



PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY MĚSTA UHERSKÝ BROD 2022-2027



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost





SmartPlan s.r.o., 2022

Plán udržitelné městské mobility vznikl jako součást 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

Projekt je spolufinancován Evropským sociálním fondem prostřednictvím
Operačního programu Zaměstnanost

SLOVO ÚVODEM

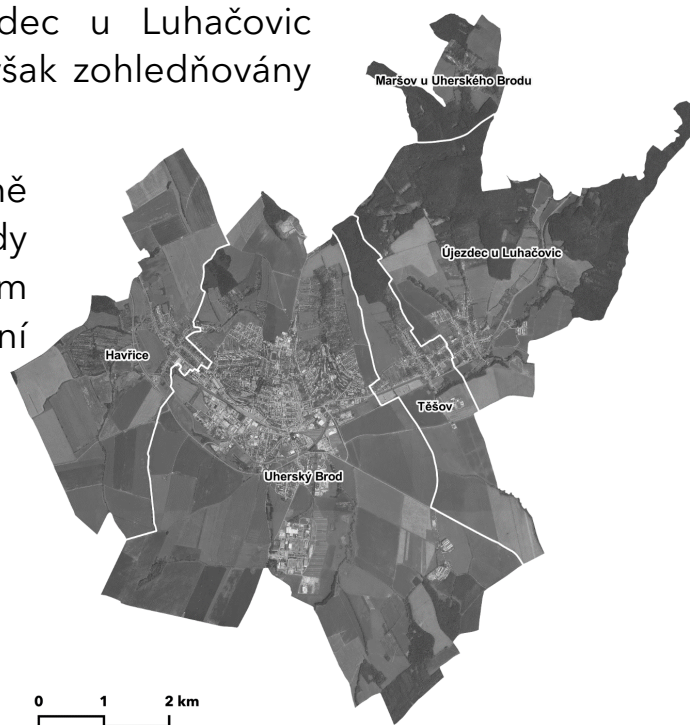
V každém městě existuje množství nedostatků a spousta dobrých plánů a nápadů. Často se však nositelé dobrých myšlenek setkávají s tím, že jejich prosazení je náročné, pokud nejsou součástí dlouhodobější strategie. **Plán udržitelné městské mobility** umožňuje Uherskému Brodu koncepčně a cíleně posouvat téma dopravy k lepšímu.

Ve městě Uherský Brod je citelný zájem o dopravu a zlepšení situace všude tam, kde je to možné. Proběhly proto v rámci projektu dvě setkání s veřejností, kde byly závěry analytické a následně návrhové části představeny veřejnosti. Součástí analytické části bylo rozsáhlé dotazníkové šetření, které umožnilo zajistit širokou škálu názorů a popis dopravního chování obyvatel. Jednání probíhalo také na úrovni úřadu, vedení města a dalších cílových skupin.

Primárně bylo v rámci **Plánu udržitelné městské mobility** řešeno katastrální území Uherského Brodu, tj. včetně obcí Havříce, Těšov, Újezdec u Luhačovic a Maršov u Uherského Brodu. Byly však zohledňovány také širší vazby.

Uherský Brod je význačný primárně z pohledu geomorfologie terénu, kdy se celé centrum nachází ve značném sklonu a nepříznivě ovlivňuje dopravní chování.

Plán udržitelné městské mobility tak lze vnímat jako zcela zásadní strategický dokument, který byl zpracováván souběžně s aktualizací **Programu rozvoje města**.



POZNEJTE UHERSKÝ BROD

OBYVATELSTVO A ÚZEMÍ

V Uherském Brodu dochází dlouhodobě k poklesu obyvatel, k roku 2022 bylo ve městě evidováno **16 206 obyvatel**. Ve věkové pyramidě je možné pozorovat také vliv stárnutí populace. **Průměrný věk** je **44,2 let** (o 1,4 více než průměr ČR) a občané starší **64 let** tvoří celkem **22,4 %** populace. Vliv terénu je tak ještě významnější také díky umístění polikliniky, která je od nádraží také ve svahu.



16 206
obyvatel



44,2 let



22,4 %

V centru je koncentrováno značné množství služeb, ke kterým se obyvatelé musejí dopravovat. Kromě sklonu terénu jsou ve městě další bariérové prvky jako je železnice, řeka a páteřní zatížené silniční komunikace, mimo jiné také průmyslové areály.



Nízká frekvence spojů veřejné hromadné dopravy a její nízká efektivita tak společně s bariérami podporují využití osobních vozidel.

Uherský Brod není městem krátkých vzdáleností.

AKTIVNÍ MOBILITA

Chůze, jízda na kole či koloběžce nebo jakékoli jiné formy dopravy, kde vyvíjíme aktivní pohyb jsou historicky základem mobility a tvoří její stěžejní pilíř. Mnohdy jsou však překážkami v tomto pohybu vzdálenost, terén či reálné fyzické překážky.

Největší koncentrace chodců je v centru města, což je dobrý jev. Bohužel je v okolí centra pozorovatelný značný propad koncentrací chodců, což znamená, že všichni do centra dojíždí buď hromadnou dopravou (vzhledem k její frekvenci pouze zlomek všech lidí) nebo osobním automobilem. V konkrétních místech projde až přes **4 000 chodců denně**.

Z pohledu chodce je ve veřejném prostoru množství nebezpečných bodů - celkem **40 nebezpečných lokalit**. Infrastruktura v periferních částech není příliš propojená a sklon terénu negativně ovlivňuje podíl pěší dopravy.

Cyklistická doprava není příliš oblíbenou formou přepravy osob. I nejzatíženějšími koridory projíždí pouze zhruba **200 cyklistů za den**.

V případě cyklistické dopravy město vyvíjí dlouhodobé úsilí o propojení cyklistické infrastruktury (v současnosti infrastruktura není dostatečně propojená). Ve městě bylo identifikováno **17 nebezpečných lokalit z pohledu cyklistů**.

Městu nejvíce chybí podpora sdílených elektrokol, která by umožňovala překonávat bariéry ve veřejném prostoru. Dalším negativním vlivem je vizuální smog z četných reklam.



4 000
chodců za den



200
cyklistů za den

SILNIČNÍ DOPRAVA

Silniční doprava se postupně stala dosažitelnou komfortní alternativou k běžné chůzi či veřejné hromadné dopravě. Díky její spolehlivosti začala postupně dominovat světu a ostatní formy se jí jen obtížně vyrovnávaly. Dnes se však ocitáme na pokraji udržitelnosti. Dlouhé kolony ve větších městech a negativní dopady zatížených komunikací i v menších městech jsou jasným ukazatelem, že více automobilové dopravy už bychom chtít neměli.



669

V Uherském Brodu došlo v posledních pěti letech k **17% nárůstu** motorových vozidel a v roce 2022 jich bylo celkem **669 v přepočtu na 1 000 obyvatel**.



**15 000
voz/den**

Nejvytíženější komunikací není silnice I/50, ale silnice II/490 jižně od centra města (ulice Dolní Valy), která tvoří propojení mezi sídlištní zástavbou a průmyslovými areály. Vnitroměstská doprava má tedy nejvýznamnější vliv - **až 15 tis. vozidel za den**. Tranzitní koridor I/50 je naopak významně zatížen těžkou nákladní dopravou.



**110 nehod/rok
120 mil. Kč**

Každoročně dochází v Uherském Brodu přibližně ke **110 dopravním nehodám** a celospolečenské ztráty činí až **120 mil. Kč** ročně. Bylo určeno celkem **18 rizikových lokalit** z pohledu bezpečnosti dopravy.



33 %

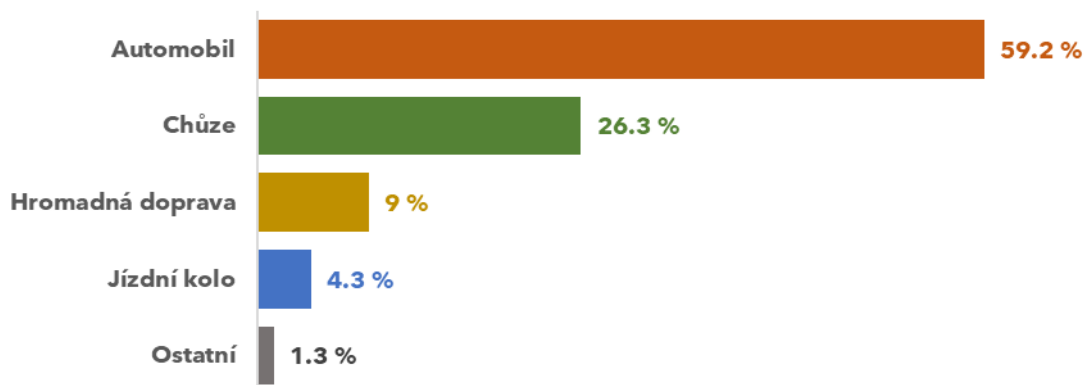
Až **33 % parkovacích stání** je obsazeno **dlouhodobě odstavenými vozidly**. Pravidelně nejzatíženější oblasti jsou v hustě osídlené zástavbě sídliště Pod Vinohrady a u průmyslové zóny západně od centra města.

DOPRAVNÍ CHOVÁNÍ

Jak se rozhodneme dopravit do zaměstnání, školy, ke kadeřníkovi, za doktorem či na nákup ovlivňuje množství faktorů. Dostupnost nebo obecně atraktivita veřejné hromadné dopravy, geomorfologie terénu, pocit bezpečí, pocit pohody, komfort a mnohé další. V Uherském Brodu je množství faktorů, které ovlivňují dopravní chování negativně. Mezi nejvýznamnější patří dostupnost služeb, sklon terénu, atraktivita veřejné hromadné dopravy a také nepropojená cyklistická infrastruktura.

Krátké vzdálenosti do **1 km** dominuje **pěší chůze**, jak tomu má být (přes **95 % cest**). Ve středních vzdálenostech mezi **1 a 3 km** už tvoří **pěší chůze** pouze přibližně **49 %**, **jízdní kolo** přibližně **6 %** a začíná narůstat využití **automobilu** - v součtu přibližně **41 %**. Na **větší vzdálenosti** již **automobil** dominuje s **80%** zastoupením. **Veřejná hromadná doprava** má nízké zastoupení v jakékoliv vzdálenosti - v součtu jen **9 %**.

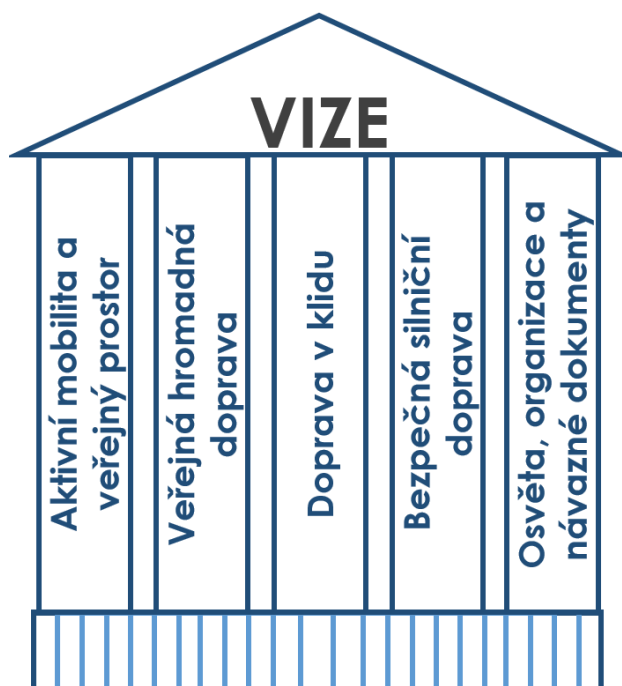
DĚLBA PŘEPRAVNÍ PRÁCE CELKEM



Automobil je dominantním dopravním prostředkem v Uherském Brodu, což má negativní vliv na situaci v dopravě v klidu (obsazená parkovací místa) a také na intenzity silniční dopravy.

VIZE MOBILITY

Uherský Brod je postaven na vizi města krátkých vzdáleností, což znamená, že dopravní infrastruktura je zajišťována pro lidi, ne pro auta, prosazuje základní princip mobility, a tedy pohybu obyvatel bez větších zábran. Postupně dochází ke změně chápání mobility a dopravní infrastruktury za účelem dosažení kvalitního života pro všechny obyvatele a vytvoření k tomu vhodného prostoru ve městech a obcích, což je jednou ze zásadních společenských proměn. Jedná se o dlouhodobou aktivitu, která nutně potřebuje politickou podporu a cílenou propagaci. Je tedy zcela zásadní, aby vize byla navržena odborníky, ale dokončena politiky.



VÝČET OPATŘENÍ

I. AKTIVNÍ MOBILITA A VEŘEJNÝ PROSTOR

1. DOPLNĚNÍ STÁVAJÍCÍ PĚŠÍ INFRASTRUKTURY	2. ODSTRANĚNÍ NALEZENÝCH VYSOKÝCH RIZIK V RÁMCI MĚSTA
3. INFRASTRUKTURA PRO CYKLISTY	4. CYKLISTICKÉ STOJANY PRO SDÍLENÁ JÍZDNÍ KOLA A ELEKTROKOLA
5. MĚSTO KRÁTKÝCH VZDÁLENOSTÍ	6. KULTIVACE VEŘEJNÉHO PROSTORU

II. VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA

1. VOZOVÝ PARK	2. ROZMÍSTĚNÍ ZASTÁVEK
3. LINKOVÉ VEDENÍ	4. ČASOVÁ KOORDINACE LINEK
5. DOPRAVNÍ VÝKONY	

III. DOPRAVA V KLIDU

1. MANAGEMENT PARKOVÁNÍ	2. DIGITALIZACE PARKOVÁNÍ
3. NAVIGAČNÍ SYSTÉMY	4. NAVIGAČNÍ SYSTÉMY
5. ENFORCEMENT	

IV. SILNIČNÍ DOPRAVA

1. REKONSTRUKCE ČI ZMĚNA ORGANIZACE DOPRAVY NA NEBEZPEČNÝCH KŘÍŽOVATKÁCH	2. ŘEŠENÍ PROBLÉMŮ S KAPACITOU (KŘÍŽOVATKY)
3. ZKLIDŇOVÁNÍ DOPRAVY	4. JIŽNÍ OBCHVAT
5. PROPOJENÁ INFRASTRUKTURA	

V. OSVĚTA, ORGANIZACE A NÁVAZNÉ DOKUMENTY

1. OSVĚTA, KOMUNIKACE, MARKETING A PR	2. MANAŽER UDRŽITELNÉ MOBILITY
3. DOKUMENT STUDIE PROVEDITELNOSTI ČISTÉ MOBILITY PRO MĚSTO UHERSKÝ BROD	4. DOKUMENT BEZPEČNOSTNÍ INSPEKCE
5. DOKUMENT ANALÝZA DAT MOBILNÍCH OPERÁTORŮ	

KLÍČOVÉ PROJEKTY

ROZVOJ CYKLISTIKY V UHERSKÉM BRODU

Cyklistická doprava (nebo obecně aktivní mobilita) nezačne být dostatečně využívána, pokud nebudou zajištěny adekvátní podmínky. Tyto formy dopravy musí mít zajištěnou bezpečnou a propojenou infrastrukturu.

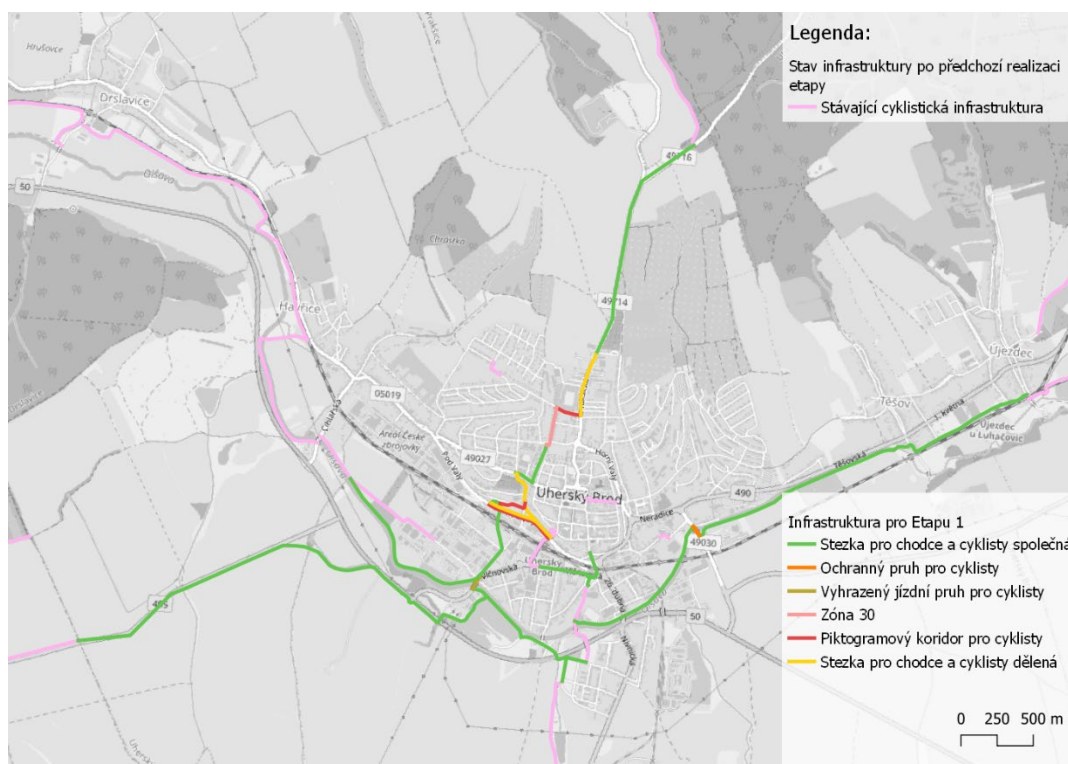
K tomu slouží opatření:

I.1 Infrastruktura pro cyklisty

I.2 Cyklistické stojany pro sdílená jízdní kola a elektrokola

První etapa slouží k zajištění nejvýznamnějších směrových vztahů. Po ní následuje doplnění sekundární infrastruktury, a nakonec její finální kompletizace.

PRVNÍ FÁZE KOMPLETIZACE CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY

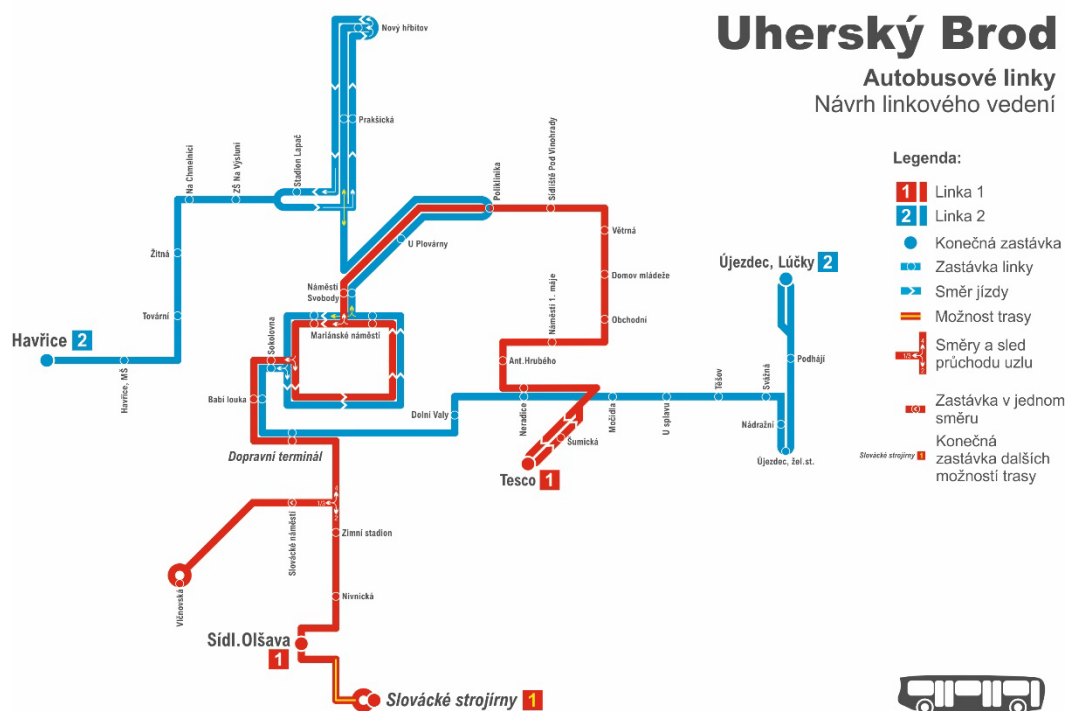


PODPORA VEŘEJNÉ HROMADNÉ DORPAVY

Navýšení atraktivity je složeno z několika souvisejících aktivit, jako například **zajištění dostupnosti, přehlednosti, spolehlivosti, komfortu** atd. Uherský Brod je v dobré pozici, protože je součástí integrované dopravy Zlínského kraje. Pokrývá tedy jen provozní náklady a případným rozvojem se pojí **jen část nezbytných investic**. Jedinou investicí bude **dobudování některých autobusových zastávek** a poté pouze **navýšení každoročních nákladů**.

Investice do nových autobusových zastávek zajistí vyšší míru pokrytí území a snížení průměrných docházkových vzdáleností v rámci celého města. Významnou změnou je úprava linkového vedení městských linek.

Jedná se o kombinaci **všech opatření** ve strategické oblasti **Veřejná hromadná doprava**.



MANAGEMENT PARKOVÁNÍ

Doprava v klidu, stejně jako silniční doprava v pohybu, se přirozeně rozpíná všude, kde je prostor. Nová parkovací místa tak často znamenají několikaměsíční úlevu, ale často se situace po čase navrátí do vyjetých kolejí s mnohem silnějším dopadem. Nová parkovací místa tedy z podstaty věci nelze vytvářet věčně na úkor veřejného prostoru.

Je nutné vytvořit srozumitelný systém, který vytváří možnosti pro ty, kteří to skutečně potřebují. Jedná se o vhodnou kombinaci restriktivních a motivačních opatření. Tzv. **management parkování** již v Uherském Brodě existuje. Existuje ve formě stanoveného přístupu k parkování a placeného stání v oblasti centra.

Management parkování zastřešuje také **všechna ostatní opatření** definovaná ve strategické oblasti **Doprava v klidu**.

Je tedy nutný rozvoj následujících aktivit:

Digitalizace parkování

Navigační systémy

Odstavná parkoviště a parkovací zóny

Enforcement



BEZPEČNÁ DOPRAVA

Pocit bezpečí a skutečná **bezpečnost v dopravě**, ale také v jiných oblastech, je jedním ze základních parametrů při volbách tras a dopravních prostředků. Dopravní infrastruktura, která je konstruována v souladu s odpouštějícími komunikacemi, které jsou srozumitelné, má tedy přímý vliv na snižování celospolečenských ztrát z dopravních nehod.

Česká republika se snaží přiblížit tzv. Vizi nula, jejímž cílem je snížit počet nehod s těžkými zraněními nebo úmrtími na nulu. Provádění bezpečnostních inspekcí a bezpečnostních auditů je jedním z možných kroků, které může učinit město. Dále město může koordinovaně postupně odstraňovat dopravně-bezpečnostní deficity na silniční, cyklistické i pěší infrastruktuře.

Prvním z kroků by tedy mělo být odstranění **celkem 18 rizikových lokalit**, které byly definovány v Plánu udržitelné městské mobility.

ODSTRAŇOVÁNÍ RIZIKOVÝCH LOKALIT



ČASOVÁ OSA

	AKTIVNÍ MOBILITA A VEŘEJNÝ PROSTOR	VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA	DOPRAVA VKLIDU
2022	PŘÍPRAVA PROJEKTŮ	KOMUNIKACE A KOORDINACE S KOORDINÁTOREM INTEGROVANÉ DOPRAVY	PŘÍPRAVA PROJEKTŮ
2023	I.1 DOPLNĚNÍ STÁVAJÍCÍ PĚŠÍ INFRASTRUKTURY I.2 ODSTRANĚNÍ VYSOKÝCH RIZIK I.3 INFRASTRUKTURA PRO CYKLISTY	II.1 VOZOVÝ PARK	III.1 MANAGEMENT PARKOVÁNÍ III.2 DIGITALIZACE P. III.3 ODSTAVNÁ PARKOVIŠTĚ III.5 ENFORCEMENT
2024	I.4 CYKLISTICKÉ STOJANY PRO SDÍLENÁ JÍZDNÍ KOLA A ELEKTROKOLA	II.2 ROZMÍSTĚNÍ ZASTÁVEK II.3 LINKOVÉ VEDENÍ II.4 ČASOVÁ KOORDINACE LINEK	III.4 ODSTAVNÁ PARKOVIŠTĚ A PARKOVACÍ ZÓNY
2025	REALIZACE DALŠÍCH FÁZÍ OPATŘENÍ I.1 A I.3 + POSTUPNÁ REALIZACE JEDNOTLIVÝCH OPATŘENÍ		POSTUPNÁ REALIZACE OPATŘENÍ III.4
2026	REALIZACE DALŠÍCH FÁZÍ OPATŘENÍ I.1 A I.3 + POSTUPNÁ REALIZACE JEDNOTLIVÝCH OPATŘENÍ		POSTUPNÁ REALIZACE OPATŘENÍ III.4
2027	REALIZACE DALŠÍCH FÁZÍ OPATŘENÍ I.1 A I.3 + POSTUPNÁ REALIZACE JEDNOTLIVÝCH OPATŘENÍ		POSTUPNÁ REALIZACE OPATŘENÍ III.4

	SILNIČNÍ DOPRAVA	OSVĚTA, ORGANIZACE A NÁVAZNÉ DOKUMENTY
2022	IV.3 ZKLIDŇOVÁNÍ DOPRAVY	PŘÍPRAVA PROJEKTŮ
2023	IV.1 REKONSTRUKCE ČI ZMĚNA ORGANIZACE DOPRAVY NA NEBEZPEČNÝCH KŘIŽOVATKÁCH	V.1 OSVĚTA, KOMUNIKACE, MARKETING A PR V.2 MANAŽER UDRŽITELNÉ MOBILITY
2024	IV.2 ŘEŠENÍ PROBLÉMŮ S KAPACITOU	V.3 NÁVAZNÉ DOKUMENTY
2025	POSTUPNÁ REALIZACE OPATŘENÍ IV.2	POSTUPNÁ REALIZACE OPATŘENÍ V.3
2026	IV.5 PROPOJENÁ INFRASTRUKTURA	
2027	POSTUPNÁ REALIZACE OPATŘENÍ IV.5	



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost



PODĚKOVÁNÍ

Zpracovatelský tým, **SmartPlan s.r.o.**, by tímto chtěl poděkovat všem, kteří se do větší či menší míry účastnili tvorby Plánu udržitelné městské mobility města Uherský Brod na období 2022-2027.

Poděkování patří **všem obyvatelům města Uherský Brod**, kteří se zúčastnili průzkumu domácností, kteří přišli na veřejná projednání, a také těm, kteří se jinak podíleli na podpoře udržitelné mobility.

Velké poděkování patří vedení města, jmenovitě panu **starostovi, Ing. Ferdinandu Kubáníkovi**, který projekt podporoval, panu **místostarostovi, Ing. Janu Hrdému**, který dílo konzultoval a hájil a dalším zástupcům města, kteří se aktivně podíleli na tvorbě formou konzultací a diskusí. Stejně tak děkujeme panu **Mgr. Pavlu Chramostovi** a panu **Ing. Robertu Vráblíkovi** za cenné rady a pomoc při tvorbě díla a v neposlední řadě panu **Ing. Petru Veleckému** za profesionální vedení projektu na straně města.

AUTORSKÝ TÝM:

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...