



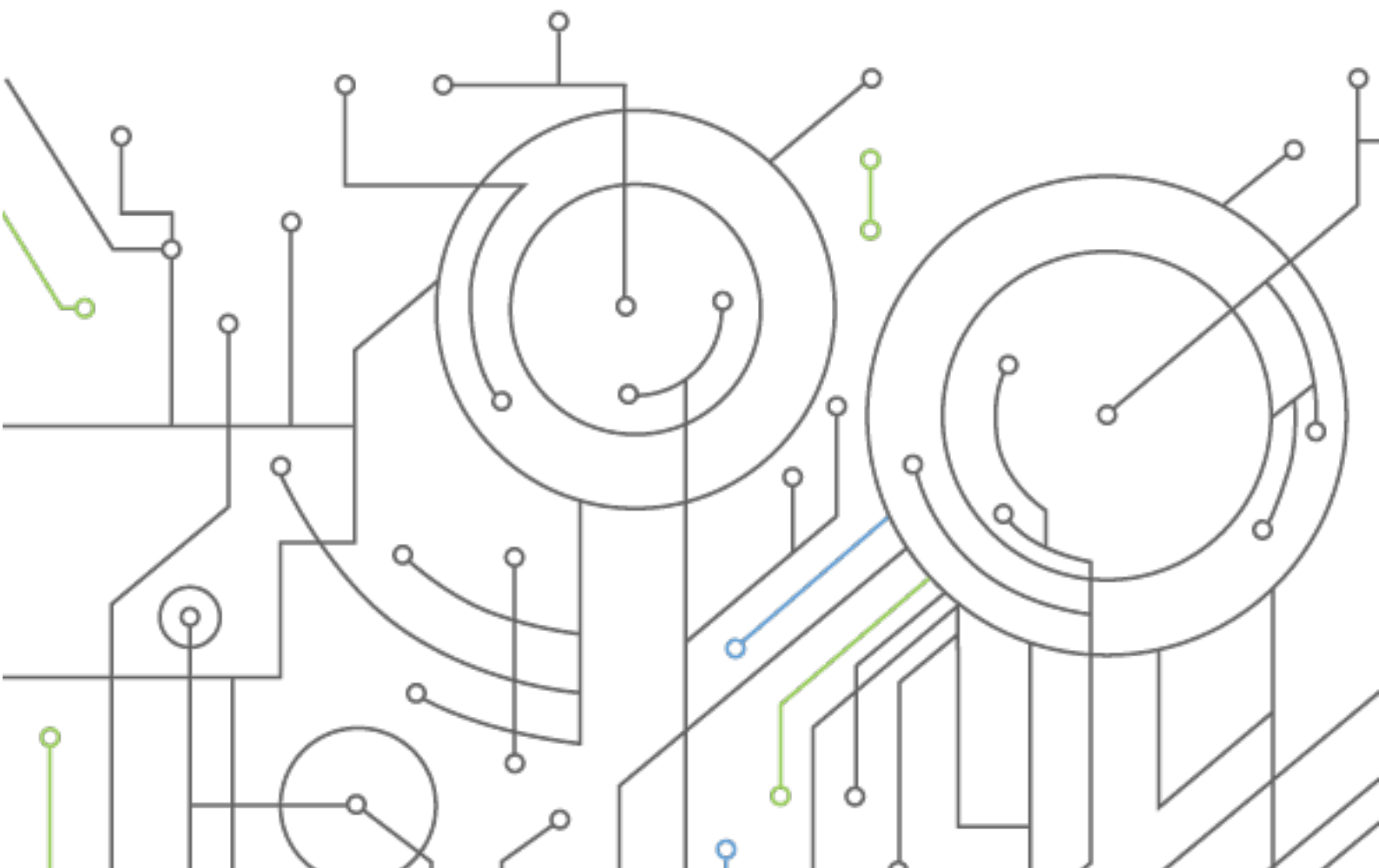
Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost



PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY MĚSTA UHERSKÝ BROD

AKČNÍ PLÁN 2022-2027

29. 4. 2022 (aktualizace 16. 8. 2022)





Administrativní údaje

Objednatel:

Město Uherský Brod
Masarykovo nám. 100
688 17 Uherský Brod
IČO: 00291463
www.uherskybrod.cz



Zpracovatel:

SmartPlan, s. r. o.
CIIRC, Jugoslávských partyzánů 1580/3
160 00 Praha 6
IČO: 02474743
www.smart-plan.cz



Verze dokumentu: 29. 4. 2022 (aktualizace 16. 8. 2022)

Autorský tým (abecedně):

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

16. 8. 2022
SmartPlan s.r.o.



OBSAH

1	AKČNÍ PLÁN	6
2	ROZPOČET	7
2.1	ZDROJE	7
2.2	NÁKLADY	8
2.3	ROZPOČET MĚSTA	9
3	IDENTIFIKACE RIZIK	11
3.1	ZODPOVĚDNOST	11
3.2	ANALÝZA RIZIK	11
4	HARMONOGRAM A ROZPOČET OPATŘENÍ	15
4.1	AKTIVNÍ MOBILITA A VEŘEJNÝ PROSTOR	15
4.2	VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA	17
4.3	DOPRAVA V KLIDU	18
4.4	SILNIČNÍ DOPRAVA	19
4.5	OSVĚTA, ORGANIZACE A NÁVAZNÉ DOKUMENTY	20
5	KARTY OPATŘENÍ	21
5.1	AKTIVNÍ MOBILITA A VEŘEJNÝ PROSTOR	21
5.1.1	OPATŘENÍ I.1A, B, C – DOPLNĚNÍ STÁVAJÍCÍ PĚŠÍ INFRASTRUKTURY	21
5.1.2	OPATŘENÍ I.2 – ODSTRANĚNÍ NALEZENÝCH VYSOKÝCH RIZIK V RÁMCI MĚSTA	22
5.1.3	OPATŘENÍ I.3A, B, C – INFRASTRUKTURA PRO CYKLISTY	23
5.1.4	OPATŘENÍ I.4 – CYKLISTICKÉ STOJANY PRO SDÍLENÁ JÍZDNÍ KOLA A ELEKTROKOLA	24
5.2	VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA	25
5.2.1	OPATŘENÍ II.1 – VOZOVÝ PARK	25
5.2.2	OPATŘENÍ II.2 – ROZMÍSTĚNÍ ZASTÁVEK	26
5.2.3	OPATŘENÍ II.3 – LINKOVÉ VEDENÍ	27
5.2.4	OPATŘENÍ II.4 – ČASOVÁ KOORDINACE LINEK	28
5.2.5	OPATŘENÍ II.5 – DOPRAVNÍ VÝKONY	29
5.3	DOPRAVA V KLIDU	30
5.3.1	OPATŘENÍ III.1 – MANAGEMENT PARKOVÁNÍ	30
5.3.2	OPATŘENÍ III.2 – DIGITALIZACE PARKOVÁNÍ	31
5.3.3	OPATŘENÍ III.3 – NAVIGAČNÍ SYSTÉMY	32
5.3.4	OPATŘENÍ III.4 – ODSTAVNÁ PARKOVIŠTĚ A PARKOVACÍ ZÓNY	33
5.3.5	OPATŘENÍ III.5 – ENFORCEMENT	34



5.4 SILNIČNÍ DOPRAVA.....	35
5.4.1 OPATŘENÍ IV.1 – REKONSTRUKCE ČI ZMĚNA ORGANIZACE DOPRAVY NA NEBEZPEČNÝCH KŘIŽOVATKÁCH	35
5.4.2 OPATŘENÍ IV.2 – ŘEŠENÍ PROBLÉMŮ S KAPACITOU (KŘIŽOVATKY).....	36
5.4.3 OPATŘENÍ IV.3 – ZKLIDŇOVÁNÍ DOPRAVY	37
5.4.4 OPATŘENÍ IV.4 – JIŽNÍ OBCHVAT	38
5.4.5 OPATŘENÍ IV.5 – PROPOJENÁ INFRASTRUKTURA.....	39
5.5 OSVĚTA, ORGANIZACE A NÁVAZNÉ DOKUMENTY	40
5.5.1 OPATŘENÍ V.1 – OSVĚTA, KOMUNIKACE, MARKETING A PR (KARTA OPATŘENÍ)	40
5.5.2 OPATŘENÍ V.2 – MANAŽER UDRŽITELNÉ MOBILITY (KARTA OPATŘENÍ)	41
5.5.3 OPATŘENÍ V.3-5 – NÁVAZNÉ DOKUMENTY (KARTA OPATŘENÍ)	42



1 Akční plán

Vycházíme-li ze základní hierarchizace strategických a prováděcích dokumentů od Ministerstva pro místní rozvoj, je akční plán prováděcím dokumentem pokrývajícím příslušný strategický dokument pouze v krátkodobém časovém horizontu. Na základě vymezení předmětu veřejné zakázky, na jehož základě byl zpracováván tento projekt Plánu udržitelné městské mobility, je dále přímo stanoveno: „Akční plán bude zpracován na období 5 let od ukončení zpracování SUMP. Jednotlivá opatření budou navázána na plánovaný rozpočet města, který bude konzultován se zadavatelem.“ Dokument byl ukončen k roku 2022, nicméně se tím pádem nejedná o celý rok, a proto byl akční plán rozšířen na období necelých šesti let. Tento akční plán tedy zohledňuje období let 2022-2027.

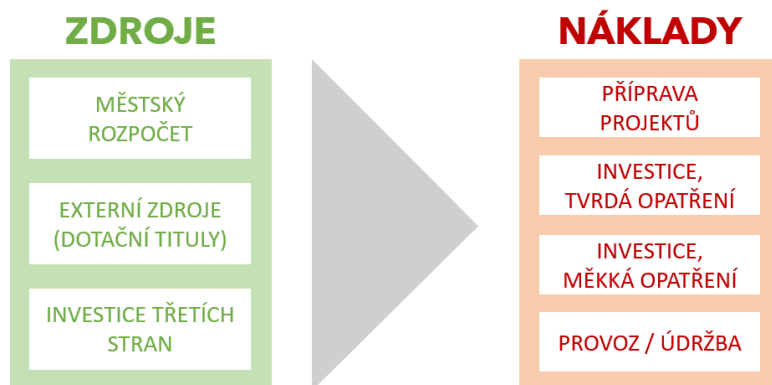
V následujících kapitolách je popsán **Rozpočet města** (výhledový) dle informací poskytnutých městem Uherský Brod. Následuje **Identifikace rizik** (technických, ekonomických a dalších). Stěžejní částí je pak shrnutí v rámci **Harmonogramu a rozpočtu opatření**, resp. jednotlivých **Karet opatření**.

Zjednodušeně řešeno je akční plán nástrojem, který říká, kdy se bude co dít a umožňuje městu závazné schválení takového plánu, včetně dostatečné informace pro hledání finančních zdrojů a následné schválení rozpočtu. Jedná se tím o kontext rozpočtu, harmonogramu a zodpovědností v rámci úřadu.



2 Rozpočet

Primárním faktorem při strukturaci a prioritizaci opatření musí být dopad na udržitelnou mobilitu. Nezanedbatelný vliv má však pochopitelně reálný rozpočet města. Je tedy nezbytné zohlednit i tento kontext a plánovat jednotlivá opatření takovým způsobem, aby byla jejich realizace udržitelná také finančně. Rovnováha zdrojů a nákladů je vizualizována na obrázku níže (obrázek 2.1).



Obrázek 2.1: Zdroje a náklady v rámci Plánu udržitelné městské mobility města Uherský Brod.

2.1 Zdroje

V případě města je možné zohlednit tři různé typy zdrojů financí:

- Městský rozpočet;
- Externí zdroje pro město;
- Investice třetích stran.

Městský rozpočet je středobodem tvorby akčního plánu. Přesto, že se jedná o omezený zdroj financí, jedná se zároveň také o nejspolehlivější, resp. nejstálější základní hranici. Větší investiční projekty jsou pochopitelně mimo rámec běžného rozpočtu, ale všechny ostatní náklady (nižší až střední velikost investičních projektů, příprava projektů, správa atd.) jsou výrazně předvídatelnější. Rozpočet města (včetně Technických služeb města) jsou tedy základním zdrojem financí (popsáno podrobněji níže). V tomto případě není zohledněno, zda se jedná o operativní zdroje, které má město k dispozici na základě svých příjmů, či zda se jedná o úvěrové zdroje.

Externí zdroje pro město jsou různého charakteru a slouží primárně pro doplnění rozpočtu pro střední až větší investice (desítky až stovky milionů korun). Za externí zdroje zde není považována půjčka, ale nevratná finanční dotace. V následném období jsou primárním zdrojem následující dotační zdroje (základní orientační výčet):

- Státní fond dopravní infrastruktury ([SFDI](#))
- Integrovaný regionální operační program 2021-2027 ([IROP](#)) - pod MMR
- Modernizační fond (pod MŽP) - [Modernizace veřejné dopravy](#)
- Národní plán obnovy (MPO) - [Fyzická infrastruktura a zelená tranzice](#)



- Operační program [Doprava](#) (MD)
- MMR - [národní dotace](#) v rámci podpory a rozvoje regionů (primárně na obnovu komunikací II. a III. třídy jednou ročně)

Investice třetích stran jsou rovněž nezanedbatelnou proměnnou. Primárně se jedná o významné stakeholdery v řešeném území (významní zaměstnavatelé jako Česká zbrojovka, Slovácké strojírny atd., dále obchodní domy apod.). Množství infrastrukturálních ale i komunikačních aktivit může být podpořeno či kompletně zajištěno právě těmito subjekty. Cílem je především správně popsat přidanou hodnotu pro tyto partnery města.

2.2 Náklady

V rámci nákladů dílčích opatření může být dělení různého charakteru. Pro účely tohoto dokumentu bylo dělení nastaveno následovně:

- Příprava projektů;
- Investice - tvrdá opatření;
- Investice - měkká opatření;
- Provoz / údržba.

Příprava projektu zahrnuje dokumenty typu projektová dokumentace, dokumentace pro územní rozhodnutí (resp. další územně analytické podklady). Příprava by měla zahrnovat také komunikaci a marketing, to je nicméně řešeno jako zvláštní kategorie. Zjednodušeně se jedná o všechny typy dokumentací, aby bylo možné projekt realizovat.

Investice (tvrdá a měkká opatření) jsou část připadající realizaci jednotlivých projektů. Jednoduchým příkladem je například výstavba nových parkovacích stání či nové místní komunikace. Může se nicméně jednat také o komunikační kampaň, nákup softwaru, vybudování dohledového centra (není případ Uherského brodu), instalace nového dopravního značení atd.

Provoz / údržba zahrnují následný provoz investičních projektů, ale také provoz stávajícího inventáře města, dopravního systému veřejné hromadné dopravy. Zde je však zahrnuta také údržba místních komunikací, chodníků aj.

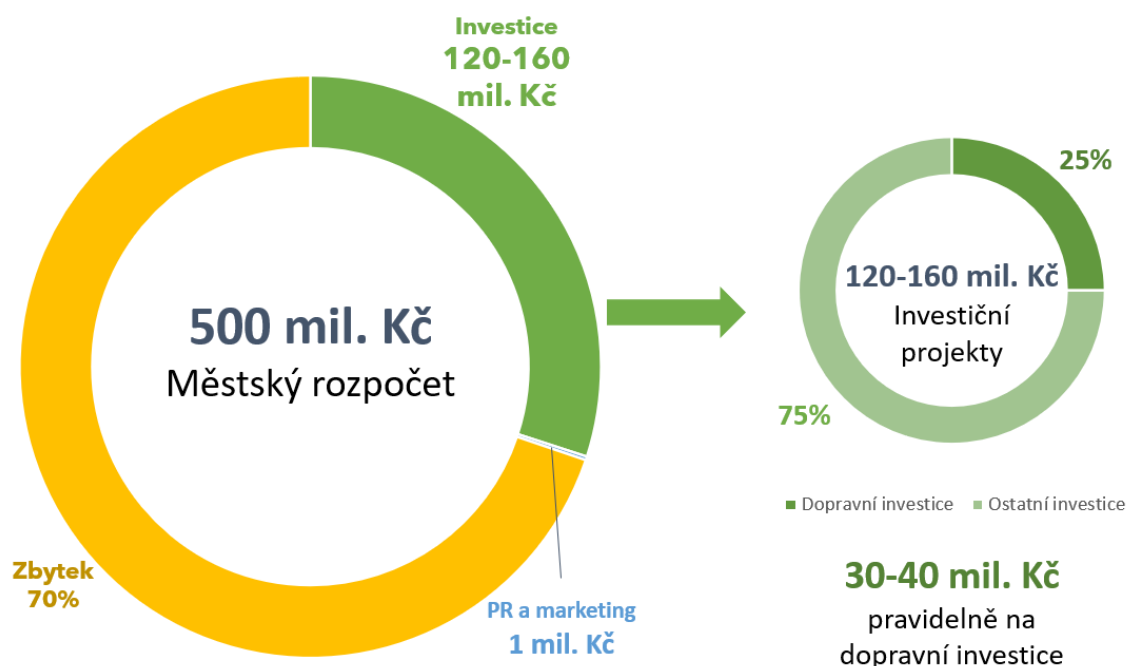
Speciální položkou by pak byly mzdové výdaje na pracovníky, kteří se věnují plně nebo částečně otázce dopravy a mobility. Zde se bude jednat o navýšení pouze v případě tzv. koordinátora městské mobility.

Je nezbytné upozornit, že z důvodu vysoké volatility současného trhu je vyčíslení projektů pouze orientační.



2.3 Rozpočet města

Samotné město pracuje pravidelně s rozpočtem přibližně **500 milionů Kč** (obrázek 2.2). Z tohoto rozpočtu je na investice v rámci dopravy dedikováno pravidelně přibližně **30-40 mil. Kč**. V rámci výjimečných událostí (finančně náročné investiční projekty) je možná úprava, a tedy významné navýšení rozpočtu konkrétně pro tyto projekty (řádově v desítkách až nižších stovkách milionů Kč). Na komunikaci je v rámci celého rozpočtu pravidelně dedikováno do jednoho milionu korun (maximálně nižší jednotky milionů). Jedná se o standardní stav v českém prostředí, tedy v kontrastu s dobrou praxí ze zahraničí, kdy v rámci jednotlivých investic je pravidelně dedikováno až 15 % rozpočtu právě na komunikaci, PR a marketing. V rámci celoměstského rozpočtu je tím pádem řeč spíše o vyšších jednotkách procent ve srovnání s necelým procentem v Uherském Brodě a v jiných městech ČR.



Obrázek 2.2: Zdroje a náklady v rámci Plánu udržitelné městské mobility města Uherský Brod.

Na přípravu projektů jsou pravidelně dedikovány **nižší jednotky milionů korun**. Na údržbu komunikací je pravidelně dedikováno přibližně **6 mil. Kč** (nikoliv přímo z rozpočtu města, ale z rozpočtu Technických služeb Uherského Brodu). Za veřejnou hromadnou dopravu pak město platí ročně přibližně **5 mil. Kč** Koordinátorovi veřejné dopravy Zlínského kraje.

Zjednodušeně lze tedy říci, že v rámci pravidelných výdajů v dopravě jsou průměrné částky v následující tabulce (tabulka 2.1). V této přehledové tabulce nejsou zahrnuty nárazové vysoké investice (příkladem může být nová místní komunikace, pěší lávka, přemostění atd.).

Je tedy patrné, že investice tvoří převážnou většinu rozpočtu dedikovaného na dopravu v Uherském Brodě. Mírné navýšení výdajů v případě údržby (resp. tzv. snižování vnitřní daně silničních komunikací) nebo komunikace by tedy mělo relativně malý dopad na celkový rozpočet města, ale naopak velký dopad na kvalitu těchto financovaných aktivit. Celkem se jedná přibližně o **50 mil. Kč ročně** (tj. cca 10 % celkového rozpočtu města).

**Tabulka 2.1: Pravidelné výdaje pro dopravu.**

Typ výdajů	Částka (Kč)
Příprava projektů	2 000 000
Pravidelné investice (tvrdá opatření)	až 40 000 000
Komunikace	1 000 000
Správa / údržba (vč. hromadné dopravy)	11 000 000
SUMA	až 54 000 000

Na základě níže uvedených hodnot je patrné, že bude hrát hlavní roli hledání dodatečných finančních zdrojů, jako jsou dotační tituly.



3 Identifikace rizik

3.1 Zodpovědnost

Před tím, než je možné případná rizika vymezit, je nezbytné stanovit, jaká část městského úřadu nese zodpovědnost za provedení daného projektu a následný provoz. V případě Uherského Brodu je tato otázka relativně jednoduchá. Tabulka níže (tabulka 3.1) uvádí jednotlivé vyznačené odbory, resp. části města a udává výčet zodpovědností.

Tabulka 3.1: Zodpovědnost.

Odbor rozvoje města	Investice (měkká i tvrdá opatření)
Oddělení investic	Investiční projekty (např. nová výstavba aj.)
Oddělení dotací a rozvoje města	Rozvojové dokumenty, dotace
Oddělení městské architektury	Příprava projektů, MHA aj.
Odbor majetkoprávní	Majetkoprávní vztahy (výkup pozemků aj.)
Technické služby Uherského Brodu	Správa a údržba (vnitřní dluh komunikací)

Z názvu jednotlivých odborů, resp. oddělení, je agenda, a tím i zodpovědnost, patrná. Tento výčet zároveň pokrývá téměř kompletně navrhovaná opatření s výjimkou ucelené komunikace, marketingu a PR. Momentálně je možné říci, že většina zodpovědnosti spadá částečně na tiskové oddělení a částečně na odbor či oddělení, které daný projekt, se kterým by byla případná komunikace spjata, řeší. Do budoucna je však nezbytná celoměstská komunikační strategie, a to včetně vymezení konkrétních osob, které budou za kvalitní a průběžnou komunikaci a marketing zodpovídat.

3.2 Analýza rizik

Na základě níže uvedených rizik je možné částečně předvídat nežádoucí situace a v případě jejich nastání zajistit jejich předejití či alespoň redukci dopadů. Ve sloupci **Riziko** je každé riziko stručně definováno. **Stupeň P** (resp. pravděpodobnost výskytu události) dále udává, jak vysoká je pravděpodobnost výskytu daného rizika (čím větší, tím horší). **Stupeň D** (resp. dopad události) určuje, jak velký je dopad rizika na průběh projektu (na stupnici 1-5 - čím větší, tím horší). Řešení pak udává způsob odstranění rizika či redukce jeho dopadů. V tabulce níže (tabulka 3.2) je uvedena teplotní mapa vztahu míry nebezpečí a míry vlivu. Kategorie jsou děleny na základě kombinace obou **Stupňů** rizika (P x D). Na základě této teplotní mapy je možné rizika rozdělit do tří kategorií:

- **Prioritní (1)** - P x D = 15-25 → riziko je nepřijatelné;
- **Sekundární (2)** - P x D = 5-14 → riziko je podmíněně přijatelné;
- **Neprioritní (3)** - P x D = 1-4 → riziko je přijatelné.



Tabulka 3.2: Vymezení priority na základě míry rizika a míry vlivu.

(?) Pravděpodobnost →	5	5	10	15	20	25
	4	4	8	12	16	20
	3	3	6	9	12	15
	2	2	4	6	8	10
	1	1	2	3	4	5
		1	2	3	4	5
		(!) Dopad →				

Volba pravděpodobnosti a dopadů je založena na předem definovaných stupních (tabulka 3.3).

Tabulka 3.3: Definice pravděpodobnosti a dopadu události.

Pravděpodobnost výskytu		Dopad události	
1	Nepravděpodobný	1	Zanedbatelný
2	Málo pravděpodobný	2	Malý
3	Obvyklý	3	Střední
4	Pravděpodobný	4	Velký
5	Téměř jistý	5	Kritický

Rizika je možné pomyslně rozdělit na několik kategorií, jako jsou technická rizika, finanční atd. Z důvodu zajištění maximální jednoduchosti nebyly přidány další kategorie. Rizika, včetně jejich priority, míry nebezpečí a vlivu, a řešení, jsou uvedena v tabulce a grafu níže (tabulka 3.4, graf 3.1). V tabulce je míra rizika uvedena pod symbolem „!“ a míra vlivu pod symbolem „?“.

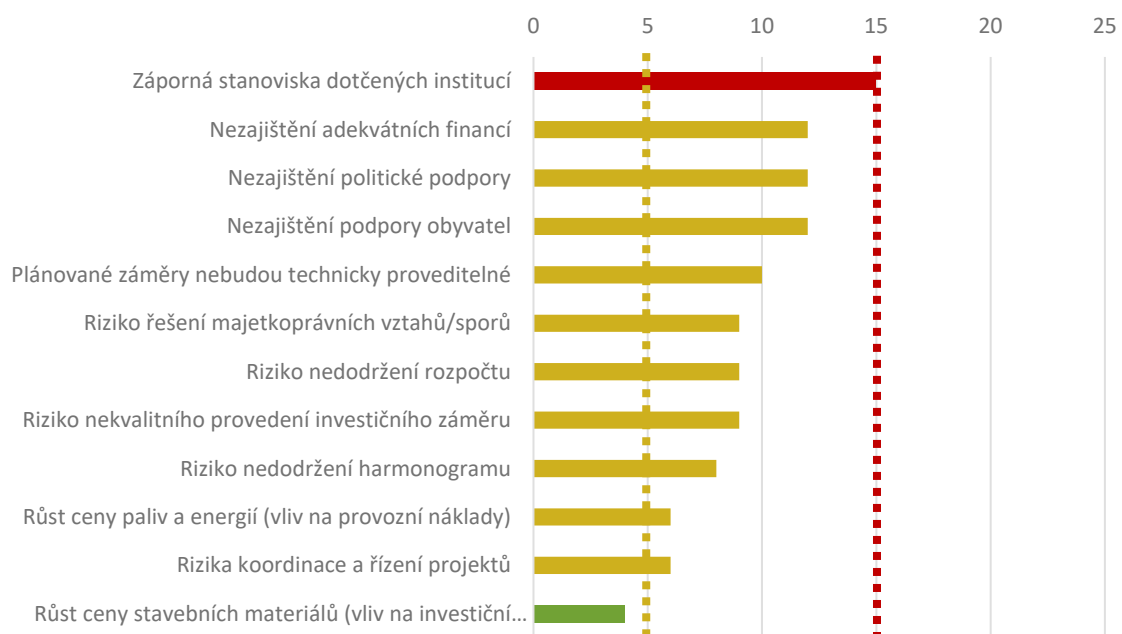
Rizika jsou uvedena souhrnně pro celý projekt, nikoliv pro jednotlivá opatření.

Tabulka 3.4: Analýza rizik.

Priorita	Riziko	?	!	Řešení
15	Záporná stanoviska dotčených institucí	3	5	Důkladná příprava podkladových materiálů, průzkumů a projektových dokumentací. Přípravná konzultace s odborníky.
12	Nezajištění adekvátních financí	3	4	Dlouhodobé plánování rozpočtu opatření. Dlouhodobá příprava projektů. Vytvoření delšího časového prostoru pro zajištění dotačních zdrojů financí.
12	Nezajištění politické podpory	3	4	Zapojení politiků do procesu tvorby projektů. Zapojení



				odborníků při komunikaci s politiky.
12	Nezajištění podpory obyvatel	4	3	Dlouhodobá a důkladná komunikace s občany.
10	Plánované záměry nebudou technicky proveditelné	2	5	Zajištění kvalitní přípravy projektů. Průběžná kontrola výstupů externími konzultanty a experty. Zajištění nezávislého názoru na kvalitu díla.
9	Riziko řešení majetkoprávních vztahů/sporů	3	3	Komunikace benefitů. Navržení kompromisních řešení. Kontrola majetkoprávních vztahů před dokončením projektové dokumentace.
9	Riziko nedodržení rozpočtu	3	3	Podrobné plánování. Zohlednění pesimistických scénářů vývoje rozpočtu.
9	Riziko nekvalitního provedení investičního záměru	3	3	Průběžná kontrola plnění. Kontrola nezávislými externími subjekty.
8	Riziko nedodržení harmonogramu	4	2	Kvalitní projektové řízení. Důkladná příprava. Tvorba proveditelného harmonogramu.
6	Růst ceny paliv a energií (vliv na provozní náklady)	3	2	Dlouhodobá podpora energetické nezávislosti. Podpora alternativních pohonů a aktivní mobility. Snižování dopadů zvyšování cen.
6	Rizika koordinace a řízení projektů	2	3	Investice do kvalitního managementu projektů.
4	Růst ceny stavebních materiálů (vliv na investiční náklady)	2	2	Zvýšená nutnost dlouhodobého plánování rozpočtu se zohledněním vývoje situace na trhu.



Graf 3.1: Analýza rizik.



4 Harmonogram a rozpočet opatření

Pro kontinuální práci s dokumentem jsou největším přínosem jednotlivé karty opatření, které jsou uvedeny v kapitole níže (Karty opatření). Je nicméně nezbytné uvést souhrnné údaje o jednotlivých opatřeních alespoň v obecné rovině. Pro jednotlivé pilíře jsou informace uvedeny v příslušných podkapitolách.

V tabulce níže (tabulka 4.1) jsou uvedeny dílčí orientační sumy pro jednotlivé roky. Celkem se jedná o částku 1,4 mld. Kč.

Tabulka 4.1: Shrnutí rozpočtu navrhovaných opatření SUMP (částky jsou uvedené v milionech Kč).

Rok	mil. Kč
2022	4
2023	157
2024	257
2025	318
2026	378
2027	295
SUMA	1 408

Projekty byly prioritizovány primárně dle důležitosti v rámci udržitelné mobility a následně dle reálných možností v rámci rozpočtu města. Není možné všechna opatření financovat pouze z rozpočtu města, je tedy důležité dále počítat s nezbytností zajištění financí z externích zdrojů, jak je uváděno v kapitole „2 Rozpočet“.

4.1 Aktivní mobilita a veřejný prostor

V tabulce níže (tabulka 4.2) je uvedeno shrnutí opatření z pilíře „Aktivní mobilita a veřejný prostor“. Jedná se o kontext **časového rámce** (uvedení očekávaného započetí realizace projektu, tj. příprava může probíhat už dříve) a **orientačních nákladů** (tj. příprava, realizace + údržba v rámci plánovaného období 2022-2026).

Tabulka 4.2: Shrnutí opatření pilíře I (náklady jsou uvedené v mil. Kč).

#	Opatření	Začátek	Náklady
I.1A	Doplnění stávající pěší infrastruktury (I. Etapa)	2022	20-84 mil. Kč
I.1B	Doplnění stávající pěší infrastruktury (II. Etapa)	2024	47-58 mil. Kč



#	Opatření	Začátek	Náklady
I.1C	Doplnění stávající pěší infrastruktury (III. Etapa)	2026	58-101 mil. Kč
I.2	Odstranění nalezených vysokých rizik v rámci města	2022	10-22 mil. Kč
I.3A	Infrastruktura pro cyklisty (I. Etapa)	2022	144 mil. Kč
I.3B	Infrastruktura pro cyklisty (II. Etapa)	2024	98 mil. Kč
I.3C	Infrastruktura pro cyklisty (III. Etapa)	2026	236 mil. Kč
I.4	Cyklistické stojany pro sdílená jízdní kola a elektrokola	2026	800 tis. Kč
I.5	Decentralizace služeb	Nelze definovat	Nelze definovat
I.6	Kultivace veřejného prostoru	2022	Není definováno
SUMA			1 348-1 478 mil. Kč

V následující tabulce (tabulka 4.3) je uvedeno časové zařazení celého pilíře v rámci plánovaného období 2022-2027.

Tabulka 4.3: Časové vymezení opatření v rámci jednotlivých let (2022-2027 → 22-27).

#	Opatření	22	23	24	25	26	27
I.1A	Doplnění stávající pěší infrastruktury (I. Etapa)	■	■	■	■	■	■
I.1B	Doplnění stávající pěší infrastruktury (II. Etapa)		■	■	■	■	■
I.1C	Doplnění stávající pěší infrastruktury (III. Etapa)				■	■	■
I.2	Odstranění nalezených vysokých rizik v rámci města	■	■	■	■	■	■
I.3A	Infrastruktura pro cyklisty (I. Etapa)	■	■	■	■	■	■
I.3B	Infrastruktura pro cyklisty (II. Etapa)		■	■	■	■	■
I.3C	Infrastruktura pro cyklisty (III. Etapa)			■	■	■	■
I.4	Cyklistické stojany pro sdílená jízdní kola a elektrokola			■	■	■	■
I.5	Decentralizace služeb						
I.6	Kultivace veřejného prostoru	■	■	■	■	■	■


Legenda:

 Příprava	 Realizace
 Příprava/realizace	 Správa/údržba

4.2 Veřejná hromadná doprava

V tabulce níže (tabulka 4.4) je uvedeno shrnutí opatření z pilíře „Veřejná hromadná doprava“. Jedná se o kontext **časového rámce** (uvedení očekávaného započetí realizace projektu, tj. příprava může probíhat už dříve) a **orientačních nákladů** (tj. příprava, realizace + údržba v rámci plánovaného období 2022-2026).

Tabulka 4.4: Shrnutí opatření pilíře II (náklady jsou uvedené v mil. Kč).

#	Opatření	Začátek	Náklady
II.1	Vozový park	Q3/2023	<i>Město není investorem</i>
II.2	Rozmístění zastávek	2024	22 mil. Kč
II.3	Linkové vedení	2024	<i>Město není investorem</i>
II.4	Časová koordinace linek	2024	<i>Město není investorem</i>
II.5	Dopravní výkony	2024	+10 mil. Kč
	SUMA		62 mil. Kč

V následující tabulce (tabulka 4.5) je uvedeno časové zařazení celého pilíře v rámci plánovaného období 2022-2027.

Tabulka 4.5: Časové vymezení opatření v rámci jednotlivých let (2022-2027 → 22-27).

#	Opatření	22	23	24	25	26	27
II.1	Vozový park						
II.2	Rozmístění zastávek						
II.3	Linkové vedení						
II.4	Časová koordinace linek						
II.5	Dopravní výkony						

Legenda:



	Příprava		Realizace
	Příprava/realizace		Správa/údržba

4.3 Doprava v klidu






























V tabulce níže (tabulka 4.6) je uvedeno shrnutí opatření z pilíře „Doprava v klidu“. Jedná se o kontext **časového rámce** (uvedení očekávaného započetí realizace projektu, tj. příprava může probíhat už dříve) a **orientačních nákladů** (tj. příprava, realizace + údržba v rámci plánovaného období 2022-2026).

Tabulka 4.6: Shrnutí opatření pilíře III (náklady jsou uvedené v mil. Kč).

#	Opatření	Začátek	Náklady
III.1	Management parkování	2023	-
III.2	Digitalizace parkování	2023	5 mil. Kč
III.3	Navigační systémy	2023	5 mil. Kč
III.4	Odstavná parkoviště a parkovací zóny	2024	250 mil. Kč
III.5	Enforcement	2023	5 mil. Kč
	SUMA		265 mil. Kč

V následující tabulce (tabulka 4.7) je uvedeno časové zařazení celého pilíře v rámci plánovaného období 2022-2027.

Tabulka 4.7: Časové vymezení opatření v rámci jednotlivých let (2022-2027 → 22-27).

#	Opatření	22	23	24	25	26	27
III.1	Management parkování						
III.2	Digitalizace parkování						
III.3	Navigační systémy						
III.4	Odstavná parkoviště a parkovací zóny						
III.5	Enforcement						

Legenda:

	Příprava		Realizace
	Příprava/realizace		Správa/údržba



4.4 Silniční doprava

V tabulce níže (tabulka 4.8) je uvedeno shrnutí opatření z pilíře „Silniční doprava“. Jedná se o kontext **časového rámce** (uvedení očekávaného započetí realizace projektu, tj. příprava může probíhat už dříve) a **orientačních nákladů** (tj. příprava, realizace + údržba v rámci plánovaného období 2022-2026).

Tabulka 4.8: Shrnutí opatření pilíře IV (náklady jsou uvedené v mil. Kč).

#	Opatření	Začátek	Náklady
IV.1	Rekonstrukce či změna organizace dopravy na nebezpečných křižovatkách	2023	95 mil. Kč
IV.2	Řešení problémů s kapacitou (křižovatky)	2024	Město není investorem
IV.3	Zklidňování dopravy	2023	12 mil. Kč
IV.4	Jižní obchvat	Na diskuzi s ŘSD	Město není investorem
IV.5	Propojená infrastruktura	2023	210 mil. Kč
	SUMA		327 mil. Kč

V následující tabulce (tabulka 4.9) je uvedeno časové zařazení celého pilíře v rámci plánovaného období 2022-2027.

Tabulka 4.9: Časové vymezení opatření v rámci jednotlivých let (2022-2027 → 22-27).

#	Opatření	22	23	24	25	26	27
IV.1	Rekonstrukce či změna organizace dopravy na nebezpečných křižovatkách	■	■	■	■	■	■
IV.2	Řešení problémů s kapacitou (křižovatky)		■	■	■	■	■
IV.3	Zklidňování dopravy	■	■	■	■	■	■
IV.4	Jižní obchvat						
IV.5	Propojená infrastruktura				■	■	■

Legenda:

■	Příprava	■	Realizace
■	Příprava/realizace	■	Správa/údržba



4.5 Osvěta, organizace a návazné dokumenty

V tabulce níže (tabulka 4.10) je uvedeno shrnutí opatření z pilíře „Osvěta, organizace a návazné dokumenty“. Jedná se o kontext **časového rámce** (uvedení očekávaného započetí realizace projektu, tj. příprava může probíhat už dříve) a **orientačních nákladů** (tj. příprava, realizace + údržba v rámci plánovaného období 2022-2026).

Tabulka 4.10: Shrnutí opatření pilíře V (náklady jsou uvedené v mil. Kč).

#	Opatření	Začátek	Náklady
V.1	Osvěta, komunikace, marketing a PR	2023	9 mil. Kč
V.2	Manažer udržitelné mobility	2023	3 mil. Kč
V.3	Návazné dokumenty	2024	3 mil. Kč
	SUMA		15 mil. Kč

V následující tabulce (tabulka 4.11) je uvedeno časové zařazení celého pilíře v rámci plánovaného období 2022-2027.

Tabulka 4.11: Časové vymezení opatření v rámci jednotlivých let (2022-2027 → 22-27).

#	Opatření	22	23	24	25	26	27
V.1	Osvěta, komunikace, marketing a PR	■	■	■	■	■	■
V.2	Manažer udržitelné mobility	■	■	■	■	■	■
V.3	Návazné dokumenty	■	■	■	■	■	■

Legenda:

■	Příprava	■	Realizace
■	Příprava/realizace	■	Správa/údržba



5 Karty opatření

5.1 Aktivní mobilita a veřejný prostor

5.1.1 Opatření I.1A, B, C – Doplnění stávající pěší infrastruktury

Pěší infrastruktura ve městě by měla být ucelená, aby byla pro nejzranitelnější účastníky provozu bezpečnější a přehlednější. I přes nepříznivé kopcovité podmínky města je Uherský Brod atraktivním místem pro pěší dopravu. Ve městě se vyskytují místa, kde je absence chodníkových ploch, příliš úzké chodníky nebo chybějící přechody pro chodce / místa pro přecházení. Nové návrhy pěší infrastruktury byly rozděleny do tří ucelených etap podle jejich důležitosti. Navržené pěší komunikace nespécifikují typ pěší komunikace. Může se jednat o chodníkové plochy, stezky pro chodce, obytné zóny atd.

Fáze:

1. Základní propojení pěší infrastruktury mezi východní a západní částí města podél řeky Olšavy společně s cyklistickou dopravou a propojení severu s jihem, vč. překonání hlavních bariér města (železniční trať, silnice I/50 a řeka Olšava).
2. Doplnková důležitá pěší infrastruktura v obytných oblastech a průmyslových oblastech.
3. Propojení odlehlejších částí města adekvátní pěší infrastrukturou.

Návaznost na existující projekty a strategické cíle			
Uherský Brod – Prakšice, část Uherský Brod; Studie propojení cyklostezek ve městě Uherský Brod; Propojení ulice U Žlebu a ulice U Porážky; Okolí ZŠ Na Výsluní; Kučerovo nám., Bajovec, Dělnická; Újezdec – Široká, Poštovní; Okolí ZŠ v Újezdci; Lapač; Rekonstrukce ulice Jana Švermy, Uherský Brod; Úprava uličního prostoru ulice Kpt. Kubíčka a Rtm. Křivdy; Úprava uličního prostoru ulic Hradní nám., Boženy Němcové, Hradební, Mikoláše Alše; Uherský Brod – lokalita Jabloňová; Umožnění vjezdu cyklistů do jednosměrek; Úprava uličního prostoru v ulici Pod Dvorkem; Uherský Brod – lokalita Zelnice			
Odpovědnost			
Oddělení investic, Oddělení dotací a rozvoje města, Oddělení městské architektury, Odbor majetkoprávní			
Významní stakeholderi			
Policie, významní zaměstnavatelé, SŽ, dodavatelé technologií, investoři			
Časová priorita		vysoká	
Očekávaný časový průběh			
Začátek	2023	Ukončení	2027
Očekávaný rozpočet na 5 let		243 000 000 Kč	
Příprava projektu		Implementace	Správa / údržba
Cca 1-2 % investice		243 000 000 Kč	-



5.1.2 Opatření I.2 - Odstranění nalezených vysokých rizik v rámci města

Snaha o eliminaci a následné úplné odstranění všech vysokých rizik nalezených v rámci analytické části dokumentu Plán udržitelné městské mobility města Uherský Brod. V případě odstranění vysokých rizik a následného řešení ostatních rizik nalezených na území města dojde ke zvýšení bezpečnosti především nejzranitelnějších účastníků silničního provozu chodců a cyklistů.

Návaznost na existující projekty a strategické cíle			
Generel dopravy města Uherský Brod			
Odpovědnost			
Oddělení investic, Oddělení dotací a rozvoje města, Oddělení městské architektury			
Významní stakeholderi			
Policie, investoři			
Časová priorita		vysoká	
Očekávaný časový průběh			
Začátek	2023	Ukončení	2027
Očekávaný rozpočet na 5 let		22 000 000 Kč	
Příprava projektu		Implementace	Správa / údržba
2 000 000 Kč		20 000 000 Kč	-



5.1.3 Opatření I.3A, B, C - Infrastruktura pro cyklisty

V rámci města by měla vzniknout ucelená cyklistická síť, která by byla propojená, a díky tomu bezpečná pro její uživatele. Návrhy nové cyklistické infrastruktury byly rozděleny do tří ucelených etap podle důležitosti. Po realizaci této navržené sítě bude zajištěno kvalitní propojení všech hlavních dopravních cyklistických zdrojů a cílů dopravy (z pohledu vnitroměstských a širších dopravních vztahů).

Fáze:

1. Základní propojení východní části se západní částí podél řeky Olšava a propojení severu s jihem a překonání hlavních bariér města (železniční trať, silnice I/50 a řeka Olšava).
2. Alternativní cyklistické komunikace propojující východ a západ.
3. Doplnkové cyklistické komunikace.

Návaznost na existující projekty a strategické cíle			
Uherský Brod – Prakšice, část Uherský Brod; Studie propojení cyklostezek ve městě Uherský Brod; Propojení ulice U Žlebu a ulice U Porážky; Silnice III/05019: Uherský Brod, ulice Pod Valy; Studie umožnění vjezdu cyklistů do jednosměrek; Kučerovo nám., Bajovec, Dělnická			
Odpovědnost			
Oddělení investic, Oddělení dotací a rozvoje města, Oddělení městské architektury			
Významní stakeholderi			
Policie, KSÚS, významní zaměstnavatelé, investoři, SŽ			
Časová priorita		vysoká	
Očekávaný časový průběh			
Začátek	2023	Ukončení	2027
Očekávaný rozpočet na 5 let		478 000 000 Kč	
Příprava projektu		Implementace	Správa / údržba
Cca 1-2 % investice		478 000 000 Kč	-



5.1.4 Opatření I.4 - Cyklistické stojany pro sdílená jízdní kola a elektrokola

Z důvodu kopcovitého povrchu města Uherský Brod je důležitá otázka elektrických jízdních kol a podpora vybudování zázemí pro sdílená jízdní a elektrická jízdní kola. Podpora sdílených jízdních a elektrických jízdních kol přispěje k růstu podílu cyklistické dopravy vůči individuální automobilové dopravě.

Návaznost na existující projekty a strategické cíle			
Standardy řešení veřejných prostor v Uherském Brodu			
Odpovědnost			
Oddělení investic, Oddělení dotací a rozvoje města, Oddělení městské architektury, Odbor majetkoprávní			
Významní stakeholderi			
Významní zaměstnavatelé, SŽ, dodavatelé technologií, investoři			
Časová priorita		střední	
Očekávaný časový průběh			
Začátek	2025	Ukončení	2027
Očekávaný rozpočet na 5 let		800 000 Kč	
Příprava projektu	Implementace	Správa / údržba	
100 000 Kč	700 000 Kč	-	



5.2 Veřejná hromadná doprava

Vzhledem k provedeným změnám v návrhové části byl adekvátně upraven také akční plán.

5.2.1 Opatření II.1 - Vozový park

V rámci opatření je obsahem řešení současného vozového parku, a to především nasazením menších vozidel z důvodu současné poptávky po přepravě.

Město není investorem.

Návaznost na existující projekty a strategické cíle			
Standardy řešení veřejných prostor v Uherském Brodě Plán dopravní obslužnosti území Zlínského kraje 2021-2025 s výhledem do roku 2030 (SC 1.1. Rychlá a spolehlivá nabídka veřejné dopravy)			
Odpovědnost			
Odbor rozvoje města (Oddělení investic, Oddělení městské architektury), Odbor majetkoprávní, Technické služby Uherský Brod			
Významní stakeholderi			
Policie, Zlínský Kraj, Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, KSÚS ZK			
Časová priorita		střední	
Očekávaný časový průběh			
Začátek	Q3/2023	Ukončení	2025
Očekávaný rozpočet na 5 let		-	
Příprava projektu		Implementace	Správa / údržba
-		-	-



5.2.2 Opatření II.2 - Rozmístění zastávek

Jedná se o kvantifikaci a prostorové vymezení jednotlivých zastávek, které budou v rámci současného systému přesunuty, doplněny nebo jinak upraveny.

Celkem se jedná o 12 nových zastávek, 8 doplňujících zastávek (pro opačný směr) a jedno přesunutí zastávky. Zjednodušeně lze říci, že je navržena realizace celkem 20 zastávek MHD v celém provedení (tj. zvýšená obruba, úprava povrchu pro OOSPO, přístřešek, dopravní značení, koš, lavička a další inventář). V případě této investice je možné odhadovat jednotkovou cenu na přibližně jeden milion. Zastávky nemusí vzniknout všechny najednou, ale dokud nedojde k jejich úplné realizaci, nebude možné upravit provoz v plném prostoru.

Návaznost na existující projekty a strategické cíle			
Standardy řešení veřejných prostorů v Uherském Brodě Plán dopravní obslužnosti území Zlínského kraje 2021-2025 s výhledem do roku 2030 (SC 1.1. Rychlá a spolehlivá nabídka veřejné dopravy)			
Odpovědnost			
Odbor rozvoje města (Oddělení investic, Oddělení městské architektury), Odbor majetkoprávní, Technické služby Uherský Brod			
Významní stakeholderi			
Policie, Zlínský Kraj, Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, KSÚS ZK			
Časová priorita		střední	
Očekávaný časový průběh			
Začátek	2024	Ukončení	2027
Očekávaný rozpočet na 5 let		22 000 000 Kč	
Příprava projektu		Implementace	Správa / údržba
2 000 000 Kč		20 000 000 Kč	-



5.2.3 Opatření II.3 - Linkové vedení

Jedná se o úpravu linkového vedení spojeného s dostavbou zastávek autobusové dopravy. Toto opatření je navázané na Opatření II.5 - Dopravní výkony.

Město není investorem.

Návaznost na existující projekty a strategické cíle			
Plán dopravní obslužnosti území Zlínského kraje 2021-2025 s výhledem do roku 2030 (SC 1.1. Rychlá a spolehlivá nabídka veřejné dopravy)			
Odpovědnost			
Odbor rozvoje města (Oddělení městské architektury)			
Významní stakeholderi			
Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje			
Časová priorita		střední	
Očekávaný časový průběh			
Začátek	2024	Ukončení	-
Očekávaný rozpočet na 5 let		-	
Příprava projektu		Implementace	Správa / údržba
-		-	-



5.2.4 Opatření II.4 - Časová koordinace linek

Hlavním cílem koordinace linek je vycházet z časových poloh příjezdů a odjezdů vlakových spojů ve stanici Uherský Brod. Cílem je zajistit návaznost na co největší počet vlakových spojů při možnosti vytvoření pravidelného intervalu MHD.

Návaznost na existující projekty a strategické cíle			
Standardy řešení veřejných prostor v Uherském Brodě Plán dopravní obslužnosti území Zlínského kraje 2021-2025 s výhledem do roku 2030 (SC 1.1. Rychlá a spolehlivá nabídka veřejné dopravy)			
Odpovědnost			
Odbor rozvoje města (Oddělení investic, Oddělení městské architektury), Odbor majetkoprávní, Technické služby Uherský Brod			
Významní stakeholderi			
Policie, SŽ			
Časová priorita		střední	
Očekávaný časový průběh			
Začátek	2024	Ukončení	-
Očekávaný rozpočet na 5 let		-	
Příprava projektu	Implementace	Správa / údržba	
-	-	-	



5.2.5 Opatření II.5 - Dopravní výkony

Pro pokrytí rozsahu provozu odpovídajícímu rozsahu provozu vlakových spojů a schopnosti zajistit pravidelný interval MHD doporučujeme dopravní výkony v této variantě navýšit cca o 1,5násobek. To by znamenalo možnost provozu v pracovní den cca 40 spojů a v nepracovní den cca 20 spojů. Zlepšení kvality veřejné hromadné dopravy do budoucna přispěje k větší atraktivitě, spolehlivosti a dostupnosti, která by byla alternativou k osobnímu automobilu. V současnosti město financuje veřejnou hromadnou dopravu ve výši přibližně 5 mil. Kč, tj. cca 1 % městského ročního rozpočtu. Navrhované úpravy budou znamenat navýšení na cca 1,5 % rozpočtu. Oproti současnému stavu se bude jednat o přibližně 10 milionový nárůst za období 4 let (do konce akčního plánu), ročně tedy 2,5 mil. Kč navýšení na 7,5 mil. Kč za rok. Tato změna proběhne okamžitě po dostavbě sítě zastávek. Nepojí se s ní tedy žádné investice, ale pouze roční výdaje. Očekávané dokončení výstavby zastávek je v roce 2024. Od tohoto roku jsou tedy počítány také výdaje pro změnu koordinace. Je počítáno s pravidelnými ročními výdaji pro roky 2024-2027 (tj. čtyři roky).

Návaznost na existující projekty a strategické cíle			
Standardy řešení veřejných prostor v Uherském Brodě Plán dopravní obslužnosti území Zlínského kraje 2021-2025 s výhledem do roku 2030 (SC 1.1. Rychlá a spolehlivá nabídka veřejné dopravy)			
Odpovědnost			
Odbor rozvoje města (Oddělení investic, Oddělení městské architektury), Odbor majetkoprávní, Technické služby Uherský Brod			
Významní stakeholderi			
Policie, SŽ			
Časová priorita		střední	
Očekávaný časový průběh			
Začátek	2024	Ukončení	-
Očekávaný rozpočet na 5 let		10 000 000 Kč	
Příprava projektu		Implementace	Správa / údržba
-		-	+ 2 500 000 Kč



5.3 Doprava v klidu

5.3.1 Opatření III.1 - Management parkování

Jedná se o sadu nástrojů a opatření, která společně podporují efektivnější využívání parkovacích ploch. Management parkování se snaží definovat příčiny řady dopravních problémů a dosáhnout větší různorodosti používaných druhů dopravy a zlepšení životních podmínek.

Návaznost na existující projekty a strategické cíle			
Generel dopravy města Uherský Brod			
Odpovědnost			
Oddělení investic, Oddělení dotací a rozvoje města, Oddělení městské architektury			
Významní stakeholderi			
Policie, dodavatelé technologií			
Časová priorita			vysoká
Očekávaný časový průběh			
Začátek	2023	Ukončení	-
Očekávaný rozpočet na 5 let			Není definováno
Příprava projektu	Implementace	Správa / údržba	
-	-	-	



5.3.2 Opatření III.2 - Digitalizace parkování

Vhodným komplexním efektivním řešením organizace a kontroly dopravy v klidu v Uherském Brodě je vytvoření elektronického parkovacího systému. Tento systém by měl být mimo jiné také schopen sám kontrolovat úhrady za platby a napojení i na jiné prvky mobility.

Návaznost na existující projekty a strategické cíle			
-			
Odpovědnost			
Oddělení investic, Oddělení dotací a rozvoje města			
Významní stakeholderi			
Policie, dodavatelé technologií			
Časová priorita		vysoká	
Očekávaný časový průběh			
Začátek	2023	Ukončení	2023
Očekávaný rozpočet na 5 let		5 000 000 Kč	
Příprava projektu	Implementace	Správa / údržba	
-	5 000 000 Kč	-	



5.3.3 Opatření III.3 - Navigační systémy

Vhodným komplexním efektivním řešením organizace a kontroly dopravy v klidu v Uherském Brodě je vytvoření elektronického parkovacího systému schopného informovat a navádět řidiče na volná parkovací místa a shromažďovat data s jejichž využitím by bylo možné např. předvídat potřebu volných míst k parkování.

Návaznost na existující projekty a strategické cíle			
-			
Odpovědnost			
Oddělení investic, Oddělení dotací a rozvoje města			
Významní stakeholderi			
Policie, dodavatelé technologií			
Časová priorita		vysoká	
Očekávaný časový průběh			
Začátek	2023	Ukončení	2024
Očekávaný rozpočet na 5 let		5 000 000 Kč	
Příprava projektu	Implementace	Správa / údržba	
-	5 000 000 Kč	-	



5.3.4 Opatření III.4 - Odstavná parkoviště a parkovací zóny

V rámci tohoto opatření byly v sídlištní zástavbě a přilehlém okolí navrženy parkovací zóny a odstavná parkoviště (o 1 000 až 1 500 stáních celkem) v normové docházkové vzdálenosti za účelem zlepšení organizace dopravy v klidu a zvýšení kapacity parkovacích míst v předemtných oblastech.

Návaznost na existující projekty a strategické cíle			
Generel dopravy města Uherský Brod; Uherský Brod - ulice Šaripova, doplnění parkování			
Odpovědnost			
Oddělení investic, Oddělení dotací a rozvoje města, Odbor majetkoprávní			
Významní stakeholderi			
Policie, dodavatelé technologií, investoři			
Časová priorita		střední	
Očekávaný časový průběh			
Začátek	2024	Ukončení	2027
Očekávaný rozpočet na 5 let		250 000 000 Kč	
Příprava projektu	Implementace		Správa / údržba
Cca 1-2 % investice	250 000 000 Kč		-



5.3.5 Opatření III.5 - Enforcement

Enforcement neboli kontrola přestupků a dodržování pravidel je nutné provádět pravidelně, a to z důvodu, aby se dodržovala určitá pravidla (délka parkování, zákazy parkování atd.). Tyto přestupky kontroluje městská policie či jiný povolaný subjekt za pomoci využití moderních technologií – např. mobilní aplikace k usnadnění kontroly uhrazení sazby parkovného.

Návaznost na existující projekty a strategické cíle			
-			
Odpovědnost			
Oddělení investic, Oddělení dotací a rozvoje města			
Významní stakeholderi			
Policie, dodavatelé technologií			
Časová priorita		vysoká	
Očekávaný časový průběh			
Začátek	2023	Ukončení	2023
Očekávaný rozpočet na 5 let		5 000 000 Kč	
Příprava projektu	Implementace	Správa / údržba	
-	5 000 000 Kč	-	



5.4 Silniční doprava

5.4.1 Opatření IV.1 – Rekonstrukce či změna organizace dopravy na nebezpečných křižovatkách

Ve městě se nachází 19 rizikových křižovatek, na kterých by bylo vhodné uskutečnit bezpečnostní inspekci a následně na základě jejich výsledků provést případné organizační či stavební úpravy.

Návaznost na existující projekty a strategické cíle			
Generel dopravy města Uherský Brod			
Odpovědnost			
Oddělení investic, Oddělení městské architektury			
Významní stakeholderi			
Policie, ŘSD, ŘSZK a KSÚS			
Časová priorita		vysoká	
Očekávaný časový průběh			
Začátek	2023	Ukončení	2026
Očekávaný rozpočet na 5 let		95 000 000 Kč	
Příprava projektu		Implementace	Správa / údržba
Cca 1-2 % investice		95 000 000 Kč	-



5.4.2 Opatření IV.2 - Řešení problémů s kapacitou (křižovatky)

Ve městě se nachází křižovatky, které vykazují v současné době známky nedostatečné kapacity a dále křižovatky, u kterých se předpokládají budoucí problémy s kapacitou po úpravě stávající městské infrastruktury a s ní spojeným přesunem dopravních proudů na jiné komunikace. Jedná se o následující křižovatky:

1. Křižovatky u železničního přejezdu
2. Křižovatka U Kořenice (I/50), 6. dubna a Nivnická (Město není investorem)
3. Křižovatka silnice I/50 x Vlčnovská (Město není investorem)
4. Křižovatka U Kořenice (I/50) x silnice II/495 (Město není investorem)

Město není investorem.

Návaznost na existující projekty a strategické cíle			
Propojení ulice U Žlebu a ulice U Porážky			
Odpovědnost			
Oddělení investic, Oddělení městské architektury			
Významní stakeholderi			
Zlínský kraj, Investoři, SŽ			
Časová priorita	střední		
Očekávaný časový průběh			
Začátek	2024	Ukončení	2026
Očekávaný rozpočet na 5 let	-		
Příprava projektu	Implementace	Správa / údržba	
-	-	-	



5.4.3 Opatření IV.3 - Zklidňování dopravy

V zájmu zvýšení bezpečnosti cyklistické dopravy by v ulicích Okružní, Školní a Rybářská měla být zavedena obytná zóna. V ulicích 28. října a Stará Těšovská by ze stejného důvodu měla být zavedena zóna 30.

Návaznost na existující projekty a strategické cíle			
-			
Odpovědnost			
Oddělení investic, Oddělení městské architektury			
Významní stakeholderi			
Policie, investoři			
Časová priorita		vysoká	
Očekávaný časový průběh			
Začátek	2022	Ukončení	2024
Očekávaný rozpočet na 5 let		12 000 000 Kč	
Příprava projektu	Implementace	Správa / údržba	
500 000 Kč	11 500 000 Kč	-	



5.4.4 Opatření IV.4 - Jižní obchvat

V případě dokončení jihovýchodního obchvatu Uherského Brodu se předpokládá převedení tranzitní dopravy mimo město na tento vnější okruh, což výrazně přispěje k odlehčení zejména v oblasti centra města, konkrétně ulic Dolní Valy, 26. dubna a Šumická. Obchvat bude sloužit především k odklonu dálkové dopravy z/do Luhačovic mimo zastavěnou část Uherského Brodu, a tím přispěje ke zlepšení životního prostředí a větší bezpečnosti obyvatel.

Město není investorem.

Návaznost na existující projekty a strategické cíle			
Přeložka silnic II/490 a II/495 Uherský Brod (obchvat částí Těšov, Újezdec), Obchvat s napojením k průmyslovým zónám u Slováckých strojiren			
Odpovědnost			
Oddělení investic, Odbor majetkoprávní			
Významní stakeholderi			
ŘSD, ŘSZK a KSÚS			
Časová priorita	střední		
Očekávaný časový průběh			
Začátek	Nelze určit	Ukončení	-
Očekávaný rozpočet na 5 let		-	
Příprava projektu	Implementace	Správa / údržba	
-	-	-	



5.4.5 Opatření IV.5 - Propojená infrastruktura

V rámci města byla navržena a následně doporučena výstavba nové silniční infrastruktury vedoucí k vyšší propojenosti v rámci města. Tyto komunikace by měly zvýšit průjezdnost a zároveň ulevit od části zbytné dopravy městu Uherský Brod.

Návaznost na existující projekty a strategické cíle			
Propojení ulice U Žlebu a ulice U Porážky, Obchvat Újezdce a Těšova, Uherský Brod - dopravní a technické napojení lokality Nad Zámkem (propojení Františka Kožíka - Na Chmelnici), Uherský Brod - dopravní a technické napojení lokality Nad Zámkem (propojení lokality Nad Zámkem s ulicí Prakšická)			
Odpovědnost			
Oddělení investic, Odbor majetkoprávní, Oddělení městské architektury			
Významní stakeholderi			
Zlínský kraj, ŘSD, ŘSZK a KSÚS, investoři			
Časová priorita		nízká	
Očekávaný časový průběh			
Začátek	2026	Ukončení	2027
Očekávaný rozpočet na 5 let		210 000 000 Kč	
Příprava projektu		Implementace	Správa / údržba
Cca 1-2 % investice		210 000 000 Kč	-



5.5 Osvěta, organizace a návazné dokumenty

5.5.1 Opatření V.1 - Osvěta, komunikace, marketing a PR (karta opatření)

Jedná se o dlouhodobé úsilí, které musí začít okamžitě. V rámci komunikace musí být nepřetržitě vyvíjeny aktivity, jak zapojit do centra dění veřejnost a také stakeholdery. Momentálně je možné určit, že celý úřad dedikuje na komunikační aktivity pouze 1 mil. Kč ročně. Cílem je, aby byly na komunikaci dedikovány jednotky milionů ročně jen za dopravu a mobilitu. Od roku 2022 by měl být navýšen rozpočet na 1 milion, následující roky vždy 2 miliony. Tzn. celkem 9 mil. Kč.

Návaznost na existující projekty a strategické cíle			
-			
Odpovědnost			
Odbor rozvoje			
Významní stakeholderi			
Významní zaměstnavatelé, veřejnost			
Časová priorita		vysoká	
Očekávaný časový průběh			
Začátek	2023	Ukončení	-
Očekávaný rozpočet na 5 let		9 000 000 Kč	
Příprava projektu	Implementace	Správa / údržba	
-	-	9 000 000 Kč	



5.5.2 Opatření V.2 - Manažer udržitelné mobility (karta opatření)

V případě dedikování celého úvazku na tuto pozici je možné hovořit až o 50 tis. za měsíc v celkových nákladech zaměstnavatele. V rámci jednoho roku by tedy byl náklad až 600 tis. Kč.

Návaznost na existující projekty a strategické cíle			
-			
Odpovědnost			
Odbor rozvoje			
Významní stakeholderi			
Časová priorita		vysoká	
Očekávaný časový průběh			
Začátek	2023	Ukončení	-
Očekávaný rozpočet na 5 let		3 000 000 Kč	
Příprava projektu	Implementace	Správa / údržba	
-	-	3 000 000 Kč	



5.5.3 Opatření V.3-5 - Návazné dokumenty (karta opatření)

Studie proveditelnosti přípojných bodů je investice přibližně za půl milionu korun, bezpečnostní inspekce může být při hustotě sítě Uherského Brodu přibližně za 2 miliony korun a analýza dat mobilních operátorů se pohybuje v ceně kolem půl milionu korun. Celkově se tedy jedná o náklady cca 3 miliony Kč.

Návaznost na existující projekty a strategické cíle			
-			
Odpovědnost			
Odbor rozvoje			
Významní stakeholderi			
Policie			
Časová priorita		střední	
Očekávaný časový průběh			
Začátek	2024	Ukončení	2025
Očekávaný rozpočet na 5 let		3 000 000 Kč	
Příprava projektu	Implementace	Správa / údržba	
-	-	3 000 000 Kč	