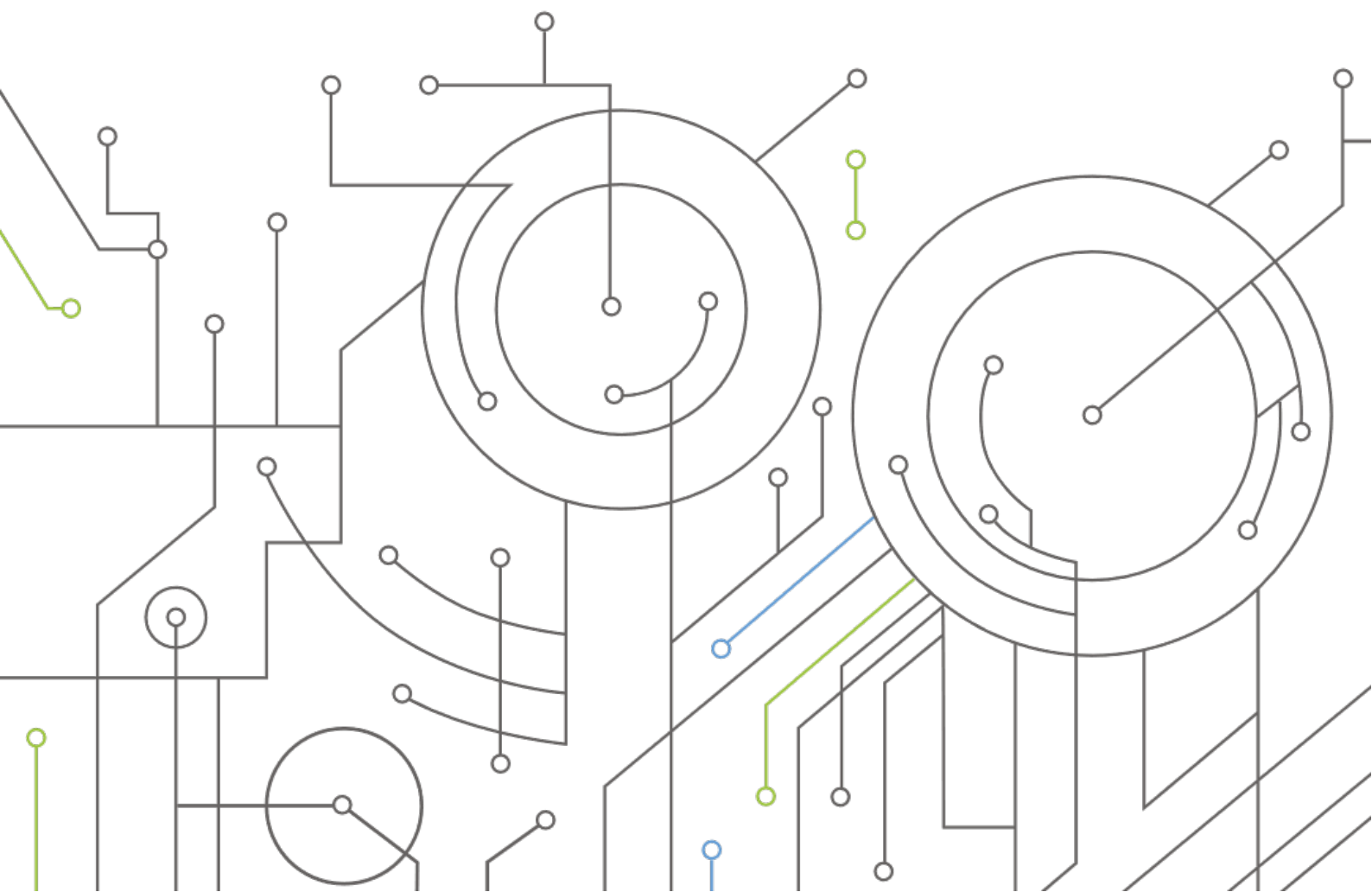


STUDIE ORGANIZACE DOPRAVY V CENTRU MĚSTA UHERSKÉ HRADIŠTĚ

31. 5. 2022 (aktualizace 7. 7. 2022)





Administrativní údaje

Objednatel:

Město Uherské Hradiště
Masarykovo náměstí 19
686 01 Uherské Hradiště
IČO: 00291471
<https://www.mesto-uh.cz/>



Zpracovatel:

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



Verze dokumentu: 31. 05. 2022 (aktualizace 7.7.2022)

Autorský tým (abecedně):

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



OBSAH

1	ZADÁNÍ/PŘEDMĚT VEŘEJNÉ ZAKÁZKY	6
2	ANALYTICKÁ ČÁST	8
2.1	ŠIRŠÍ VZTAHY	8
2.2	OBECNÝ POPIS ÚZEMÍ	9
2.3	OBYVATELSTVO VE VZTAHU K ÚZEMÍ	11
2.4	AUTOMOBILIZACE A MOTORIZACE	12
2.5	ZDROJE A CÍLE CEST	14
2.5.1	REZIDENTI	14
2.5.2	EKONOMICKÉ SUBJEKTY	16
2.5.3	BODY OBČANSKÉ VYBAVENOSTI	16
2.5.4	SHRnutí	23
2.6	SOUČASNÝ STAV DOPRAVY V CENTRU MĚSTA	24
2.6.1	PRŮZKUM MOBILITY	24
2.6.2	AKTIVNÍ MOBILITA	25
2.6.3	VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA	34
2.6.4	SILNIČNÍ DOPRAVA	35
2.6.5	DOPRAVA V KLIDU	38
2.6.6	ZÁSOBOVACÍ LOGISTIKA	45
2.6.7	SHRnutí	49
3	ANALÝZA AKTUÁLNÍHO STAVU DOPRAVY V KLIDU VE VYMEZENÉ OBLASTI	51
3.1	PRŮZKUM DOPRAVY V KLIDU SE ZÁPÍSEM RZ	51
3.1.1	METODIKA	51
3.1.2	DATA	52
3.1.3	SHRnutí	58
3.2	PRŮZKUM DOPRAVY V KLIDU PRŮJEZDY INSPEKČNÍHO VOZIDLA	58
3.2.1	SBĚR DAT	58
3.2.2	DATA	59
3.2.3	SHRnutí	66
3.3	ANALÝZA STATISTICKÝCH DAT Z PARKOVIŠŤ VYBAVENÝCH ZÁVOROVÝM SYSTÉMEM	67
3.3.1	PARKOVIŠTĚ BILLA	67
3.3.2	PARKOVIŠTĚ ČD JIH	68
3.3.3	PARKOVIŠTĚ ČD SEVER	69
3.3.4	PARKOVIŠTĚ NA STAVIDLE	69
3.3.5	SHRnutí	70
3.4	RIZIKOVÉ/PROBLÉMOVÉ LOKALITY	70
3.4.1	NÁROKY REZIDENTŮ VE SPOJITOSTI S PARKOVÁNÍM	70



3.4.2	ZÁKLADNÍ TYPY PROBLÉMŮ	71
3.4.3	SHRnutí	74
3.5	SHRnutí A ZÁVĚRY (SWOT)	75
4	STRATEGICKÁ ČÁST	79
4.1	SOUBORY SPECIFICKÝCH OPATŘENÍ	81
4.1.1	NÁVRH ORGANIZACE DOPRAVY V CENTRU MĚSTA	81
4.1.2	NÁVRH ORGANIZACE DOPRAVY V KLIDU V CENTRU MĚSTA	88
4.1.3	NÁVRH ORGANIZACE ZÁSOBOVACÍ LOGISTIKY V CENTRU MĚSTA	120
4.1.4	ETAPIZACE ZMĚN S OHLEDEM NA PŘEDPOKLÁDANÝ VÝVOJ DOPRAVY	123
4.1.5	DOPORUČENÍ PRO NÁVAZNOU STUDII ORGANIZACE DOPRAVY NA ÚZEMÍ CELÉHO MĚSTA (ŠIRŠÍ DOPRAVNÍ VZTAHY)	124
5	SEZNAMY	125
5.1	SEZNAM ZKRATEK	125
5.2	SEZNAM OBRÁZKŮ	125
5.3	SEZNAM TABULEK	127
5.4	SEZNAM GRAFŮ	127
6	ZDROJE	129



1 Zadání/předmět veřejné zakázky

Cílem díla „*Studie organizace dopravy v centru města Uherské Hradiště*“ je vytvoření praktického dokumentu, který navrhne vhodnou organizaci dopravy v centru města se zaměřením na oblast individuální automobilové dopravy, dopravy v klidu a zásobovací logistiky. Studie neostrakizuje jeden druh dopravy, hledá řešení pro zajištění kvalitní dopravní obslužnosti centra města s ohledem na jeho komerční, správní a rekreační charakter. V dokumentu jsou zohledněny současné trendy v oblasti aktivní mobility.

Studie je zaměřena na problematiku centra města a může se stát východiskem pro studii organizace dopravy na území celého města Uherské Hradiště. Implementací obou těchto studií (harmonizací) by tak bylo možné nabídnout přijatelné řešení dopravy v klidu nejen v centru města, ale i v rezidenčních oblastech.

Za centrum města je pro účely této studie považováno území tvořící kompaktní celek ohraničený přirozenými překážkami (řeka Morava), významnými kapacitními komunikacemi (Velehradská třída, třída Maršála Malinovského) a konečně významnými místními komunikacemi (Jiřího z Poděbrad, J. E. Purkyně, Zahradní). Řešené území se tak skládá z historického jádra města a širšího centra zastoupeného částí sídliště Mojmír a sídlištěm Stará Tenice z důvodu jejich nezpochybnitelného dopravního vlivu na historické centrum města.

Studie organizace dopravy v centru města Uherské Hradiště se dělí na analytickou a návrhovou část. V první části je zanalyzován stávající stav dopravy v centru města. V druhé části je navržena vhodná organizace dopravy v centru města se zaměřením na individuální automobilovou dopravu, parkování a zásobovací logistiku.

Součástí předmětné studie je:

- Analýza současného stavu věnující se:
 - o Popisu řešeného území a města v rámci širších vztahů,
 - o Statistikám obyvatelstva města, automobilizace a motorizace,
 - o Zdrojům a cílům cest ve městě, vycházející z dat o obyvatelstvu, ekonomických subjektech a z bodů občanské vybavenosti zjištěných při místním šetření,
 - o Zásobovací logistice ve vymezené oblasti centra,
 - o Stávajícímu stavu dopravy ve městě, přesněji:
 - Průzkumu mobility,
 - Aktivní mobility a jejím bariérám,
 - Silniční dopravě,
 - Veřejné hromadné dopravě,
 - Dopravě v klidu, jejíž současná organizace je rozebrána z pohledu prostorového, kapacitního, technologického i tarifního.
- Analýza aktuálního stavu dopravy v klidu, která se věnuje zejména:
 - o Dopravnímu průzkumu dopravy v klidu se zápisem RZ,
 - o Dopravnímu průzkumu dopravy v klidu průjezdem inspekčního vozidla,
 - o Analýze statistických dat z parkovišť vybavených závorovým systémem,



- Rizikovým/problémovým lokalitám.
- Návrhová část obsahující:
 - Návrhy specifických opatření vedoucích ke zlepšení organizace dopravy v centru města s ohledem na jeho okolí.

Ve studii nejsou dále opomenuty tyto problémové oblasti:

- Možnost vytvoření pěší zóny v ulici Nádražní a s tím související vyvedení automobilové dopravy z Masarykova náměstí ulicí Poštovní,
- Organizace dopravy v prostoru Masarykova náměstí,
- Využití prostoru stávajícího autobusového nádraží - východní část pro nové záchytné parkoviště,
- Posouzení zkapacitnění či reorganizace stávajících záchytných parkovišť, např. ČD Jih, případně nově vytvořených včetně možnosti stavby parkovacích domů,
- Zohlednění širších dopravních vztahů ve městě.

Za účelem zpracování studie proběhly dopravní průzkumy a místní šetření. Dopravní průzkumy byly provedeny za účelem zjištění obsazenosti a obrátkovosti parkovacích ploch v průběhu dne v reprezentativních částech vymezené oblasti. Dále byly provedeny průzkumy, které zjistily obsazenost v průběhu dne v rámci celého vymezeného území centra. Nad rámec zadání bylo provedeno místní šetření za účelem identifikace a zjištění lokace všech bodů občanské vybavenosti, které leží ve vymezené oblasti.

Hlavním přínosem studie bude definice realistické vize organizace dopravy v historickém centru města, která vychází ze sofistikovaných dopravně inženýrských přístupů. Tento dopravní koncept bude respektován při architektonickém ztvárnění moderního centra srdce Slovácka v 21. století.

2 Analytická část

2.1 Širší vztahy

Uherské Hradiště leží ve Zlínském kraji. Od krajského města Zlín je vzdáleno cca 23 km, od největšího města na Moravě, Brna, cca 63 km a od hlavního města Prahy cca 246 km. Od dalších větších měst, Znojma a slovenského Trenčína je Uherské Hradiště vzdáleno 105 km a 47 km. Situace širších vztahů je znázorněna na obrázku níže (viz obrázek 2.1).



Obrázek 2.1: Silniční síť - širší vztahy (červená barva - silnice I. třídy, modrá barva - silnice II. třídy).

Zdroj: Geoportál.rsd.cz, vlastní zpracování - SmartPlan s.r.o.

V jižní části je Uherské Hradiště rozděleno železniční tratí, která též odděluje město Kunovice o rozloze 28,55 km² a počtem obyvatel cca 5,5 tisíce [3]. Ze severozápadu sousedí Uherské Hradiště přes řeku Moravu se Starým Městem s rozlohou 20,84 km² a počtem obyvatel cca 6,7 tisíce [4].

Městskou aglomerací tvořenou Kunovicemi, Starým Městem a Uherským Hradištěm prochází několik významných komunikací napojujících aglomeraci na hlavní silniční síť ČR - silnice I/50, I/55, II/427, II/497 a II/498. První komunikace I/50 spojuje Jihomoravský a Zlínský kraj (Brno, Uherské Hradiště, Starý Hrozenkov), I/55 poté Olomoucký, Zlínský a Jihomoravský kraj až ke státní hranici s Rakouskem (Olomouc, Přerov, Otrokovice, Uherské Hradiště, Veselí nad Moravou, Břeclav, hraniční přechod Poštorná), třetí komunikace II/427 vede ze Starého Města do Moravského Písku, čtvrtá komunikace II/497 směřuje z Uherského Hradiště do Bohuslavic u Zlína a pátá komunikace II/498 vede z Kunovic do Slavkova [5]. Uherské Hradiště jako takové protíná silnici I/55, do které ve



městě ústí ze severu silnice II/497. Silnice I/55 tvoří průtah městem včetně jeho centrální části [5]. Dále městem prochází železniční tratě č. 341 (Staré Město u Uherského Hradiště – Vlárský průsmyk) a č. 340 (Brno – Uherské Hradiště). Ve městě leží jedna železniční stanice Uherské Hradiště. Ve Starém Městě je železniční stanice Staré Město u Uherského Hradiště a v Kunovicích jsou dvě stanice – Kunovice a Kunovice zastávka.

2.2 Obecný popis území

Město Uherské Hradiště se nachází ve Zlínském kraji podél řeky Moravy v nadmořské výšce 179 m n. m. Jedná se o obec s rozšířenou působností. Rozprostírá se na ploše 21,26 km². Město těsně sousedí se Starým Městem a Kunovicemi. Společně tvoří městskou aglomeraci. K roku 2021 v Uherském Hradišti žilo přibližně 25 tisíc obyvatel [1].

Tento dokument je zaměřen na vymezenou oblast zahrnující centrum města a jeho blízké okolí – konkrétně základní sídelní jednotky (dále jen „ZSJ“) Uherské Hradiště – střed, část Tůně a část Sídliště Mojmír. Oblast je ohraničena ulicemi Za Alejí, J.E. Purkyně, Jiřího z Poděbrad, Svatoplukova, Tř. Maršála Malinovského a dále ze severu a západu řekou Moravou (viz obrázek 2.2). V této oblasti (oblast vyznačena červeně) žije dle SLDB 2011 přibližně 3 600 obyvatel (Mojmír cca 1 000, Stará Tenice cca 800, centrum města cca 1 800 obyvatel, nepočítaje necelých 600 občanů registrovaných na městském úřadě).



Obrázek 2.2: Vymezené území (vyznačení řešeného území a ZSJ).

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



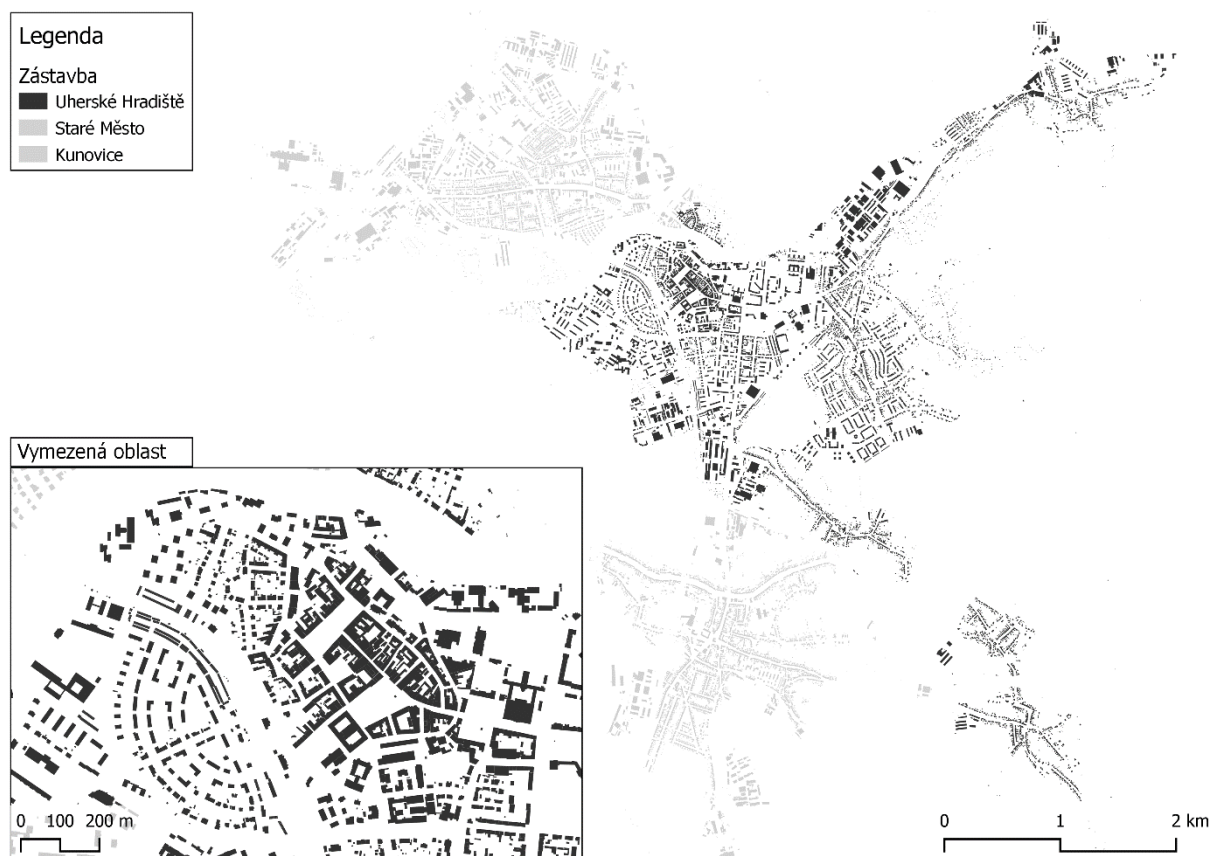
Centrum města (Uherské Hradiště – střed) leží při severozápadním okraji města na levém břehu řeky Moravy, za níž se na pravém břehu nachází Staré Město, konkrétně obytná oblast Rybárny. Centrum Uherského Hradiště se tak nachází přibližně ve středu městské aglomerace. Nachází se zde zejména historická zástavba. Centrum nabízí jak služby obchodní, tak správní a kulturní, dostupné je také zdravotnictví i stravování. Leží zde dále autobusové i železniční nádraží. Zejména v jeho jihovýchodní a severozápadní části se nachází obytná zástavba, a to jak v podobě rodinných domů, tak nižší panelové zástavby.

V části sídelní jednotky Tůně, spadající do vymezené oblasti, leží gymnázium, divadlo a policejní stanice. Zbývající část tvoří obytná zástavba – zejména řadové domy, muzeum a park. Tůně jsou od předchozí popisované sídelní jednotky odděleny průtahem silnice I/55.

Jak název Sídliště Mojmír napovídá, jedná se o oblast s převážně obytnou zástavbou v podobě rodinných, řadových a panelových domů. Od centra města je tato sídelní jednotka oddělena železniční tratí.

S vymezenou oblastí sousedí čtyři další sídelní jednotky, kde se nachází významné zdroje a cíle dopravy – Nemocnice, Sídliště Malinovského, Pod Svahy a Stadion. V sídelní oblasti Nemocnice se nachází místní nemocnice a obytná zástavba. Sídliště Malinovského a Pod Svahy jsou tvořeny převážně rezidenční oblastí, v oblasti Stadion se nachází sportovní stadion. Za zmínku dále stojí oblast Studentské náměstí, kde se nachází studentský kampus Fakulty logistiky a krizového řízení Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně disponující mimo jiné studentskými kolejemi a menzou.

Významný vliv na charakter města má jeho uspořádání v prostoru, které má vliv na dostupnost území, a tedy i mobilitu. Základním faktorem jsou bariéry, které město rozdělují. Na obrázku níže (obrázek 2.3) je uveden tzv. schwarzplan, který zobrazuje výhradně zástavbu a ukazuje rozdíl mezi zastavěným a nezastavěným územím. Na tomto typu mapy jde velmi dobře pozorovat bariérový efekt, který uměle vytváří silnice I/55, železniční trať a přirozeně řeka Morava, které obklopují centrum města. Bariéry jsou dále řešeny v kapitole 2.6.2.3 Bariéry pro aktivní mobilitu v centru města.



Obrázek 2.3: Schwarzplan Uherského Hradiště.

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

Ačkoliv jsou z obrázku výše patrné 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. Široké a zatížené komunikace budou pro chodce vždy bariérou a vždy budou hrát významnou roli při plánování cest obyvatel města.

2.3 Obyvatelstvo ve vztahu k území

Obyvatelstvo je to nejcennější, co každé město má. V současné době město disponuje 25 tisíci obyvateli, přičemž 63 % jsou lidé v produktivním věku. Obyvatelé v produktivním věku mají nejvýraznější vliv na mobilitu, a to z důvodu potřeby cestování do zaměstnání. Žáci základních škol jsou většinou ve spádové oblasti, i přesto je dojíždka do škol v některých oblastech problémová. Studenti středních škol obvykle využívají spíše veřejnou hromadnou dopravu. Občané v důchodovém věku již pravidelně nejezdí automobilem. Zaměstnanci tvoří nejvýznamnější část dopravních cest a představují rozhodující skupinu v otázce dělby přepravní práce. Na rozdíl od předchozích jmenovaných skupin využívají častěji osobní automobily a mají tak nejvýraznější vliv na podíl automobilové dopravy a potřebě parkování. V tabulce níže (tabulka 2.1) jsou uvedeny základní ukazatele, které se pojí s mobilitou. Data jsou z roku 2021 z otevřené databáze Českého statistického úřadu (dále jen „ČSÚ“) a z roku 2011 ze Sčítání lidu, domů a bytů.



Tabulka 2.1: Srovnání vybraných ukazatelů pro obec a kraj, 2021.

	Uherské Hradiště	Zlínský kraj
Počet obyvatel	25 001	580 119
Podíl obyvatel 15-64 let	63,0 %	63,6 %
Podíl nezaměstnaných	2,89 %	3,22 %
Vyjíždějící do zaměstnání mimo obec*	3014 (12,1 %)	78 288 (13,5 %)
Vyjíždějící do školy mimo obec*	912 (3,6 %)	32 708 (5,6 %)
	(v závorce uvedena procenta z populace)	
Počet obydlených domů*	-	120 444
Počet obydlených bytů*	-	217 093

Zdroj: Český statistický úřad, *Data ze SLDB 2011.

Dle dat z ČSÚ cca 12,1 % obyvatel města Uherské Hradiště vyjíždí do zaměstnání mimo město. Z analytických důvodů je v tabulce níže (tabulka 2.2) uvedeno srovnání vývoje počtu obyvatel pro různé územní celky. Jak je patrné, počet obyvatel v Uherském Hradišti byl mezi lety 2017-2020 relativně neměnný a v roce 2021 došlo k výraznému poklesu o téměř 250 obyvatel. I v rámci Zlínského kraje lze pozorovat obdobný jev náhlého výrazného poklesu obyvatel.

Tabulka 2.2: Srovnání vývoje počtu obyvatel pro obec a kraj.

	2017	2018	2019	2020	2021
Uherské Hradiště	25 246	25 215	25 212	25 247	25 001
Zlínský kraj	583 698	583 056	582 921	582 555	580 119

Zdroj: Český statistický úřad.

Ze sociologického průzkumu z roku 2019 (STEM/MARK, a.s.) bylo zjištěno, že přibližně 47 % všech cest v Uherském Hradišti probíhá automobilem. Pěšky naopak pouze 30 %. Přesto je však v centru města značné množství návštěvníků. Je tedy nezbytné upozornit, že velká část obyvatel dojíždí do centra města svým osobním automobilem. Tento typ uživatelů je nezbytné brát na zřetel a v řešení veřejného prostoru je rovněž zohlednit.

2.4 Automobilizace a motorizace

Jedním z hlavních ukazatelů situace dopravy ve městě je stupeň automobilizace¹, resp. motorizace² (primárně však automobilizace). V tabulce níže (tabulka 2.3) je srovnání města se Zlínským krajem a s Českou republikou. Stupeň automobilizace udává informaci poměru 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 může v rámci města lišit v závislosti na ekonomické síle obyvatel.

¹ Počet lidí na jedno osobní vozidlo (nižší hodnota je horší).

² Počet lidí na jedno motorové vozidlo (nižší hodnota je horší).



Tabulka 2.3: Automobilizace a motorizace (nižší hodnota je horší).

Rok	Automobilizace			Motorizace		
	Uherské Hradiště	Zlínský kraj	ČR	Uherské Hradiště	Zlínský kraj	ČR
2016	2.37	2.30	2.05	1.79	1.68	1.51
2017	2.33	2.27	2.02	1.77	1.66	1.49
2018	2.24	2.19	1.94	1.71	1.61	1.44
2019	2.16	2.11	1.88	1.65	1.55	1.39
2020	2.10	2.05	1.83	1.61	1.51	1.36
2021	2.03	1.99	1.79	1.56	1.47	1.33
2022	1.96	1.91	1.71	1.49	1.41	1.27

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

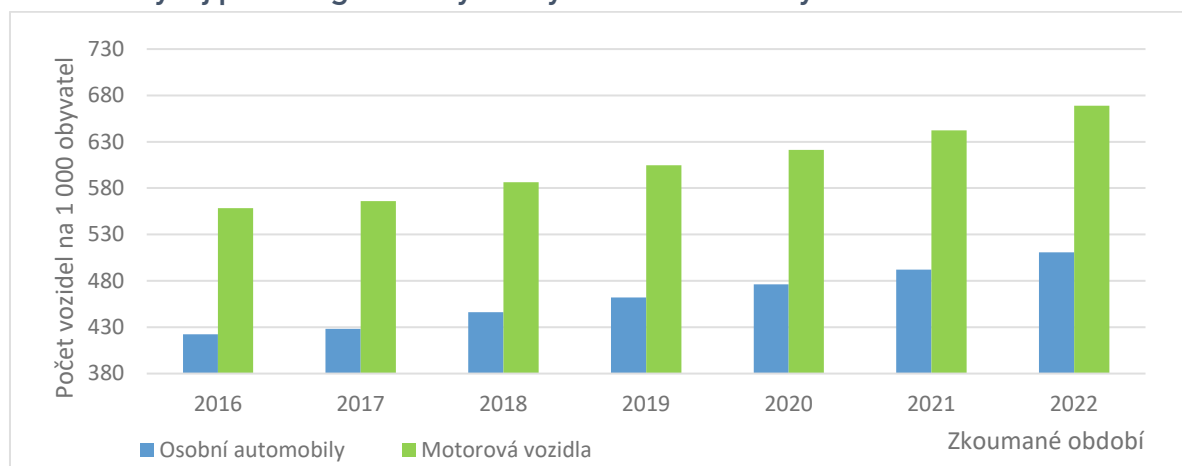
Město Uherské Hradiště je na tom ve srovnání s krajem i s ČR lépe (k 1. 1. 2022 cca o 0,25 lidí na jedno osobní vozidlo, resp. 0,22 lidí na jedno motorové vozidlo lepší hodnota než v rámci ČR). Stále je zřetelný trend negativního vývoje automobilizace. V tabulce níže (tabulka 2.4) je naopak uveden počet 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. Totéž je dále znázorněno v následujícím grafu (viz graf 2.1). Z hodnot plyne, že za posledních **5 let došlo k nárůstu osobních automobilů na 1 000 obyvatel, a to o 65 ks (15 %) a o 84 ks (14 %) pro motorová vozidla.**

Tabulka 2.4: Počet registrovaných vozidel na 1000 obyvatel.

Rok	Počet obyvatel	Počet osobních automobilů na 1 000 ob.	Počet všech motorových vozidel na 1 000 ob.
2016	25 254	428	566
2017	25 246	446	585
2018	25 215	462	605
2019	25 212	477	622
2020	25 247	487	636
2021	25 001	499	654
2022	24 430	511	669

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

Graf 2.1: Vývoj počtu registrovaných obyvatel na 1 000 obyvatel.



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 Hradišti neudržitelný. Výše uvedené hodnoty jasně ukazují nepříznivý trend. Počet registrovaných vozidel v přepočtu na obyvatele, jak je vidět v grafu výše (viz **graf 2.1**), lineárně narůstá (růst je také v absolutních číslech), zatímco počet obyvatel má neustálý klesající trend (viz tabulka 2.2). Je tedy nezbytné na situaci reagovat.

2.5 Zdroje a cíle cest

Zdroje a cíle cest jsou významným činitelem pro pochopení dopravního chování, a především pro rozdělení parkovacích stání na parkování (krátkodobé a dlouhodobé) a na odstavné plochy. Základními vstupy pro definování zdrojů a cílů cest jsou rezidenti, resp. jejich bydliště, pěší komfortní dostupnost území a lokace pracovních příležitostí a bodů občanské vybavenosti.

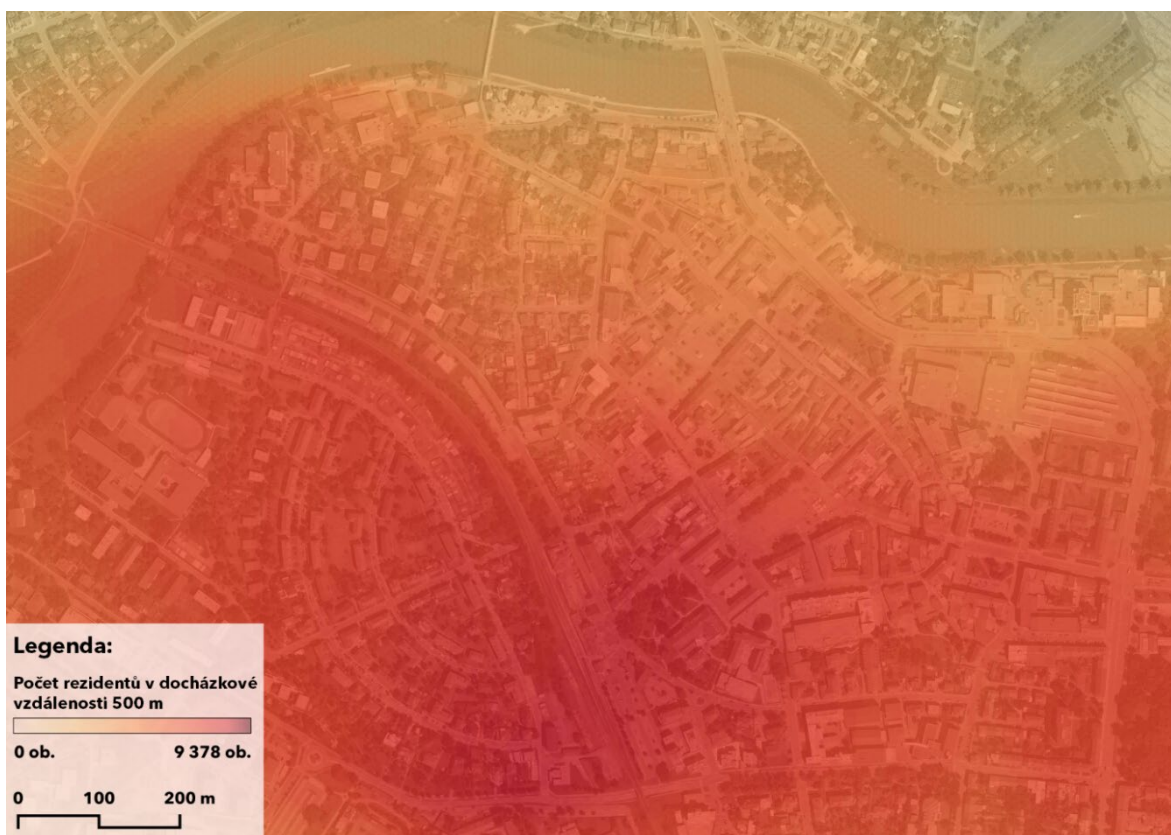
2.5.1 Rezidenti

Rezidenti, resp. jejich bydliště, jsou základním zdrojem i cílem každodenní mobility obyvatel města. Při volbě dopravního módu hraje významnou roli pěší dostupnost území od místa bydliště. Níže jsou uvedeny mapy znázorňující dostupnost území (viz obrázek 2.4 a obrázek 2.5). Barevná škála od žluté po červenou znázorňuje počet obyvatel v docházkové vzdálenosti 500 m (standardní dle normy ČSN 73 6110). Čím více do červena, tím lepší dostupnost území. Mapy zobrazují počet obyvatel, kteří bydlí od daného místa v mapě v docházkové vzdálenosti 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. V ideálním případě by v místě, kde je červená nejtmaší mělo být koncentrováno nejvíce služeb a bodů občanské vybavenosti. Z první mapy je též vidět odloučenost severní a jižní části města (Jarošov, Vésky a Míkovice). Jak je vidět v detailu centra, jižní část centra je pěšky dostupnější než severní. Zároveň je z obrázků patrné, že v současnosti je centrum města mírně posunuto od nejdostupnějšího území (oblast u železniční stanice).



Obrázek 2.4: Dostupnost území Uherského Hradiště.

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

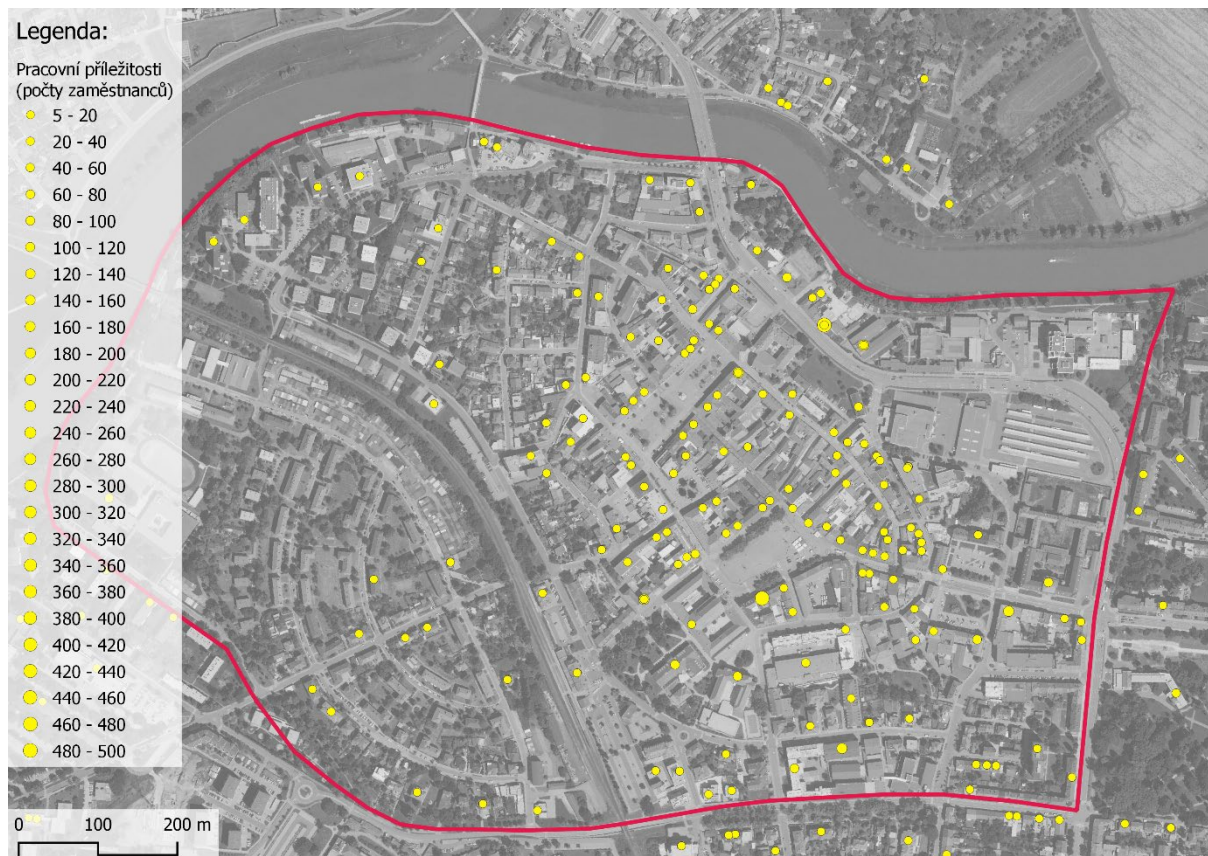


Obrázek 2.5: Dostupnost v centru Uherského Hradiště.

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

2.5.2 Ekonomické subjekty

Zásadní podíl na celkovém počtu cest a dělbě přepravní práce má ekonomicky aktivní obyvatelstvo. Mezi podstatné zdroje a cíle cest dále patří i ekonomické subjekty (resp. místa pracovních příležitostí). Ekonomické subjekty převzaté z registru ekonomických subjektů z ČSÚ, které se nachází ve vymezeném území, jsou vyznačeny na obrázku níže (viz obrázek 2.6). Velikost žlutých kruhů určuje počet zaměstnanců. Mapa níže zahrnuje všechny ekonomické subjekty z registru.



Obrázek 2.6: Ekonomické subjekty (pracovní příležitosti).

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

U ekonomických subjektů ležících v docházkové vzdálenosti od místa bydliště obyvatel lze předpokládat vyšší pravděpodobnost pěší cesty do práce než u budov, které jsou od místa bydliště vzdálenější.

2.5.3 Body občanské vybavenosti

Posledním neméně významným zdrojem a cílem cest jsou body občanské vybavenosti. Tyto body si lze obecně rozdělit na každodenní aktivity a na volnočasové aktivity. Do každodenních aktivit spadají např. školy, úřady, zdravotnická zařízení či obchody s potravinami. Do volnočasových aktivit se řadí např. kina, muzea, sportoviště či parky. Pro body občanské vybavenosti neexistují spolehlivá aktuální veřejně dostupná data zahrnující všechny jejich kategorie. Aby bylo možné tyto body zmapovat, proběhl v centru města Uherské Hradiště terénní průzkum.



2.5.3.1 Místní šetření

Řešitelský tým uskutečnil v centru města místní šetření za účelem zaznamenání všech bodů občanské vybavenosti dne 1.2.2022. Všechny ulice v centru byly prohlédnuty a byly důkladně zaznamenány jednotlivé budovy občanské vybavenosti. Každá budova občanské vybavenosti byla zapsána do předem připraveného papírového formuláře (název, kategorie, odhadovaná rozloha) a zakreslena do papírové mapy. Takto vzniklé podklady byly poté digitalizovány do formátu Esri Shapefile. Celkem bylo do mapy zaneseno **přes 500 bodů**. V některých bodech (budovách) se nachází více různých subjektů.

Jednotlivé budovy byly rozřazeny do 10 obecných kategorií. V případě, že se v budově nachází více objektů, byly budovy přiřazeny do kategorie dle jejich převládající funkce. Např. v budově sídlí jeden podnik nabízející služby a dva obchody – převládající funkce je obchodní – budova byla zařazena do kategorie obchod.

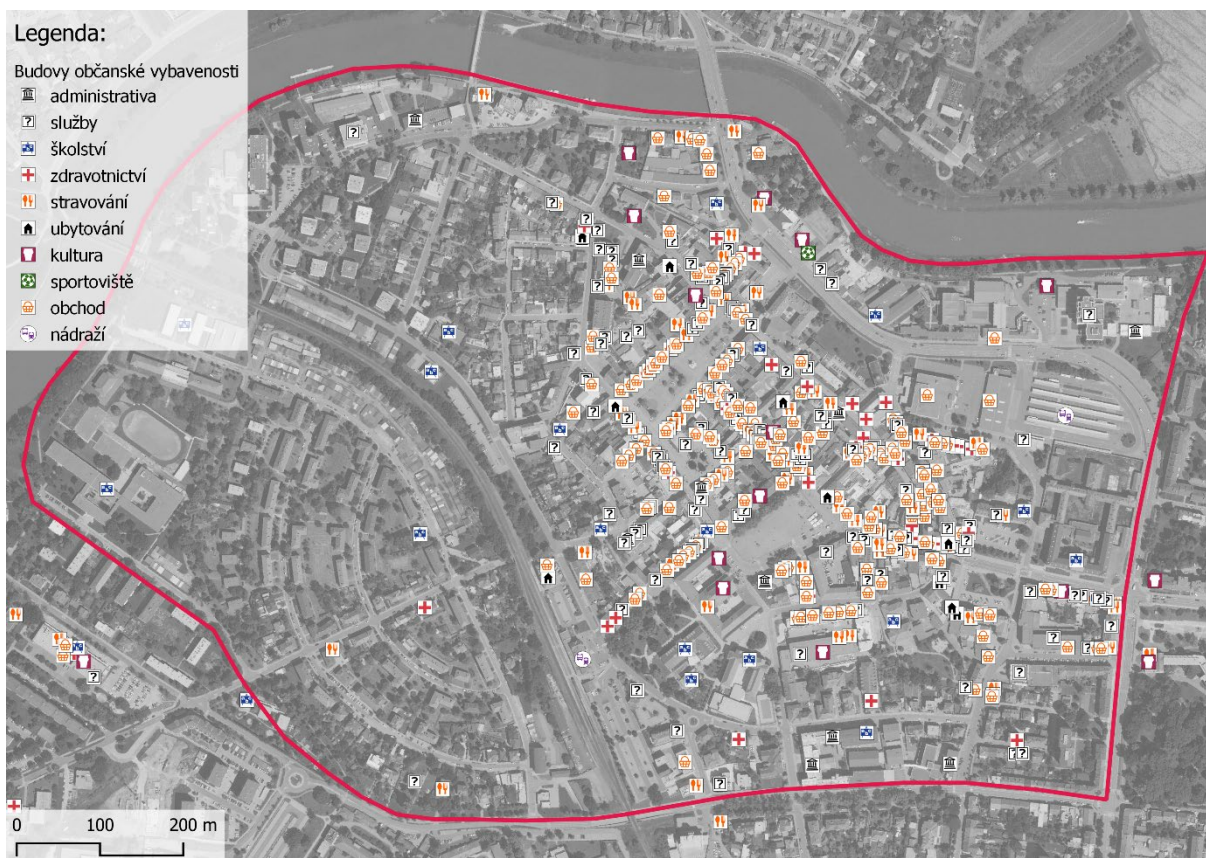
Jednotlivým budovám byly též přiřazeny detailnější atributy rozlišující daná zařízení konkrétněji (např. obecná kategorie stravování má konkrétnější podkategorie restaurace, hospoda, bar, kavárna, rychlé občerstvení aj.).

Vznikl tak ojedinělý a významný datový soubor, kterým disponuje malé procento měst.

Tento datový soubor je možné do budoucna upravovat a mít tak k dispozici detailní evidenci lokací jednotlivých bodů občanské vybavenosti. Tato data lze použít i v oblasti dopravního modelování.

2.5.3.2 Identifikované body občanské vybavenosti

S využitím identifikovaných bodů občanské vybavenosti byly vytvořeny mapy znázorňující jejich lokace a kategorie. Základní přehledová mapa je na prvním obrázku níže (viz obrázek 2.7), detailněji pak na následujících obrázcích (viz obrázek 2.8 až obrázek 2.13).



Obrázek 2.7: Body občanské vybavenosti – řešená oblast.

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



Obrázek 2.8: Body občanské vybavenosti – Mariánské nám. a Masarykovo nám.

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



Obrázek 2.9: Body občanské vybavenosti - detail A.

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



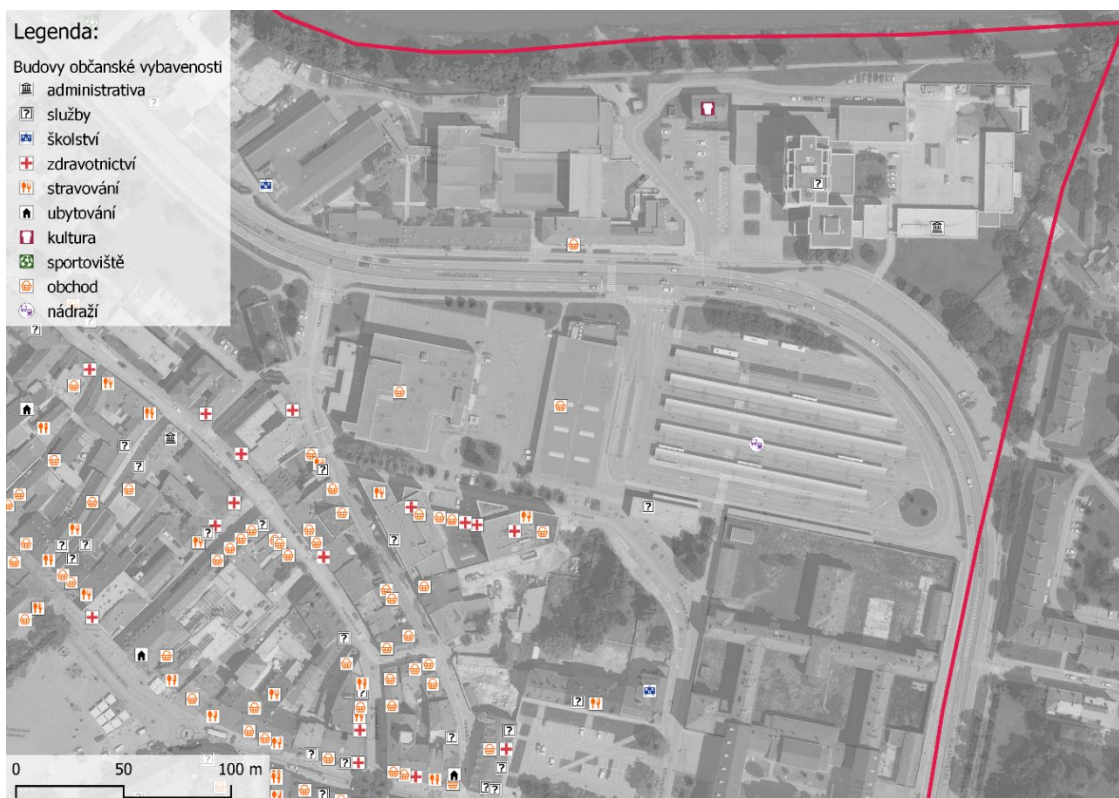
Obrázek 2.10: Body občanské vybavenosti - detail B.

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



Obrázek 2.11: Body občanské vybavenosti - detail C.

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



Obrázek 2.12: Body občanské vybavenosti - detail D.

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



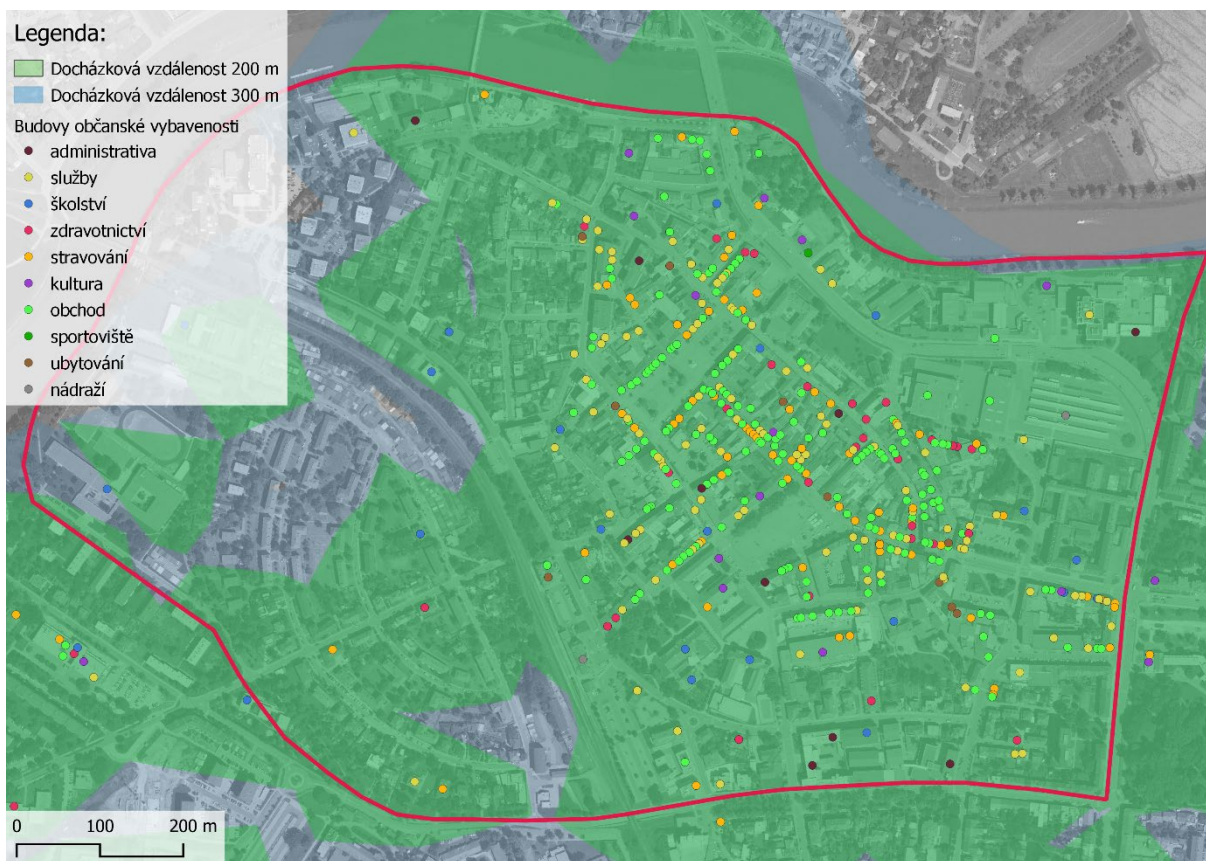
Obrázek 2.13: Body občanské vybavenosti – detail E.

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

Dále byly v rámci analýzy dostupnosti bodů občanské vybavenosti vytvořeny dvě mapy. První znázorňuje docházkovou vzdálenost k bodům občanské vybavenosti (obrázek 2.14). Na obrázku níže jsou znázorněny tzv. izochrony (docházkové vzdálenosti) od bodů občanské vybavenosti 200 a 300 metrů (dle norem – 200 metrů je požadavek pro krátkodobé parkování do 2 hodin, 300 metrů pro dlouhodobé parkování nad 2 hodiny, například přes noc či přes pracovní dobu, 500 m by pak bylo pro dlouhodobé odstavování na delší dobu).

Modrá plocha pokrývá většinu centra města s výjimkou dvou panelových domů na severozápadě Staré Tenice. Zelená plocha naopak pokrývá o něco menší část. Zelená plocha zároveň určuje oblast s očekávatelnou nejvyšší poptávkou po parkování z pohledu využívání občanské vybavenosti.

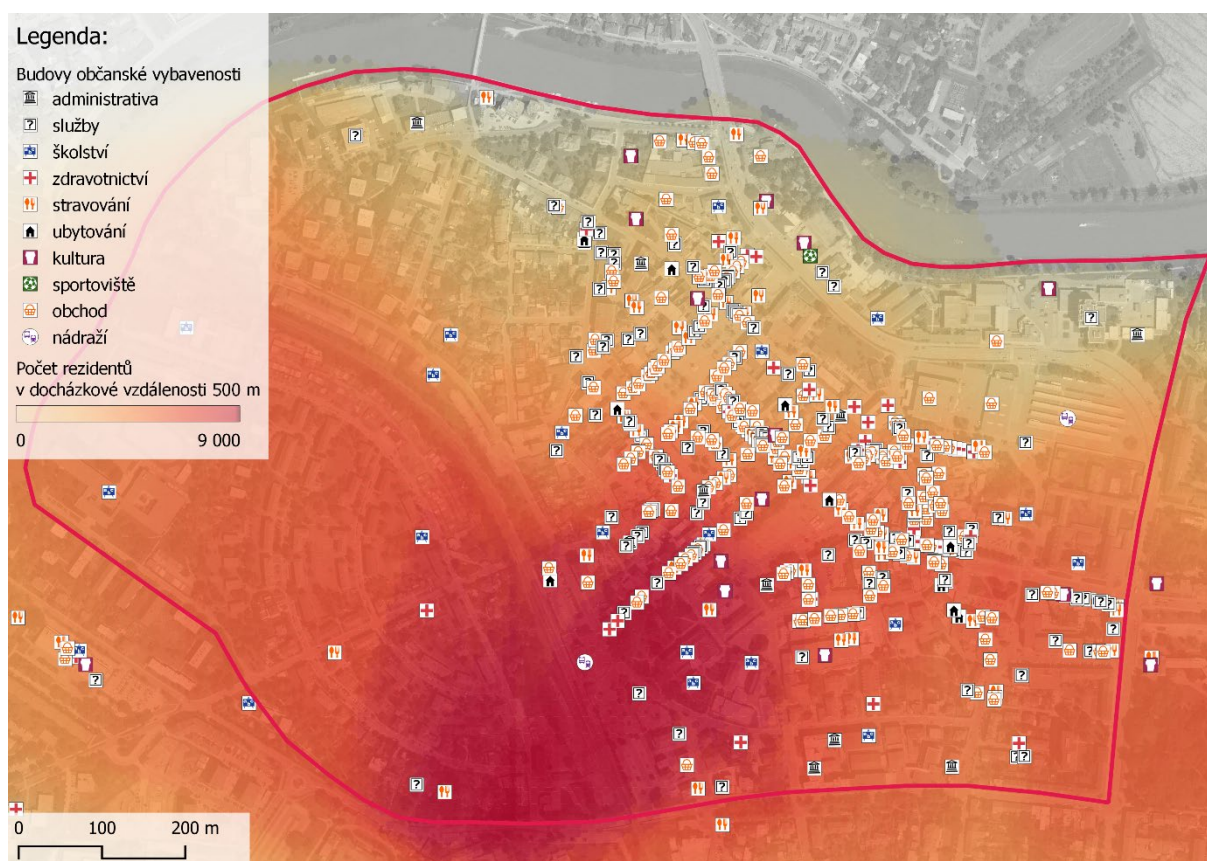
Druhá mapa znázorňuje dostupnost pro obyvatele (obrázek 2.15). Obě mapy slouží pro představu pěší dostupnosti a potřeby po parkování.



Obrázek 2.14: Docházková vzdálenost k bodům občanské vybavenosti.

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

Počet obyvatel v docházkové vzdálenosti 500 m od obytné zástavby je v souvislosti s budovami občanské vybavenosti graficky uveden níže (obrázek 2.15). Z obrázku vyplývá, že je jižní část centra výrazně dostupnější než severní. Dále je z obrázku jasně patrné jisté mírné odsunutí centra města od - pro obyvatele nejdostupnější - oblasti ve vzdálenosti 500 m od jejich místa bydliště. Nejdostupnější oblast města je u vlakového nádraží.



Obrázek 2.15: Počet obyvatel v docházkové vzdálenosti 500 m.

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

2.5.4 Shrnutí

Všechny body občanské vybavenosti společně s body ekonomických subjektů a docházkovou vzdáleností udávají skutečnou polohu a tvar centra. Lze tvrdit, že skutečné centrum města je ohraničeno ulicemi Dlouhá, Velehradská třída, Tř. Maršála Malinovského, Svatoplukova a železniční tratí.

Z map v kapitole 2.5.3.2 Identifikované body občanské vybavenosti je dále patrné velmi omezené množství nabídky obchodů a služeb mimo centrum města. Tato skutečnost 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 potřeb lze zajistit buď v docházkové vzdálenosti nebo za pomoci veřejné hromadné dopravy, tak se jedná o město krátkých vzdáleností. Pokud ale většinu cest obyvatelé a návštěvníci vykonávají za využití osobního automobilu, pak se jedná o město, které je městem pro automobily. Vzhledem k rozloze celého města a soustředění obchodů a služeb v centru lze tvrdit, že Uherské Hradiště není městem krátkých vzdáleností. Dalším zjištěním je, že centrum města jako takové se nenachází v docházkové vzdálenosti 500 m pro většinu obyvatel centra a blízkého okolí. Nejdostupnější je oblast u vlakového nádraží.

2.6 Současný stav dopravy v centru města

Významným vstupem pro zjištění stavu dopravy je průzkum dopravního chování (zpracováno agenturou STEM/MARK, a.s. v roce 2019), který poskytuje informace jako např. dělbu přepravní práce či účely cestování a nastiňuje dopravní chování jako takové.

Nicméně zásadním ukazatelem stavu dopravy ve městě jsou intenzity dopravy. Intenzity dopravy byly zjištěny během dopravního průzkumu uskutečněného v rámci dokumentu *Dopravní průzkumy pro optimalizaci dopravy v Uherském Hradišti* (zpracováno společností SmartPlan s.r.o., prosinec 2021). V kapitolách 2.6.2 Aktivní mobilita a 2.6.4 Silniční doprava jsou uvedeny výsledky z tohoto průzkumu.

2.6.1 Průzkum mobility

V roce 2019 byl agenturou STEM/MARK, a.s. uskutečněn v souměstí Uherského Hradiště, Starého Města a Kunovic průzkum mobility, který zjišťoval dělbu přepravní práce [16]. Celkem se průzkumu zúčastnilo 1 017 domácností čítajících 2 318 osob. Průměrný věk respondentů byl 46 let. Cestovní deníky se zpracovávaly ve dnech úterý, středa a čtvrtek – tedy v běžné pracovní dny.

Respondenti celkem uskutečnili během rozhodného dne 4 291 cest, nejčastěji dvě cesty za den. Cesty obvykle směřovaly na pracoviště (14 %), na nákup (13 %), za volnočasovými aktivitami (9 %) a zpět domů (44 %). Obrázek 2.16 představuje detailnější rozdělení cest dle účelu. V rámci Uherského Hradiště se uskutečnilo 62 % cest, v rámci souměstí 20 % cest, mimo souměstí 16 % cest a bez určené oblasti byly 2 % cest.

Účel cesty



Všechny cesty, n= 4291 [údaje v %]

Obrázek 2.16: Dělení cest dle účelu.

Zdroj: *Mobilita - Uherské Hradiště, Závěrečná zpráva z kvantitativního výzkumu, STEM/MARK, a.s.*

Cestovní doby dle druhu cesty představovaly v průměru na cestě do práce 13 minut, domů 10 minut, na nákup 14 minut a na úřad či k lékaři 20 minut.

Délky cest v případě pěších měřily v průměru 1 km, na kole 2 km, s využitím MHD 5 km, autem 17 km a vlakem přes 80 km.

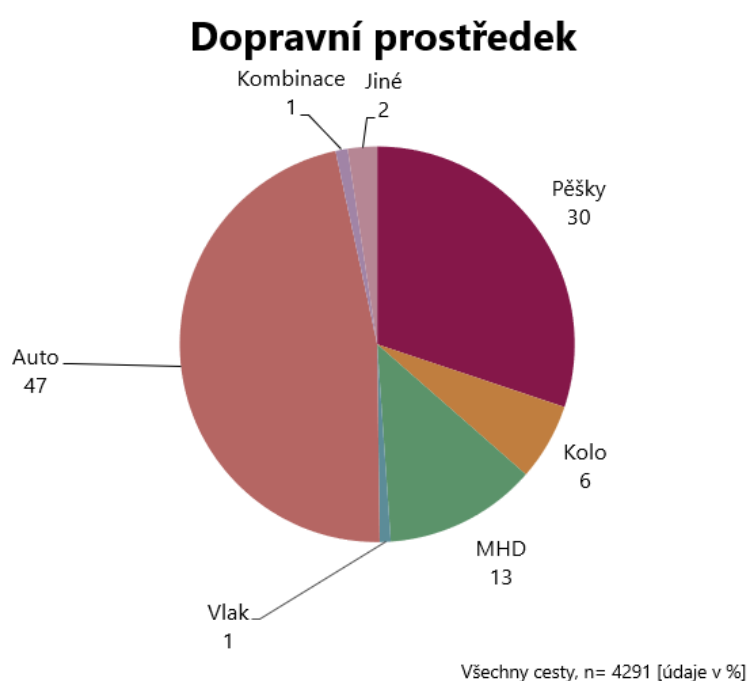
Cesty začínající v Uherském Hradišti (centrum a Mojmír) jsou nejčastěji pěší.



Z hlediska ekonomického postavení využívá **nejvíce automobil (50 %)** skupina **pracujících**. **Studenti a důchodci** chodí **pěšky (57 %)**. Důchodci jezdí častěji na kole než studenti (24 %).

Pro cesty s účelem práce nebo za účelem doprovodu jiné osoby bývá **nejčastěji** volen osobní **automobil (87 %, 53 %)**. **Pěšky** se nejčastěji lidé dopravují **za aktivním odpočinkem (71 %)**, **do školy (61 %)** a **na úřady (58 %)**. Kolo bývá využíváno na nákupy (22 %) a pro cestu do práce (19 %). **MHD** je nejvíce využívána pro dopravu **k lékaři (14 %)**.

V případě rozdělení cest čistě podle dopravního prostředku bylo zjištěno, že **automobil** je využíván ve **47 % cest**, **pěšky 30 % cest**, **MHD 13 % cest**, **kolo 6 % cest**, jiné 2 % cest, kombinace dopravních prostředků u 1 % cest a vlak 1 % cest (viz obrázek 2.17).



Obrázek 2.17: Dělna přepravní práce v souměstí Uherské Hradiště, Staré Město a Kunovice.

Zdroj: *Mobilita - Uherské Hradiště, Závěrečná zpráva z kvantitativního výzkumu, STEM/MARK, a.s.*

Agentura STEM/MARK, a.s. provedla i srovnání s jinými městy (konkrétně s Českými Budějovicemi a s Plzní). Zjistili, že MHD v Uherském Hradišti (13 % cest) využívá výrazně méně lidí než v Českých Budějovicích (26 % cest) i Plzni (31 % cest). Naopak automobil se více používá v Uherském Hradišti (47 % cest) oproti Českým Budějovicím (29 % cest) a Plzni (28 % cest). Využití kola či chůze bylo zhruba srovnatelné.

2.6.2 Aktivní mobilita

Aktivní mobilita je pro potřeby tohoto dokumentu velmi jednoduše rozdělena na cyklistickou dopravu a pěší dopravu. Jedná se o základní městotvorný prvek a udržitelný ekologický způsob dopravy s pozitivním vlivem na fyzické i duševní zdraví obyvatel. Každá cesta začíná i končí chůzí. Každá lokalita tedy musí být pro chodce přátelsky nastavená.

2.6.2.1 Cyklistická doprava

Cyklisté v Uherském Hradišti nevyužívají vždy stejné koridory jako automobilová doprava – např. podél Tř. Maršála Malinovského a Velehradské třídy je vedena cyklistická trasa Moravská stezka (viz obrázek 2.18), která dále v rámci řešeného území od ulice U Brány podélně lemuje řeku Moravu po levém břehu a pokračuje přes lávku do Starého Města. Druhou cyklistickou trasou spadající do řešené oblasti je 5055, Uherskohradištská, která vede podél řeky a v úseku U Brány – lávka přes řeku Moravu se napojuje na Moravskou stezku a odtud nadále pokračuje po levém břehu řeky Moravy [5].

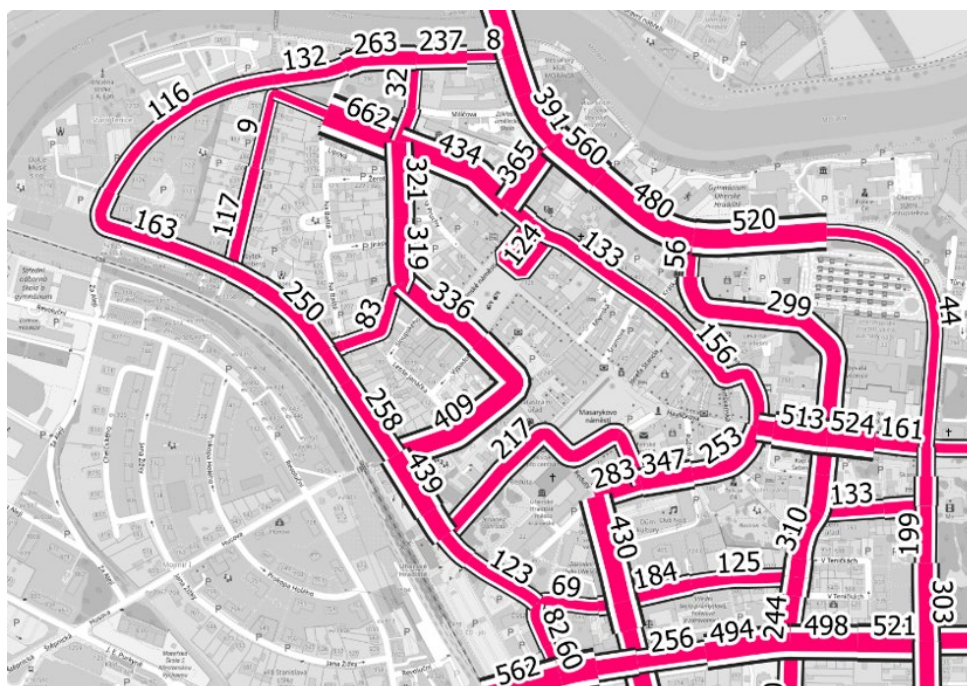


Obrázek 2.18: Ukázka cyklistické infrastruktury podél silnice I/55.

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

Cyklisty nejvyžívanější komunikace jsou v Uherském Hradišti zejména komunikace Velehradská třída (I/55) a ulice Sokolovská (obrázek 2.19). Jelikož se největší intenzity nachází na hlavních tazích, je předpokládáno, že tyto cyklistické stezky jsou využívány jako účelové cesty.

Mimo hlavní tahy Velehradská třída, Tř. Maršála Malinovského a Sokolovská si lze všimnout porovnání hodnot intenzit cyklistické dopavy (obrázek 2.19), nákladní dopavy (obrázek 2.34) a RPDI vozidel celkem (obrázek 2.32) na zkoumaných komunikacích. Nejvyšší intenzity cyklistické dopavy je dosahováno zejména na komunikacích s nižší intenzitou dopavy, a to převážně v centru města a na komunikacích směřujících do centra a na vlakové nádraží. Zde se v současné době nenachází žádné cyklistické komunikace, ale i přesto zde cyklisté jezdí.



Obrázek 2.19: Roční průměr denních intenzit dopravy - cyklistická doprava.

Zdroj: Dopravní průzkumy pro optimalizaci dopravy v Uherském Hradišti, 2021.

2.6.2.2 Pěší doprava

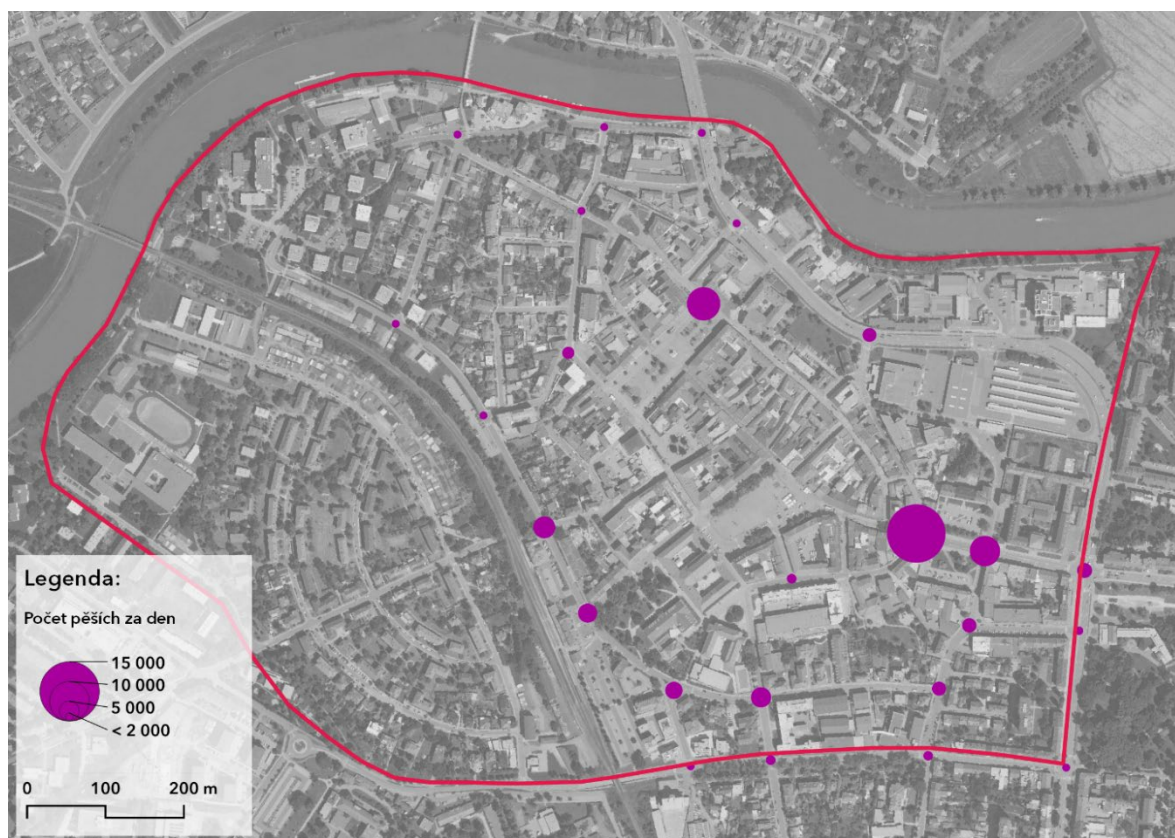
Velká část centra je přizpůsobena čistě pěší dopravě. V části Masarykova náměstí, v části Mariánského náměstí, v ulicích Prostřední, Jindřicha Pruchy, Josefa Stancla, Havlíčkova, části Františkánské, Protzkarovy, U Reduty, Šromovy a Mlýnské se nachází buď pěší zóna, nebo je do ulic zákaz vjezdu.

Intenzity pěší dopravy byly měřeny na významných křižovatkách v centru města v souvislosti s dopravním průzkumem (volené body tedy neodpovídají nejvytíženějším oblastem z pohledu pěší dopravy). Nejvyšší intenzity pěší dopravy bylo dosaženo při východním vstupu do pěší zóny - tedy na křižovatce ulic Hradební, Palackého náměstí a Havlíčkova. Zde intenzita pěších dosahovala 14 742 chodců za sledované období. Sledované období představuje čas od 5:00 do 21:00 v rámci jednoho dne průzkumu. Druhou nejvytíženější lokalitou, z hlediska pěší dopravy, je Mariánské náměstí (8 339 chodců za sledované období) a třetí křižovatka Všehrdova, Palacké náměstí a Politických vězňů (7 656 chodců za sledované období).

Z mapy níže (viz obrázek 2.20) je patrné, že nejvyšších intenzit pěší dopravy na zkoumaných křižovatkách je dosahováno na okrajích pěších zón. Čím větší je bod, tím větší množství bylo v daném bodě nasčítáno pěších.

Vyšší výskyt pěších v pěší zóně je předpokládán, neboť se zde nachází významné množství budov občanské vybavenosti (o jejich rozmístění více viz kapitola 2.5 Zdroje a cíle cest). Chodci se mohou v rámci pěší zóny mezi těmito body pohybovat zcela nahodile a nebylo možné určit směry jejich pohybu.

Důvodem pro vyšší výskyt chodců v pěší zóně jako takové, na rozdíl od okrajovějších měřených bodů, je skutečnost, že mnoho lidí do centra nechodí, ale jezdí – tedy v centru zaparkuje a dále chodí pěšky.



Obrázek 2.20: Počet pěších za den zaznamenaných v rámci centra města Uherské Hradiště.

Zdroj: Dopravní průzkumy pro optimalizaci dopravy v Uherském Hradišti, vlastní zpracování – SmartPlan s.r.o.

2.6.2.3 Bariéry pro aktivní mobilitu v centru města

BARIÉROVÉ EFEKTY A PŘÍSTUPOVÉ CESTY

Jak již bylo zmíněno, v centru města lze pozorovat **bariérový efekt** způsobený nejen průtahem **silnice I/55**, oddělujícím od centra např. gymnázium, ale i **železniční tratí** oddělující jižní část města (nejbližší ZSJ Sídliště Mojmír) a **řekou Moravou**. To může způsobovat značné komplikace v dopravě a obsluze města.

Vysoké intenzity automobilové dopravy omezují poklidný a bezpečný pohyb chodců, kterých se centrem města též pohybuje vysoké množství (viz kapitoly 2.6.2.2 Pěší doprava a 2.6.4 Silniční doprava). Existuje zde riziko vzniku kolizí. Vysoká zátěž silniční dopravy plyne též i ze skutečnosti, že Uherské Hradiště funguje jako spádové centrum pro celé trojměstí (Uherské Hradiště, Staré Město, Kunovice). Město je zároveň prostorově uspořádáno tak, že je pro osobní automobily atraktivní.

Obrázek níže je ukázkou bariérového efektu způsobeného silnicí I/55. Zde zcela odděluje parkoviště Velehradská třída od autobusového nádraží. S ohledem na skutečnost, že parkoviště by mohlo sloužit jako parkoviště typu P+R („Zaparkuj a jed“, anglicky „Park and



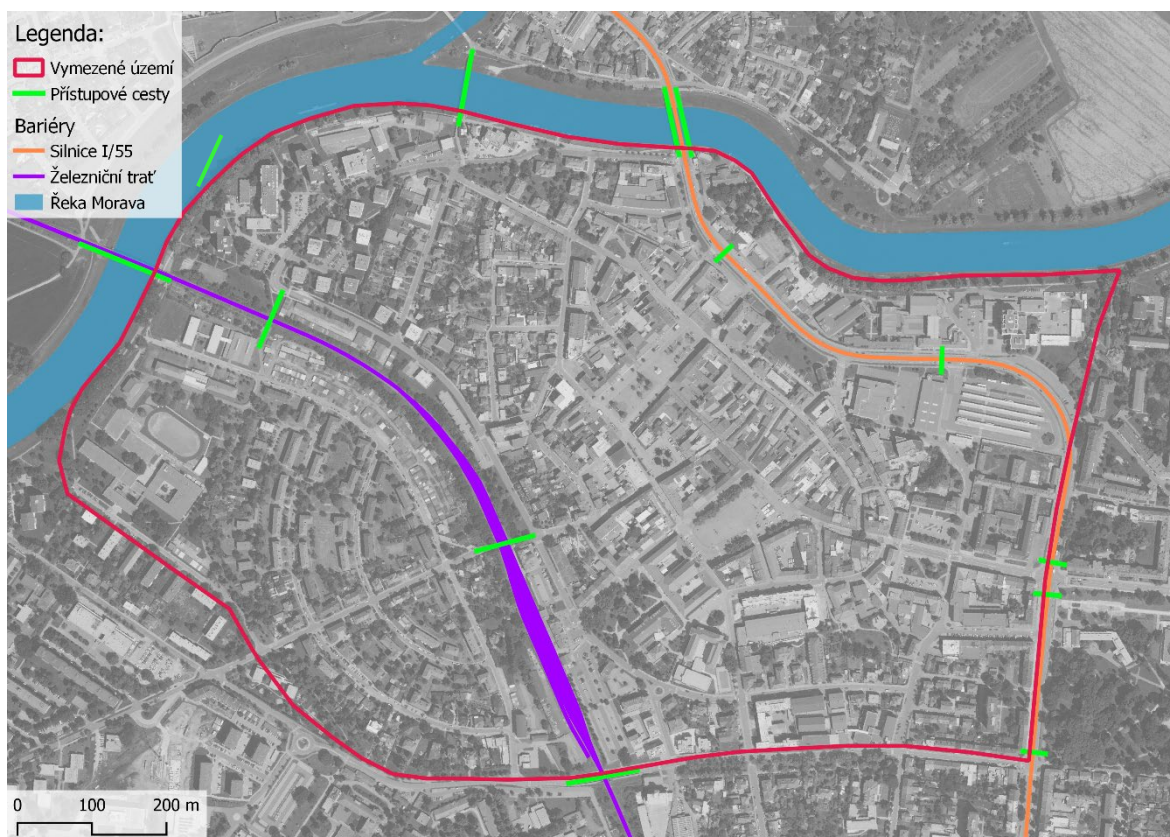
Ride“), není jeho oddělení průtahem I/55 od autobusového nádraží žádoucí pro pěší jdoucí od parkoviště na autobus. Nejbližší přechod pro chodce přes průtah je navíc vzdálený cca 150 m od středu parkoviště.



Obrázek 2.21: Bariérový efekt tvořený průtahem silnice I/55.

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

Vyjmenované bariéry a přístupové cesty pro pěší (případně cyklisty) jsou vyznačeny na mapě níže (obrázek 2.22).



Obrázek 2.22: Přístupové cesty do centra města.

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



V současné době existují následující způsoby překonání bariér:

- Silnice I/55
 - o Přechod pro chodce na křižovatce Velehradská třída a Vodní,
 - o Přechod pro chodce mezi gymnáziem a autobusovým nádražím,
 - o Dva přechody pro chodce na křižovatce Velehradská třída, Sokolská a Všehrdova,
 - o Přechod pro chodce na křižovatce tř. Maršála Malinovského, U Stadionu, Svatoplukova.
- Železniční trať
 - o Podchod pod železničním mostem přes řeku Moravu,
 - o Podchod mezi ulicí Revoluční a Na Stavidle ve Staré Tenici,
 - o Podchod mezi ulicí Husova a Na Stavidle u železniční stanice,
 - o Podchod/podjezd ulicemi J.E. Purkyně - Jiřího z Poděbrad.
- Řeka Morava - tři mosty/lávky
 - o Lávka po straně železničního mostu,
 - o Lávka mezi Svatojiřským nábřežím (Uherské Hradiště) a Moravním nábřežím (Staré Město),
 - o Most silnice I/55.

Silnici I/55 lze při cestě do centra města překonat s využitím pěti přechodů pro chodce, železniční trať přes čtyři podchody a řeku Moravu jedním mostem a dvěma lávkami.

V centru dále nelze opomenout i vysoké zatížení dopravou v klidu (ilustrační příklad viz obrázek 2.23). Parkující automobily zabírají uliční prostor a mohou omezovat pohyb chodců a cyklistů. Značná část parkovacích stání je v průběhu dne obsazena, jak dokázal průzkum dopravy v klidu. Více viz kapitola 3 Analýza aktuálního stavu dopravy v klidu ve vymezené oblasti.

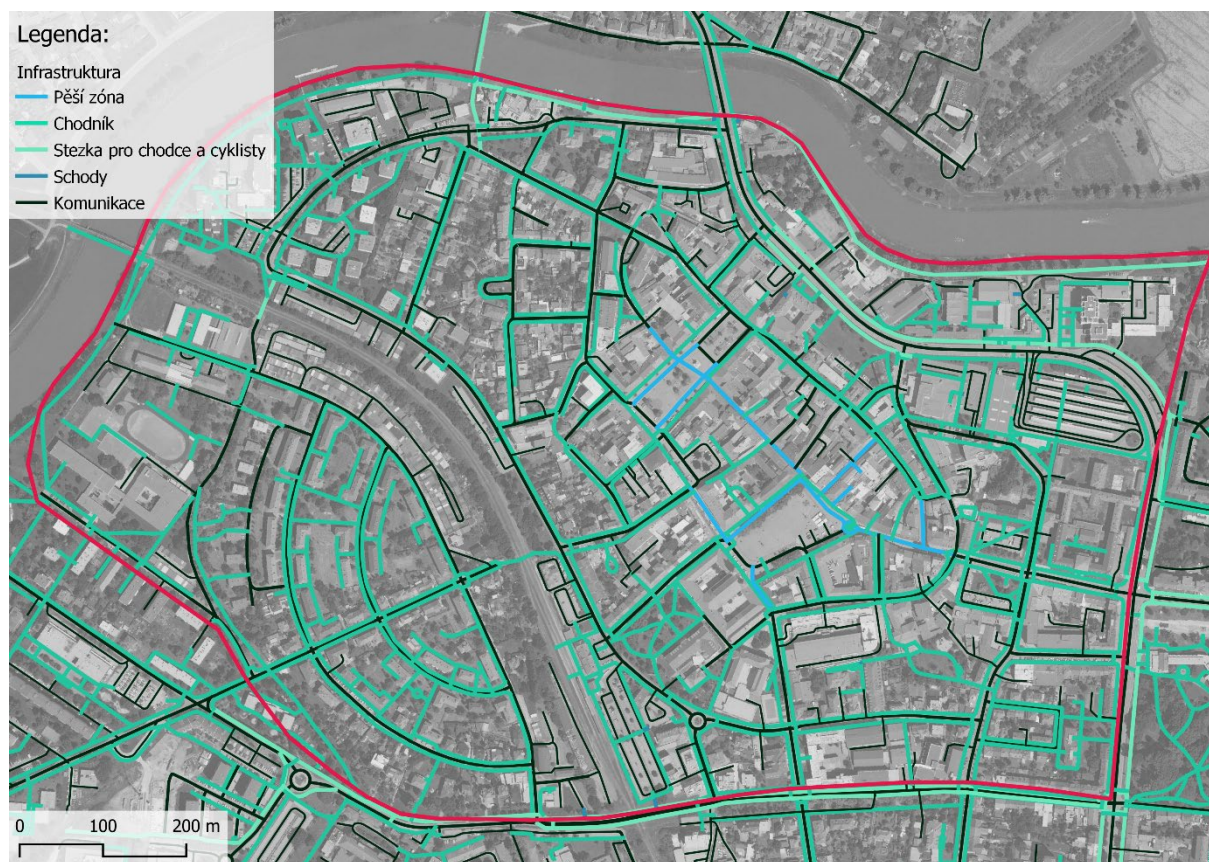


Obrázek 2.23: Ukázka parkování v centru města.

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



Pozitivní skutečností je, že **většina ulic v rámci centra disponuje chodníkem** či stezkou pro chodce a cyklisty nebo **pěší zónou**, případně bývá do ulic zakázán vjezd mimo vozidel zásobování. To má kladný vliv na bezpečnost nejzranitelnějších účastníků provozu (chodců a cyklistů). Přehled pěší infrastruktury představuje obrázek 2.24.



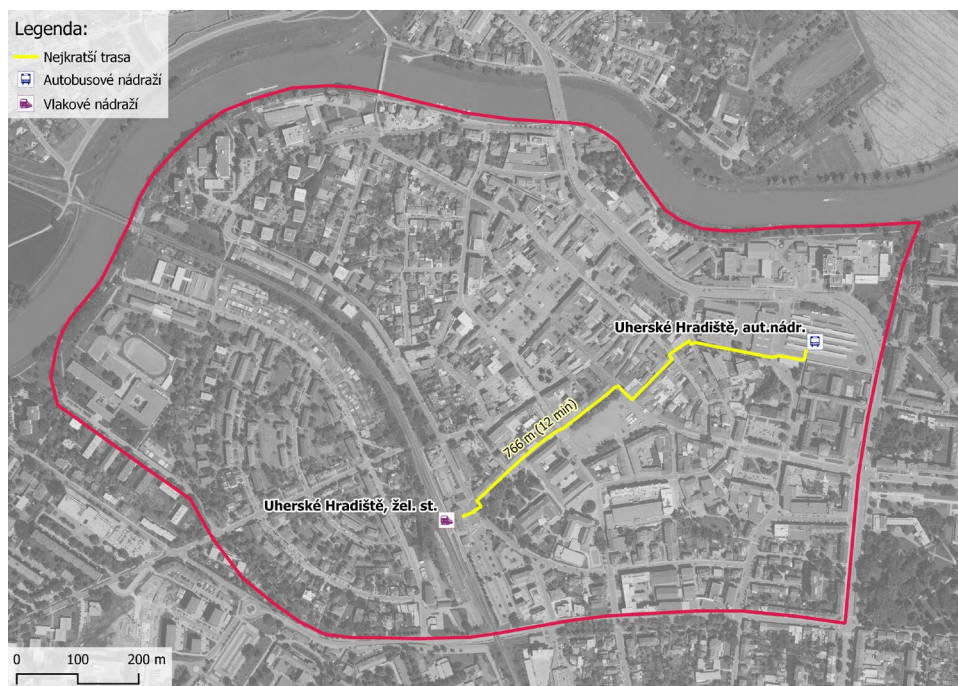
Obrázek 2.24: Pěší infrastruktura v řešené oblasti.

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

PŘESTUP MEZI VLAKOVÝM A AUTOBUSOVÝM NÁDRAŽÍM

Město Uherské Hradiště nedisponuje multimodálním přestupním uzlem. Cestující přestupující mezi vlakovým a autobusovým nádražím jsou tak nuceni projít přes celé užší centrum, neboť jsou od sebe nádraží vzdálena 766 m (cca 12 minut chůze) [5]. Tato trasa vede ulicemi Nádražní - Masarykovo náměstí - Josefa Stancla - Františkánská - pasáž - Hradební - Obchodní a představuje ji obrázek 2.25.

Z hlediska bezpečnosti pěší dopravy se na této trase jako nejproblematičtější jeví ulice Nádražní (viz obrázek 2.26). Jedná se o místní komunikaci s jednosměrným provozem ve směru k železničnímu nádraží. Po jedné její straně se nachází obchody a po druhé kostel sv. Františka Xaverského a Jezuitská zahrada. Ulici Nádražní lemují chodníky po obou stranách. V ulici parkují vozidla po obou stranách komunikace.



Obrázek 2.25: Nejkratší trasa mezi autobusovým a vlakovým nádražím.

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



Obrázek 2.26: Ulice Nádražní.

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

Při průzkumu dopravy bylo zjištěno, že roční průměr denních intenzit zde tvoří 2 376 voz/den z toho nákladních vozidel 24 voz/den a cyklistů 217 voz/den. Na křižovatce ulic Nádražní a Kollárova, kde se nachází vlakové nádraží, bylo za sledované období od počátku ranní do konce večerní špičky napočítáno 4 818 pěších. Obdobné intenzity dopravy byly naměřeny po jižní straně Masarykova náměstí (viz obrázek 2.27). Dle průzkumu dopravy v klidu, kterému se detailněji věnuje kapitola 3 Analýza aktuálního stavu dopravy v klidu ve vymezené oblasti, bylo zjištěno, že v ulici Nádražní byla maximální obsazenost



parkovacích stání 83 % a na sousedním Masarykově náměstí až 135 %³ (obojí v průběhu odpoledních hodin).



RPDI - všechna vozidla



RPDI - nákladní doprava



RPDI - cyklistická doprava

Obrázek 2.27: Roční průměry denních intenzit - ul. Nádražní, Masarykovo nám.

Zdroj: Dopravní průzkumy pro optimalizaci dopravy v Uherském Hradišti.

Tento stav není vyhovující pro pěší dopravu, která by měla být v centru města upřednostňována před automobilovou dopravou. Bylo by vhodné, aby trasa mezi vlakovým a autobusovým nádražím nebyla omezována silniční dopravou více, než je zcela nevyhnutelné.

PRVKY PRO OSSPO

Ve městě se dále nachází místy nebezpečně nesprávně provedené prvky pro osoby se sníženou schopností orientace a pohybu. Na ukázce níže (viz obrázek 2.28) je nebezpečně provedený signální pás přechodu pro chodce, který nevidomé nenavádí na druhou stranu přechodu na chodník, ale přímo do středu křižovatky do čtyřpruhové komunikace I/55.



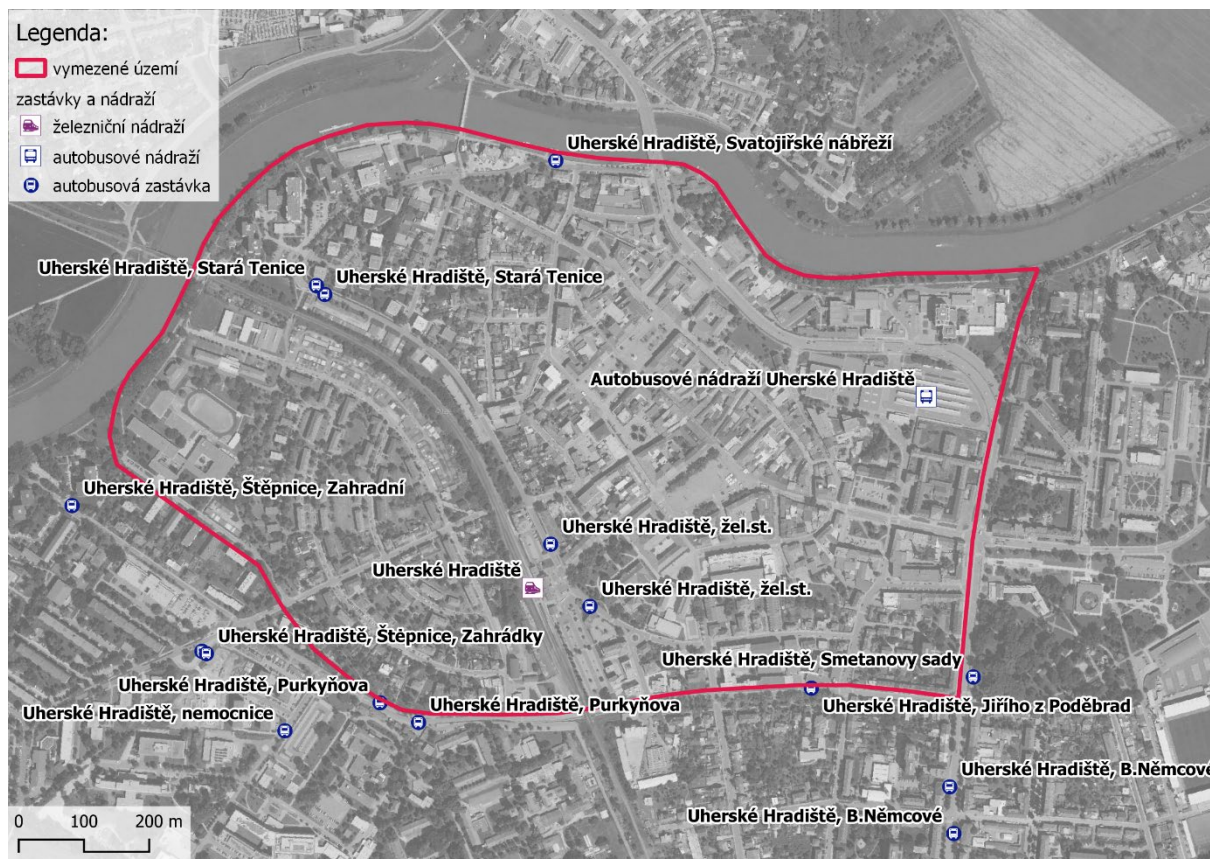
Obrázek 2.28: Ukázka nebezpečného provedení signálního pásu.

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

³ Obsazenost parkovacích stání vyšší než 100 % znamená, že všechna parkovací místa byla obsazená a automobily parkovaly i mimo vyznačená stání. Zde stálo navíc 35 % vozidel z celkové kapacity stání.

2.6.3 Veřejná hromadná doprava

Uherské Hradiště disponuje městskou hromadou dopravou o osmi autobusových linkách zahrnujících i Staré Město a Kunovice [15]. Rozmístění zastávek veřejné hromadné dopravy je na obrázku níže (viz obrázek 2.29). Jak je vidět, autobusové zastávky jsou rozmístěny při okraji centra (resp. ZSJ Uherské Hradiště – střed) a jižně od řešené části sídliště Mojmir.



Obrázek 2.29: Zastávky MHD a nádraží.

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

Jak již bylo zmíněno v předchozí kapitole, město nedisponuje multimodálním přestupním uzlem. Autobusové nádraží Uherské Hradiště se nachází v centru města podél průtahu silnice I/55. Železniční nádraží od něj leží ve vzdálenosti cca 680 m vzdušnou čarou.

Parkoviště fungující jako P+R je pro autobusové nádraží odděleno průtahem silnice I. třídy. Pro vlakové nádraží se centrální body tří parkovišť P+R nachází ve vzdálenosti cca 75–300 m. Tato parkoviště nejsou oddělena žádnou bariérou.

Autobusové nádraží působí předimenzovaně (viz obrázek 2.30). V současné době se uvažuje o jeho přestavbě. Jednou z možností je přestavba severní části autobusového nádraží na parkoviště pro 62 osobních automobilů. V jiné variantě se uvažuje o zmenšení autobusového nádraží na cca jednu třetinu stávající velikosti, kdy by autobusům sloužila západní část nádraží a zbývající cca dvě třetiny by byly využity pro parkování osobních automobilů nebo pro výstavbu garážového domu či podzemních garáží.

Nabízí se i možnost přesunu autobusového nádraží k vlakovému nádraží, čímž by vznikl multimodální přestupní uzel. Jednou z variant je jeho umístění jihovýchodně od výpravní



budovy místo stávajícího parkoviště ČD Jih (pro VHD), druhá varianta uvažuje umístění autobusového terminálu po severozápadní straně výpravní budovy v místě parkoviště ČD Sever (pouze MHD). V blízkosti vlakové stanice se též uvažuje o výstavbě či rozšíření stávajících podchodů mezi ulicí Na Stavidle a Revoluční a o rekonstrukci přednádražního prostoru.

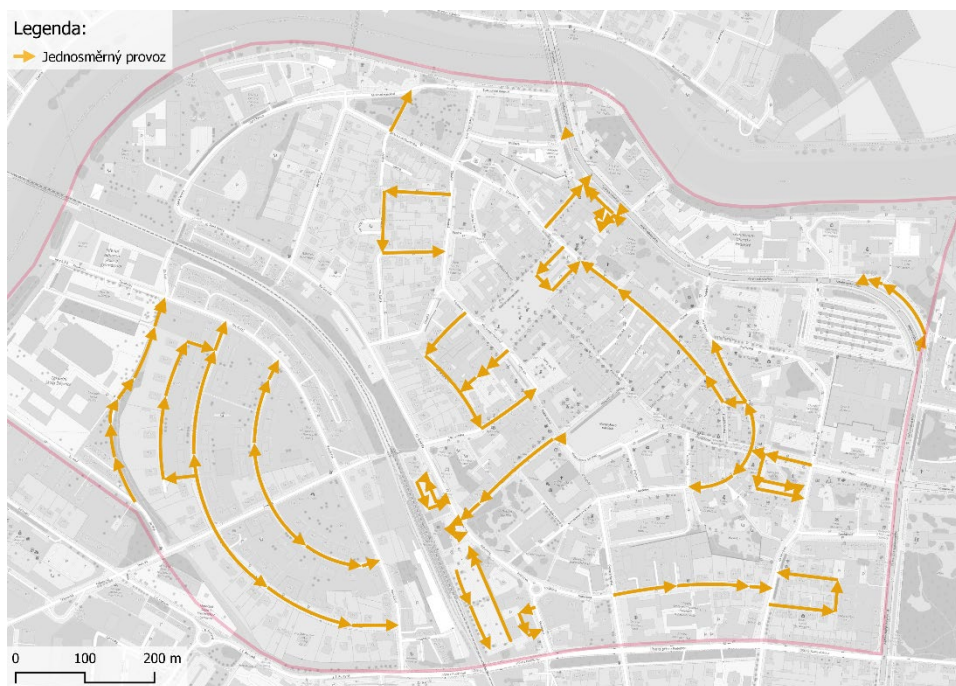


Obrázek 2.30: Autobusové nádraží.

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

2.6.4 Silniční doprava

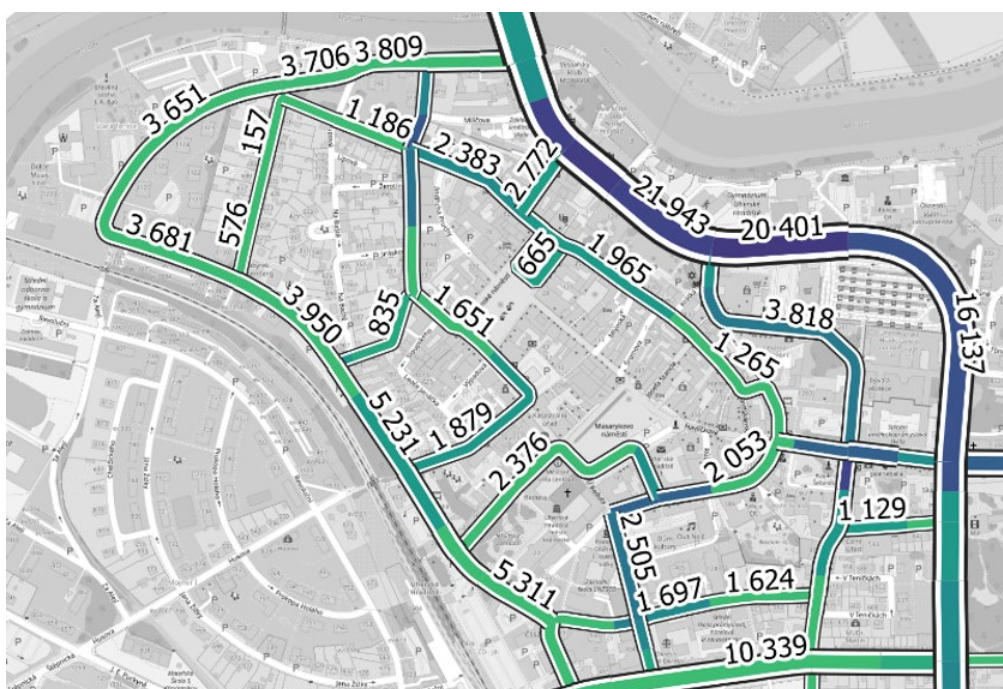
Předmětnou oblast protíná silnice I/55, při jižním okraji ji lemuje III/5013. Zbývající komunikační síť v oblasti představují místní komunikace. Ve vymezené oblasti je doprava organizována systémem jednosměrných komunikací, které jsou včetně směrů vyznačeny na obrázku níže (viz obrázek 2.31). Jejich uspořádání se jeví jako dostatečné. Kromě jednosměrných komunikací je provoz silniční dopravy usměřňován dále zákazy vjezdu, zónami s dopravním omezením (pěší zóna) a jiným značením. V řešené oblasti, resp. při jejím okraji, se nachází šest světelně řízených křižovatek a jedna okružní křižovatka. Zbývající křižovatky jsou úroňové, obvykle průsečné nebo stykové.



Obrázek 2.31: Jednosměrné komunikace.

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

Nejvyšší intenzity dopravy byly naměřeny nedaleko centra města, a to na silnici I/55 na mostě přes řeku Morava propojující Staré Město a Uherské Hradiště, ve vymezeném území na ulici Velehradská třída (až 21 943 voz/den). Na této komunikaci byla zjištěna i intenzita tranzitní dopravy, která činí 4 281 voz/den, což odpovídá zhruba 19,5 % celkové intenzity dopravy na této komunikaci. Obecně je nejvytíženější komunikací průtah silnice I/55 a také silnice II/497 (ulice Sokolovská). Překvapivě vysokých intenzit je však dosahováno také v centru města (viz obrázek 2.32).



Obrázek 2.32: Roční průměr denních intenzit dopravy - všechna vozidla.

Zdroj: Dopravní průzkumy pro optimalizaci dopravy v Uherském Hradišti.



Jak již bylo zmíněno silnice I/55 vytváří tzv. bariérový efekt. Vysoké intenzity vozidel v centru obecně snižují pocit bezpečí pro nemotorovou dopravu. Tato skutečnost není příjemná ani pro chodce ani pro cyklisty v rámci centra města. Ilustrační obrázek 2.33 zobrazující provoz na Velehradské třídě je níže.

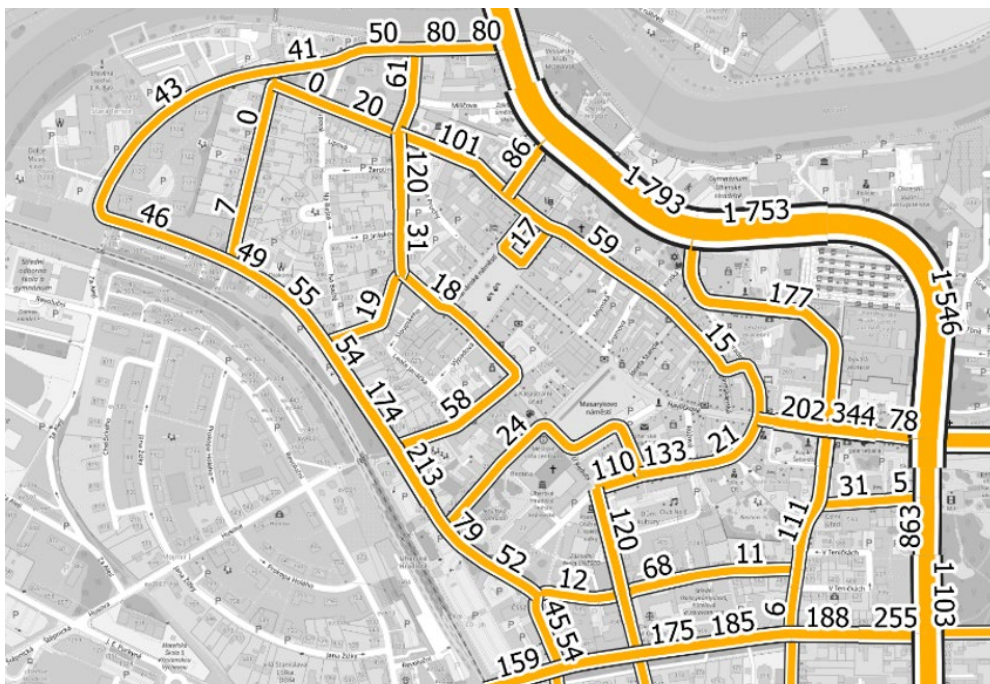


Obrázek 2.33: Křižovatka Velehradská třída x Sokolovská.

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

Nákladní doprava zatěžuje v Uherském Hradišti nejvíce již zmíněnou silnici I/55 a to až 8% podílem. V případě Velehradské třídy dosahují intenzity nákladní dopravy až cca 1 800 voz/den (viz obrázek 2.34). Nákladní doprava často představuje dopravu tranzitní - tedy dopravu, která městem pouze projíždí a nemá zde žádný zdroj ani cíl.

Ve srovnání s městy Třebíč a Uherský Brod je v Uherském Hradišti podíl nákladní dopravy poměrně nízký. Na silnici I/23, která tvoří průtah města Třebíče, dosahuje podíl nákladní dopravy až 23 %. Na silnici I/50, která se nachází v Uherském Brodě, dosahuje podíl nákladní dopravy dokonce až 26 %. Tyto hodnoty byly zjištěny na základě komunikace se zpracovateli dokumentů věnujících se těmto městům.



Obrázek 2.34: Roční průměr denních intenzit dopravy - nákladní doprava.

Zdroj: Dopravní průzkumy pro optimalizaci dopravy v Uherském Hradišti.

2.6.5 Doprava v klidu

2.6.5.1 Prostorová a kapacitní organizace dopravy v klidu

Ve městě je regulace dopravy v klidu (parkování) řešena kromě svislého a vodorovného dopravního značení vymezujícího místa, kde se může nebo nemůže stát, také cenovou politikou placených parkovišť. Placená parkoviště se vztahují výhradně na oblast centra a blízkého okolí. Parkovací plochy v Uherském Hradišti lze rozdělit na **tolerované parkování** (bez vyznačení místa pro parkování, parkování v souladu s § 25-27 zákona 361/2000), **legální parkování** (vyznačení svislým nebo vodorovným dopravním značením) a **nelegální parkování** (proti zákazům stání/zastavení, parkování na chodníku či pozemku města - zeleni, před vjezdem aj.). V rámci legálního parkování se jedná o volné parkování a o placené parkování.

Parkování se dělí dle ČSN 736110 [11] na základní druhy:

1. Krátkodobé zastavení (vykládka a nakládka zboží a osob);
2. Krátkodobé stání (do dvou hodin, například nákup aj.);
3. Dlouhodobé stání (nad 2 hodiny, například do zaměstnání);
4. Odstavení vozidla (delší doba v řádech dní a více - po dobu, kdy se vozidlo nepoužívá).

Podle ČSN 73 6056 [12] se dále parkovací stání dělí:

- a) Dle kategorie vozidel - osobní vozidla; lehká nákladní vozidla (dodávky); nákladní vozidla; autobusy; motocykly a jízdní kola.
- b) Dle skupin uživatelů určena pro - rezidenty a abonenty; zákazníky, zaměstnance, hosty; zásobování, dopravní obsluhu; osoby těžce pohybově postižené a osoby doprovázející dítě v kočárku.



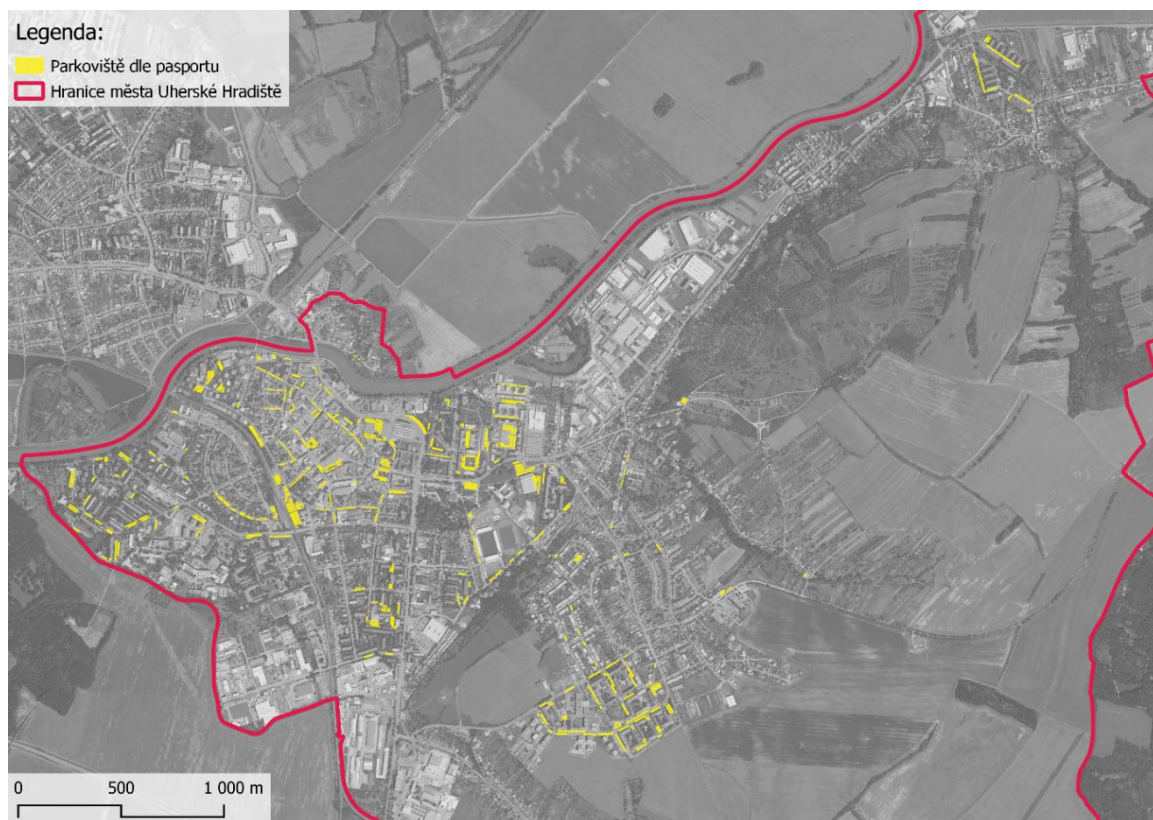
- c) Dle vztahu k pozemní komunikaci – na parkovacích pruzích podél jízdniho pásu (podélné stání); na parkovacích pásech podél jízdniho pásu (kolmé nebo šikmé stání); na středním dělicím pásu směrově rozdělené pozemní komunikace; na samostatném parkovišti s podélným, šikmým nebo kolmým řazením parkovacích stání; v jednotlivé, řadové nebo hromadné garáži.

Dále je možné dělit parkování dle účelu a potřeb uživatelů – pro zjednodušení možné rozdělit do čtyř kategorií:

1. Zásobování,
2. Dojíždění za prací – přes den,
3. Dlouhodobé zastavení vozidla (rezident) u místa bydliště – přes noc,
4. Dlouhodobé odstavení vozidla – několik dní.

Konkrétnější popis dopravního chování v oblasti dopravy v klidu je řešen v kapitole 3 „Analýza aktuálního stavu dopravy v klidu ve vymezené oblasti“.

Obrázek 2.35 níže ukazuje rozmístění parkovacích ploch dle pasportu parkování [17] poskytnutým městem. V oblastech s nízkou zástavbou je parkovacích stání obecně menší počet kvůli nižší poptávce po parkování ve vztahu k rozloze – menší hustota zalidnění – většinou tedy stačí parkování podél vozovky i v místech, která nejsou stanovena jako parkoviště nebo využití vlastních pozemků (případně garáží). Tento jev lze pozorovat např. v severovýchodní a jižní části města, kde je převážně nízká zástavba. Vyšší množství parkovacích stání se vyskytuje v centru města, u železniční stanice, v oblastech sídlištní zástavby (např. sídliště Mojmír, Stará Tenice) a v blízkosti vysoké školy. Další větší parkoviště se nachází např. u supermarketů nebo u nemocnice.



Obrázek 2.35: Parkovací plochy v rámci města Uherské Hradiště (pasport parkování).

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

V centru města či v jeho blízkosti se nachází městský úřad, finanční úřad, úřad práce, katastrální úřad, pošta, informační centrum, policie, knihovna, dům kultury, divadlo, školy, synagoga, kostely, restaurace, kavárny, penziony, potraviny a další obchody. Z dopravního hlediska, jak již bylo zmíněno, se zde nachází autobusové i železniční nádraží. Z obytné zástavby se zde nalézají řadové domy a bytové domy do výšky čtyř pater. Při západním okraji centra i rodinné domy společně se sídlištní zástavbou. Jižně od železniční trati leží převážně obytná zástavba v podobě zejména řadové a bytové zástavby (Sídliště Mojmír).

Z obrázku (obrázek 2.36) je zřejmé, že se v řešené části Sídliště Mojmír nenachází mnoho parkovacích ploch. V těsné blízkosti severně podél železniční trati se ale nachází značné množství soukromých garáží. Oproti tomu velké množství parkovacích stání leží v sídlišti Stará Tenice, u železniční trati na severní straně a v užším centru města.

Dle pasportu parkovacích stání se v Uherském Hradišti nachází celkem 4 810 parkovacích stání, z toho 179 pro invalidy. Nejkapacitnější parkoviště v centru je Parkoviště ČD Jih (207 veřejných stání + 3 stání pro invalidy), další velké parkovací plochy jsou parkoviště ČD Sever, OD Centrum (Billa) a Na Stavidle. V rámci řešené oblasti se dle pasportu nachází 1 682 parkovacích stání, přičemž v severní části Sídliště Mojmír se nachází 76 parkovacích stání, v užším centru Uherského Hradiště se nachází celkem 1 606 stání. Tuto oblast lze dále rozdělit ulicí Dlouhou a Jana Blahoslava na ZSJ Uherské Hradiště - střed (1 337 stání) a Starou Tenici (269 stání). Aktuální počty stání se mohou lišit - hodnoty byly převzaty z pasportu parkování poskytnutého městem.



Obrázek 2.36: Parkovací stání v rámci centra města Uherské Hradiště.

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

Parkování mimo zpoplatněné oblasti ve městě je řešeno způsobem volného parkování na parkovacích stáních (parkovací pásy/pruhy) místy bez přímého označení pomocí příslušného SDZ s libovolným typem parkování – vodorovné, šikmé, kolmé, nebo jejich kombinace. Při nárůstu počtu zaparkovaných automobilů v obytných oblastech může docházet k zahlcování obytných oblastí vozidly. Tento stav bývá pro obyvatele znepokojující.

2.6.5.2 Technologická a tarifní organizace dopravy v klidu

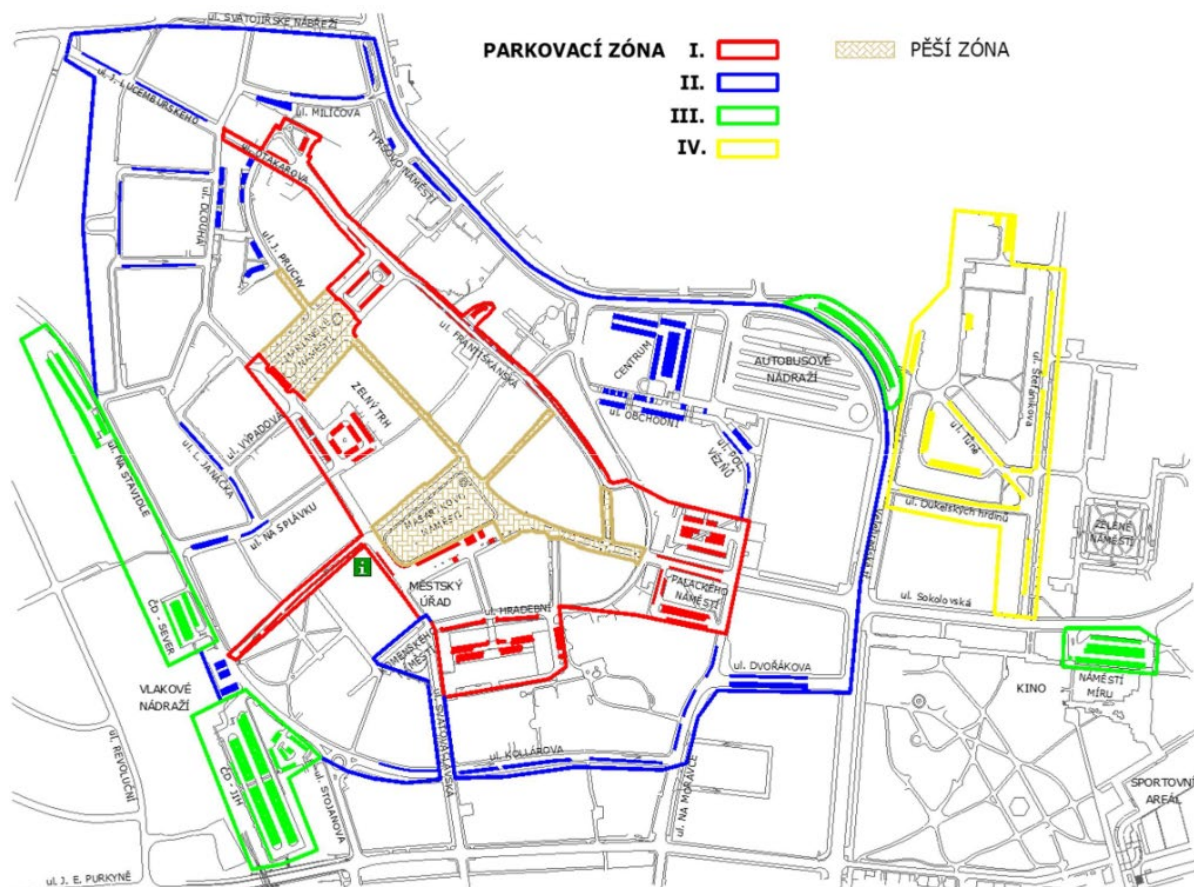
Z technologického hlediska město disponuje parkovacími automaty a závorovými systémy. Parkovací automaty se nachází v centru města ve zmíněných zónách a je možné platit pouze mincemi. Dále je zde možnost parkovné zaplatit pomocí SMS nebo aplikace SEJF. Závorové systémy se nachází na parkovištích ČD Jih, ČD Sever, OD Centrum (Billa) a Na Stavidle. Na těchto parkovištích lze používat aplikaci SEJF i hotovost.

Placené parkovací plochy v centru se dělí celkem do čtyř parkovacích zón, přičemž v řešené oblasti se nachází tři z nich – zóna I (červená), zóna II (modrá), zóna III (zelená). Tato kapitola se dále věnuje právě těmto třem zónám.

Rozsah parkovacích zón je uveden na obrázku níže (viz obrázek 2.37). Zóna I se nachází v nejužším centru města. Zahrnuje náměstí Mariánské, Masarykovo, Palacké a Zelný trh a dále ulice Františkánskou, Otakarovu, Hradební a Nádražní. Zóna II obsahuje zbývající ulice ohraničené silnicí I/55. Jedná se o Dvořákovu, Kollárovu, Na Stavidle, Na Splávku, L. Janáčka, Lipovu a Svatojiřské nábřeží. Do zóny III spadá parkoviště Velehradská třída, parkoviště ČD Jih, parkoviště Stojanova, parkoviště Na Stavidle, parkoviště ČD Sever a



(mimo řešenou oblast ležící) parkoviště náměstí Míru. V zónách lze stát po časově omezenou dobu, nejvýše ale 24 h [18].



Obrázek 2.37: Zóny placené stání v centru Uherského hradiště.

Zdroj: Pravidla pro vydávání parkovacích karet v Uherském Hradišti.

K těmto zónám se váží rezidenční **parkovací karty**, pečovatelské parkovací karty, abonentní parkovací karty a parkovací karty pro závorové systémy ve III. parkovací zóně. Výdej parkovacích karet zajišťuje městský úřad Uherského Hradiště, odbor správy majetku města. Karty je možné získat pouze za splnění specifických podmínek, které se liší dle typu karty. Karty se dělí na přenosné a nepřenosné. Přenosné mohou být karty pro pečovatelskou službu a abonentní karty v závislosti na tom, zda jsou vystaveny na konkrétní RZ, nebo zda se jedná o vozidlo společnosti či organizace zajišťující služby se sídlem nebo provozovnu v dané zóně. V daném případě lze RZ nahradit názvem společnosti a karta je poté přenosná. Zakoupením parkovací karty nevzniká nárok na vyhrazení či rezervování parkovacího místa.

V případě osob, které nejsou fyzickými osobami vlastníci trvalé místo pobytu ve zpoplatněné oblasti, lze zakoupit parkovací karty čtvrtletní a roční. Roční parkovací karta pro zpoplatněná parkoviště v zónách I, II a III je 18 000 Kč (čtvrtletní 4 500 Kč), pro zpoplatněná parkoviště v zóně II a III 12 000 Kč (čtvrtletní 3 000 Kč) a pro zpoplatněná parkoviště pouze v zóně III 5 000 Kč (čtvrtletní 1 250 Kč). V zónách II a III se nachází zpoplatněná parkoviště, na která si lze předplatit parkování. Pro jedno konkrétní zpoplatněné parkoviště v zóně II je cena ročního předplatného 9 000 Kč (čtvrtletní 2 250 Kč), v zóně III 5 000 Kč (čtvrtletní 1 250 Kč). Sazba za předplatnou plastovou kartu s magnetickým pruhem činí 100 Kč.



Sazba za stání silničního vozidla fyzické osoby, jež mají místo trvalého pobytu ve zpoplatněné oblasti, je nižší a pouze roční. Pro zpoplatněná parkoviště v zónách I, II, a III se jedná o 3 000 Kč a v zónách II a III o 1 500 Kč. Za jedno konkrétní zpoplatněné parkoviště v blízkosti místa trvalého pobytu v zóně I je sazba 600 Kč, v zóně II 400 Kč a v zóně III 100 Kč.

Ceny parkovacích karet v Uherském Hradišti jsou téměř srovnatelné s hlavním městem Prahou. V Praze je např. cena roční parkovací karty pro rezidenta či osobu se sídlem firmy v dané oblasti 1 200 Kč (roční). Základní cena, která je závislá na pásmu, dosahuje částek 36 000 Kč, 30 000 Kč a 24 000 Kč za rok.

Zpoplatněná parkoviště jsou vybavena **parkovacími automaty** (viz ilustrační obrázek 2.38 a obrázek 2.39). Jejich provozní doba je od pondělí do pátku 6:00 – 18:00 a v sobotu 6:00 – 12:00. Cena za první hodinu parkování činí ve všech třech zónách 10 Kč, každá další hodina stojí v zóně I 40 Kč, v zóně II 20 Kč a v zóně III 10 Kč. V zóně I je dále možné ve zvýhodněné sazbě parkovat po dobu 30 minut za 1 Kč. Pro zónu I a II není na rozdíl od zóny III stanovena maximální denní sazba. Ta v zóně III činí 20 Kč/den [19].



Obrázek 2.38: Parkovací automat na Masarykově náměstí.

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



Obrázek 2.39: Parkovací automat (pokladna) u supermarketu Albert.

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

Dalším možným způsobem placení je úhrada parkovného přes **SMS a mobilní aplikaci SEJF**. Parkování lze pomocí SMS prodloužit před vypršením uhrazeného parkovného. K ceně SMS parkovného je připočítávána cena za zaslání SMS dle tarifu operátora uživatele. Odpověď na SMS je nezbytné si ponechat pro případ kontroly, daňový doklad si lze vytisknout na internetových stránkách. Službu lze využívat pouze v případě, pokud má uživatel aktivní Premium SMS. Placení pomocí SMS nelze využívat na parkovištích se závorovým systémem (ČD Jih, ČD Sever, OD Centrum - Billa a Na Stavidle). Na těchto parkovištích lze používat aplikaci SEJF [20].

Minimální platba v první zpoplatněné zóně pomocí SMS i aplikace SEJF je 15 Kč (doba parkování 68 min) a maximální možná platba je 130 Kč (doba parkování 240 minut), přičemž cena se zvyšuje po pětikorunách v intervalech 7-8 minut. Minimální platba v druhé zpoplatněné zóně pomocí SMS i aplikace SEJF je 15 Kč (doba parkování 75 min) a maximální možná platba je 70 Kč (doba parkování 240 minut), kdy cena opět roste po pětikorunách v intervalu 15 minut. Minimální platba ve třetí zpoplatněné zóně pomocí SMS i aplikace SEJF je 15 Kč (doba parkování 90 min) a maximální možná platba je 20 Kč (doba parkování 120-720 minut), kdy cena vzroste o pět korun při parkování delším než 90 minut [20].

Ceny za parkování při platbě pomocí parkovacích automatů, SMS a aplikace SEJF se neliší.

Bez poplatku lze parkovat na parkovišti OD centrum (týká se zákazníků prodejny Billa) první hodinu parkování. Na všech zpoplatněných parkovištích mohou bezplatně parkovat vozidla s označením O1 a elektromobily [19].

V případě řádného neprokázání parkovací doby parkovacím lístkem nebo kartou činí sazba 500 Kč ve všech třech zónách [19].



2.6.6 Zásobovací logistika

Kapitola zásobovací logistika úzce souvisí s významnými zdroji a zejména cíli cest. Pravidelné zásobování je potřebné především pro budovy poskytující obchodní a stravovací služby (zobrazuje je obrázek 2.40). Obojí je potřeba zásobovat pravidelně a je tedy důležité, aby zásobovací vozidla měla kde dočasně zastavovat. Dále pak je neopomenutelné zásobování průmyslových podniků. V rámci řešené oblasti centra města se průmyslové oblasti nachází u řeky Morava v severozápadní části Staré Tenice a dále u silnice I/55 u mostu přes řeku.



Obrázek 2.40: Budovy s převažující obchodní nebo stravovací funkcí.

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

Podle ČSN 73 6110 [11] a ČSN 73 6056 [12] se zpravidla u nákupních center větších než 200 m² zásobovaných velkými nákladními vozidly zřizují zásobovací dvory, které jsou dimenzovány tak, aby ani v době zásobovacích špiček nestála zásobovací nákladní vozidla mimo zásobovací dvůr na veřejných komunikacích nebo účelových komunikacích centra.

Dle ČSN 73 6056 [12] se plocha určená pro zásobování označuje dopravní značkou pouze v odůvodněných případech. Parkovací stání pro zásobování nesmí zasahovat do rozhledových polí křižovatek, sjezdů a přechodů či míst pro přecházení.

Ve stísněných podmínkách (např.: centra sídelních útvarů) je možné zastavení vozidla při zásobování [12]:

- V jízdním pruhu
 - Jízdní pruh je pro účely zásobování možné využít na místních komunikacích funkční skupiny C, pokud je intenzita dopravy velmi nízká, přičemž po zastavení vozidla vedle něj musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký minimálně 3 m.
- S využitím k tomu přizpůsobeného chodníku
 - Vedle stojícího zásobovacího vozidla musí zůstat na chodníku volná šířka minimálně 1 m + bezpečnostní odstup dle ČSN 73 6110.
 - Za předpokladu, že zůstane volný alespoň jeden jízdní pruh o šířce nejméně 3 m pro každý směr jízdy lze k zásobování využít k tomu přizpůsobený chodník na místních komunikacích funkční skupiny B.
 - Za předpokladu, že zůstane volný alespoň jeden jízdní pruh o šířce nejméně 3 m lze k zásobování využít k tomu přizpůsobený chodník na místních komunikacích funkční skupiny C. V odůvodněných případech, při velmi malé intenzitě dopravy, i na místních komunikacích funkční skupiny B.
- Částečně v parkovacím zálivu
 - Pro zásobování částečně v jízdním pruhu platí stejná pravidla jako pro zásobování s využitím k tomu přizpůsobeného chodníku.
- V parkovacím zálivu
 - Parkovací záliv pro zásobování se využívá na komunikacích s vysokou intenzitou dopravy, není-li možné navrhnout stání pro zásobování na samostatné ploše. Délka zálivu by měla umožnit vjetí i vyjetí vozidla zásobování jízdou vpřed.

Na fotografiích níže jsou příklady vozidel zásobování stojících v jízdních pružích ve městě Uherské Hradiště, která byla natočena během dopravních průzkumů (viz obrázek 2.41).



Obrázek 2.41: Stojící vozidla zásobování – ulice Svatováclavská a Na Splávku.

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

V řešené oblasti Uherského Hradiště disponuje zásobovacím dvorem supermarket Albert i Billa. Každý z jmenovaných průmyslových areálů disponuje též vlastním dvorem využitelným pro účely zásobování.



Nejvyšší koncentrace obchodů a možností stravování je na Mariánském náměstí a v ulici Prostřední spojující Mariánské a Masarykovo náměstí.

V části Masarykova náměstí, v části Mariánského náměstí, v ulicích Prostřední, Jindřicha Pruchy, Josefa Stancla, Havlíčkova, části Františkánské, Protzkarovy a U Reduty není povolen vjezd motorovým vozidlům (pěší zóna, zákazy vjezdu). Dále je zakázán vjezd do ulic Šromova a Mlýnská. Do pěší zóny je povolen vjezd zásobování mezi 17:00 až 10:00 hod. Ve městě ale není v současné době jasný systém, který by umožňoval prokázání, že pěší zónou skutečně projíždí pouze vozidla zásobování. Existuje riziko nerespektování povolení vjezdu pouze vozidlům zásobování.

Pěší zóna v centru Uherského Hradiště, kde jsou vozidla zásobování omezena pouze časově, je vyznačena modře na obrázku níže (viz obrázek 2.42). Žlutě jsou zvýrazněny komunikace s jednosměrným provozem, které ovlivňují možnost pohybu a směru příjezdu vozidel zásobování k místům určení. Oranžové plochy představují parkovací stání, kde v případě, že jsou volná, mohou zastavovat dodávky bez problému už nyní.



Obrázek 2.42: Omezení zásobovací logistiky.

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

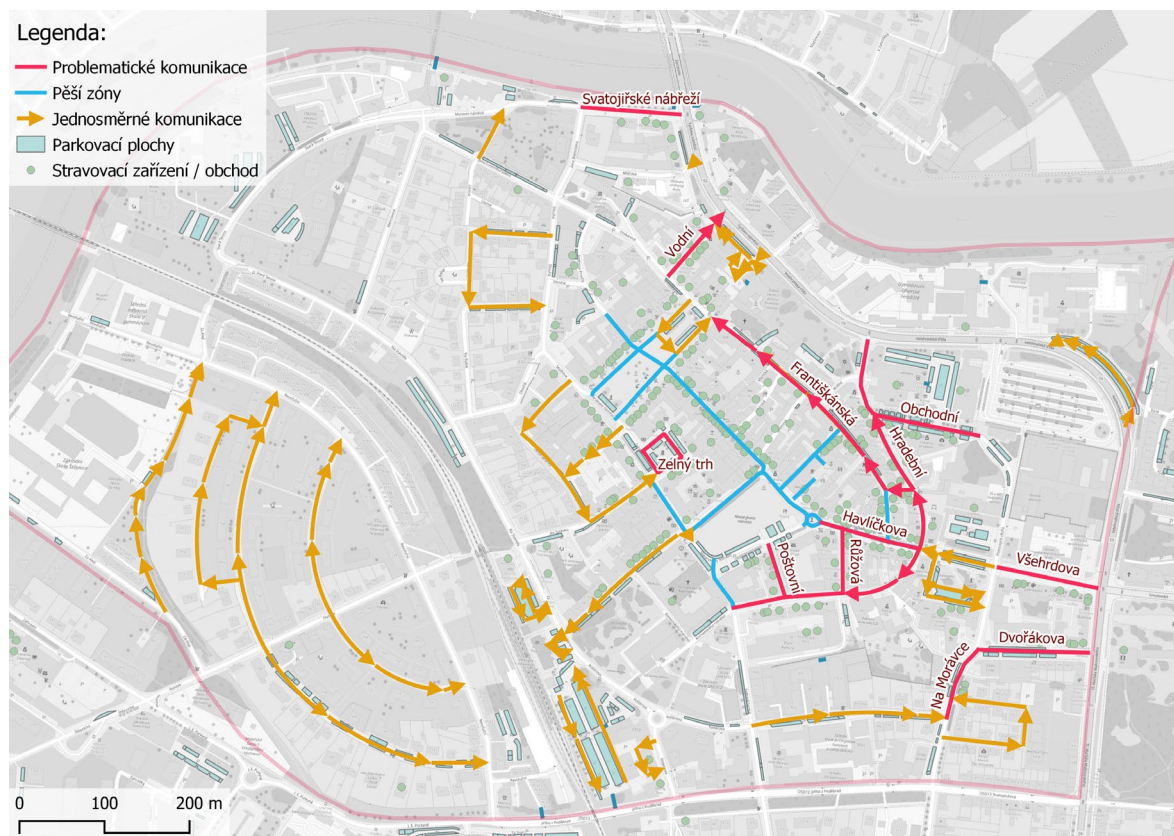
Na základě místního šetření a konzultace s městem lze za nejproblematičtější komunikace z hlediska zásobování považovat např. ulice Hradební, Františkánská, Obchodní, Vodní, Poštovní, Havlíčkova a Růžová. V ulici Růžová a Havlíčkova je problém se zásobováním z důvodu přítomnosti obchodního domu a pekařství, ke kterému v ranních hodinách přijíždí dodávky, které odtud rozvázejí zboží dál.



Obecně byla stanovena následující kritéria pro výběr problematických ulic z hlediska zásobování:

1. V ulici se nachází vyšší množství obchodů či stravovacích zařízení,
2. Uspořádání uličního prostoru - vozidla zásobování omezují provoz na komunikaci,
3. V ulici není pěší zóna nebo zákaz vjezdu motorových vozidel s výjimkou zásobování.

Ulice, které splňují jmenovaná kritéria jsou vyznačeny červeně na obrázku níže (obrázek 2.43). Ulice Nádražní nebyla zahrnuta, protože se u ní předpokládá možné zavedení pěší zóny.



Obrázek 2.43: Problematické komunikace z hlediska logistiky zásobování.

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

Interval pro zásobování v pěší zóně je relativně rozsáhlý ve srovnání s jinými pěšími zónami ve městech o podobném počtu obyvatel (viz tabulka 2.5).

Tabulka 2.5: Srovnání časů zásobování v pěších zónách ve městech [13] [5].

Město s pěší zónou	Zásobování vjezd povolen		Počet obyvatel
Sokolov	8:00 - 11:00	-	22 924
Litoměřice	6:00 - 10:00	17:00 - 24:00	23 623
Nový Jičín	16:30 - 12:00		23 151
Chrudim	bez časového omezení		23 140
Krnov	bez časového omezení		23 130
Uherské Hradiště	17:00 - 10:00		25 001
Kroměříž	4:00 - 10:00	17:00 - 22:00	28 360
Písek	6:00 - 10:00	18:00 - 22:00	30 379



Cheb	5:00 – 10:00	17:00 – 19:00	31 920
Znojmo	5:00 – 9:00	18:00 – 22:00	33 775

Jak bylo popsáno v předchozích odstavcích, na veřejných komunikacích bývá prostor určený pro zásobování vyznačován jen v odůvodněných případech. Zároveň lze na obslužných komunikacích zásobovat částečně z uzpůsobených chodníků či parkovacích zálivů, přičemž při nízké intenzitě silniční dopravy i přímo z jízdnic pruhů. S ohledem na tuto skutečnost a délku intervalu v pěší zóně určeného pro zásobování oblasti lze soudit, že logistika zásobování v centru města Uherské Hradiště není výrazně organizovaná.

2.6.7 Shrnutí

Z **průzkumu mobility** vyplývá, že automobil je využíván ve 47 % cest, pěšky 30 % cest, MHD 13 % cest, kolo 6 % cest, jiné 2 % cest, kombinace 1 % cest a vlak 1 % cest. Individuální automobilová doprava má tedy v Uherském Hradišti, resp. celém souměstí, téměř poloviční podíl na celkové dělbě přepravní práce.

Nejvyšší intenzity **cyklistické dopravy** lze pozorovat (mimo hlavní tahy Velehradské třídy, Tř. Maršála Malinovského a Sokolovské), na komunikacích směřujících do centra a na vlakové nádraží. Nejvyšší vytížení z hlediska **pěší dopravy** byla zaznamenána na křižovatce ulic Hradební, Palackého náměstí a Havlíčkova. Zde intenzita pěších dosahovala 14 742 chodců za sledované období (čas od 5:00 do 21:00 v rámci jednoho dne). Pěší doprava byla nejvíce pozorována ve středu sledované oblasti a při okrajích byla méně častá. Důvodem pro vyšší výskyt chodců v pěší zóně je i skutečnost, že mnoho lidí do centra nechodí, ale jezdí. Aktivní mobilita se v centru potýká s bariérovým efektem způsobeným průtahem silnice I/55, železniční tratí a řekou Moravou. Pozitivní skutečností je, že **většina ulic v rámci centra disponuje chodníkem** či stezkou pro chodce a cyklisty nebo **pěší zónou**, případně bývá do ulic zakázán vjezd mimo vozidel zásobování, což má kladný vliv na aktivní mobilitu. Problematickou se ale jeví ulice Nádražní, která slouží jako hlavní spojení mezi vlakovou stanicí a Masarykovým náměstím. Ulicí se nyní pohybuje 2 376 voz/den (z toho 217 voz/den cyklistů). Na křižovatce ul. Nádražní s ul. Na Stavidle bylo celkem během průzkumu od 5:00 do 21:00 nasčítáno 4 818 chodců. S ohledem na vysokou vytíženost pěší dopravou by bylo vhodné situaci řešit. Dále se ve městě nachází místy nesprávně provedené prvky pro osoby se sníženou schopností orientace a pohybu.

Město nedisponuje multimodálním přestupním uzlem, což v rámci **veřejné hromadné dopravy** komplikuje přestup mezi autobusovým a vlakovým nádražím, které od sebe leží 680 m vzdušnou čarou (766 m pěšky). Parkoviště typu P+R se od železniční stanice nacházejí v rozumné vzdálenosti 75-300 m. Od autobusového nádraží je parkoviště P+R odděleno silnicí I/55, což může snižovat ochotu řidičů jej využívat.

Nejvyšších intenzit **silniční dopravy** je dosahováno na Velehradské třídě (téměř 22 tisíc voz/den). Podíl tranzitní dopravy zde činí cca 19,5 % a podíl nákladní dopravy cca 8 %, což je poměrně nízká hodnota ve srovnání s jinými městy.

Z pohledu prostorové a kapacitní organizace **dopravy v klidu** lze konstatovat, že ve vymezené oblasti místy chybí vyznačení parkovacích stání. Nejvíce se tento nedostatek



projevuje na sídlišti Mojmir, kde lze očekávat enormní nedostatek kapacity parkovacích stání, což je do značné míry způsobeno jejich nevyznačením. Zároveň se u sídliště Mojmir nenachází hromadné odstavné parkoviště. Z hlediska technologické organizace dopravy v klidu je možné v centru platit skrze parkovací automaty, SMS, aplikaci SEJF a parkovací karty. Jedná se o širokou nabídku možností uhrazení ceny za parkování. Využívání moderních aplikací nejen pro uhrazení parkovného má potenciál do budoucna. Město je na dobré cestě. Z pohledu tarifní organizace dopravy v klidu, resp. cenové politiky, lze konstatovat, že za dlouhodobé parkování lze platit s využitím parkovacích karet, jejichž ceny jsou relativně srovnatelné s cenami parkovacích karet v Praze. Ceny za krátkodobé parkování jsou také relativně nízké, zejména pak v zóně III, kde celodenní parkování stojí pouze 20 Kč. Ceník parkování při platbě formou SMS či aplikace SEJF působí v případě zóny I, tedy v nejužším centru města, poměrně nepřehledně s minimální dobou parkování 68 minut a nárůstem ceny po 7-8 minutách. Při platbě přes parkovací automaty nevázané na RZ existuje riziko zneužívání nízké sazby za první hodinu – řidiči se mohou opakovaně vracet k automatu a parkování prodloužit, aby se vyhnuli vyšší sazbě.

Délka intervalu povolení vozidel zásobování v pěší zóně je poměrně rozsáhlá a díky absenci jasně stanoveného způsobu rozlišení vozidel zásobování od ostatních vozidel existuje riziko zneužívání vjezdu do pěší zóny. Ve městě se nachází komunikace, kde vozidla zásobování omezují provoz. **Logistika zásobování** v centru města Uherské Hradiště není výrazně organizovaná.



3 Analýza aktuálního stavu dopravy v klidu ve vymezené oblasti

V rámci analýzy stávajícího stavu dopravy v klidu v Uherském Hradišti se uskutečnily dva dopravní průzkumy – jeden pochůzkou se zápisem RZ a druhý průjezdem inspekčního vozidla osazeným kamerami. Dále byla vyhodnocena obsazenost na čtyřech parkovištích osazených závory. Data z těchto parkovišť poskytl město. Jednotlivé průzkumy, způsoby analýzy dat a vyhodnocení jsou popsány v následujících podkapitolách.

3.1 Průzkum dopravy v klidu se zápisem RZ

Průzkum dopravy v klidu za účelem zjištění stávající reálné obsazenosti parkovacích míst a obratu vozidel byl proveden v úterý 01.02.2022 v časech 5:00, 10:00, 15:00 a 20:00. Pro průzkum bylo vybráno několik dopravně zatížených ulic v ZSJ Uherské Hradiště – střed a v ZSJ Sídliště Mojmír v blízkosti železniční trati, které reprezentují dané oblasti. Konkrétně jsou uvedeny v tabulce níže (viz tabulka 3.1). Ve sledovaných oblastech byly počty parkovacích míst lokalit v centru převzaty z pasportu a v severní části sídliště Mojmír odhadnuty z Mapy.cz. Jedná se tedy o vyznačená parkovací stání.

Tabulka 3.1: Seznam zkoumaných oblastí a odhadovaná kapacita.

ID	Oblast	Vybraná ulice	Kapacita
P1	Centrum	Masarykovo náměstí	79
		Zelný trh	64
		Mariánské náměstí	39
		Františkánská ulice	53
P2	Sídliště Mojmír	Prokopa Holého	0
		Jana Žižky	44
		Husova	0
		Revoluční (úsek Jana Žižky - Jana Žižky)	0

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

3.1.1 Metodika

3.1.1.1 Postup

Průzkum byl proveden vyškolenými pracovníky v časových profilech 05:00, 10:00, 15:00 a 20:00 hodin. V každý ze stanovených časů procházel vyškolený pracovník vybrané ulice a zapisoval poslední čtyři čísla registračních značek automobilů. Nasbíraná data z jednotlivých časů byla poté porovnána, zanalyzována a vyhodnocena. Jedná se o běžný postup provádění průzkumu dopravy v klidu.



3.1.1.2 Kategorie uživatelů

Vybrané časy byly určeny za účelem zjištění, kolik vozidel v oblasti patří rezidentům (z toho kolik vozidel je odstaveno dlouhodobě), kolik jich do oblasti jezdí za účelem práce a kolik jako zásobování nebo návštěva. Jednotlivé skupiny parkujících automobilů, dle účelu přítomnosti vozidla, byly rozděleny podle následující tabulky (viz tabulka 3.2).

Odstavená vozidla byla přítomna v oblasti ve všech časech měření. Aktivně využívané automobily rezidentů byly přítomny ráno a zároveň i večer, ale přes den nikoliv, nebo po celý den s výjimkou dopoledne nebo odpoledne. Za účelem práce byla v oblasti parkována vozidla přes dopoledne a odpoledne, ale ráno a večer přítomna nebyla. Zásobování bylo v oblasti přítomno pouze v jeden zkoumaný čas a po zbytek dne ne – obdobná podmínka byla stanovena i pro návštěvy. Zbývající vozidla, nesplňující podmínky výše v tabulce, spadají do kategorie Ostatní.

Tabulka 3.2: Rozdělení vozidel.

Účel stání	Vozidlo přítomno v čase:			
	05:00	10:00	15:00	20:00
Odstavení vozidla*	ANO	ANO	ANO	ANO
Rezidentské parkování	ANO	ANO	NE	ANO
	ANO	NE	ANO	ANO
	ANO	NE	NE	ANO
Práce	NE	ANO	ANO	NE
Zásobování / návštěva	ANO	NE	NE	NE
	NE	ANO	NE	NE
	NE	NE	ANO	NE
	NE	NE	NE	ANO

*odstavená vozidla mohou patřit i rezidentům, pro účely průzkumu tvoří samostatnou kategorii

3.1.2 Data

Průzkumem byla zjištěna obsazenost parkovacích míst v jednotlivých oblastech. Kapacita parkovacích stání v severní části sídliště Mojmir a v centru obsahuje pouze vyznačená parkovací stání. Průměrná relativní obsazenost byla v rámci jednotlivých lokalit v užším centru 70 % a v severní části sídliště Mojmir 423 %. Blíže jsou oblasti popsány v samostatných podkapitolách a v tabulkách níže (viz tabulka 3.3 a tabulka 3.4).

Tabulka 3.3: Obsazenost.

Název oblasti	Kapacita (odhad)	Obsazenost							
		absolutní				relativní			
		5:00	10:00	15:00	20:00	5:00	10:00	15:00	20:00
Centrum	235	70	250	221	117	30 %	106 %	94 %	50 %
Sídliště Mojmir	44	182	171	173	218	414 %	389 %	393 %	495 %



Tabulka 3.4: Obsazenost v centru (detail).

Obsazenost v centru (detail)									
Název oblasti	Kapacita (odhad)	absolutní				relativní			
		5:00	10:00	15:00	20:00	5:00	10:00	15:00	20:00
Masarykovo nám.	79	9	79	74	31	11 %	100 %	94 %	39 %
Zelný trh	64	20	59	65	34	31 %	92 %	102 %	53 %
Mariánské nám.	39	17	46	37	28	44 %	118 %	95 %	72 %
Františkánská ul.	53	21	52	44	24	40 %	98 %	83 %	45 %

*červeně označené hodnoty zobrazují obsazenost 100 % a vyšší

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 jsou uvedena množství vozidel ve všech oblastech dělena dle účelu (viz tabulka 3.5, tabulka 3.6, tabulka 3.7 a tabulka 3.8).

Tabulka 3.5: Účel stání (absolutní hodnoty).

Účel stání (absolutní hodnoty)					
Název oblasti	odstav.	rezident.	práce	zásobování / návštěva	ostatní
Centrum	12	25	23	461	19
Sídlíště Mojmír	86	53	17	118	44

Tabulka 3.6: Účel stání v centru (absolutní hodnoty).

Účel stání v centru (absolutní hodnoty)					
Název oblasti	odstav.	rezident.	práce	zásobování / návštěva	ostatní
Masarykovo nám.	2	2	7	163	2
Zelný trh	3	9	10	117	3
Mariánské nám.	3	6	1	90	4
Františkánská ul.	4	8	5	77	8



Tabulka 3.7: Účel stání (relativní hodnoty).

Účel stání (relativní hodnoty)					
Název oblasti	odstav.	rezident.	práce	zásobování / návštěva	ostatní
Centrum	2 %	5 %	4 %	85 %	4 %
Sídlíště Mojmír	27 %	17 %	5 %	37 %	14 %

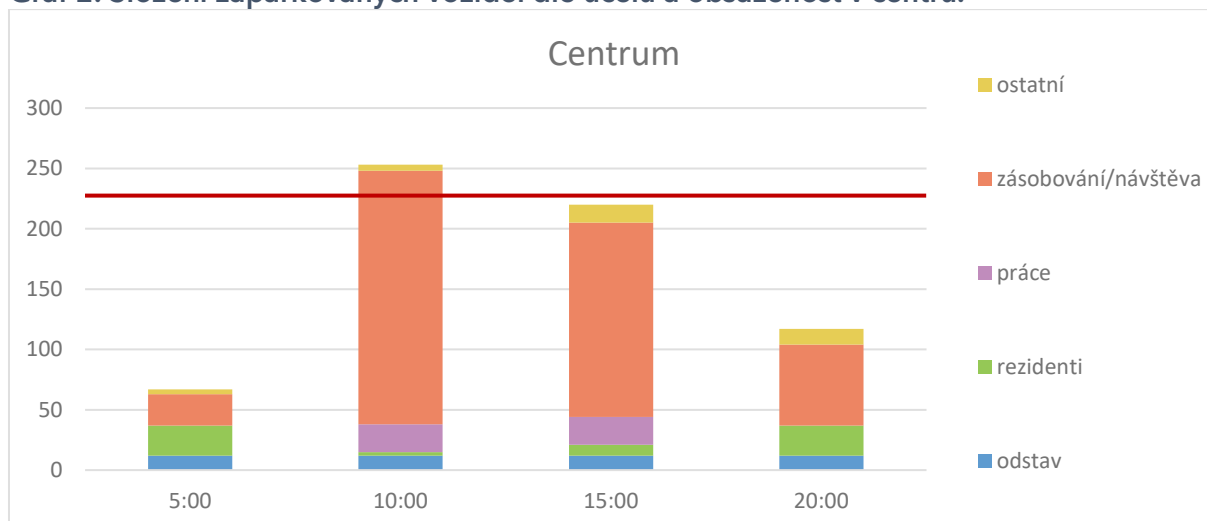
Tabulka 3.8: Účel stání v centru (relativní hodnoty).

Účel stání v centru (relativní hodnoty)					
Název oblasti	odstav.	rezident.	práce	zásobování / návštěva	ostatní
Masarykovo nám.	1 %	1 %	4 %	93 %	1 %
Zelný trh	2 %	6 %	7 %	82 %	2 %
Mariánské nám.	3 %	6 %	1 %	87 %	4 %
Františkánská ul.	4 %	8 %	5 %	75 %	8 %

Vzhledem k rozdílnému převládajícímu typu zástavby a z toho plynoucího odlišného využívání parkovacích ploch je tato kapitola dále detailněji rozdělena na vyhodnocení dopravy v klidu v centru severně od železniční trati, v severní části sídlíště Mojmír (jižně od železniční trati).

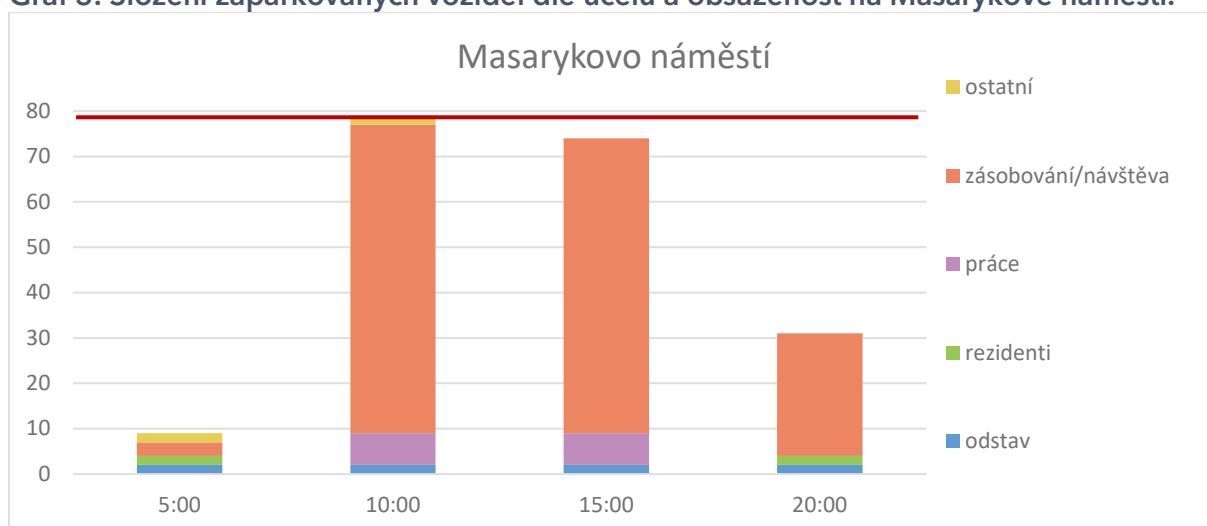
3.1.2.1 Centrum

Oblast centra města, nevykazuje známky nedostatečné kapacity. Počet odstavených vozidel byl 12, což odpovídá 2 % z celkového počtu vozidel v oblasti. Nejvíce je oblast využívána za účelem zásobování nebo návštěvy (85 %, 461 vozidel). Nejvyšší obsazenosti je v centru dosahováno odpoledne. Podrobněji viz graf 2. Červená čára ve všech grafech představuje vyznačenou kapacitu oblastí.

**Graf 2: Složení zaparkovaných vozidel dle účelu a obsazenost v centru.**

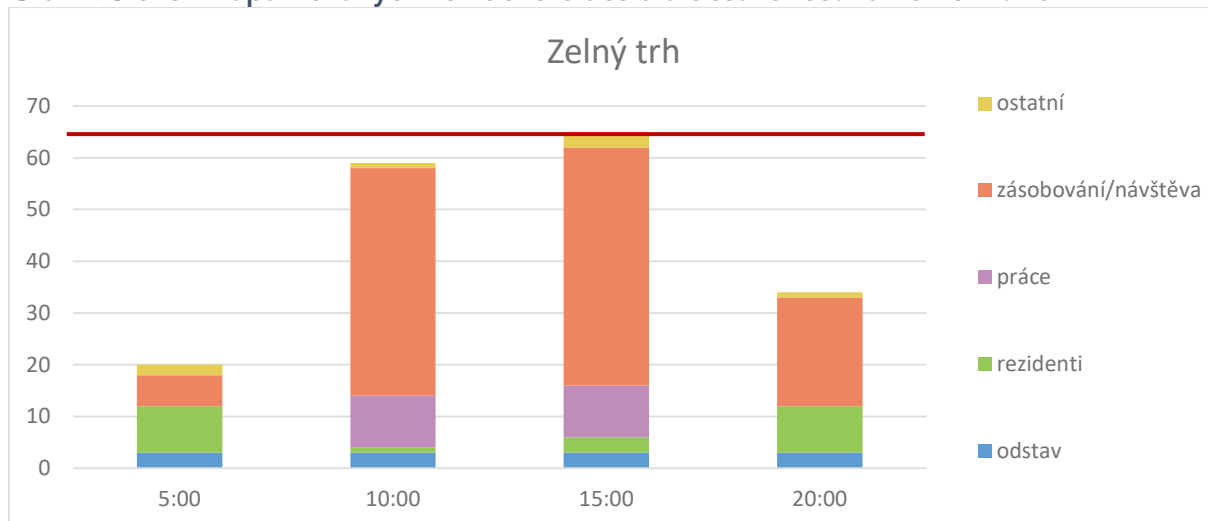
Zdroj: Vlastní zpracování - SmartPlan s.r.o.

Následující grafy (viz graf 3 až graf 6) detailněji popisují zkoumané lokace v centru.

Graf 3: Složení zaparkovaných vozidel dle účelu a obsazenost na Masarykově náměstí.

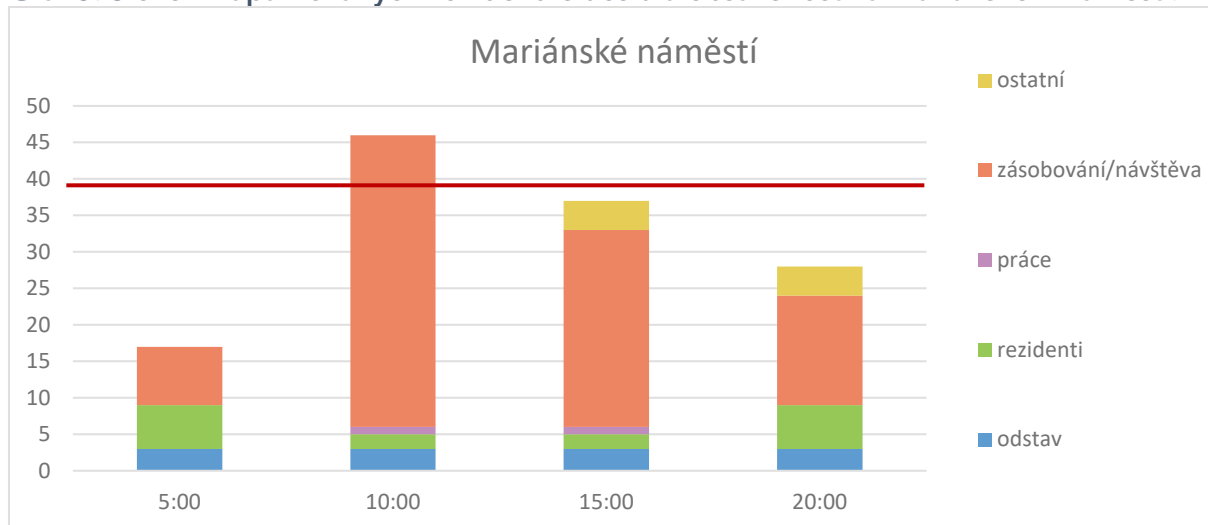
Zdroj: Vlastní zpracování - SmartPlan s.r.o.

Masarykovo náměstí je nejvíce využíváno pro účely zásobování/návštěvy a dále práce. Nejvyšší obsazenost vykazuje v dopoledních hodinách (100 %). Naopak nejméně je využíváno ráno.

**Graf 4: Složení zaparkovaných vozidel dle účelu a obsazenost na Zelném trhu.**

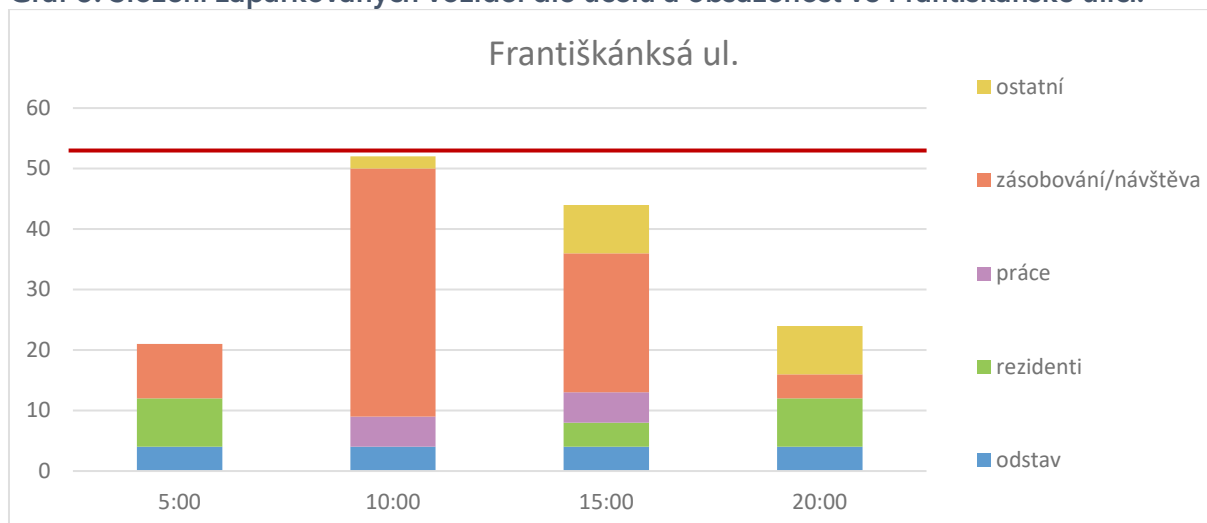
Zdroj: Vlastní zpracování - SmartPlan s.r.o.

Zelný trh je nejvíce využíván pro účely zásobování/návštěvy. Užívání Zelného trhu rezidenty je zhruba stejné jako místními pracovníky. Nejvyšší obsazenost vykazuje v dopoledních a zejména odpoledních hodinách, kdy dosahuje až 102 %.

Graf 5: Složení zaparkovaných vozidel dle účelu a obsazenost na Mariánském náměstí.

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

Mariánské náměstí je obdobně jako Masarykovo náměstí nejvíce využíváno pro účely zásobování/návštěvy. Druhou nejpočetnější skupinu tvoří rezidenti. Nejvyšší obsazenost vykazuje v dopoledních hodinách (až 118 %).

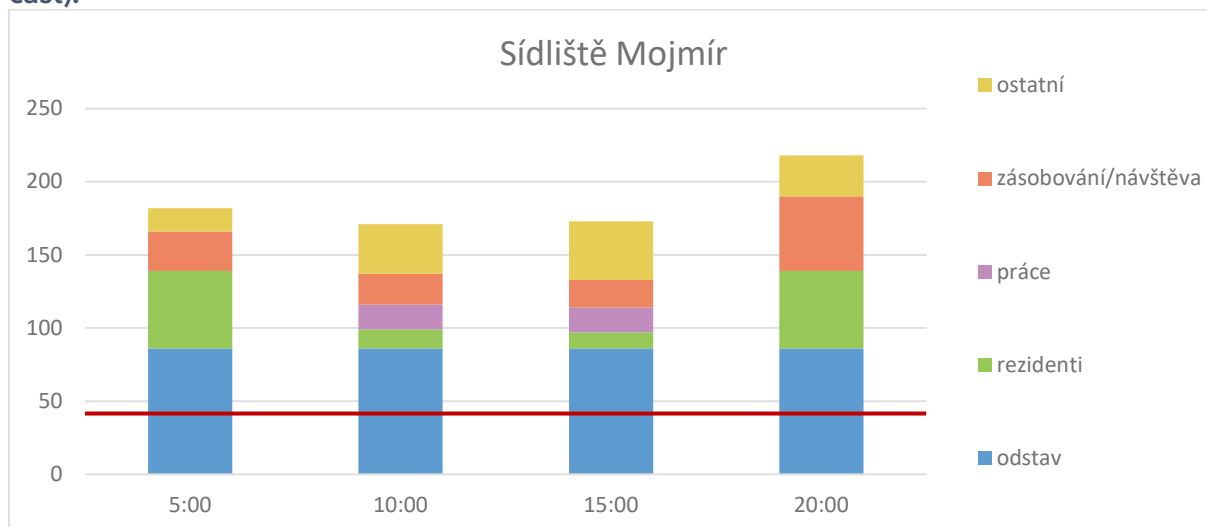
**Graf 6: Složení zaparkovaných vozidel dle účelu a obsazenost ve Františkánské ulici.**

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

I Františkánská ulice je nejvíce využívána pro účely zásobování/návštěvy. Nejvyšší obsazenost vykazuje v dopoledních hodinách (98 %).

3.1.2.2 Sídliště Mojmir

Oblast severní části sídliště Mojmir vykazuje výrazný nedostatek kapacity. Počet odstavených vozidel byl 86, což odpovídá 27 % z celkového počtu vozidel v oblasti, která se zde vyskytla v průběhu dne (318 vozidel). Nejvíce je oblast využívána za účelem zásobování/návštěvy (37 %), odstavování vozidel a následně pro rezidentní parkování (17 %). Nejvyšší obsazenosti je v sídlištní zástavbě dosahováno zejména večer (495 %). Podrobněji viz graf 7. Extrémní překročení kapacity je způsobeno malým množstvím vyznačených parkovacích stání.

Graf 7: Složení zaparkovaných vozidel dle účelu a obsazenost na sídlišti Mojmir (severní část).

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



3.1.3 Shrnutí

Na základě analýzy dat z dopravního průzkumu dopravy v klidu plyne, že kapacita ve zkoumaných oblastech není dostatečná. K tristní situaci dochází v severní části sídliště Mojmir, kde obsazenost přesahovala 400 %. Vysoká **nadkapacitní obsazenost** v severní části **sídliště Mojmir** je způsobena **zejména absencí vyznačených parkovacích stání**. Vozidla zde parkují nejčastěji podélně při okraji vozovky (ať už legálně či nelegálně). Průjezd ulicemi je tedy místy nekomfortní, nicméně vozidla nestávají na chodníku nebo na zeleni.

Jak je dále z výsledků patrné, **kapacita v centru** města byla **překročena** či naplněna ve většině zkoumaných lokalit, a to jak dopoledne, tak odpoledne. **Kapacitně zcela vyhověla** pouze **Františkánská ulice**, nicméně i tato ulice byla dopoledne na hraně kapacity.

S ohledem na relativně vysokou obrátkovost vozidel v centru města lze ohodnotit současné nastavení cenové politiky jako spíše vyhovující. Nicméně s ohledem na vysokou obsazenost lze soudit, že ceny by i tak mohly být vyšší, aby motivovaly řidiče k využívání jiného způsobu dopravy.

Dopravní průzkum také odhalil množství vozidel, která jsou ve zkoumaných oblastech **odstavována**. Tato vozidla mají **nezanedbatelný vliv na snižování kapacity parkování v oblasti**. Zcela zřejmá je tato skutečnost z grafů v podkapitole 3.1.2 Data, kde červená čára značí současnou kapacitu parkovišť a modré části sloupců počet odstavených vozidel. Nejvíce odstavených vozidel bylo zaznamenáno v severní části sídliště Mojmir, kde zabíraly 27 % parkovacích stání. V centru tato vozidla problematická spíše nejsou.

3.2 Průzkum dopravy v klidu průjezdy inspekčního vozidla

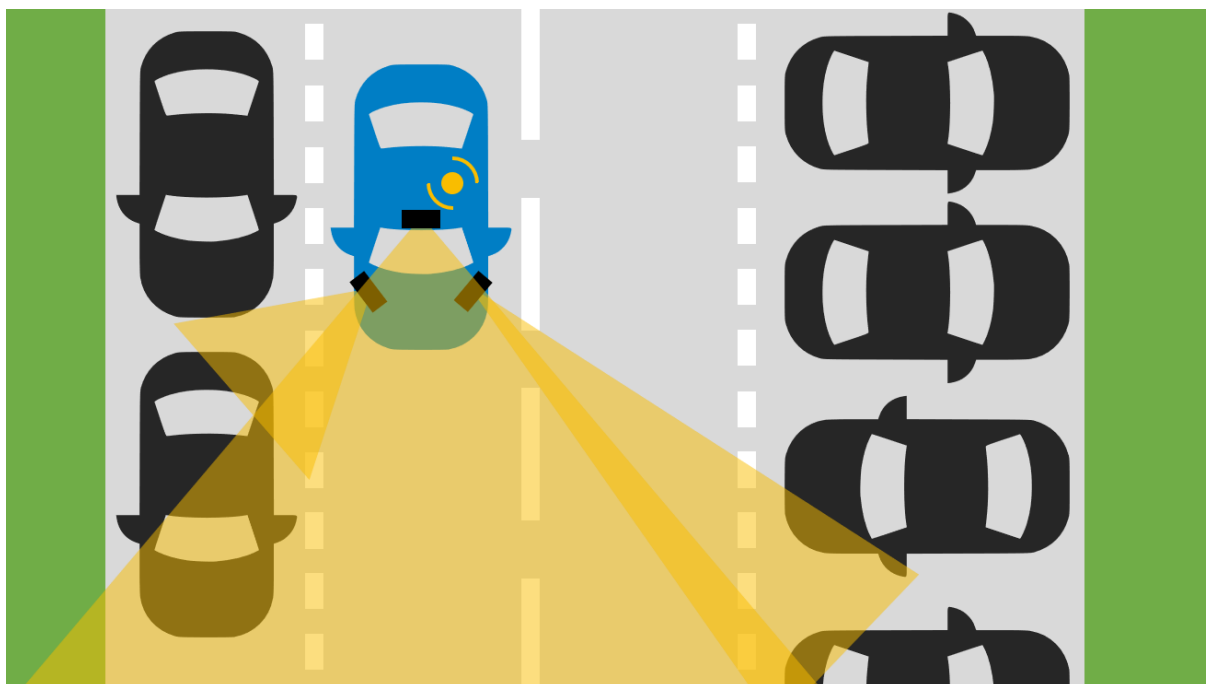
Průzkum dopravy v klidu zahrnoval kompletní stanovené území v centru města (Stará Tenice, užší centrum města, severozápadní část Tůně a severní část sídliště Mojmir). Území je definováno v kapitole 2 Analytická část.

Jednalo se o průzkum vytíženosti parkovacích a odstavných stání a byly monitorovány parkovací a odstavné plochy na předmětném území. Cílem bylo zjistit vytíženost v průběhu času.

3.2.1 Sběr dat

Celý průzkum probíhal formou nájezdů inspekčním vozidlem, na kterém byly umístěny kamery, které snímaly okolí.

Kamery byly umístěny na vozidle tak, aby bylo možné zaznamenat obě části ulice při jednom průjezdu a nebylo nutné se otáčet (obrázek 3.1). V Uherském Hradišti projíždělo inspekční vozidlo osazené třemi kamerami. Současně musela být volena adekvátní rychlost průjezdu (místy 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 3.1: Schematické znázornění umístění kamer na vozidle.

Zdroj: Vlastní tvorba; SmartPlan s.r.o.; 2022.

Průjezd městem trval v průměru cca 1,5 hodiny. Průzkum proběhl v termínu úterý 1. 2. 2022. Časy průjezdů byly stanoveny na standardních 5:00, 10:00, 15:00 a 20:00.

3.2.2 Data

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

Základním cílem bylo zajistit počet zaparkovaných vozidel v jednotlivé časové profily a zároveň stanovit kategorie těchto vozidel.

Výstupy průzkumu statické dopravy jsou zpracovány ve formě map a tabulek (viz tabulka 3.9, tabulka 3.10, obrázek 3.2 až obrázek 3.5). První sloupec v tabulce uvádí sídelní jednotku, druhý sloupec lokalitu podrobenou průzkumu dopravy v klidu (ulice, náměstí, parkoviště). Následující sloupce udávají počty vozidel zaznamenaných v jednotlivé časy průjezdu (např. číslo 5 představuje čas 5:00). Vozidla jsou dále rozdělena v časech na jednotlivé kategorie: osobní automobily (IAD), dodávky (LN), motocykly (M) a nákladní vozidla (TN). Poslední sloupec každého času udává vždy součet všech vozidel zaznamenaných při daném průjezdu.

Kromě provedených průzkumů město poskytlo zpracovateli vybraná data pro parkoviště vybavená závorou. Konkrétně se jedná o parkoviště u Billy, ČD Jih, ČD Sever a Na Stavidle. Poskytnutá data obsahují počty vozidel přítomných na jmenovaných parkovištích v průběhu dne. Z poskytnutých dat byly převzaty pro daná parkoviště hodnoty obsazenosti v časy 5:00, 10:00, 15:00 a 20:00 ze dne 1. 2. 2022.



Tabulka 3.9: Počty vozidel v rámci centra města Uherské Hradiště (ráno a dopoledne).

ZSJ	Lokalita	5_IAD	5_LN	5_M	5_TN	5_SUM	10_IAD	10_LN	10_M	10_TN	10_SUM
Uherské Hradiště – síťed	Parkoviště ČD Jih	16	0	0	0	16	202	0	0	0	202
	Sloupského	9	1	0	0	10	11	1	0	0	12
	Všehrdova	1	0	0	0	1	3	0	0	0	3
	Parkoviště ČD Sever	13	0	0	0	13	50	0	0	0	50
	Sojákova	4	0	0	0	4	5	1	0	0	6
	Nádražní	3	0	0	0	3	15	0	0	0	15
	Dvořákova	44	2	0	0	46	34	1	0	0	35
	Parkoviště Tyršovo nám.	7	0	0	0	7	32	0	0	0	32
	V Teničkách	43	0	0	0	43	48	2	0	0	50
	Vědecký park - parkoviště	5	0	0	0	5	10	0	0	0	10
	Svatoplukova	5	0	0	0	5	5	0	0	0	5
	Na Splávku	6	0	0	0	6	27	0	0	0	27
	Parkoviště Nádražní	3	1	0	0	4	16	0	0	0	16
	Parkoviště Palackého nám.	34	3	0	0	37	101	2	0	0	103
	Dlouhá	36	4	0	0	40	36	3	0	0	39
	Revoluční - parkoviště	35	0	0	0	35	25	0	0	0	25
	Obchodní	13	0	0	0	13	52	0	0	0	52
	Výpadevová	1	0	0	0	1	4	1	0	0	5
	Parkoviště Tyršovo náměstí- sever	3	0	0	0	3	7	0	0	0	7
	Zelný trh	12	2	0	0	14	39	1	0	0	40
	Hradební	17	1	0	0	18	8	1	0	1	10
	Masarykovo nám.	11	0	0	0	11	64	3	0	0	67
	Mariánské náměstí	18	1	0	0	19	48	1	0	0	49
	Jindřicha Pruchy	24	1	0	1	26	45	2	0	0	47
	Leoše Janáčka	17	1	0	0	18	33	2	0	0	35
	Politických vězňů	4	0	0	0	4	33	0	0	0	33
	Komenského nám.	0	0	0	0	0	16	0	0	0	16
	Parkoviště Stojanova	2	0	0	0	2	37	0	0	0	37
	Palackého náměstí	2	0	0	0	2	12	0	0	0	12
	Parkoviště Na Stavidle	17	0	0	0	17	75	0	0	0	75
	Na Morávce	16	0	0	0	16	24	1	0	0	25
	Františkánská	9	1	0	0	10	44	0	0	0	44
	Milíčova	10	1	0	0	11	23	1	0	0	24
	Kollárova	15	0	0	0	15	40	1	0	0	41
Parkoviště Billa	7	0	0	0	7	96	0	0	0	96	
Krátká	11	0	0	0	11	19	0	0	0	19	
Otakarova	13	0	0	0	13	20	0	0	0	20	
Parkoviště Velehradská tř.	23	0	0	1	24	64	0	0	0	64	
Svatováclavská	10	0	0	0	10	15	0	0	0	15	
Velehradská třída	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	



ZSJ	Lokalita	5_IAD	5_LN	5_M	5_TN	5_SUM	10_IAD	10_LN	10_M	10_TN	10_SUM
	Tř. Maršála Malinovského	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Stojanova	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
	Na Stavidle	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Vodní	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Jana Blahoslava	0	0	0	0	0	4	0	0	0	4
	Poštovní	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tůně	Parkoviště Gymnázium	4	0	0	0	4	43	0	0	0	43
	T.J. Sokol Uherské Hradiště - parkoviště	2	0	0	0	2	15	0	0	0	15
Stará Tenice	Menclovice	9	0	0	0	9	7	0	0	0	7
	Svatojiřské nábřeží	14	0	0	0	14	19	0	0	0	19
	Žerotínova	5	2	0	0	7	8	2	0	0	10
	Stará Tenice	60	0	0	0	60	60	0	0	0	60
	Moravní nám.	18	0	0	0	18	11	0	0	0	11
	Jana Lucemburského	15	0	0	0	15	18	0	0	0	18
	Parkoviště Stará Tenice	165	5	0	0	170	171	3	0	0	174
	Na Baště	8	3	0	0	11	15	5	0	0	20
Sídliště Mojmír	Jana Žižky	83	3	0	0	86	74	3	0	0	77
	Chelčického	8	0	0	0	8	6	0	0	0	6
	Prokopa Holého	51	0	0	0	51	39	0	0	0	39
	Revoluční	45	3	0	0	48	57	1	0	0	58
	Husova	4	1	0	0	5	15	1	0	0	16
	Za Alejí	1	0	0	0	1	9	0	0	0	9

Tabulka 3.10: Počty vozidel v rámci centra města Uherské Hradiště (odpoledne a večer).

ZSJ	Lokalita	15_IAD	15_LN	15_M	15_TN	15_SUM	20_IAD	20_LN	20_M	20_TN	20_SUM
Uherské Hradiště- střed	Parkoviště ČD Jih	140	1	0	0	141	8	0	0	0	8
	Sloupského	12	1	0	0	13	8	0	0	0	8
	Všehrdoва	11	0	0	0	11	6	1	0	0	7
	Parkoviště ČD Sever	39	0	0	0	39	6	0	0	0	6
	Sojákova	3	0	0	0	3	6	0	0	0	6
	Nádražní	11	0	0	0	11	6	0	0	0	6
	Dvořákova	48	2	0	0	50	52	2	0	0	54
	Parkoviště Tyršovo nám.	30	0	0	0	30	5	0	0	0	5
	V Teničkách	47	2	0	0	49	42	0	0	0	42
	Vědecký park - parkoviště	10	0	0	0	10	4	0	0	0	4
	Svatoplukova	4	0	0	0	4	4	0	0	0	4
	Na Splávku	16	0	0	0	16	4	0	0	0	4
	Parkoviště Nádražní	6	0	0	0	6	3	1	0	0	4



ZSJ	Lokalita	15_IAD	15_LN	15_M	15_TN	15_SUM	20_IAD	20_LN	20_M	20_TN	20_SUM
Stará Tenice	Parkoviště Palackého nám.	89	3	0	1	93	36	2	0	0	38
	Dlouhá	23	3	0	0	26	33	2	0	0	35
	Revoluční - parkoviště	26	0	0	0	26	34	0	0	0	34
	Obchodní	37	1	0	0	38	29	1	0	0	30
	Výpadová	11	1	0	0	12	3	0	0	0	3
	Parkoviště Tyršovo náměstí- sever	8	0	0	0	8	3	0	0	0	3
	Zelný trh	39	3	0	0	42	22	2	0	0	24
	Hradební	15	0	0	0	15	23	0	0	0	23
	Masarykovo nám.	65	0	0	0	65	21	1	0	0	22
	Mariánské náměstí	30	0	0	0	30	20	0	0	0	20
	Jindřicha Pruchy	70	2	0	0	72	19	1	0	0	20
	Leoše Janáčka	16	1	0	0	17	19	1	0	0	20
	Politických vězňů	20	0	0	0	20	2	0	0	0	2
	Komenského nám.	15	1	0	0	16	2	0	0	0	2
	Parkoviště Stojanova	20	0	0	0	20	2	0	0	0	2
	Palackého náměstí	13	0	0	0	13	2	0	0	0	2
	Parkoviště Na Stavidle	61	0	0	0	61	19	0	0	0	19
	Na Morávce	25	0	0	0	25	16	0	0	0	16
	Františkánská	45	0	0	0	45	16	0	0	0	16
	Milíčova	27	1	0	0	28	13	2	0	0	15
	Kollárova	30	1	0	0	31	14	0	0	0	14
	Parkoviště Billa	73	0	0	0	73	14	0	0	0	14
	Krátká	15	0	0	0	15	13	0	0	0	13
	Otakarova	19	0	0	1	20	10	0	0	1	11
	Parkoviště Velehradská tř.	24	0	0	0	24	10	0	0	0	10
	Svatováclavská	7	0	0	0	7	1	0	0	0	1
	Velehradská třída	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Tř. Maršála Malinovského	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Stojanova	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Na Stavidle	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Vodní	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Jana Blahoslava	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Poštovní	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Tůně	Parkoviště Gymnázium	28	0	0	0	28	9	0	0	0	9
	T.J. Sokol Uherské Hradiště - parkoviště	18	0	0	0	18	3	0	0	0	3
Stará Tenice	Menclovice	8	0	0	0	8	9	0	0	0	9
	Svatojiřské nábřeží	33	0	0	0	33	8	0	0	0	8
	Žerotínova	9	1	0	0	10	5	1	0	0	6
	Stará Tenice	52	0	0	0	52	58	0	0	0	58
	Moravní nám.	10	0	0	0	10	31	0	0	0	31
Jana Lucemburského	28	0	0	1	29	19	1	0	0	20	



ZSJ	Lokalita	15_IAD	15_LN	15_M	15_TN	15_SUM	20_IAD	20_LN	20_M	20_TN	20_SUM
	Parkoviště Stará Tenice	166	0	0	0	166	165	9	0	0	174
	Na Baště	23	3	0	0	26	12	2	0	0	14
Sídliště Mojmir	Jana Žižky	88	2	0	0	90	91	4	0	0	95
	Chelčického	6	0	0	0	6	8	0	0	0	8
	Prokopa Holého	51	0	0	0	51	65	0	0	0	65
	Revoluční	45	1	0	0	46	57	3	0	0	60
	Husova	3	0	0	0	3	4	1	0	0	5
	Za Alejí	8	0	0	0	8	2	0	0	0	2

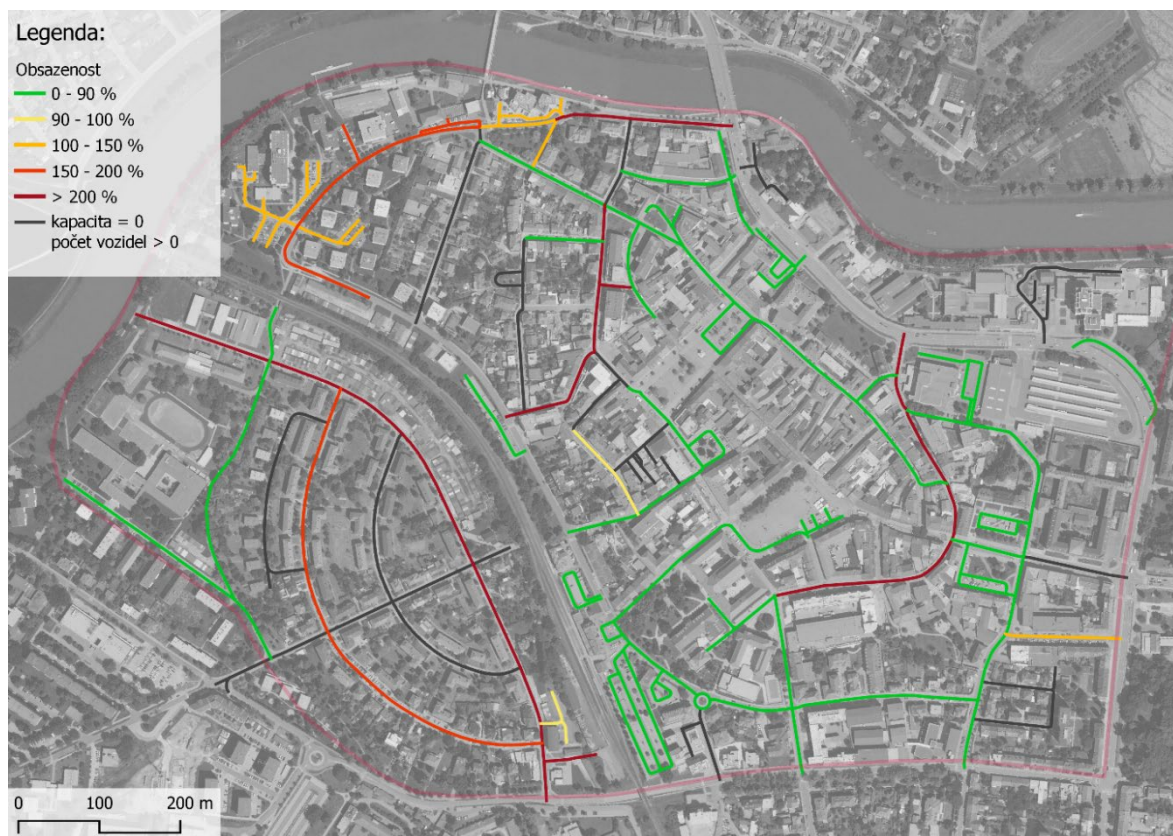
Ráno a večer je možné pozorovat vyšší počty vozidel v sídlištní zástavbě. Nejvýrazněji na sídlišti u ulice Stará Tenice, dále na sídlišti Mojmir a v ulici V Teničkách. V dopoledních a v odpoledních hodinách počty vozidel ve výše jmenovaných lokalitách výrazně neklesají, což lze odůvodnit blízkostí centra města – do zaměstnání ani školy není nutné jet osobním automobilem, lze jít např. pěšky. Naopak výraznější změny v počtech vozidel v průběhu dne lze pozorovat jak na Mariánském náměstí, tak i na Masarykově náměstí a na Zelném trhu. V ranních hodinách je zde počet vozidel velmi nízký. Na Mariánském i Masarykově náměstí dosahuje nejvyšších hodnot během dopoledne, na Zelném trhu naopak odpoledne. K večeru se náměstí opět vyprazdňují. Jedná se o standardní chování v dopravě v klidu v městských centrech. Nejvyššího počtu vozidel dosahuje v průběhu dne parkoviště ČD Jih, kde ráno je vozidel jen pár, během dopoledne přesahují hodnotu 200, odpoledne se množství vozidel stále drží nad 120 a k večeru počet opět klesá na méně než 20. Toto je běžné chování u parkovišť v blízkosti železničních stanic, kam ráno přijíždí lidé jedoucí do práce. Následně zde zanechají vozidla a pokračují dále vlakem. Večer se opět vracejí a z parkoviště odjíždí.

Následující obrázky (viz obrázek 3.2, obrázek 3.3, obrázek 3.4, a obrázek 3.5) nezobrazují absolutní obsazenost, ale relativní obsazenost v procentech. Představují průběh změny obsazenosti v rámci Uherského Hradiště v časech 5:00, 10:00, 15:00 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 parkovací stání, ale inspekčním vozidlem zde byla zaznamenána zaparkovaná vozidla. Komunikace, na kterých nebyla při průjezdech zaznamenána vozidla nejsou na mapách zobrazeny.

Z obrázků je zřejmé, že **obsazenost** v průběhu dne je zejména **v sídlištní zástavbě** (sídliště Mojmir, sídliště Stará Tenice), **na Svatojiřském nábřeží** a na **ulici Stará Tenice téměř neměnná**. Vysoké obsazenosti v průběhu celého dne dosahují také ulice Hradební a Dlouhá. **Nejproblematictější** z ulic, ve kterých se dle pasportu komunikací nachází parkovací stání, se jeví **ulice Revoluční, Jana Žižky, Hradební, Svatojiřské nábřeží, Stará Tenice a Dlouhá**. Zde obsazenost výrazně převyšovala kapacitu.

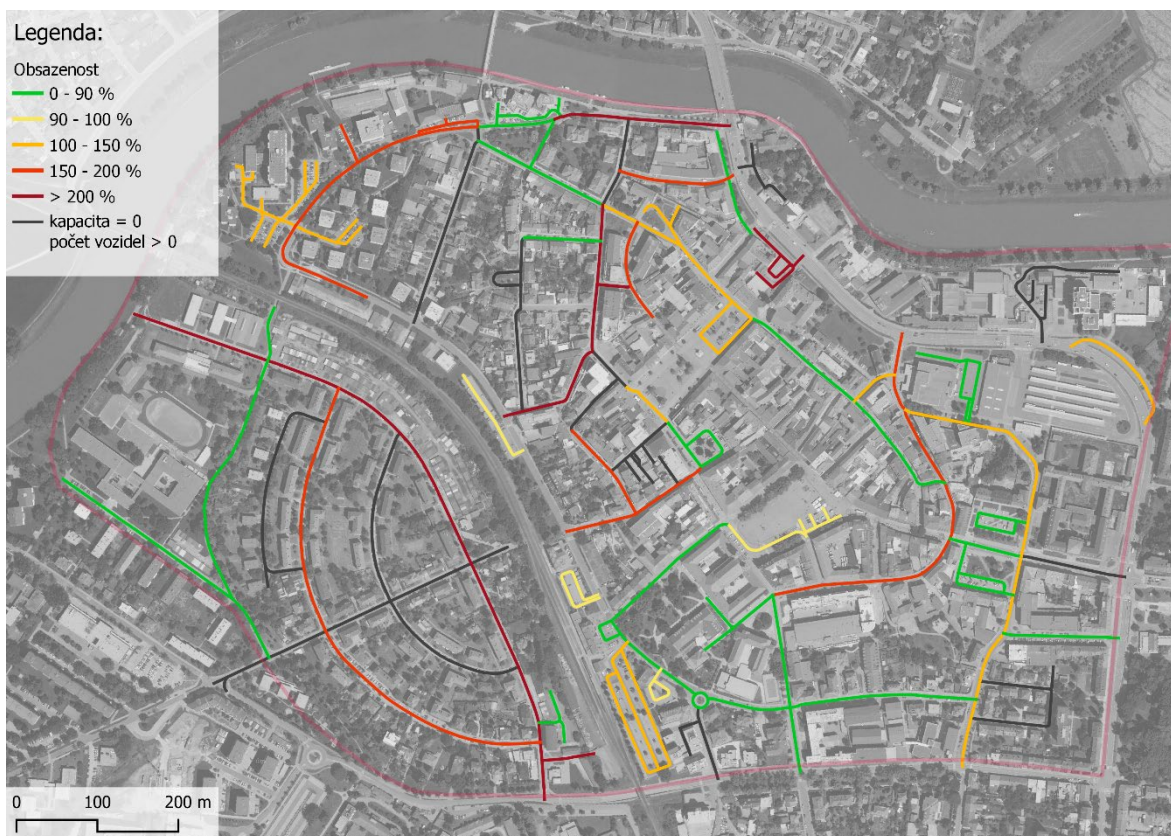


Z obrázků je dále patrné, že nejvíce vytížené bylo centrum města během dopoledne, kdy oranžovo-červené čáry pokrývají značné množství ulic. Oproti již zmíněným problematickým ulicím se jedná např. o ulici Na Morávce, Politických vězňů, Obchodní, Krátká, parkoviště Tyršovo náměstí, Milíčova, Otakarova s parkovištěm Otakarova, Masarykovo a Mariánské náměstí, Na Splávku, Leoše Janáčka nebo parkoviště Velehradská třída. Naopak oproti jiným časům je dopoledne méně vozidel např. v ulici Dvořákova. V průběhu dopoledne byla na všech parkovištích u železnice zcela naplněna kapacita parkovacích stání. V ostatní časy byla nižší než 90 %. Černá čára značí ulice, kde se dle pasportu parkování poskytnutého městem nenachází parkovací stání, ale v průběhu průzkumu zde byla zaparkovaná vozidla zaznamenána.



Obrázek 3.2: Obsazenost v rámci řešené oblasti - čas 5:00.

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



Obrázek 3.3: Obsazenost v rámci řešené oblasti - čas 10:00.

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



Obrázek 3.4: Obsazenost v rámci řešené oblasti - čas 15:00.

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



Obrázek 3.5: Obsazenost v rámci řešené oblasti - čas 20:00.

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

3.2.3 Shrnutí

Lze konstatovat, že mnoho ulic vykazuje výrazné známky nedostatečné kapacity. Ve východní části řešené oblasti nenasává tolik problémů jako v části západní.

Obsazenost v sídlištní zástavbě, na Svatojiřském nábřeží a na ulici Stará Tenice je v průběhu dne vyšší než kapacita a zároveň v sídlištní zástavbě téměř neměnná. **Nejproblematictější** z ulic, ve kterých se dle pasportu komunikací nachází parkovací stání, se jeví **ulice Revoluční, Jana Žižky, Hradební, Svatojiřské nábřeží, Stará Tenice a Dlouhá**. Zde obsazenost nejvýrazněji převyšovala kapacitu i o více než 200 %. Sledovaná oblast je obecně nejvíce vytížená během dopoledne, což platí i pro parkoviště typu P+R u nádraží. Vysokou obsazenost dokazuje fotografie níže (viz obrázek 3.6).



Obrázek 3.6: Parkoviště na sídlišti Stará Tenice.

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

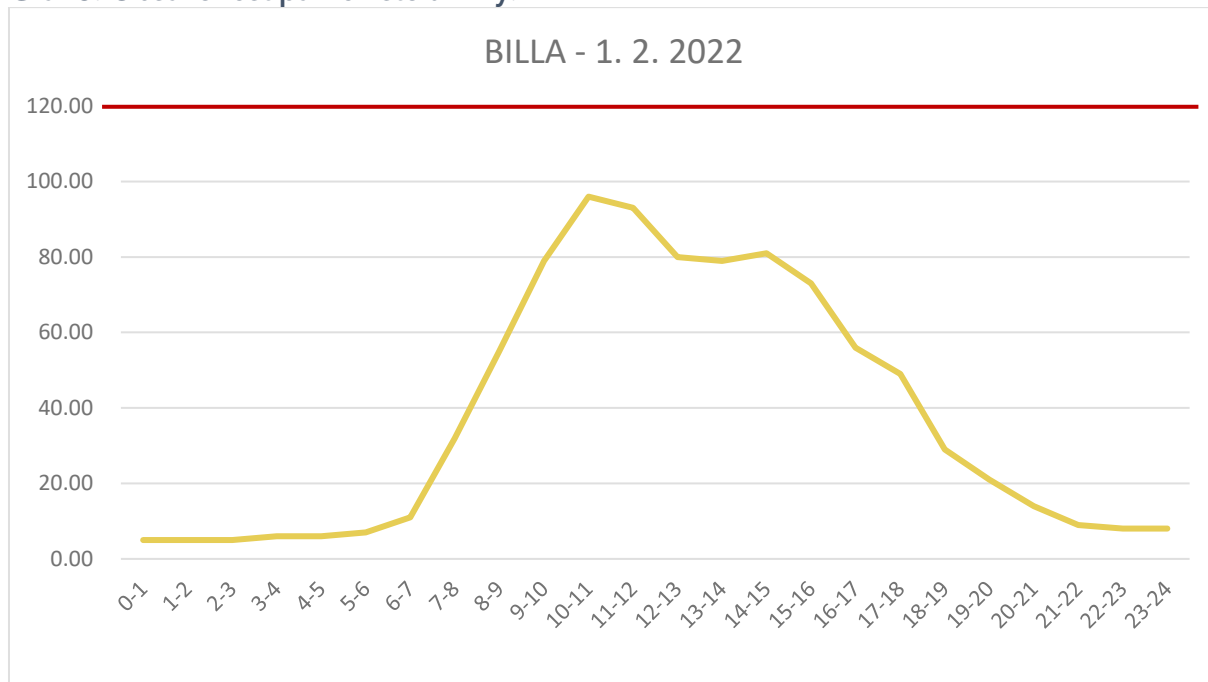
Případné mírné rozdíly v absolutních hodnotách výsledků jednotlivých průzkumů jsou způsobeny rozdílnými metodami sběru dat v čase a prostoru. Např. časy zápisu RZ a časy průjezdu inspekčního vozidla uvádějí vždy počátek pochůzky či průjezdu celou oblastí centra. Znamená to, že vyškolený pracovník zaznamenávající RZ nebyl ve stejný okamžik na témže místě jako inspekční vozidlo. V době mezi pochůzkou a průjezdem konkrétním místem automobily nadále přijížděly a odjížděly na parkoviště. Případné rozdíly číselných hodnot jsou velmi malé.

3.3 Analýza statistických dat z parkovišť vybavených závorovým systémem

Jak již bylo zmíněno, město poskytlo data z parkovišť, kde je obsazenost sčítána automaticky. Pro den uskutečnění výše popsaných průzkumů dopravy v klidu (1. 2. 2022) byla vyhodnocena i data z daných parkovišť u Billy, ČD Jih, ČD Sever a Na Stavidle.

3.3.1 Parkoviště Billa

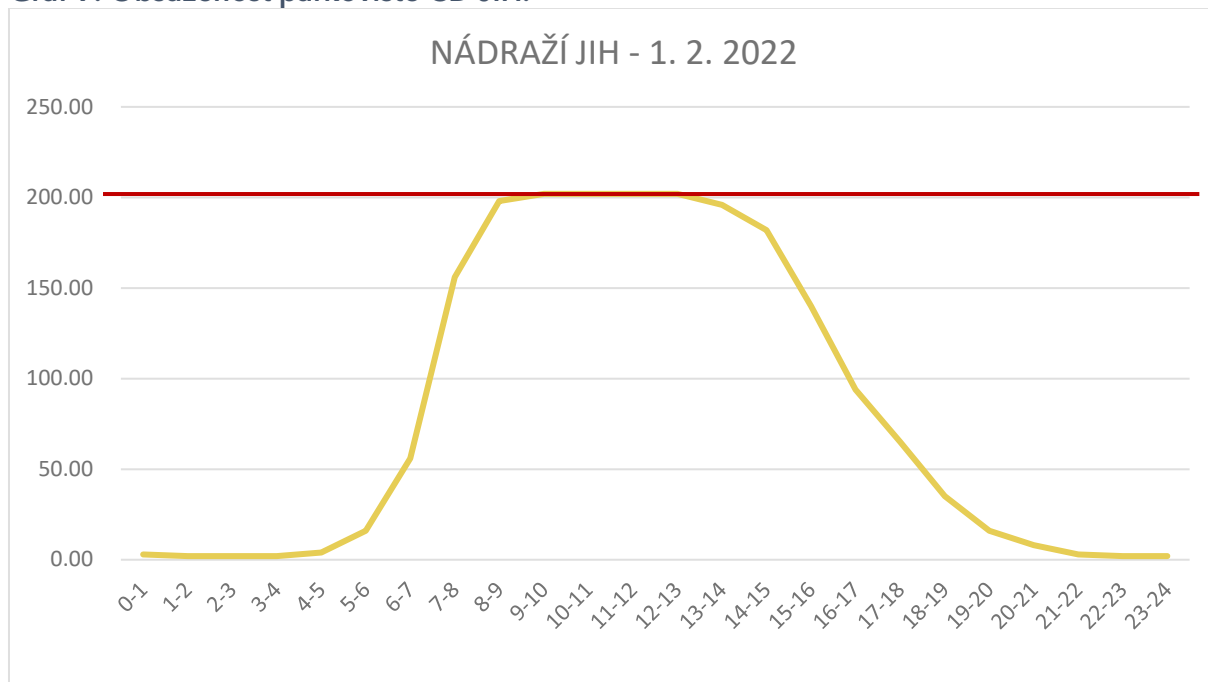
Kapacita parkoviště u Billy je 120 míst. V průběhu dne byla nejvyšší obsazenost 96 vozidel, a to mezi desátou a jedenáctou hodinou dopolední. Grafické znázornění průběhu obsazenosti parkoviště v rámci dne je na grafu níže (viz graf 8) [21].

**Graf 8: Obsazenost parkoviště u Billy.**

Zdroj: Statistika obsazenosti pro parkoviště od města Uherské Hradiště, vlastní zpracování – SmartPlan s.r.o.

3.3.2 Parkoviště ČD Jih

Kapacita parkoviště ČD Jih je 202 míst. V průběhu dne byla zcela naplněna jeho kapacita mezi 9. až 13. hodinou. Grafické znázornění průběhu obsazenosti parkoviště v rámci dne je na grafu níže (viz graf 9) [21].

Graf 9: Obsazenost parkoviště ČD JIH.

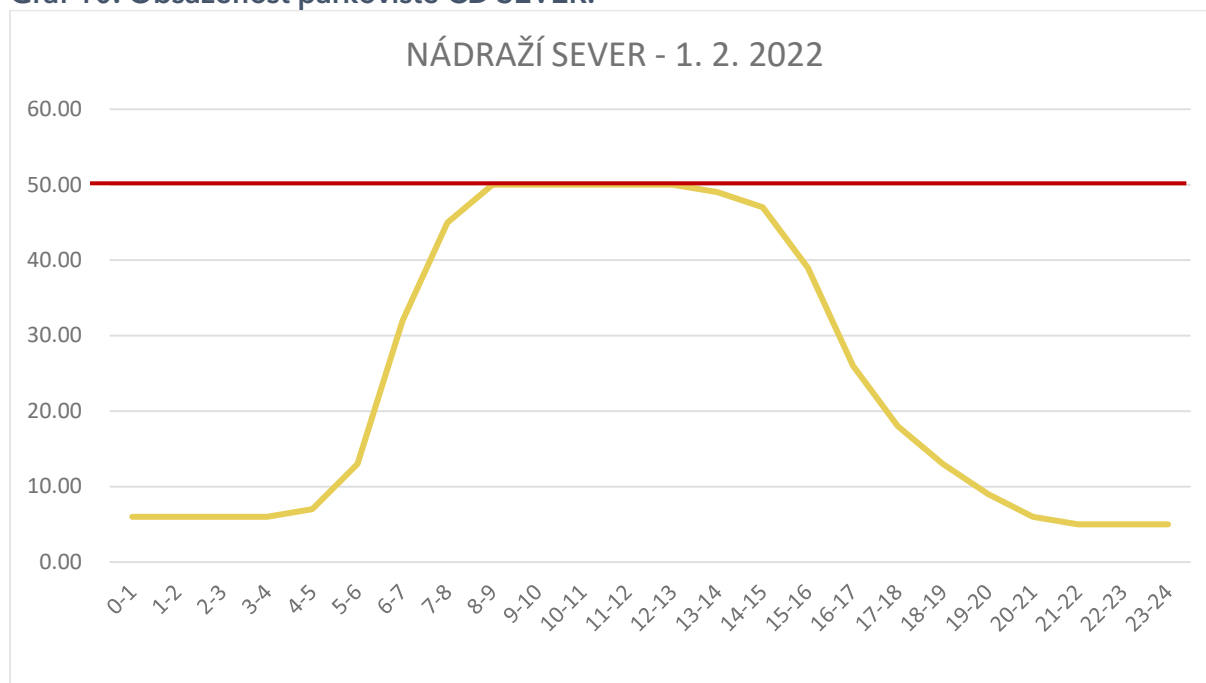
Zdroj: Statistika obsazenosti pro parkoviště od města Uherské Hradiště, vlastní zpracování – SmartPlan s.r.o.



3.3.3 Parkoviště ČD Sever

Kapacita parkoviště ČD Sever je 50 míst. V průběhu dne byla zcela naplněna jeho kapacita mezi 8. až 12. hodinou. Grafické znázornění průběhu obsazenosti parkoviště v rámci dne je na grafu níže (viz graf 10) [21].

Graf 10: Obsazenost parkoviště ČD SEVER.



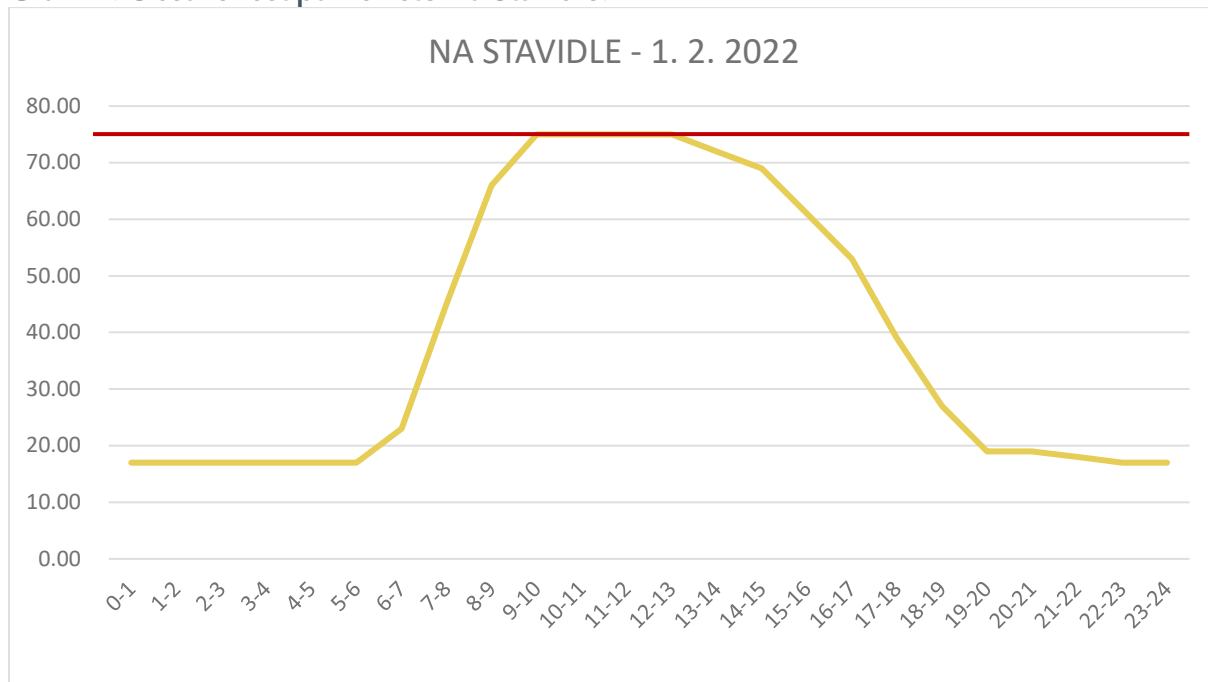
Zdroj: Statistika obsazenosti pro parkoviště od města Uherské Hradiště, vlastní zpracování - SmartPlan s.r.o.

3.3.4 Parkoviště Na Stavidle

Kapacita parkoviště Na Stavidle je 75 míst. V průběhu dne byla zcela naplněna jeho kapacita mezi 9. až 12. hodinou. Grafické znázornění průběhu obsazenosti parkoviště v rámci dne je na grafu níže (viz graf 11) [21].



Graf 11: Obsazenost parkoviště Na Stavidle.



Zdroj: Statistika obsazenosti pro parkoviště od města Uherské Hradiště, vlastní zpracování – SmartPlan s.r.o.

3.3.5 Shrnutí

Na základě výše popsaných čtyř parkovišť lze soudit následující. Parkoviště Billa je využíváno před i po otevírací době obchodu (úterý 6:00-20:00). Mezi 7. a 10. hodinou dochází k nejvyššímu nárůstu. Před dvanáctou obsazenost postupně klesá. Během oběda stagnuje a poté pozvolna klesá k večeru. Zbývající tři parkoviště ležící u železniční trati se začínají postupně plnit okolo čtvrté až páté hodiny ranní, s tím, že na parkoviště Na Stavidle, které se nachází nejdále od železniční stanice, přijíždí vozidla později. Nejvíce jsou tato parkoviště využívána mezi 8. a 13. hodinou a k výraznému postupnému poklesu začíná docházet po 14. hodině. K večeru je obsazenost podobná jako ráno. Na **vysoké obsazenosti parkovišť u nádraží** má podíl i **poměrně nízká cena za parkování**.

Vzhledem k zjevnému velkému zájmu o parkování u železniční stanice lze uvažovat o rozšíření parkovacích kapacit. V minulosti se již uvažovalo o výstavbě nového parkoviště naproti parkovišti ČD Jih přes železnici s výjezdy do ulice Revoluční, případně i parkovacího domu v místě parkoviště nebo u ulice Revoluční [22]. S ohledem na kapacitní problémy sídliště Mojmir, by případný parkovací dům mohl být částečně využitelný i pro odstavná stání. Sběrná parkoviště by měla být zpoplatněná.

3.4 Rizikové/problémové lokality

3.4.1 Nároky rezidentů ve spojitosti s parkováním

Každá cesta začíná i končí chůzí – a to i v případě cest uskutečněných převážně na kole, veřejnou hromadnou dopravou nebo osobním automobilem. Kromě vzdálenosti cíle má na volbu dopravního prostředku vliv i nabídka parkovacích stání v místě bydliště i cíle.



Standardní rezident má v kontextu dopravy v klidu relativně jednoznačný cíl. Mít možnost zaparkovat co nejbližší u svého vchodu, aby minimalizoval časovou ztrátu při cestě mimo domov. To může představovat kapacitní problémy s parkováním zejména v rezidentních oblastech o sídlištním typu zástavby, jako jsou ve vymezené oblasti sídliště Stará Tenice a sídliště Mojmir.

Dle norem je rezident zajištěn volným odstavným místem v docházkové vzdálenosti 500 m. Není toho vždy možné dosáhnout, ale je nezbytné se o to snažit. V případě, že jsou detekovány překročené parkovací kapacity, může to být způsobeno dvěma faktory:

- a) Nedostatkem parkovacích kapacit pro odstavné stání,
- b) Nevhodným dopravním chováním (rezidenti nejsou ochotni parkovat na odstavných parkovištích).

V převážné většině případů je to kombinace výše uvedeného.

3.4.2 Základní typy problémů

Rizikové lokality byly v rámci průzkumu dopravy v klidu redukovány na rizikové lokality, resp. rizikové situace zapříčiněné parkujícími vozidly v rozporu s platnou legislativou, resp. s pravidly silničního provozu. Jedná se tak zejména o obecné problémy s kapacitou – řidiči stojí mimo vyznačené parkovací plochy; dále problémy s neadekvátním průjezdem pro hasiče a další složky IZS (rovněž problém s kapacitou, který ale ovlivňuje bezpečnost).

Problematické lokality se vyskytují převážně v oblastech s obytnou zástavbou sídliště Mojmir, a tedy i vyšší hustotou osídlení. Jedná se tedy převážně o lokality s překročenou kapacitou parkování.

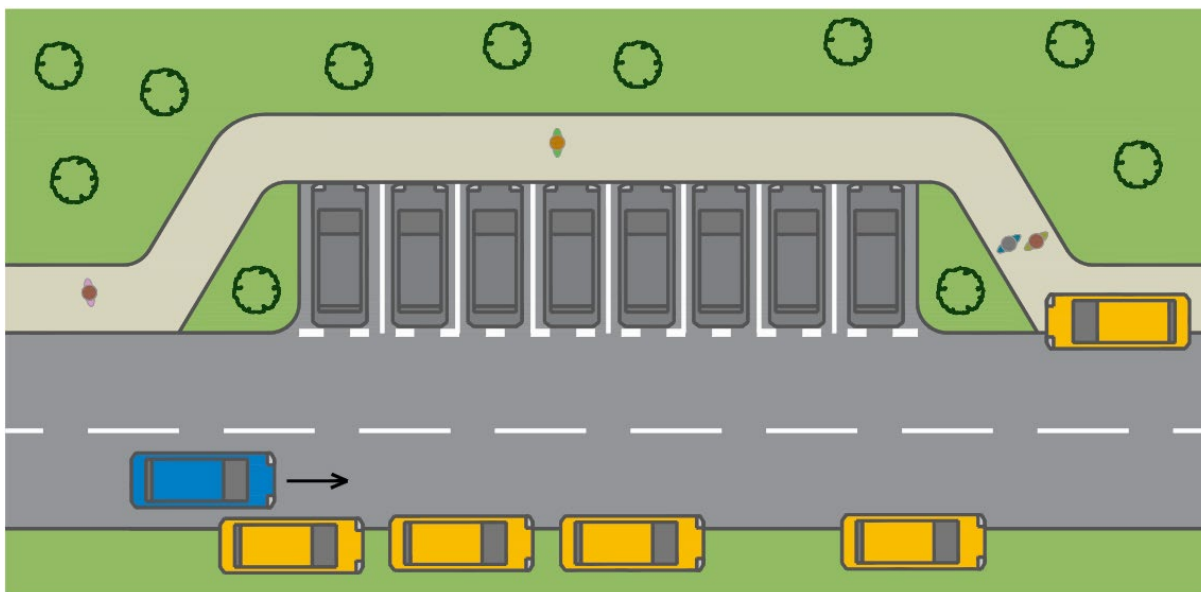
Poněkud v kontrastu je centrum města, které je mnohdy ve větších městech neméně problematické. V Uherském Hradišti je pravděpodobně výhodou zpoplatnění parkovišť v centru města, které vede k větší kontrole dodržování dopravních předpisů.

Pro účely tohoto zhodnocení byly posuzovány pouze jevy, které byly pozorovány opakovaně a byly vyhodnoceny jako problematické.

V průběhu místního šetření spojeného s dopravním průzkumem byly odhaleny následující obecné deficity – nedostatečná kapacita parkovacích stání a úzký průjezd pro vozidla IZS. Na jednotlivá témata jsou blíže zaměřeny následující kapitoly.

3.4.2.1 Nedostatečná kapacita parkovacích stání

Obecně bývá často nedostatečná kapacita parkovacích stání, takže řidiči nemají kde zaparkovat své vozy. Následně tak parkují způsoby, jakými by neměli, v místech, kde to není vhodné či ani legální – vozidla poté stojí například na zeleni, na chodnících a na dalších místech, kterým je věnován text dále. Schematický obrázek situace nedostatečné kapacity parkovacích stání je níže na obrázku (viz obrázek 3.7).



Obrázek 3.7: Schéma - nedostatečná kapacita parkovacích stání.

Zdroj: Vlastní tvorba; SmartPlan s.r.o.; 2022.

Dále na obrázku je uveden příklad tohoto konkrétního jevu v Uherském Hradišti (viz obrázek 3.8). Ulice Revoluční v severní části sídliště Mojmir jeví známky nedostatečné kapacity z hlediska parkování. Osobní vozy zde stojí podélně při okraji komunikace a zužují tak jízdní pás na hodnotu nižší než 6 m, ačkoliv ulice je obousměrná a měla by tak být její obousměrnost zachována. Plynulé pohyby projíždějících vozidel ovšem omezují zaparkovaná vozidla.



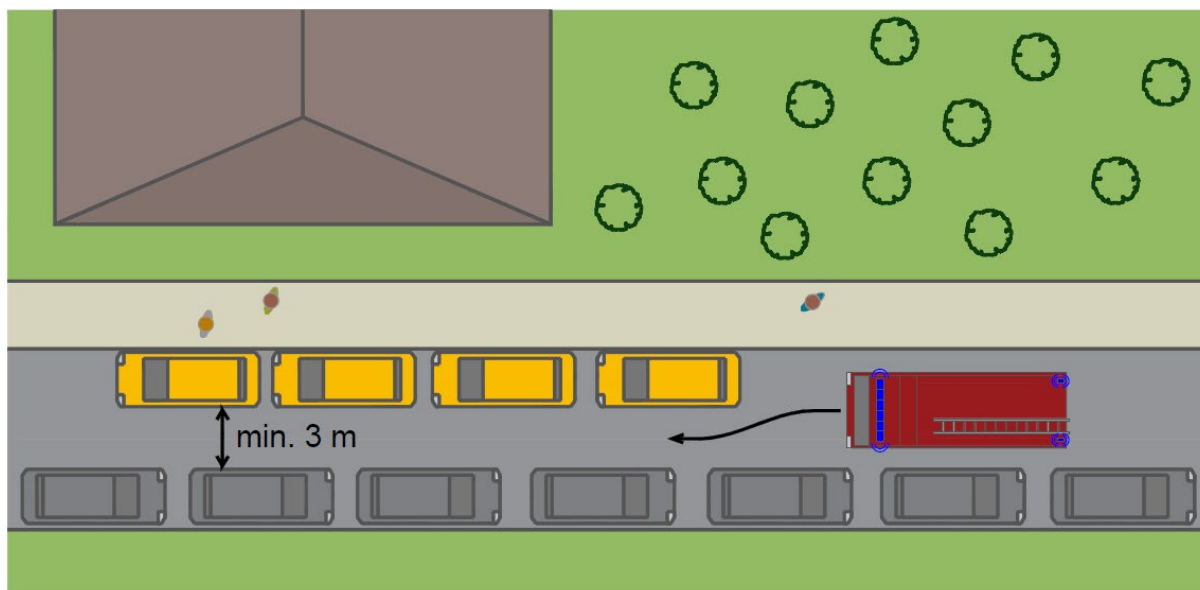
Obrázek 3.8: Nedostatečná kapacita parkovacích stání - ul. Revoluční.

Zdroj: Vlastní fotografie.



3.4.2.2 Úzký průjezd pro IZS

Obecně bývají v sídlištních zástavbách osobní automobily často parkovány po obou stranách pozemních komunikací tak, že nejenže není dodržována minimální šířka jízdního pruhu 3 m pro každý směr jízdy, ale bývá nedodržována také minimální šířka jízdního pruhu 3 m pro průjezd vozidla IZS. Takže v případě požáru domů v daných ulicích mohou hasičské vozy mezi zaparkovanými osobními automobily uvíznout a nestihnou se tak dostat k místu neštěstí včas. Taková situace může mít fatální následky. Obecný schematický obrázek dané situace je níže na obrázku (viz obrázek 3.9). V tomto duchu je vhodné podpořit kampaň „3 metry k životu“⁴ od hasičského sboru.



Obrázek 3.9: Schéma - úzký průjezd pro vozidla IZS.

Zdroj: Vlastní tvorba; SmartPlan s.r.o.; 2022.

Příklad tohoto konkrétního jevu v Uherském Hradišti lze spatřit na následujícím obrázku (viz obrázek 3.10). V tomto případě parkují vozidla v ulici Moravní náměstí po jedné straně komunikace. Vedle nich ale není dodržena minimální šířka pro průjezd vozidla IZS – 3 m.

⁴ <https://www.hzscr.cz/clanek/3-metry-k-zivotu-kdyz-jde-o-zivot-preparkovat-nestihnete.aspx>



Obrázek 3.10: Úzký průjezd pro vozidla IZS - Moravní náměstí.

Zdroj: Vlastní fotografie.

Výše popsané rizikové chování řidičů snižuje plynulost a bezpečnost provozu na komunikacích. Danou situaci je nezbytné řešit v zájmu prevence vzniku dopravních nehod a jiných nebezpečných situací.

3.4.3 Shrnutí

Z pohledu parkování byly v průběhu dopravních průzkumů a šetření odhaleny rizikové jevy jako nelegální parkování v podobě neponechání dostatečné volné šířky komunikace vedle stojícího vozidla, a to i v souvislosti s nedostatečnou kapacitou parkovacích stání či absencí jejich vyznačení. Místy je prostor vedle zaparkovaných vozidel natolik úzký, že nejenže omezuje plynulý provoz, ale znemožňuje i průjezd pro vozidla IZS. To je potřeba do budoucna řešit např. skrze osvětu nebo pravidelné kontroly ze strany městské policie.



3.5 Shrnutí a závěry (SWOT)

Silné stránky	Slabé stránky
Zpoplatněné parkování v centru.	Vyčerpaná kapacita parkovacích stání v severní části ZSJ Sídliště Mojmír.
Poměrně vysoká obrátkovost v užším centru.	Vysoké množství automobilů parkujících v centru města.
Existence parkovišť typu P+R u železniční stanice.	Absence kapacitního odstavného parkoviště v severní části ZSJ Sídliště Mojmír a v centru.
Existence parkoviště typu P+R u autobusového nádraží.	Vyčerpaná kapacita parkovišť typu P+R u železniční stanice.
Využívání moderních technologií pro podporu situace dopravy v klidu (možnost platby pomocí mobilní aplikace).	Relativně nízká cena za krátkodobé parkování podporuje jízdu autem a parkování zejména v širším v centru.
Existence pěší zóny v centru města.	Snižování kapacity dlouhodobě odstavenými vozidly.
Většina ulic je vybavena chodníkem.	Značný podíl automobilové dopravy v rámci dělby přepravní práce (47 %).
	Předimenzované autobusové nádraží.
	Absence multimodálního přestupního uzlu - nekomfortní přestup mezi autobusovým a železničním nádražím (cca 770 m).
	Nedostatečně řešené prvky pro OSSPO.
	Vysoké intenzity silniční dopravy v centru.
	Centrum je vychýleno od oblasti, která je pro obyvatele nejdostupnější.
	Současná organizace dopravy podporuje individuální automobilovou dopravu.
	Město není městem krátkých vzdáleností (většina služeb a obchodů soustředěna v centru - nutnost dojíždět).
	Poměrně nepřehledný ceník za parkovné v případě platby SMS nebo aplikací SEJF.
	Zásobovací vozidla omezující provoz v centru.
	Bariérový efekt způsobený silnicí I/55, železniční tratí a řekou Moravou.



Příležitosti	Hrozby
Celostátní osvětové kampaně zaměřené na udržitelný rozvoj dopravy v klidu (v souladu s tímto dokumentem).	Nevhodný vývoj automobilizace a motorizace ve městě Uherské Hradiště.
Celostátní podpora aktivní mobility a podpora veřejné hromadné dopravy.	Nedostatečné financování pro optimální rozvoj dopravy.
Informovaný politik / úředník / občan se stane lídrem v souladu s rozvojem udržitelného rozvoje dopravy v klidu.	Nedostatečná politická podpora navrhovaných kroků a opatření.
Dotační tituly zaměřené na měkká a tvrdá opatření podporující udržitelný rozvoj dopravy v klidu.	

Cílem analytické části tohoto dokumentu bylo zanalyzování současného stavu dopravy, zejména dopravy v klidu a logistiky zásobování v centrální části ve městě Uherské Hradiště (ZSJ Uherské Hradiště – střed, severní část ZSJ Sídliště Mojmir a východní část ZSJ Tůně).

Individuální automobilová doprava má téměř poloviční podíl na celkové dělbě přepravní práce. To může být způsobeno i skutečností, že Uherské Hradiště není tzv. městem krátkých vzdáleností. Velmi omezené množství obchodů a služeb se nachází mimo centrum města. Tato skutečnost může vést ke zvýšené potřebě využívání automobilů při cestě na nákup, není-li zajištěna dobrá veřejná hromadná doprava.

Významný negativní vliv na aktivní mobilitu má v centru bariérový efekt způsobený průtahem silnice I/55, železniční tratí a řekou Moravou. Pozitivní skutečností je, že většina ulic v rámci centra disponuje chodníkem či stezkou pro chodce a cyklisty nebo pěší zónou, případně bývá do ulic zakázán vjezd mimo vozidel zásobování, což má kladný vliv na aktivní mobilitu. Nevýhodou Uherského Hradiště je vzdálenost mezi autobusovým a vlakovým nádražím. Při přesunu z vlakového na autobusové nádraží se prochází ulicí Nádražní, kde je umožněn průjezd motorovým vozidly, která mohou mít negativní vliv i na bezpečnost nejzranitelnějších účastníků provozu (chodců a cyklistů). Ulicí se nyní pohybuje 2 376 voz/den (z toho 217 voz/den cyklistů), přičemž na křižovatce ul. Nádražní s ul. Na Stavidle bylo celkem během průzkumu od 5:00 do 21:00 nasčítáno 4 818 chodců. S ohledem na vysokou vytíženost pěší dopravou by bylo vhodné situaci řešit. Obecně pěší doprava byla nejvíce pozorována ve středu centra sledované oblasti a při okrajích byla méně častá. Důvodem pro vyšší výskyt chodců v pěší zóně je i skutečnost, že mnoho lidí do centra nechodí, ale jezdí. Dalším jevem snižujícím bezpečnost chodců jsou místy špatně provedené prvky pro osoby se sníženou schopností orientace a pohybu.

Jak již bylo naznačeno, město nedisponuje multimodálním přestupním uzlem, což komplikuje přestup mezi autobusovým a vlakovým nádražím. Parkoviště typu P+R se od železniční stanice nacházejí v docházkové vzdálenosti 75-300 m, jejich kapacita bývá ale přes den zcela naplněna a není tedy dostatečná. Od autobusového nádraží je parkoviště P+R odděleno silnicí I/55, což může snižovat ochotu řidičů jej využívat.



Nejvyšších intenzit silniční dopravy je dosahováno na Velehradské třídě (téměř 22 tisíc voz/den). Podíl tranzitní dopravy zde činí cca 19,5 % a podíl nákladní dopravy cca 8 %. Jedná se o poměrně nízkou hodnotu ve srovnání s jinými městy.

Z pohledu prostorové a kapacitní organizace dopravy v klidu lze konstatovat, že ve vymezené oblasti místy chybí vyznačení parkovacích stání. Nejvíce se tento nedostatek projevuje na sídlišti Mojmír, kde je hlavně z toho důvodu enormní nedostatek kapacity parkovacích stání (obsazenost zde byla zjištěna až 500 %, tedy o téměř 400 % více, než je kapacita vyznačených míst). Zároveň se u sídliště Mojmír nenachází hromadné odstavné parkoviště. Vozidla zde parkují nejčastěji podélně při okraji vozovny (ať už legálně či nelegálně). Průjezd ulicemi je tedy místy nekomfortní, nicméně vozidla nestávají na chodníku nebo na zeleni. Mnoho ulic v centru vykazuje výrazné známky nedostatečné kapacity. Ve východní části řešené oblasti nenastává tolik problémů jako v části západní. Obsazenost v sídlištní zástavbě, na Svatojiřském nábřeží a na sídlišti Stará Tenice je v průběhu dne vyšší než kapacita a zároveň téměř neměnná. Nejproblematictější z ulic, ve kterých se dle pasportu komunikací nachází parkovací stání, se jeví ulice Revoluční, Jana Žižky, Hradební, Svatojiřské nábřeží, Stará Tenice a Dlouhá. Zde obsazenost nejvýrazněji převyšovala kapacitu i o více než 200 %. Maximální kapacity bylo během dne dosaženo i na Masarykově a Mariánském náměstí a na Zelném trhu. Ve městě bylo také identifikováno podstatné množství odstavených vozidel především v severní části sídliště Mojmír, kde zabíraly 27 % parkovacích stání. Za odstavené vozidlo bylo v rámci průzkumu dopravy považováno každé vozidlo, které se během dne nepohybovalo a bylo tedy ve stejné ulici zaznamenáno v průběhu všech čtyř časů průzkumu (5:00, 10:00, 15:00 a 20:00). Jedná se o vozidla, která se během dne nepoužívají, a tak jen snižují kapacitu parkovacích stání, která by mohla být využita jinými vozidly.

Z hlediska technologické organizace dopravy v klidu je možné v centru platit pomocí parkovacích automatů, SMS, aplikace SEJF a parkovacích karet. Jedná se o širokou nabídku možností uhrazení ceny za parkování. Využívání moderních aplikací nejen pro uhrazení parkovného má potenciál do budoucna. Město je na dobré cestě. Z pohledu tarifní organizace dopravy v klidu, resp. cenové politiky, lze konstatovat následující. Ceny parkovacích karet jsou relativně srovnatelné s cenami parkovacích karet v Praze. S ohledem na relativně vysokou obrátkovost vozidel v centru města lze ohodnotit současné nastavení cenové politiky v rámci zóny I jako spíše vyhovující. Nicméně s ohledem na vysokou obsazenost lze soudit, že ceny by i tak měly být vyšší, aby motivovaly řidiče k využívání jiného způsobu dopravy. V zóně III je cena poměrně nízká (20 Kč/den), což má podíl na vysoké obsazenosti parkovišť u nádraží. Ceník parkování při platbě formou SMS či aplikace SEJF působí v případě zóny I, tedy v nejužším centru města, poměrně nepřehledně s minimální dobou parkování 68 minut a nárůstem ceny po 7-8 minutách. Při platbě přes parkovací automaty nevázané na RZ existuje riziko zneužívání nízké sazby za první hodinu – řidiči se mohou opakovaně vracet k automatu parkování prodloužit, aby se vyhnuli vyšší sazbě.

Dále byly v souvislosti s parkováním nalezeny další rizikové jevy jako nelegální parkování v podobě neponechání dostatečné volné šířky komunikace vedle stojícího vozidla, a to i v souvislosti s nedostatečnou kapacitou parkovacích stání či absencí jejich vyznačení. Místy je prostor vedle zaparkovaných vozidel natolik úzký, že znemožňuje mimo jiné průjezd pro



vozidla IZS. To je potřeba do budoucna řešit např. jasným vymezením, kde smějí vozidla legálně stát a dále skrze osvětlu nebo pravidelné kontroly ze strany městské policie.

Interval povolení vjezdu vozidlům zásobování v pěší zóně je poměrně rozsáhlý a díky absenci jasně stanoveného způsobu rozlišení vozidel zásobování od ostatních vozidel existuje riziko zneužívání vjezdu do pěší zóny jinými vozidly. Ve městě se nachází komunikace, kde vozidla zásobování omezují plynulý provoz. Logistika zásobování v centru města Uherské Hradiště není výrazně organizovaná.



4 Strategická část

Zjištěné problémy v centru Uherského Hradiště jsou částečně shodné s jinými městy ČR a ve světě a částečně specifické pro dané území. Obecná podstata problému spočívá v dopravním chování uživatelů (občanů), kteří jsou zvyklí na určitou míru komfortu a nejsou ochotni přistoupit na alternativní chování s ohledem na dopravu v klidu. Zde se jedná o stav, který je shodný se zbytkem ČR a zbytkem světa východně od hranic. Pramení z osobního pohodlí a ze zkušenosti z let, kdy nebyl problém s nedostatkem míst. Specifickými problémy jsou pak záležitosti spojené s rozmístěním zástavby, bariérami v podobě silnice I/55, železniční trati, řeky a rozmístění zdrojů a cílů cest.

V níže uvedených kapitolách je věnován prostor specifickým řešením platným pro město Uherské Hradiště, které nejsou zobecnitelné na zbytek ČR, ale i obecným opatřením platným globálněji.

Z tohoto dokumentu tedy plyne strategický cíl a vize, podpořené jednotlivými navrhovanými opatřeními.

Strategický cíl: Podpora udržitelné dopravy v Uherském Hradišti

Tento cíl je dosažitelný za vhodné organizace silniční dopravy (včetně dopravy v klidu), podpory aktivní mobility, osvětové kampaně, enforcementu aj.

Vize: Chodci a cyklisté budou mít bezpečnou a pohodlnou infrastrukturu. V centru města zaparkuje každý, kdo skutečně potřebuje. Vozidla zásobování budou moci bezpečně zastavit po nezbytně dlouhou dobu.

Navrhovaná opatření lze rozdělit do tří skupin, navzdory tomu, že spolu úzce souvisí a mnohdy na sebe navazují – jedná se tedy o dělení spíše formálního charakteru:

- A. Návrh organizace dopravy v centru města
- B. Návrh organizace dopravy v klidu v centru města
- C. Návrh organizace zásobovací logistiky v centru města

Organizace dopravy v centru města je změřena na zkvalitnění pěší infrastruktury (rozšíření pěší zóny o ulici Nádražní) a úpravu systému jednosměrných komunikací (Svatojiřské nábřeží, sídliště Mojmír). S organizací dopravy v centru a s pěší zónou úzce souvisí opatření věnovaná logistice zásobování. Zde jsou navržena opatření pro komunikace ležící mimo pěší zónu (ulice s vyhrazenými stáními pro zásobování) a i pro pěší zónu jako takovou (vjezd umožněn jen na povolení od města, zkrácení intervalu pro zásobování). Nejrozsáhlejší skupinou opatření jsou opatření věnovaná organizaci dopravy v klidu. Jedná se jak o opatření obecnějšího charakteru (management parkování, otázka města krátkých vzdáleností, cenová politika, osvěta či enforcement), tak i opatření konkrétní. Mezi konkrétní patří odbavovací systém (platba parkovného vázaná na RZ), zkapacitnění sídliště Mojmír (vyznačení parkovacích stání, variantní návrh umístění odstavných parkovišť), reorganizace parkování v centru města (posun části parkovacích stání ze středu k okraji centra), opatření u vybraných školských zařízení, zhodnocení využití prostoru autobusového nádraží, či zkapacitnění záchytného parkoviště ČD Jih.



Prakticky všechna v dokumentu navrhovaná opatření se neobejdou bez osvěty a důkladné kontroly ze strany policie (enforcement).

Celkem bylo navrženo 17 opatření. Přehledně jsou shrnuta v tabulce níže (tabulka 4.1).

Tabulka 4.1: Navrhovaná opatření.

I. Návrh organizace dopravy v centru města	
1.	Uzavření ulice Nádražní
2.	Systém jednosměrných komunikací
II. Návrh organizace dopravy v klidu centru města	
1.	Management parkování
2.	Odbavovací systém
3.	Cenová politika
4.	Sídliště Mojmír
5.	Centrum města
6.	Severovýchodní část centra
7.	Parkování u vybraných školských zařízení
8.	Využití prostoru autobusového nádraží
9.	Reorganizace / zkapacitnění záchytného parkoviště ČD Jih
10.	Město krátkých vzdáleností
11.	Osvěta
12.	Enforcement
13.	Smart technologie
III. Návrh organizace zásobovací logistiky v centru města	
1.	Zásobovací logistika
2.	Vjezd do pěší zóny



4.1 Soubory specifických opatření

4.1.1 Návrh organizace dopravy v centru města

Kapitola návrhu organizace dopravy v centru města (tabulka 4.2) se věnuje zejména problematice systému **jednosměrných komunikací**, a to jak v rámci užšího **centra**, tak i vymezené části **sídlíště Mojmír** a problematice návrhu **uzavření ulice Nádražní** pro motorová vozidla, návrhu možného vedení dopravy a možné důsledky onoho uzavření.

Tabulka 4.2: Návrh organizace dopravy v centru města.

Návrh organizace dopravy v centru města	
1.	Uzavření ulice Nádražní
2.	Systém jednosměrných komunikací

4.1.1.1 Uzavření ulice Nádražní

Cílem opatření je zlepšení kvality, komfortu a bezpečnosti pěší infrastruktury při cestě z železničního nádraží do centra města, případně na autobusové nádraží. Zvýší se tak bezpečnosti pro nejzranitelnější účastníky silničního provozu (chodce a cyklisty) a podpoří se aktivní mobilita.

Uzavřením ulice Nádražní bude **náměstí neprůjezdné** pro motorovou dopravu. Takže **na Masarykovo náměstí** budou jezdit **pouze automobily se zdrojem/cílem** na tomto náměstí či v jeho blízkém okolí, dojde tak druhotně i ke **snížení intenzity** dopravy v centru u Masarykova náměstí, kde je v současné době intenzita 2 376 voz/den z toho 217 voz/den tvoří cyklisté a 24 voz/den nákladní vozidla. Uzavřením této ulice dojde též k redukci počtu parkovacích stání o 18 míst (nejvyšší obsazenost byla zjištěna odpoledne a to 83 %, což odpovídá cca 15 stáním).

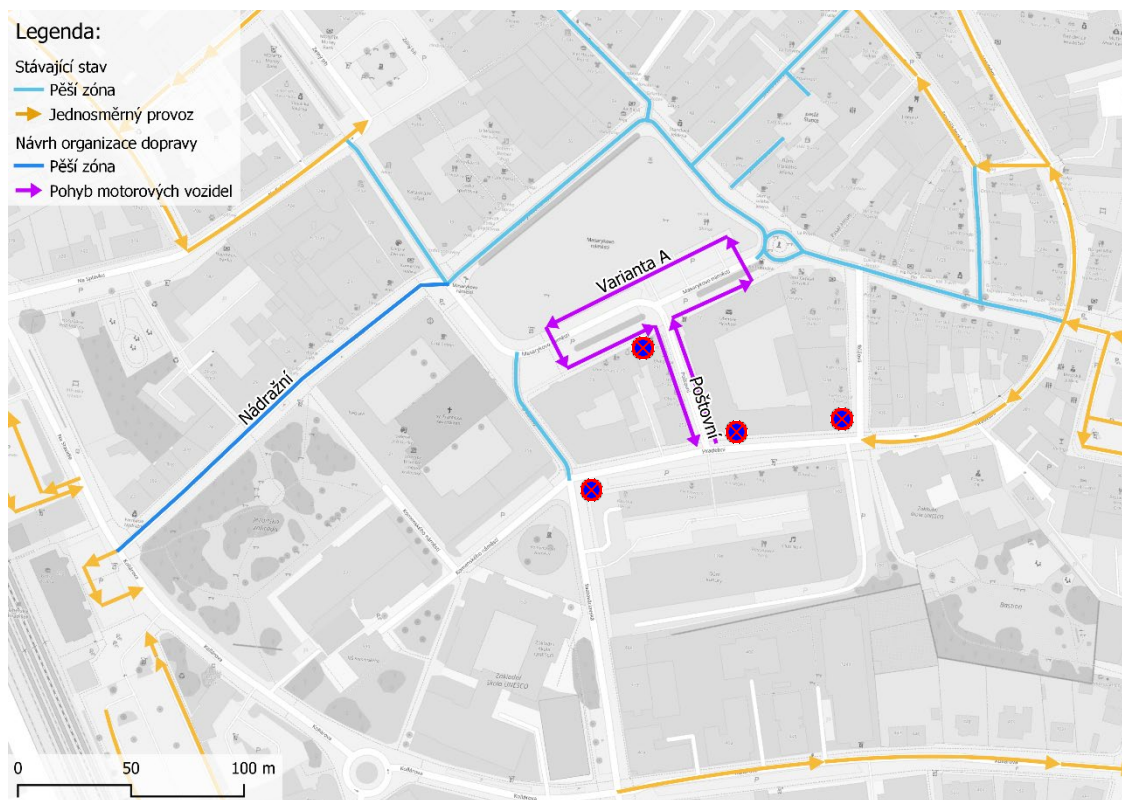
Nabízí se dvě varianty řešení (srovnání je v tabulce níže - tabulka 4.3). V obou variantách by se ulice Nádražní stala součástí pěší zóny s umožněním vjezdu cyklistů a zásobování. V ulici Poštovní by byl ponechán obousměrný provoz. Rozdíl mezi variantami je následující:

Varianta A (obrázek 4.1)

- Osazení značení SDZ B28 „**Zákaz zastavení**“ při obou koncích ulice Poštovní.

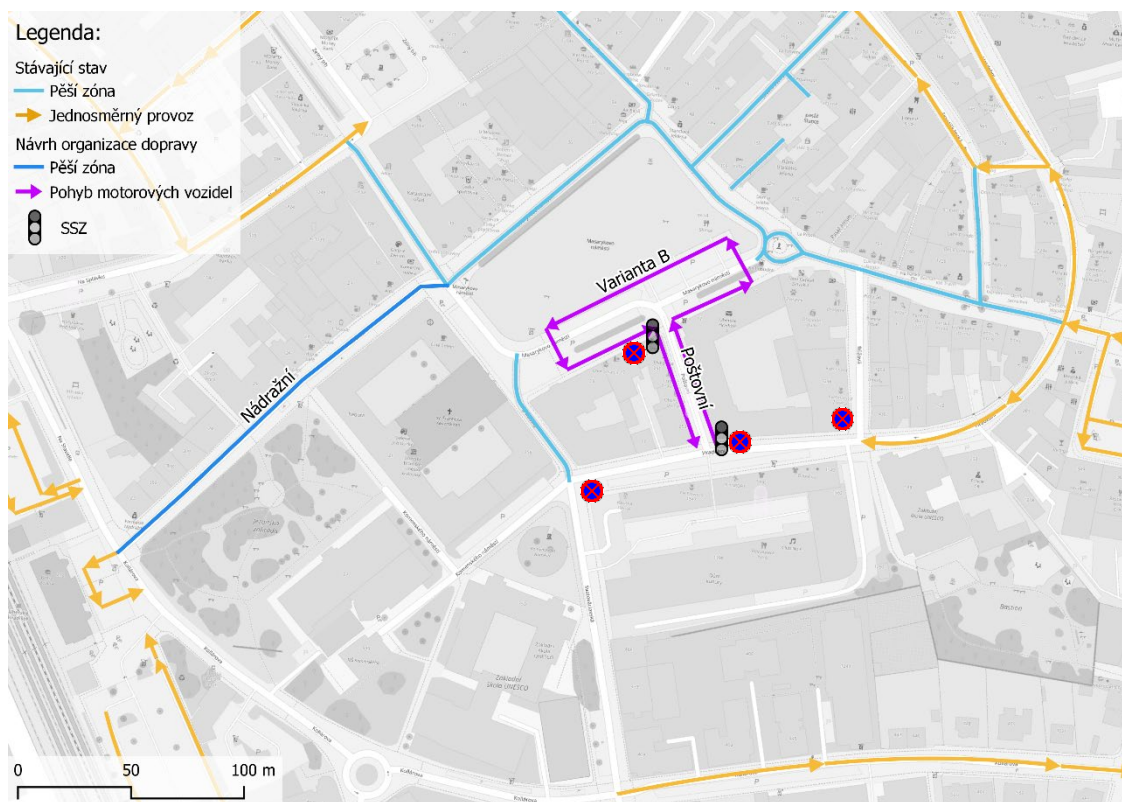
Varianta B (obrázek 4.2)

- Osazení značení SDZ B28 „**Zákaz zastavení**“ při obou koncích ulice Poštovní.
- Osazení světelně signalizačního zařízení (**SSZ**) při obou koncích ulice Poštovní. V případě potřeby by bylo možné implementovat dynamické řízení, aby se snížila pravděpodobnost vzniku front.



Obrázek 4.1: Organizace dopravy po uzavření ulice Nádražní - varianta A.

Zdroj: OpenStreetMap; vlastní tvorba; SmartPlan s.r.o.; 2022.



Obrázek 4.2: Organizace dopravy po uzavření ulice Nádražní - varianta B.

Zdroj: OpenStreetMap; vlastní tvorba; SmartPlan s.r.o.; 2022.

**Tabulka 4.3: Výhody a nevýhody obou řešení.**

	Varianta A	Varianta B
Výhody	Nižší investice	Bezpečnost dopravy
Nevýhody	Obousměrný provoz na úzké ulici Poštovní (potřeba rekonstrukce)	Tvoření front

Protože existuje možnost, že na Masarykovo náměstí budou vjíždět vozidla i v případě, že bude parkoviště plně obsazené a poté budou rovnou odjíždět, bylo by vhodné umístit **proměnné informační tabule zobrazující údaj o odhadovaném počtu volných parkovacích stání** na křižovatku ulic Poštovní a Hradební při obou ramenech ulice Hradební. Tyto tabule mohou být umístěny i dříve, a to už na Palackého náměstí a u křižovatky ulic Svatováclavská a Kollárova, aby zejména v ranních hodinách, kdy chodí děti do školy, neprojízďela ulicí Hradební vozidla zbytečně a neohrožovala tak nejzranitelnější účastníky provozu. Nebude tak docházet ke zbytečnému zvyšování intenzity dopravy v ulici Poštovní a na náměstí. Zároveň by i v ulici Hradební mělo být umístěno SDZ B28 „**Zákaz zastavení**“, které by mohlo být případně platné pouze v časech 7:30-8:00, aby řidiči vezoucí děti do školy nemohli v ulici zastavovat a neohrožovali tak děti jdoucí pěšky nebo na kole. Na dodržování zákazu zastavení by musela dohlížet městská policie a byla by vhodná osvětla, aby řidiči věděli, proč je dobré nechat děti chodit do školy pěšky (více viz kapitoly 4.1.2.12 Enforcement a 4.1.2.11 Osvěta).

Řešitelský tým doporučuje variantu A, tedy rekonstrukci ulice Poštovní, aby mohl být ponechán obousměrný provoz vedoucí k plynulejší dopravě. Aplikace SSZ by mohla vést k tvoření front vozidel na ulici Hradební, které by mohly překážet v rozhledu zejména v ranních hodinách při cestě dětí do místní školy. Samotná **rekonstrukce ulice Poštovní** by měla být **podmínkou pro další úpravy Masarykova náměstí a ulice Nádražní**.

Intenzity dopravy v ulici Poštovní a na Masarykově náměstí by po uzavření ulice Nádražní, tedy znemožnění průjezdu náměstím, neměly být výrazně vyšší, než je kapacita parkovacích stání na náměstí. Nyní je kapacita 79 parkovacích stání. V případě budoucího odstranění parkovacích stání před městským úřadem a kostelem (více viz kapitola 4.1.2.5 Centrum města), by na náměstí zbylo 54 parkovacích stání.

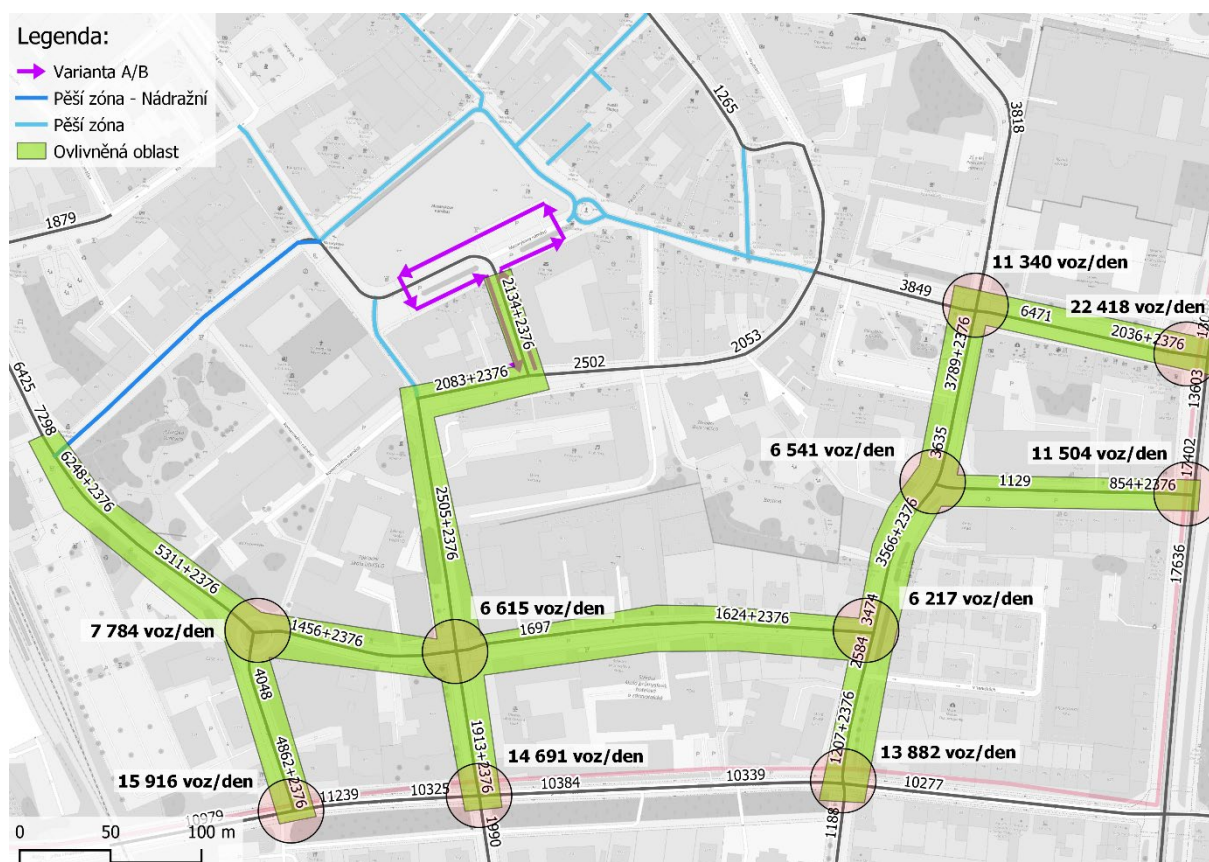
V současné době se po trase Poštovní - Masarykovo náměstí - Nádražní pohybuje 2 376 voz/den. Uzavřením ulice Nádražní ale neznamená přesun všech těchto vozidel na ulici Svatováclavská, kde je nyní intenzita 2 505 voz/den. Nicméně i v případě přesunu všech intenzit automobilové dopravy z ulice Nádražní přes Hradební na ulici Svatováclavská, lze předpokládat, že teoretická maximální celodenní kapacita křižovatky s Kollárovou nebude překročena (18-24 tisíc voz/den), neboť součet intenzit v křižovatce by byl 6 615 voz/den. V případě přesunu všech intenzit IAD z ulice Nádražní přes ulici Svatováclavská na ulici Kollárova se pro předmětnou křižovatku se Stojanovou jedná o součet intenzit 7 784 voz/den. Pokud by od Svatováclavské pokračovala vozidla ulicí Kollárova ke křižovatce s ulicí Na Morávce, pak by zde součet intenzit tvořil 6 217 voz/den. Při trase od této křižovatky na sever by v křižovatce ulic Na Morávce x Dvořákova představoval součet



intenzit 6 541 voz/den. Pokud by proud vozidel pokračoval dále ulicí Dvořákova k Třídě Maršála Malinovského, byl by na dané křižovatce součet intenzit 11 504 voz/den. V případě, že by od předchozí křižovatky pokračovala vozidla nadále na sever ulicí Na Morávce až k Palackého náměstí, by pak na křižovatce s Politických vězňů a Všehrdova byl součet intenzit 11 340 voz/den. Odtud směrem na východ leží světelně řízená křižovatka ulic Všehrdova, Třídy Maršála Malinovského a Sokolovská. Zde by součet intenzit byl 22 418 voz/den. Jedná se ale o světelně řízenou křižovatku, kde se předpokládá teoretická maximální celodenní kapacita 24-77 tisíc voz/den.

Teoretická maximální kapacita neřízených i světelně řízených křižovatek by neměla být překročena.

Potenciálně problematickými křižovatkami by se mohly stát křižovatka Jiřího z Poděbrad x Svatováclavská, kde by se v extrémním případě v součtu pohybovalo 14 691 voz/den, dále křižovatka Jiřího z Poděbrad x Stojanova (v extrémním případě 15 916 voz/den) a křižovatka Jiřího z Poděbrad x Svatoplukova x Na Morávce x Šafaříkova (v extrémním případě 13 882 voz/den) V případě nutnosti by se problém dal řešit instalací SSZ s dynamickým řízením v těchto křižovatkách. V případě potřeby lze i na křižovatce ulic Všehrdova x Tř. Maršála Malinovského a Sokolovská zavést dynamické řízení. Níže je popisovaná situace znázorněna graficky (obrázek 4.3). Dále je pro možnost srovnání uveden i obrázek představující stávající intenzity dopravy v dotčených křižovatkách (obrázek 4.4).



Obrázek 4.3: Maximální teoretické dopady uzavření ulice Nádražní.

Zdroj: OpenStreetMap; Dopravní průzkumy pro optimalizaci dopravy v Uherském Hradišti; vlastní tvorba; SmartPlan s.r.o.; 2022.



Obrázek 4.4: Stávající stav dopravy v dotčené oblasti.

Zdroj: OpenStreetMap; Dopravní průzkumy pro optimalizaci dopravy v Uherškém Hradišti; vlastní tvorba; SmartPlan s.r.o.; 2022.

Z výše uvedeného vyplývá, že ulici **Nádražní lze uzavřít** za předpokladu **rekonstrukce ulice Poštovní**, aby vyhovovala bezkonfliktnímu obousměrnému provozu a dále v případě zakázání zastavení v ulici Poštovní a Hradební.

4.1.1.2 Systém jednosměrných komunikací

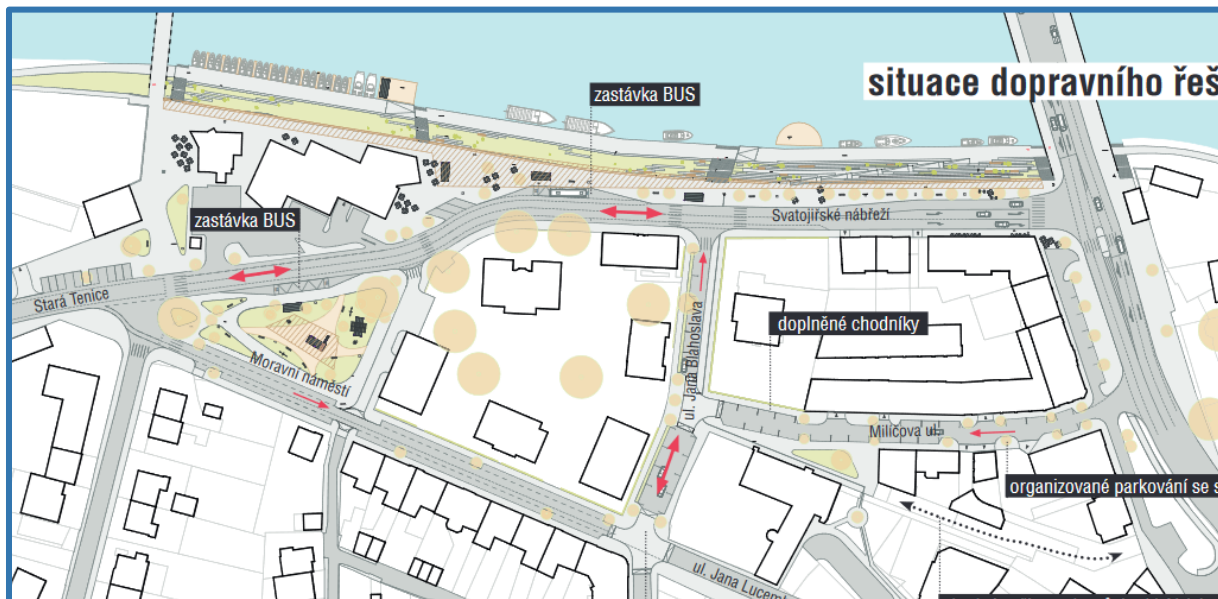
V Uherškém Hradišti je v současné době poměrně kvalitní síť jednosměrných komunikací.

Ve městě se uvažuje o výstavbě nového přístaviště u Svatojiřského nábřeží mezi mostem silnice I/55 a lávkou pro pěší a cyklisty. V souvislosti s touto stavbou by bylo vhodné upravit organizaci dopravy v oblasti v blízkosti tohoto nábřeží, aby se chodcům usnadnila cesta do centra města. Oblast by se měla zklidnit a na dané trase by se měly rozšířit chodníky, aniž by došlo ke znemožnění parkování. Těmto úpravám se blíže věnuje studie „Cesty k řece příběh řeky v Uherškém Hradišti – Reprezentativní nábřeží – přístaviště“ (A69-architekti, s.r.o., 2021). V ní navrhuje:

- a) zřízení **jednosměrného provozu** v ulici **Milíčova** ve směru od Velehradské třídy k ulici Jana Blahoslava. Toto zjednosměrnění zvýší bezpečnost spojení Milíčovy a silnice I/55. V ulici by dále měla být vyznačena **podélná parkovací stání** po obou stranách jízdního pruhu.
- b) zřízení **jednosměrného provozu** v ulici **Jana Blahoslava** od křižovatky s Milíčovou ve směru na sever ke křižovatce s ulicí Svatojiřské nábřeží a ponechání obousměrného

provozu v úseku od křižovatky s Milíčovou ulicí ke křižovatce s ulicemi Jana Lucemburského a Dlouhá. Zároveň by zde měly být **rozšířeny chodníky** pro usnadnění a zvýšení bezpečnosti pohybu chodců. V ulici je možné buď zachovat obousměrný provoz, nebo parkování. Vhodnější se jeví zrušení vyznačení **podélných parkovacích stání**.

- c) zřízení **jednosměrného provozu** v ulici **Moravní náměstí**, kdy by tato ulice byla jednosměrná v celé své délce ve směru od křižovatky s ulicemi Stará Tenice a Měnclovice. Popsaná situace ze studie je pro přehlednost níže na obrázku (viz obrázek 4.5).

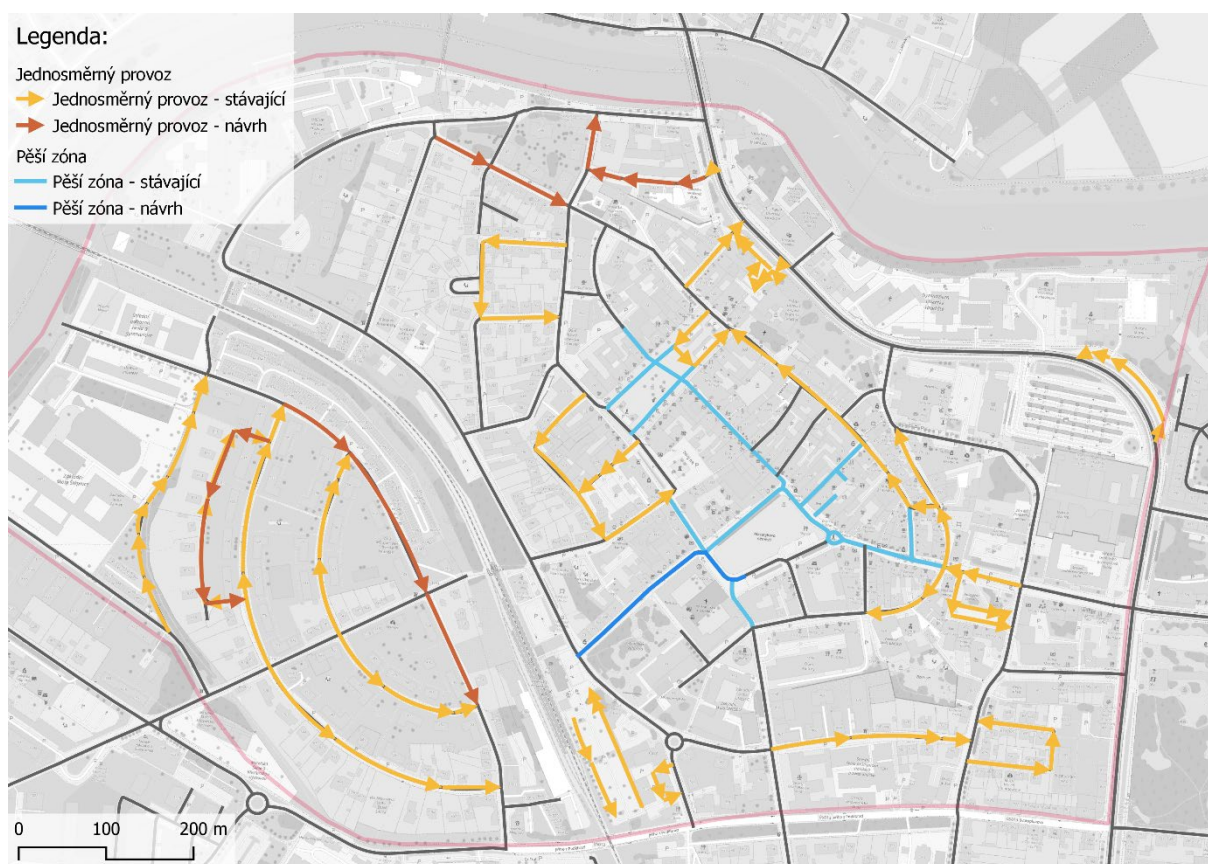


Obrázek 4.5: Okolí Svatojiřského nábřeží.

Zdroj: *Cesty k řece příběh řeky v Uherském Hradišti - Reprezentativní nábřeží - přístaviště,* A69-architekti, s.r.o., 2021.

Řešitelský tým tento **návrh organizace dopravy na Svatojiřském nábřeží podporuje**. Navrhované úpravy zvýší bezpečnost a usnadní pohyb pro nejzranitelnější účastníky provozu a zároveň neznemožní (pouze znepříjemní) pohyb automobilů, což podporuje princip zklidňování dopravy při cestě do centra.

Na obrázku dále (obrázek 4.6) je návrh organizace dopravy v centru města s úpravami dle výše zmíněné studie v kombinaci s návrhem rozšíření pěší zóny o ulici Nádražní (viz kapitola 4.1.1.1 Uzavření ulice Nádražní) a v jihozápadní části Masarykova náměstí (viz kapitola 4.1.2.5 Centrum města). Obrázek dále obsahuje navrhované úpravy organizace dopravy na sídlišti Mojmir, jejichž souvislost s problematikou parkování je popsána v kapitole 4.1.2.4 Sídliště Mojmir.



Obrázek 4.6: Organizace dopravy ve vymezené oblasti.

Zdroj: OpenStreetMap; vlastní tvorba; SmartPlan s.r.o.; 2022.

Na sídlišti Mojmír by v ulici Revoluční byl zaveden jednosměrný provoz v úseku od ulice Jana Žižky (sever) k ulici Prokopa Holého (jih) směrem na jihovýchod. V úseku od ulice Jana Žižky (sever) ke škole by byl zachován obousměrný provoz kvůli obsluze školy. V úseku od ulice Prokopa Holého (jih) a křižovatkou s ulicí J. E. Purkyně by provoz zůstal obousměrný z důvodu možné budoucí výstavby patrového parkovacího domu podél tohoto úseku (o tom více v kapitole 4.1.2.4 Sídliště Mojmír a v kapitole 4.1.2.9 Reorganizace/zkapacitnění záchytného parkoviště ČD Jih).

V ulici Chelčického by po zavedení jednosměrného provozu v ulici Revoluční bylo potřeba otočit jednosměrný provoz (nově ze severu na jih), aby řidiči nemuseli v případě nenalezení volného parkovacího stání projíždět ulicemi Revoluční, Husova a Jana Žižky a podílet se tak na tvorbě zbytečné dopravy.

Počítá se se zachováním obousměrného provozu v ulici Husova se zákazem stání v celé délce ulice s použitím značení SDZ B29 „**Zákaz stání**“. A zachováním stávajících směrů jednosměrného provozu v ulicích Jana Žižky, Prokopa Holého a Za Alejí.

V návrhu se předpokládá, že plánované rozšíření podchodu/podjezdu mezi ulicemi Revoluční a Na Stavidle ve Staré Tenici by sloužilo pouze pro chodce, cyklisty a vozidla IZS. Ostatní motorová vozidla by tudy nesměla projíždět. Vjezd by mohl být vybaven výsuvným sloupkem, který by se zasouval na výzvu vozidel IZS v případě, že by tudy potřebovala projet. Umožnění průjezdu všem vozidlům by totiž mohlo vést ke zvýšení intenzit dopravy v rezidentní oblasti a bylo by tedy v kontrastu s principy dopravního zklidňování. Průjezd



ostatním vozidlům tímto plánovaným podjezdem by mohl být umožněn v nouzových situacích (např. dopravní nehody na zbývajících příjezdových komunikacích do sídliště Mojmír).

Zároveň se předpokládá zachování průjezdnosti ramene ulice Za Alejí, které vede podél areálu školy souběžně s ulicí Jana Žižky ve směru k Revoluční. Tato část ulice Za Alejí umožní průjezd vozidlům kolem rezidentních ulic sídliště Mojmír, takže tamní obyvatelé nebudou rušit.

4.1.2 Návrh organizace dopravy v klidu v centru města

Opatření vztahující se k organizaci dopravy v klidu v centru města se týkají oblasti prostorové, kapacitní, technologické i tarifní. Některá opatření jsou obecná a jiná zcela konkrétní. Jejich přehled je uveden v tabulce níže (tabulka 4.4).

Tabulka 4.4: Návrh organizace dopravy v klidu.

Návrh organizace dopravy v klidu centru města	
1.	Management parkování
2.	Odbavovací systém
3.	Cenová politika
4.	Sídliště Mojmír
5.	Centrum města
6.	Severovýchodní část centra
7.	Parkování u vybraných školských zařízení
8.	Využití prostoru autobusového nádraží
9.	Reorganizace / zkapacitnění záchytného parkoviště ČD Jih
10.	Město krátkých vzdáleností
11.	Osvěta
12.	Enforcement
13.	Smart technologie

4.1.2.1 Management parkování

Parkování je vhodným nástrojem pro organizaci dopravy ve městech. Jeho prostřednictvím lze ovlivňovat poptávku po jízdě automobilem, což má vliv i na tvorbu dopravních kongescí.

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.

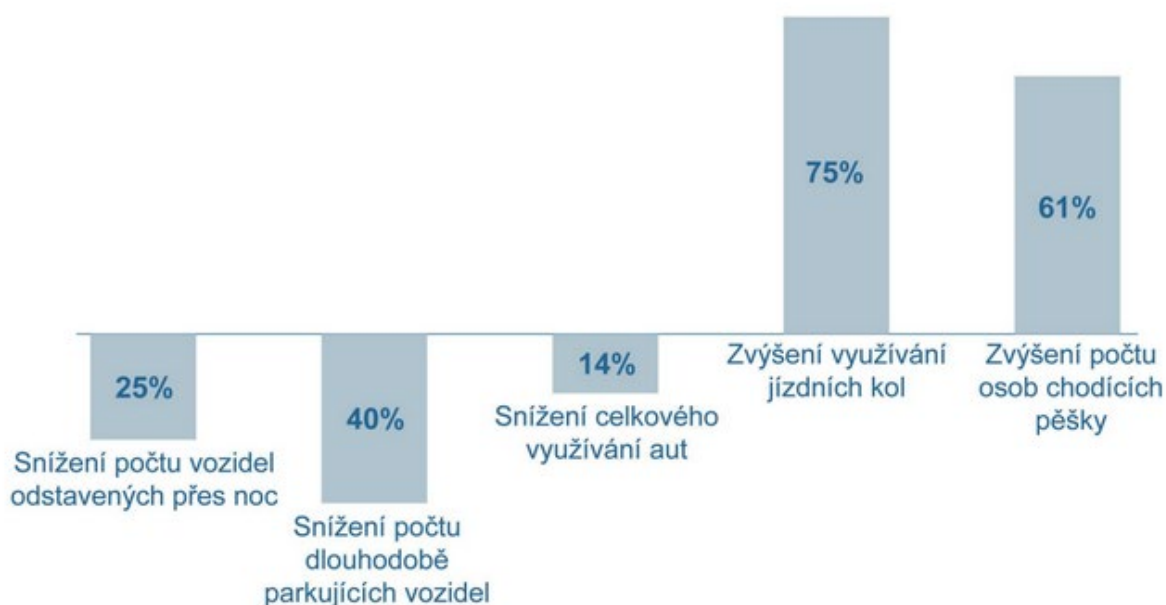
Hlavní dvě výhody parkování ve srovnání s ostatními politikami zabývajícími se používáním automobilů spočívají ve skutečnostech, že obecně management parkování obvykle nevyžaduje velké investice, jako jsou např. nové silnice. Aplikace je zde možná poměrně rychle. V dnešní době lze navíc management parkování nalézt v řadě menších a větších měst, a díky tomu je management parkování vnímán lépe veřejností. Je důležité zmínit, že management parkování v Uherském Hradišti již existuje, nicméně může mít mnohem větší



potenciál. Současný management spočívá zejména ve zpoplatnění a možnostech placení parkování. Skutečný management je však možnost kompletní kontroly celého území města pomocí úprav parkovací politiky (dynamické změny cen, digitální sběr dat a kontrola atd.).

Významné přínosy managementu parkování jsou pro uživatele zejména jednoduchost, intuitivnost a sociální výhody. Kdyby bylo chytré parkování propojené s placeným místem a bylo by možné cenu uhradit například přes webovou aplikaci, stalo by se placení za parkování pro uživatele jednodušší a přijatelnější. Další možností zatraktivnění může být platba parkování za reálnou přítomnost vozidla. Přijíždějící uživatel by zaparkoval na volném místě a následně by čidlo změnilo dobu jeho stání a podle tarifu mu předložilo cenu za skutečnou délku času, po kterou tam daný uživatel vozidlo ponechal. Platby tímto způsobem by byly spravedlivější pro uživatele i pro provozovatele.

Pro města je přínos hlavně ekonomický v podobě integrování platebního systému do chytrého parkování. Problematika chytrého parkování je již nad rámec této studie a bylo by potřeba zvláště **zpracovat koncepci Smart City**, kde by otázka chytrého parkování byla jedním z řešených bodů. Cílem je nicméně zajistit kompletní přehled o veřejném prostoru v datech. Data musí být shromažďována na datové platformě a musí být možné je dále kombinovat či využívat. Následně je možné dělat rozhodnutí pomocí dat (tzv. data driven). Dají se rychle rozeznat nejkritičtější místa a je možné je co nejrychleji vyřešit a zlepšit tak stávající situaci města. Pokud je správně zvolen management parkování, mohou příslušníci policie lépe identifikovat vozidla, jejichž řidiči nezaplatili za parkování. Reálný přínos je znázorněn na grafu níže (viz obrázek 4.7).



Obrázek 4.7: Přínos managementu parkování.

Zdroj: Kodransky and Hermann, ITDP, 2011.

Jako konkrétní ukázka aplikace vhodného managementu parkování může posloužit **ulice Revoluční**. Během dopoledne zde na rozdíl od jiných blízkých ulic sídliště Mojmír výrazně



vzrůstá obsazenost (viz kapitola 4.1.2.4 Sídliště Mojmír), což naznačuje, že k nádraží v blízkosti centra přijíždí během dne parkovat i vozidla, která nemusí být rezidentů. Ostatně i na základě průzkumu parkování se zápisem RZ vyšlo, že na komunikacích podrobených průzkumu dopravy se zápisem RZ na sídlišti Mojmír parkuje za účelem zásobování/návštěvy 37 % vozidel (118 vozidel). Na sídlišti Mojmír lze do budoucna uvažovat o zřízení rezidenční parkovací zóny. V současné době lze bez rezidenční parkovací zóny řešit problematiku nerezidentů v ulici Revoluční dvěma způsoby. První možností je nabídnutí atraktivnější varianty parkování v centru (v menší vzdálenosti, než je ulice Revoluční), nejlépe hlídané a kryté parkoviště. Je ale možné, že by jej tito řidiči nevyužívali, neboť parkování na sídlišti Mojmír je zdarma, kdežto na hlídaném parkovišti by bylo placené. Druhý způsob by byl skrze restriktce a zpoplatnění.

Jednotlivé rezidenční parkovací zóny se zavádí v územních celcích oddělených přirozenými bariérami. Rezident by mohl parkovat zdarma (nebo za velmi nízký poplatek) pouze ve své zóně. Ostatní by museli v zóně platit.

Před zaváděním rezidenčních parkovacích zón je potřeba zpracovat organizaci dopravy v klidu v rámci celého Uherského Hradiště, ideálně celého trojměstí.

Další konkrétní ukázkou představuje problematika **vztahu VHD vs. dopravy v klidu**. Je potřeba brát na vědomí potřebu zrovnocnění či zvýšení významu veřejné hromadné dopravy ve srovnání s individuální automobilovou dopravou v zájmu udržitelnosti dopravy.

S ohledem na již navržené rozmístění autobusových zastávek dle „Návrhu provozní koncepce MHD Uherské Hradiště“ (V. Janoš, M. Kříž; 2021) a „Podrobného návrhu řešení vybraných zastávek MHD pro Provozní koncepci MHD v Uherském Hradišti“ (J. Čarský, M. Kovář; 2022) nejsou v tomto dokumentu dále navrhovány žádné úpravy rozmístění zastávek v rámci města. Návrhy z těchto dokumentů jsou plně respektovány.

Obecně je při návrhu umístění nových parkovišť či zastávek vhodné dbát na následující pravidlo. Při postupném případném navyšování parkovacích kapacit (stání, parkoviště, garáže) je třeba upřednostňovat kratší vzdálenosti zastávky od místa bydliště než od nové nabídky parkování. V případě, kdy má obyvatel města zaparkovaný svůj automobil blíže k místu bydliště, než se nachází nejbližší zastávka VHD, je pravděpodobné, že pro přepravu po městě využije automobil. Pokud je ale blíže k jeho místu bydliště autobusová zastávka s dobrou obsluhou, nebude se pravděpodobně člověku chtít jít na parkoviště, kde zanechal automobil a bude tedy spíše pokračovat v cestě hromadnou dopravou. Situace je schematicky znázorněna na obrázku níže (obrázek 4.8).



Obrázek 4.8: VHD vs. doprava v klidu.

Zdroj: PARK4SUMP.

Oranžová plocha představuje lokaci zaparkovaného automobilu, modrá v dolní části obrázku místo bydliště, ikonka zastávky zastávku. V prvním případě je automobil zaparkovaný před domem. Zastávka je vzdálená, a tak není obyvatel domu motivován k využití jiného dopravního prostředku než automobilu. V druhém případě je automobil zaparkován na vzdáleném parkovišti a autobusová zastávka je blíže bydlišti. Zde už bude obyvatel na vážkách, který prostředek zvolit a je pravděpodobnější, že zvolí hromadnou dopravu.

4.1.2.2 Odbavovací systém

V současné době je v Uherském Hradišti pestré množství možností, jak uhradit poplatek za parkování v placených zónách. Z hlediska dlouhodobého parkování si lze zakoupit parkovací kartu, z hlediska krátkodobého parkování lze platit s využitím parkovacích automatů, SMS nebo aplikace SEJF. Platba pomocí SMS začíná být v současné době mírně zastaralá, nicméně platba s využitím mobilní chytré aplikace má potenciál i v budoucnosti.

Vhodným, komplexním a efektivním řešením organizace a kontroly dopravy v klidu v Uherském Hradišti 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.

Tento systém by měl být také schopen sám kontrolovat úhrady za platby a napojení i na jiné prvky mobility (sběrná parkoviště, případně garáže aj.). Městská policie by během pochůzek mohla pomocí mobilního telefonu (nebo tabletu) kontrolovat registrační značky automobilů a zjišťovat tak nejen skutečnost, zda řidič zaplatil za využití parkovacího místa, ale i zda vozidlo není např. kradené. Více o kontrole v kapitole 4.1.2.12 Enforcement.

Cílem je maximálně usnadnit uživatelům jejich odbavení, tím i urychlit celý proces zaparkování vozidla. Přední zásadou pro maximalizaci využívání takového komplexního systému je především informovanost uživatelů o těchto možnostech.



V současné době může ve městě Uherské Hradiště docházet k nežádoucímu chování řidičů parkujících v centru. Jedná se o opakované zakoupení parkovacího lístku za nižší cenu (10 Kč za první hodinu v každé zóně; v zóně I 1 Kč za prvních 30 min) namísto placení vyšší částky za každou další hodinu (zóna I: 40 Kč, zóna II: 20 Kč, zóna III: 10 Kč). Tomuto chování lze zamezit více různými způsoby. Nabízející se varianty řešení jsou popsány níže a srovnány dále v tabulce (**tabulka 4.5**):

Varianta A:

- o Postupné **odstraňování** parkovacích **automatů** a **nahrazování platbou přes aplikaci**.

Varianta B:

- o Parkovací **lístek** vázaný na **RZ vozidla** v nových parkovacích automatech
 - Aby bylo možné kontrolovat, zda na jedno vozidlo nebyl opakovaně pořízen parkovací lístek za první hodinu parkování, je třeba parkovací automaty vybavit zapisováním RZ. Druhotně to může motivovat uživatele pro využívání bezkontaktní platby jako je právě aplikace - „vytūkávání“ RZ do parkovacího automatu je zdlouhavé a nepohodlné.

Tabulka 4.5: Výhody a nevýhody obou řešení.

	Varianta A	Varianta B
Výhody	Nižší investice	Vyšší investice
Nevýhody	Starší generace nemusí disponovat chytrými telefony	Motivování k využívání bezkontaktní platby

Nutnost uvádět při platbě RZ vozidla může navíc umožnit policii automatickou kontrolu uhrazení platby skrze aplikaci městské policie (kapitole 4.1.2.12 Enforcement.) Řešitelský tým **doporučuje variantu A** spočívající v postupném odstraňování parkovacích automatů a nahrazování platbou aplikací, a to zejména z důvodu nižších investic a potenciálu využívání případné městské aplikace i pro jiné účely, než je platba parkovného.

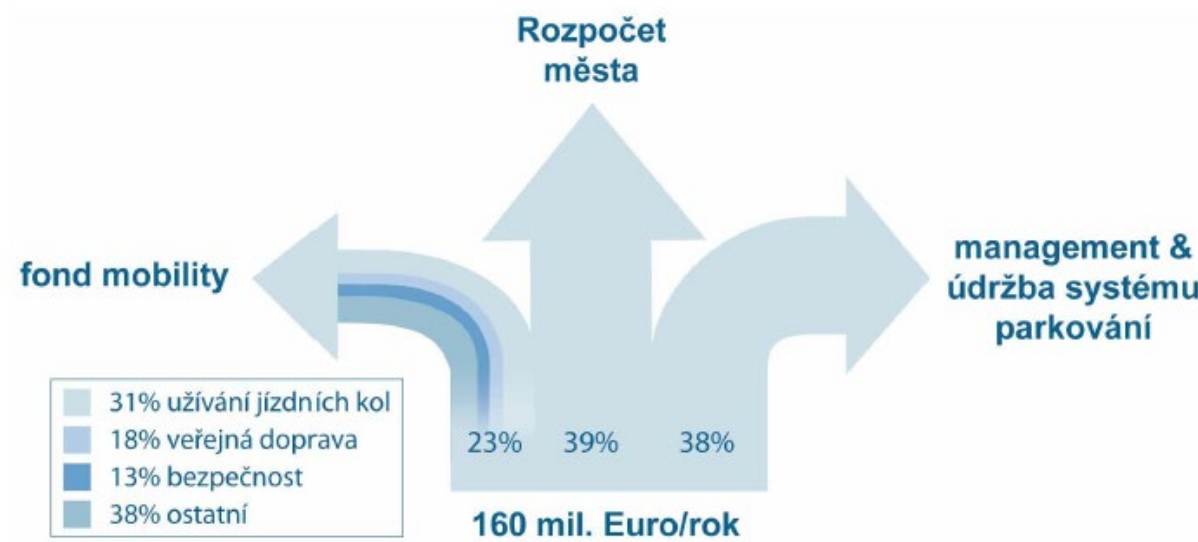
4.1.2.3 Cenová politika

V analytické části dokumentu bylo zjištěno, že značná část parkovacích stání v centru vykazuje vysokou obsazenost. Tu lze regulovat i nastavením vhodnější cenové politiky.

Cenová politika představuje návrh cen, za jaké může být umožněno parkování ve městě, v případě, kdy parkování není zdarma. Ceny za parkování se mohou lišit v závislosti na lokalitě (např. typ zástavby nebo vzdálenost od centra města), nebo způsobu platby (např. předplacená parkovací karta, jednorázový lístek z parkovacích automatů, SMS, mobilní aplikace) a na délce doby stání. Cenu je tak možné nadále nastavit v závislosti na umístění ve vztahu k centru, resp. dle obrátkovosti. Město může rovněž zvážit variantu změny ceny v závislosti nejen na dni v týdnu ale i denní době. Zde je však riziko, že se stane systém platby



za parkování pro uživatele nesrozumitelný, zpracovatelský tým tuto poslední možnost spíše nedoporučuje. Cílem je nejen motivovat občany ke správnému dopravnímu chování, ale rovněž je možné nastavit adekvátní finanční reciprocitu z veřejného prostoru. Je možné vytvořit politiku, která využívá parkování v centru k financování následných investic (příklad z Amsterdamu na obrázku níže - obrázek 4.9).



Zdroj: The Amsterdam Mobility Fund, 2014

Obrázek 4.9: Příklad využití financí z poplatků za parkování v Amsterdamu.

V tabulce níže jsou ukázky ceníku krátkodobého parkování v centru města při platbě parkovacími automaty ve městech o podobném počtu obyvatel jako má Uherské Hradiště. V tabulkách jsou uvedeny částky pro jednotlivé zóny (ZI/ZII/ZIII/...), pokud je má město zavedené. Částky jsou převzaty z ceníků parkování uvedených na stránkách těchto měst.

Tabulka 4.6: Srovnání cen za krátkodobé stání v jiných městech.

Město	Krátkodobé parkování			Počet obyvatel
	Prvních 30 min [Kč]	1.hodina [Kč]	Další hodina [Kč]	
Nový Jičín	5/-	10/zdarma	10/30	23 151
Chrudim	-	20/10	35/20	23 140
Krnov	zdarma	10	10	23 130
Uherské Hradiště	1/-/-	10/10/10	40/20/10	25 001
Kroměříž	-	30/10/10/10/10	50/20/20/20/20	28 360
Písek	10/-	20/10	30/30*	30 379
Cheb	10	20	20	31 920
Znojmo	-	10/10/10	30/20/10**	33 775

* uvedená cena je za 2. hodinu, při 3. hodině a každé další je sazba 50 Kč

** uvedená cena je za 2. hodinu, při 3. hodině je sazba 40/20/10 Kč a při každé další 40/20/10 Kč



Jak je z tabulky patrné, ceny za parkování v centru jsou i v některých městech o menším počtu obyvatel, než má Uherské Hradiště vyšší. Krátkodobé parkování v Uherském Hradišti rozhodně není předraženo. Spíše lze tvrdit, že ve srovnání s výše uvedenými městy v tabulce jsou **ceny za krátkodobé parkování v Uherském Hradišti nízké**. V zóně I lze sice pozorovat nezanedbatelnou obrátkovost, ale zároveň i vysokou obsazenost, která vypovídá i o nízké nastavených cenách. **Sazbu za parkování se tedy doporučuje zvednout.**

Neexistuje žádný univerzální způsob, jak nastavit správně **cenovou politiku**. Město Uherské Hradiště musí **postupně zkoušet nastavení různých ceníků** a postupně zjistit, co mu nejvíce vyhovuje.

KRÁTKODOBÉ PARKOVÁNÍ

Do centra města lidé často jezdí za službami, které nabízí např. pošta nebo městský úřad. Obratovost vozidel na parkovacích stáních zde proto bývá vyšší než v rezidenčních oblastech, neboť se zde vozidla rychle střídají. Pro centra měst bývá typický velký výskyt poptávky po krátkodobých stání (nicméně poptávka po dlouhodobých je v centrech také, neboť mnozí lidé v centru pracují nebo žijí, případně plánují delší návštěvu).

V centru, kde by město upřednostňovalo krátkodobá stání, by se mohly nadále nacházet parkovací automaty, kde by si řidiči mohli zakoupit parkovací lístky, placení by i nadále mohlo být umožněno pomocí mobilní aplikace. Možné by též bylo zavedení parkovacích hodin. Současný systém SMS obecně spíše vhodný není, forma aplikace je pro město výhodnější. V jiných městech se systémů přes SMS postupně zbavují.

V docházkové vzdálenosti stále musí existovat sběrné parkoviště, kam lidé mohou jet zaparkovat na delší dobu s nižší sazbou.

DLOUHODOBÉ PARKOVÁNÍ

Dlouhodobé parkování je vyhledáváno obzvláště v rezidenčních oblastech a také v místech zaměstnání. V rezidenčních oblastech lze problematiku nedostatku parkovacích míst řešit odstavnými parkovišti v docházkové vzdálenosti od sídlišť.

ODSTAVNÉ PARKOVÁNÍ

Odstavná parkoviště jsou plochy, které slouží k odstavování vozidel na dobu, kdy se nepoužívají. Tato parkoviště (nebo hromadné garáže) by bylo vhodné postavit v docházkových vzdálenostech od sídlišť, jejichž obyvatelé by zde zanechávali své vozy, když by věděli, že je delší dobu (např. v řádu dní) nebudou potřebovat. Méně využívané automobily by tak zbytečně nezabíraly uliční prostor na sídlištích. I tato parkoviště mohou být placená, ale cena by byla pouze symbolická (resp. pokrývající náklady za provoz) – aby zde nedocházelo např. k hromadění zcela nepojízdných vozidel s dávno propadnutým datem technické prohlídky, které jejich majitelé z nějakého důvodu ještě neprodali na náhradní díly. Odstavná parkoviště (nebo hromadné garáže) by mohla být pod kamerovým dohledem v zájmu zvýšení bezpečnosti. Na tato parkoviště by se mohly pořizovat parkovací karty.



4.1.2.4 Sídliště Mojmir

Cílem tohoto opatření je zlepšení organizace dopravy v klidu a řešení kapacitních problémů na sídlišti Mojmir.

Na sídlišti Mojmir byl v analytické části identifikován značný nedostatek parkovacích stání, což je do značné míry způsobeno jejich nevyznačením. Parkovací stání jsou jasně vyznačena pouze v jižní polovině ulice Jana Žižky, kde čítají 44 parkovacích stání. Celkově bylo ale ve vymezené oblasti sídliště Mojmir nalezeno při průjezdech inspekčním vozidlem až 235 vozidel (ve večerních hodinách). V průměru zde bylo zaznamenáno dohromady 211 vozidel. Deficit vyznačených parkovacích stání v oblasti je tedy enormní.

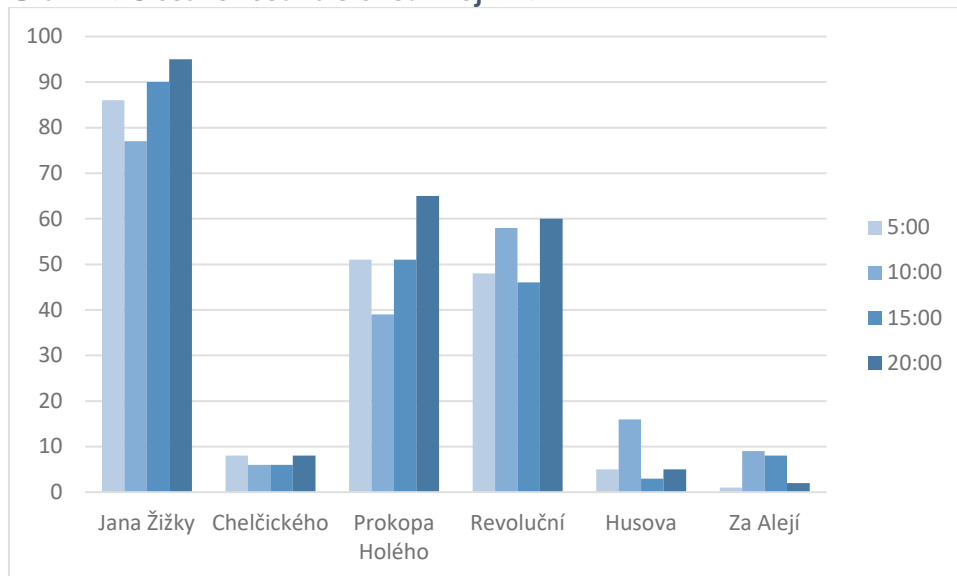
Tabulka 4.7: Obsazenost ulic na sídlišti Mojmir.

	Obsazenost v čase				Maximální obsazenost během dne
	5:00	10:00	15:00	20:00	
Jana Žižky	86	77	90	95	95
Chelčického	8	6	6	8	8
Prokopa Holého	51	39	51	65	65
Revoluční	48	58	46	60	60
Husova	5	16	3	5	16
Za Alejí*	1	9	8	2	9
Celkem	199	205	204	235	235

*Slepé rameno; na rameni spojujícím ul. J.E. Purkyně a Revoluční nebyla vozidla zaznamenána

Tabulka výše (tabulka 4.7) udává obsazenost v čase v jednotlivých ulicích. Poslední sloupec uvádí maximální hodnotu obsazenosti během dne. Poslední řádek celkovou obsazenost na sídlišti Mojmir v jednotlivé časy průzkumu.

Tyto hodnoty jsou dále znázorněny pro přehlednost i na grafu (graf 12). Z něj je patrné, že v ulicích Jana Žižky a Prokopa Holého klesá obsazenost oproti ostatním časům dopoledne, a naopak tomu je v ulici Revoluční a Husova (a Za Alejí). Z toho lze soudit, že zatímco dopoledne jsou vedlejší komunikace prázdnější, tak hlavní komunikace ležící podél trati (ul. Revoluční) a na ni kolmo směřující (ul. Husova) jsou využívány dopoledne více. Jedná se též o ulice v blízkosti občanské vybavenosti. Lze předpokládat, že tato vozidla mohou patřit návštěvníkům sídliště Mojmir – (jak již bylo zmíněno v kapitole 4.1.2.1 Management parkování) na základě průzkumu parkování se zápisem RZ bylo zjištěno, že v dané oblasti parkuje za účelem zásobování/návštěvy 37 % vozidel (tedy 118 vozidel).

**Graf 12: Obsazenost na sídlišti Mojmir.**

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

Navíc na sídlišti Mojmir bylo během průzkumu se zápisem RZ zjištěno, že celkem cca 27 % vozidel tvořila odstavená vozidla – tedy vozidla, která se nepoužívají denně.

Kapacitní problémy dané oblasti lze řešit v následujících třech krocích:

- 1) Vyznačení podélných parkovacích stání v ulicích
- 2) Výstavba odstavných parkovišť
- 3) Pravidelná kontrola ze strany MP (enforcement)

Vyznačení podélných parkovacích stání (pomocí SDZ IP11c – Parkoviště (Podélné stání) v kombinaci s VDZ V10d – Parkovací pruh) by mělo být spojeno s vyznačením zákazů stání v místech, kde nebudou parkovací stání vyznačena (SDZ B29 Zákaz stání). Při vyznačení stání je totiž pro obyvatele srozumitelnější, kde smějí, a kde nesmějí parkovat.

Při vyznačování parkovacích stání je nutné dodržet následující principy:

- 1) Zajistit možnost průjezdu vozidel IZS („3 metry k životu“ – hasičské vozy)
- 2) Zajistit bezpečnou průchodnost pro pěší (chodníky, rozhledy, přechody)
- 3) Zklidněná oblast (možnost ponechat tzv. šikany v podobě střídavého parkování)

V rámci posouzení návrhů z *Koncepce parkování v lokalitě Mojmir* (Alternativní dopravní studio ADOS, 2019) byly jednotlivé varianty mezi sebou porovnány z hlediska logičnosti vedení jednosměrných a obousměrných komunikací a nabízené kapacity parkovacích stání. Nejzásadnější rozdíly mezi jednotlivými variantami ukazuje tabulka 4.8.



Tabulka 4.8: Porovnání variant z Koncepce parkování v lokalitě Mojmir.

	Jednosměrnost						Počty stání						Celková kapacita
	Revoluční	Husova	Prokopa Holého	Jana Žižky	Za Alejí	Chelčického	Revoluční	Husova	Prokopa Holého	Jana Žižky	Za Alejí	Chelčického	
04_varianta 1 dopravní řešení	ne	ne	ano	ano	ano	ano	61	0	75	95	6	18	255
07_varianta 2 dopravní řešení	ne	ne	ano - jiný směr	ano - jiný směr	ano	ano – jiný směr	8	0	60	91	6	18	183
08_varianta 3 dopravní řešení	ano	ne	ano	ano	ano	ano	70	0	70	96	6	18	260
10_varianta 04 dodatečná	ano	ne	ano	ano	ano	ano	69	0	70	96	6	18	259
11_varianta 05 dodatečná	ano	ano	ano	ano	ano	ano	69	20	70	96	6	18	279

Zpracovatelský tým považuje za zcela zásadní navýšení kapacity parkovacích stání za zachování co nejlogičtější průjezdnosti oblastí. Z těchto hledisek se jeví jako nejvhodnější varianta „10 varianta 04 dodatečná“ s mírnými úpravami organizace dopravy, které jsou detailněji popsány a zakresleny v kapitole 4.1.1.2 Systém jednosměrných komunikací. Stručně řečeno, ke změně by došlo v ulici Revoluční, kde by byl zaveden jednosměrný provoz v úseku od ulice Jana Žižky (severní konec) k ulici Prokopa Holého (jižní konec) směrem na jihovýchod. V úsecích od ulice Jana Žižky (sever) ke škole a mezi křižovatkou s ulicí Prokopa Holého (jižní konec) a křižovatkou s ulicí J. E. Purkyně by byl zachován provoz obousměrný. V ulici Chelčického by byl jednosměrný provoz otočen. Ponechání obousměrného provozu v úseku Revoluční mezi křižovatkou s ulicí Za Alejí a křižovatkou s ulicí Jana Žižky bude mít za následek odebrání 10 parkovacích míst z varianty „10 varianta 04 dodatečná“, která zde předpokládala jednosměrný provoz. Na obrázcích níže je zobrazena navrhovaná budoucí organizace dopravy a dopravy v klidu na sídlišti Mojmir (viz obrázek 4.10 a obrázek 4.11).



Obrázek 4.10: Organizace dopravy na sídlišti Mojmír.

Zdroj: OpenStreetMap; vlastní tvorba; SmartPlan s.r.o.; 2022.

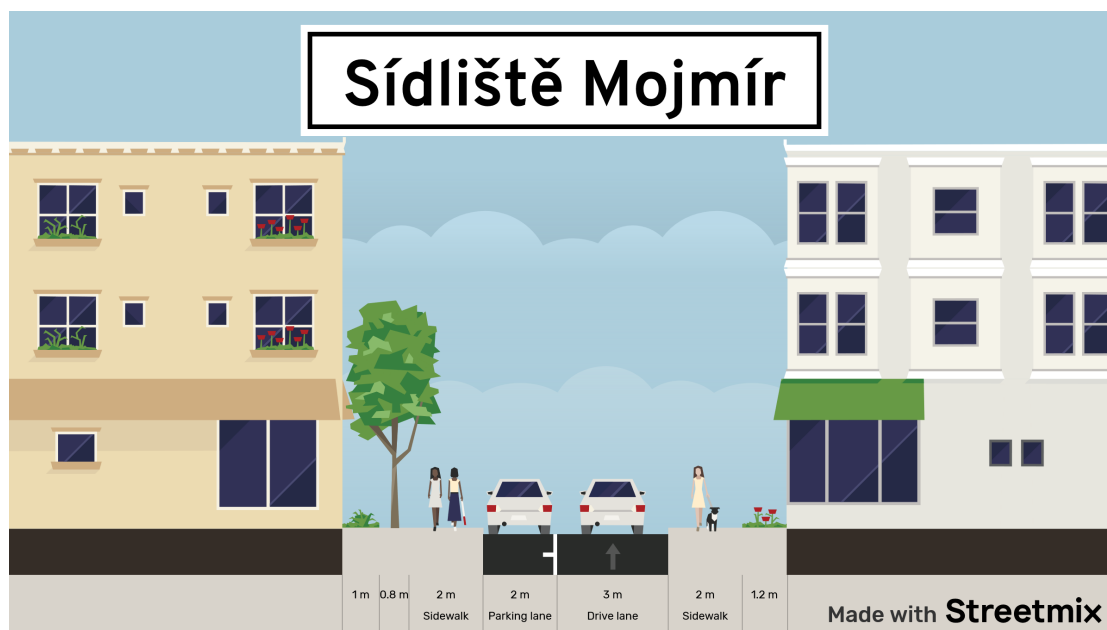


Obrázek 4.11: Organizace dopravy v klidu na sídlišti Mojmír.

Zdroj: OpenStreetMap; 10 varianta 04 dodatečná; vlastní tvorba; SmartPlan s.r.o.; 2022.



Následující obrázek ukazuje možné budoucí uliční příčné uspořádání ulic na sídlišti Mojmir (obrázek 4.12).



Obrázek 4.12: Příčné uspořádání sídliště Mojmir.

Zdroj: Streetmix; vlastní tvorba; SmartPlan s.r.o.; 2022.

Uspořádání parkovacích stání dle varianty „10 varianta 04 dodatečná“ nabídne celkem 249 parkovacích stání (včetně stávajících 44 stání v ulici Jana Žižky). Kapacita vyznačených stání tak vzroste o 205 míst. Z tabulky níže (tabulka 4.9) je zřejmé, že po vyznačení parkovacích stání by měla oblast kapacitně vyhovovat současné poptávce.

Tabulka 4.9: Srovnání nabídky a poptávky.

	Max. obsazenost v nejvytíženější čas (20:00)	Kapacita dle „10_varianta 04 dodatečná“	Rozdíl
Jana Žižky	95	96	+1
Chelčického	8	18	+10
Prokopa Holého	65	70	+5
Revoluční	60	69 (-10)	-1
Husova	5	0	-5
Za Alejí*	2	6	+4
Celkem	235	249	+14

*Slepé rameno; na rameni spojujícím ul. J.E. Purkyně a Revoluční nebyla vozidla zaznamenána

Dle tabulky výše by při stávající poptávce po parkovacích místech mělo navíc zůstat 14 stání volných. Tato místa by tvořila jistou rezervu. Nelze ale očekávat, že se situace do budoucna nemůže změnit. Pro případ, že by do budoucna poptávka vzrostla, nebo by město uvažovalo o dalších změnách v problematice parkování (např. zavádění rezidentních parkovacích zón – viz kapitola 4.1.2.1 Management parkování) a bylo by potřeba vystavit odstavná parkoviště, byly následující odstavce věnovány právě této problematice.

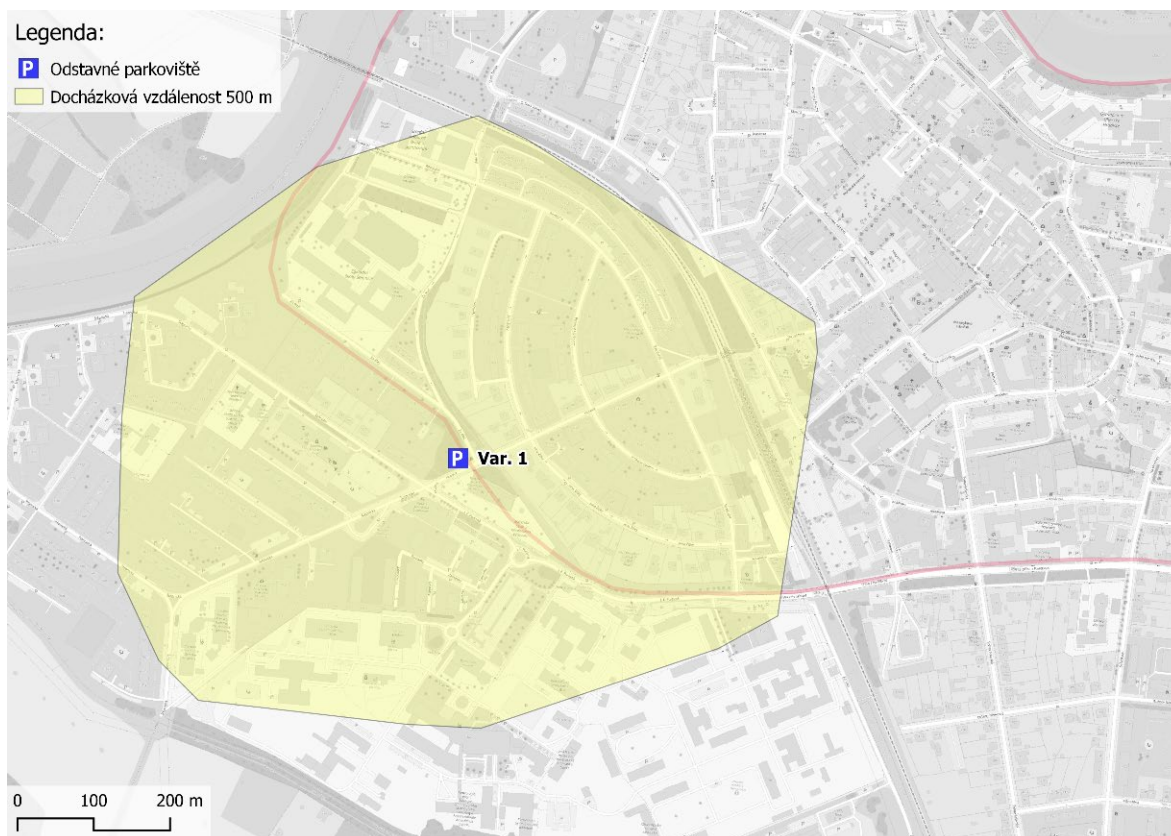


Obrázek 4.13: Variantní rozmístění odstavných parkovišť.

Zdroj: OpenStreetMap; vlastní tvorba; SmartPlan s.r.o.; 2022.

Odstavná parkoviště jsou plochy, které slouží k odstavení vozidel na dobu, kdy se nepoužívají. Tato parkoviště (nebo patrové garáže) by bylo vhodné postavit v docházkových vzdálenostech od obytné zástavby (500 m), jejíž obyvatelé by zde zanechávali své vozy, když by věděli, že je delší dobu (např. v řádu dní) nebudou potřebovat. Méně využívané automobily by tak zbytečně nezabíraly uliční prostor na sídlištích. Odstavná parkoviště (nebo hromadné garáže) by mohla být pod kamerovým dohledem v zájmu zvýšení bezpečnosti a mohla by disponovat informační tabulí informující o odhadovaném počtu volných parkovacích míst při vjezdech. Navrhované umístění těchto parkovišť je na obrázku výše (obrázek 4.13).

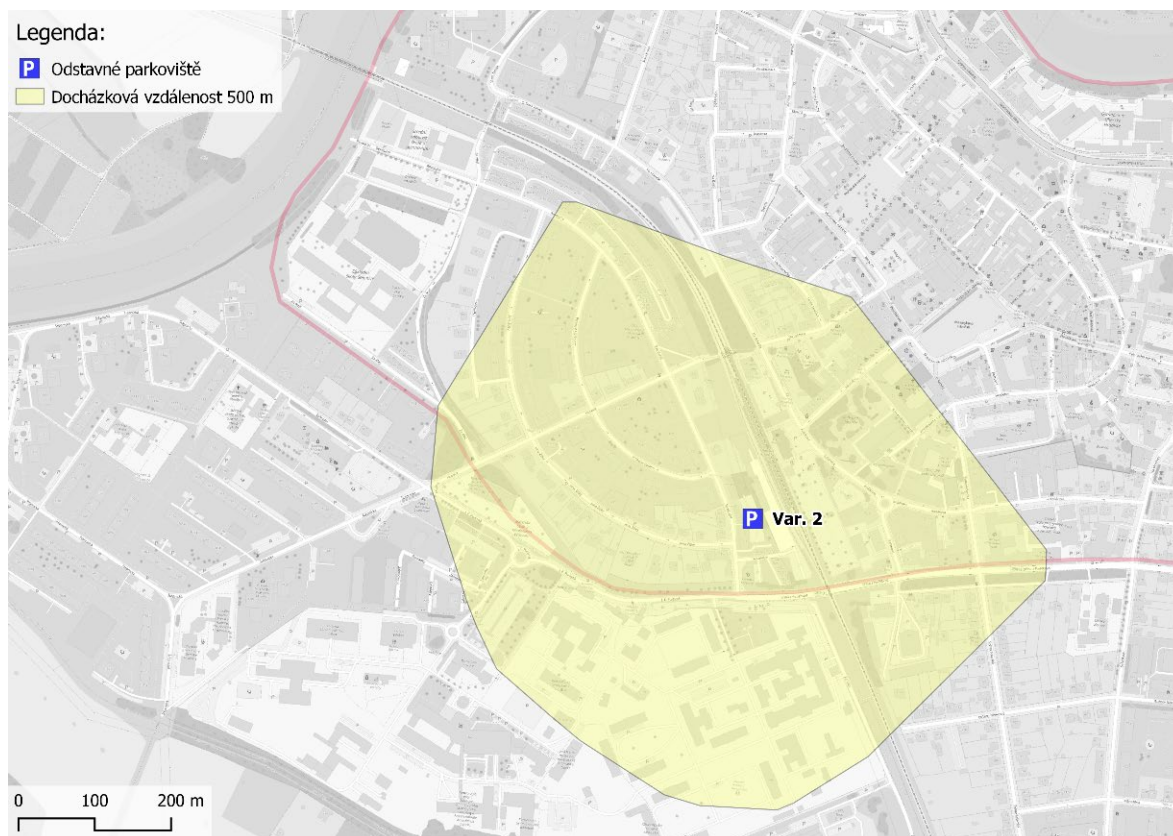
V první variantě by parkoviště bylo umístěno u křižovatky ulic Za Tratí a Husova. Dle územního plánu (ÚP) se ovšem jedná o zeleň, která podle katastru nemovitostí (parcela č. 890/1) patří městu Uherské Hradiště. Pro výstavu parkoviště či patrové garáže by pravděpodobně bylo potřeba upravit územní plán. V docházkové vzdálenosti 500 m od tohoto navrhovaného odstavného parkoviště leží celá sledovaná oblast sídliště Mojmir a velká část zbytku tohoto sídliště (obrázek 4.14). Ve žluté ploše docházkové vzdálenosti by dle SLDB 2011 mělo bydlet 3 245 obyvatel. S ohledem na docházkovou vzdálenost se tato varianta jeví jako vhodná.



Obrázek 4.14: Varianta 1 - docházková vzdálenost 500 m.

Zdroj: OpenStreetMap; vlastní tvorba; SmartPlan s.r.o.; 2022.

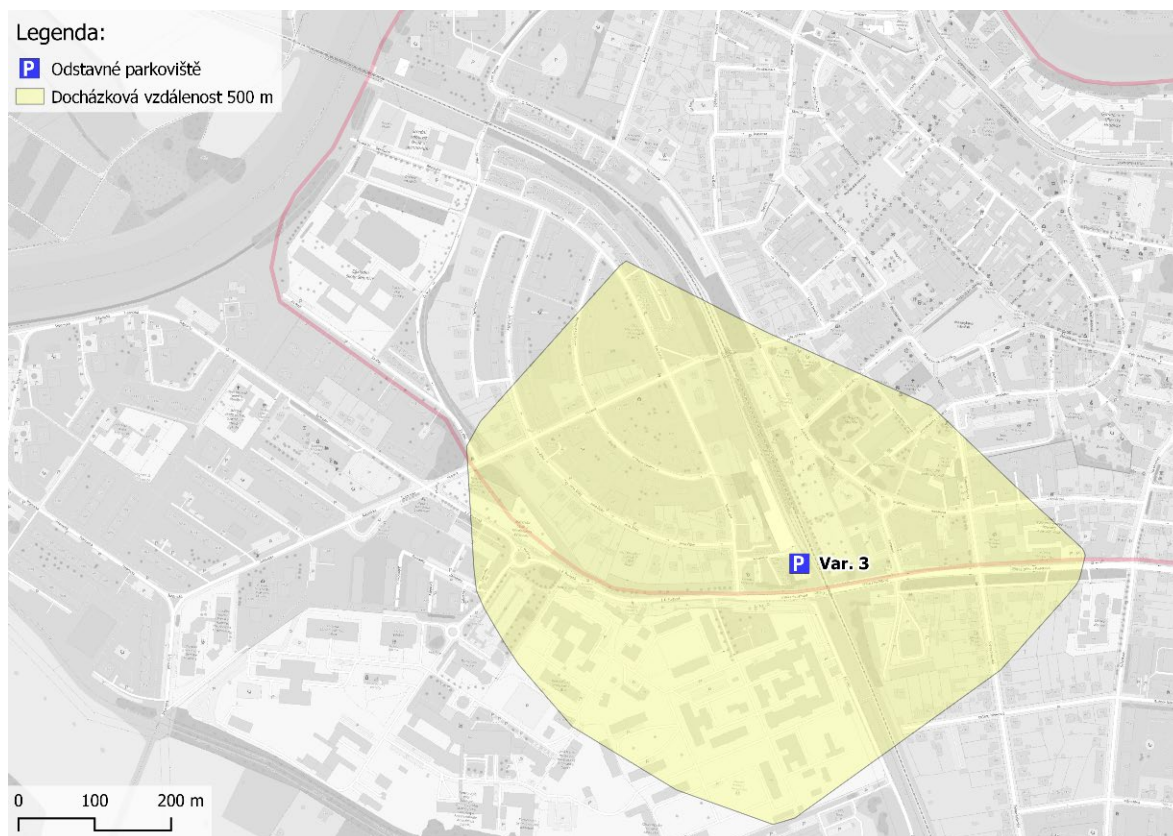
Druhou variantou je umístění patrové garáže nedaleko křižovatky Revoluční a Jana Žižky, a to buď na pozemcích č. 288/1 a 286/3, které vlastní město a podle ÚP se jedná o obytné plochy, nicméně se zde již nyní nachází parkovací stání. Tato varianta umístění odstavného parkoviště z hlediska docházkové vzdálenosti 500 m nezahrne nejzazší severozápadní obytné budovy v rámci řešené části sídliště Mojmir (obrázek 4.15). Ve žluté ploše docházkové vzdálenosti by dle SLDB 2011 mělo bydlet 1 155 obyvatel.



Obrázek 4.15: Varianta 2 - docházková vzdálenost 500 m.

Zdroj: OpenStreetMap; vlastní tvorba; SmartPlan s.r.o.; 2022.

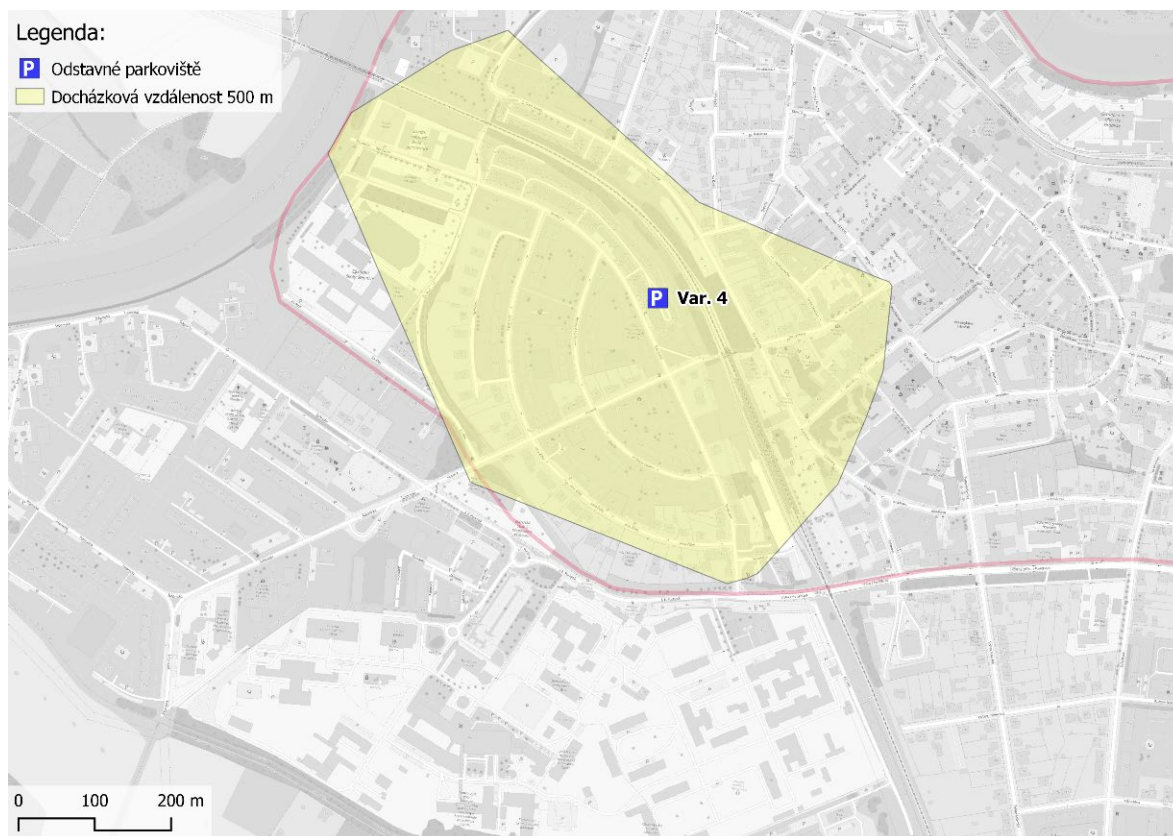
Třetí varianta předpokládá výstavbu patrové garáže u železniční trati naproti parkovišti ČD Jih přes železnici. Tento pozemek (č. 788/23) patří Českým drahám a.s. a podle ÚP se jedná o plochu drážní dopravy. Z pohledu docházkové vzdálenosti 500 m vychází tato varianta pro obyvatele sídliště Mojmír nejméně slibně. Ulice Chelčického, většina severní části ulice Jana Žižky a část severní ulice Prokopa Holého leží za touto vzdáleností (obrázek 4.16). Ve žluté ploše docházkové vzdálenosti by dle SLDB 2011 mělo bydlet 745 obyvatel.



Obrázek 4.16: Varianta 3 - docházková vzdálenost 500 m.

Zdroj: OpenStreetMap; vlastní tvorba; SmartPlan s.r.o.; 2022.

Ve čtvrté variantě by patrová garáž mohla být umístěna v patře nad současnými soukromými řadovými garážemi u ulice Revoluční (sever). Důvodem je, že plocha se skládá z několika soukromých parcel, které mají různé majitele, což by při výkupu pozemků mohlo být problematické. Podle ÚP spadá pod plochy silniční dopravy. Z pohledu docházkové vzdálenosti 500 m vychází tato navrhovaná varianta dobře. Izochrona pěší dostupnosti zde, jako v první variantě, pokrývá celou zadanou oblast (obrázek 4.17). Ve žluté ploše docházkové vzdálenosti by dle SLDB 2011 mělo bydlet 1 424 obyvatel.



Obrázek 4.17: Varianta 4 - docházková vzdálenost 500 m.

Zdroj: OpenStreetMap; vlastní tvorba; SmartPlan s.r.o.; 2022.

Druhá a třetí navrhovaná lokace odstavného parkoviště se nachází v místě, kde se v současné době uvažuje o výstavbě parkovacího domu sloužícího jako parkoviště typu P+R, tedy sběrného parkoviště. Rozdíl mezi odstavným a sběrným parkovištěm spočívá v tom, že odstavná parkoviště jsou pro rezidenty, aby měli kam odstit své vozy při dlouhodobém stání, kdežto sběrná parkoviště jsou pro dojíždějící, aby měli kde dlouhodobě zaparkovat při dojíždě do města (tato parkoviště by měla navazovat na MHD). Aby nedocházelo k nevhodnému využití kapacit (např. rezidenti využívající i kapacitu pro dojíždějící), bylo by v případě využívání garážového domu pro účely sběrného a odstavného parkoviště nutné vymezit, která stání mají sloužit jakému účelu. Využívání odstavné části garáže by mohlo být bezplatné při vjezdu na kartu vydávanou městem. Tato karta by byla vázána na RZ vozidla a místo bydliště majitele vozu. Parkování na sběrném parkovišti by bylo zpoplatněné. To by znemožňovalo využívání odstavného parkoviště vozidly nepatřících obyvatelům sídliště Mojmir a zároveň by snižovalo pravděpodobnost, že obyvatelé sídliště budou využívat sběrné parkoviště.

Navíc by v rámci sídliště Mojmir mělo být řešeno parkování v blízkosti školských zařízení (ulice Husova a Revoluční), tomuto tématu se konkrétněji věnuje kapitola 4.1.2.7 Parkování u vybraných školských zařízení.

Aby bylo kontrolováno dodržování předpisů, a tedy parkování pouze na tomto účelu vymezených místech, je nezbytná pravidelná kontrola ze strany městské policie, jinak nový řád nebude dodržován (viz kapitola 4.1.2.12 Enforcement). Pro začátek, před samotným



zavedením vyznačení stání a případném zřízení odstavných parkovišť, je vhodné uskutečnit osvětu informující o nové organizaci parkování v oblasti (viz kapitola 4.1.2.11 Osvěta).

4.1.2.5 Centrum města

Cílem tohoto opatření je zlepšení organizace dopravy v klidu a řešení kapacitních problémů v centru města.

V centru města byly v rámci analytické části zjištěny kapacitní problémy na většině komunikací v centru města. Místa obsazenost přesahuje i 200 %, to znamená, že se v daných ulicích nachází více než dvojnásobek vozidel, než je kapacita vyznačených parkovacích stání dle pasportu komunikací.

Kapacitní problémy lze řešit v následujících třech krocích:

1. Vyznačit parkovací stání v ulicích
2. Pravidelná kontrola ze strany MP (enforcement)
3. Výstavba parkovišť

Ve většině ulic centra jsou parkovací stání dle pasportu vyznačena. Obecně se doporučuje dovyznačit stání tam, kde vyznačena nejsou, legálně zde parkovat lze a zároveň zde město parkování umožnit chce (např. SDZ IP11c - Parkoviště (Podélné stání) v kombinaci s VDZ V10d - Parkovací pruh). Na ostatní místa se doporučuje umístit zákazy stání (SDZ B29 Zákaz stání). Při vyznačování parkovacích stání je nutné dodržet následující principy:

- 1) Zajistit možnost průjezdu vozidel IZS („3 metry k životu“ - hasičské vozy)
- 2) Zajistit bezpečnou průchodnost pro pěší (chodníky, rozhledy, přechody)
- 3) Zklidněná oblast (možnost zavedení tzv. šikany v podobě střídavého parkování)

Na dodržování správného parkování a placení musí pravidelně a důsledně dohlížet městská policie, jinak existuje riziko, že řidiči budou parkovat kdekoliv to bude fyzicky možné. Vždy je dobré připomínat obyvatelům města pravidla správného legálního parkování formou osvěty.

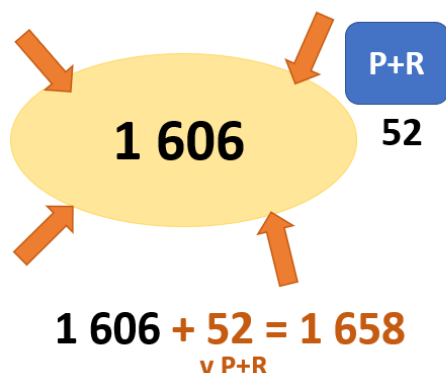
S obsazeností parkovacích stání lze manipulovat i skrze cenovou politiku, které je věnována kapitola 4.1.2.3.

V případě potřeby, kdy by kapacita centra města byla nadále i po vyznačení stání a úpravách cenové politiky překračována, lze přistoupit k výstavbě parkovišť při okraji centra. Samotné nabídnutí nové parkovací kapacity ale přiláká další vozidla do centra. Je tedy nutné, při navýšení kapacity parkovacích stání při okraji centra výstavbou nového parkoviště, redukovat odpovídající počet stání v centru města. Tento princip je znázorněn na obrázku níže (obrázek 4.18).



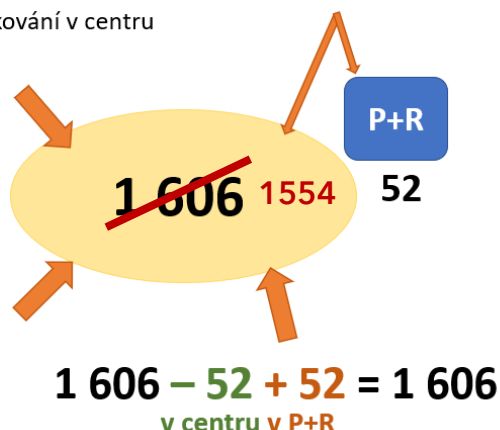
Slepá ulička

Budování dalšího parkování
vede k dalším cestám autem



Správný postup

Je nutné snížit nabídku
parkování v centru



Obrázek 4.18: Princip při výstavbě nového parkoviště při centru města.

Zdroj: PARK4SUMP, vlastní zpracování - SmartPlan, s.r.o. 2022.

Při okraji centra města by bylo možné vystavit parkoviště v místě nyní předimenzovaného autobusového nádraží, kterému se více věnuje kapitola 4.1.2.8 Využití prostoru autobusového nádraží. Parkovací místa, která by se při umístění nového parkoviště v tomto místě mohla v centru redukovat, jsou kupříkladu parkovací stání v ulici Nádražní a na Masarykově náměstí (více o této oblasti viz kapitola 4.1.1.1 Uzavření ulice Nádražní). Dle pasportu by v rámci ulice Nádražní bylo zrušeno 18 stání a na Masarykově náměstí 24 stání (pokud by došlo i k úpravám Masarykova náměstí před městským úřadem). S ohledem na obsazenost během dne v ulici Nádražní a na Masarykově náměstí, je neopomenutelná potřeba zredukovaná místa nahradit při okraji města. V rámci opatření týkajících se logistiky zásobování (viz kapitola 4.1.3.1 Zásobovací logistika) by v ulicích centra bylo cca 10 veřejných parkovacích stání změněno na stání pro zásobování. Situaci navrhovaných změn v organizaci parkování v ulici Nádražní a na Masarykově náměstí znázorňuje obrázek níže (obrázek 4.19). Zelené plochy jsou stávající parkovací stání dle pasportu. Červeně jsou rušená parkovací stání v ulici Nádražní (více viz kapitola 4.1.1.1 Uzavření ulice Nádražní) a modře vyhrazená stání pro zásobování (více viz kapitola 4.1.3.1 Zásobovací logistika).



Obrázek 4.19: Redukce parkovacích stání v ulici Nádražní.

Zdroj: OpenStreetMap; pasport, vlastní tvorba; SmartPlan s.r.o.; 2022.

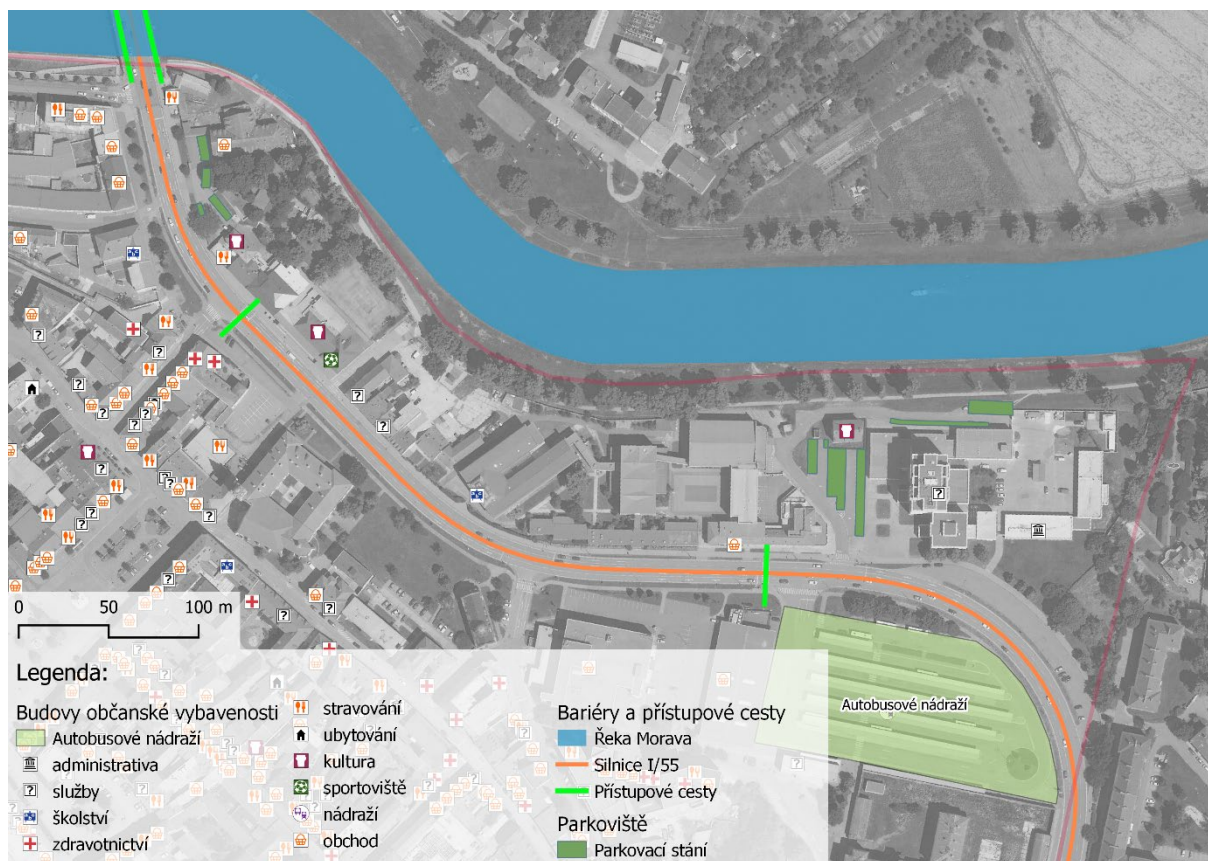
Těchto jmenovaných, prvních, zhruba 52 parkovacích stání by na základě výše popsaného principu výstavby nových parkovišť bylo zredukováno a nahrazeno na novém parkovišti při okraji centra (více o tomto parkovišti viz kapitola 4.1.2.8 Využití prostoru autobusového nádraží).

Další úpravy Masarykova náměstí záleží na budoucím urbanistickém uspořádání náměstí. Doporučuje se ponechat parkovací stání mezi stromy mezi ulicemi U Reduty a Poštovní, a to minimálně pro invalidy a krátkodobá stání. Vzorem může být Žižkovo náměstí ve městě Jičín.

4.1.2.6 Severovýchodní část centra

Severovýchodní část centra je ohraničena řekou Moravou a silnicí I/55 (obrázek 4.20). Kromě PČR zde leží mimo jiné také gymnázium, sokolovna a divadlo – tedy místa, která představují významné zdroje a cíle každodenní dopravy. Podle registru ekonomických subjektů a dat poskytnutých městem by do této oblasti mohlo směřovat až 900 zaměstnanců a 926 studentů (z toho 559 studentů dojíždí z obcí mimo trojměstí Uherské Hradiště, Staré Město a Kunovice). Tato oblast je také cílem např. návštěvníků již zmíněného divadla.

Sledovaná část oblasti Tůně je oddělena od zbývajících řešené oblasti centra bariérou v podobě silnice I/55. Tuto bariéru může chodec překonat využitím pouze dvou přechodů pro chodce, z nichž jeden leží u autobusového nádraží a druhý na křižovatce silnice I/55 s ulicí Vodní. Existence zmíněné bariéry podporuje využívání individuální automobilové dopravy na úkor pěší a cyklistické, což má vliv i na poptávku po parkovacích stáních v oblasti.



Obrázek 4.20: Severovýchodní část centra.

Zdroj: OpenStreetMap, vlastní tvorba; SmartPlan s.r.o.; 2022.

V současné době se v oblasti nachází 61 parkovacích stání, z nichž většina leží na parkovišti Gymnázium (41 veřejných stání + 5 pro služební vozy PČR + 5 vyhrazených) a dále 18 stání mezi budovou PČR a nábřežím. U Velehradské třídy na severu leží parkovací plocha (T.J. Sokol Uherské Hradiště - parkoviště) vyhrazená pro členy veslařského klubu a restaurace, která má odhadovanou kapacitu zhruba 18 vozidel. Stání ve sledované části Tůně nejsou uvedena v pasportu poskytnutého od města, takže byla nasčítána ze serveru Mapy.cz.

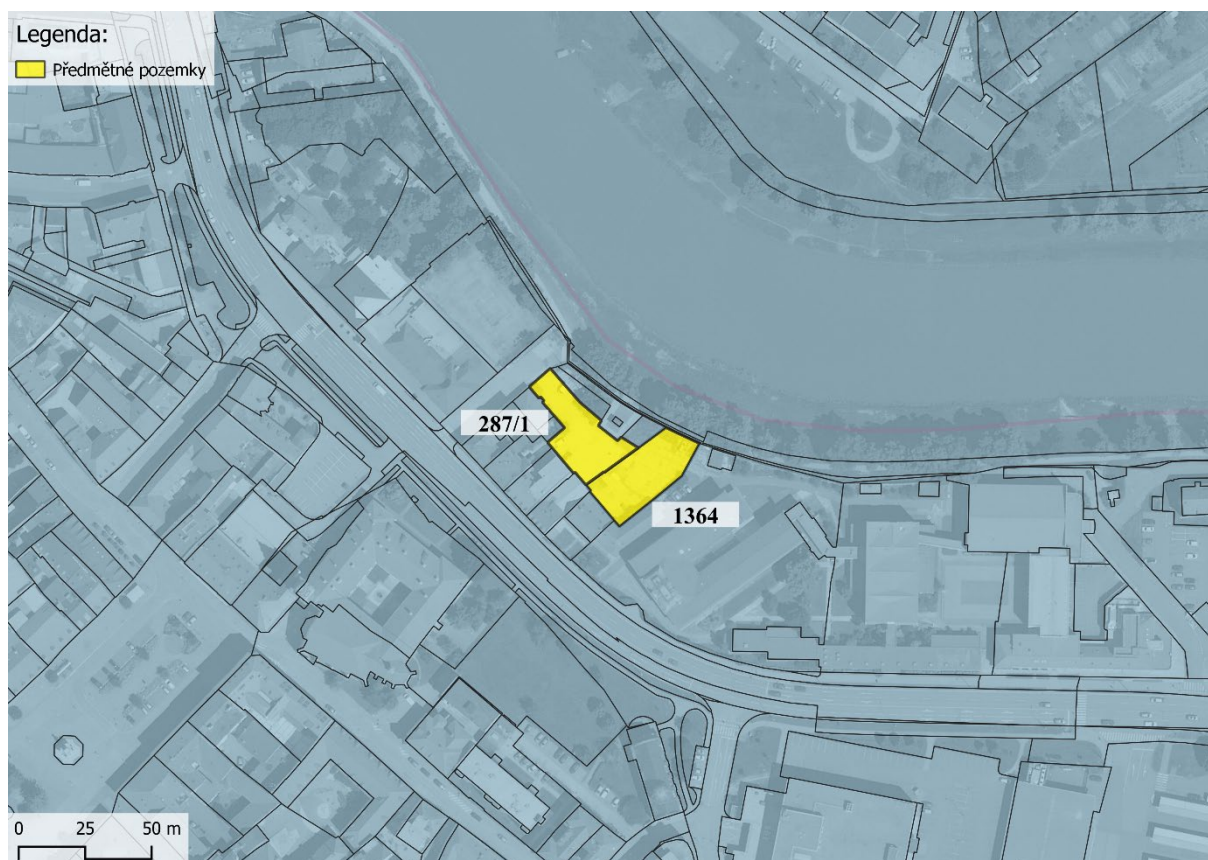
V tabulce níže je uvedena obsazenost zjištěná na daných parkovištích v průběhu dopravního průzkumu. Parkoviště Gymnázium bylo nejvíce obsazeno dopoledne (43 vozidel, 62 %), parkoviště U Sokola v 15 h (18 vozidel, 100 %). První jmenované parkoviště tedy kapacitně vyhovuje, u druhého byla kapacita naplněna. Podrobněji viz tabulka níže (tabulka 4.10).



Tabulka 4.10: Obsazenost parkovacích ploch v oblasti Tůně.

	Obsazenost v čase				Maximální obsazenost během dne	Kapacita	Obsazenost v nevytíženější čas [%]
	5:00	10:00	15:00	20:00			
Parkoviště Gymnázium	4	43	28	9	43	69	62 %
T.J. Sokol Uherské Hradiště - parkoviště	2	15	18	3	18	18	100 %
Celkem	6	58	46	12	58	97	60 %

S ohledem na nedostatek volného prostoru ve zkoumané části ZSJ Tůně nelze očekávat možnost vystavění velkého množství nových parkovacích stání. V budoucnu by mohlo být možné využívat podzemní parkoviště v místě východní části současného autobusového nádraží a s ním spojený výjezd z podzemního parkoviště, který by ústil na parkoviště Gymnázium (viz kapitola 4.1.2.8 Využití prostoru autobusového nádraží). Tento výjezd by mohl sloužit částečně i jako podchod silnice I/55. Případně by mohla být upravena plocha u Slováckého divadla u ulice U Brány - konkrétně se jedná o pozemky st. 287/1 a č. 1364 (obrázek 4.21). Vlastníkem prvního z nich je dle katastru nemovitostí společnost GasNet, s.r.o. Druhý pozemek patří Gymnázium Uherské Hradiště.



Obrázek 4.21: Předmětné pozemky.

Zdroj: OpenStreetMap, ČUZK, vlastní tvorba; SmartPlan s.r.o.; 2022.

Z výše uvedeného plyne i obecná nutnost zklidňování komunikací a budování obchvatů za účelem snížení bariérových efektů průtahů a zvýšení bezpečnosti chodců.

4.1.2.7 Parkování u vybraných školských zařízení

V ulici **Husova** u křižovatky s ulicemi J.E. Purkyně, Štěpnická a Zahradní leží **mateřská škola**. Aby rodiče vezoucí děti do školky nezanechávali svá vozidla v jízdním pruhu obousměrné Husovy ulice, bylo by vhodné zde vystavět **parkovací stání typu K+R**. Možné umístění nedaleko vchodu na pozemek školky je vedle garáží u křižovatky ulic Husova a Za Alejí.

V ulici **Revoluční** se naproti soukromým řadovým garážím nachází **speciální mateřská škola**, před kterou by bylo vhodné zřídit **parkovací stání typu K+R**, případně časově omezené parkovací stání **vyhrazené** pro vozidla rodičů dětí přivážených do této školky, aby mohli rodiče v ulici zastavit a bezpečně odvést děti se speciálními potřebami do této školky.

4.1.2.8 Využití prostoru autobusového nádraží

Cílem tohoto opatření je využití východní části prostoru stávajícího autobusového nádraží.

Stávající autobusové nádraží je typickým autobusovým nádražím budovaným v okresních městech v době socialismu, kdy byla výrazně více využívána veřejná hromadná doprava, než je tomu v dnešní době. V mnoha městech byla předimenzovaná autobusová nádraží zredukována. Příkladem, kde došlo k redukci a nedošlo k problémům ve funkčnosti, jsou např. města: Mělník, Kladno a Třebíč. Na obrázku níže (obrázek 4.22) jako příklad letecký snímek autobusového nádraží v Mělníku z roku 2003 a 2020.

V rámci semináře MEPS 2020 byla navržena redukce autobusového nádraží v Uherském Hradišti na západní část. V rámci tohoto dokumentu se vychází z předpokladu, že zredukané autobusové nádraží je budoucí stav. Tento dokument se dále nevěnuje otázce problematiky VHD. Aby na novém autobusovém nádraží bylo možno časově poskládat vozidla, bylo by nutné vytvořit studii časové koordinace linek.



Obrázek 4.22: Autobusové nádraží Mělník (2003 vs. 2020).

Zdroj: Mapy.cz, 2022.



V případě redukce plochy autobusového nádraží o jeho východní část, by tato část mohla najít nové využití. S ohledem na obsazenost parkovacích stání v centru a dopolední obsazenost záchytného parkoviště Velehradská třída by se nově získaná plocha dala využít pro vybudování nového (nejen záchytného) parkoviště. Vzhledem k tomu, že stávající nejbližší záchytné parkoviště je od nádraží odděleno bariérou v podobě silnice I/55, by bylo i pro příjíždějící do města příjemnější, kdyby se P+R nacházelo přímo u autobusového nádraží.

Nabízí se tři možnosti:

Varianta A: Povrchové parkoviště

Varianta B: Parkovací dům

Varianta C: Podzemní parkoviště

Varianta A v podobě povrchového parkoviště se jeví jako nejméně nákladná. Vznikla by tak ale jen další asfaltová plocha vedle autobusového nádraží, které by mělo být jednou z bran do města, takže jeho okolí by mělo působit dobrým estetickým dojmem.

V případě varianty B, parkovacího domu, by mohla výrazně narůst kapacita parkovacích stání (v závislosti na počtu pater a uspořádání stání), ale obdobně jako v první variantě, by tento parkovací dům neměl pozitivní dopad na veřejný prostor.

Pokud by bylo vystavěno podzemní parkoviště (varianta C), mohl by prostor na povrchu mít potenciálně zcela nové využití dle budoucích potřeb města. Otázkou k řešení ale je, kudy by se do podzemního parkoviště vjíždělo.

S ohledem na bezpečnost silničního provozu a předpokládaný nárůst intenzit dopravy po navýšení parkovacích kapacit se jeví jako vhodné řešení rozdělení vjezdu a výjezdu, čímž by se intenzity dopravy rozdělily napůl. Jako dobré řešení se nabízí umístění vjezdu z jihu z ulice Politických vězňů. Zde je z důvodu respektování umístění autobusové zastávky dle dokumentu *Podrobný návrh řešení vybraných zastávek MHD pro provozní koncepci MHD v Uherském Hradišti* (J. Čarský, M. Kovář, 2021) navržen vjezd podél východní strany nádražního vestibulu, aby nepřekážel autobusové zastávce. Výjezd by mohl být na severu z parkoviště Gymnázium s podjetím Velehradské třídy. Alternativně by mohl výjezd ústít na současné parkoviště Velehradská třída, to by ale mohlo v budoucnu způsobit komplikace v případě výstavby severního obchvatu Uherského hradiště. Z tohoto důvodu se doporučuje umístění výjezdu na parkoviště Gymnázium. Ilustrační schéma je na obrázku níže (obrázek 4.23).



Obrázek 4.23: Využití prostoru autobusového nádraží.

Zdroj: OpenStreetMap, vlastní tvorba; SmartPlan s.r.o.; 2022.

Řešitelský tým se přiklání k variantě C – k výstavbě podzemního parkoviště s vjezdem z ulice Politických vězňů a výjezdem na parkoviště Gymnázium. Uvolněná plocha může nalézt řadu nových využití dle budoucích potřeb města. Dále se doporučuje, aby nové parkoviště bylo navíc vybaveno **proměnnými informačními tabulemi informujícími o zbývajícím počtu volných parkovacích míst**, čímž by se řidičům usnadnilo hledání parkovacího místa.

Na nové parkoviště by bylo potřeba přesunout parkovací stání minimálně z centra města po uzavření ulice Nádražní (viz kapitola 4.1.1.1 Uzavření ulice Nádražní), zrušit několik stání na Masarykově náměstí (viz kapitola 4.1.2.5 Centrum města) a zřídit vyhrazená stání pro zásobování (viz kapitola 4.1.3.1 Zásobovací logistika). Celkem se jedná zhruba o 52 stání. Postupně by mělo být z centra odsouváno na jeho okraj více parkovacích stání, aby centrum sloužilo více chodcům a cyklistům. Na základě plochy části autobusového nádraží, u které se předpokládá využitelnost pro účely podzemního parkoviště (na obrázku zeleně) – cca 7600 m², byla odhadnuta maximální kapacita podzemní garáže o jednom podlaží na až 280 stání. Teoreticky by takovéto množství stání mohlo být v budoucnu v centru redukováno a nahrazeno tímto podzemním parkovištěm.

V případě potřeby vyšší kapacity by mohlo být možné rozšířit podzemní parkoviště i pod zbývajícím část autobusového nádraží.



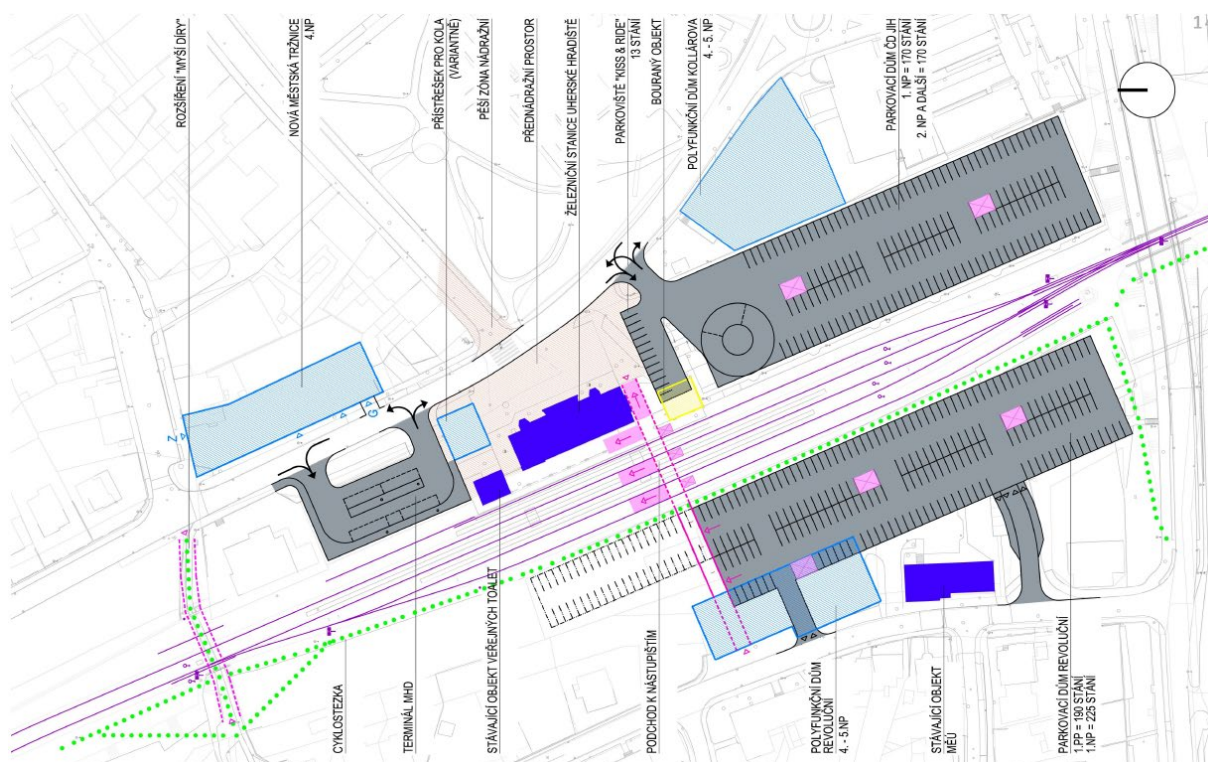
4.1.2.9 Reorganizace/zkapacitnění záchytného parkoviště ČD Jih

Cílem tohoto opatření je zkapacitnění záchytného parkoviště ČD Jih a lepší organizace parkování.

Stávající kapacita předmětného parkoviště je 202 míst. Na základě městem poskytnutých statistik bylo zjištěno, že parkoviště bývá plně obsazeno mezi 9. až 13. hodinou. Podobně na tom byla i ostatní parkoviště typu P+R ležící u vlakového nádraží.

Vzhledem k zjevně velkému zájmu o parkování u železniční stanice lze uvažovat o rozšíření parkovacích kapacit.

Nové patrové parkoviště by mohlo vzniknout buď přímo v místě stávajícího parkoviště, nebo na opačné straně trati s vyústěním do ulice Revoluční, jak je vyznačeno ve „Studii proveditelnosti prostoru železniční stanice v Uherském Hradišti“ (Saura s.r.o., 2018). Obě parkoviště by měla být propojena podchodem. Možná by byla i výstavba obou patrových parkovišť. Lokace parkovišť dle této studie jsou na obrázku níže (obrázek 4.24).



Obrázek 4.24: Parkoviště Revoluční a parkoviště ČD Jih.

Zdroj: Studie proveditelnosti prostoru železniční stanice v Uherském Hradišti (Saura s.r.o., 2018).

Podle zmíněné studie by kapacita parkovacích stání v případě patrového parkoviště v místě parkoviště ČD Jih mohla navýšit kapacitu o 138 parkovacích stání. V případě výstavby patrového parkoviště v ulici Revoluční by podle studie vzniklo 415 nových stání. Pokud by byly postaveny oba parkovací domy, vzrostla by kapacita parkovacích stání o 553 míst. Množství těchto nově nabízených parkovacích míst by bylo sníženo o kapacitu parkoviště ČD Sever (50 stání), a to v případě, že by na jeho místě vznikl autobusový terminál za účelem vzniku multimodálního přestupního uzlu, jak je ve studii uvažováno. Vzniklo by tedy přes 500 nových parkovacích stání. O volné kapacitě by mohly informovat proměnné informační



tabule. Je dobré mít na paměti, že nabídka dalších parkovacích stání může vygenerovat novou poptávku a zvýšit tak intenzity dopravy na trasách k parkovištím.

Část parkovacích stání v patrovém parkovišti ČD Jih by mohla vzniknout i na úkor parkovacích stání, která se nyní nachází v centru města v docházkové vzdálenosti od tohoto parkoviště, aby jej nevyužívali pouze lidé přestupující na vlak a parkoviště mohlo částečně ulevit i centru (princip viz kapitola 4.1.2.5 Centrum města).

Patrové parkoviště v ulici Revoluční by bylo vhodné vystavět nejen pro účely sběrného parkoviště ale i pro účely parkoviště odstavného pro obyvatele sídliště Mojmir, které je nyní zahlceno parkujícími osobními automobily. Muselo by se ale jasně vymezit, která část parkoviště je sběrná a která odstavná. Tomuto tématu se věnuje i kapitola týkající se organizace dopravy v klidu na sídlišti Mojmir - kapitola 4.1.2.4 Sídlíště Mojmir. Dopravním průzkumem bylo zjištěno, že v nejvytíženější čas (večer) tvoří ze zaparkovaných vozidel na sídlišti Mojmir 39 % vozidla odstavená (92 vozidel). Lze předpokládat, že odstavné parkoviště by mělo disponovat ideálně alespoň 100 parkovacími místy. Zbývající část (315 míst) by sloužila jako sběrné parkoviště.

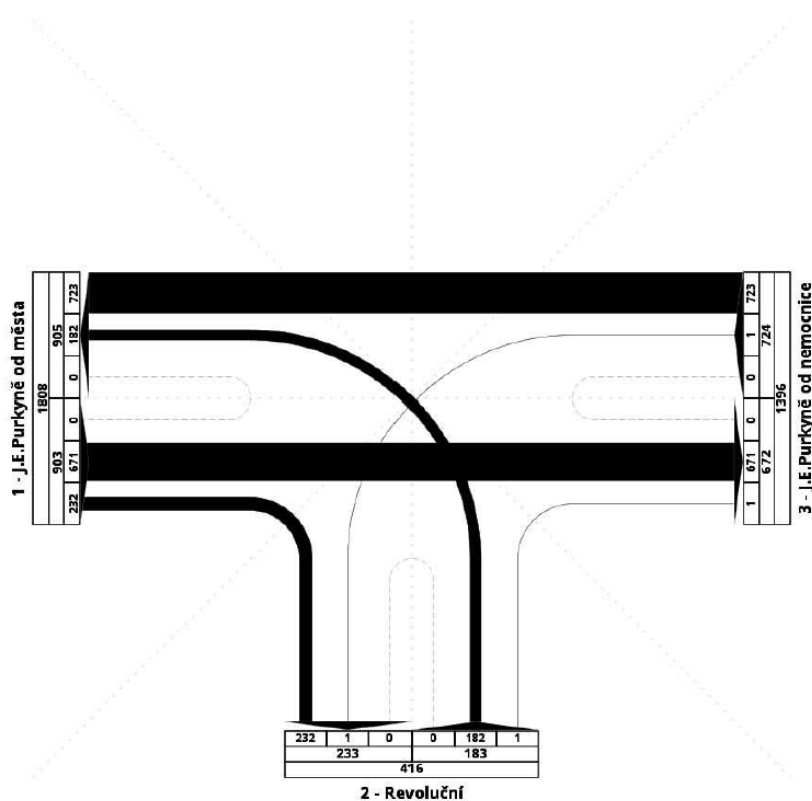
V dokumentu *Koncepce parkování v lokalitě Mojmir v Uherském Hradišti* (ADOS, 2018), bylo zjištěno, že je neřízená křižovatka ulic J. E. Purkyně x Revoluční v současné době v období špičkové hodiny kapacitně nevyhovující. Za předpokladu výstavby nového parkovacího domu v ulici Revoluční o 415 parkovacích stáních (100 pro odstavné parkoviště a 315 pro sběrné) byl odborným odhadem stanoven nárůst intenzity dopravy o nejvýše 35 vozidel v ranní a 46 vozidel ve večerní špičkové hodině. Hodnoty byly vypočítány na základě kapacity parkovacího domu, průměrné obrátkovosti v rezidentních oblastech v jiných městech, průměrné obrátkovosti na místních sběrných parkovištích a koeficientů denních variací intenzit dopravy pro špičkové hodiny dle *TP 189 Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích*. Na obrázku níže (obrázek 4.25) je graf intenzit dopravy na dané křižovatce ze zmíněné koncepce. Pokud by po rameni Revoluční ve špičkové hodině vjíždělo do křižovatky dalších 46 vozidel, byla by celková intenzita dopravy v křižovatce 1 856 voz/h ve špičkovém období (původně 1 810 voz/h). Teoretická maximální kapacita neřízené křižovatky je 1 500 - 2 000 voz/h v závislosti na uspořádání křižovatky a vytíženosti jednotlivých směrů. V případě, že křižovatka není kapacitně vyhovující, lze situaci řešit její přestavbou např. v podobě okružní křižovatky s jedním pruhem na okružním pásu o teoretické maximální kapacitě 2 000 - 2 700 voz/h. Okružní křižovatka by navíc sloužila i jako zklidňující opatření. Pro detailnější analýzu dané oblasti by bylo potřeba zpracovat další studii.

Zpracovatelský tým proto podporuje myšlenku vzniku nových parkovacích domů u železniční trati - jak v ulici Revoluční, tak i v místě parkoviště ČD Jih (zvláště pak v případě výstavby autobusového terminálu místo parkoviště ČD Sever). Vhodné by bylo zároveň řešit kapacitně nevyhovující křižovatku Revoluční x J.E. Purkyně.



Název intenzity: J.E.Purkyně - Revoluční 2018

Lokalita: J.E.Purkyně - Revoluční



Obrázek 4.25: Křižovatka J.E. Purkyně x Revoluční - intenzity dopravy.

Zdroj: Koncepce parkování v lokalitě Mojmir v Uherském Hradišti (ADOS, 2018).

4.1.2.10 Město krátkých vzdáleností

Cílem tohoto opatření je snížení potřeby využívání osobního automobilu za účelem návštěvy obchodů a služeb.

Ve městě jsou obchody a služby koncentrovány v jeho centru, a naopak rezidentní oblasti mnoho obchodů a služeb nenabízí. To vede ke skutečnosti, že obyvatelé sídlišť musí na nákup dojíždět do centra a často volí jako prostředek osobní automobil (dle průzkumu z roku 2019 od agentury STEMMARK, a.s. se až 47 % cest uskuteční automobilem), čímž se podílejí na generování vyšších intenzit dopravy a vyšší obsazenosti parkovacích stání v centru.

Na samotné skutečnosti, že město nabízí mnoho služeb a obchodů ve svém centru nic špatného není, problémem je jejich nedostatek mimo centrální oblast. Pokud by se obchody a služby nacházely i mimo centrum v rezidentních oblastech, nemuseli by obyvatelé na nákup či návštěvu úřadu jezdit do centra a mohli by část záležitostí vyřešit v místě bydliště, kde by se mohli pohybovat pěšky na komfortní vzdálenosti. V daném případě by Uherské Hradiště bylo tzv. městem krátkých vzdáleností, nikoliv spíše městem pro automobily (týká se zejména Jarošova a východní části Mařatice).



Doporučuje se, aby do budoucna město podporovalo vznik dalších obchodů i v rezidentních oblastech (nemusí se jednat o nákupní zóny, postačí několik menších dílčích obchodů). K tomu bude zapotřebí motivovat investory a developery, ale i menší podnikatele. Pokud se toto podaří, sníží se potřeba cestovat po městě automobilem.

4.1.2.11 Osvěta

Osvětou je myšlena primárně vhodná **komunikace směrem k obyvatelům**. Komunikace s občany je jednou z primárních a významných aktivit, které město musí kontinuálně vyvíjet po celou dobu (tj. nikoliv pouze při představování nové strategie nebo její tvorbě).

Cílem např. v oblasti dopravy v klidu je, aby lidé chápali cenu veřejného prostoru, skutečnou cenu za parkovací místo, a že parkovací místo skutečně není právo, ale výsada.

Osvětu lze rozdělit do dvou rovin – krátkodobou a dlouhodobou.

Krátkodobá osvěta obvykle cílí na současný či blízký stav. Její rozsah je omezený, ale měla by být rychle účinná (pozitivní motivace, regulační opatření, komunikace města, participace veřejnosti, informování skrze média, osvětové kampaně).

Dlouhodobá osvěta spočívá hlavně v práci s dětmi a v dlouhodobém vlivu na obyvatele (resp. společnost). Jedná se o dopravní výchovu, zapojení atraktivních informačních kanálů i pro děti („YouTubeři“, „Streameři“, tzv. „Influenceři“, výstřelky doby a „mánie“) a účast dětí na rozhodování a plánování (tedy zapojení škol).

Je nezbytné uvést, že spousta záležitostí je na dlouhá léta postupného myšlenkového přerodu, který je spojen s nutností silné politické podpory, resp. politického zaštitění. Tato podpora vyžaduje silné politické lídry (množné číslo je zde užitó úmyslně, protože se jedná o dlouhodobý proces). Bez kvalitně informovaných obyvatel ani není možné mnohá opatření optimálně realizovat.

V České republice a ve světě je mnoho případů, kdy nezvládnutá komunikace způsobila selhání náročného a dlouho připravovaného projektu s dobrou myšlenkou. Začít se přitom dá i drobnými kroky a změnami v přístupu na obou stranách (obrázek 4.26). Cílem není, aby systém potrestal nevhodné chování, cílem je, aby k nevhodnému chování nedocházelo. To může nastat pouze jako důsledek vzájemného porozumění.

Patrně tím nejdůležitějším bodem je nicméně to, že **musí dojít k zapojení občanů**. Nesmí se jednat pouze o jednostrannou aktivitu ze strany města. Občané musí cítit, že město s nimi dané téma skutečně řeší jako partner. Komunikace je nezbytně nutný základ.



Obrázek 4.26: Vše nemusí být trest, někdy stačí informace.

Zdroj: FGM-AMOR.

4.1.2.12 Enforcement

Pojem „enforcement“ lze česky vysvětlit jako kontrolu přestupků a vynucování dodržování pravidel.

S ohledem na množství ulic, které je potřeba aby městská policie kontrolovala nejen z pohledu přestupků v podobě nevhodného stání, ale i neplacení parkovného, by bylo v zájmu urychlení jejich práce vhodné jejich činnost zdigitalizovat.

V dnešní době je již kontrola, zda se za sklem nachází platný parkovací lístek, považována za neoptimální řešení. Celou záležitost je možné výrazně zjednodušit. V jiných městech ČR i světa se již osvědčily systémy kontroly placení pomocí čtení RZ vozidla (ať už kamerou z projíždějícího kontrolního vozidla jako např. v Praze, nebo finančně méně náročnou variantou chytrých aplikací v mobilních telefonech či tabletech strážníků, které mohou celou kontrolu mnohonásobně zefektivnit a zrychlit. Rozhodne-li se město pro takový komplexní a ucelený nástroj, musí splňovat určitá kritéria, aby bylo zamezeno neuváženému plýtvání veřejných zdrojů a neoptimálnímu částečnému řešení.

V případě volby zastřešujícího systému doporučuje zpracovatelský tým následující:

- Město bude vlastníkem všech dat,
- Systém bude provázaný s odbavováním (platební prány) a naváděním uživatelů (navigace), nebo to bude umožňovat, v případě, že by navigace na volná parkovací stání do budoucna město plánovalo,
- Systém bude možné zahrnout do jiných aplikací – městská aplikace aj. (tzv. opensource) a bude umožňovat zapojení jiných aplikací a řešení,



- Může pomáhat k evidenci dalších přestupků, než je nezaplacení parkovného - například nelegální parkování (nikoliv kontrola, ale souhrnná evidence),
- Možné rozšíření do budoucna - systém by měl být otevřený (např. zahrnutí využití centrálního kamerového systému aj.),
- Klíčovou vlastností v rámci enforcementu bude pochopitelně rychlá kontrola placení při zaevidování RZ vozidla a zpětná vazba k uživateli - pokuta.

V případě automatizovaných systémů bývá správce systému administrativně tak zahlcen, že řidičům chodí pokuty s několikaměsíčním odstupem (zkušenost z větších měst - nemusí nutně platit pro Uherské Hradiště. Násobná pokuta je pak dosti demotivující, zvláště pokud si řidič neuvědomoval, že se přestupku dopouští. Je proto vhodné v případě nedostatečných kapacit přestoupit k redukci pokut pouze na jednu na stejném místě za určité období atd. Je nezbytné počítat s určitým časovým obdobím „učení se“ s takovým systémem, kdy bude město hledat nejfunkčnější model, který je optimální pro dané území. Město Uherské Hradiště by se mělo k záležitosti stavět flexibilně, poučit se z případných chyb a systém optimalizovat.

4.1.2.13 Smart technologie

Nedílnou součástí udržitelného rozvoje infrastruktury města je využití moderních technologií pro optimalizaci rozvoje, adekvátní regulaci a sběr dat. Technologie jako takové však nejsou podmínkou udržitelného rozvoje, jsou pouhým nástrojem, který je nezbytné citlivě aplikovat tam, kde je ho třeba. Také otázka organizace dopravy (ať už parkování či klasické silniční dopravy) je spjata s využitím technologií, ale její úspěch na technologiích nezávisí. Chytrost (smart) opatření nespočívá ve využití technologie, ale v rozumném nakládání s veřejným prostorem a veřejnými prostředky.

Doporučované technologie jsou popisovány v příslušných opatřeních, v tabulce níže (tabulka 4.11) jsou uvedena souhrnně. Tyto technologie jsou uváděny v kontextu jednotlivých opatření kvůli nezbytnému přesahu jejich využití.

Tabulka 4.11: Souhrnný výčet chytrých technologií.

Technologie	Opatření
Proměnné informační tabule informující o počtu volných míst	4.1.2.1 Management parkování,
	4.1.2.2 Odbavovací systém,
	4.1.2.4 Sídliště Mojmir,
	4.1.2.5 Centrum města,
	4.1.2.7 Reorganizace/zkapacitnění parkoviště ČD Jih
	4.1.2.6 Využití prostoru autobusového nádraží
	4.1.1.1 Uzavření ulice Nádražní
Navigační systémy	4.1.2.2 Odbavovací systém,



Technologie	Opatření
Chytré aplikace	4.1.2.2 Odbavovací systém, 4.1.2.11 Enforcement
Technologické vybavení hromadných garáží	4.1.2.4 Sídliště Mojmír, 4.1.2.7 Reorganizace/zkapacitnění parkoviště ČD Jih 4.1.2.6 Využití prostoru autobusového nádraží
Světelná signalizační zařízení	4.1.1.1 Uzavření ulice Nádražní

Proměnné informační tabule informující o počtu volných míst

Jedná se o velmi jednoduchý způsob redukce zbytné dopravy čtvrtého stupně (v učebnicích běžně definovány pouze tři stupně), tj. vozidla hledající místo k zaparkování (v centrech evropských metropolí tvoří až 25 % dopravního proudu). Dostatečně včasnou informací je možné předejít kroužení po centrech a hledání místa. Tento systém v Uherském Hradišti v provozu již je, je však nezbytné rozvoj této technologie podpořit také pro další nové plochy a primárně více rozšířit po městě.

Navigační systémy

Navigační systémy mají významný překryv s proměnlivým dopravním značením, které je rovněž jednou z forem navigace. Zde je však řeč primárně o poskytování otevřených dat z parkovišť aplikacím třetích stran, které mohou tato data evidovat a sdílet řidičům. Cílem je rovněž eliminace zbytné dopravy.

Chytré aplikace

Aplikace pro uživatele jsou v dnešní době na velkém vzestupu. Téměř vše má dnes dedikovanou aplikaci. Také v Uherském Hradišti je například aplikace pro parkování, což je jistě cesta správným směrem. Tento způsob řešení, například odbavení řidiče při parkování, by měl být i nadále podporován a ostatní formy upozadovány. Vzniká ale současně velmi nepřehledná situace. Když jsou aplikace téměř na vše, je náročné určit, kde aplikaci uživatel potřebuje a kde již ne. Na co aplikace existuje a na co neexistuje. Významné aplikace, které ovlivňují využití veřejného prostoru, by proto bylo vhodné do budoucna integrovat do jedné městské aplikace (ať už formou jedné velké robustní aplikace nebo provázáním několika aplikací dohromady). Toto by dále město mělo řešit v rámci své Smart City strategie.

Je-li však řeč přímo o aplikaci pro parkování, je nezbytné uvést, že celospolečenský trend je odklon od současných technologií (parkovací automaty, SMS atd.) a jejich náhrada za odbavení skrze aplikace. Například to umožňuje velmi snadnou úpravu platební politiky, provozní náklady jsou minimalizovány a město má silný nástroj pro kontrolu dodržování přestupků. Například v Uherském Hradišti zneužívaný systém parkování na půl hodiny za jednu korunu je možné pomocí placení přes aplikaci navázanou na RZ okamžitě redukovat.



Součástí však musí být také možnosti tzv. enforcementu. Tj. městská správa či policie musí mít k dispozici jednoduchý systém kontroly placení, resp. legálního parkování. Dnes jsou k dispozici aplikace na tablet či mobil, kdy má kontrolor možnost snadno a rychle ověřit validitu placeného stání u každého vozidla na základě detekce RZ. Existují i robustní řešení kontroly průjezdem vozidla s kamerami.

Technologické vybavení hromadných garáží

Nedílnou součástí každé hromadné garáže by dnes měla být brána s kamerovým systémem detekujícím RZ a v případě větších garáží také detekce obsazenosti jednotlivých stání a jednoduchá navigace v rámci dané hromadné garáže. Už samotná brána přitom může fungovat jako senzor, který sbírá data o obsazenosti parkoviště, která může poskytovat jako otevřená data aplikacím třetích stran.

Světelná signalizační zařízení

Za chytré řešení by šlo patrně označit dynamicky řízená světelná signalizační zařízení (SSZ). Stále se ale jedná o technologii, která je zmiňována v rámci dokumentu. O SSZ to ale platí o to více, že je nezbytné ji aplikovat vhodně a citlivě. Velkou výhodou je nicméně právě kolekce dat a také možnost úpravy signálních plánů, resp. systému dynamického řízení, aby bylo možné reagovat na vyvíjející se situaci.

4.1.3 Návrh organizace zásobovací logistiky v centru města

Navrhovaná opatření ve vztahu k logistice zásobování se věnují dvěma tématům (tabulka 4.12). První téma se týká zásobování jako takového. V centru města dochází k zastavování vozidel zásobování omezujících plynulý a někdy i bezpečný provoz na místních komunikacích. Tato vozidla je poté nutno objíždět někdy i vjížděním do protisměrného jízdního pruhu, případně obcházet, někdy i za vstupu chodce do vozovky.

Druhým problémem, ke kterému může docházet, ale v současné době ho nelze kvantifikovat, je zneužívání povolení vjezdu pro zásobování jinými vozidly. Tato vozidla neslouží účelu zásobování a oblastí pěší zóny nelegálně projíždí.

Tabulka 4.12: Návrh organizace zásobovací logistiky v centru.

Návrh organizace zásobovací logistiky v centru města	
1.	Zásobovací logistika
2.	Vjezd do pěší zóny

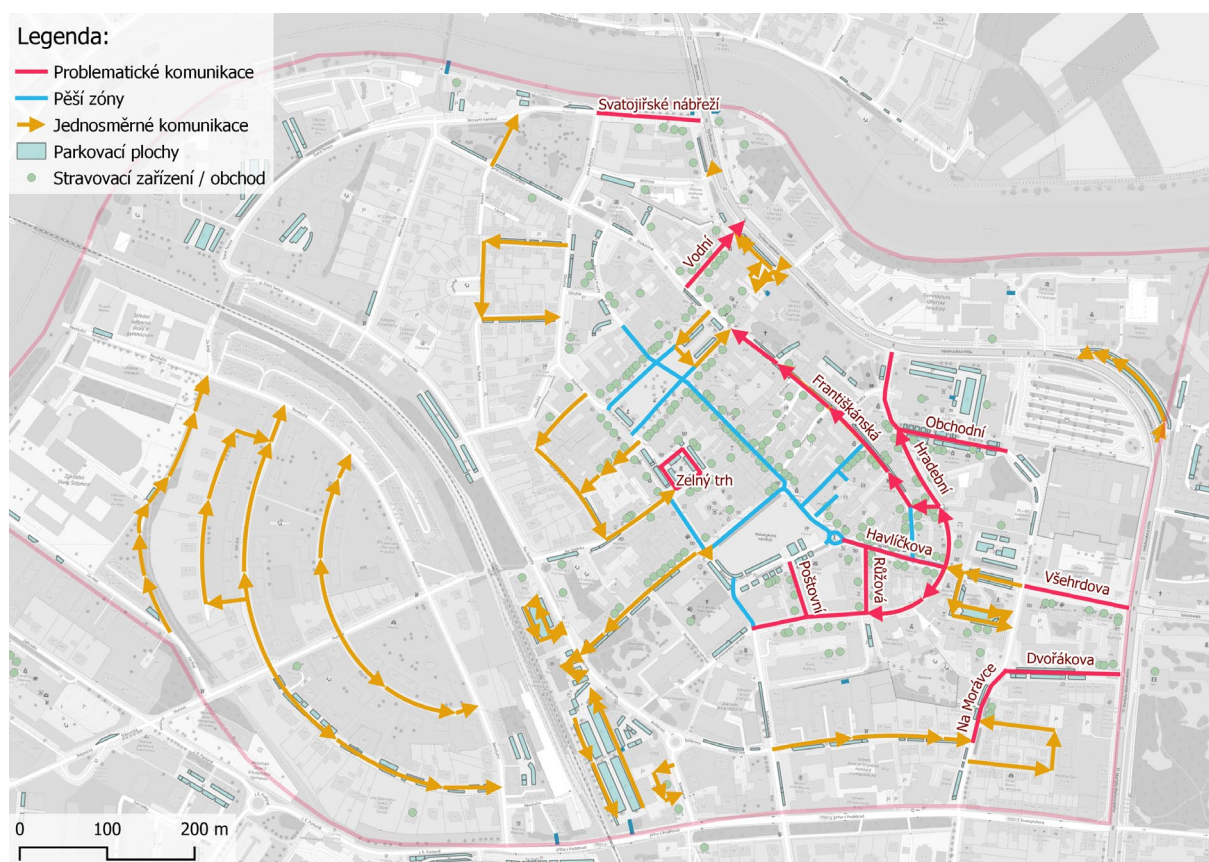
4.1.3.1 Zásobovací logistika

Cílem tohoto opatření je vyšší organizace logistiky zásobování za účelem snížení omezování plynulého provozu stojícími zásobovacími vozidly za zachování bezproblémové možnosti zásobování obchodů a stravovacích zařízení.

Jak již bylo řečeno v analytické části dokumentu, lze na základě místního šetření a konzultace s městem za nejproblematictější komunikace z hlediska zásobování označit ulice: Hradební, Františkánská, Obchodní, Vodní, Poštovní, Havlíčkova, Všehrdova,



Dvořákova, Na Morávce, Svatojiřské nábřeží, Růžová a Zelný trh. Tyto ulice jsou červeně vyznačeny na obrázku níže (obrázek 4.27). Ulice Nádražní nebyla zahrnuta, protože se u ní předpokládá možné zavedení pěší zóny v rámci kapitoly 4.1.1.1 Uzavření ulice Nádražní.



Obrázek 4.27: Problematické komunikace.

Zdroj: OpenStreetMap, vlastní tvorba; SmartPlan s.r.o.; 2022.

Na problematických komunikacích se doporučuje zřídit vyhrazená stání pro zásobování např. na úkor stávajících parkovacích stání. Při jejich vyznačování nesmí dojít k ohrožení chodců, a to ať už z pohledu rozhledových poměrů na přechodech, míst pro přecházení a v křižovatkách, tak i z hlediska nenucení vstupu chodců do vozovky při obcházení stojících dodávek.

Pro zásobování ulic Havlíčkova a Růžová by bylo vhodné umožnit zásobování z ulice Růžová.

V ulici Františkánská by nemusela být zřizována vyhrazená stání pro zásobování, protože do ulice ústí ulice Mlýnská, Šromova a Josefa Stancla, které buď spadají do pěší zóny, nebo je do nich zákaz vjezdu mimo zásobování. Při okrajích vjezdů do těchto ulic je tedy možné pro vozidla zásobování zastavovat.

V ulici Poštovní nebude s ohledem na navrhované opatření v kapitole 4.1.1.1 Uzavření ulice Nádražní možné zřídit parkovací stání pro zásobování. Zásobování by proto mělo probíhat z Masarykova náměstí.

V problematických ulicích byla během průzkumu zaznamenána vyšší obsazenost než kapacita, s výjimkou ulic Františkánská (79 %) a Zelný trh (66 %). V ostatních jmenovaných



ulicích stálo více automobilů, než je v pasportu vyznačeno parkovacích míst (s výjimkou ulice Vodní a Poštovní, kde nebyla zaznamenána žádná vozidla). Veřejná parkovací stání, která bude potřeba změnit na vyhrazená stání pro zásobování, by bylo vhodné nahradit při okraji centra města dle principu popsaného v kapitole 4.1.2.5 Centrum města (možné lokace přesunutí stání, viz kapitoly 4.1.2.8 Využití prostoru autobusového nádraží a 4.1.2.9 Reorganizace/zkapacitnění záchytného parkoviště ČD Jih).

Navrhované opatření by mělo mít pozitivní dopad na organizaci logistiky zásobování, plynulost provozu a bezpečnost.

4.1.3.2 Vjezd do pěší zóny

Cílem tohoto opatření je vyšší organizace logistiky zásobování za účelem omezení pravděpodobnosti zneužívání povolení vjezdu do pěší zóny. Toho lze docílit ve dvou fázích.

V první fázi by měl být vjezd do pěší zóny umožněn pouze vozidlům zásobování s povolením od města (a cyklistům). Toho lze docílit vydáváním speciálních karet deklarujícím, že se skutečně jedná o vozidlo zásobování, které zajišťuje zásobování vždy konkrétního podniku ležícího v pěší zóně. Tyto karty mohou být přenosné nebo nepřenosné. Mohou být vázané buď na RZ vozidla nebo na adresu podniku v pěší zóně.

V případě nedostatečné efektivity fáze I by se přistoupilo k fázi II, která by byla řešena prostřednictvím technologických řešení – s využitím RFID. Při vjezdech do pěší zóny by mohly být umístěny kamery snímající vozidla, která do zóny vjíždějí. Zároveň by zde byly umístěny čtečky RFID, zjišťující, zda je dané vozidlo vybaveno čipem povolujícím vjezd do zóny. Nepovolený vjezd by byl nahlášen městské policii. Jinou možností je umístění výsuvných sloupků na komunikace v místech všech vjezdů, které by se zasouvali v případě detekování vozidla vybaveného speciálním čipem. Do zóny by tak mohla vjet pouze některá vozidla (tedy zásobování, IZS, případně osoby s trvalým pobytem v pěší zóně). Pro konkrétnější popis řešení s využitím chytrých technologií by bylo vhodné zpracovat koncepci Smart city.

Dále by měl být zkrácen interval pro povolení vjezdu vozidel zásobování na časy mimo otevírací dobu většiny obchodů a služeb v centru. Tato doba je doporučena v zájmu snížení rizika konfliktu s pěšími a cyklisty, kterých se v době, kdy nemají důvod do centra města chodit, v pěší zóně pohybuje méně. Na základě intervalů povolení vjezdu vozidel zásobování z podobně velkých měst jako je Uherské Hradiště, které jsou uvedeny v analytické části dokumentu a otevíracích dob v Uherském Hradišti, se doporučují ve zkušebním provozu časy 5:00 – 10:00 a 18:00-22:00. Zásobování po desáté večerní není navrhováno v zájmu nerušení nočního klidu.

Aplikace tohoto opatření se neobejde bez předcházející osvěty a častých kontrol ze strany městské policie.

Navrhované opatření by mělo snížit pravděpodobnost zneužívání vjezdu do pěší zóny a více zorganizovat zásobování v ní i s ohledem na bezpečnost chodců a cyklistů.



4.1.4 Etapizace změn s ohledem na předpokládaný vývoj dopravy

V rámci prioritizace a etapizace je níže uvedena klasifikace jednotlivých opatření na základě dělení mezi organizační či investiční typy opatření. Tato klasifikace umožňuje do určité míry také etapizovat vyčtená opatření. Uvedení do kontextu rozpočtu města je mimo rozsah tohoto dokumentu. Prvním na realizace by měla být organizační opatření.

Organizační opatření

I.1 Uzavření ulice Nádražní

I.2 Systém jednosměrných komunikací

II.1 Management parkování

II.2 Odbavovací systém

II.3 Cenová politika

II.11 Osvěta

II.12 Enforcement

III.2 Vjezd do pěší zóny

+ návazné dokumenty

Investiční opatření

II.4 Sídliště Mojmír

II.5 Centrum města

II.6 Severovýchodní část města

II.7 Parkování u vybraných školských zařízení

II.8 Využití prostoru autobusového nádraží

II.9 Reorganizace / Zkapacitnění záchytného parkoviště

II.13 Smart technologie

III.1 Zásobovací logistika

Globální opatření

II.10 Město krátkých vzdáleností

Je však nezbytné podotknout, že některá opatření nemohou existovat a fungovat samostatně. Primárně se jedná o provázanost jednotlivých opatření, jako je management



parkování, resp. cenová politika či enforcement s výstavbou/dostavbou kapacitních parkovacích ploch na okraji centra města (tj. lidé musí mít k dispozici také alternativu, než přijde silnější restrikce). Množství organizačních opatření však je možné začít zpracovávat téměř okamžitě. Jejich výhodou jsou velmi nízké náklady a tím také časová náročnost jejich přípravy.

Město musí dokument vnímat jako na sebe navazující balíčky opatření, které budou mít skutečný dopad pouze při kompletní a souběžné realizaci.

4.1.5 Doporučení pro návaznou studii organizace dopravy na území celého města (širší dopravní vztahy)

Vzhledem k obsáhlosti tématu zpracovatel doporučuje, aby si město ve spolupráci se Starým Městem a Kunovicemi nechali zpracovat dokument popisující danou tematiku v kontextu celého území souměstí. Zejména by se mělo jednat o otázku dopravy v klidu. Organizace dopravy by měla být řešena v rámci dokumentů typu Generel dopravy, resp. Plán Udržitelné městské mobility. Logistiku zásobování je možné z větší části převzít z tohoto dokumentu. Strategii dopravy v klidu je však nezbytné řešit systematicky a důkladně. Některé typy opatření jako například plošné restrikce typu parkovacích zón není možné řešit v rámci tohoto dokumentu. Je proto nezbytný dokument řešící celistvé území. Velká část analytické práce přitom může být využita z tohoto dokumentu. Doporučovaný dokument by měl akcentovat primárně část návrhovou a věnovat se primárně komunikaci se stakeholdery.



5 Seznamy

5.1 Seznam zkratk

ČSN	České státní normy
ČSÚ	Český statistický úřad
IAD	Individuální automobilová doprava
IZS	Integrovaný záchranný systém
MHD	Městská hromadná doprava
RZ	Registrační značka
SDZ	Svislé dopravní značení
SLDB	Sčítání lidu, domů a bytů
SSZ	Světelné signalizační zařízení
ÚP	Územní plán
VDZ	Vodorovné dopravní značení
VHD	Veřejná hromadná doprava
ZSJ	Základní sídelní jednotky

5.2 Seznam obrázků

OBRÁZEK 2.1: SILNIČNÍ SÍŤ – ŠIRŠÍ VZTAHY (ČERVENÁ BARVA – SILNICE I. TŘÍDY, MODRÁ BARVA – SILNICE II. TŘÍDY).....	8
OBRÁZEK 2.2: VYMEZENÉ ÚZEMÍ (VYZNAČENÍ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ A ZSJ).....	9
OBRÁZEK 2.3: SCHWARZPLAN UHERSKÉHO HRADIŠTĚ.....	11
OBRÁZEK 2.4: DOSTUPNOST ÚZEMÍ UHERSKÉHO HRADIŠTĚ.....	15
OBRÁZEK 2.5: DOSTUPNOST V CENTRU UHERSKÉHO HRADIŠTĚ.....	15
OBRÁZEK 2.6: EKONOMICKÉ SUBJEKTY (PRACOVNÍ PŘÍLEŽITOSTI).....	16
OBRÁZEK 2.7: BODY OBČANSKÉ VYBAVENOSTI – ŘEŠENÁ OBLAST.....	18
OBRÁZEK 2.8: BODY OBČANSKÉ VYBAVENOSTI – MARIÁNSKÉ NÁM. A MASARYKOVO NÁM.....	18
OBRÁZEK 2.9: BODY OBČANSKÉ VYBAVENOSTI – DETAIL A.....	19
OBRÁZEK 2.10: BODY OBČANSKÉ VYBAVENOSTI – DETAIL B.....	19
OBRÁZEK 2.11: BODY OBČANSKÉ VYBAVENOSTI – DETAIL C.....	20
OBRÁZEK 2.12: BODY OBČANSKÉ VYBAVENOSTI – DETAIL D.....	20
OBRÁZEK 2.13: BODY OBČANSKÉ VYBAVENOSTI – DETAIL E.....	21
OBRÁZEK 2.14: DOCHÁZKOVÁ VZDÁLENOST K BODŮM OBČANSKÉ VYBAVENOSTI.....	22
OBRÁZEK 2.15: POČET OBYVATEL V DOCHÁZKOVÉ VZDÁLENOSTI 500 M.....	23
OBRÁZEK 2.16: DĚLENÍ CEST DLE ÚČELU.....	24
OBRÁZEK 2.17: DĚLBA PŘEPRAVNÍ PRÁCE V SOUMĚSTÍ UHERSKÉ HRADIŠTĚ, STARÉ MĚSTO A KUNOVICE.....	25
OBRÁZEK 2.18: UKÁZKA CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY PODÉL SILNICE I/55.....	26
OBRÁZEK 2.19: ROČNÍ PRŮMĚR DENNÍCH INTENZIT DOPRAVY – CYKLISTICKÁ DOPRAVA.....	27
OBRÁZEK 2.20: POČET PĚŠÍCH ZA DEN ZAZNAMENANÝCH V RÁMCI CENTRA MĚSTA UHERSKÉ HRADIŠTĚ.....	28
OBRÁZEK 2.21: BARIÉROVÝ EFEKT TVOŘENÝ PRŮTAHEM SILNICE I/55.....	29
OBRÁZEK 2.22: PŘÍSTUPOVÉ CESTY DO CENTRA MĚSTA.....	29
OBRÁZEK 2.23: UKÁZKA PARKOVÁNÍ V CENTRU MĚSTA.....	30
OBRÁZEK 2.24: PĚŠÍ INFRASTRUKTURA V ŘEŠENÉ OBLASTI.....	31
OBRÁZEK 2.25: NEJKRATŠÍ TRASA MEZI AUTOBUSOVÝM A VLAKOVÝM NÁDRAŽÍM.....	32



OBRÁZEK 2.26: ULICE NÁDRAŽNÍ.	32
OBRÁZEK 2.27: ROČNÍ PRŮMĚRY DENNÍCH INTENZIT – UL. NÁDRAŽNÍ, MASARYKOVO NÁM.	33
OBRÁZEK 2.28: UKÁZKA NEBEZPEČNÉHO PŘEVEDENÍ SIGNÁLNÍHO PÁSU.	33
OBRÁZEK 2.29: ZASTÁVKY MHD A NÁDRAŽÍ.	34
OBRÁZEK 2.30: AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ.	35
OBRÁZEK 2.31: JEDNOSMĚRNÉ KOMUNIKACE.	36
OBRÁZEK 2.32: ROČNÍ PRŮMĚR DENNÍCH INTENZIT DOPRAVY – VŠECHNA VOZIDLA.	36
OBRÁZEK 2.33: KŘIŽOVATKA VELEHRADSKÁ TŘÍDA X SOKOLOVSKÁ.	37
OBRÁZEK 2.34: ROČNÍ PRŮMĚR DENNÍCH INTENZIT DOPRAVY – NÁKLADNÍ DOPRAVA.	38
OBRÁZEK 2.35: PARKOVACÍ PLOCHY V RÁMCI MĚSTA UHERSKÉ HRADIŠTĚ (PASPORT PARKOVÁNÍ).	40
OBRÁZEK 2.36: PARKOVACÍ STÁNÍ V RÁMCI CENTRA MĚSTA UHERSKÉ HRADIŠTĚ.	41
OBRÁZEK 2.37: ZÓNY PLACENÉHO STÁNÍ V CENTRU UHERSKÉHO HRADIŠTĚ.	42
OBRÁZEK 2.38: PARKOVACÍ AUTOMAT NA MASARYKOVĚ NÁMĚSTÍ.	43
OBRÁZEK 2.39: PARKOVACÍ AUTOMAT (POKLADNA) U SUPERMARKETU ALBERT.	44
OBRÁZEK 2.40: BUDOVY S PŘEVAŽUJÍCÍ OBCHODNÍ NEBO STRAVOVACÍ FUNKCÍ.	45
OBRÁZEK 2.41: STOJÍCÍ VOZIDLA ZÁSOBOVÁNÍ – ULICE SVATOVÁCLAVSKÁ A NA SPLÁVKU.	46
OBRÁZEK 2.42: OMEZENÍ ZÁSOBOVACÍ LOGISTIKY.	47
OBRÁZEK 2.43: PROBLEMATICKÉ KOMUNIKACE Z HLEDISKA LOGISTIKY ZÁSOBOVÁNÍ.	48
OBRÁZEK 3.1: SCHEMATICKÉ ZNÁZORNĚNÍ UMÍSTĚNÍ KAMER NA VOZIDLE.	59
OBRÁZEK 3.2: OBSAZENOST V RÁMCI ŘEŠENÉ OBLASTI – ČAS 5:00.	64
OBRÁZEK 3.3: OBSAZENOST V RÁMCI ŘEŠENÉ OBLASTI – ČAS 10:00.	65
OBRÁZEK 3.4: OBSAZENOST V RÁMCI ŘEŠENÉ OBLASTI – ČAS 15:00.	65
OBRÁZEK 3.5: OBSAZENOST V RÁMCI ŘEŠENÉ OBLASTI – ČAS 20:00.	66
OBRÁZEK 3.6: PARKOVIŠTĚ NA SÍDLIŠTI STARÁ TENICE.	67
OBRÁZEK 3.7: SCHÉMA – NEDOSTATEČNÁ KAPACITA PARKOVACÍCH STÁNÍ.	72
OBRÁZEK 3.8: NEDOSTATEČNÁ KAPACITA PARKOVACÍCH STÁNÍ – UL. REVOLUČNÍ.	72
OBRÁZEK 3.9: SCHÉMA – ÚZKÝ PRŮJEZD PRO VOZIDLA IZS.	73
OBRÁZEK 3.10: ÚZKÝ PRŮJEZD PRO VOZIDLA IZS – MORAVNÍ NÁMĚSTÍ.	74
OBRÁZEK 4.1: ORGANIZACE DOPRAVY PO UZAVŘENÍ ULICE NÁDRAŽNÍ – VARIANTA A.	82
OBRÁZEK 4.2: ORGANIZACE DOPRAVY PO UZAVŘENÍ ULICE NÁDRAŽNÍ – VARIANTA B.	82
OBRÁZEK 4.3: MAXIMÁLNÍ TEORETICKÉ DOPADY UZAVŘENÍ ULICE NÁDRAŽNÍ.	84
OBRÁZEK 4.4: STÁVAJÍCÍ STAV DOPRAVY V DOTČENÉ OBLASTI.	85
OBRÁZEK 4.5: OKOLÍ SVATOJIŘSKÉHO NÁBŘEŽÍ.	86
OBRÁZEK 4.6: ORGANIZACE DOPRAVY VE VYMEZENÉ OBLASTI.	87
OBRÁZEK 4.7: PŘÍNOS MANAGEMENTU PARKOVÁNÍ.	89
OBRÁZEK 4.8: VHD VS. DOPRAVA V KLIDU.	91
OBRÁZEK 4.9: PŘÍKLAD VYUŽITÍ FINANČÍ Z POPLATKŮ ZA PARKOVÁNÍ V AMSTERDAMU.	93
OBRÁZEK 4.10: ORGANIZACE DOPRAVY NA SÍDLIŠTI MOJMÍR.	98
OBRÁZEK 4.11: ORGANIZACE DOPRAVY V KLIDU NA SÍDLIŠTI MOJMÍR.	98
OBRÁZEK 4.12: PŘÍČNÉ USPOŘÁDÁNÍ SÍDLIŠTĚ MOJMÍR.	99
OBRÁZEK 4.13: VARIANTNÍ ROZMÍSTĚNÍ ODSTAVNÝCH PARKOVIŠŤ.	100
OBRÁZEK 4.14: VARIANTA 1 - DOCHÁZKOVÁ VZDÁLENOST 500 M.	101
OBRÁZEK 4.15: VARIANTA 2 - DOCHÁZKOVÁ VZDÁLENOST 500 M.	102
OBRÁZEK 4.16: VARIANTA 3 - DOCHÁZKOVÁ VZDÁLENOST 500 M.	103
OBRÁZEK 4.17: VARIANTA 4 - DOCHÁZKOVÁ VZDÁLENOST 500 M.	104
OBRÁZEK 4.18: PRINCIP PŘI VÝSTAVBĚ NOVÉHO PARKOVIŠTĚ PŘI CENTRU MĚSTA.	106
OBRÁZEK 4.19: REDUKCE PARKOVACÍCH STÁNÍ V ULICI NÁDRAŽNÍ.	107



OBRÁZEK 4.20: SEVEROVÝCHODNÍ ČÁST CENTRA.	108
OBRÁZEK 4.21: PŘEDMĚTNÉ POZEMKY.	109
OBRÁZEK 4.22: AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ MĚLNÍK (2003 vs. 2020).	110
OBRÁZEK 4.23: VYUŽITÍ PROSTORU AUTOBUSOVÉHO NÁDRAŽÍ.	112
OBRÁZEK 4.24: PARKOVIŠTĚ REVOLUČNÍ A PARKOVIŠTĚ ČD JIH.	113
OBRÁZEK 4.25: KŘIŽOVATKA J.E. PURKYNĚ X REVOLUČNÍ – INTENZITY DOPRAVY.	115
OBRÁZEK 4.26: VŠE NEMUSÍ BÝT TREST, NĚKDY STAČÍ INFORMACE.	117
OBRÁZEK 4.27: PROBLEMATICKÉ KOMUNIKACE.	121

5.3 Seznam tabulek

TABULKA 2.1: SROVNÁNÍ VYBRANÝCH UKAZATELŮ PRO OBEC A KRAJ, 2021.	12
TABULKA 2.2: SROVNÁNÍ VÝVOJE POČTU OBYVATEL PRO OBEC A KRAJ.	12
TABULKA 2.3: AUTOMOBILIZACE A MOTORIZACE (NIŽŠÍ HODNOTA JE HORŠÍ).	13
TABULKA 2.4: POČET REGISTROVANÝCH VOZIDEL NA 1000 OBYVATEL.	13
TABULKA 2.5: SROVNÁNÍ ČASŮ ZÁSOBOVÁNÍ V PĚŠÍCH ZÓNÁCH VE MĚSTECH [13] [5].	48
TABULKA 3.1: SEZNAM ZKOUMANÝCH OBLASTÍ A ODHADOVANÁ KAPACITA.	51
TABULKA 3.2: ROZDĚLENÍ VOZIDEL.	52
TABULKA 3.3: OBSAZENOST.	52
TABULKA 3.4: OBSAZENOST V CENTRU (DETAIL).	53
TABULKA 3.5: ÚČEL STÁNÍ (ABSOLUTNÍ HODNOTY).	53
TABULKA 3.6: ÚČEL STÁNÍ V CENTRU (ABSOLUTNÍ HODNOTY).	53
TABULKA 3.7: ÚČEL STÁNÍ (RELATIVNÍ HODNOTY).	54
TABULKA 3.8: ÚČEL STÁNÍ V CENTRU (RELATIVNÍ HODNOTY).	54
TABULKA 3.9: POČTY VOZIDEL V RÁMCI CENTRA MĚSTA UHERSKÉ HRADIŠTĚ (RÁNO A DOPOLEDNE).	60
TABULKA 3.10: POČTY VOZIDEL V RÁMCI CENTRA MĚSTA UHERSKÉ HRADIŠTĚ (ODPOLEDNE A VEČER).	61
TABULKA 4.1: NAVRHOVANÁ OPATŘENÍ.	80
TABULKA 4.2: NÁVRH ORGANIZACE DOPRAVY V CENTRU MĚSTA.	81
TABULKA 4.3: VÝHODY A NEVÝHODY OBOU ŘEŠENÍ.	83
TABULKA 4.4: NÁVRH ORGANIZACE DOPRAVY V KLIDU.	88
TABULKA 4.5: VÝHODY A NEVÝHODY OBOU ŘEŠENÍ.	92
TABULKA 4.6: SROVNÁNÍ CEN ZA KRÁTKODOBÉ STÁNÍ V JINÝCH MĚSTECH.	93
TABULKA 4.7: OBSAZENOST ULIC NA SÍDLIŠTI MOJMÍR.	95
TABULKA 4.8: POROVNÁNÍ VARIANT Z KONCEPCE PARKOVÁNÍ V LOKALITĚ MOJMÍR.	97
TABULKA 4.9: SROVNÁNÍ NABÍDKY A POPTÁVKY.	99
TABULKA 4.10: OBSAZENOST PARKOVACÍCH PLOCH V OBLASTI TŮNĚ.	109
TABULKA 4.11: SOUHRNNÝ VÝČET CHYTRÝCH TECHNOLOGIÍ.	118
TABULKA 4.12: NÁVRH ORGANIZACE ZÁSOBOVACÍ LOGISTIKY V CENTRU.	120

5.4 Seznam grafů

GRAF 2.1: VÝVOJ POČTU REGISTROVANÝCH OBYVATEL NA 1 000 OBYVATEL.	13
GRAF 2: SLOŽENÍ ZAPARKOVANÝCH VOZIDEL DLE ÚČELU A OBSAZENOST V CENTRU.	55
GRAF 3: SLOŽENÍ ZAPARKOVANÝCH VOZIDEL DLE ÚČELU A OBSAZENOST NA MASARYKOVĚ NÁMĚSTÍ.	55
GRAF 4: SLOŽENÍ ZAPARKOVANÝCH VOZIDEL DLE ÚČELU A OBSAZENOST NA ZELNÉM TRHU.	56
GRAF 5: SLOŽENÍ ZAPARKOVANÝCH VOZIDEL DLE ÚČELU A OBSAZENOST NA MARIÁNSKÉM NÁMĚSTÍ.	56
GRAF 6: SLOŽENÍ ZAPARKOVANÝCH VOZIDEL DLE ÚČELU A OBSAZENOST VE FRANTIŠKÁNSKÉ ULICI.	57



GRAF 7: SLOŽENÍ ZAPARKOVANÝCH VOZIDEL DLE ÚČELU A OBSAZENOST NA SÍDLIŠTI MOJMÍR (SEVERNÍ ČÁST).....	57
GRAF 8: OBSAZENOST PARKOVIŠTĚ U BILLY.	68
GRAF 9: OBSAZENOST PARKOVIŠTĚ ČD JIH.	68
GRAF 10: OBSAZENOST PARKOVIŠTĚ ČD SEVER.....	69
GRAF 11: OBSAZENOST PARKOVIŠTĚ NA STAVIDLE.	70
GRAF 12: OBSAZENOST NA SÍDLIŠTI MOJMÍR.....	96



6 Zdroje

- [1] Město Uherské Hradiště
zdroj: <https://www.mesto-uh.cz/zakladni-informace-o-meste>
<přístup zajištěn 10. 4. 2022>
- [2] Geoportál, [Online]. Přístupné z:
https://geoportal.rsd.cz/apps/silnicni_a_dalnicni_sit_cr_veřejna/.
<přístup zajištěn 02. 4. 2022>
- [3] Město Kunovice
zdroj: <https://www.mesto-kunovice.cz/zakladni%2Dinformace/d-2976/p1=3618>
<přístup zajištěn 10. 4. 2022>
- [4] Město Staré Město
zdroj: https://www.staremesto.uh.cz/?page_id=39
<přístup zajištěn 10. 4. 2022>
- [5] Mapy.cz
zdroj: <https://mapy.cz/zakladni>
<přístup zajištěn 10. 4. 2022>
- [6] Územně analytické podklady, Český statistický úřad
zdroj: https://www.czso.cz/csu/czso/csu_a_uzemne_analyticke_podklady
<přístup zajištěn 2. 4. 2022>
- [7] Sčítání lidu, domů a bytů 2011 (Český statistický úřad)
- [8] Veřejná databáze, Český statistický úřad
zdroj: <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=home>
<přístup zajištěn 2. 4. 2022>
- [9] OpenStreetMap data
<přístup zajištěn 1. 4. 2022>
- [10] Budovy s číslem domovním a vchody (statistické budovy), Český statistický úřad, vychází z SLDB 2011
charakteristika: <https://www.czso.cz/csu/rso/budovy-s-cislem-domovnim-vchody-bod>
<platnost k 1. lednu 2020>
- [11] Český normalizační institut, ČSN 73 6110 - "Projektování místních komunikací (Změna Z1)". Únor 2010.
- [12] Český normalizační institut, ČSN 73 6056 - "Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel". Březen 2011.
- [13] Seznam měst v Česku podle počtu obyvatel zdroj:
https://cs.wikipedia.org/wiki/Seznam_m%C4%9Bst_v_%C4%8Cesku_podle_po%C4%8Dtu_obyvatel
<přístup zajištěn 27. 4. 2022>
- [14] Dopravní průzkumy pro optimalizaci dopravy v Uherském Hradišti, zpracováno společností SmartPlan s.r.o., leden 2022.
- [15] ČSAD Uherské Hradiště
zdroj: [www https://www.csaduh.cz/jizdni-rady.htm](https://www.csaduh.cz/jizdni-rady.htm)



- <přístup zajištěn 10. 4. 2022>
- [16] Mobilita - Uherské Hradiště, Závěrečná zpráva z kvantitativního výzkumu, STEM/MARK, a. s., duben 2019.
- [17] Pasport komunikací Uherské Hradiště
- [18] Pravidla pro vydávání parkovacích karet v Uherském Hradišti
zdroj: <https://www.mesto-uh.cz/file/1900/download/>
<přístup zajištěn 10.4.2022>
- [19] Ceník za stání silničních motorových vozidel na místních komunikacích v Uh. Hradišti
<http://www.uherske-hradiste.cz/micuh/8e23570e-a4b2-11ea-b617-525400006c3f/@@download>
<přístup zajištěn 10.4.2022>
- [20] Úhrada formou SMS a SEJF
<https://www.mesto-uh.cz/file/11072/download/>
<přístup zajištěn 10.4.2022>
- [21] Statistiky obsazenosti pro parkoviště od města Uherské Hradiště, 2022
- [22] Studie proveditelnosti prostoru železniční stanice v Uherském Hradišti, Saura, s.r.o., 2018