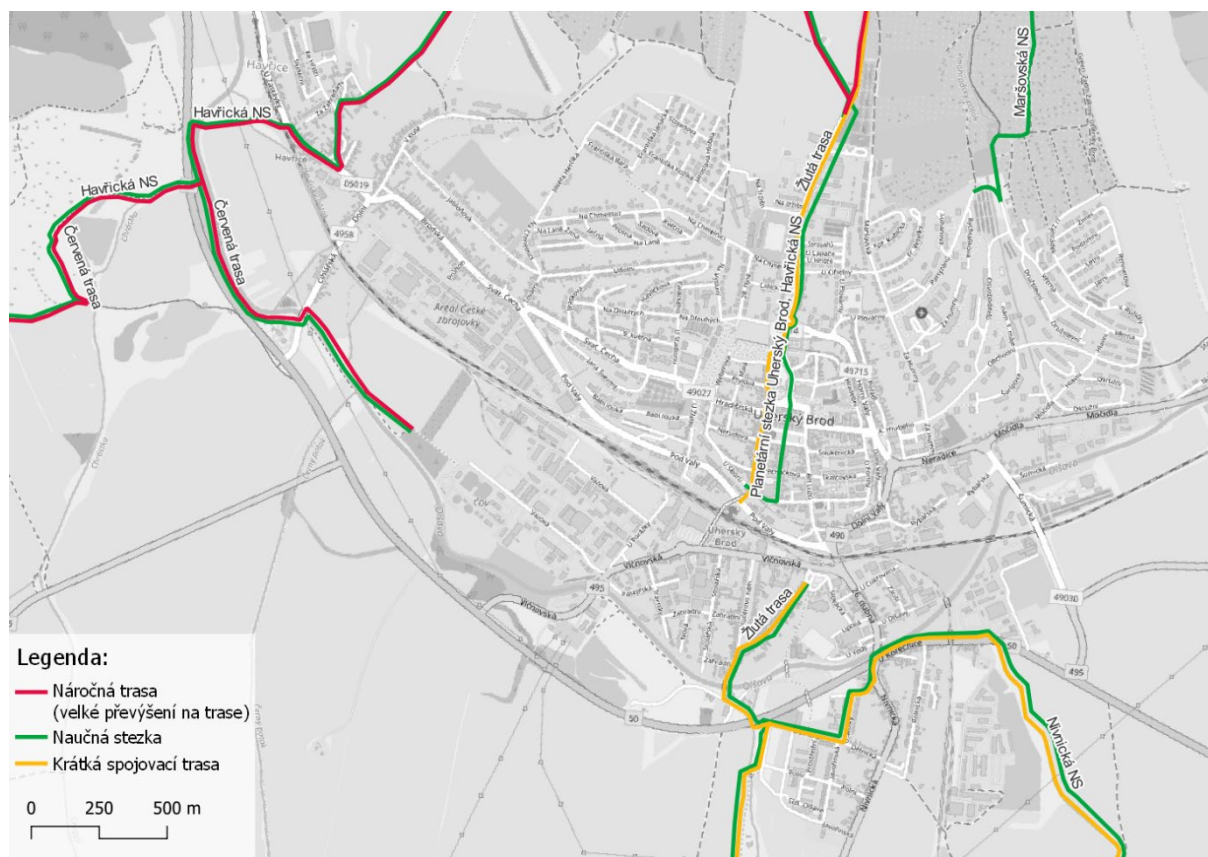
Červená trasa – náročná trasa s převýšením (v případě Uherského Brodu se jedná o 167 m v rámci celé trasy)

Naučné stezky (zelené trasy)

Havřícká – ze západu města směrem k hvězdárně v severní části

Maršovská – ze severní části města k části Maršov směrem k východní části Újezdec

Nivnická – od Slováckého nám. směrem na jih města okolo sídliště Olšava přes Nivnický Dvůr a poté zpět přes polní cestu kolem ornitologické pozorovatelny u Nivničky k sídlišti Olšava.



Obrázek 3.3: Znárodnění základních turistických tras a naučných stezek.

Zdroj: OpenStreetMap, vlastní zpracování – SmartPlan s. r. o.

3.1.3 Vyhodnocení pěších dat z dopravního průzkumu

V rámci provedených křižovatkových průzkumů byly na vybraných zatížených křižovatkách ve městě sledovány i pohyby pěších. Pěší byli počítáni v době ranní a odpolední špičky (7-11 h a 13-17 h).

Na obrázku níže (obrázek 3.4) je vidět využívanost pěší sítě v Uherském Brodě. Velikost kruhů určuje množství pěších v daném místě. Čím větší je bod, tím větší množství bylo v daném bodě naměřeno pěších.

Nejvíce využívanou pěší infrastrukturou je Masarykovo náměstí (cca 4 000 pěších za měřené období), kde je velká koncentrace služeb města. Většina obyvatel navštěvuje centrum města z důvodu toho, že služby města nejsou rovnoměrně rozmístěny po celém městě, a proto

nemají jinou možnost než směřovat do centra. Další využívaný úsek se nachází v křižovatce Horní Valy x Neradice x Dolní Valy, kde se nachází obchodní dům Kvanto Albert a v blízkosti i vysokopodlažní zástavba, kam směřuje mnoho obyvatel. Třetí lokalita s největším počtem chodců je v ulici Svat. Čecha, kde se nachází mnoho cílů jako je sokolovna, Střední odborné učiliště Uherský Brod a hřbitov.

Ve zbylých částech města, které jsou vzdálenější od centra města byly zjištěny podobné intenzity (cca 1 000 pěších za měřené období).



Obrázek 3.4: Počty pěších za sledované období v Uherském Brodě – pěší doprava.

Zdroj: OpenStreetMap, vlastní zpracování – SmartPlan s. r. o.

3.1.4 Přehled hlavních nedostatků pěší infrastruktury ve městě

Část nedostatků byla zachycena v dokumentu „Standardy řešení veřejných prostorů v Uherském Brodě“ z roku 2019, kde jeho součástí bylo i zdůraznění nedostatků v pěší infrastruktuře. Při zhodnocení celkového stavu sítě pěších tras je ve velkém počtu příkladů znatelná snaha města o vytvoření bezpečných koridorů (např. lávky přes řeku Olšava pro pěší a cyklistickou dopravu). V posledních několika letech byly provedeny úpravy za účelem zvýšení kvality chodníkových ploch a prvků pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace a adekvátního stavu povrchů chodníků. Přes tyto snahy stále existují pěší trasy, které je nutno opravit nebo napravit.

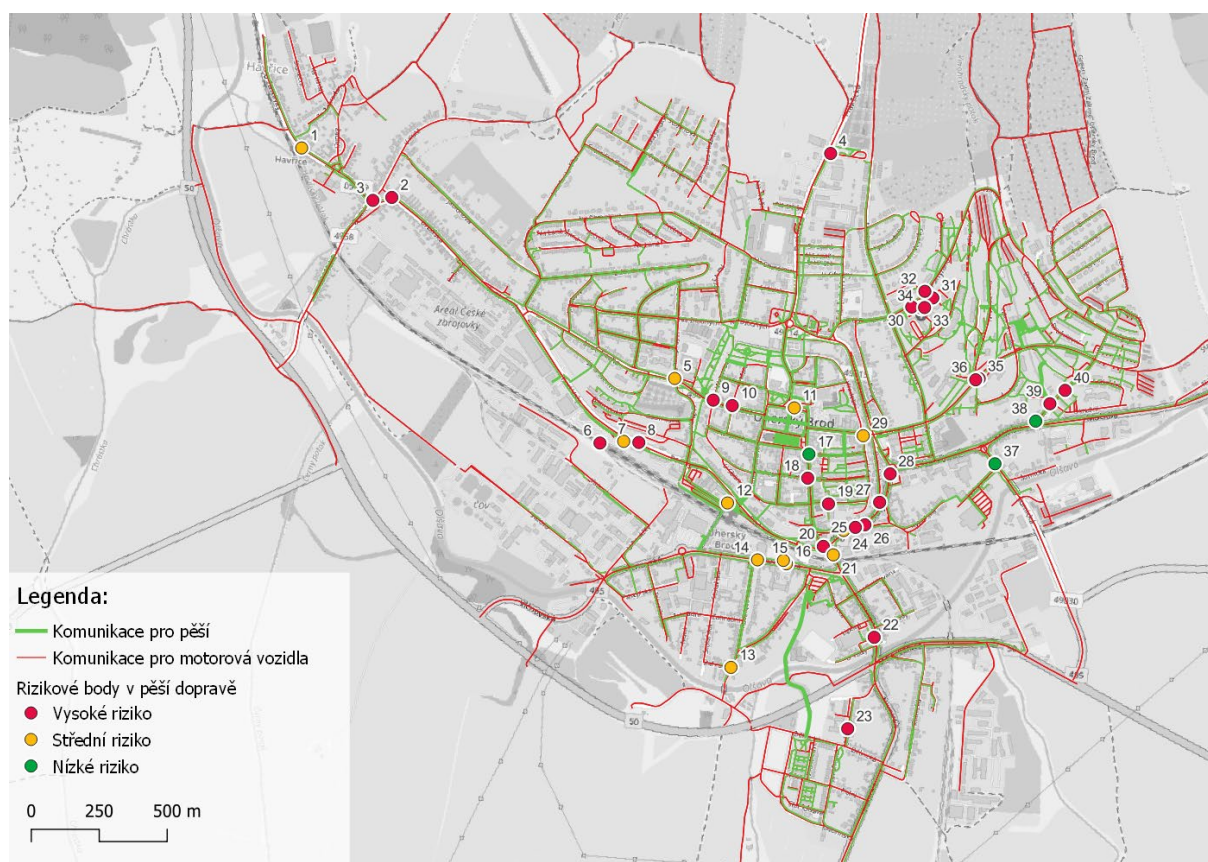
Byly nalezeny i případy, kde je chodník příliš úzký. Lze najít i chodníky s neadekvátním povrchem nebo místa s absencí snížené chodníkové obruby. Někde je též nedostatečná



návaznost některých koridorů či přechodů pro chodce na chodník. Pro bezpečný pohyb pěších v některých lokalitách chybí chodníkové plochy zcela.

Celkově výrazně absentují zklidňovací prvky, resp. prvky zajišťující bezpečnější překonání vozovky chodcem. Konkrétně se jedná o absenci odsazených chodníkových ploch (nepropojenost stávajících chodníkových ploch v Havřicích a v oblasti Maršov u Uherského Brodu). Realizace takovýchto ploch má příznivý dopad na zklidnění provozu, zlepšení rozhledových poměrů a zkrácení délky přechodu. Všechny tyto jevy mají výrazný dopad na bezpečnost provozu, ať už se jedná o silniční, cyklistickou nebo pěší dopravu.

Na několika místech byly během prohlídky komunikací zaznamenány neadekvátní rozhledové poměry nebo dlouhé nedělené přechody pro chodce. Celkově bylo nalezeno 38 dopravně-bezpečnostních deficitů. Jedná se o 24 vysokých rizik, 11 středních rizik a 3 nízká rizika. Nejčastějšími riziky jsou ve městě Uherský Brod jednoznačně neadekvátně provedené přechody pro chodce. Jedná se často o vysoké riziko s nejčastějšími nedostatky, jako jsou dlouhé nedělené přechody, neadekvátní rozhledové poměry a nedostatečné bezbariérové provedení. Nedostatky pěší infrastruktury byly zjištěny z místního šetření a konfrontovány s generelem dopravy města (Generel dopravy města Uherský Brod). Nalezená rizika pak byla porovnána se statistikou dopravních nehod (2.8 Analýza dopravních nehod, str. 41). Celkový přehled a souhrn problematických oblastí pro pěší dopravu je zobrazen na obrázku níže (obrázek 3.5, tabulka 3.1).



Obrázek 3.5: Znázornění rizikových lokalit v Uherském Brodě na stávající pěší infrastruktuře.

Zdroj: OpenStreetMap, vlastní zpracování – SmartPlan s. r. o.

**Tabulka 3.1: Nalezené nedostatky v pěší dopravě.**

ID	Místo deficitu	Riziko deficitu	Popis deficitu
1	Vlaková stanice Havříce	Střední	Neadekvátní přístup na vlakové nádraží
2	V Kútě x Brodská u ZŠ - Uherský Brod Havříce	Vysoké	Absence přechodu pro chodce
3	V Kútě x Brodská u ZŠ - Uherský Brod Havříce	Vysoké	Absence přechodu pro chodce
4	Výjezd z parkoviště Hřbitov do ulice Prakšická	Vysoké	Absence přechodu pro chodce
5	Přechod pro chodce v křižovatce Svat. Čecha x U Žlebu x U Stadionu	Střední	Neadekvátní přechod pro chodce
6	Přechod přes železniční stanici od bývalého autobusového nádraží do průmyslové zóny v ulici Vazová	Vysoké	Časté přecházení přes železniční trať z parkoviště bývalého autobusového nádraží
7	Výjezd z bývalého autobusového nádraží do ulice Pod Valy	Střední	Dlouhý neadekvátní přechod pro chodce u výjezdu z bývalého autobusového nádraží
8	Výjezd z parkoviště Pod Valy a absence pěší vazby na parkoviště Pod Valy	Vysoké	Absence přechodu pro chodce a pěší vazby na parkoviště Pod Valy
9	Křižovatka Hradištská x Weberova	Vysoké	Neadekvátní rozhledové poměry v křižovatce u přechodu pro chodce
10	Křižovatka Hradištská x Malá	Vysoké	Neadekvátní rozhledové poměry v křižovatce u přechodu pro chodce
11	Mariánské nám.	Střední	Neadekvátně dlouhý přechod pro chodce v blízkosti základní školy a autobusové zastávky Uherský Brod, Dům kultury
12	Přechod pro chodce v ulici Nádražní	Střední	Neadekvátní rozhledové poměry v křižovatce u přechodu pro chodce
13	Křižovatka Zahradní x Bajovec	Střední	Absence pěší vazby a přechodu pro chodce
14	Přechod pro chodce v ulici Vlčnovská u Lidlu	Střední	Dlouhý nedělený přechod pro chodce
15	Přechod pro chodce ve výjezdu z parkoviště od obchodního domu Lidl	Střední	Dlouhý nedělený přechod pro chodce



ID	Místo deficitu	Riziko deficitu	Popis deficitu
16	Přechod pro chodce v ulici Vlčnovská u Lidlu	Střední	Dlouhý nedělený přechod pro chodce
17	Přechod pro chodce v ulici Soukenická u polikliniky Město	Nízké	Neadekvátní rozhledové poměry v křižovatce u přechodu pro chodce
18	Přechod pro chodce v ulici Tkalcovská	Vysoké	Neadekvátní rozhledové poměry v křižovatce u přechodu pro chodce
19	Křižovatka ulice U Špitálu x Za Dolním kostelem	Vysoké	Absence přechodu pro chodce v ulici U Špitálu
20	Přechod pro chodce v ulici Pod Valy směřující z ulice U Elektrárny	Vysoké	Dlouhý nedělený přechod pro chodce a neadekvátní rozhledové poměry
21	Přechod pro chodce v ulici 26. dubna u železničního přejezdu	Střední	Dlouhý nedělený přechod pro chodce
22	V ulici U Vody u finančního úřadu	Vysoké	Absence přechodu pro chodce
23	V ulici U Školky	Vysoké	Absence pěších vazeb k MŠ Olšava, Uherský Brod
24	Křižovatka Dolní Valy x Dolní Valy	Střední	Neadekvátně provedený přechod pro chodce
25	Přechod pro chodce v ulici Dolní Valy	Vysoké	Neadekvátní rozhledové poměry v křižovatce u přechodu pro chodce
26	Přechod pro chodce v ulici Předbranská u křižovatky Dolní Valy x Předbranská	Vysoké	Neadekvátně provedený přechod pro chodce
27	Přechod pro chodce v ulici Dolní Valy	Vysoké	Absence přechodu pro chodce a neadekvátní pěší vazby na stávající pěší chodníkové plochy
28	Přechod pro chodce u okružní křižovatky v ulici Dolní Valy	Vysoké	Absence přechodu pro chodce u okružní křižovatky v ulici Dolní Valy
29	Přechod pro chodce v ulici U Fortny u křižovatky U Fortny x Moravská	Střední	Dlouhý nedělený přechod pro chodce
30	Přechod pro chodce u vjezdu k parkovišti k Městské nemocnici s poliklinikou Uh. Brod, s. r. o.	Vysoké	Absence přechodu pro chodce a neadekvátní pěší vazby na stávající pěší chodníkové plochy



ID	Místo deficitu	Riziko deficitu	Popis deficitu
31	Přechod pro chodce u vjezdu k parkovišti k Městské nemocnici s poliklinikou Uh. Brod, s. r. o.	Vysoké	Absence přechodu pro chodce a neadekvátní pěší vazby na stávající pěší chodníkové plochy směřující k parkovišti
32	Přechod pro chodce u křižovatky Partyzánů x Emila Háby	Vysoké	Absence přechodu pro chodce a neadekvátní pěší vazby na stávající pěší chodníkové plochy
33	Přechod pro chodce u vjezdu k parkovišti k Městské nemocnici s poliklinikou Uh. Brod, s. r. o.	Vysoké	Absence přechodu pro chodce a neadekvátní pěší vazby na stávající pěší chodníkové plochy směřující od parkoviště poliklinika
34	Přechod pro chodce u vjezdu k parkovišti k Městské nemocnici s poliklinikou Uh. Brod, s. r. o.	Vysoké	Absence přechodu pro chodce a neadekvátní pěší vazby na stávající pěší chodníkové plochy směřující od parkoviště poliklinika
35	Přechod pro chodce u výjezdu od MŠ Uherský Brod, Obchodní u ulice Obchodní	Vysoké	Absence přechodu pro chodce u MŠ Uherský Brod, Obchodní
36	Přechod pro chodce v ulici Obchodní v křižovatce Osvoboditelů x Obchodní	Vysoké	Absence přechodu pro chodce v ulici Obchodní
37	Přechod pro chodce v ulici Šumická u stykové křižovatky	Nízké	Dlouhý přechod pro chodce
38	Přechod pro chodce v křižovatce Močidla x Močidla	Nízké	Neadekvátně provedený přechod pro chodce
39	Přechod pro chodce v ulici Močidla u křižovatky Močidla x Hlavní x Močidla	Vysoké	Absence přechodu pro chodce a neadekvátní pěší vazby na stávající pěší chodníkové plochy
40	Přechod pro chodce v ulici Hlavní u autobusové zastávky Uherský Brod, Hlavní	Vysoké	Absence přechodu pro chodce a neadekvátní pěší vazby na stávající pěší chodníkové plochy

Zdroj: Vlastní zpracování – SmartPlan s. r. o.



3.2 Cyklistická doprava

Podle literatury „Moderní úpravy komunikací ve městech a obcích, pro zklidňování dopravy, vyšší bezpečnost a estetickou úroveň (2005)“ je hlavním aspektem při návrhu a řešení cyklistické dopravy ve městech jeho **variabilnost**. V návrhu bylo vytvořeno více typů cyklistických komunikací, které jsou v jednotlivých místech přizpůsobeny okolí. V úvahu je zapotřebí vzít rychlost, skladbu a intenzitu dopravy ve městě. Cílem je zařadit cyklistickou dopravu do dopravního systému jako **rovnocenný dopravní prostředek** využívaný například pro každodenní potřebu.

Cyklistická doprava je dělena na dvě hlavní oblasti podle účelu využívání jízdního kola. Pokud je jízdní kolo používáno pro pravidelné denní cesty, jsou nároky cyklistů na cyklistickou infrastrukturu odlišné než nároky cyklistů, kteří použijí kolo pro příležitostnou cestu (volnočasové aktivity).

Podaří-li se vybudovat hustá síť kvalitních a bezpečných cyklistických komunikací ve městě, ovlivní to tato hlediska:

1) Hledisko mobility a dopravy v území

Bude lepší využít potenciál cyklistické dopravy. Nové stezky přispějí k většímu využívání jízdního kola na každodenních cestách za prací, do škol, za nákupy a službami nebo v rámci trávení volného času. Navíc cyklisté nemají takový problém s hledáním parkovacích míst, s dopravními excesy nebo kongescemi.

2) Hledisko cykloturistiky v území

Trh cykloturistiky přinese potřebnou alternativu a udržitelný rozvoj cestovního ruchu, který je vhodný ke zpomalení tempa a zvýšení intenzity prožívání zážitků. Atraktivní cykloturistická nabídka prohloubí zájem o jednotlivá turistická místa v okolí města a podpoří i pracovní místa v různých oblastech služeb souvisejících s cykloturistikou.

3) Hledisko našeho zdraví

Nedostatek pohybu je právě jedním z hlavních rizikových faktorů srdečně-cévních onemocnění. Přínosy pro zdraví pravidelnou fyzickou aktivitou lze shrnout následovně: 50% snížení rizika koronárních srdečních onemocnění, 50% snížení rizika onemocnění diabetes dospělých, 50% snížení rizika obezity a 30% snížení rizika hypertenze.

4) Hledisko životního prostředí

Bezpečná síť cyklistických komunikací automaticky přiláká nové cyklisty, a to má příznivý dopad na životní prostředí. Znečištění výfukovými plyny při provozu jízdního kola je nulové, oproti tomu znečištění plyny a zvýšení prašnosti (otěr pneumatik, brzd) z individuální automobilové dopravy v posledních letech stoupá. Zvyšování podílu cyklistické dopravy vede ke snižování hluku v území. Řidiči automobilů musí pochopit, že každý cyklista není komplikací v provozu, ale uvolňuje jim prostor na silnici.



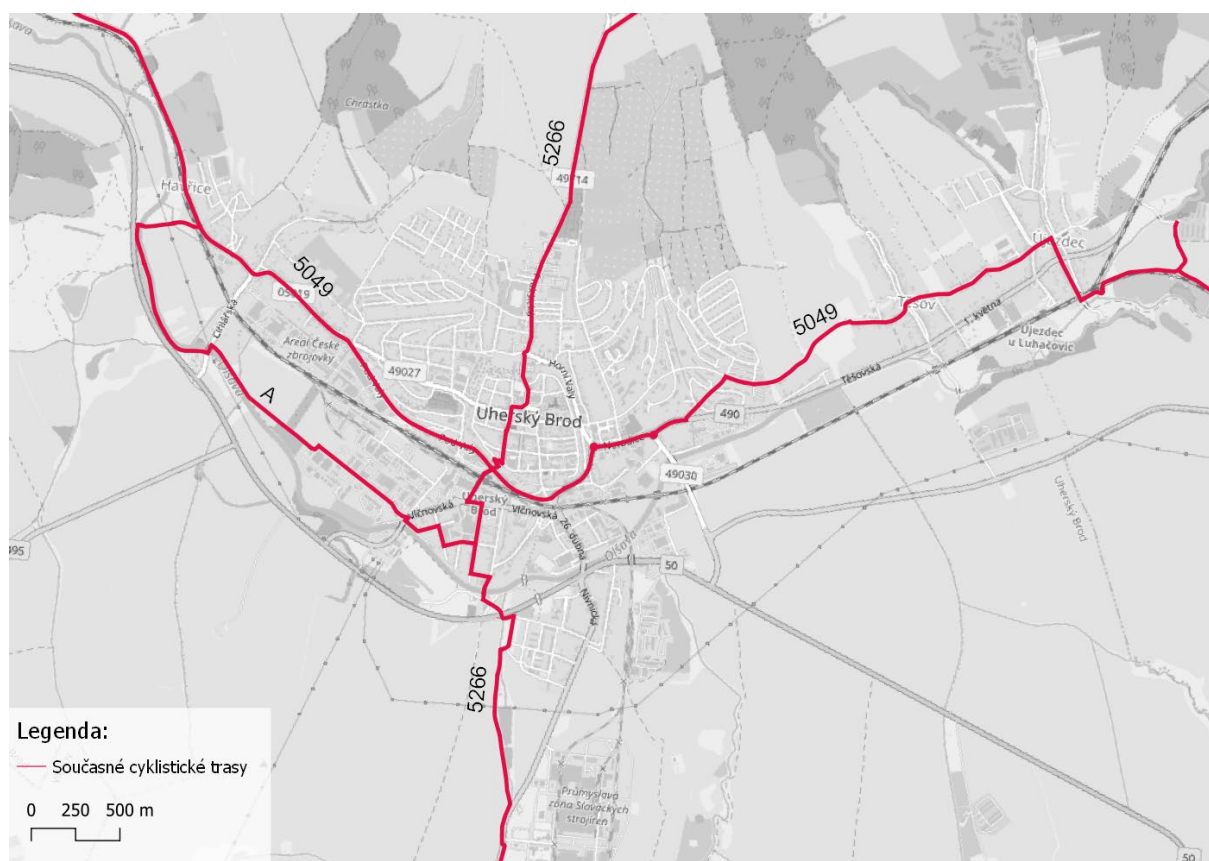
U cyklistické dopravy je nezbytné zmínit, že pokud skutečně je cílem vytvořit takové podmínky, ve kterých si občané dobrovolně zvolí kolo jako běžný dopravní prostředek i při cestě do práce, do školy či za službami, musí vzniknout skutečně promyšlená, propojená a bezpečná infrastruktura vhodně doplněná službami.

V rámci průzkumu domácností vyplynulo několik důležitých aspektů k cyklistické dopravě. Celkově jízdní kolo je používáno pouze ve 4,3 % všech cest. Denně ho používá pouhých 6 % obyvatel Uherského Brodu jako dopravní prostředek. Hlavní motivací k využití jízdního kola je snaha o zlepšení vlastního zdraví. Naopak jízdní kolo jako dopravní prostředek nevyužívá 42,5 % obyvatel Uherského Brodu, a to i když se jedná o sezónu jaro/léto. Mezi nejčastěji zmiňované bariéry cyklistické dopravy patří časová nevýhodnost (což na kratších vzdálenostech vzhledem k jednosměrnému provozu s cyklistou v protisměru v některých ulicích nemusí být pravda) a špatný terén města. Z pohledu zázemí pro cyklisty ve městě má možnost využít sprchu a převlékárnu na pracovišti pouhých 17 % obyvatel. Z pohledu jednotlivých věkových kategorií je zřejmé, že více uživatelů jízdních kol je z mladších a středních věkových kategorií (10,8 % je ve věkové kategorii 21-30 let a 9,9 % je ve věkové kategorii 31-40 %).

Pro zavedení systému sdílených kol v budoucnu souhlasilo 22 % respondentů (především respondenti z nižší věkové kategorie). Na otázku elektrických jízdních kol 10,5 % respondentů uvedlo, že vlastní elektrické jízdní kolo a dalších 20,6 % uvedlo, že o koupi do budoucna uvažuje. Více než čtvrtina obyvatel Uherského Brodu zmínila, že by v budoucnu ráda využívala veřejné nabíječky na elektrokola.

3.2.1 Stávající cyklistické trasy

Ve městě Uherský Brod se aktuálně nachází 3 cyklistické trasy (viz obrázek 3.6 a tabulka 3.2). Stávající vyznačené cyklistické trasy spojují všechny světové strany města. V současné době jsou ve městě vyznačeny především cyklistické trasy, jejichž způsob vedení není vždy dostatečně přehledný, a tím pádem není bezpečný. Jedná se o pohyb cyklistů v rozlehlých křižovatkách, respektive v místech, kde cyklisté musí využívat jízdní pruh společně s automobilovou dopravou. Mezi významnější cyklistické trasy patří trasa č. 5049 Uherské Hradiště – Pitín, která je dlouhá 19 kilometrů. Většina cyklistické trasy vede před polní cesty, ale zároveň prochází přes města v hlavním dopravním prostoru (Pitín, Bojkovice, Nezdenice, Šumice, Uherský Brod, Drslavice, Hradčovice, Místřice, Uherské Hradiště).



Obrázek 3.6: Přehled stávajících cyklistických tras i s jejich číselným označením.

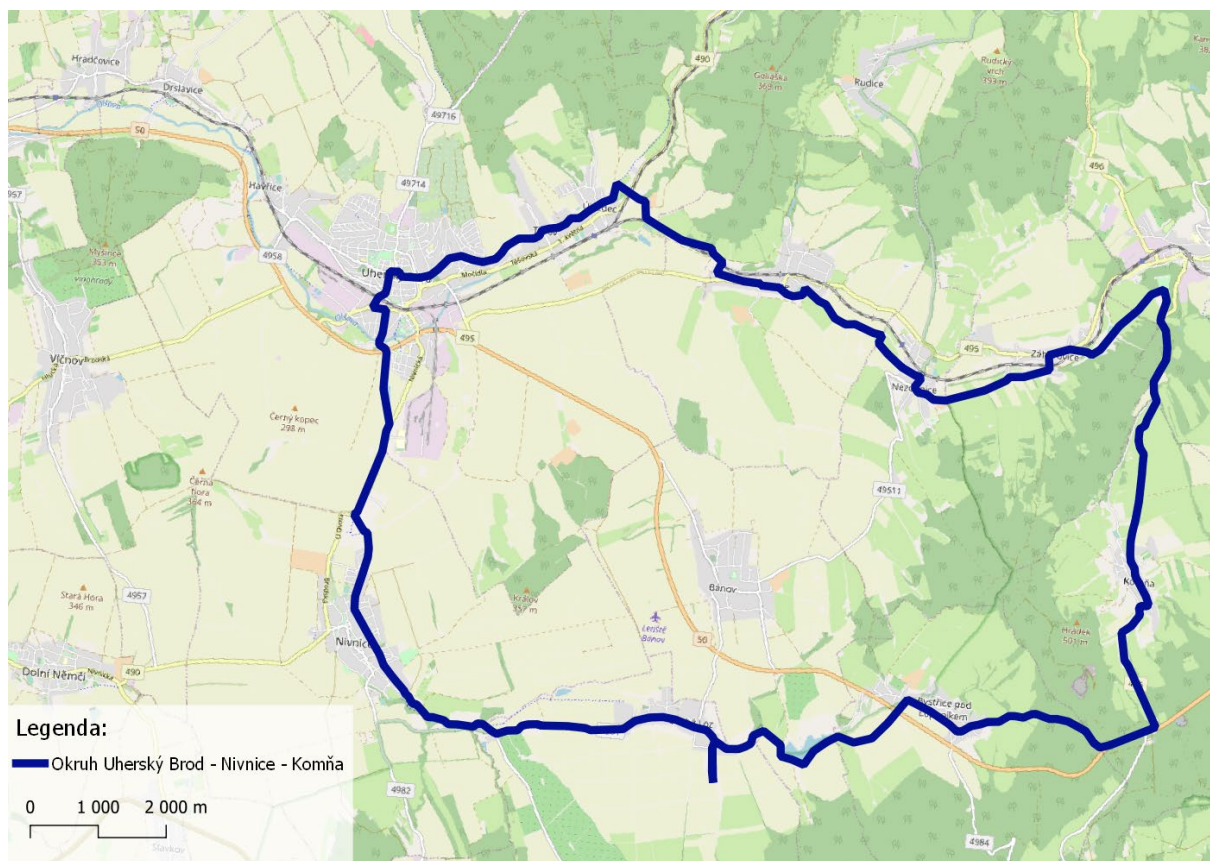
Zdroj: OpenStreetMap, vlastní zpracování – SmartPlan s. r. o.

Cyklistické trasy jsou obecně rozděleny do čtyř tříd, třídě odpovídá počet cifer v číselném označení trasy (např. 9, 26, 401, 5212): I. třída (mezinárodní dálkové) – trasy mezinárodní úrovně propojující velká města v Evropě, II. třídy (dálkové) – trasy nadregionálního významu, III. třída (regionální) – propojení regionálních cílů, IV. třída (místní) – lokální propojení.

Tabulka 3.2: Přehled stávajících cyklistických tras.

Třída cyklotrasy	Číslo cyklotrasy	Významná města, přes která jsou stávající trasy vedeny	Délka trasy [km]
	A	Uherský Brod – Havříce	3,4
IV.	5049	Uherské Hradiště – Pitín	40,1
IV.	5266	Uherský Brod – Nivnice	8,9

Další významnou cyklistickou trasou je okruh Uherský Brod – Komňa s celkovou délkou okolo 40 kilometrů. Okruh spojuje zajímavá místa např. Japonskou zahradu, přehradu Ordějov, Nový Světlov, Bartkův mlýn, přírodní rezervaci, muzeum J. A. Komenského atd. Na okruh se napojují cyklistické komunikace Uherské Hradiště – Uherský Brod, Šumice – Uherské Hradiště a cyklistická trasa okolo Uherského Brodu. Trasu okruhu je možné vidět na obrázku níže (obrázek 3.7).



Obrázek 3.7: Okruh Uherský Brod - Nivnice - Komňa.

Zdroj: OpenStreetMap, vlastní zpracování – SmartPlan s. r. o.

3.2.2 Současné vedení cyklistů prostorem místních komunikací

Ve městě Uherský Brod dosud neexistuje ucelená síť stavebně provedených cyklistických komunikací, které by byly vzájemně propojené, a to především uvnitř města. Z obrázku (obrázek 3.8) níže lze vidět, že v severovýchodní části města je úplná absence cyklistických komunikací. Další významný potenciál pro rozvoj cyklistické dopravy spatřuje řešitelský tým v centru města a v severozápadní části města v obytné zástavbě. Tyto části nejsou z hlediska aktivní mobility optimálně propojeny se zbylými částmi cyklistických komunikací. Ve městě se nachází stezka pro cyklisty, stezka pro chodce a cyklisty společná, stezka pro chodce a cyklisty dělená a piktogramové koridory pro cyklisty. Dále jsou v mapce zakresleny dosavadní zpracované návrhy cyklistických komunikací, které jsou zobrazeny čárkovanou nebo tečkovanou křivkou. Soupis stávajících cyklistických komunikací je v následující tabulce (tabulka 3.3).



Legenda:

Stávající cyklistické komunikace

- Stezka pro cyklisty (C 8a)
- Stezka pro chodce a cyklisty dělená (C 10a)
- Stezka pro chodce a cyklisty společná (C 9a)
- Cyklisto sesedni z kola (C 14a)
- Piktogramový koridor pro cyklisty (symbol cyklisty + znaku V 20)

Legenda:

Již navržené cyklistické komunikace

- - - Stezka pro cyklisty - Návrh ze Studie propojení cyklostezek ve městě Uherský Brod
- - - Stezka pro chodce a cyklisty společná - Návrh ze Studie propojení cyklostezek ve městě Uherský Brod
- - - Stezka pro cyklisty - Návrh ze Studie propojení cyklostezek ve městě Uherský Brod - Alternativní varianta
- - - Stezka pro chodce a cyklisty společná - Uherský Brod - Prakšice, část Uherský Brod
- - - Piktogramový koridor pro cyklisty - Studie umožnění vjezdu cyklistů do jednosměrek
- - - Společná stezka pro chodce a cyklisty - Dopravně-architektonická studie uličního prostoru v Havřicích

Obrázek 3.8: Přehled stávajících cyklistických komunikací ke dni 13. 4. 2022 se zobrazením služeb pro cyklisty.

Zdroj: OpenStreetMap, vlastní zpracování – SmartPlan s. r. o.

**Tabulka 3.3: Současné komunikace pro cyklisty v Uherském Brodě a jejich klasifikace z hlediska povrchů a způsobu vedení.**

Stežka	Ulice	Povrch	Celková délka [m]
Stežka pro cyklisty (C 8a)	- Z ulice Vazová po stezce Havřícká NS - Ulicí Cihlářská po naučné stezce Havřícká k Hospodě U Komára - od ulice Polní po naučné stezce Nivnická do Nivnice	asfalt	7 910
Stežka pro chodce a cyklisty dělená (C 10a)	- část ulice Rybářská	asfalt	75
Stežka pro chodce a cyklisty společná (C 9a)	- od Slováckého náměstí přes lávku Všežvėd a lávku Vřudubud do ulice Dělnická - část ulice Vlčnovská - od ulice Frantiřka Janáčka k ulici Na Chmelnici	asfalt dlažba	795
Cyklisto sesedni z kola (C 14a)	- od ulice Pod Valy (od Penzionu Nad Lávkou) přes lávku nad řelezniční stanicí Uherský Brod k OC Vlčnovská	dlažba	355
Piktogramový koridor pro cyklisty (symbol cyklisty + V 20)	- ulice Moravská	asfalt	215

* V ulici Komenského a v ulici Moravská jsou umožněny vjezdy cyklistů do jednosměrných komunikací, které jsou označeny svislým dopravním značením a v případě ulice Moravská navíc doplněny piktogramovým koridorem.

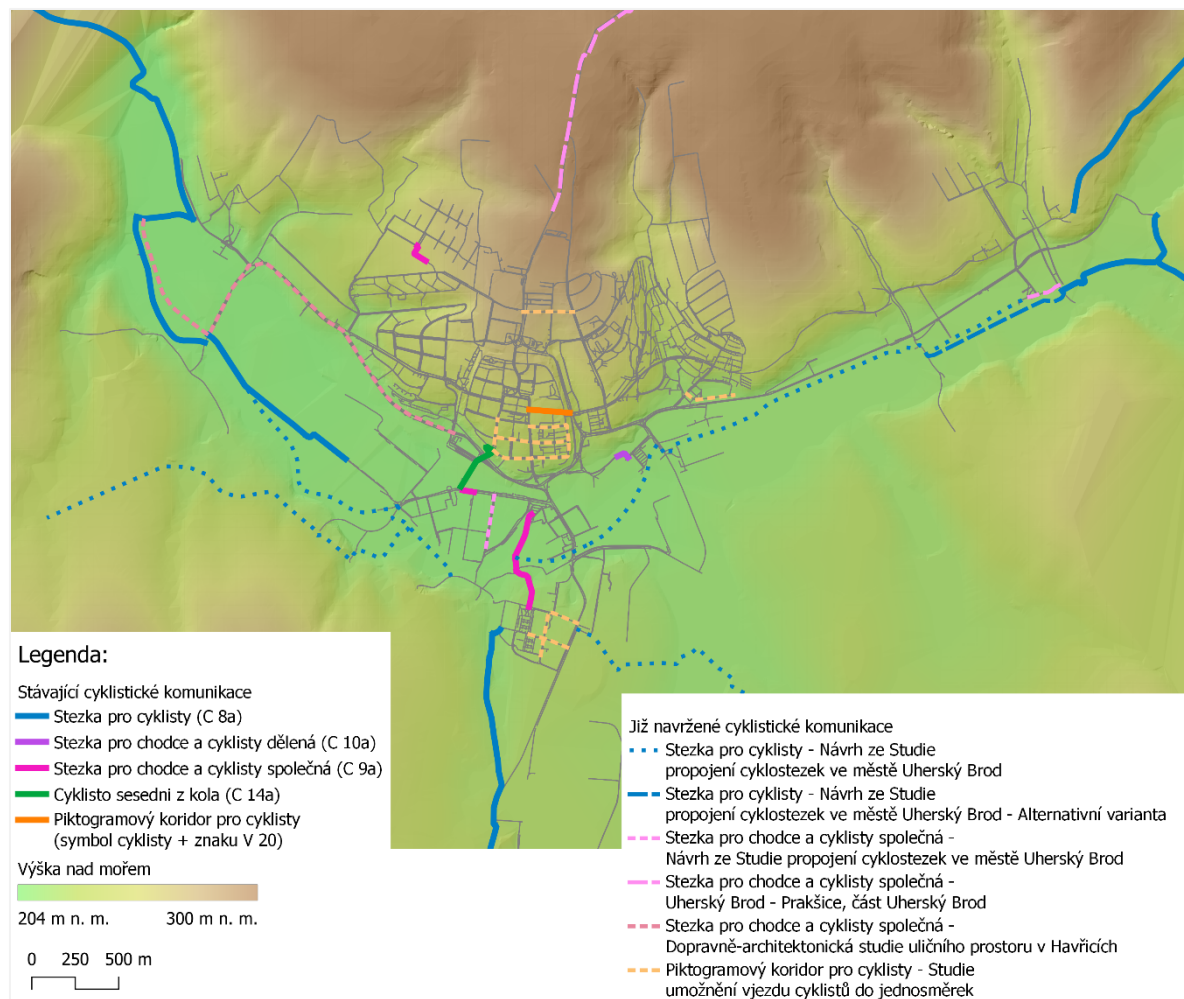
Současně s řešením cyklistických komunikací je třeba důkladně mapovat i např. prodejny kol, servisy apod., které zajiřtují cyklistům významnou podporu. V Uherském Brodě se nachází několik prodejen a servisů jízdních kol (tabulka 3.4). Vřechny poskytované řlužby se nenachází na současné cyklistické řsíti, což lze vidět na obrázku výře. Ve městě se nevyskytuje řádná řpůjčovna jízdních kol. Rozvoj řtěchto řlužeb by měl být podporován například v blízkosti MHD zastávek, velkých nákupních řřředisek nebo u vlakového nádraží.

Tabulka 3.4: Seznam řlužeb spojených s prodejem nebo servisem jízdních kol.

Název řlužeb pro cyklistickou dopravu	Sídlo
Hopesport.cz	U Nádraží 1765, 688 01 Uherský Brod
Duřan Mihel - TK Sport	Nerudova 187, 688 01 Uherský Brod
HOREZ (prodej a servis kol)	Pod Zelnicemi 421, 688 01 Uherský Brod
AZUB BIKE, s. r. o.	Bajovec 2761, 688 01 Uherský Brod
Intersport	Nerudova 251, 688 01 Uherský Brod



Město Uherský Brod je svým charakterem poměrně kopcovité město, což může být neatraktivní pro některé uživatele aktivní mobility (obrázek 3.9). Na obrázku níže je vidět, že Masarykovo náměstí je oproti vlakovému nádraží výše o 43 m n. m. Do budoucna by bylo dobré přemýšlet nad otázkou podpory elektromobility či sdílených elektrokol, resp. levnějších elektrokoloběžek, která by vyřešila odpor k výškovému převýšení ve městě.



Obrázek 3.9: Výškopis města Uherský Brod.

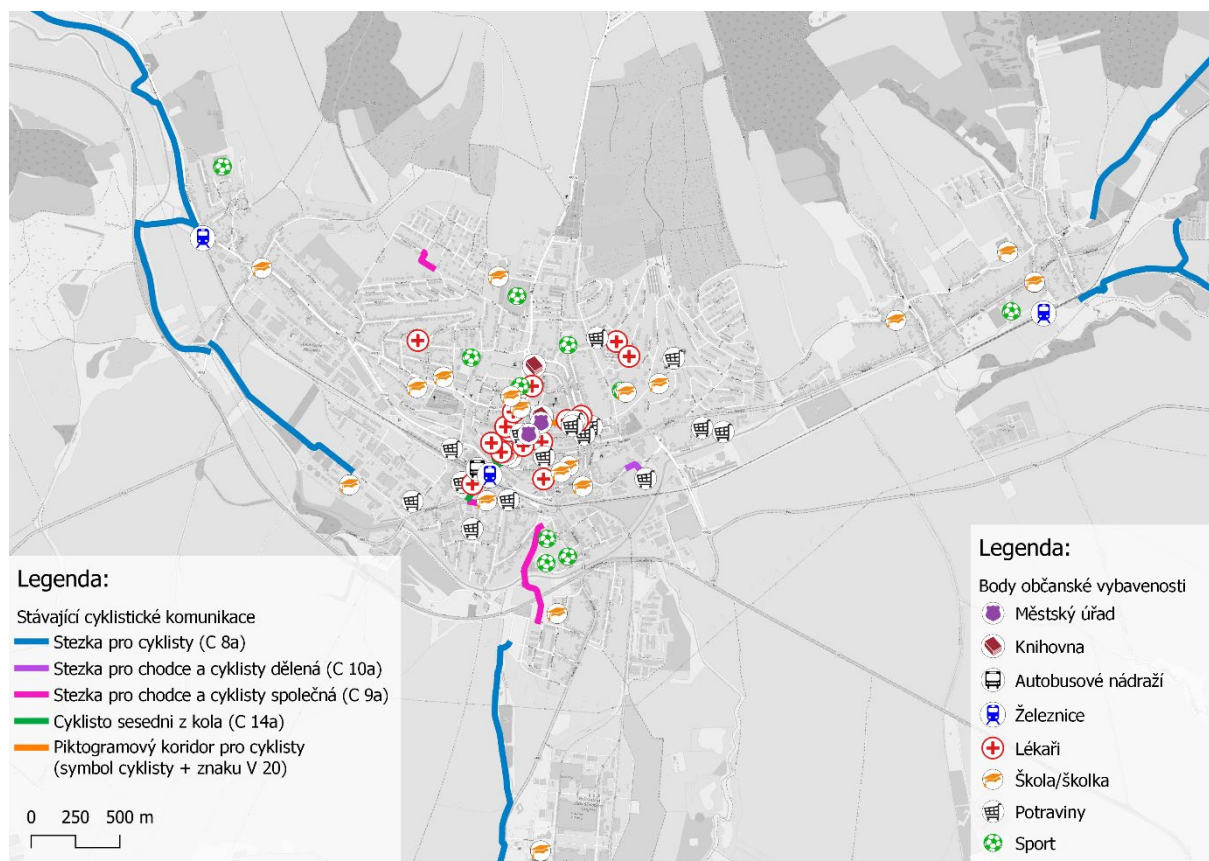
Zdroj: OpenStreetMap, vlastní zpracování – SmartPlan s. r. o.

3.2.3 Zdroje a cíle cest cyklistické dopravy

Ve městě Uherský Brod nejsou dostatečně vytvořené cyklistické komunikace, které by představovaly ucelenou a srozumitelnou síť spojující zdroje a cíle města. K hlavním a každodenním cílům (resp. zdrojům) jsou zařazeny obytné soubory, zaměstnání, centrální oblast města, školy a sportoviště. V případě Uherského Brodu se jedná o obytné zóny a průmyslové zóny (Česká zbrojovka, DELTA Trans, spol. s r. o., COLORIT, spol. s r. o., Českomoravský beton – betonárna Uherský Brod, ZEMASPOL Uherský Brod, a. s., Zevos, a. s. a mnoho dalších). Dále pak o lékařské ordinace, centrum města a školy. K méně významným zdrojům a cílům patří volnočasová střediska (např. Muzeum Jana Ámose Komenského, Dům kultury – planetárium, Panský dům – knihovna, nízkoprahové zařízení,

Kino Máj, Hvězdárna, Stadion Lapač, Zimní stadion, CPA Delfín Uherský Brod a další). Nejedná se o jediné zdroje a cíle cest, pouze o ty významné, které byly zaznamenány do mapy níže, viz obrázek 3.10.

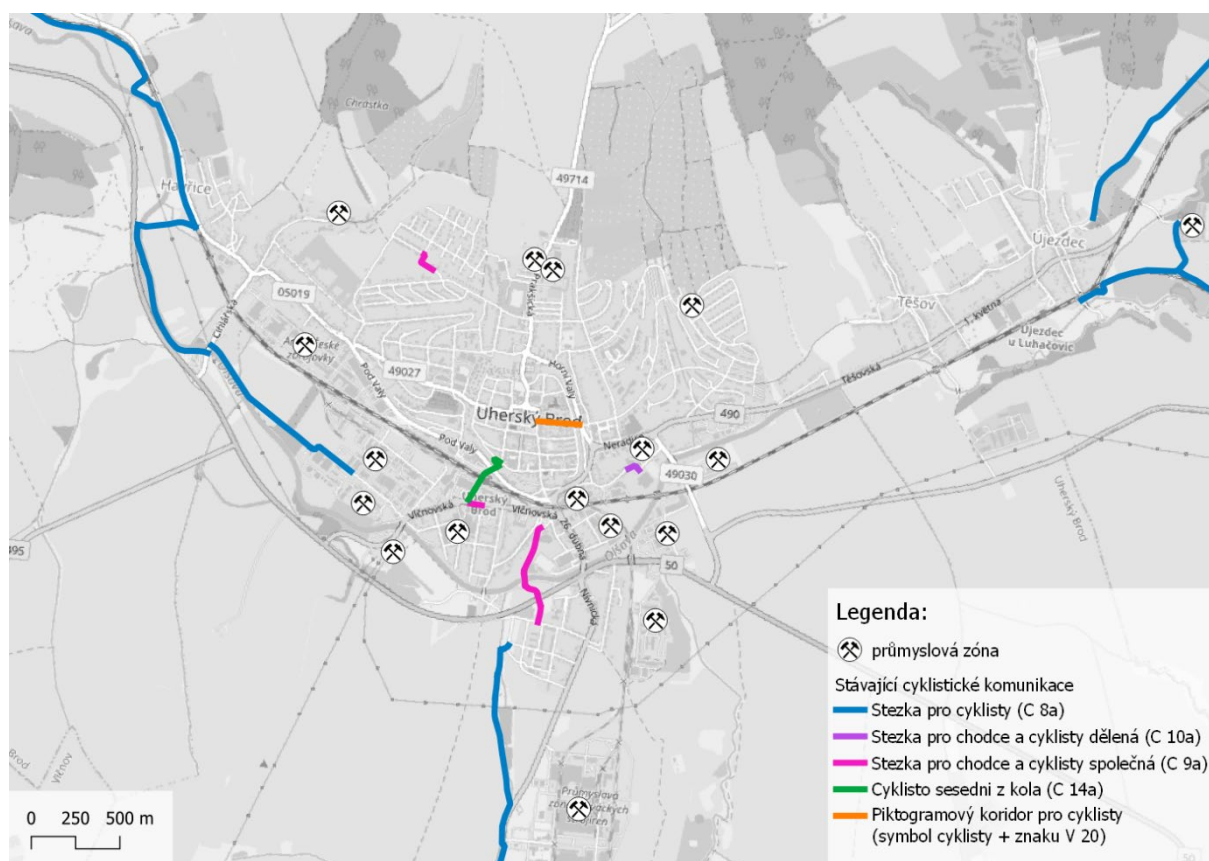
Do účelových zdrojů a cílů cest spadají městský úřad, školy, autobusové nádraží, železniční stanice, obchody, lékaři, muzeum, knihovna a sportoviště. Všechny tyto zdroje a cíle plní nějaký účel cesty, který je ve většině případů pravidelný a jedná se tedy o účelové cesty polyfunkční (víceúčelové zdroje a cíle – např. obchod je zaměstnání a zároveň služba pro obyvatele Uherského Brodu).



Obrázek 3.10: Vybrané polyfunkční zdroje a cíle cest cyklistické dopravy ve městě Uherský Brod.

Zdroj: OpenStreetMap, vlastní zpracování – SmartPlan s. r. o.

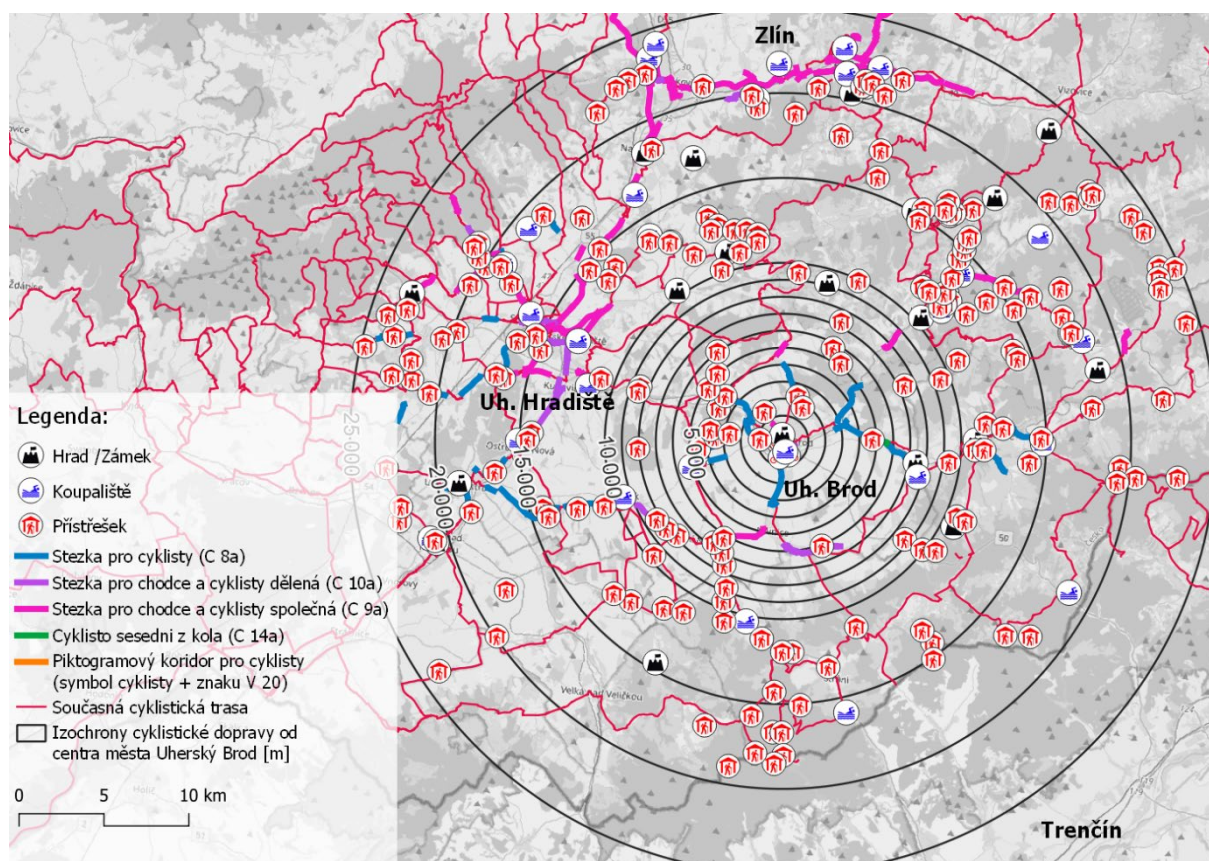
Na dalším obrázku (obrázek 3.11) jsou znázorněny průmyslové zóny, které představují spíše monofunkční využití, a to především pouze za účelem práce. Turistický a volnočasový účel je zde v daleko menší míře.



Obrázek 3.11: Vybrané monofunkční zdroje a cíle cest cyklistické dopravy ve městě Uherský Brod - průmyslové zóny.

Zdroj: OpenStreetMap, vlastní zpracování – SmartPlan s. r. o.

Rekreační cyklista má úplně jiné potřeby než cyklista směřující do zaměstnání, do školy apod. Takovému cyklistovi nevadí, zda má cyklistická komunikace přímý směr či nikoliv. Je vynikající, pokud si může při plánování výletu např. v okolí města si cyklista vytyčit okruh, který je dostatečně bezpečný. I v hornatějších oblastech, než je Uherský Brod je cyklistika hojně využívána ke každodenní dopravě a také jako forma aktivního odpočinku. Podél řeky Olšavy na stezce pro cyklisty se slučuje mnoho druhů aktivní dopravy, které se navzájem omezují a někdy i negativně ovlivňují. Z Uherského Brodu vedou tři cyklistické stezky, které ho propojují s blízkým okolím. Nevýhodou je, že na tyto cyklistické stezky na okraji města je těžké se bezpečně dostat z jednotlivých částí města, kde nejsou propojené jednotlivé cyklistické komunikace. Na následujícím obrázku (obrázek 3.12) je vidět, že současné cyklistické trasy směřují za rekreačními cíli.



Obrázek 3.12: Vybrané rekreační zdroje a cíle cyklistické dopravy.

Zdroj: OpenStreetMap, vlastní zpracování – SmartPlan s. r. o.

Z mapy zdrojů a cílů cyklistické dopravy lze pozorovat, že současná cyklistická infrastruktura není dostatečně propojená a nezahrnuje důležité zdroje a cíle města Uherský Brod. V návrhu nové cyklistické sítě budou tyto aspekty řešeny a zohledněny.

S rozvojem cyklistické infrastruktury ve městě musí být společně dotvářeno i prostředí jako jsou např. stojany pro jízdní kola, veřejné pumpy či nářadí a další zázemí pro cyklisty a další prvky (blíže popsáno v Návrhové části). Je nutné vytvořit takovou infrastrukturu, po které budou chtít lidé jezdit. Bezpečné dopravní koridory pro různé druhy dopravy, především segregace cyklistické dopravy od silniční dopravy je zde zásadní.

Pro rozvoj cyklistické dopravy je velmi důležitou složkou bezpečná komunikace, ale zároveň možnost parkování nebo odstavení jízdního kola. Ne všechny hlavní instituce mají dostatečnou infrastrukturu pro jízdní kola. Stojany je vhodné umísťovat tam, kde neexistují přirozená místa, kde lze kolo uzamknout, nebo jsou tato místa málo kapacitní. Stojany jsou velmi často nevhodné, např. pouze na vložení předního kola, které neumožňují bezpečné uzamknutí celého jízdního kola. Na vybraných exponovaných místech jsou instalovány správné stojany pro kola např. u obchodního řetězce Lidl. Naopak se ve městě nachází i špatně provedené stojany pro jízdní kola a to např. u obchodního domu Kaufland, u obchodního domu Tesco, u obchodního domu Penny, u základní školy Uherský Brod, Na Výsluní. U dalších významných zdrojů a cílů cest tyto stojany chybí.



3.2.4 Vyhodnocení cyklistických dat z dopravního průzkumu

Jedním z provedených průzkumů ve městě Uherský Brod byl křižovatkový průzkum na vybraných zatížených křižovatkách ve městě. Součástí křižovatkového průzkumu bylo sledování i cyklistických pohybů na jednotlivých křižovatkách, a to bylo doplněno o data ze statistických radarů.

Z obrázku níže, viz obrázek 3.13, je patrná využívanost cyklistické sítě v Uherském Brodě. Tloušťka červené a žluté čáry představuje rámcovou intenzitu dopravy (cyklistů za den).

Cyklisty nejvyužívanější komunikace v Uherském Brodě jsou na jihozápadě až severozápadě podél řeky Olšava (Havřícká cyklostezka). Zde je cyklistická doprava naprosto segregovaná od provozu automobilové dopravy a tím pádem i daleko bezpečnější. Vzhledem k umístění v méně zastavěných oblastech lze předpokládat, že mohou být využívány pro rekreační účely. V centru města jsou počty cyklistů nízké, a to z důvodu absence cyklistické infrastruktury a neadekvátní bezpečnosti cyklistické dopravy.

Další využívanější komunikací jsou lávky (Všudybud a lávka mezi ulicí Bajovec a Kučerovo nám.) přes řeku Olšava směrem z centra města k sídlišti Olšava. Tyto dvě lávky slouží jako hlavní spojení centra města se sídlištěm Olšava pro chodce a cyklisty.

Pro porovnání hodnot intenzit cyklistické dopravy, nákladní dopravy a RPDl vozidel celkem na zkoumaných komunikacích si lze všimnout, že nejvyšších intenzit cyklistické dopravy je dosahováno na komunikacích s nižší intenzitou silniční dopravy, a to převážně na stezkách pro cyklisty, v ulici U Zastávky, Brodská, Svat. Čecha a Pod Valy.

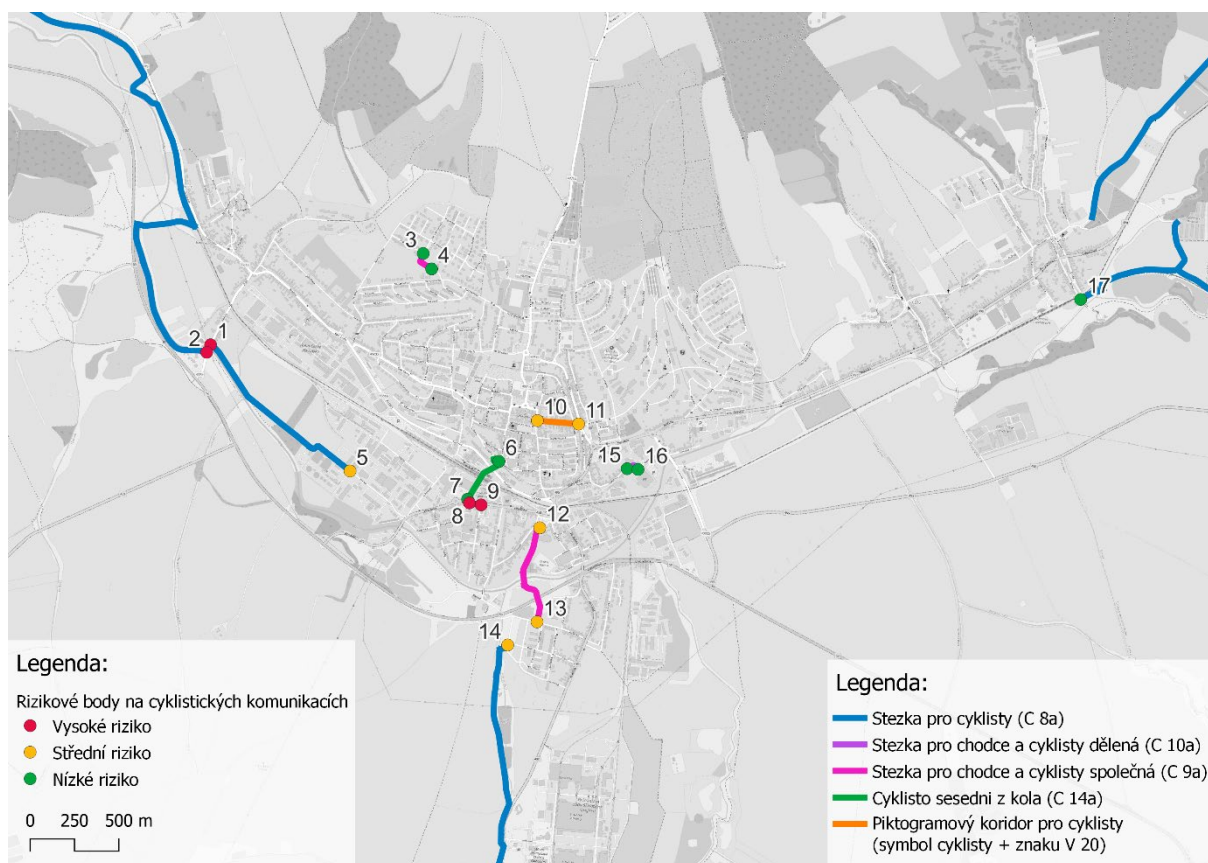


Obrázek 3.13: Roční průměr denních intenzit v Uherském Brodě – cyklistická doprava.

Zdroj: OpenStreetMap, vlastní zpracování – SmartPlan s. r. o.

3.2.5 Přehled hlavních nedostatků cyklistických komunikací ve městě

Na současné cyklistické infrastruktuře bylo nalezeno několik bezpečnostních rizik, která jsou všechna způsobena nedostatečným propojením cyklistické infrastruktury (Obrázek 3.14). V rámci území bylo provedeno místní šetření, kdy byly jednotlivé rizikové nedostatky ohodnoceny a rozřazeny do tří úrovní podle stupně závažnosti, viz Tabulka 3.5. Ohodnocení rizika usnadňuje správcům komunikací stanovení priorit při rozhodování o tom, jestli a jaká problémová místa řešit, případně v jakém pořadí. Na základě místního šetření byla nalezena vysoká rizika a ta byla spatřena u stávajících cyklistických komunikací, které jsou napojeny na poměrně vytížené komunikace. Jedná se o napojení stezky pro cyklisty do ulice Cihlářská a napojení do ulice Vlčnovská u obchodního domu Kaufland. Celkově byla nalezena 4 vysoká rizika a ta následně doplněna o střední rizika (8 středních rizik) a nízká rizika (6 nízkých rizik). Střední rizika byla stanovena v případech, kdy se jednalo o zakončení stezek do méně vytížených komunikací. Nízká rizika byla stanovena u obytných oblastí a u pěší lávky, kde není umožněn průjezd cyklistům po lávce nad železniční stanicí.



Obrázek 3.14: Rizikové oblasti cyklistické dopravy ve městě Uherský Brod.

Zdroj: OpenStreetMap, vlastní zpracování – SmartPlan s. r. o.

**Tabulka 3.5: Přehled hlavních nedostatků cyklistických komunikací ve městě - ohodnocení kolizních bodů.**

ID	Místo deficitu	Riziko deficitu	Popis deficitu
1	Křižovatka Cihlářská a stezky pro chodce a cyklisty	Vysoké	Nedostatečné řešení konce stezky pro cyklisty na komunikaci Cihlářská - špatná orientace cyklisty za ukončenou cyklistickou komunikací v rámci návazné trasy.
2	Křižovatka Cihlářská a stezky pro chodce a cyklisty	Vysoké	Nedostatečné řešení konce stezky pro cyklisty na komunikaci Cihlářská - špatná orientace cyklisty za ukončenou cyklistickou komunikací v rámci návazné trasy.
3	Napojení stezky pro chodce a cyklisty společná do ulice Františka Janáčka (severní část)	Nízké	Nedostatečné řešení konce stezky pro cyklisty na komunikaci Františka Janáčka v rodinné zástavbě - špatná orientace cyklisty za ukončenou cyklistickou komunikací v rámci návazné trasy.
4	Napojení stezky pro chodce a cyklisty společná do ulice Františka Janáčka (jižní část)	Nízké	Nedostatečné řešení konce stezky pro cyklisty na komunikaci Františka Janáčka v zástavbě rodinných domů - špatná orientace cyklisty za ukončenou cyklistickou komunikací v rámci návazné trasy.
5	Konec stezky pro cyklisty v ulici Vazová	Střední	Nedostatečné řešení konce stezky pro cyklisty na komunikaci Vazová - špatná orientace cyklisty za ukončenou cyklistickou komunikací v rámci návazné trasy.
6	Napojení lávky pro pěší a zároveň cyklisto sesedni z kola - severní strana	Nízké	Nedostatečné řešení konce lávky pro pěší a pro cyklisty s možností vést jízdní kolo do ulice Seichertova - špatná orientace cyklisty za ukončenou cyklistickou komunikací v rámci návazné trasy.
7	Napojení lávky pro pěší a zároveň cyklisto sesedni z kola - jižní strana	Nízké	Nedostatečné řešení konce lávky pro pěší a pro cyklisty s možností vést jízdní kolo do ulice Vlčnovská - špatná orientace cyklisty za ukončenou cyklistickou komunikací v rámci návazné trasy.
8	Napojení stezky pro chodce a cyklisty	Vysoké	Nedostatečné řešení konce stezky pro chodce a cyklisty na komunikaci



ID	Místo deficitu	Riziko deficitu	Popis deficitu
	společná v ulici Vlčnovská (západní část)		Vlčnovská – špatná orientace cyklisty za ukončenou cyklistickou komunikací v rámci návazné trasy.
9	Napojení stezky pro chodce a cyklisty společná v ulici Vlčnovská (východní část)	Vysoké	Nedostatečné řešení konce stezky pro chodce a cyklisty na komunikaci Vlčnovská – špatná orientace cyklisty za ukončenou cyklistickou komunikací v rámci návazné trasy.
10	Napojení piktogramového koridoru pro cyklisty do ulice Kaunicova	Střední	Nedostatečné řešení konce piktogramového koridoru pro cyklisty na komunikaci Kaunicova – špatná orientace cyklisty za ukončenou cyklistickou komunikací v rámci návazné trasy.
11	Napojení piktogramového koridoru pro cyklisty do ulice Horní valy	Střední	Nedostatečné řešení konce piktogramového koridoru pro cyklisty na komunikaci Horní valy – špatná orientace cyklisty za ukončenou cyklistickou komunikací v rámci návazné trasy.
12	Napojení stezky pro chodce a cyklisty společná v ulici Slovácké nám.	Střední	Nedostatečné řešení konce stezky pro chodce a cyklisty na komunikaci Slovácké nám. – špatná orientace cyklisty za ukončenou cyklistickou komunikací v rámci návazné trasy.
13	Napojení stezky pro chodce a cyklisty společná v ulici Dělnická	Střední	Nedostatečné řešení konce stezky pro chodce a cyklisty na komunikaci Dělnická – špatná orientace cyklisty za ukončenou cyklistickou komunikací v rámci návazné trasy.
14	Křižovatka Polní a stezky pro cyklisty	Střední	Nedostatečné řešení konce stezky pro cyklisty na komunikaci Polní – špatná orientace cyklisty za ukončenou cyklistickou komunikací v rámci návazné trasy.
15	Napojení stezky pro chodce a cyklisty dělená v ulici Rybářská (západní část)	Nízké	Nedostatečné řešení konce stezky pro chodce a cyklisty na komunikaci Rybářská (západ) – špatná orientace cyklisty za ukončenou cyklistickou komunikací v rámci návazné trasy.
16	Napojení stezky pro chodce a cyklisty dělená	Nízké	Nedostatečné řešení konce stezky pro chodce a cyklisty na komunikaci



ID	Místo deficitu	Riziko deficitu	Popis deficitu
	v ulici Rybářská (východní část)		Rybářská (východ) u obchodního domu Tesco – špatná orientace cyklisty za ukončenou cyklistickou komunikací v rámci návazné trasy.
17	Napojení stezky pro cyklisty do ulice Široká	Nízké	Nedostatečné řešení konce stezky pro cyklisty na komunikaci Široká – špatná orientace cyklisty za ukončenou cyklistickou komunikací v rámci návazné trasy.

3.3 Shrnutí aktivní mobility

Z pohledu pěší sítě chodníkových ploch dochází v některých částech města k absenci a **špatné návaznosti chodníků**. V některých částech města nejsou propojené důležité zdroje a cíle pěší infrastrukturou, a to může způsobovat velmi rizikové situace a střety s individuální automobilovou dopravou.

V pěší dopravě v současné době chybí propojení pěších tras, které začínají převážně na okrajích města. V budoucnu by bylo dobré situovat začátek nebo alespoň část pěší trasy do centra města, odkud vychází většina turistů.

Z průzkumů dopravy bylo zjištěno, že by mělo dojít k **rovnoměrnějšímu rozptýlení služeb města**, které se v současné době nachází v převážné většině v centru a jihu města, a z toho důvodu musí hodně obyvatel města cestovat do centra.

Co se týče cyklistické dopravy, zde bylo zaznamenáno **nedostatečné propojení cyklistické sítě, především uvnitř města** a následné napojení na cyklistické komunikace propojující Uherský Brod s okolními obcemi.

Dále bylo ve městě zaznamenáno několik rizikových bodů, kde může docházet ke střetům s ostatními účastníky silničního provozu. Jedná se o začátky a konce cyklistických komunikací, které na sebe navzájem nenavazují a tvoří tak **rizikové body**.



SILNÉ STRÁNKY (STRENGTHS)	SLABÉ STRÁNKY (WEAKNESSES)
Adekvátní pěší turistické trasy.	Nepropojenost pěších turistických tras začínajících v centru města (největší množství turistů z centra města).
Stávající stav Masarykova náměstí včetně prvků bezbariérovosti z pohledu pěší dopravy.	Místy absence pěší infrastruktury či neadekvátní provedení chodníků.
Adekvátní cyklistické trasy propojující jak město Uherský Brod, tak napojení na okolní obce.	Absence adekvátních záchytných stanovišť pro jízdní kola.
	Absence služeb typu bike-sharing.
	Geomorfologie terénu – poměrně kopcovitý terén v rámci města.
	Nepropojenost stávajících cyklistických komunikací uvnitř města.



4 Veřejná hromadná doprava

Veřejná doprava je považována za důležitý faktor přispívající k udržitelnosti měst. Atraktivní a konkurenceschopný systém veřejné dopravy může pomoci snížit uhlíkovou stopu způsobenou osobní individuální dopravou a učinit město příjemnějším tím, že městem nebude projíždět velké množství osobních vozidel a nebudou se tvořit zbytečně dlouhé kongesce.

V dnešní době nelze MHD v Uherském Brodě považovat za alternativu k osobnímu automobilu. Současnou funkcí městské hromadné dopravy je poskytovat tzv. „nedobrovolným“ cestujícím službu, kterou nemohou ničím jiným nahradit (z důvodu tělesného a pohybového postižení, finančních problémů, osobních důvodů apod.). Dokud veřejná doprava nebude schopna čelit potřebám a požadavkům lidí s flexibilními preferencemi dopravy, není možný žádný citelný nárůst obyvatel k přesunu na jiný druh dopravy.

Stávající autobusové spoje v Uherském Brodě nejsou dostupné po celý den a mají značné mezery během pracovních i víkendových dní. Autobusová síť neposkytuje širokou škálu spojů se zaměřením na typické destinace „neochotných“ cestujících, jako jsou polikliniky, orgány sociální ochrany atd. Základní služby města, obchodní a průmyslové zóny jsou méně spojeny s obytnými oblastmi. Občané s flexibilními preferencemi dopravy tak nejsou motivováni k tomu, aby používali veřejnou dopravu jako alternativu svých osobních automobilů. Za klíčové považujeme obsluhu nákupních center veřejnou dopravou, a to nízkopodlažními vozy, které umožní použití nákupních tašek na kolečkách.

Město je dobře začleněno do systému městské hromadné dopravy v rámci regionu, jak na úrovni řízení, tak na úrovni infrastruktury. Budoucí rozvoj vnitřních dopravních vazeb MHD by zvýšil podíl uživatelů veřejné dopravy na místní i regionální úrovni.

4.1 Evropská, vnitrostátní a regionální veřejná hromadná doprava

Město Uherský Brod je díky vlakovému a autobusovému spojení integrován do evropské, národní a regionální veřejné hromadné dopravy.

Vlakové linky R18, R59, S5, Sp5 poskytují přímá spojení do následujících obcí:

Luhačovice	Praha	Uherský Ostroh
Uherské Hradiště	Bojkovice	Veselí nad Moravou
Otrokovice	Záhorovice	Bzenec
Hulín	Nezdenice	Vracov
Přerov	Šumice	Kyjov
Olomouc	Újezdec u Luhačovic	Nemotice
Česká Třebová	Havříce	Nesovice
Ústí nad Orlicí	Hradčovice	Bučovice



Choceň	Popovice u Uherského Hradiště	Slavkov u Brna
Pardubice	Vesky	Brno
Přelouč	Kunovice	Pitín
Kolín	Ostrožská Nová Ves	

Autobusové linky 000059, 000118, 190, 192, 000246, 000268, 320, 321, 322, 323, 325, 330, 333, 335, 341, 342, 356, 382, 390, 857, 866, 975, 990, 991, 800801, 800802 800803 poskytují přímá spojení s následujícími obcemi:

Trenčín (SK)	Chrenovec-Brusno	Žiar nad Hronom
Malenovice	Slovenská Ľupča	Zedník
Zlín	Moderátor	Řvaní
Brno	Němčina	Jelšava
Luhačovice	Příběh	Štítník
Prakšice	Korytná	Rožňava
Částkov	Nivnice	Košice
Dobrkovice	Suchá Loz	Dolní Lhota
Velký Ořechov	Březová	Horní Lhota
Doubravy	Slavkov	Vizovice
Bohuslavice u Zlína	Horní Němčí	Lutonina
Březnice	Strání	Jasenná
Bánovce n. Bebravou (SK)	Lopeník	Liptál
Hradishte	Komňa	Lhota u Vsetína
Dolní Vestenice	Vápenice	Vsetín, Rokytnice
Prievidza	Starý Hrozenkov	Jablůnka
Ráztočno	Vyškovec	Bystřička
Handlová	Vlčnov	Valašské Meziříčí
Trenčín	Drslavice	Hodslavice
Žiar n. Hronom	Hluk	Nový Jičín
Zvolený	Popovice	Příbor
Banská Bystrica	Podolí	Místek
Podbrezová	Uherské Hradiště	Hrabůvka
Klokani	Kunovice	Ostrava
Bříza	Pašovice	Slavičín
Tišovec	Nedachlebice	Bučovice
Vyškov	Bílovice	Slavkov u Brna
Rimavská Sobota	Mistřice	Brankovice
Tornádo	Kněžpole	Nesovice
Plešivec	Šumice	Buchlovice
Záhorovice	Nezdenice	Záhorovice



Prasata	Rudice
Nováčky	Praha

4.2 Městská hromadná doprava

Městskou hromadnou dopravu v Uherském Brodě tvoří síť autobusových linek provozovaná koordinátorem veřejné dopravy Zlínského kraje, s. r. o. - Integrovaná doprava Zlínského kraje (IDZK). Dopravci, kteří jezdí na linkách IDZK v Uherském Brodě, jsou:

- ČSAD Bus Uherské Hradiště, a. s.;
- Arriva vlak s. r. o.;
- České dráhy a. s.

4.3 Tarifní systém

Od začátku roku 2020 Zlínský kraj realizuje projekt Integrovaná doprava Zlínského kraje.

V současné době ve Zlínském kraji (včetně Uherského Brodu) platí jízdenky, které závisí na počtu ujetých kilometrů daným dopravním prostředkem včetně Uherského Brodu. Od 1. července 2022 bude možné pro jízdy na linkách IDZK využívat buď kilometrový, nebo zónový tarif. Tarif se v tuto chvíli skládá ze vstupní sazby 9 Kč plus 1,20 Kč za 1 km. Od 1. července 2022 se tarif zvyšuje na 1,35 Kč za 1 km plus vstupní sazba bude 11 Kč. Cena jízdenky se zaokrouhluje vždy na celé koruny dolů.

Od 1. července 2022 bude zónový tarif k dispozici i pro pravidelné cestující. Zlínský kraj bude rozdělen do 98 tarifních zón. Současně bude možné si zakoupit jízdenku na neomezený počet jízd buď na 30 dní nebo na 7 dní.

Bezhotovostní platby umožňují cestujícím bezplatné přestupy mezi linkami do 30 minut po prvním nástupu. Bezhotovostně lze platit bankovními kartami, čipovou kartou místní dopravy pro Zlínský kraj („Zetka“) a dopravní čipovou kartou Moravskoslezského kraje („ODISK“).

V současné době platí na linkách IDZK žákovské, studentské a seniorské slevy garantované státem.

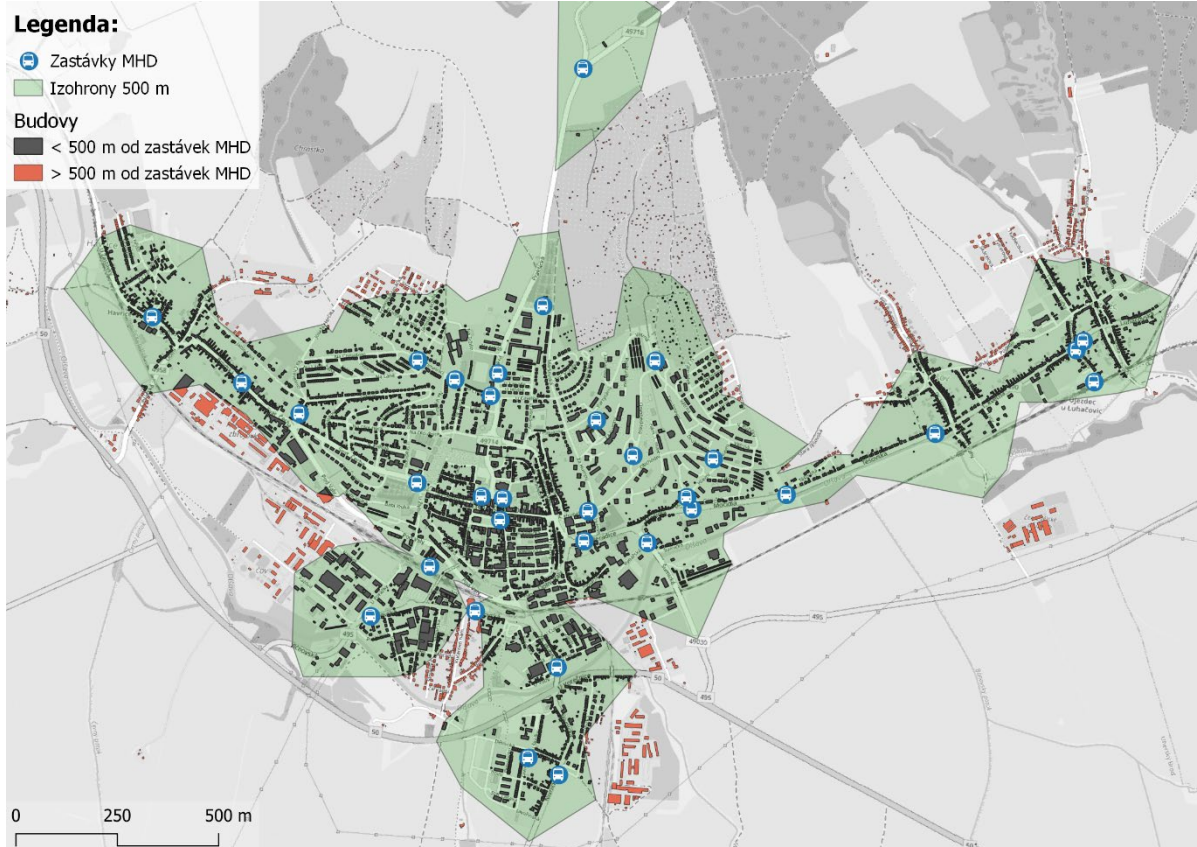
4.4 Dostupnost zastávek MHD

Populace Uherského Brodu se pohybuje okolo 15 725 obyvatel. Podle výsledků geoanalýzy je 14 579 (nebo 92,7 %) občanů vybaveno alespoň jednou autobusovou zastávkou v docházkové vzdálenosti 500 m od místa bydliště. Budovy, které mají špatný přístup k autobusovým zastávkám, jsou znázorněny na obrázcích níže (obrázek 4.1).

Průměrná docházková vzdálenost k autobusové zastávce pro město Uherský Brod je **332 m**. Hodnota parametru je vyhovující, nicméně hodnota nad 250 m (polovina standardní docházkové vzdálenosti) je považována za vhodnější pro města s podobným počtem obyvatel, krajinou a rozvojem území jako je Uherský Brod (tabulka 4.1).

Tabulka 4.1: Souhrn docházkové vzdálenosti ve městě Uherský Brod k zastávkám veřejně hromadné dopravy.

Stav	Obyvatelstvo v uvažovaném obvodu, obyvatel	Σ nejkratších vzdáleností od budov k zastávkám MHD, m	Průměrná docházková vzdálenost, m
Existující	15 208	5 050 816	332



Obrázek 4.1: Veřejná hromadná doprava - oblasti přístupnosti detail města Uherský Brod.

Zdroj: OpenStreetMap, vlastní zpracování – SmartPlan s. r. o.

4.5 Analýza jízdních řádů a četnosti služeb

Analýza jízdních řádů a intervalů jednotlivých spojů probíhala ve třech částech dne, které jsou následující:

- 5:00-7:59 – ranní „špička“;
- 14:00-16:59 – odpolední „špička“;
- zbytek dne.

Kvalita služeb byla odhadnuta pro obslužné oblasti kolem každé zastávky nebo dvojice zastávek, které společně tvoří zastávku. Ve městě je kvalitní dostupnost (dostatečný počet cest veřejnou dopravou v docházkové vzdálenosti od místa bydliště). Počet jízd (tj. kvalita služeb) byl definován pro každý z výše uvedených úseků denní doby pro každý bod zastávky a poté zařazen do čtyř tříd:



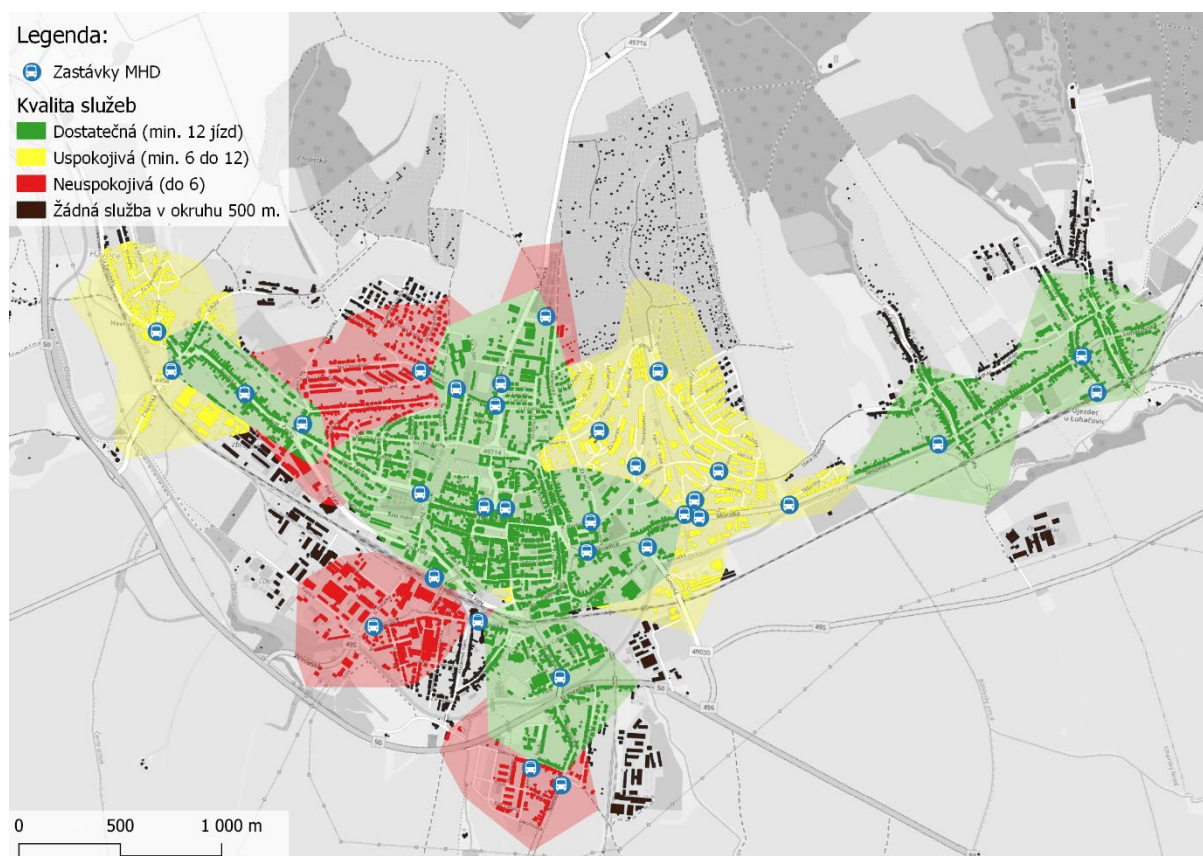
- Dostatečná obsluha;
- Uspokojivá obsluha;
- Neuspokojivá obsluha;
- Žádná obsluha (žádné zastávky VHD v docházkové vzdálenosti).

Mezní hodnoty pro ranní a odpolední špičku jsou tyto:

- Dostatečná obsluha - minimálně 12 jízd za tři hodiny;
- Uspokojivá obsluha - nejméně 6 cest, ale ne více než 11;
- Nevyhovující obsluha - méně než 6 jízd;
- Žádná obsluha (žádné zastávky veřejné hromadné dopravy v docházkové vzdálenosti) - žádné zastávky VHD do 500 m v docházkové vzdálenosti.

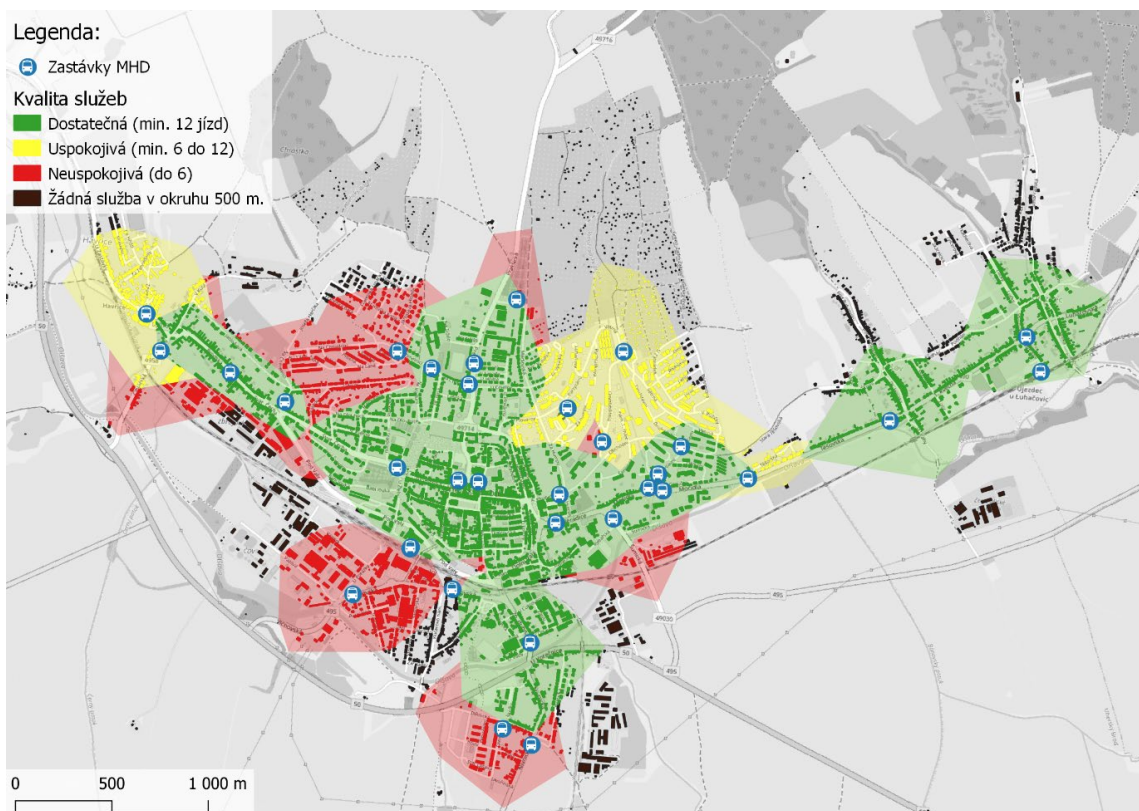
Limitní hodnoty jsou stanoveny na základě celkové analýzy jízdních řádů a místního šetření.

Mezní hodnoty pro jednotlivé oblasti ve městě jsou rozděleny do tří kvantilových skupin a jedné skupiny pro místa, která nejsou opatřena VHD. Přehledná analýza oblastí je uvedena na obrázcích níže (obrázek 4.2, obrázek 4.3 a obrázek 4.4).



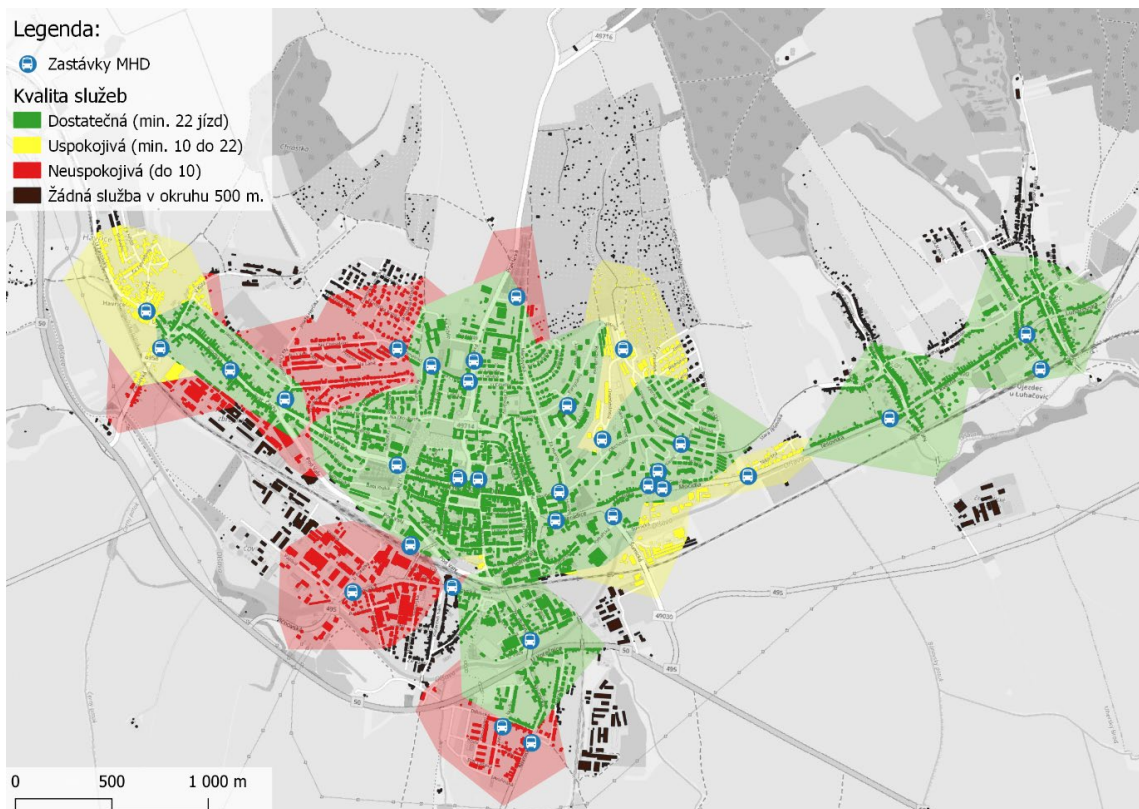
Obrázek 4.2: Počet jízd v dopoledních hodinách (5:00-8:00) pro jednotlivé oblasti v závislosti na autobusových zastávkách.

Zdroj: OpenStreetMap, vlastní zpracování - SmartPlan s. r. o.



Obrázek 4.3: Počet jízd v odpoledních hodinách (14:00-17:00) pro jednotlivé oblasti v závislosti na autobusových zastávkách.

Zdroj: OpenStreetMap, vlastní zpracování – SmartPlan s. r. o.

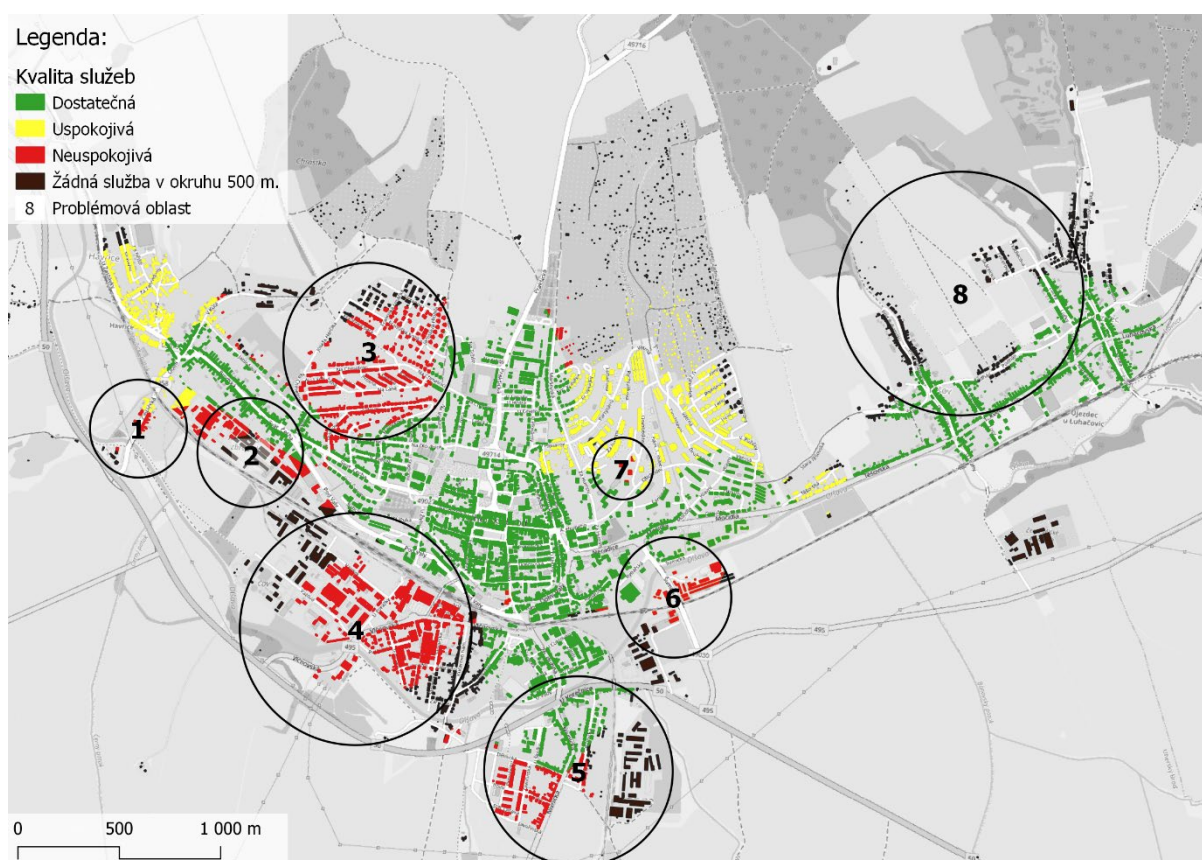


Obrázek 4.4: Počet jízd ve zbylých časech pro jednotlivé oblasti v závislosti na autobusových zastávkách.

Zdroj: OpenStreetMap, vlastní zpracování – SmartPlan s. r. o.



Zóny bez obsluhy a nevyhovující služby jsou uvedeny a podrobněji popsány níže (obrázek 4.5).



Obrázek 4.5: Identifikované problematické zóny.

Zdroj: OpenStreetMap, vlastní zpracování – SmartPlan s. r. o.

Zóna 1:

V této oblasti Havřice Cihlářská se nachází několik rodinných domů a komerčních objektů orientovaných na řidiče automobilů. Potenciální poptávka je zde poměrně nízká (tabulka 4.2).

Tabulka 4.2: Nedostatky problematické zóny 1.

ID	Zjištěné problémy	Možná řešení
Z1-1	Špatná obsluha v některých dnech dokonce žádná obsluha v oblasti.	Umístění zastávky na znamení.

Zóna 2:

Celá oblast je velmi špatně obsloužena v oblasti, kde se nachází velká průmyslová zóna, jejíž převážnou součástí je jeden z největších výrobců střelných zbraní – Česká zbrojovka a.s. Území je oplocené a nepřístupné neoprávněným osobám (tabulka 4.3). Zástupcům firmy bylo navrženo na setkání s podnikateli zavedení sdílených koloběžek do areálu, případně pro dojíždku do zaměstnání.

**Tabulka 4.3: Nedostatky problematické zóny 2.**

ID	Zjištěné problémy	Možná řešení
Z2-1	Autobusové zastávky se nachází ve velké vzdálenosti od hlavního vchodu průmyslové zóny, kam směřuje mnoho zaměstnanců.	Umístění nové zastávky v ulici Pod Valy – naproti vchodu do ČZ (je naprojektována).

Zóna 3:

Obytná oblast se střední hustotou obytné zástavby – Ružákov. Nachází se zde především rodinná zástavba a pouze pár komerčních subjektů. Severní část – lokalita Nad Zámkem, území není vybaveno infrastrukturou vhodnou pro provoz veřejné dopravy (tabulka 4.4).

Tabulka 4.4: Nedostatky problematické zóny 3.

ID	Zjištěné problémy	Možná řešení
Z3-1	Služba VHD není dostatečná. Autobusová doprava obsluhuje oblast pouze ráno ve dvou časech. O víkendu zde žádné autobusové spojení není.	Úprava jízdního řádu je zde nezbytná. Je nutné zajistit pravidelnou obsluhu během dne, stejně jako minimální obsluhu o víkendech.
Z3-2	Stávající trasa VHD poskytuje pouze jedno spojení, kterým je <i>obytná zóna – dopravní uzel</i> . Jízda v opačném směru není možná.	Umístění zastávky pro opačný směr linky by byl vhodný pro zaměstnance průmyslové zóny, kteří se potřebují ze svého zaměstnání dostat zpět domů. Dále je nutné doplnění jízdních řádů o větší počet obsluhovaných spojů.

Zóna 4:

V oblasti 4 se nachází smíšená zástavba kolem ulice Vlčnovská. Průmyslová a obchodní funkce oblasti převažuje nad obytnou. V oblasti jsou služby typu: Lidl, Kaufland, Cash and Carry Rojal, DM trh, OKAY. CZ. Nahuštění obchodní sítě generuje zvýšený výskyt individuální automobilové dopravy, která by mohla být částečně nahrazena veřejnou. Největšími průmyslovými areály jsou Bedřich Man, ČOV, RPG recycling, s. r. o., SPOLOČNÍK: MINEWORKS s. r. o. atd. Území je od vnitřní části města odděleno železniční infrastrukturou (hlavní trať a vlečka). Při průzkumu přestupů u železničního a autobusového nádraží byly zaznamenány četné nelegální přechody obyvatel přes koleje směrem do průmyslové zóny, což je považováno za vysoký rizikový bod (tabulka 4.5).

Tabulka 4.5: Nedostatky problematické zóny 4.

ID	Zjištěné problémy	Možná řešení
Z4-1	Služba VHD není dostatečná. Během dne je k dispozici pouze pár spojů.	Úprava jízdního řádu je zde nezbytná. Je nutné zajistit pravidelnou obsluhu během dne, stejně jako minimální obsluhu o víkendech.
Z4-2	Cestující jsou přepravováni pouze v jednom směru.	Umístění zastávky pro opačný směr linky by byl vhodný pro zaměstnance



ID	Zjištěné problémy	Možná řešení
		průmyslové zóny, kteří se potřebují ze svého zaměstnání dostat zpět domů. Dále je nutné doplnění jízdních řádů o větší počet obsluhovaných spojů.
Z4-3	Dlouhé pěší vzdálenosti pro pracovníky a návštěvníky průmyslových areálů.	Umístit novou zastávku uvnitř průmyslové oblasti a připojit tento bod k síti autobusových tras.

Zóna 5:

Nachází se zde obytná čtvrť – sídliště Olšava a několik průmyslových podniků oddělených železnicí. Slovácké strojírny a některé další obchodní a průmyslové areály jsou jižním směrem (tabulka 4.6).

Tabulka 4.6: Nedostatky problematické zóny 5.

ID	Zjištěné problémy	Možná řešení
Z5-1	Služba VHD není dostatečná. Během dne je k dispozici pouze pár spojů.	Úprava jízdního řádu je zde nezbytná. Je nutné zajistit pravidelnou obsluhu během dne, stejně jako minimální obsluhu o víkendech.
Z5-2	Cestující z Nivnické ulice jsou přepravováni pouze jedním směrem. Navíc je zde neadekvátní pěší přístup ke stávající zastávce z okolí.	Umístění zastávky pro opačný směr linky by byl vhodný pro zaměstnance průmyslové zóny, kteří se potřebují ze svého zaměstnání dostat zpět domů. Dále je nutné doplnění jízdních řádů o větší počet obsluhovaných spojů. V budoucnu realizace přechodu pro chodce, aby bylo možné obě zastávky propojit.
Z5-3	Dlouhé pěší vzdálenosti pro pracovníky a návštěvníky průmyslových areálů.	Umístit novou zastávku na ulici U Korečnice a napojit tento bod na síť autobusových linek.

Zóna 6:

V okolí se nachází průmyslový areál ČSAD a soukromé garáže. Stávající obsluha VHD je v současné době dostatečná.

Zóna 7:

Zóna 7 (Osvoboditelů) je nejlidnatější a nejhustší oblast města. Mezi bytovými domy je několik sociálních objektů jako poliklinika, penzion pro seniory, knihovna, domov mládeže SPŠOA, mateřská škola i komerční lokality jako kino Máj, supermarket Hruška atd. (tabulka 4.7)

**Tabulka 4.7: Nedostatky problematické zóny 7.**

ID	Zjištěné problémy	Možná řešení
Z7-1	Služba VHD není dostatečná.	Úprava jízdního řádu je zde nezbytná. Je nutné zajistit pravidelnou obsluhu během dne, stejně jako minimální obsluhu o víkendech.

Zóna 8:

Zóna 8 je obytná oblast s nízkou hustotou (Těšov, Újezdec). Není potřeba zavádět další obslužnost, protože potenciální poptávka je poměrně nízká. Stávající obsluha VHD je v současné době dostatečná. Alternativou pro obyvatele může být využívání cyklopropojení směr Uherský Brod, nutné je však zlepšit kvalitu povrchu místních komunikací pro zvýšení bezpečnosti používání bezmotorové dopravy.

4.6 Analýza výsledků průzkumu VHD

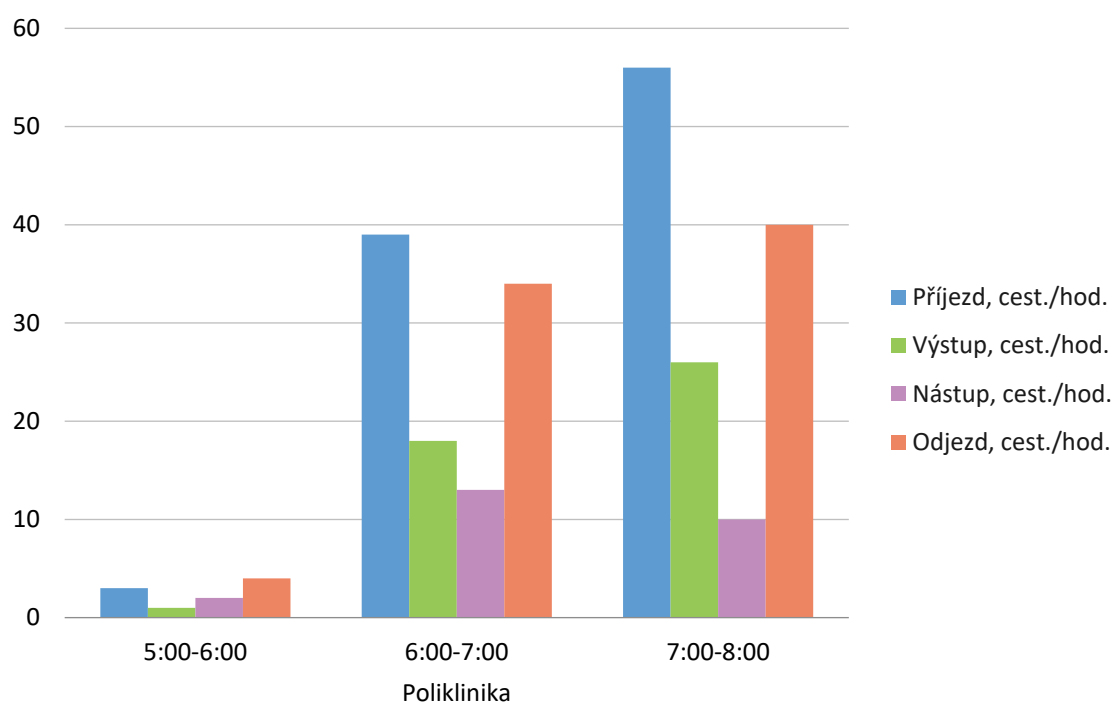
Průzkum veřejné dopravy byl proveden na nejvytíženějších a nejdůležitějších zastávkách VHD a zároveň byl proveden průzkum uvnitř autobusových linek.

Pro účely této práce byly vybrány následující zastávky VHD, které byly podrobeny průzkumu:

- Poliklinika;
- Dopravní terminál (vlakové a autobusové nádraží);
- Mariánské náměstí;
- Kulturní dům.

Tok cestujících na těchto zastávkách byl sledován v ranní a odpolední špičce. Výsledky průzkumu jsou uvedeny níže.

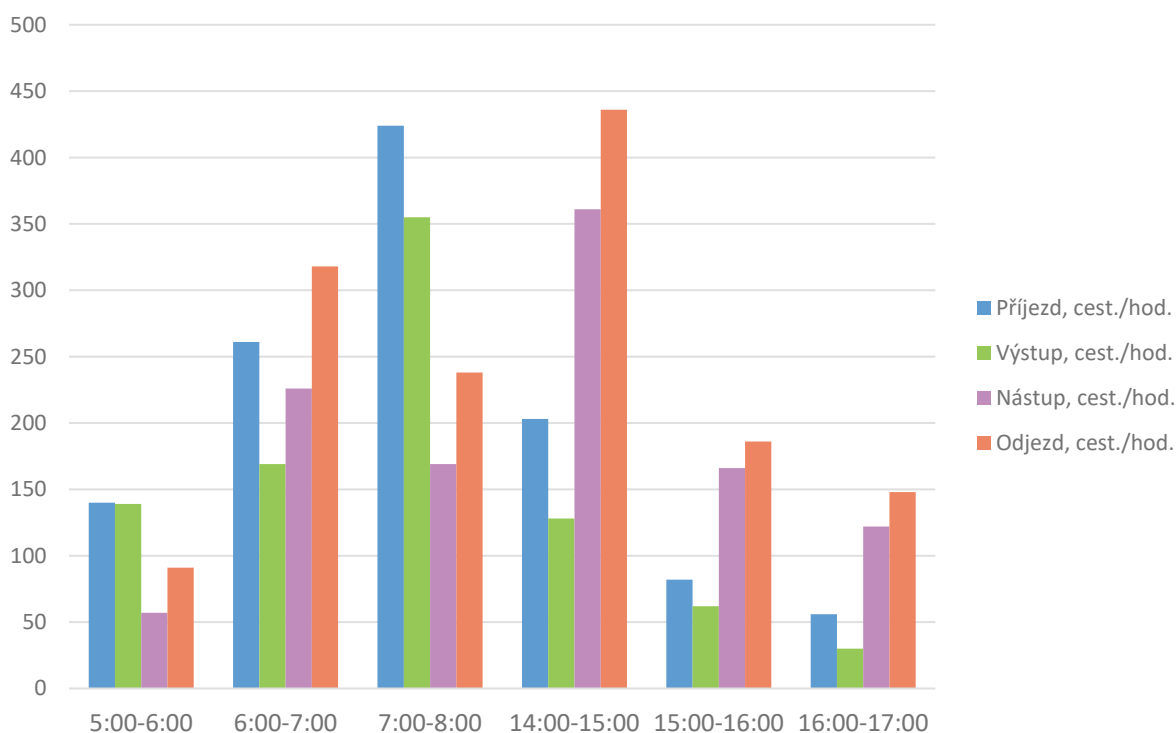
Doba od 5:00 do 6:00 je charakterizována nízkou aktivitou, jak z hlediska projíždějících cestujících, tak z hlediska uživatelů dané zastávky. Během následujících dvou hodin dochází k nárůstu cestujících, a to z důvodu začátku pracovních dob lékařů a následných příjezdů návštěvníků polikliniky (obrázek 4.6).



Obrázek 4.6: Ranní špička cestujících na autobusové zastávce Poliklinika.

Zdroj: Vlastní zpracování – SmartPlan s. r. o.

Hlavní dopravní uzel města – Dopravní terminál (obrázek 4.7).

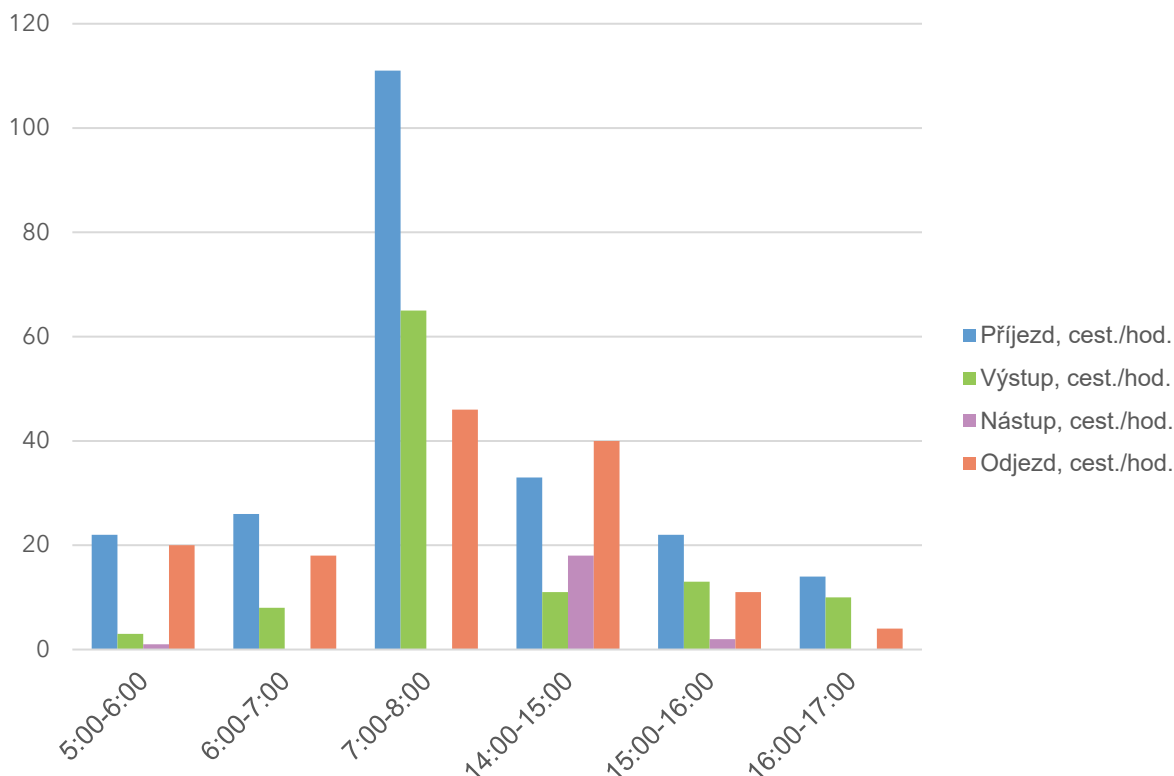


Obrázek 4.7: Ranní a odpolední špička cestujících na autobusové zastávce Dopravní terminál.

Zdroj: Vlastní zpracování – SmartPlan s. r. o.

Hlavní část poptávky byla pozorována od 14:00 do 15:00. Cestující nastupující do autobusů vystoupili z vlaků a následně přestoupili do autobusů. Od 15:00 do 17:00 lze vidět klesající poptávku po přepravě, což může být zapříčiněno směnami v průmyslových zónách a odjezdem většiny školáků.

Významnou autobusovou zastávkou v centru města je Mariánské náměstí, kde se nachází služby města, základní škola atd. Na Mariánském náměstí se také nachází zastávka Kulturní dům, která je popsána níže.

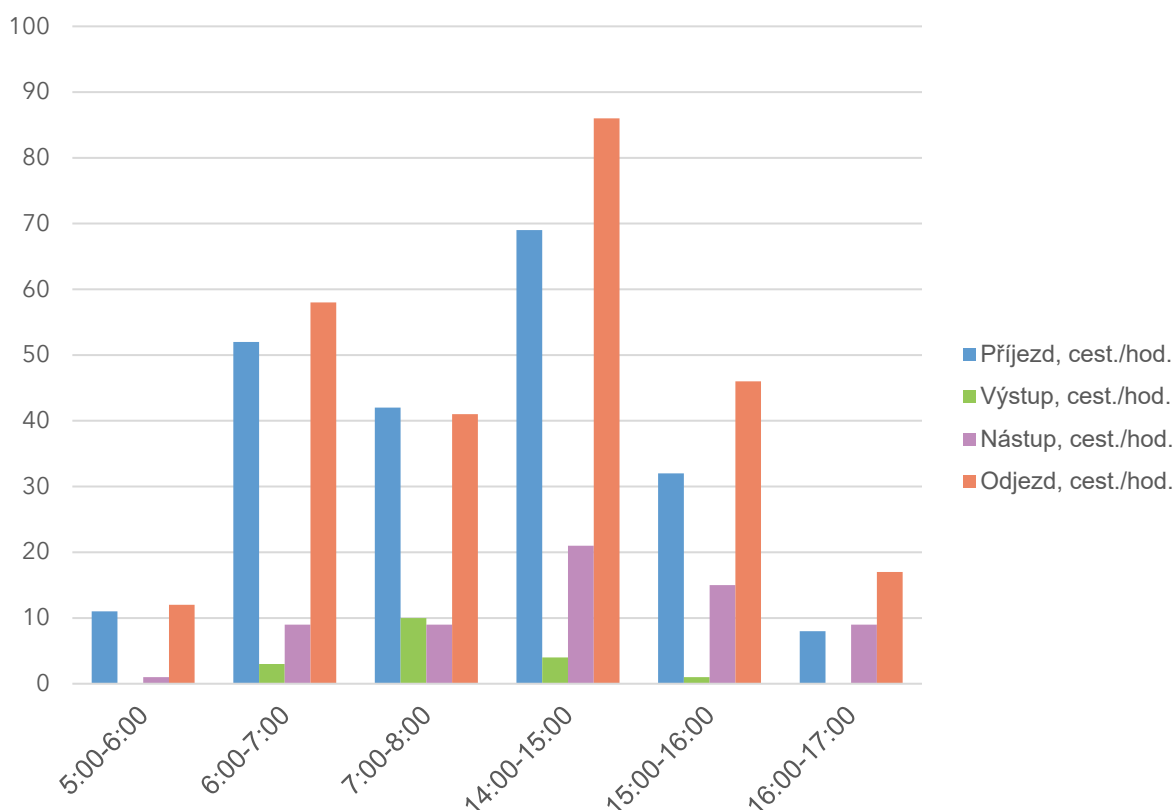


Obrázek 4.8: Ranní a odpolední špička cestujících na autobusové zastávce Mariánské náměstí (Směr A - na autobusové nádraží).

Zdroj: Vlastní zpracování – SmartPlan s. r. o.

Zastávku využívají především školáci směřující do základní školy Uherský Brod, Mariánské náměstí. Hlavní část příjezdů probíhá od 7:00 do 8:00. V brzkých hodinách je naměřeno opět málo cestujících, a to i z důvodu, že je autobusová zastávka v poměrně velké docházkové vzdálenosti od obytných domů (obrázek 4.8).

Počet tranzitujících cestujících je poměrně vyšší než ve směru A, a to z důvodu, že autobusová linka projíždí větší částí města a postupně sváží žáky i z vlakového / autobusového nádraží (obrázek 4.9).



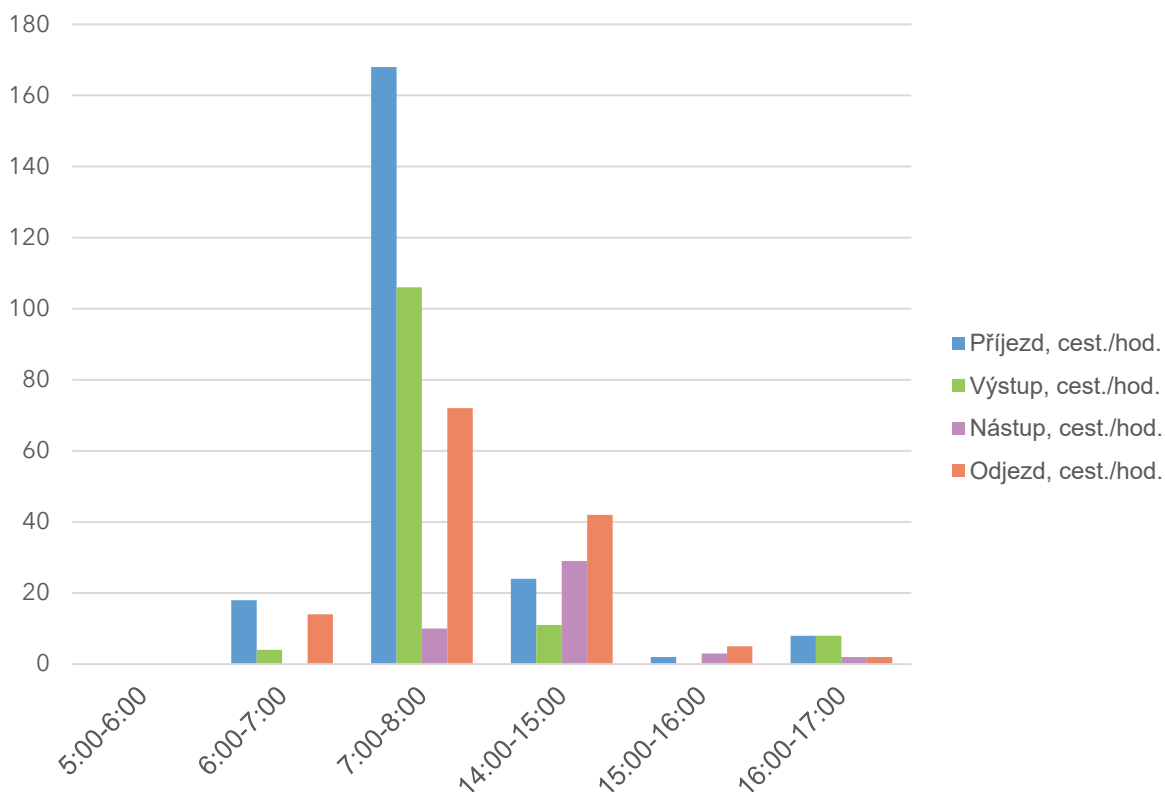
Obrázek 4.9: Ranní a odpolední špička cestujících na autobusové zastávce Mariánské náměstí (Směr B - z autobusového nádraží).

Zdroj: Vlastní zpracování - SmartPlan s. r. o.

Zastávku využívají především příjezdějící cestující od 7 do 8 hodin. Autobusové linky začínají jezdit až po 6:25 ráno. Počet příjezdějících cestujících od 7 do 8 hodin ráno je více než 100 cestujících za hodinu (obrázek 4.10).

Aktivita na zastávce stoupala od 14:00 do 15:00. To lze vysvětlit příjezdem několika vlaků během této hodiny. Aktivita klesá, stejně jako počet tranzitujících cestujících v předchozí zastávce autobusové nádraží.

Na zastávce je sledován tok vracejících se cestujících (školáků ze základní školy a umělecké školy).



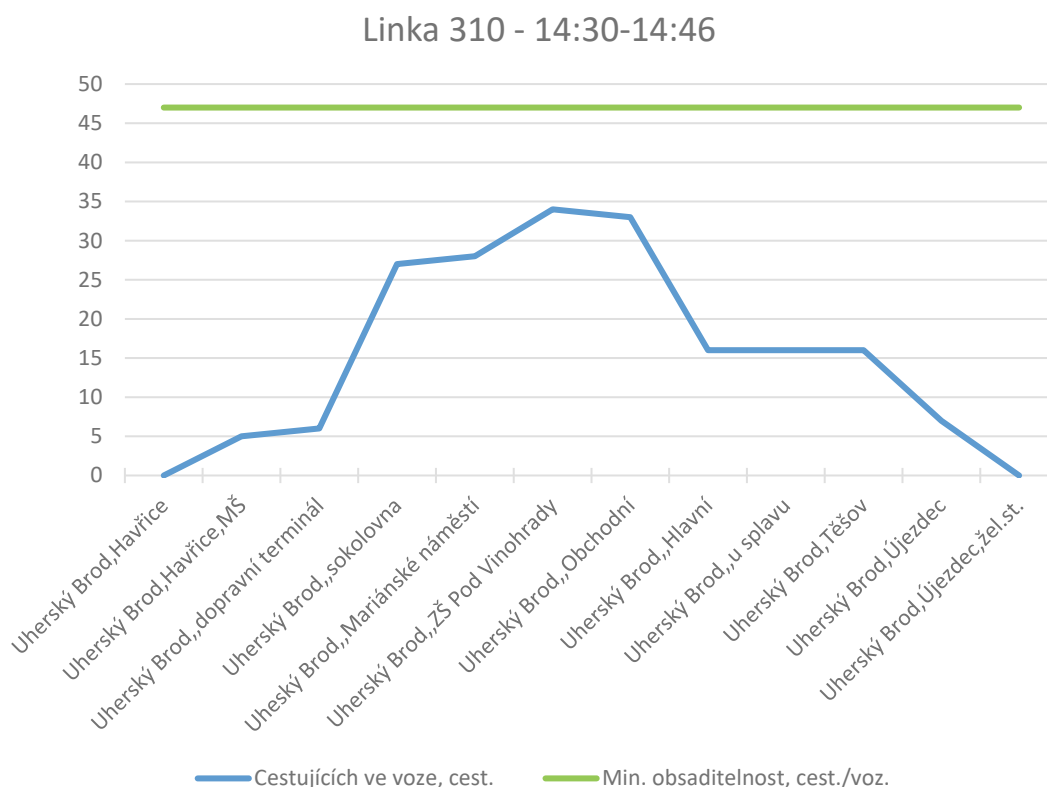
Obrázek 4.10: Ranní a odpolední špička cestujících na autobusové zastávce Dům kultury.

Zdroj: Vlastní zpracování – SmartPlan s. r. o.

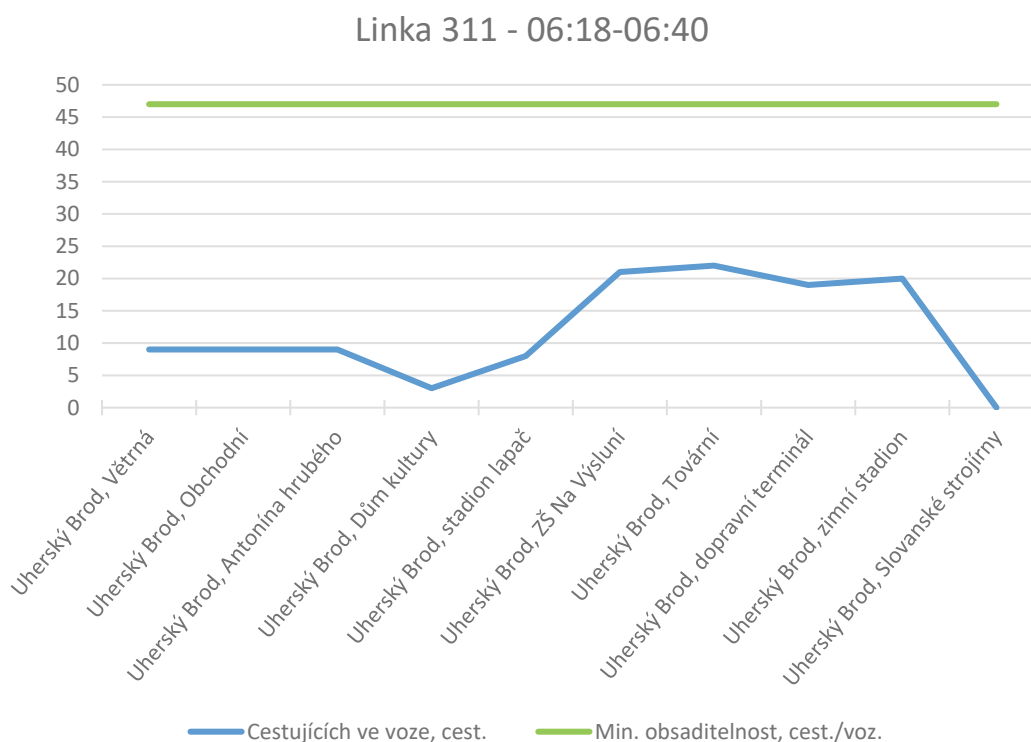
Hlavní část zpětné poptávky byla pozorována od 14:00 do 15:00, kdy cestující směřují zpět z centra města domů. Od 15:00 do 17:00 poptávka po přepravě klesala.

Linkový průzkum (uvnitř vozidel)

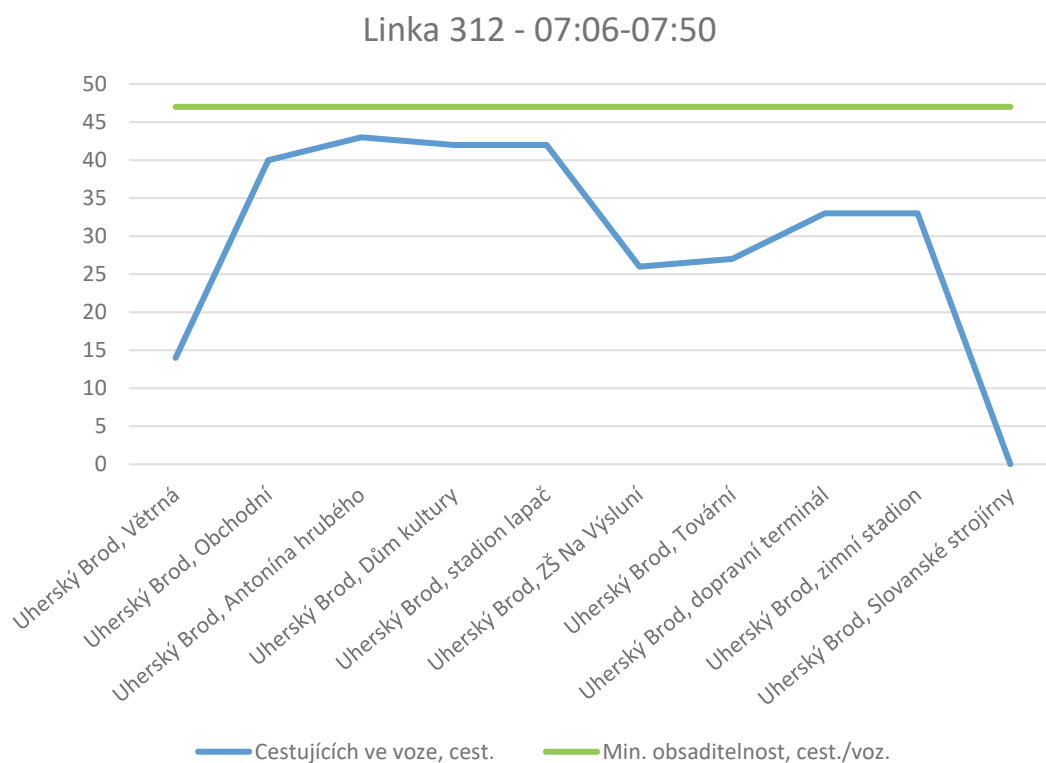
Průzkum využití kapacity autobusů byl proveden uvnitř vozidel linek č. 3, 10, 311, 312, 313. Grafy níže (viz graf 4.1, graf 4.2, graf 4.3 a graf 4.4) ukazují obsazenost kapacity autobusů během dopolední a odpolední špičky.


Graf 4.1: Špičkové využití kapacity na autobusové lince č. 310.


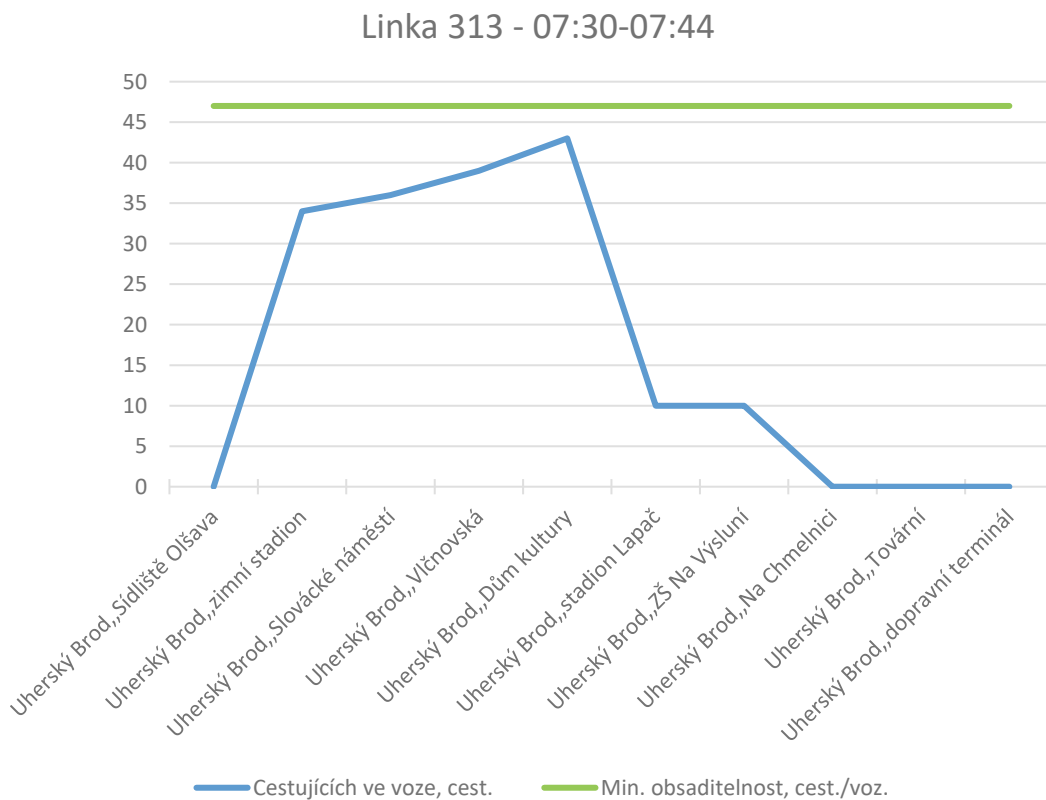
Zdroj: Vlastní zpracování - SmartPlan s. r. o.

Graf 4.2: Špičkové využití kapacity na autobusové lince č. 311.


Zdroj: Vlastní zpracování - SmartPlan s. r. o.

**Graf 4.3: Špičkové využití kapacity na autobusové lince č. 312.**

Zdroj: Vlastní zpracování - SmartPlan s. r. o.

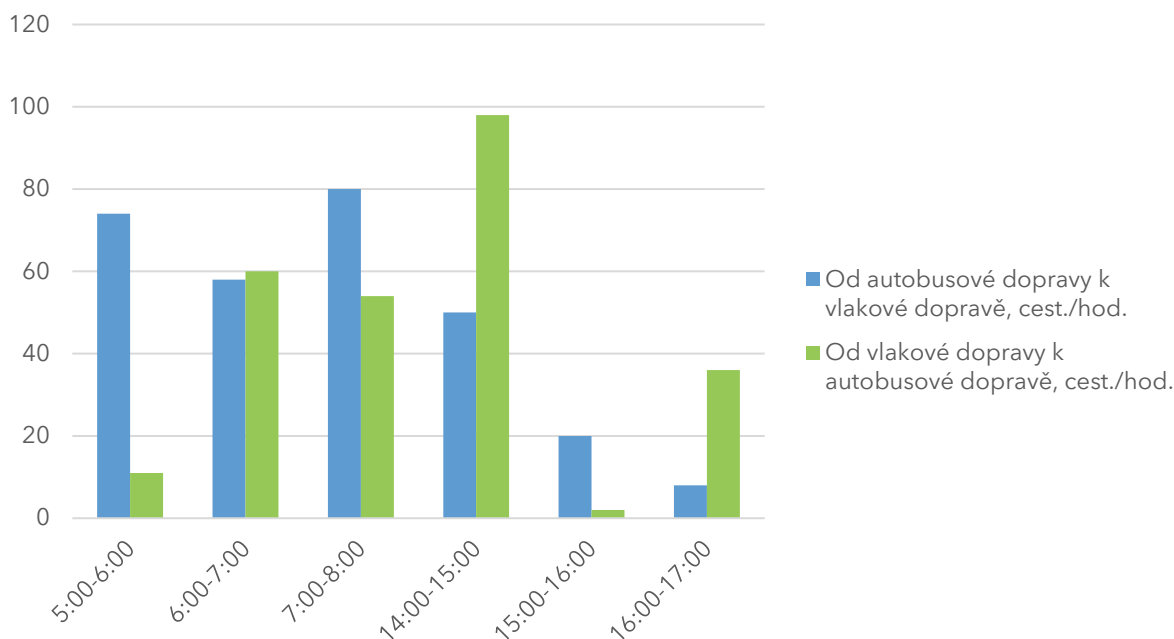
Graf 4.4: Špičkové využití kapacity na autobusové lince č. 313.

Zdroj: Vlastní zpracování - SmartPlan s. r. o.



V důsledku průzkumu bylo zjištěno, že přepravní kapacita autobusů na trasách odpovídá stávající poptávce. Nebylo zjištěno žádné překročení kapacity, naopak na většině zastávek je využití kapacity minimální (10-20 osob). Cestující mají k dispozici pohodlné cestovní podmínky.

Dopravní terminál je hlavním přestupním uzlem ve městě Uherský Brod. Autobusové nádraží bylo v roce 2016 přemístěno do přestupního uzlu u vlakového nádraží, kde teď společně tvoří výborný přestupní uzel. Z tohoto důvodu byly také zkoumány přestupy mezi vlakovou a autobusovou dopravou. Výsledky průzkumu jsou uvedeny níže (obrázek 4.11).

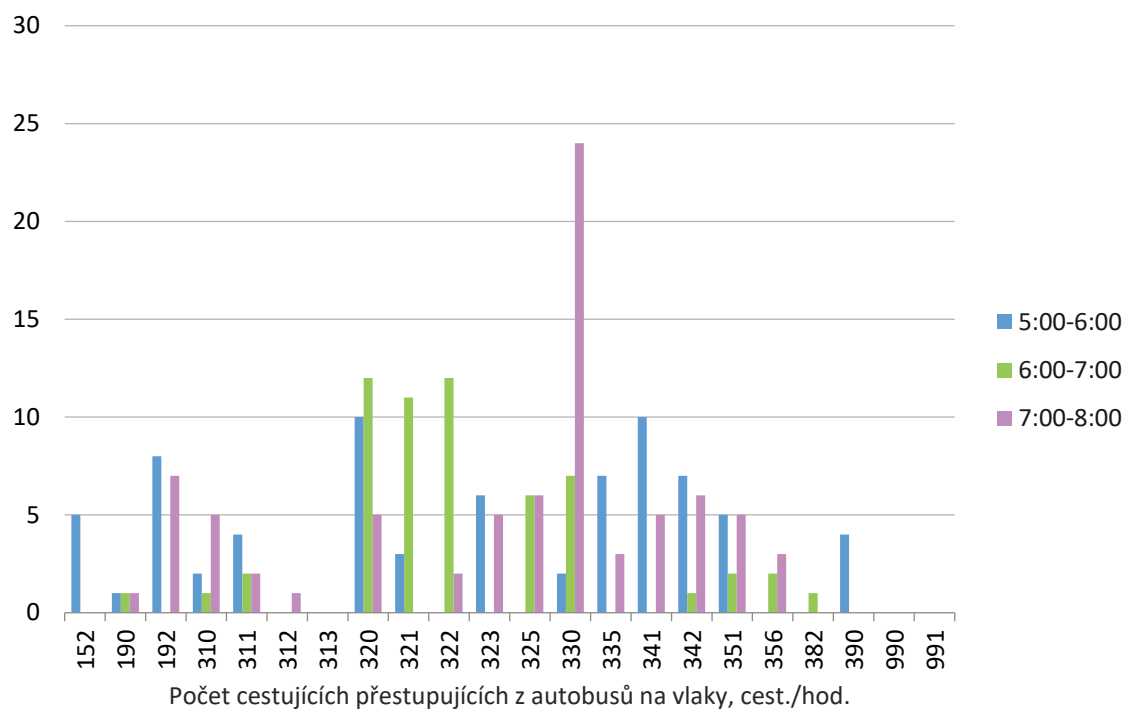


Obrázek 4.11: Přestupy mezi autobusovou a vlakovou dopravou v Dopravním terminálu.

Zdroj: Vlastní zpracování – SmartPlan s. r. o.

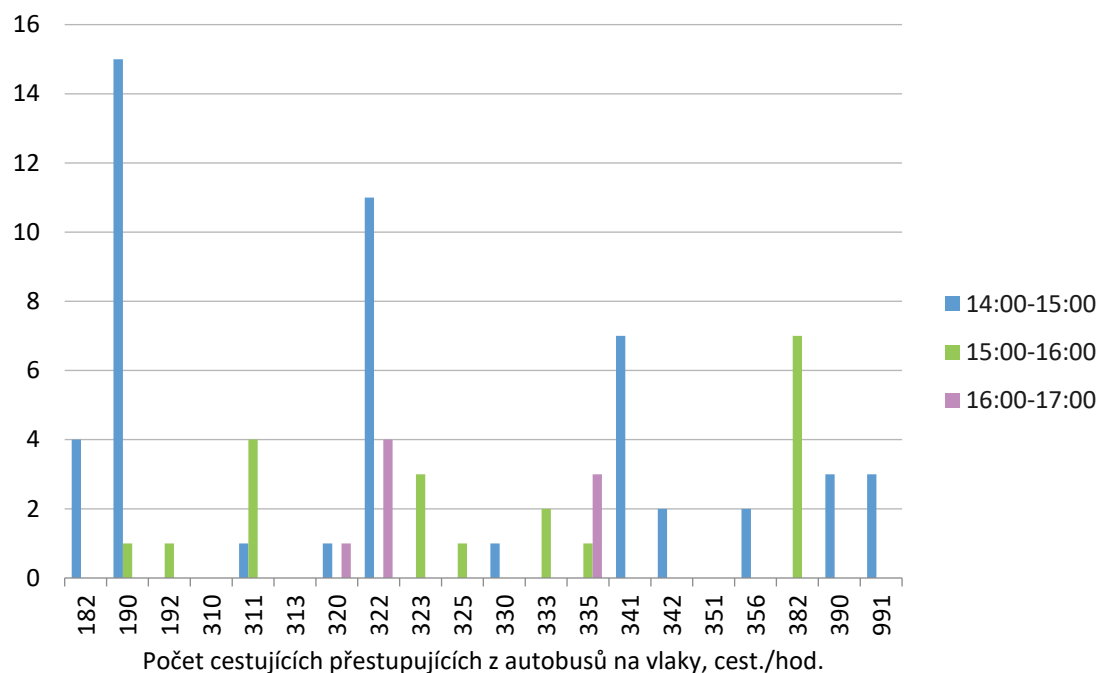
Výsledky průzkumu ukazují určitou rovnoměrnost toku cestujících v ranních hodinách a jeho nepravidelnost během odpoledne. Ranní poptávka je navíc v každém směru poměrně jednotná (s výjimkou 5:00-6:00), zatímco odpoledne se značně liší. Tok cestujících z autobusů do vlaků je téměř o 52 % vyšší než opačný tok v dopoledních hodinách. Večerní tok má tendenci udržovat stejný podíl, ale opačným způsobem: tok z vlaků do autobusů je o 54 % vyšší než tok z autobusů do vlaků. V důsledku toho dochází k určité disproporci příchozích a odchozích toků směřujících do a z dopravního uzlu.

Rozložení přestupujících cestujících mezi trasami je znázorněno na níže uvedených tabulkách (Graf 4.5 a Graf 4.6).

**Graf 4.5: Počet přestupujících cestujících v ranních hodinách.**

Zdroj: Vlastní zpracování – SmartPlan s. r. o.

Nejstabilnější a nejvyšší poptávka po přestupu na vlakové spoje byla zaznamenána na linkách 320 a 330.

Graf 4.6: Počet přestupujících cestujících ve večerních hodinách.

Zdroj: Vlastní zpracování – SmartPlan s. r. o.



Linky 190 (Uherský Brod – Luhačovice) a 322 (Strání, Květná – Uherský Brod, dopravní terminál) se podílejí hlavně na dopravě cestujících na vlakové nádraží během odpolední špičky.

Přestupní uzel poskytuje komfortní podmínky a snadný přístup k místním a regionálním dopravním systémům. V rámci přestupního uzlu se nachází tři vlakové nástupiště a 12 autobusových nástupišť. Přestup na dopravním terminálu je velmi intuitivní a přehledný (Obrázek 4.12).



Obrázek 4.12: Ve směru hodinových ručiček: 1 – Transfer pro více platform; 2 – jednoúrovňové autobusové nástupiště; 3 – železniční nadchod; 4 – jednoúrovňový přístup na druhé železniční nástupiště.



4.7 Shrnutí veřejné hromadné dopravy

Ve městě Uherský Brod je v případě veřejné hromadné dopravy od roku 2016 dominantou multimodální přestupní uzel u železniční stanice – Dopravní terminál, kde jsou informační tabule o návazných spojích apod., ale především je zajištěna maximální míra snížení docházkových vzdáleností díky blízkosti autobusového nádraží. Aby bylo možné vnímat veřejnou hromadnou dopravu v daném území jako spolehlivý a atraktivní dopravní systém, je však nezbytné provést ještě několik kroků.

SILNÉ STRÁNKY (STRENGTHS)	SLABÉ STRÁNKY (WEAKNESSES)
Řešení přestupních bodů je skvělou možností pro rozvoj veřejné dopravy. Poskytuje širokou škálu možností cest pro cestující přijíždějící do tohoto přestupního uzlu.	Pravidelné intervaly neplatí. V obsluze území jsou "okna". Snižuje loajalitu zákazníků a celkovou atraktivitu veřejné dopravy.
Integrace regionální a meziregionální dopravy. To ztraktivňuje veřejnou hromadnou dopravu.	Nízká úroveň dopravní obslužnosti komerčních a průmyslových objektů, zejména podél řeky Olšavy, ulice Vlčnovská a u železnice.
Tarifní politika orientovaná na zákazníka a jednotná jízdenka. Zvýšení loajality uživatelů.	Nízká dostupnost veřejné dopravy pro Českou zbrojovku a. s. Zastávky veřejné dopravy se nacházejí ve značné vzdálenosti od hlavního vchodu do podniku.
Vysoká celková úroveň dostupnosti zastávek veřejné dopravy (nejméně 97 % obyvatel má k dispozici zastávky veřejné dopravy v docházkové vzdálenosti).	Do oblasti Nad Zámkem prakticky nejedí žádná linka. Doprava je k dispozici dvakrát denně v dopoledních hodinách.
	Obsluha areálu Pod Vinohrady není dostatečně pravidelná. Je nutné zlepšit službu v ranních hodinách.
	Autobusové linky nejsou dostatečně koordinovány, aby bylo možné provádět přestupy při cestování po městě.



5 Doprava v klidu

Doprava v klidu je jedním z definujících prvků města a dopravního chování uživatelů. Skrze dopravu v klidu je možné preferovat automobilovou dopravu nebo naopak alternativní druhy přepravy jako je aktivní mobilita a veřejná hromadná doprava. S dopravou v klidu neboli parkováním je v dnešní době celosvětový problém pramenící z neustále rostoucího počtu vlastněných automobilů. Počty vozidel rostou násobnou rychlostí ve srovnání s obyvatelstvem.

Z dlouhodobých průzkumů vyplývá, že vozidlo se průměrně pohybuje 4 % času a zbylých 96 % je dočasně nebo trvale odstaveno. Z toho plynou velké plošné nároky pro dopravu v klidu. Osobní **automobily zabírají ze všech dopravních módů přibližně 92 % veřejného prostoru**. V průměru je odhadováno, že zhruba třetina vozidel je umístěna mimo uliční prostory (vnitrobloky apod. nebo garáže) a cca 65 % v uliční síti. Parkovací kapacita v ulicích tak tvoří významnou část z celkové kapacity ve městech, a ne jinak je tomu v Uherském Brodě. Je tedy vhodné **primárně se zabývat optimalizací parkování vozidel v uliční síti**, ale nesmí být opomenuty **kapacity mimo tuto síť**.

Počet vozidel, která mají potřebu v určitém území parkovat, nebo být odstavena, bývá obecně vyšší než počet dostupných parkovacích míst. Zvyšováním stupně automobilizace se tento nedostatek zvyrazňuje. Občany měst tento fakt může znepokojovat ve více směrech. Jedinci, kteří v určité oblasti bydlí, jsou postiženi sníženým komfortem v podobě uspořádání uličního prostoru kvůli parkovacím místům, dále lidé, kteří potřebují v dané oblasti zaparkovat (bydlí tu, nebo sem dojíždí) mají zase problém s hledáním parkovacích míst, a často naježdí při této činnosti i několik kilometrů, načež jsou ve výsledku nuceni zaparkovat dále od oblasti zájmu.

Neuvážené (resp. živelně nesystémové) navyšování parkovacích kapacit v některých českých městech nevyřeší problém zcela, protože neodstraňuje jeho příčinu, ale krátkodobě odstraňuje důsledek problému (např. nemožnost zaparkovat v určité oblasti města). Takové navyšování kapacit naopak může dále přetahovat cestující z městské hromadné dopravy, kteří ji dnes využívají třeba právě proto, že mají problém zaparkovat v cílové lokalitě.

Kromě toho, že problémy s parkováním je nutné řešit primárně na úrovni poptávky a motivovat cestující k využívání jiných dopravních prostředků, je třeba také optimalizovat využití parkovacích míst v uliční síti a zajistit včasnou informovanost řidičů o jejich obsazenosti. Zde jsou obecně stále značné rezervy a touto cestou je možné dosáhnout výrazného zlepšení situace a také zvýšit plynulost dopravy v daných oblastech.

5.1 Parkování v centru města

Ulice v centru města jsou obsazeny parkujícími nebo odstavenými vozidly. Přestože je snaha dostat tato vozidla v co největší míře z ulic a volných prostranství, ať už realizací parkovacích domů či garáží, nebo formou restrikcí, není toto v dohledné době pro menší města reálně zvládnutelné, situace se zlepšuje velmi složitě. Obecně lze říci, že vozidla ubývat určitě



nebudou, spíše naopak a prostory ani prostředky pro budování vícepatrových objektů (ať už v podzemí či nadzemí) nemohou vysokou poptávkou po parkování pokrýt.

V centru města či v jeho blízkosti se nachází mnoho zdrojů a cílů dopravy: městský úřad, úřad, pošta, informační centrum, městská policie, městská knihovna, dům kultury, kostely, klášter, planetárium, restaurace, penziony, potraviny a další obchody. Z obytné zástavby se zde nalézají řadové domy a bytové domy do výšky čtyř pater. Jižně od historického centra města leží autobusové i vlakové nádraží. V **centru města se nachází celkem cca 675 vyznačených parkovacích stání** (k roku 2022) v rámci zón v uličním prostoru mimo hromadné garáže. Včetně parkoviště Střed (ul. Soukenická), krytého parkoviště Kvanto (ul. Ant. Hrubého) a parkoviště Neradice se jedná o cca 800 parkovacích stání.

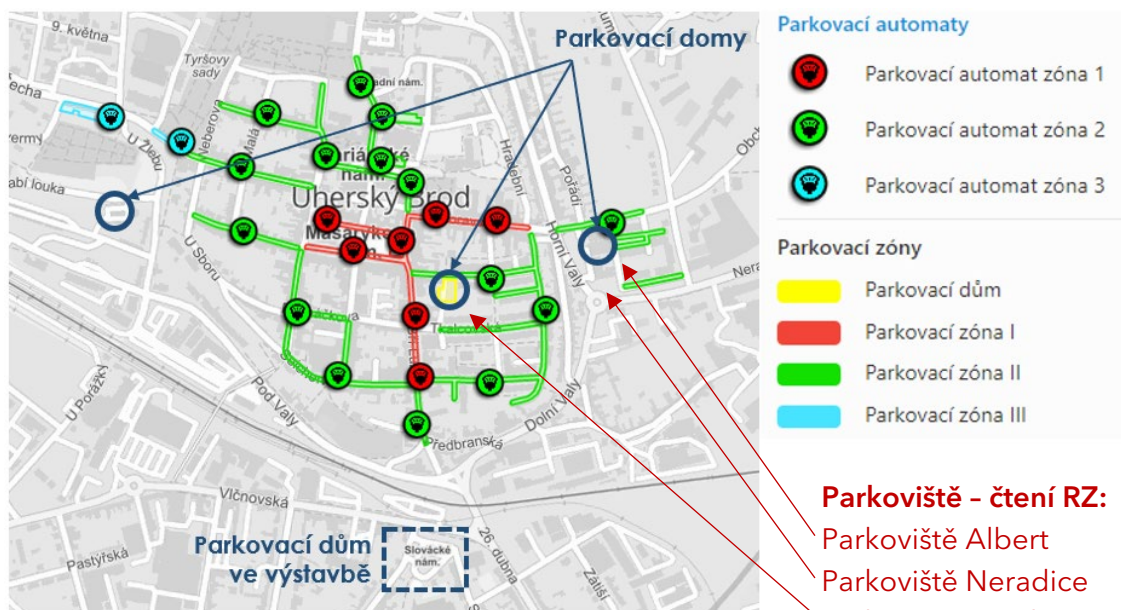
5.2 Oblasti a způsoby regulace

Parkoviště v centru města jsou placená a dělí se do tří zón (viz obrázek 5.1). V centru existuje celkem pět možných způsobů provedení platby při krátkodobém parkování:

- Parkovací automat;
- SMS platba;
- Virtuální parkovací hodiny;
- Aplikace ParkSimply;
- Aplikace SEJF.

Parkoviště v centru jsou vybavena **parkovacími automaty**, jejichž provozní doba se od pondělí do pátku pohybuje mezi 8:00 – 17:00 a v sobotu v zóně 1 v čase 8:00 – 11:00, v zóně 2 a 3 je o víkendech a ve svátcích parkování zdarma. Ve městě Uherský Brod je cena za parkování pro parkovací stání různá zejména v závislosti na lokalitě. Minimální cena za parkování ve všední dny při platbě parkovacím automatem je 1 Kč v zónách 1 a 2 (30 min). Každá další hodina v zóně 1 je za 40 Kč a v zóně 2 za 20 Kč. V zóně 3 je celodenní parkování ve všední dny za 20 Kč. V sobotu je v zóně 1 rozdíl pouze v částce za každou další hodinu, a to v ceně 10 Kč. V jiné dny je parkování zdarma.

Při platbě **SMS** je minimální cena za parkování ve všech zónách 20 Kč (60 min v zóně 1, 180 min v zóně 2 a celodenní v zóně 3).



Obrázek 5.1: Parkovací zóny v Uherském Brodě.

Zdroj: OpenStreetMap, vlastní zpracování – SmartPlan s. r. o.

Parkovací domy v Uherském Brodě jsou též zpoplatněny. Sazba za stání na parkovišti Střed (ul. Soukenická) a na parkovišti nad starým hřbitovem (ul. Svat Čecha) je za prvních 60 minut zdarma. Na parkovišti Střed se poté za každou další hodinu platí 10 Kč. Na parkovišti nad starým hřbitovem se poté platí za den 10 Kč. Obě parkoviště jsou zpoplatněná od pondělí do pátku v čase od 8:00 do 17:00. Na parkovišti nad starým hřbitovem lze navíc platit i pomocí SMS, kdy je prvních 60 minut zdarma a následně se platí 15 Kč za den.

Dále je možné používat **virtuální parkovací hodiny** pro zakoupení parkovacího lístku prostřednictvím speciální internetové stránky. Úhrada probíhá přes platební karty a platební bránu ČSOB.

Aplikace **ParkSimply** umožňuje také parkování prvních 30 min zdarma (v zóně 1 a 2). Následně je cena za parkování ve všech zónách 20 Kč za různé časové intervaly (60 min pro zónu 1, 180 minut pro zónu 2 a celodenní pro zónu 3). Platbu skrze aplikaci lze provést pomocí SMS i přes platební kartu. Aplikace uloží virtuální parkovací lístek a sama uživatele upozorní na konec jeho platnosti. Druhou aplikací použitelnou ve městě je aplikace **SEJF**.

V parkovacích zónách lze také parkovat za použití předplacených **parkovacích karet**. Rezidenční parkovací karty, pro osoby s trvalým pobytem v zónách lze pořídit na dobu jednoho roku a jsou nepřenosné. Při stání nejbližší k trvalému místu pobytu je pro první vozidlo cena 300 Kč a pro druhé 1 000 Kč, při stání v celé zóně místa trvalého pobytu je pro první vozidlo cena 800 Kč a nelze pořídit kartu pro druhé vozidlo, v případě karty pro stání ve všech třech zónách je cena pro první vozidlo 1 500 Kč a také ji nelze pořídit pro druhé vozidlo.

Osoby mající sídlo firmy nebo provozovnu či jsou vlastníky nemovitosti ve zpoplatněné oblasti mohou pro libovolný počet vozidel pořídit parkovací kartu, přičemž jedna karta může být použita pro dvě různá vozidla, v jednu chvíli ji ale může pro stání využívat pouze pro jedno vozidlo. Pro stání ve všech třech zónách současně je sazba za kalendářní rok na jedno vozidlo 9 000 Kč, při čtvrtletní platbě 2 250 Kč, třicetidenní variantě 900 Kč a patnáctidenní



platnosti 450 Kč. Pro stání pouze v zónách 1 a 2 jsou ceny následující: 3 900 Kč, 975 Kč, 400 Kč a 200 Kč.

Parkování mimo zpoplatněné oblasti je řešeno způsobem volného parkování na parkovacích stáních (parkovací pásy / pruhy) bez přímého označení pomocí příslušného SDZ s libovolným typem parkování – vodorovné, šikmé, kolmé, nebo jejich kombinace.

5.3 Park and Ride a Park and Go

Park and Ride neboli česky „zaparkuj a jed“, se uplatňuje zejména v návaznosti na veřejnou hromadnou dopravu. V České republice se P+R uplatňuje zejména u terminálů a přestupních uzlů hromadné dopravy. Lze jej ovšem úspěšně aplikovat také na běžných zastávkách. Parkoviště P+R u měst jako je Uherský Brod, hrají roli u větších přestupních terminálů mezi automobilovou a hromadnou dopravou. Existují studie (Pickett et al, 1999), která potvrzují účinnost P+R na podporu MHD, snižování kongescí, a tím i zlepšování životního prostředí center měst. Současně tento princip podporuje také multimodalitu v dané oblasti.

Podle „Bílé knihy“ má největší potenciál použití kombinované přepravy IAD a veřejné dopravy na střední a dlouhé tratě, kde VHD může využít svou komparativní výhodu rychlosti a ceny.

V Uherském Brodě se nachází parkoviště P+R od roku 2016 v rámci multimodálního přestupního uzlu u železniční stanice. Obě dvě nesou název U Nádraží. Severozápadní parkoviště má kapacitu 93 parkovacích stání a jihovýchodní parkoviště má kapacitu 20 parkovacích stání. Mezi nimi se na ulici Pod Valy nachází i vyhrazená stání pro taxi služby a parkoviště typu K+R (Kiss and Ride).

U hlavních vjezdů do Uherského Brodu chybí kapacitní sběrná parkoviště typu P+R, kde by řidiči přijíždějící do města mohli zanechat své osobní automobily a dále do města pokračovat veřejnou hromadnou dopravou, ať už autobusovou nebo kolejovou. Tito řidiči by poté neparkovali vozidla v rezidenčních oblastech a v centru města. Parkoviště U Žlebu je typickým zachytným parkovištěm v režimu P+G.

5.4 Nabídka parkovacích stání

Protože monitorovat všechna potenciální místa k parkování na větších územích není v tuto chvíli reálné, je vhodné hledat alternativní (a často i efektivnější) způsoby, jak určovat/predikovat obsazenost parkovacích míst v cílových lokalitách. V oblastech, kde často obsazenost dosahuje téměř 100 %, může být aktuální informace o tom, že je volných pouze několik míst ne úplně užitečná. Zejména pokud se řidič nachází dále od sledované destinace, může být v době jeho příjezdu situace úplně jiná.

Daleko přínosnější by potom mohla být informace, jaká se předpokládá obsazenost (či pravděpodobnost nalezení volného místa) v určitou hodinu, na kterou uživatel předpokládá svůj příjezd. S takovou informací pak může dotyčný naložit, jak uzná za vhodné a plánovat podle toho svoji cestu a zejména lokalitu pro zaparkování. Pro takovou predikci je potom



nutné vycházet z historických dat (průzkumy, pravidelná mobilní detekce, predikce na základě charakteristiky území apod.).

Celkově se dle pasportu parkování nachází **na celé ploše města Uherský Brod 5 400 parkovacích stání** (viz obrázek 5.2).



Obrázek 5.2: Parkovací stání v Uherském Brodě (dle pasportu).

Zdroj: OpenStreetMap, vlastní zpracování – SmartPlan s. r. o.

Principy pro zefektivnění obsazenosti parkovacích míst musí být podpořeny v první fázi detailním průzkumem vývoje obsazenosti na vybraných kritických parkovacích stáních v Uherském Brodě. Průzkum se uskutečnil na podzim roku 2021.

5.5 Průzkumy dopravy v klidu

V rámci analýzy stávajícího stavu dopravy v klidu v Uherském Brodě se uskutečnily dva dopravní průzkumy – jeden pochůzkou se zápisem RZ a druhý průjezdem inspekčního vozidla osazeným kamerami. Jednotlivé průzkumy, způsoby analýzy dat a vyhodnocení jsou stručně popsány v následujících podkapitolách.

Průzkum dopravy v klidu za účelem zjištění stávající reálné obsazenosti parkovacích míst a obratu vozidel v centru města byl proveden v úterý 22. 3. 2022 v časech 5:00, 10:00 a 20:00. Druhý průzkum byl proveden pouze za účelem reálné obsazenosti parkovacích míst



na území celého města v neděli 20. 3. 2022 v čase 20:00 a v pondělí 21. 3. 2022 v časech 5:00, 10:00 a 20:00.

5.5.1 Průzkum se zápisem RZ - vyhodnocení

5.5.1.1 Vyhodnocení jednotlivých částí

Průzkumem byla zjištěna obsazenost parkovacích míst v jednotlivých oblastech. Průměrná relativní obsazenost byla v rámci jednotlivých lokalit 57% v zóně 1, 86% v zóně 2, 35% v zóně 3 a dále na parkovišti Střed činila obsazenost 57 %. Na parkovišti Neradice 59 % a na krytém parkovišti Kvanto 32 %. Blíže jsou oblasti popsány v samostatných podkapitolách a v tabulce (tabulka 5.1).

Tabulka 5.1: Obsazenost parkovacích stání.

ID	Oblast	Kapacita	Obsazenost - absolutní			Obsazenost - relativní		
			5:00	10:00	20:00	5:00	10:00	20:00
P1	Zóna 1	115	38	118	39	33 %	103 %	34 %
P2	Zóna 2	518	439	443	452	85 %	86 %	87 %
P3	Zóna 3	42	5	32	7	12 %	76 %	17 %
P4	Parkoviště Střed (Soukenická)	69	28	55	36	41 %	80 %	52 %
P5	Parkoviště Neradice	22	16	8	15	73 %	36 %	68 %
P6	Kryté parkoviště Kvanto	74	11	45	15	15 %	61 %	20 %

V jednotlivých oblastech byla vozidla parkována za různými účely. Jak již bylo popsáno v předchozí kapitole, dělily se do skupin odstavených vozidel, vozidel rezidentů, vozidel návštěvníků nebo zásobování, vozidel lidí dojíždějících do oblastí za prací a ostatních vozidel. Níže v tabulkách (tabulka 5.2 a tabulka 5.3) jsou uvedena množství vozidel ve všech oblastech dělena dle účelu.

Tabulka 5.2: Účel stání.

Účel stání (absolutní hodnoty)					
ID	Oblast	Odstav	Rezident	Práce	Zásobování/návštěva
P1	Zóna 1	9	34	98	14
P2	Zóna 2	188	261	227	84
P3	Zóna 3	1	4	30	4
P4	Parkoviště Střed (Soukenická)	7	21	46	14
P5	Parkoviště Neradice	3	14	4	4



Účel stání (absolutní hodnoty)					
ID	Oblast	Odstav	Rezident	Práce	Zásobování/návštěva
P6	Kryté parkoviště Kvanto	5	7	38	5

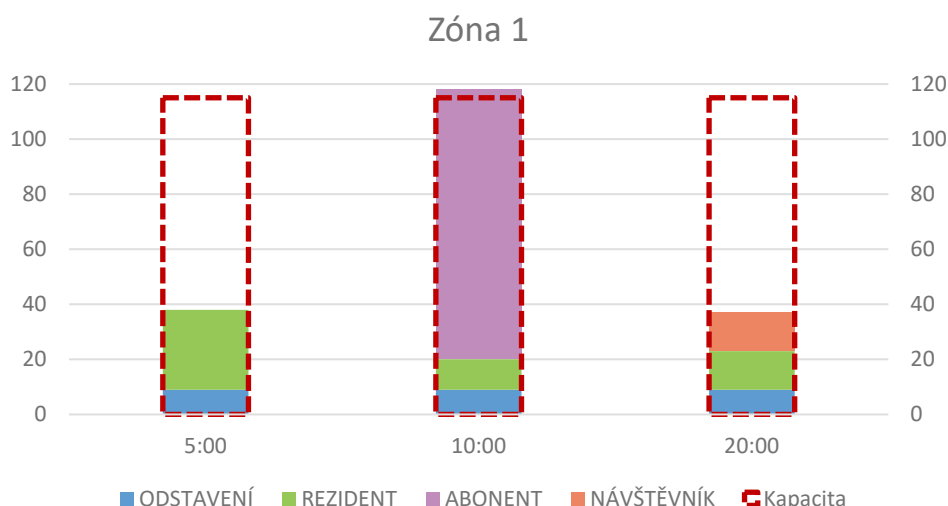
Tabulka 5.3: Účel stání - relativní hodnoty.

Účel stání (relativní hodnoty)					
ID	Oblast	Odstav	Rezident	Práce	Zásobování/návštěva
P1	Zóna 1	6 %	22 %	63 %	9 %
P2	Zóna 2	25 %	34 %	30 %	11 %
P3	Zóna 3	3 %	10 %	77 %	10 %
P4	Parkoviště Střed (Soukenická)	8 %	24 %	52 %	16 %
P5	Parkoviště Neradice	12 %	56 %	16 %	16 %
P6	Kryté parkoviště Kvanto	9 %	13 %	69 %	9 %

Tato kapitola je dále dělena na jednotlivé parkovací zóny a parkoviště.

ZÓNA 1

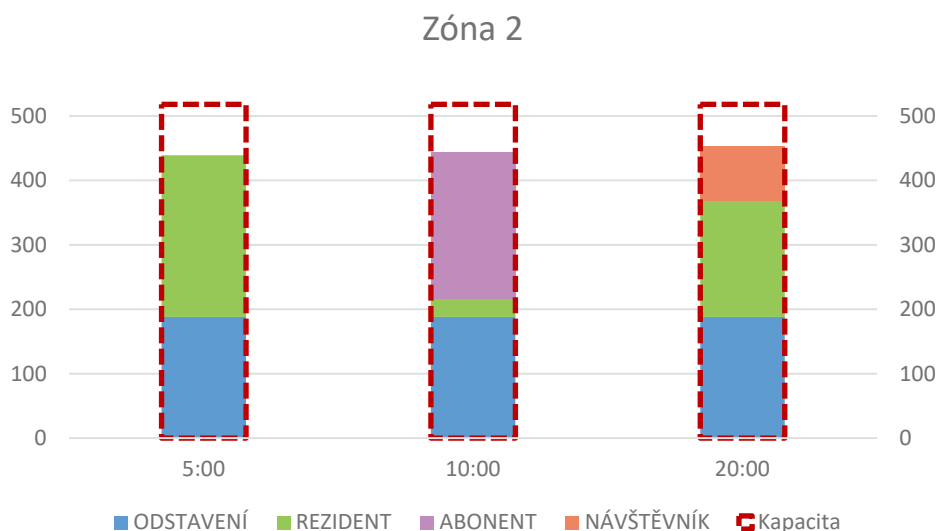
Zóna 1 vykazuje známky nedostatečné kapacity. Počet odstavených vozidel byl 9, což odpovídá 6 % z celkového počtu vozidel v oblasti. Nejvíce je oblast využívána za účelem práce (63 %, 98 vozidel). Nejvyšší obsazenosti je dosahováno dopoledne. Podrobněji viz graf 5.1.

**Graf 5.1: Složení zaparkovaných vozidel dle účelu a obsazenost v Zóně 1.**

Zdroj: OpenStreetMap, vlastní zpracování – SmartPlan s. r. o.

ZÓNA 2

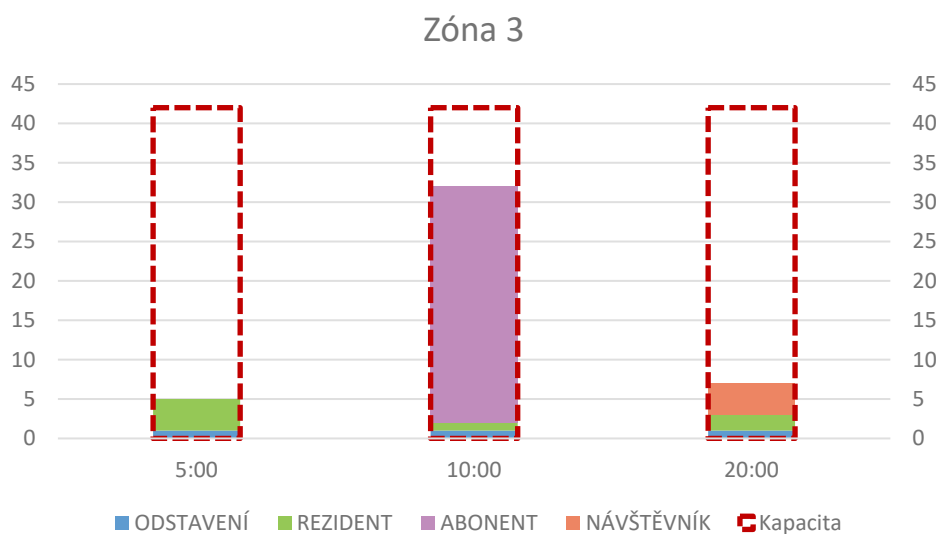
Zóna 2 nevykazuje známky nedostatečné kapacity. Počet odstavených vozidel byl 188, což odpovídá 25 % z celkového počtu vozidel v oblasti. Nejvíce je oblast využívána za účelem rezidentního parkování (34 %, 261 vozidel) a práce (30 %, 227 vozidel). Obsazenost se v průběhu dne výrazně nemění – kolísá mezi 85-87 %. Podrobněji viz graf 5.2.

Graf 5.2: Složení zaparkovaných vozidel dle účelu a obsazenost v Zóně 2.

Zdroj: OpenStreetMap, vlastní zpracování – SmartPlan s. r. o.

ZÓNA 3

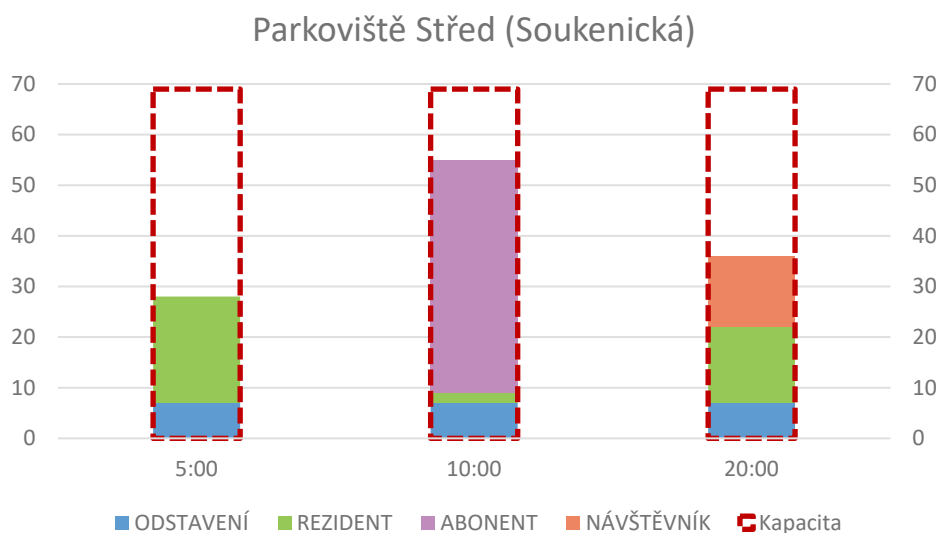
Zóna 3 také nevykazuje známky nedostatečné kapacity. Počet odstavených vozidel byl 1, což odpovídá 3 % z celkového počtu vozidel v oblasti. Nejvíce je oblast využívána za účelem práce (77 %, 30 vozidel). Obsazenost je nejvyšší během dopoledne. Podrobněji viz graf 5.3.

**Graf 5.3: Složení zaparkovaných vozidel dle účelu a obsazenost v Zóně 3.**

Zdroj: OpenStreetMap, vlastní zpracování – SmartPlan s. r. o.

PARKOVIŠTĚ STŘED (SOUKENICKÁ)

Parkoviště Střed, stejně jako většina centra, nevykazuje známky nedostatečné kapacity. Počet odstavených vozidel byl 7, což odpovídá 8 % z celkového počtu vozidel v oblasti. Nejvíce je oblast využívána za účelem práce (52 %, 46 vozidel). Obsazenost je nejvyšší během dopoledne. Podrobněji viz graf 5.4.

Graf 5.4: Složení zaparkovaných vozidel dle účelu a obsazenost na parkovišti Střed.

Zdroj: OpenStreetMap, vlastní zpracování – SmartPlan s. r. o.

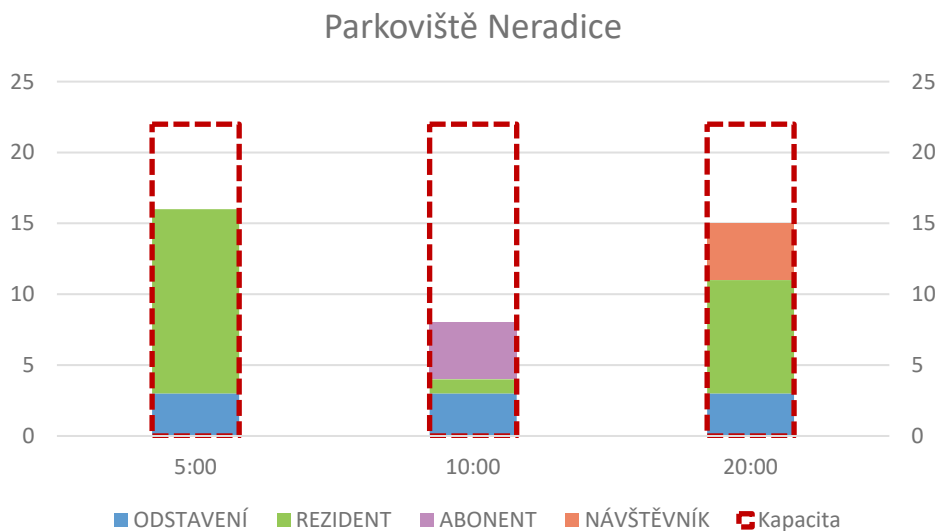
PARKOVIŠTĚ NERADICE

Parkoviště Neradice, stejně jako většina centra, nevykazuje známky nedostatečné kapacity. Počet odstavených vozidel byl 3, což odpovídá 12 % z celkového počtu vozidel v oblasti.



Nejvíce je oblast využívána za účelem residenčního parkování (56 %, 14 vozidel). Obsazenost je nejvyšší během rána a večera, což odpovídá blízké rezidentní bytové zástavbě. Podrobněji viz graf 5.5.

Graf 5.5: Složení zaparkovaných vozidel dle účelu a obsazenost na parkovišti Neradice.

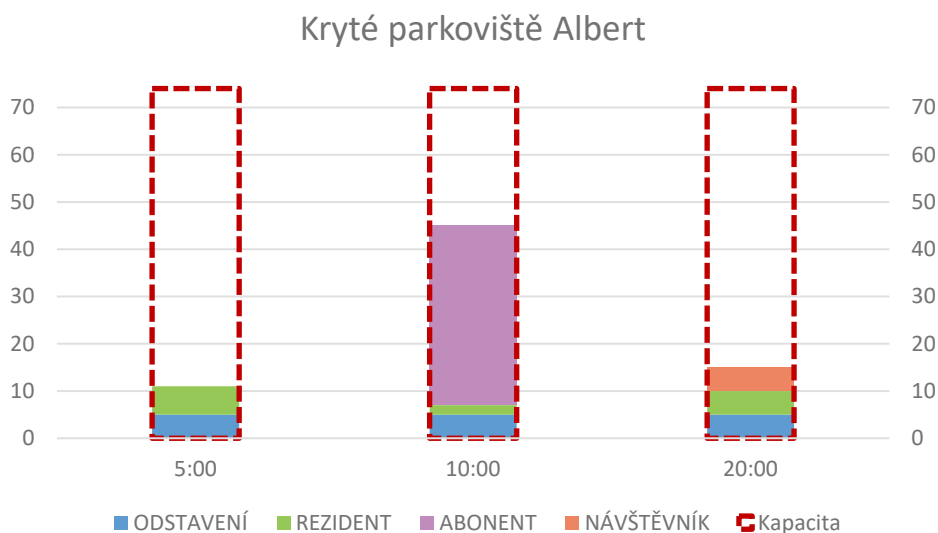


Zdroj: OpenStreetMap, vlastní zpracování – SmartPlan s. r. o.

KRYTÉ PARKOVIŠTĚ KVANTO

Kryté parkoviště Kvanto, stejně jako téměř celá centrální oblast města, nevykazuje známky nedostatečné kapacity. Počet odstavených vozidel byl 5, což odpovídá 9 % z celkového počtu vozidel v oblasti. Nejvíce je oblast využívána za účelem práce (69 %, 38 vozidel). Obsazenost je nejvyšší dopoledne, což logicky vyplývá i z otevírací doby supermarketu Albert (7:00-20:00). Podrobněji viz graf 5.6.

Graf 5.6: Složení zaparkovaných vozidel dle účelu a obsazenost na krytém parkovišti Albert.



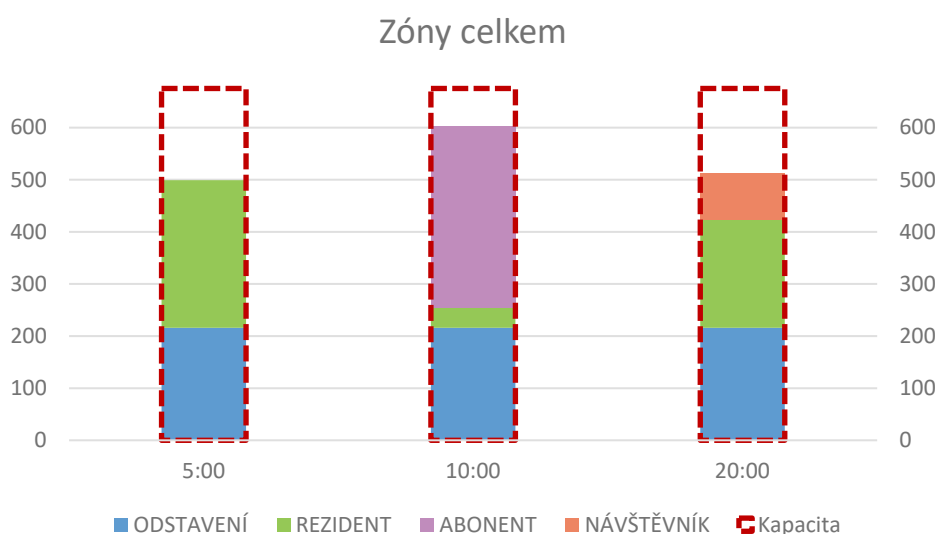
Zdroj: OpenStreetMap, vlastní zpracování – SmartPlan s. r. o.



5.5.1.2 Shrnutí

Na základě analýzy dat z dopravního průzkumu dopravy v klidu plyne, že kapacita ve zkoumaných oblastech je většinou relativně dostatečná. Nedostatečnou kapacitu vykazuje zóna 2, kde bylo během dne naplnění až 103%. V rámci celé oblasti pokryté zónami 1, 2 a 3 byla průměrná celková obsazenost 59 % (ráno: 43 %, dopoledne 88 % a večer 46 %). Obsazenost a účel parkování v rámci všech parkovacích stání spadajících pod parkovací zóny je na obrázku níže. Celkem zde bylo odstaveno 198 vozidel (33 %), viz graf 5.7.

Graf 5.7: Složení zaparkovaných vozidel dle účelu a obsazenost v zónách celkem.



Zdroj: OpenStreetMap, vlastní zpracování – SmartPlan s. r. o.

Dopravní průzkum odhalil množství vozidel, která jsou ve zkoumaných oblastech **odstavována** (jedná se o vozidla, která se nepoužívají denně). Tato vozidla mají nezanedbatelný **vliv na snižování kapacity parkování v oblasti**. Zcela zřejmá je tato skutečnost z grafu výše, kde červená přerušovaná čára značí současnou kapacitu parkovišť a modré části sloupců počet odstavených vozidel.

5.5.2 Průzkum - průjezdy inspekčním vozidlem - vyhodnocení

Jednalo se o průzkum vytiženosti parkovacích a odstavných stání a byly monitorovány parkovací a odstavné plochy na celém území Uherského Brodu.

Následující obrázky (obrázek 5.3, obrázek 5.4, obrázek 5.5 a obrázek 5.6) představují průběh změny obsazenosti v rámci Uherského Brodu v časech neděle 20:00 a pondělí 5:00, 10:00 a 20:00. Světle oranžová až tmavě červená znázorňuje nadkapacitní obsazenost. Zelená naopak komunikace, kde nebylo dosaženo naplnění kapacity. Tmavě šedá představuje komunikace, kde se podle pasportu komunikací nenachází vyznačená parkovací stání, ale inspekčním vozidlem zde byla zaznamenána zaparkovaná vozidla.

Komunikace, na kterých nebyla při průjezdech zaznamenána vozidla, nejsou na mapách zobrazeny.

V oblasti sídlištní zástavby na východě a na jihu města lze zejména ve večerních a ranních hodinách pozorovat vysokou nadkapacitní obsazenost parkovacích stání. Během dopoledních hodin je sídliště naopak prázdnější a kapacitně vyhovující. Jedná se o standardní dopravní chování v oblastech sídlištní zástavby. Prakticky konstantní vysokou obsazenost lze pozorovat v rezidentní zástavbě např. v ulicích Na Dlouhých, Strojářů, U Sboru a Zahradní.

Naopak v průmyslové oblasti, zvláště v blízkosti České zbrojovky, bývá v noci obsazenost nižší a přes den vyšší, což lze zdůvodnit dojížděnkou do zaměstnání.

V užším centru města je kapacita povětšinou vyhovující. Problém může nastávat na Mariánském náměstí (v neděli večer – mše v klášterním kostele) a v ulici Kaunicova.



Obrázek 5.3: Město Uherský Brod – obsazenost: neděle 20:00.

Zdroj: OpenStreetMap, vlastní zpracování – SmartPlan s. r. o.



Obrázek 5.4: Město Uherský Brod - obsazenost: pondělí 05:00.

Zdroj: OpenStreetMap, vlastní zpracování - SmartPlan s. r. o.



Obrázek 5.5: Město Uherský Brod - obsazenost: pondělí 10:00.

Zdroj: OpenStreetMap, vlastní zpracování – SmartPlan s. r. o.



Obrázek 5.6: Město Uherský Brod – obsazenost: pondělí 20:00.

Zdroj: OpenStreetMap, vlastní zpracování – SmartPlan s. r. o.

5.5.2.1 Shrnutí průzkumu se zápisem RZ

Po provedení analýzy obsazenosti na území celého města lze konstatovat, že mnoho ulic vykazuje výrazné známky nedostatečné kapacity. Centrální část města kapacitně převážně vyhovuje. Problémy bývají spíše v sídlištní zástavbě (sídliště Pod Vinohrady, sídliště Olšava) během nočních hodin a přes den při průmyslové zóně (ulice Pod Valy).

5.6 Shrnutí dopravy v klidu

Parkoviště jsou placená jen v hromadných garážích a v centru (zóna 1-3). Cena je však motivační jen pro nejužší centrum (první půlhodina je vždy zdarma).

Místo je centrum kapacitně nedostačující, jako celek však v průběhu celého dne nedochází k naplnění kapacity. Je zde poměrně vysoká obrátkovost. Přibližně třetinu kapacity zabírají dlouhodobě odstavená vozidla. Dlouhodobě odstavená vozidla snižují kapacitu parkovišť primárně určených pro parkování (např. noční parkování) či krátkodobá stání – průměrně je 33 % parkovacích stání obsazeno odstavenými vozidly. Tato pravidelně nepoužívaná vozidla, která by mohla být odstavena jinde zabírají zbytečně prostor pro vozidla, která jsou využívána denně. **Pokud by se odstavená vozidla přesunula na odstavná parkoviště, zvýšila by se kapacita parkovacích stání v ulicích u sídlišť a ta by následně kapacitně více vyhovovala.**



Mimo centrum dochází k problémům s kapacitou nejvíce v oblastech sídlištní zástavby a u České zbrojovky. Dále bylo při průjezdech inspekčním vozidlem zaznamenáno několik vozidel, která parkovala nelegálně a bránila plynulému obousměrnému průjezdu vozidel pohybujících se po jízdnicích pruzích (viz obrázek 5.7). Vedle zaparkovaných vozidel by měl zbýt prostor o šířce minimálně tři metry pro každý směr jízdy.



Obrázek 5.7: Příklad nelegálního parkování (ulice Větrná; obousměrný provoz) – březen 2022.

Zdroj: Vlastní zpracování – SmartPlan s. r. o.

Silné a slabé stránky dopravy v klidu v Uherském Brodě jsou shrnuty v tabulce níže (viz tabulka 6.2)

Tabulka 5.4: Silné a slabé stránky dopravy v klidu.

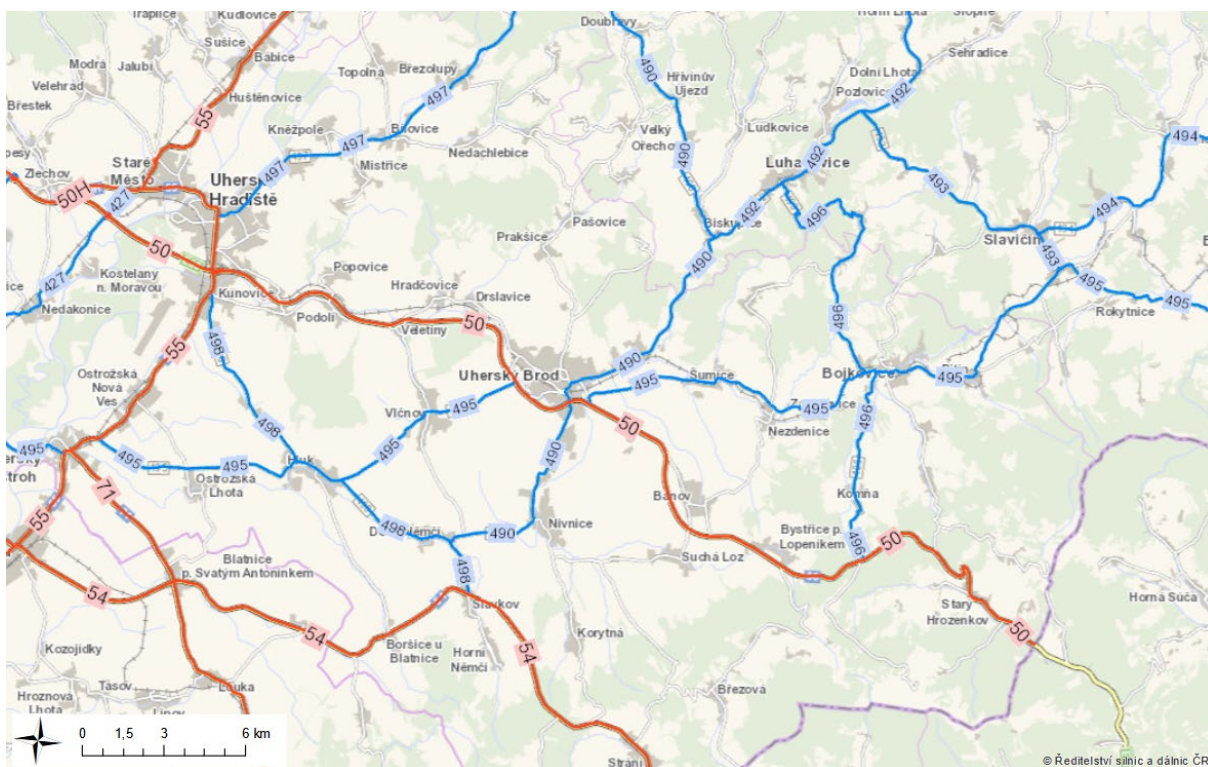
SILNÉ STRÁNKY (STRENGTHS)	SLABÉ STRÁNKY (WEAKNESSES)
Zóny placeného stání.	Vysoký podíl odstavených vozidel v centru (průměrně 33 %).
Relativně vysoká obrátkovost.	Nedostatečná kontrola nelegálního parkování ze strany městské policie z kapacitních důvodů.
V centru většinou dostatečná kapacita parkovacích stání.	Místa ve městě výrazně nedostatečná kapacita parkovacích stání (zejména rezidentní a průmyslové oblasti).
Využívání moderních technologií pro placení parkovného.	

6 Silniční doprava

Silniční doprava je neopomenutelným druhem dopravy a v souvislosti s obecně rostoucím stupněm automobilizace lze tvrdit, že významnou součástí možných způsobů dopravy zůstane i do budoucna. S ohledem na její vysokou prostorovou náročnost a ekologické dopady je ale nezbytné ji regulovat a podporovat alternativní způsoby dopravy jako je aktivní mobilita (cyklistická i pěší doprava) a veřejná hromadná doprava, kterým byly věnovány předchozí kapitoly. Silniční doprava je i v Uherském Brodě nedílnou součástí každodenního života mnoha obyvatel.

6.1 Širší vztahy

Hlavní silniční tepna města je silnice I/50, která vede nezastavěným územím ze západu od Uherského Hradiště na jihovýchod. Z celostátního sčítání dopravy z roku 2016 byla celková intenzita na této silnici I/50 14 494 voz/den. Z toho jsou 2 % těžká nákladní vozidla. Komunikaci doplňují další dvě významné silnice II. třídy, a to konkrétně II/490 a II/495. Silnice II/495 propojuje obce Bojkovice, Slavičín a Brumov-Bylnice. Ze severu vede druhá silnice II/490, která spojuje Uherský Brod s Biskupicemi, Polichnem a Nivnicí. Mezi další doplňující komunikace patří silnice III. tříd III/05019, III/4950, III/49714 a III/49030. Na obrázku níže (obrázek 6.1) je vidět kompletní silniční síť.



Obrázek 6.1: Současný stav silniční sítě v Uherském Brodě ke dni 5. 1. 2022.

Zdroj: geoportal.rsd.cz

Ve městě se nachází celkem tři železniční stanice Havřice, Uherský Brod a Újezdec u Luhačovic. U železniční stanice Uherský Brod se nachází autobusové nádraží a parkoviště pro osobní vozidla. Celé prostředí je tzv. multimodální uzel, kde dochází k propojení



několika druhů dopravy. Autobusová doprava ve městě je obsluhována regionální i městskou autobusovou dopravou (celkem 36 autobusových linek). Provozovatelem autobusové dopravy na území Uherského Brodu je ČSAD Uherské Hradiště, a. s. Z pohledu aktivní mobility zde obyvatelé i návštěvníci naleznou několik naučných stezek (cca 6 naučných stezek), které vedou v převážné většině od okrajů města do okolních místních částí. Mezi hlavní naučné stezky patří „Naučná stezka městskou památkovou zónou v Uherském Brodě“. Současná cyklistická infrastruktura ve městě není dostatečně propojená a netvoří tak ucelenou cyklistickou síť. Uvnitř města se nachází především cyklistické trasy označené pouze svislým dopravním značením a na okrajích města se na ně napojují cyklistické stezky, které jsou segregované vůči ostatní dopravě.

6.2 Silniční infrastruktura

Pozemní komunikace ve městě Uherský Brod se dělí na silnice a místní komunikace.

Silnice jsou rozděleny na ty ve vlastnictví státu, kterými jsou dálnice, rychlostní komunikace a silnice I. tříd, a na ty ve vlastnictví kraje, kterými jsou silnice II. a III. tříd.

Místní komunikace jsou v majetku města a jsou děleny do 4 tříd následovně:

- o místní komunikace I. třídy, kterou je zejména rychlostní místní komunikace; podle prováděcí vyhlášky též dopravně nejvýznamnější sběrné komunikace ve městech;
- o místní komunikace II. třídy, kterou je dopravně významná sběrná komunikace s omezením přímého připojení sousedních nemovitostí, která spojuje části města navzájem, nebo napojuje město, nebo jeho část na pozemní komunikaci vyšší třídy nebo kategorie;
- o místní komunikace III. třídy, kterou je obslužná komunikace ve městě nebo jiné obci běžně přístupná provozu motorových vozidel a umožňující přímou dopravní obsluhu jednotlivých objektů;
- o místní komunikace IV. třídy, kterou je komunikace nepřístupná provozu silničních motorových vozidel nebo na které je umožněn smíšený provoz, například samostatné chodníky, stezky pro pěší, cyklistické stezky, cesty v chatových oblastech, podchody, lávky, schody, pěšiny, zklidněné komunikace, obytné a pěší zóny apod.

V městě Uherský Brod se nenachází dálnice, rychlostní silnice, ani jejich průtah.

Místní komunikace pojižděné automobilovou dopravou jsou rozděleny na rychlostní, sběrné a obslužné.

Základní komunikační systém automobilové dopravy je dělen na část s převažující dopravní funkcí a na část s převažující obslužnou funkcí. Dopravní funkci plní sběrné komunikace. Rychlostní komunikace ve městě nejsou zastoupeny. Obslužnou funkci plní vybrané obslužné komunikace v ZÁKOS rozdělené dle dovolené rychlosti na 50 a 30 km v hodině. Tím je určena míra stávajícího zklidnění.

Rozdělení na rychlostní, sběrné a obslužné komunikace vychází z ČSN 73 6110 a je podkladem pro zařazení místních komunikací do jednotlivých tříd.

Základní komunikační systém města Uherský Brod je na obrázku níže (obrázek 6.2).



Obrázek 6.2: Základní komunikační systém.

Zdroj: OpenStreetMap, vlastní zpracování – SmartPlan s. r. o.

Pátevní síť základního komunikačního systému města Uherského Brodu je tvořena průtahy silnic první a druhé třídy (I/50, II/490, II/495) a souborem místních komunikací (MK), které jsou v ohledu na sběrnou funkci vnímány jako zásadní (Cihlářská, U Zastávky, Brodská, Pod Valy, Šumická, Horní Valy, Prakšická, které jsou zároveň silnicemi třetí třídy a dále Svat. Čecha, Hradištská, Mariánské náměstí, Moravská, Přemysla Otakara II. a Vlčnovská).

Rozdělení na rychlostní, sběrné a obslužné komunikace vychází z ČSN 73 6110 a je podkladem pro zařazení místních komunikací do jednotlivých tříd.

6.3 Průzkum domácností

Na základě průzkumu dopravního chování obyvatel Uherského Brodu bylo zjištěno, že řidiči volí cestu autem nejčastěji kvůli rychlosti cestování (57,4 %), vyšší flexibilitě (23,5 %), možnosti sdílení a z dalších důvodů. Naopak je odrazuje cena pohonných hmot (53,2 %; vliv současné situace). Dále zhoršené podmínky pro zaparkování (22,3 %) a jiné důvody.

6.4 Organizace silniční dopravy

Organizace silniční dopravy je ve městě řešena zejména v centru a obytné zástavbě severozápadně od něj systémem jednosměrných komunikací. Nově jsou testovány i jednosměrné komunikace s výhybnami pro zachování propustnosti páteřních komunikací



v území oběma směry (ul. Na Dlouhých). Ty jsou včetně směrů vyznačeny na obrázku níže (viz obrázek 6.3).



Obrázek 6.3: Jednosměrné komunikace.

Kromě jednosměrných komunikací je provoz silniční dopravy usměrňován dále zákazy vjezdu (např. ulice Příčná a Úzká), zónami s dopravním omezením (např. zóna 30 a pěší zóna) a jiným značením.

Ve městě se nachází dvě světelně řízené křižovatky:

- Křižovatka U Korečnice (I/50), 28. dubna a Nivnická;
- Křižovatka U Žlebu, Pod Valy a U Nádraží.

Není zde umožněno efektivní dynamické řízení provozu.

Dále ve městě leží čtyři okružní křižovatky:

- Křižovatka Na Dlouhých, Prakšická, Horní Valy a Přemysla Otakara II.;
- Křižovatka Horní Valy, Neradice a Dolní Valy;
- Křižovatka Neradice, Močidla, Šumická;
- Křižovatka Vlčnovská, Kaufland.

Zbývající křižovatky jsou úroňové, obvykle průsečné nebo stykové. Ne všechny křižovatky byly při místním šetření shledány jako bezpečné. Podrobněji je této problematice věnována samostatná kapitola Analýza dopravních nehod.

6.5 Průzkumy silniční dopravy

6.5.1 Automobilová doprava

Zjištění intenzit dopravy je stěžejním bodem analýzy současného stavu dopravy a základním stavebním kamenem pro návrh případných nutných opatření. TP 188 definuje roční průměr denních intenzit (RPDI) jako aritmetický průměr denních intenzit dopravy všech dnů v roce a uvádí se v jednotkách voz/den.

RPDI na vybraných, z dopravního hlediska nejvýznamnějších, komunikacích v Uherském Brodě byl určen na základě dopravního průzkumu a výpočtu dle technických podmínek. Výsledné dopravní zatížení komunikační sítě v Uherském Brodě lze vidět na obrázku níže (viz obrázek 6.4).

Obrázek znázorňuje kromě RPDI vozidel celkem i procentuální podíl nákladní dopravy. Tento údaj se běžně udává buď v procentech nebo v absolutních číslech. Tloušťka čar představuje dopravní zatížení, barva podíl nákladní dopravy.

Nejvyšších intenzit dopravy bylo dosaženo na silnici I/50 v úseku s místním názvem U Korečnice (až 13 550 voz/den). Dále na silnici I/50 zejména v úseku od západu ke komunikaci Cihlářská (12 259 voz/den) a dále ke komunikaci II/495 (111 + 55 voz/den). Výrazné intenzity dopravy lze dále pozorovat podél jihovýchodního okraje centra města na komunikaci Dolní Valy (13 202 voz/den), II/490 (až 11 285 voz/den) a Vlčnovská (až 10 715 voz/den).

Výše zmíněné komunikace jsou též silně využívány nákladní dopravou – průtah silnice I/50 se vyznačuje významným podílem nákladní dopravy (až 23 %) – viz následující podkapitola.

Nezanedbatelné intenzity dopravy jsou i na komunikaci 26. dubna (cca 15 tisíc voz/den), přes kterou je veden úroňový železniční přejezd přes traťovou kolej a vlečku. Železniční trať je v současné době možné v Uherském Brodě překonat na třech místech: pouze jednou mimoúrovňově po mostě v ulici Šumická (cca 10 tisíc voz/den), dále přes železniční přejezd dělící ulici Cihlářská a Dolní (cca 4 tisíce voz/den), a do třetice přes již zmíněný přejezd přes ulici 26. dubna, který leží v těsné blízkosti dvou významných křižovatek. Toto místo je problematické z důvodu zdržování silniční dopravy na silně vytížené ulici 26. dubna železničním přejezdem.

Problém vysokých intenzit na komunikaci I/50 oddělující jižní část města (a tvořící tak bariéru) by mohl být řešitelný vybudováním městského obchvatu, který by svedl alespoň část tranzitní dopravy z této oblasti.



Obrazek 6.4: RPDl (voz/den) + NA [%].

Zdroj: OpenStreetMap, vlastní zpracování – SmartPlan s. r. o.

6.5.2 Nákladní doprava

Podíl nákladní dopravy v rámci města na jednotlivých nejvýznamnějších komunikacích byl zjištěn v rámci dopravního průzkumu intenzit dopravy ve městě. Do kategorie nákladní doprava byla zahrnuta všechna nákladní vozidla a nákladní soupravy.

Nejvyšší intenzity nákladní dopravy je dosahováno na silnici I/50, a to zejména od západu ke komunikaci II/495 a v úseku od křižovatky se silnicí II/490 k ulici Šumická a poté dále na východ. Dalšími komunikacemi vytíženými nákladní dopravou jsou komunikace III/49714 a II/490 ve směru na východ.

Dále dochází k vysokému výskytu nákladní dopravy v oblastech v blízkosti průmyslových zón – na komunikaci Vlčnovská, Šumická, 26. dubna a Prakšická. To je předpokladatelné s ohledem na nutnost zásobování průmyslových objektů a odvozu vzniklých produktů (obrázek 6.5).

Výše zmíněné komunikace tedy bezpochyby představují významné dopravní spojnice pro nákladní dopravu. V případě silnice I/50 je až 26 % z celkové intenzity tvořeno nákladní dopravou. U ostatních zmíněných je podíl nákladní dopravy nižší (6-12 %).



Obrázek 6.5: Intenzity nákladní dopavy.

Zdroj: OpenStreetMap, vlastní zpracování – SmartPlan s. r. o.

6.5.3 Tranzitní doprava

Tranzitní doprava je zbytnou dopravou, která městem projíždí a nemá v něm žádný zdroj ani cíl. Tranzitní doprava byla zjištěna v rámci kordonového průzkumu dopravy.

Počty vozidel tranzitní dopravy pro dílčí směry jsou uvedeny v matici vztahů v tabulce níže (tabulka 6.1). Každému vjezdu do města bylo přiřazeno kódové označení K1 až K8. Jejich význam (lokace) je následující:

K1 – III/05019 (ul. U Zastávky);

K2 – III/49714 (ul. Prakšická);

K3 – II/490 – východ;

K4 – II/490 – jih;

K5 – I/50 – západ;

K6 – II/495;

K7 – II/50 – východ;



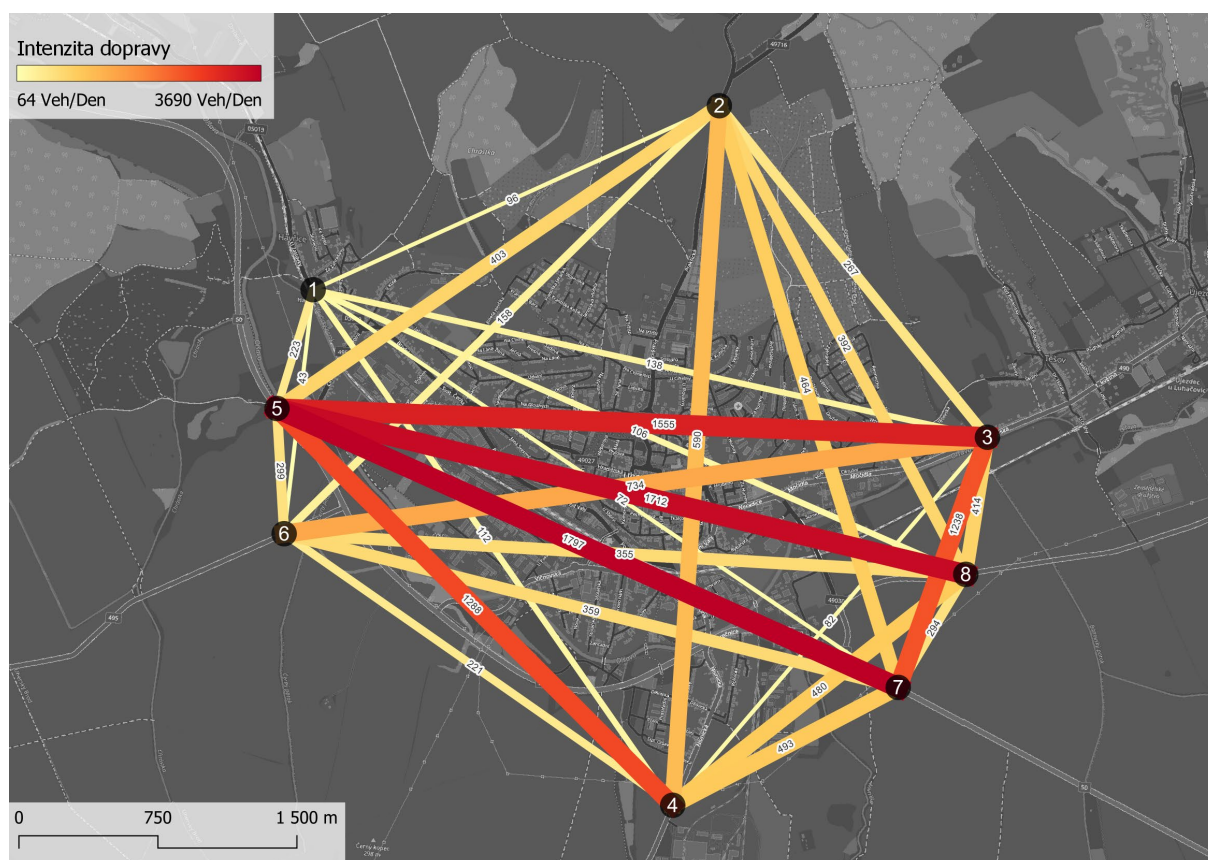
K8 - II/495 - východ.

Tabulka 6.1: Výstupy z kordonového průzkumu - voz/den.

z/do	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8
K1	301	48	34	56	125	16	34	56
K2	48	763	93	344	299	51	203	194
K3	104	174	806	48	1014	310	464	222
K4	56	246	34	1208	792	93	170	208
K5	98	104	541	496	1515	128	1538	752
K6	301	48	34	56	125	16	34	56
K7	48	763	93	344	299	51	203	194
K8	104	174	806	48	1014	310	464	222

Z tabulky i z obrázku (obrázek 6.6) je zřejmé, že nejvýznamnější směry pro tranzitní dopravu jsou západo-východ a jižní část. Konkrétně převažují směry po I/50, a dále směry mezi I/50 - západ a I/50 - východ, II/495 - východ a II/490 - východ. V úseku silnice I/50 mezi ulicemi Vlčnovská a 26. dubna je intenzita dopravy cca 7 800 voz/den, z toho tranzitní doprava cca 6 600 voz/den (tj. 84 %). Tato tranzitní doprava se pohybuje i částečně v zastavěném území.

Toto poukazuje na nedostatečnou infrastrukturu na jižní části města - tj. obchvat silnice I/50.



Obrázek 6.6: Grafické znázornění výstupů z kordonového průzkumu.

Zdroj: OpenStreetMap, vlastní zpracování - SmartPlan s. r. o.



6.6 Shrnutí silniční dopravy

Byly identifikovány následující nedostatky.

Vysoké intenzity dopravy v centru města až 15 tis. voz/den jižně od centra. Nejzatíženější silniční úsek má sníženou kapacitu kvůli blízkosti nekapacitního železničního přejezdu.

Ve městě se nacházejí problematické křižovatky z pohledu bezpečnosti.

V oblasti nákladní dopravy se jedná o vysoké množství nákladní dopravy i v rezidenčních oblastech mimo průmyslové zóny. Tato doprava je částečně tvořena i dopravou tranzitní, která městem pouze projíždí, ale nemá zde žádný cíl.

Vznik zbytné dopravy z důvodu umístění skladů či provozoven v blízkosti centra města. Nevhodné umístění vybraných skladů a provozoven v blízkosti centra města nutí řidiče nákladní dopravy jezdit v blízkosti centra.

Dalším problémem jsou silné tranzitní vazby také pro jiné směry, než je průtah silnice I/50.

Silné a slabé stránky silniční dopravy v Uherském Brodě jsou shrnuty v tabulce níže (viz tabulka 6.2).

Tabulka 6.2: Silné a slabé stránky silniční dopravy.

SILNÉ STRÁNKY (STRENGTHS)	SLABÉ STRÁNKY (WEAKNESSES)
Organizace systémem jednosměrných komunikací v centru města.	Vysoké intenzity dopravy v blízkosti centra města (až 15 tisíc voz/den).
Existence zón s dopravním omezením.	Rizikové křižovatky.
	Bariérový efekt železniční trati.
	Velký podíl nákladní dopravy.
	Velký podíl tranzitní dopravy.



7 SWOT Analýza

	SILNÉ STRÁNKY (STRENGTHS)	SLABÉ STRÁNKY (WEAKNESSES)
VEŘEJNÝ PROSTOR	Vysoká vybavenost centra města.	Segmentace území.
	Standardy veřejných prostorů v Uherském Brodě (dokument 2019).	Velké množství obyvatel v nízké zástavbě.
	Nízký podíl nezaměstnanosti (ve srovnání s minulostí).	Bariérový efekt železnice, obchvatu, řeky Olšavy.
		Rostoucí míra automobilizace.
		Počty dopravních nehod historicky neklesají.
		Rizikové lokality z pohledu bezpečnosti silničního provozu.
		Dělba přepravní práce ve prospěch automobilismu (47 %).
		Hluk z dopravy v centru města. Vliv silnice I/50 na životní prostředí.
AKTIVNÍ MOBILITA	Adekvátní pěší turistické trasy.	Neprojojenost pěších turistických tras začínajících v centru města (největší množství turistů z centra města).
	Stávající stav Masarykova náměstí, včetně prvků bezbariérovosti z pohledu pěší dopravy.	Místy absence pěší infrastruktury či neadekvátní provedení chodníků.
	Adekvátní cyklistické trasy propojující jak město Uherský Brod, tak napojení na okolní obce.	Absence adekvátních zachytných stanovišť pro jízdní kola.
	Neprojojenost stávajících cyklistických komunikací uvnitř města.	Absence služeb typu bike-sharing.
		Geomorfologie terénu - poměrně kopcovitý terén v rámci města. Scházející přemostění železničního přejezdu pro pěší a cyklisty.
VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA	Řešení přestupních bodů je skvělou možností pro rozvoj veřejné dopravy. Poskytuje širokou škálu možností cesty pro cestující přijíždějící do tohoto přestupního uzlu.	Pravidelné intervaly neplatí. V údržbě jsou "okna". Snižuje loajalitu zákazníků a celkovou atraktivitu veřejné dopravy.
	Integrace regionální a meziregionální dopravy. To zatraktivňuje veřejnou hromadnou dopravu.	Nízká úroveň dopravní obslužnosti komerčních a průmyslových objektů, zejména podél řeky Olšavy, ulice Vlčnovská a u železnice.



SILNÉ STRÁNKY (STRENGTHS)		SLABÉ STRÁNKY (WEAKNESSES)	
	Tarifní politika orientovaná na zákazníka a jednotná jízdenka. Zvýšení loajality uživatelů.	Nízká dostupnost veřejné dopravy pro Českou zbrojovku a. s. Zastávky veřejné dopravy se nacházejí ve značné vzdálenosti od hlavního vchodu do podniku.	
	Vysoká celková úroveň dostupnosti zastávek veřejné dopravy (nejméně 97 % obyvatel má k dispozici zastávky veřejné dopravy v docházkové vzdálenosti).	Do oblasti Nad Zámkem prakticky nejedí žádná linka. Doprava je k dispozici dvakrát denně v dopoledních hodinách.	
		Údržba areálu Pod Vinohrady není dostatečně pravidelná. Je nutné zlepšit službu v ranních hodinách.	
		Autobusové linky nejsou dostatečně koordinovány, aby bylo možné provádět přestupy při cestování po městě.	
DOPRAVA V KLIDU	Zóny placeného stání.	Vysoký podíl odstavených vozidel v centru (průměrně 33 %).	
	Relativně vysoká obrátkovost.	Nedostatečná kontrola nelegálního parkování ze strany městské policie.	
	V centru většinou dostatečná kapacita parkovacích stání.	Místa ve městě výrazně nedostatečná kapacita parkovacích stání (zejména rezidentní a průmyslové oblasti).	
	Využívání moderních technologií pro placení parkovného.		
SILNIČNÍ DOPRAVA	Organizace systémem jednosměrných komunikací v centru města	Vysoké intenzity dopravy v blízkosti centra města (až 15 tisíc voz/den).	
	Existence zón s dopravním omezením	Rizikové křižovatky.	
		Bariérový efekt železniční trati pro automobilovou dopravu.	
		Velký podíl nákladní dopravy.	
		Velký podíl tranzitní dopravy.	



	PŘÍLEŽITOSTI (OPPORTUNITIES)	HROZBY (THREATS)
VNĚJŠÍ VLIVY	Dotační tituly a další druhy finanční podpory ze strany EU, státu a kraje.	Neadekvátní komunikace strategických záměrů.
	Politický leader prosazující stěžejní strategické cíle.	Vliv celosvětové krize způsobené virem SARS-CoV-2 a ekonomické důsledky.
	Okolí města jakožto turisticky atraktivní oblast.	Dlouhodobý dopad současné krize na dělbu přepravní práce.
	Iniciativa investorů.	Celorepublikové stárnutí populace.



8 Seznamy

8.1 Seznam příloh

Příloha 1: Průzkum dopravy

Příloha 2: Teplotní mapa dopravní nehodovosti

Příloha 3: Průzkum mobility v domácnostech

Příloha 4: Rozptylová studie

Příloha 4.1 – Situace s umístěním referenčních bodů

Příloha 4.2 – Grafické znázornění příspěvků k imisním koncentracím

*Příloha 4.3 – Tabelární výstupy z modelového hodnocení – vypočtené imisní příspěvky
v referenčních bodech*

Příloha 5: Hluk z automobilové dopravy město Uherský Brod

Příloha 5.1 – Hluková mapa města Uherský Brod – rozčlenění

Příloha 5.2 – Hluková mapa města Uherský Brod – celek (doba denní)

Příloha 5.3 – Hluková mapa města Uherský Brod – celek (doba noční)

Příloha 5.4 – Hluková mapa města Uherský Brod – část 1 (doba denní)

Příloha 5.5 – Hluková mapa města Uherský Brod – část 1 (doba noční)

Příloha 5.6 – Hluková mapa města Uherský Brod – část 2 (doba denní)

Příloha 5.7 – Hluková mapa města Uherský Brod – část 2 (doba noční)

Příloha 5.8 – Hluková mapa města Uherský Brod – část 3 (doba denní)

Příloha 5.9 – Hluková mapa města Uherský Brod – část 3 (doba noční)

Příloha 5.10 – Hluková mapa města Uherský Brod – část 4 (doba denní)

Příloha 5.11 – Hluková mapa města Uherský Brod – část 4 (doba noční)

8.2 Seznam obrázků

Obrázek 1.1: Životní cyklus Plánu udržitelné městské mobility.	6
Obrázek 1.2: Struktura dokumentu – Analytická část.	8
Obrázek 1.3: Přehled investic dle převládajícího druhu dopravy.	15
Obrázek 1.4: Přehled investic dle převládajícího druhu dopravy – celá řešená oblast.	15
Obrázek 2.1: Zlínský kraj – základní statistické údaje (2021).	22
Obrázek 2.2: ORP Uherský Brod – základní statistické údaje (2021).	23
Obrázek 2.3: Uherský Brod – základní statistické údaje (2021).	24
Obrázek 2.4: Zájmové území.	25



Obrázek 2.5: Bariérový jev v Uherském Brodě.	29
Obrázek 2.6: Dostupnost území.	30
Obrázek 2.7: Vybraná veřejná prostranství.	32
Obrázek 2.8: Ukázka vizuálního smogu jižně od centra "Dolní Valy".	32
Obrázek 2.9: Umístění kamer a radarů v rámci.	36
Obrázek 2.10: Příklad inspekčního vozidla.	40
Obrázek 2.11: Schematické znázornění snímání kamerami umístěnými na vozidle.	41
Obrázek 2.12: Teplotní mapa dopravní nehodovosti (červená barva značí vyšší výskyt nehod).	43
Obrázek 2.13: Nebezpečná místa (metoda KDE+) – zdůrazněno červeným kruhem.	44
Obrázek 2.14: Rizikové lokality v Uherském Brodě z hlediska bezpečnosti.	45
Obrázek 2.15: Hlášení závad a poruch (město Uherský Brod).	50
Obrázek 2.16: Příklad výstupu rozptylové studie.	51
Obrázek 2.17: Příklad výstupu hlukové studie.	52
Obrázek 3.1: Docházková vzdálenost od centra města zobrazená po 5 minutách.	55
Obrázek 3.2: Komplexní přehled všech chodníkových ploch.	56
Obrázek 3.3: Znázornění základních turistických tras a naučných stezek.	57
Obrázek 3.4: Počty pěších za sledované období v Uherském Brodě – pěší doprava.	58
Obrázek 3.5: Znázornění rizikových lokalit v Uherském Brodě na stávající pěší infrastruktuře.	59
Obrázek 3.6: Přehled stávajících cyklistických tras i s jejich číselným označením.	65
Obrázek 3.7: Okruh Uherský Brod – Nivnice – Komňa.	66
Obrázek 3.8: Přehled stávajících cyklistických komunikací ke dni 13. 4. 2022 se zobrazením služeb pro cyklisty.	67
Obrázek 3.9: Výškopis města Uherský Brod.	69
Obrázek 3.10: Vybrané polyfunkční zdroje a cíle cest cyklistické dopravy ve městě Uherský Brod.	70
Obrázek 3.11: Vybrané monofunkční zdroje a cíle cest cyklistické dopravy ve městě Uherský Brod – průmyslové zóny.	71
Obrázek 3.12: Vybrané rekreační zdroje a cíle cyklistické dopravy.	72
Obrázek 3.13: Roční průměr denních intenzit v Uherském Brodě – cyklistická doprava.	73
Obrázek 3.14: Rizikové oblasti cyklistické dopravy ve městě Uherský Brod.	74
Obrázek 4.1: Veřejná hromadná doprava – oblasti přístupnosti detail města Uherský Brod.	82
Obrázek 4.2: Počet jízd v dopoledních hodinách (5:00-8:00) pro jednotlivé oblasti v závislosti na autobusových zastávkách.	83
Obrázek 4.3: Počet jízd v odpoledních hodinách (14:00-17:00) pro jednotlivé oblasti v závislosti na autobusových zastávkách.	84
Obrázek 4.4: Počet jízd ve zbylých časech pro jednotlivé oblasti v závislosti na autobusových zastávkách.	84
Obrázek 4.5: Identifikované problematické zóny.	85
Obrázek 4.6: Ranní špička cestujících na autobusové zastávce Poliklinika.	89
Obrázek 4.7: Ranní a odpolední špička cestujících na autobusové zastávce Dopravní terminál.	89
Obrázek 4.8: Ranní a odpolední špička cestujících na autobusové zastávce Mariánské náměstí (Směr A – na autobusové nádraží).	90
Obrázek 4.9: Ranní a odpolední špička cestujících na autobusové zastávce Mariánské náměstí (Směr B – z autobusového nádraží).	91
Obrázek 4.10: Ranní a odpolední špička cestujících na autobusové zastávce Dům kultury.	92
Obrázek 4.11: Přestupy mezi autobusovou a vlakovou dopravou v Dopravním terminálu.	95
Obrázek 4.12: Ve směru hodinových ručiček: 1 – Transfer pro více platforem; 2 – jednoúrovňové autobusové nástupiště; 3 – železniční nadchod; 4 – jednoúrovňový přístup na druhé železniční nástupiště.	97
Obrázek 5.1: Parkovací zóny v Uherském Brodě.	101



Obrázek 5.2: Parkovací stání v Uherském Brodě (dle pasportu).	103
Obrázek 5.3: Město Uherský Brod – obsazenost: neděle 20:00.	110
Obrázek 5.4: Město Uherský Brod – obsazenost: pondělí 05:00.	111
Obrázek 5.5: Město Uherský Brod – obsazenost: pondělí 10:00.	111
Obrázek 5.6: Město Uherský Brod – obsazenost: pondělí 20:00.	112
Obrázek 5.7: Příklad nelegálního parkování (ulice Větrná; obousměrný provoz) – březen 2022.	113
Obrázek 6.1: Současný stav silniční sítě v Uherském Brodě ke dni 5. 1. 2022.	114
Obrázek 6.2: Základní komunikační systém.	116
Obrázek 6.3: Jednosměrné komunikace.	117
Obrázek 6.4: RPDÍ (voz/den) + NA [%].	119
Obrázek 6.5: Intenzity nákladní dopravy.	120
Obrázek 6.6: Grafické znázornění výstupů z kordonového průzkumu.	121

8.3 Seznam grafů

Graf 2.1: Počet obyvatel od roku 1992.	26
Graf 2.2: Věková pyramida.	27
Graf 2.3: Histogram zobrazující počet obyvatel žijících společně na jedné adrese s dalšími obyvateli.	31
Graf 2.4: Vývoj počtu registrovaných vozidel na 1 000 obyvatel 2014-2021 vždy k 1. 1. daného roku.	34
Graf 2.5: Vývoj počtu nehod a celospolečenských ztrát (2012-2021).	43
Graf 2.6: Podíl cest v procentech.	47
Graf 2.7: Dělbá přepravní práce.	48
Graf 4.1: Špičkové využití kapacity na autobusové lince č. 310.	93
Graf 4.2: Špičkové využití kapacity na autobusové lince č. 311.	93
Graf 4.3: Špičkové využití kapacity na autobusové lince č. 312.	94
Graf 4.4: Špičkové využití kapacity na autobusové lince č. 313.	94
Graf 4.5: Počet přestupujících cestujících v ranních hodinách.	96
Graf 4.6: Počet přestupujících cestujících ve večerních hodinách.	96
Graf 5.1: Složení zaparkovaných vozidel dle účelu a obsazenost v Zóně 1.	106
Graf 5.2: Složení zaparkovaných vozidel dle účelu a obsazenost v Zóně 2.	106
Graf 5.3: Složení zaparkovaných vozidel dle účelu a obsazenost v Zóně 3.	107
Graf 5.4: Složení zaparkovaných vozidel dle účelu a obsazenost na parkovišti Střed.	107
Graf 5.5: Složení zaparkovaných vozidel dle účelu a obsazenost na parkovišti Neradice.	108
Graf 5.6: Složení zaparkovaných vozidel dle účelu a obsazenost na krytém parkovišti Albert.	108
Graf 5.7: Složení zaparkovaných vozidel dle účelu a obsazenost v zónách celkem.	109

8.4 Seznam tabulek

Tabulka 1.1: Seznam strategických dokumentů pro PUMM.	9
Tabulka 1.2: Seznam významných strategických cílů, podporovaných aktivit, opatření aj.	12
Tabulka 1.3: Podporované oblasti dopravy v rámci dokumentů.	14
Tabulka 1.4: Přehled významných plánovaných investic v realizaci v Uherském Brodě a Zlínském kraji.	16
Tabulka 1.5: Zájmové a cílové skupiny ve vztahu k předmětu díla.	18
Tabulka 2.1: Srovnání vývoje počtu obyvatel pro obec Uherský Brod, ORP Uherský Brod a Zlínský kraj k 1. 1. daného roku.	26
Tabulka 2.2: Ekonomická aktivita obyvatelstva (2011).	27
Tabulka 2.3: Body občanské vybavenosti a další zájmové body.	28



Tabulka 2.4: Stupeň automobilizace a motorizace ve městě Uherský Brod (UB), ve Zlínském kraji (ZK) a ČR k 1. 1. daného roku.	33
Tabulka 2.5: Počet registrovaných vozidel na 1 000 obyvatel na 1 vozidlo.	34
Tabulka 2.6: Seznam zkoumaných oblastí a odhadovaná kapacita.	38
Tabulka 2.7: Rozdělení vozidel.	39
Tabulka 2.8: Dopravní nehody za období 1. 1. 2019-31. 12. 2021.	42
Tabulka 2.9: Počty nehod v Uherském Brodě (2012-2021).	42
Tabulka 2.10: Mobilita obyvatel (2011).	45
Tabulka 2.11: Účel cesty dělený dle vzdálenosti.	47
Tabulka 2.12: Dělbá přepravní práce s dělením dle vzdálenosti.	48
Tabulka 2.13: Srovnání dělby přepravní práce.	49
Tabulka 3.1: Nalezené nedostatky v pěší dopravě.	60
Tabulka 3.2: Přehled stávajících cyklistických tras.	65
Tabulka 3.3: Současné komunikace pro cyklisty v Uherském Brodě a jejich klasifikace z hlediska povrchů a způsobu vedení.	68
Tabulka 3.4: Seznam služeb spojených s prodejem nebo servisem jízdních kol.	68
Tabulka 3.5: Přehled hlavních nedostatků cyklistických komunikací ve městě – ohodnocení kolizních bodů.	75
Tabulka 4.1: Souhrn docházkové vzdálenosti ve městě Uherský Brod k zastávkám veřejně hromadné dopravy.	82
Tabulka 4.2: Nedostatky problematické zóny 1.	85
Tabulka 4.3: Nedostatky problematické zóny 2.	86
Tabulka 4.4: Nedostatky problematické zóny 3.	86
Tabulka 4.5: Nedostatky problematické zóny 4.	86
Tabulka 4.6: Nedostatky problematické zóny 5.	87
Tabulka 4.7: Nedostatky problematické zóny 7.	88
Tabulka 5.1: Obsazenost parkovacích stání.	104
Tabulka 5.2: Účel stání.	104
Tabulka 5.3: Účel stání – relativní hodnoty.	105
Tabulka 5.4: Silné a slabé stránky dopravy v klidu.	113
Tabulka 6.1: Výstupy z kordonového průzkumu – voz/den.	121
Tabulka 6.2: Silné a slabé stránky silniční dopravy.	122



9 Zdroje

- [1] Český statistický úřad, [Online]. Přístupné z: https://www.czso.cz/csu/xz/charakteristika_kraje [Přístup získán 3. 3. 2022].
- [2] Český statistický úřad, [Online]. Přístupné z: https://www.czso.cz/csu/xz/charakteristika_okresu_uherske_hradiste [Přístup získán 12. 3. 2022].
- [3] Český statistický úřad, [Online]. Přístupné z: https://www.czso.cz/csu/xz/charakteristika_so_orp_uhersky_brod [Přístup získán 17. 3. 2022].
- [4] Uherský Brod, [Online]. Přístupné z: <https://www.ub.cz/pages.aspx?rp=5&id=41&expandMenu=16> [Přístup získán 20. 4. 2022].
- [5] Geoportál ŘSD, [Online]. Přístupné z: http://geoportal.rsd.cz/arcgis/rest/directories/arcgisoutput/GeoportalSystem/GeoportalPrinting_GPServer/_ags_1226ef01e5ea49a2900f5c3ae3fa4a28.pdf [Přístup získán 22. 4. 2022].