



**Město
pro život
a návraty**

PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY MĚSTA KYJOV

Textová část

Verze 05.09.2025



CityTraffic, s.r.o.

SEZNAM ZKRATEK

ČD	České dráhy
ČR	Česká republika
ČSÚ	Český statistický úřad
DZ	Dopravní značení
EU	Evropská unie
GVD	Grafikon vlakové dopravy
IAD	Individuální automobilová doprava
IDS	Integrovaný dopravní systém
JMK	Jihomoravský kraj
JŘ	Jízdní řád
MD	Ministerstvo doprav ČR
MHD	Městská hromadná doprava
MŠ	Mateřská škola
MÚK	Mimoúrovňová křižovatka
PD	Pracovní den
PDO	Plán dopravní obslužnosti
PHM	Pohonné hmoty
PUMM	Plán udržitelné městské mobility
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
SDZ	Svislé dopravní značení
SPRM	Strategický plán rozvoje města
SSZ	Světelné signalizační zařízení („semafor“)
SŽ	Správa železnic
ÚAP	Územně analytické podklady
ÚP	Územní plán
VDZ	Vodorovné dopravní značení
VHD	Veřejná hromadná doprava
VLAD	Veřejná linková autobusová doprava
VP	Veřejný prostor
VRT	Vysokorychlostní trať
ZŠ	Základní škola
ZÚR	Zásady územního rozvoje
ŽST	Železniční stanice

OBSAH

A	ÚVODNÍ ČÁST	6
1	ÚVOD.....	7
1.1	Postup zpracování a způsob projednání	8
2	SOUVISEJÍCÍ KONCEPČNÍ DOKUMENTY.....	9
2.1	Evropské a mezinárodní dokumenty	9
2.2	Národní strategické dokumenty	10
2.3	Krajské strategické dokumenty	14
2.4	Místní strategické dokumenty.....	17
3	ŘEŠENÉ ÚZEMÍ	20
3.1	Popis území.....	20
3.2	Přírodní charakteristika území	21
3.3	Socioekonomická charakteristika území	21
3.4	Shrnutí	28
B	ANALYTICKÁ ČÁST.....	29
4	SILNIČNÍ DOPRAVA	30
4.1	Místní komunikační síť	30
4.2	Plánované dopravní stavby	32
4.3	Dopravní průzkumy automobilové dopravy.....	34
4.4	Řízení, regulace a zklidňování dopravy.....	36
4.5	Nehodovost	40
4.6	Identifikované problémové silniční dopravy	46
4.7	Shrnutí	48
5	DOPRAVA V KLIDU	49
5.1	Stupeň automobilizace	49
5.2	Analýza parkování	50
5.3	Oblasti regulace parkování	51
5.4	Parkoviště P+R, K+R.....	51
5.5	Shrnutí	52
6	ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA.....	54
6.1	Osobní doprava	54
6.2	Infrastruktura	55
6.3	Provázanost s dalšími módy dopravy	58
6.4	Shrnutí	59
7	AUTOBUSOVÁ DOPRAVA	61
7.1	Organizace a nabídka spojení.....	61
7.2	Infrastruktura	68
7.3	Provázání s dalšími módy dopravy	74
7.4	Shrnutí	75
8	CYKLISTICKÁ DOPRAVA	77
8.1	Cyklotrasy	77

8.2	Liniová infrastruktura	80
8.3	Bodová infrastruktura	84
8.4	Provázání s jinými druhy dopravy	88
8.5	Bikesharing	89
8.6	Shrnutí	90
9	PĚŠÍ DOPRAVA A VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ	91
9.1	Infrastruktura pro pěší	91
9.2	Prostupnost města	98
9.3	Veřejná prostranství	100
9.4	Shrnutí	102
10	DOPRAVNÍ MĚŘENÍ	104
10.1	Profilový průzkum	104
10.2	Křižovatkový průzkum	107
11	PRŮZKUM DOPRAVNÍHO CHOVÁNÍ	109
11.1	Průzkum dopravního chování obyvatel	109
11.2	Průzkum dopravního chování žáků a studentů škol v Kyjově	118
C	DOPRAVNÍ MODEL	123
12	DOPRAVNÍ MODEL	124
12.1	Postup zpracování	124
12.2	Dopravní model IAD – rok 2025	127
12.3	Výhledový scénář dopravy	128
12.4	Výstupy modelu	131
D	NÁVRHOVÁ ČÁST	134
13	VIZE A SCÉNÁŘE MOBILITY	135
13.1	Vize mobility:	136
13.2	Scénáře mobility	138
14	VÝCHODISKA PRO NÁVRHOVOU ČÁST	143
14.1	Zjištění analytické části	143
14.2	Přehled cílů a opatření nadřazených dokumentů	145
14.3	Principy a struktura návrhů	159
14.4	Navržené cíle a opatření	161
15	STRATEGICKÝ CÍL 1: PODPORA CYKLISTICKÉ A PĚŠÍ DOPRAVY	162
15.1	Specifický cíl 1.1: Hierarchizace silničních komunikací	163
15.2	Specifický cíl 1.2: Vybudování páteřní sítě cyklostezek	167
15.3	Specifický cíl 1.3: Budování cykloopatření a podpora bezpečnosti	169
15.4	Specifický cíl 1.4: Rozvoj služeb pro cyklisty	172
15.5	Specifický cíl 1.5: Vytvoření vyhovující pěší sítě	176
15.6	Specifický cíl 1.6: Zvýšení prostupnosti bariér v území	178
15.7	Specifický cíl 1.7: Zajištění celoroční sjízdnosti / schůdnosti	179
16	STRATEGICKÝ CÍL 2: KONKURENCESCHOPNÁ VEŘEJNÁ DOPRAVA	181
16.1	Specifický cíl 2.1: Lepší propojení módů dopravy	181
16.2	Specifický cíl 2.2: Zlepšení provozu regionálních autobusů	185

16.3	Specifický cíl 2.3: Optimalizace MHD	186
16.4	Specifický cíl 2.4: Modernizace infrastruktury autobusové dopravy	189
16.5	Specifický cíl 2.5: Zlepšení železniční dopravy	193
17	STRATEGICKÝ CÍL 3: UDRŽITELNÝ ROZVOJ SILNIČNÍ DOPRAVY	195
17.1	Specifický cíl 3.1: Modernizace dopravně významných ulic.....	195
17.2	Specifický cíl 3.2: Rozvoj bezpečnosti a plynulosti	197
17.3	Specifický cíl 3.3: Optimalizace dopravy v klidu	204
17.4	Specifický cíl 3.4: Rozvoj elektromobility	210
18	STRATEGICKÝ CÍL 4: KVALITNĚJŠÍ VEŘEJNÝ PROSTOR	212
18.1	Specifický cíl 4.1: Komunikace s veřejností	212
18.2	Specifický cíl 4.2: Zklidnění centra města.....	217
18.3	Specifický cíl 4.3: Zvyšování kvality veřejných prostranství	223
18.4	Specifický cíl 4.4: Modrozelená infrastruktura.....	229
19	AKČNÍ PLÁN.....	232
19.1	Členění aktivit	232
19.2	Zdroje financování	233
E	ZÁVĚREČNÁ ČÁST	237
20	MONITOROVÁNÍ A EVALUACE	238
20.1	Vyhodnocení souladu s nadřazenými dokumenty	238
20.2	Monitorovací ukazatele.....	239
21	ZÁVĚR	241
21.1	Seznam příloh	242

A ÚVODNÍ ČÁST



1 ÚVOD

Plán udržitelné městské mobility města Kyjov (dále také jen PUMM) je strategickým dokumentem, jehož cílem je vytvořit podmínky pro uspokojení potřeb mobility lidí i podniků ve městě a jeho okolí v souladu s vládní *Koncepcí městské a aktivní mobility* a přispět tak ke zlepšení kvality života ve městě. PUMM vychází z existujících postupů plánování, pozornost je věnována také integraci a evaluaci opatření a participaci občanů i odborné veřejnosti při hledání optimálních řešení.

Cílem tohoto dokumentu je za pomoci občanů, místních, regionálních a státních orgánů hledat a najít možnosti udržitelné městské dopravní obsluhy území. Opatření definovaná v PUMM pokrývají všechny druhy dopravy ve městě, dopravu veřejnou i soukromou, osobní i nákladní, motorizovanou, cyklistickou i pěší a dopravu v klidu. PUMM komplexně řeší dopravní prostupnost a dostupnost, která bude k dispozici všem uživatelům. Zlepší účinnost a hospodárnost systému, zvýší bezpečnost v dopravě, sníží se negativní vlivy dopravy na životní prostředí a zvýší se tak atraktivita a kvalita městského prostředí.

Dokument také navazuje platné dokumenty z oblasti dopravy na úrovni EU i národní a využívá koncepční materiály dopravních subsystémů, další strategické a koncepční dokumenty a přihlíží také k již zpracovaným nebo zadaným projektům. Dokument staví na již existujících aktivitách v plánování a rozvoji města, pracuje s nimi tak, aby směřoval ke zlepšení kvality života ve městě. I když ne vždy ukládá konkrétně připravená řešení, vychází z místních podmínek a požadavků. Zpracovaný dokument je tedy koncepční studií všech subsystémů dopravy ve městě Kyjov se zohledněním celé jeho spádové oblasti. Je závazným podkladem pro plánování dopravní obslužnosti na území města Kyjova.

Plán udržitelné městské mobility:

- je souhrnem všech druhů dopravy na území města a bude reagovat na vnější dopravní síť
- navrhuje opatření na síti pro všechny druhy dopravy tak, aby byla zajištěna funkčnost rozvoje města Kyjova a aby byl zabezpečen chod všech jeho funkcí s tím, že prioritou je bezpečnost provozu, ochrana životního prostředí a ochrana urbánního prostředí
- navrhuje taková opatření, která budou založena na celkové potřebě, ale zároveň budou finančně realizovatelná
- je základním prvkem plánování investic do dopravní a technické infrastruktury
- zohledňuje nové trendy v chování obyvatel a vytváří podmínky ke změně směrem k udržitelnosti

Důvodem pro pořízení je potřeba analyzovat stav a navrhnout odpovídající rozvoj dopravních systémů města Kyjova v podrobnosti, v jaké by to v rámci územního plánu nebylo možné. Řešeným územím PUMM Kyjov je území města Kyjov, v díle jsou nicméně v potřebné míře zobrazeny a vyhodnoceny vazby na regionální zázemí města.

Hlavním cílem PUMM je:

- Zajištění dopravní koncepce města
- Snížení negativních vlivů dopravy, zejména snížení podílu individuální automobilové dopravy
- Zajištění vhodného dopravního napojení rozvojových lokalit
- Zlepšení dopravní obsluhy města
- Stanovení základních parametrů koncepce parkování
- Zajištění bezpečných koridorů pro nemotorovou dopravu a rozvoj veřejné dopravy v rámci IDS Jihomoravského kraje

1.1 Postup zpracování a způsob projednání

Postup zpracování a projednání PUMM je následující:

- podpis smlouvy o dílo s vybraným uchazečem a předání podkladů, vstupní výrobní výbor
- vypracování analytické části (průzkum dopravního chování) včetně SWOT analýzy každého dopravního subsystému i komplexně celého systému dopravy
- sestavení dopravního modelu
- projednání SWOT analýzy v odborných pracovních skupinách, s příslušnými orgány a její eventuální úpravy
- zpracování scénářů
- seminář pro zastupitele k návrhovým scénářům
- výběr varianty scénáře k rozpracování (Rada města, Zastupitelstvo města)
- vypracování konceptu návrhové části včetně konceptu akčního plánu (seznam projektů)
- projednání konceptu návrhové části s výrobním výborem a pracovními skupinami prezentace konceptu návrhové části vč. konceptu akčního plánu
- podání žádosti o Posouzení vlivů koncepce na životní prostředí (SEA)
- vypracování návrhu akčního plánu udržitelné městské mobility města Kyjova
- projednání návrhu Plánu udržitelné městské mobility Radou města a Zastupitelstvem města

Základním vodítkem pro postup zpracování je Metodika pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky (CDV, v. v. i., Brno, prosinec 2015).

Ve fázích projednání zpracovatel připraví a provede prezentace výstupů z rozpracované dokumentace a zúčastní se všech jednání (výrobní výbory, workshopy, pracovní skupiny, ...) podle pokynů zadavatele. Předpokládají se minimálně tyto tři pracovní skupiny: pěší a cyklistická doprava, motorová doprava a veřejná hromadná doprava.

Informativní seznam orgánů a organizací, které se zúčastní projednání analytické a návrhové části PUMM Kyjov.

- Odbor investic
- Odbor rozvoje města
- Odbor majetkoprávní
- Městský architekt
- Městská policie
- Dopravní policie
- SÚS JMK
- Krajský úřad JMK – Odbor dopravy a silničního hospodářství
- Krajský úřad JMK – Odbor strategického rozvoje kraje, územního plánování a stavebního řádu
- KORDIS
- Správa železnic
- Ředitelství silnic a dálnic
- Zástupci provozovatelů veřejné hromadné dopravy
- Zástupci velkých podniků
- Zástupci neziskových organizací
- Zástupci místních výborů a okolních obcí
- Další dle potřeby a dohody se zadavatelem

2 SOUVISEJÍCÍ KONCEPČNÍ DOKUMENTY

Analýza souvisejících koncepčních dokumentů je provedena s cílem zajistit návaznost PUMM na nadřazené strategie Jihomoravského kraje, České republiky a Evropské unie. V dalším textu jsou také uvedeny relevantní strategie města a koncepční dokumenty.

2.1 Evropské a mezinárodní dokumenty

2.1.1 Bílá kniha – Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívající zdroje

Dokument představuje dopravní politiku EU pro období 2012–2020 s výhledem do roku 2050, na kterou navazuje Politika transevropských dopravních sítí (TEN-T). Tyto slouží jako hlavní nástroj EU pro rozvoj dopravní infrastruktury pro dálkové přepravní proudy s cílem podpořit jednotný evropský trh (legislativně formulován dokument – nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013/EU). Základním cílem unijní dopravní politiky je vytvořit systém, který podporuje evropský hospodářský rozvoj, zvyšuje konkurenceschopnost, nabízí vysoce kvalitní služby mobility, a zároveň účinněji využívá zdroje. V praxi to v oblasti dopravy znamená snižovat spotřebu energie, využívat čistou energii, budovat moderní infrastrukturu a chytře ji využívat, snižovat její negativní dopady na životní prostředí a zásadní přírodní zdroje (vodu, půdu, ekosystémy).

Vyšší energetická účinnost, nižší dopady na životní prostředí a globální klima mají být dosaženy pomocí následujících procesů:

- Zavádění alternativních energií ve všech druzích dopravy (čistá energie – elektrická energie, vodík, případně CNG a LNG), účinnější motory pro dopravní prostředky.
- Zajištění větší pravidelnosti provozu (odstranění úzkých hrdel na dopravní infrastruktuře), zavádění aplikací telematiky ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu a k optimalizaci kapacity dopravní infrastruktury; vede k úspoře vynaložené energie.
- Větší využívání energeticky účinnějších druhů dopravy, železniční a vodní (kombinace úspor energií i využití čisté energie). V této souvislosti je definován celoevropský cíl převést 30 % současných výkonů silniční nákladní dopravy s délkou přepravy nad 300 km na železniční nebo vodní dopravu. Tento cíl nelze aplikovat na jednotlivé členské státy, ale na EU jako celek.

2.1.2 Cyklostrategie EU

EU Cycling Strategy. Recommendations for Delivering Green Growth and an Effective Mobility in 2030 představuje sadu nástrojů, opatření a cílů, jak rozvíjet cyklistickou dopravu ve státech EU. Její nesporné benefity pomáhají snížit nerovnosti v mobilitě, jsou menší zátěží pro životního prostředí, zlepšuje mentální i fyzické zdraví a je prostorově efektivní formou individuální dopravy. Podpora cyklistiky je zároveň podporou *Cílů udržitelného rozvoje* formulovaných OSN.

2.1.3 Nová metodika Plánu udržitelné městské mobility PUMM 2.0

Cílem této metodiky je poskytnout expertům z měst a organizacím věnujícím se dopravnímu plánování aplikovatelný návod přizpůsobený podmínkám ve městech ČR, který specifikuje, jak připravit a realizovat Plán udržitelné městské mobility (PUMM).

V dosavadním dopravním plánování měst často chybí systémový přístup, opatření a investice v dopravě se tak rozhodují ad hoc bez řádné analýzy jejich potřebnosti a dopadů. Navíc bývá pozornost dopravních expertů zaměřena pouze na motorovou dopravu a její infrastrukturu. Rozhodnutí jsou pak činěna v

krátkém časovém úseku a bez dlouhodobé vize. Volení zástupci měst a pracovníci relevantních odborů navíc čelí tlaku rozdílných, mnohdy protichůdných, požadavků. Tyto problémy v dopravním plánování by měl koncepčně řešit právě Plán udržitelné městské mobility.

2.1.4 Metodika pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky z roku 2015

Tato metodika je výsledkem řešení výzkumného projektu č. TD020164 „Integrace plánování k udržitelnosti na městské úrovni“ programu OMEGA Technologické agentury ČR v roce 2015.

PUMM hledá odpověď na to, jak skloubit zájmy obyvatel řešeného území s bezpečností, parkováním, řešením nákladní dopravy, tvorby veřejného prostoru s preferencí veřejné dopravy, chůze a jízdy na kole. PUMM chce zjednodušeně nabídnout možnost bezpečného, pohodlného a efektivního pohybu lidí i věcí – mobility.

Metodika je obecným návodem, jak samotný PUMM sestavit, upřesňuje jeho obsah, procesy jeho přípravy i realizaci. Poskytuje také informace k souvisejícím procesům před zpracováním (přípravná fáze) a naplňováním: monitorování a evaluace všech aktivit. Celý proces prací na PUMM je rozdělen do pěti fází, které na sebe postupně navazují:

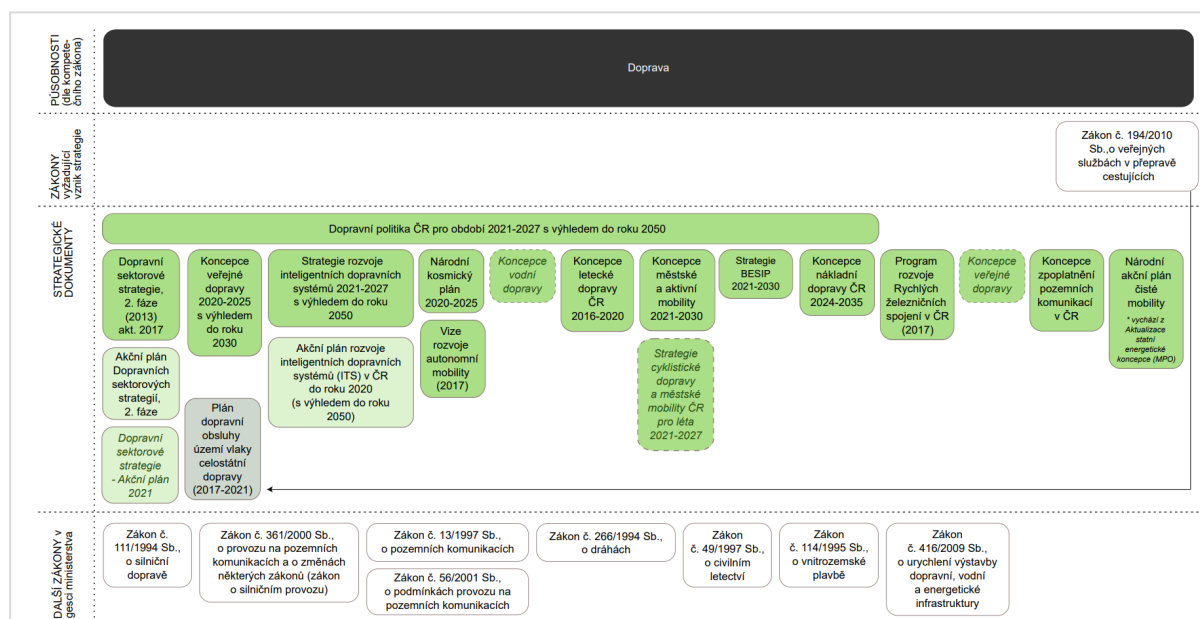
- A Příprava: V první fázi je třeba vypracovat plán přípravy PUMM, který nastaví organizační a koordinační kroky. Je také vhodné zpracovat předběžnou analýzu a nastavit participaci partnerů (koordinační výbor a odborné skupiny, zástupci veřejnosti atd.).
- B Analýza: V další fázi je nutné poznat, v jakém stavu se doprava ve městě nachází, protože se k němu budou vztahovat návrhy řešení (referenční stav): analýza současné situace, založená na multimodální analýze a výhledových trendech v plánování dopravního systému. V této části je provedena identifikace hlavních problémů a jejich příčin (slabé stránky a hrozby) i potenciál pro řešení (silné stránky a příležitosti).
- C Návrh: V této fázi se formuluje strategická vize mobility, dále jsou identifikované měřitelné strategické a specifické cíle. Následuje identifikace aktivit nutných k dosažení zvolených cílů, tj. návrh a výběr opatření k realizaci a určení aktivit v souvisejících sektorech (životní prostředí atd.).
- D Akční plán: Čtvrtá fáze zahrnuje formulaci akčního plánu s harmonogramem aktivit, náklady a možnými zdroji financování a přidělením odpovědných partnerů na jeden rok s výhledem na 5 let. Nezbytným krokem je příprava monitorovacího a evaluačního plánu PUMM.
- E Realizace a vyhodnocení: Závěrečná fáze je zaměřena především na realizaci a její průběžný monitoring a evaluaci, včetně vyhodnocování zkušeností s PUMM.

2.2 Národní strategické dokumenty

2.2.1 Dopravní politika ČR pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050

Hlavním cílem Dopravní politiky ČR je zajistit rozvoj kvalitní dopravní soustavy postavené na využití technicko-ekonomicko-technologických vlastností jednotlivých druhů dopravy, na principech hospodářské soutěže s ohledem na její ekonomické a sociální vlivy a dopady na obyvatelstvo, bezpečnost a obranu státu a všechny složky životního prostředí, na principu udržitelného využívání přírodních zdrojů. Dopravní politika definuje 13 návazných koncepcí a procesů, které rozpracovávají jednotlivé řešené oblasti Dopravní politiky do větší podrobnosti a tvoří její implementační strukturu.

1/ Strategická mapa Ministerstva dopravy



Zdroj 1/ <https://www.databaze-strategie.cz/czx/strategicke-mapy-ministerstva/strategicka-mapa-md>

2.2.2 Koncepce městské a aktivní mobility 2021–2030

Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021–2030 je jedním z návazných dokumentů dopravní politiky, který rozpracovává hlavní zásady dopravní politiky do podmínek samosprávy, představuje principy plánování udržitelné městské a aktivní mobility v souladu s návrhy a požadavky na řešení městské mobility ze strany Evropské komise a vychází ze zkušeností s první generací plánů udržitelné městské mobility, které již česká města v předcházejících letech zpracovala. Koncepce má ve své podstatě metodický charakter, jejímž cílem je usnadnit jednotlivým městům zpracování a aktualizaci plánů udržitelné městské mobility, které patří do jejich samostatné kompetence.

Metodika dále vychází ze soudobého stavu poznání a reflektuje doporučené postupy Evropské komise Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, second edition (2019), která zdůrazňuje, že proces SUMP 2.0 není jen cyklem dvanácti po sobě následujících kroků prováděných postupně jeden po druhém, ukazuje metodu a přístup. Při tvorbě PUMM je nutné přizpůsobit koncept místním podmínkám, a přitom zachovat ambicióznost plánu a vyhnout se nevhodným kompromisům. Struktura měst a z ní plynoucí životní styl má značný vliv na stav klimatu, energetickou efektivnost, životní prostředí a v konečném důsledku i na zdraví obyvatel.

2.2.3 Strategický rámec Česká republika 2030

Dokument stanovuje priority a cíle pro rozvoj České republiky do roku 2030, které zvýší kvalitu života ve všech regionech a nasměrují Česko k udržitelnému rozvoji. Na uplatňování celkové vize se podílejí všechny úrovně státní správy, tedy i jednotlivé obce a regiony. Realizované či plánované projekty by měly směřovat k naplňování předložených vizí.

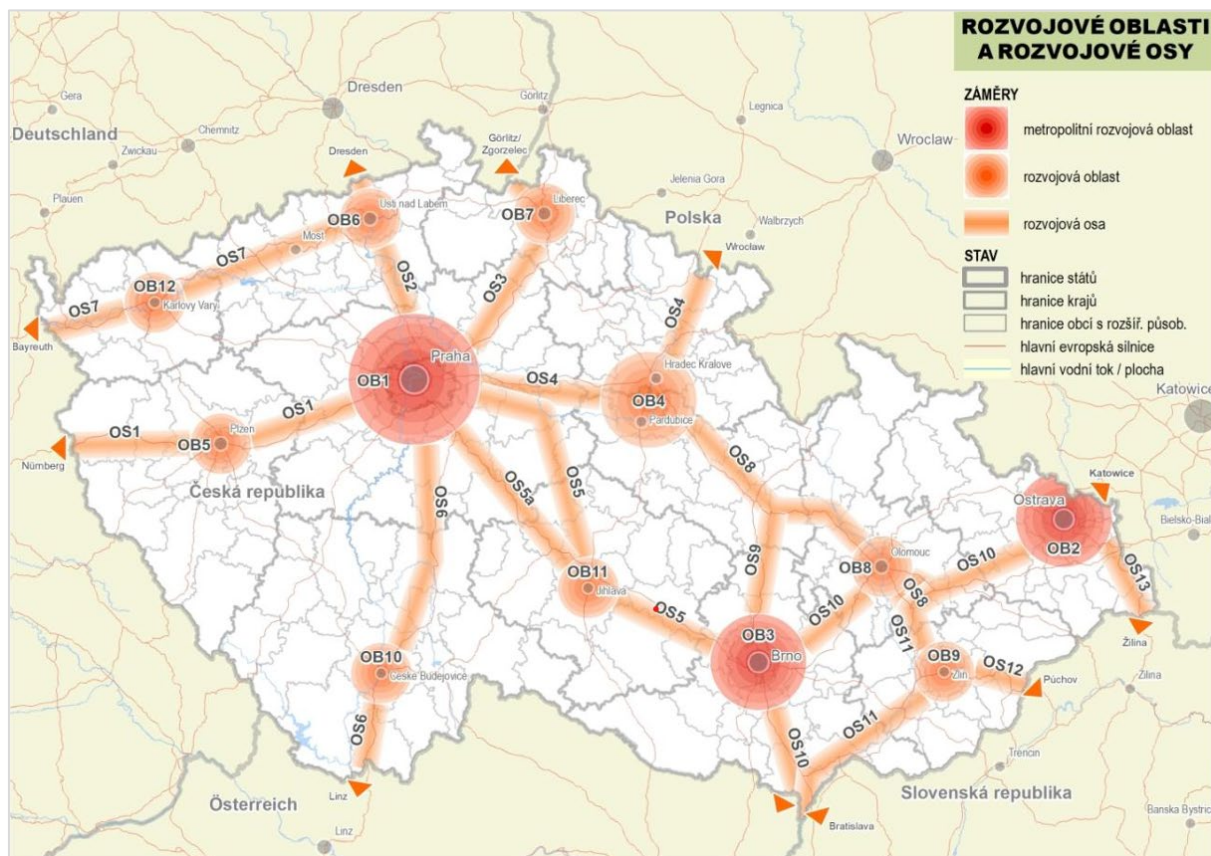
2.2.4 Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+

Národní strategický dokument v oblasti regionálního rozvoje stanovuje hlavní cíle v horizontu sedmi let, respektive definuje hlavní cíle regionální politiky státu v období 2021–2027 s ohledem na podporu dynamického, vyváženého a udržitelného rozvoje území.

2.2.5 Politika územního rozvoje České republiky

Politika územního rozvoje ČR je celostátní nástroj územního plánování, který slouží zejména pro koordinaci územního rozvoje na celostátní úrovni a pro koordinaci územně plánovací činnosti zejména krajů a současně jako zdroj důležitých argumentů při prosazování zájmů ČR v rámci územního rozvoje Evropské unie. Tato Politika stanovuje v rámci celé ČR oblasti a osy dalšího očekávaného rozvoje. Dále vymezuje rozvojové koridory železniční a silniční dopravy.

2/ Hlavní rozvojové oblasti a osy rozvoje



Zdroj 2/ Politika územního rozvoje, aktualizace č.7; 2024

Město Kyjov se nachází mimo hlavní rozvojové oblasti a osy rozvoje. Nejblíže má město Kyjov k rozvojové ose OS11 Lipník nad Bečvou–Přerov–Uherské Hradiště–Břeclav–hranice ČR/Rakousko s vazbou na dálnici D55.

2.2.6 Koncepce veřejné dopravy 2020-2025 s výhledem do roku 2030

Hlavním cílem Koncepce veřejné dopravy je vytvářet takové podmínky, aby mohl být systém veřejné dopravy v České republice vnímán jako kvalitní alternativa k individuální dopravě. V souladu s reálnou i latentní poptávkou po přepravě, kvalitou disponibilní infrastruktury a možnostmi veřejných rozpočtů by měl být zajištěn stabilní, hierarchický systém rychlé, pravidelné, konkurenceschopné, intervalové a přístupné veřejné dopravy, vhodně a systémově kombinující jednotlivé segmenty.

Hlavními oblastmi k řešení ve veřejné dopravě pro aktuální období jsou vhodné rozdělení kompetencí ve veřejné dopravě, koncesní model, tarify ve veřejné dopravě a jejich regulace, dostupnost informací o veřejné dopravě, rovné podmínky a příležitosti k dostupnosti ve veřejné dopravě a také přizpůsobení vozidel novým potřebám.

Dokument také vyjmenovává hlavní osy a rozmístění hlavních přestupních uzlů v rámci ČR a jejich rozvoj do roku 2025. Nakonec vymezuje základní rámec pro spolupráci objednatelů na základní dopravní obslužnosti a definuje jednotlivá opatření k naplnění Koncepce veřejné dopravy.

2.2.7 Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR 2013–2020

Hlavním cílem strategie je zpopularizovat jízdní kolo, aby se opět stalo rovnocennou, přirozenou a integrální součástí dopravního systému ve městech „krátkých vzdáleností“, tedy ukázat, že cyklistická doprava je konkurenceschopná do vzdálenosti 5 km. Cyklostrategie vychází ze skutečnosti, že odpovědnost za budování cyklistické infrastruktury mají obce, města, mikroregiony a místní akční skupiny (MAS).

Proto jsou navrženy cíle pro místní úroveň:

- Zvýšit počet cyklistů, aneb je třeba usilovat o to, aby v našich městech jezdilo více lidí na kole, aby to bylo bezpečné a lákavé. Je třeba zvýšit podíl cyklistiky v rovinatých městech na přepravních výkonech na 25 % do roku 2025;
- Vytvořit podmínky pro mobilitu a optimalizace sítě cyklostezek a cyklotras, najít a odstranit obecné překážky bránící rozvoji cyklistické dopravy;
- Zajistit bezpečnost a bezbariérovost na trase, odstranit konkrétní místa a úseky s vysokým rizikem dopravních nehod cyklistů;
- Vytvořit zázemí v cíli, zkvalitnit podmínky pro parkování a úschovu jízdních kol, včetně zajištění dostatečného hygienického zázemí pro zaměstnance při dojíždě do práce na kole;
- Realizovat lepší kampaně, zefektivnit propagaci cyklistiky pomocí pozitivního marketingu jízdních kol, znovuobjevení potenciálu cyklistiky a jejích důsledků pro naše zdraví, dopravní výchovy, komunikačních témat prevence dopravních nehod;
- Vytvořit zázemí pro odpočinek, podpořit výstavbu bezpečných cyklotras a doprovodné cykloinfrastruktury, aby bylo kam jezdit ve volném čase a o dovolených a podpořit tak projekt Česko jede.

Období uvedené v názvu dokumentu sice již uplynulo, avšak novější dokument neexistuje. Většina doporučení a závěrů je navíc obecná, univerzálně platná a dosud nebyla naplněna (realizována), tudíž jej lze Strategii stále vnímat jako aktuální a platnou.

2.2.8 Národní rozvojový program mobility pro všechny (NRPM)

Cílem Národního rozvojového programu mobility pro všechny je podpořit realizaci komplexních bezbariérových tras ve městech a obcích. Základními dvěma oblastmi, na které je v rámci programu přispíváno, je odstraňování bariér v budovách státních a veřejných institucí a odstraňování bariér v dopravě.

Zpřístupňování komunikací pro chodce a veřejné dopravy je zaměřeno na budování bezbariérových tras včetně odpovídajících dopravních prostředků. V rámci záměrů bezbariérových tras je třeba klást důraz na propojení jednotlivých objektů bezbariérovou dopravou.

Podpora je určena k:

- zpřístupňování pěších tras a jejich napojení na dopravní systémy,
- odstraňování bariér stavebního charakteru ve vnitrostátní veřejné linkové osobní dopravě – zejména odstraňování bariér na zastávkách a nástupištích,
- vybavení dopravních prostředků vnitrostátní veřejné linkové osobní dopravy informačními a signalizačními zařízeními pro cestující se sníženou schopností pohybu a orientace,

- systémovým opatřením ve veřejné dopravě, zejména instalaci veřejných informačních a odbavovacích systémů přístupných pro cestující se sníženou schopností pohybu a orientace.

Zpracovaný koncept sítě bezbariérové dopravy, včetně informačních a signalizačních zařízení pro cestující se sníženou schopností pohybu a orientace, je důležitým měřítkem při posuzování záměrů. Příjemci finanční podpory jsou dopravci provozující veřejnou dopravu nebo vlastníci infrastruktury související s veřejnou dopravou.

2.2.9 Strategie BESIP 2021–2030

V návaznosti na Národní strategii bezpečnosti silničního provozu 2011–2020 byla zpracována strategie pro následující desetileté období. Strategie pojmenovává příčiny nehod v současném provozu, a vytyčuje cíle, základní principy a návrhy konkrétních opatření směřujících k zásadnímu snížení nehodovosti v silniční dopravě v České republice. Hlavním cílem je snížit do roku 2030 počet usmrčených a těžce zraněných na poloviční hodnoty roku 2020.

2.2.10 Akční plán rozvoje inteligentních dopravních systémů (ITS) v ČR do roku 2020 (s výhledem do roku 2050)

Akční plán je strategickým sektorovým dokumentem pro oblast využití nejmodernějších detekčních, diagnostických, informačních, řídicích a zabezpečovacích technologií na bázi inteligentních dopravních systémů (ITS), globálních navigačních družicových systémů (GNSS) a systémů pozorování Země s návazností na dispečerské systémy, odpovídající telekomunikační infrastrukturu, systémů krizového řízení a opatření pro kritickou infrastrukturu státu. Je zaměřen na všechny druhy dopravy a vymezuje rovněž směr výzkumných aktivit v sektoru doprava.

2.3 Krajské strategické dokumenty

2.3.1 Strategie rozvoje Jihomoravského kraje 2021+

Strategie rozvoje Jihomoravského kraje 2021+ (dále také „SRJMK 2021+“) je strategií představující dlouhodobý ucelený soubor opatření směřujících k dosažení cílů podpory regionálního rozvoje na úrovni kraje pro období let 2021 až 2030. SRJMK 2021+ vymezuje specifické cíle a tematická opatření, jejichž prostřednictvím má dojít k udržitelnému a vyváženému rozvoji území Jihomoravského kraje.

Cílovým stavem SRJMK 2021+ je konkurenceschopný region, úspěšný na rostoucích a technologicky náročných trzích, který vytváří vhodné zázemí pro své obyvatele a je nejen atraktivním místem k životu, ale i k návštěvě. SRJMK 2021+ plní funkci základního strategického dokumentu orgánů JMK pro koordinaci rozvoje území při zajištění strategické podpory regionálního rozvoje.

Pro PUMM je zásadní Prioritní osa 3: Dopravní infrastruktura a obslužnost území, která naplňuje heslo „*Plynulá a udržitelná doprava na území kraje.*“ Se SRJMK 2021+ jsou úzce provázány zásady územního rozvoje, které v území definují nejvýznamnější dopravní stavby.

2.3.2 Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR)

Zásady územního rozvoje JMK stanovují priority územního plánování pro dosažení vyváženého vztahu územních podmínek pro hospodářský rozvoj, sociální soudržnost obyvatel a příznivé životní prostředí kraje. Priority uvedené v článcích 1. až 23. jsou základním východiskem pro zpracování územně plánovací dokumentace a územně plánovacích podkladů na úrovni kraje i obcí a pro rozhodování o změnách v území. Dokument ZÚR dále zpřesňuje prioritní osy stanovené PÚR.

Město Kyjov je součástí rozvojové osy nadmístního významu N-OS3 rozvojová osa Kyjovská, která je vymezena:

- ve SO ORP Kyjov: Bzenec, Kyjov (Boršov u Kyjova, Kyjov, Nětčice u Kyjova), Skoronice, Vlkoš, Vracov
- ve SO ORP Veselí nad Moravou: Moravský Písek

Pro plánování a usměrňování územního rozvoje N-OS3 rozvojové oblasti Kyjovská se stanovují požadavky na uspořádání a využití území:

- Podporovat vzájemnou koordinaci rozvoje sídel a rozvoj polycentrických sídelních vztahů v území.
- Vytvářet územní podmínky pro rozvoj center osídlení (Bzenec, Kyjov, Vracov) k posílení jejich obslužné funkce, resp. stabilizovat pracovní funkci (Vracov).
- Podporovat rozvoj ekonomických aktivit především v plochách brownfields a plochách s vazbou na silnice nadřazené sítě a železnice.
- Podporovat realizaci dopravní infrastruktury – dálnice D55.

Úkoly pro územní plánování:

- Vytvářet a udržovat územní připravenost na případné zvýšené požadavky na změny v území
- Upřesnit koridory pro dopravní záměry v rámci rozvojové osy N-OS3 – dálnice D55 Moravský Písek (hranice kraje) – Rohatec.

2.3.3 Generel dopravy Jihomoravského kraje 2006

Zpracovaný generel dopravy JMK je územně plánovacím podkladem, který slouží jako podklad pro:

- program rozvoje Jihomoravského kraje a strategii Jihomoravského kraje,
- strategická rozhodnutí kraje při naplňování zásad udržitelného regionálního rozvoje a dopravní politiky,
- zpracování územně plánovacích podkladů a územně plánovací dokumentace včetně změn,
- zpracování plánu dopravní obsluhy území kraje ve vazbě na rozšiřování integrovaného dopravního systému (IDS),
- orientaci finančních prostředků kraje do jednotlivých záměrů rozvoje a provozu dopravní infrastruktury z hlediska priorit kraje a v souladu s výhledovou koncepcí.

Ve vztahu k použití v územně plánovací dokumentaci doporučuje generel dopravy rozdělení navrhovaných staveb dopravní infrastruktury na závazné, které by měly být následně zpracovány do závazné části ÚPD, a z nich dále ty, které by měly být zpracovány do ÚPD jako veřejně prospěšné stavby. Ostatní navrhované stavby mohou být do konceptů ÚPD zpracovány jako směrné nebo také variantně.

Generel dopravy byl vytvořen v roce 2006 a nebyl dále aktualizován, je tedy již značně zastaralý. Protože ale nebyl nahrazen, stále se jedná o jediný platný dokument v této oblasti.

2.3.4 Generel krajských silnic 2006

Na generel dopravy JMK 2006 navazuje Generel krajských silnic Jihomoravského kraje (GKS) ze stejného roku, který podrobně řeší problematiku silnic II. a III. tříd jako nedílné součásti silniční sítě kraje a slouží jako územně plánovací podklad.

Návrhová kategorizace krajských silnic je zpracována pro výhledový stav silniční sítě a provozu k roku 2030 a slouží vlastníkově silnic II. a III. třídy, Jihomoravskému kraji, jako konkrétní podklad pro:

- řešení územně plánovací dokumentace na úrovni kraje a obcí,
- zadávání studijních prací v rámci koncepční činnosti rozvoje krajských silnic,
- zadávání projektových dokumentací sloužící pro investiční činnost ve správě krajských silnic.

Návrhová kategorizace krajských silnic definuje funkce jednotlivých kategorií a umožňuje efektivní navrhování parametrů silnic při opravách, rekonstrukcích, modernizacích a novostavbách ve vazbě na očekávaný dopravní a urbanistický význam. I tento podklad je však značně zastaralý a brzy bude dosaženo konce jeho návrhového období.

2.3.5 Plán dopravní obslužnosti Jihomoravského kraje pro období let 2022 až 2026

Základem dopravní integrace je síť veřejné osobní dopravy, která v maximální možné míře využívá výhod jednotlivých zintegrováných druhů dopravy a vzájemně vytváří ucelenou dopravní nabídku pro cestující. V rámci dopravní integrace dochází k odstranění souběhů mezi jednotlivými druhy dopravy a tím ke zefektivnění a optimalizaci dopravy v JMK.

Ušetřené výkony v rámci dopravní optimalizace jsou investovány do sjednocení rozsahu dopravní obslužnosti v rámci Jihomoravského kraje a naplnění odpovídajícího standardu dopravní obslužnosti na celém území Jihomoravského kraje, neboť dopravní obslužnost byla v jednotlivých bývalých okresech značně rozdílná.

IDS JMK plně propojuje regionální systém veřejné hromadné dopravy (VHD) a místní systémy městské hromadné dopravy (MHD). Jeden bez druhého není funkční a tyto systémy musí být plně integrované. Zásahy do systémů VHD nebo MHD proto musí být učiněny tak, aby zůstala zachována vzájemná integrita za stálého plnění vytyčených cílů a standardů.

2.3.6 Koncepce rozvoje cyklistiky Jihomoravského kraje do roku 2030

Cílem Jihomoravského kraje je pokračování rozvoje k vytvoření funkčního systému cyklo dopravy mezi obcemi ve vazbě na rozvoj cykloturistiky se zaměřením na rozvoj cestovního ruchu v kraji. Mezi priority Koncepce patří rozvoj cyklo dopravy a cykloturistiky a zajištění udržitelného regionálního dopravního systému.

3/ Prioritní oblasti a strategická opatření Koncepce rozvoje cyklistiky Jihomoravského kraje do roku 2030

Prioritní oblast 1 Jednotná organizace	Prioritní oblast 2 Infrastruktura	Prioritní oblast 3 Nabídka a komunikace	Prioritní oblast 4 Společnost a inovace
Opatření 1.1 Organizace	Opatření 2.1 Výstavba a údržba	Opatření 3.1 Cykloturistika	Opatření 4.1 Bezpečnost
Opatření 1.2 Plánování sítě	Opatření 2.2 Značení	Opatření 3.2 Řízení rozvoje cyklo dopravy	
Opatření 1.3 Financování	Opatření 2.3 Mobiliář a asistence	Opatření 3.3 Přeprava kol	
	Opatření 2.4 Parkování kol		

Zdroj 3/ Koncepce rozvoje cyklistiky Jihomoravského kraje do roku 2030

2.4 Místní strategické dokumenty

2.4.1 Strategie komunitně vedeného místního rozvoje MAS Kyjovské Slovácko v pohybu, z.s. na období 2021–2027

Vizí této strategie je vytvořit:

- svébytný venkovský region, který udržuje, podporuje a vytváří tradice, kde žijí lidé hrdí na svůj region a aktivně podporují jeho rozvoj,
- území s hodnotnou, udržovanou a dobře prostupnou krajinou a zdravím životním prostředím,
- území s dostatkem pracovních příležitostí, fungující lokální ekonomikou opírající se o malé a střední podnikání včetně zemědělského,
- území s dostatečnou a moderní infrastrukturou, rozvinutým cestovním ruchem a místo, kam se budou lidé rádi vracet,
- příjemné a bezpečné místo pro důstojný a plnohodnotný život všech skupin obyvatel nabízející dostatek příležitostí pro vzdělání, volný čas, kulturu, sport i rekreaci,
- region, který neztrácí své obyvatele, existuje zde mezigenerační pospolitost, funguje spolupráce.

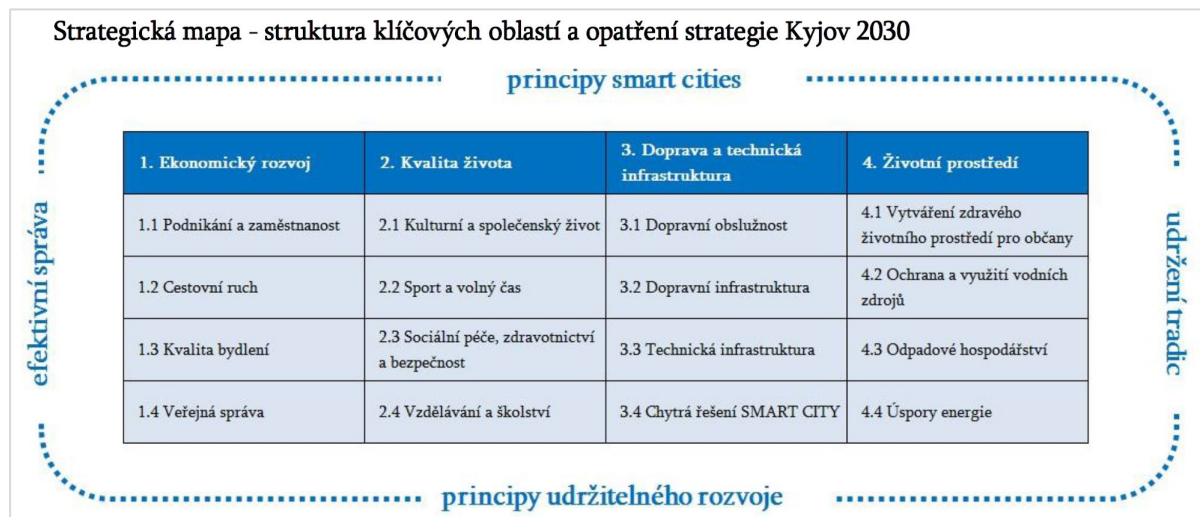
Doprava je v této strategii řešena v rámci Strategického cíle 4: Zajištění udržitelného rozvoje obcí, konkrétně opatření 4.1.2 Zkvalitnění dopravní infrastruktury. Opatření se zaměřuje na podporu dopravní infrastruktury, včetně podpory nástrojů zvyšování bezpečnosti v dopravě a budování doplňkové dopravní infrastruktury:

- udržování, opravy a budování místních komunikací,
- budování a rekonstrukce veřejných parkovacích ploch, parkovacích systémů,
- podpora bezbariérové dostupnosti veřejných budov,
- budování prvků zklidňování dopravy a zvýšení bezpečnosti – opravy a budování chodníků a komunikací pro pěší, přechody pro chodce, řešení nehodových lokalit, mostů, rekonstrukce, budování a vybavení zastávek hromadné dopravy,
- infrastruktura pro cyklistickou dopravu vč. doprovodné infrastruktury – cyklostezky, cyklotrasy, multifunkční stezky apod.,
- podpora čisté dopravy, elektro mobility, sdílení dopravních prostředků, moderní formy veřejné dopravy (senior taxi, objednání veřejné dopravy apod.) a infrastruktura pro její realizaci.

2.4.2 Strategie rozvoje města Kyjov s dopadem na území ORP 2021–2030

Strategie rozvoje města Kyjova s dopadem na území ORP 2021–2030 je základním strategickým dokumentem pro další vývoj a směřování města a vyžaduje soulad s územním plánem. Strategie vymezuje 4 klíčové tematické oblasti.

4/ Struktura klíčových oblastí a opatření strategie Kyjov 2030



Zdroj 4/ Strategie rozvoje města Kyjov s dopadem na území ORP 2021-2030

V oblasti dopravy a technické infrastruktury je vizí města Kyjov být v roce 2030 městem:

- s kvalitním napojením na regionální silniční a železniční dopravní síť;
- s vyváženým, funkčním a inteligentním dopravním systémem šetrným k životnímu prostředí s významnou rolí dostupné, bezpečné a pohodlné veřejné dopravy fungující v rámci integrovaného dopravního systému;
- s usměrněnou automobilovou dopravou zajišťující dobrou obslužnost města a okolí včetně rozvojových ploch a s vyřešenou dopravou v klidu;
- s kvalitními a bezpečnými pozemními komunikacemi a kapacitními sítěmi v rámci zavedených inteligentních technických systémů a funkcionalit;
- s propojenou a bezpečnou sítí cyklostezek a pěších tras zajišťující dopravní obsluhu ve městě a okolí.

2.4.3 Územní plán Kyjov (úplné znění po vydání změny č. 2)

Územní plán města Kyjov (ÚP) je zásadním dokumentem zpřesňujícím strategie a požadavky v území kladené na místní úroveň prostřednictvím politik a strategických dokumentů hierarchicky vyšší kategorie stanovuje možnosti využití jednotlivých ploch a slouží ke kontrolovanému a efektivnímu využívání území a kvalitnímu rozvoji města. Územní plán obsahuje také koncepci dopravní infrastruktury.

V oblasti železniční dopravy navrhuje:

- respektovat stabilizované plochy dopravní infrastruktury (drážní doprava – DZ) vymezené pro průchod železniční trati č. 340 Brno – Veselí nad Moravou – Uherské Hradiště a železniční vlečky;
- je navržen koridor pro dopravní infrastrukturu KD1 pro optimalizaci a elektrifikaci trati č. 340 Brno – Šlapanice – Veselí nad Moravou – hranice kraje.

V oblasti silniční dopravy navrhuje:

- respektovat stabilizované a navržené plochy dopravní infrastruktury (silniční doprava – DS) vymezené pro průchod silnic I. až III. třídy;
- silnice II. třídy jsou v průtahu města uvažovány ve funkční třídě B jako sběrná komunikace s převážně dopravním významem s částečně omezenou obsluhou území;

- je navržena plocha dopravní infrastruktury (Z93) pro úpravu části silnice I/54 s napojením přilehlé zastavitelné plochy (Z91) a úpravou napojení stávající čerpací stanice; v rámci plochy je do budoucna chráněn záměr na realizaci křižovatky silnice I/54 s přeložkou silnice II/432;
- je navržena územní rezerva (R1) pro přeložku silnice I/54, tzv. jižní obchvat města a přeložku silnice II/422 (II/431) Svatobořice-Mistřín, včetně územní rezervy (R3) pro větev mimoúrovňového křížení stávající silnice II/422 na Svatobořice;
- je navržena ochrana záměru na vybudování přeložky silnice I/54 – stavební činnost v tomto území je podmíněna vyjádřením OPS ŘSD ČR;
- je navržena územní rezerva (R2) pro přeložku silnice II/432, tzv. západní obchvat města.

2.4.4 Plán dopravní obslužnosti města Kyjova pro období let 2022–2026

Plán dopravní obslužnosti obsahuje:

- popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících
- předpokládaný rozsah poskytované kompenzace
- časový harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách a postup při uzavírání těchto smluv
- harmonogram a způsob integrace
- maximální tarify pro cestující, mají-li být stanoveny objednatelem,
- další údaje vztahující se k financování a nákladově efektivnímu zajišťování veřejných služeb v přepravě cestujících stanovené přímo použitelným předpisem Evropské unie

2.4.5 Další projekty a dokumentace

Součástí poskytnutých podkladů byly také konkrétní studie a projekty v různých fázích rozpracování a stupních dokumentace. Jejich závěry byly dle možností reflektovány a promítnuty do PUMM Kyjov.

3 ŘEŠENÉ ÚZEMÍ

PUMM je zpracován pro území města Kyjova a zahrnuje katastrální území Kyjov, Bohuslavice u Kyjova a Boršov u Kyjova. V rámci širších dopravních vztahů, zejména dojížděky a vyjížděky do zaměstnání a škol, však PUMM překračuje hranice samotného města a využívá data z celého správního obvodu obce s rozšířenou působností, Jihomoravského kraje nebo i dálkových vztahů tranzitní dopravy.

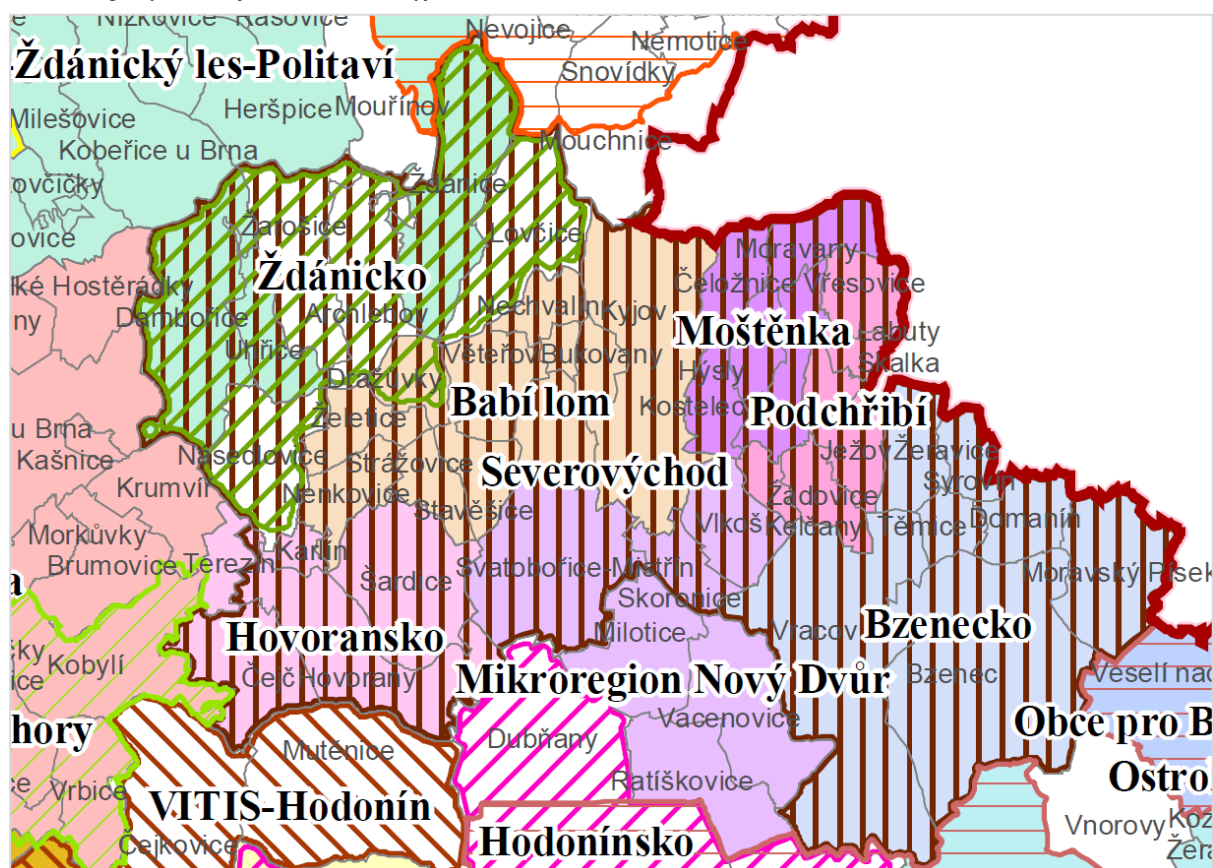
3.1 Popis území

Město Kyjov leží v jihovýchodní části JMK, v okrese Hodonín. Jedná se o obec s rozšířenou působností (ORP) a zároveň přirozené spádové centrum pro dojíždku do zaměstnání i škol.

Kyjov je centrem celého správního obvodu obce s rozšířenou působností (SO ORP), který tvoří celkem 38 obcí a 4 města: Bzenec, Vracov, Kyjov a Ždánice. Města Bzenec, Kyjov a Ždánice mají statut obce s pověřeným obecním úřadem (POÚ). SO ORP Kyjov dále tvoří obce Archlebov, Bukovany, Čeložnice, Dambořice, Domanín, Dražůvky, Hovorany, Hýsly, Ježov, Kelčany, Kostelec, Labuty, Lovčice, Milotice, Moravany, Mouchnice, Násedlovice, Nechvalín, Nenkovice, Ostrovánky, Skalka, Skoronice, Sobůlky, Stavěšice, Strážovice, Svatobořice-Mistřín, Syrovín, Šardice, Těmice, Uhřice, Vacenovice, Věteřov, Vlkoš, Vřesovice, Žádovice, Žarošice, Želetice a Žeravice.

Obce a města na území SO ORP Kyjov jsou sdružena v mikroregionech Babí lom, Bzenecko, Hovoransko, Moštěnka, Nový Dvůr, Podchřibí a Ždánicko.

5/ Mikroregiony zasahující do SO ORP Kyjov



Zdroj 5/ Jihomoravský kraj

Kyjovem prochází silnice I. třídy I/54, spojující město se Slavkovem u Brna, kde se napojuje na silnici I/50 směrem na Brno a dálnici D1. Ve směru na východ spojuje silnice I/54 Kyjov s Veselím nad Moravou a Slovenskem (Novým Mestem nad Váhom). Kromě svého významného přepravního přínosu však silnice I/54 tvoří bariéru v území a také výzvu z pohledu bezpečnosti dopravy, neboť ulice, kterými prochází (zejména Strážovská a Nerudova) jsou lokalitami častých dopravních nehod.

3.2 Přírodní charakteristika území

Centrum města Kyjova leží v údolí řeky Kyjovky, v nadmořské výšce přibližně 200 m n. m. Nejvyšším bodem v území je Lenivá hora s nadmořskou výškou 463 m n. m. Město Kyjov obklopuje Kyjovská pahorkatina. Na západ a sever od Kyjova dochází ke zvyšování nadmořské výšky, nachází se zde zalesněné vrcholky Věteřovské vrchoviny, Chříby a Ždánický les. Průměrná roční teplota se v Kyjově pohybuje kolem 8–9 °C a průměrné roční srážky kolem 600 mm za rok.

Kyjov leží v okrese Hodonín, který se řadí mezi zemědělské okresy. Tomu odpovídají další charakteristické rysy sídelní struktury a socioekonomická charakteristika území. Celková výměra katastrálního území Kyjova činí 2 988 ha, z čehož téměř 60 % tvoří zemědělská půda. Podrobnější přehled využití území na katastru města Kyjov je uveden v tabulce 6 níže.

6/ Využití území na katastru města Kyjov

Město Kyjov			
plocha území [ha]	Celkem		2 988,38
	Zemědělská půda	celkem	1 708,06
		Orná půda	1 440,39
		Chmelnice	-
		Vinice	85,58
		Zahrada	106,14
		Ovocný sad	11,92
		Trvalý travní porost	64,04
	Nezemědělská půda	celkem	1 280,32
		Lesní pozemek	754,34
		Vodní plocha	37,01
		Zastavěná plocha a nádvoří	125,25
		Ostatní plocha	363,72

Zdroj 6/ Veřejná databáze ČSÚ, 2024

3.3 Socioekonomická charakteristika území

Území města Kyjova se skládá ze 4 místních částí (dále jen MČ): Kyjov, Boršov, Bohuslavice a Nětčice. Městské části Boršov, Kyjov a Nětčice jsou spojeny zástavbou a tvoří vlastní město Kyjov. Místní část Bohuslavice se nachází ve vzdálenosti asi 4,5 km severně od města Kyjov, s Kyjovem ji spojuje silnice II/432 a železniční trať.

MČ Nětčice byla ke Kyjovu připojena v roce 1946, MČ Boršov v roce 1960 a MČ Bohuslavice se stala součástí Kyjova v roce 1980. Boršov je od Kyjova a Nětčic oddělen železniční tratí, která tvoří bariéru pro prostupnost mezi těmito místními částmi. Jediný železniční přejezd se nachází u křižovatky třídy Komenského a ulice Boršovská. Za Boršovem ve směru na Bohuslavice se nachází železniční most a pod ním vede cyklostezka s napojením na cyklotrasu EuroVelo 4, spojující Bohuslavice s Nětčicemi a Kyjovem. Vzhledem ke svému trasování však není tato spojnice obyvateli Boršova příliš využívána.

pro každodenní cesty do centra města. Naopak z pohledu pěší dopravy je poměrně intenzivně využíván železniční most přes řeku Kyjovku mezi ulicí Za Humny v Boršově a ulicí Jalovcová v Kyjově (podrobněji v kapitole 9.2 Prostupnost města).

3.3.1 Sídlní struktura

Sídlní struktura města je velmi členitá. Ve městě se nachází velké množství vzájemně provázaných sídelních celků. Ve městě převažuje zástavba rodinného bydlení, která se s výjimkou centra nachází po celém městě jak v podobě volně stojících vil, tak i řadových domů. Do této základní struktury je vsazena mozaika menších či větších bloků bytových a panelových domů. Rozlohou i počtem obyvatel je největší sídliště U Vodojemu na východě města. Sídlíště je od přiléhající rodinné zástavby odděleno hlavní komunikací Brandlova. Tato zástavba rodinných domů vytváří pozvolný přechod do volné krajiny. Výstavba je svojí rozlohou a prostorovým uspořádáním velkorysá, včetně veřejné zeleně, a zároveň jednoduchá z hlediska orientace a umístění parkovacích míst. Převládají zde 4podlažní bytové domy s jedním 8patrovým domem. Ve městě se nachází několik dalších 8patrových panelových domů, z nichž čtyři se nachází v ulici Kollárova, která se nachází přímo mezi centrem města a hlavní komunikací I/54. Dalších šest 8patrových věžových panelových domů se nachází u dnes největší okružní křižovatky v ulicích Tyršova a Brandlova. Z hlediska výstavby se však jedná o dvě trojice soliterně umístěných domů a charakterem netvoří sídliště. Zbýlé dvě výškové budovy se nachází na sídlišti Za Stadionem a Zahradní, jehož součástí je 12patrová obytná budova.

Z hlediska bytové výstavby se pak jedná pouze o 4podlažní bytové domy a výjimečně o 5patrové, např. v ulici Mezi Mlaty. Největšími celky jsou bytová sídliště Lidická a sídliště Švábinského na západě města, která jsou však svojí polohou, rozlohou i provedením relativně citlivě zasazena do městského prostředí. Dále pak bytová výstavba podél hlavní ulice Nerudova.

Obecně se dá bytová výstavba ve městě označit za velice dobře včleněnou a propojenou s původní zástavbou i novou rodinnou výstavbou. Jednotlivé sídlištní celky, s výjimkou sídliště U Vodojemu, nejsou nikterak robustní, a právě díky své menší velikosti volně prostupují zástavbou, která se zvedá a klesá v návaznosti na rodinnou výstavbu. Stejně tak i způsob výstavby těchto sídlišť lze považovat za velkorysý s dostatkem veřejného prostoru pro zeleň, i parkování. Přestože poptávka po parkování ve společnosti roste, organizace uličního prostoru na těchto sídlištech a jasné oddělení komunikací od veřejné zeleně nedovoluje řidičům významně narušovat organizaci a pořádek ve veřejném prostoru. Vyzdvihnout lze také rozmístění sídlištních bloků po městě, čímž je částečně zajištěna rovnováha koncentrace obyvatelstva po celém městě.

Uliční prostor v rodinné zástavbě je obvykle uspořádaný a nepůsobí nijak stísněně. Kvůli potřebě parkování pak dochází k blokování chodníků. Příkladem může být sídliště Klínky, kde se tento problém objevuje.

Historické centrum má smíšené funkční využití, což je typickým aspektem živého a funkčního městského jádra. Primárně se jedná o zástavbu městských domů s živým parterem. V některých menších oblastech např. oblast Masarykova náměstí, třídy Komenského a částečně ulici Dobrovského dochází k většímu tlaku na veřejný prostor.

Části Bohuslavice a Boršov jsou pak sídly s typicky venkovským charakterem. Jedná se o bývalé vesnice ulicového typu, kde se nachází pouze rodinné domy.

Z hlediska sídelní struktury má město velmi dobré předpoklady pro vytvoření udržitelného systému dopravy, protože co do velikosti a dostupnosti se s výjimkou MČ Bohuslavice jedná o 15minutové město z pohledu cyklistické dopravy.

Významná koncentrace pracovních příležitostí se kromě centra města nachází v nemocnici na západě, jež je zároveň největším zaměstnavatelem. Na jihu města se po obou stranách železniční tratě nachází také významná průmyslová zóna. Z hlediska umístění se jedná o dobrou lokalitu, která ve městě nevytváří neprostupnou bariéru. Zóna je však dostupná pouze po průjezdu městem, protože město nemá silniční obchvat. Druhá část průmyslových podniků a služeb je koncentrována na západě města, opět podél železniční tratě a na okraji zastavěného území, ani tam tedy nevytváří bariéru v území.

3.3.2 Obyvatelstvo

Počet obyvatel v Kyjově v posledních 10 letech klesá, zatímco počet obyvatel v obcích v zázemí města stagnuje. Také je patrné demografické stárnutí populace. Snižuje se počet obyvatel ve věku do 14 let i v produktivním věku 15–64 let, zatímco se dlouhodobě zvyšuje počet obyvatel ve věku nad 65 let.

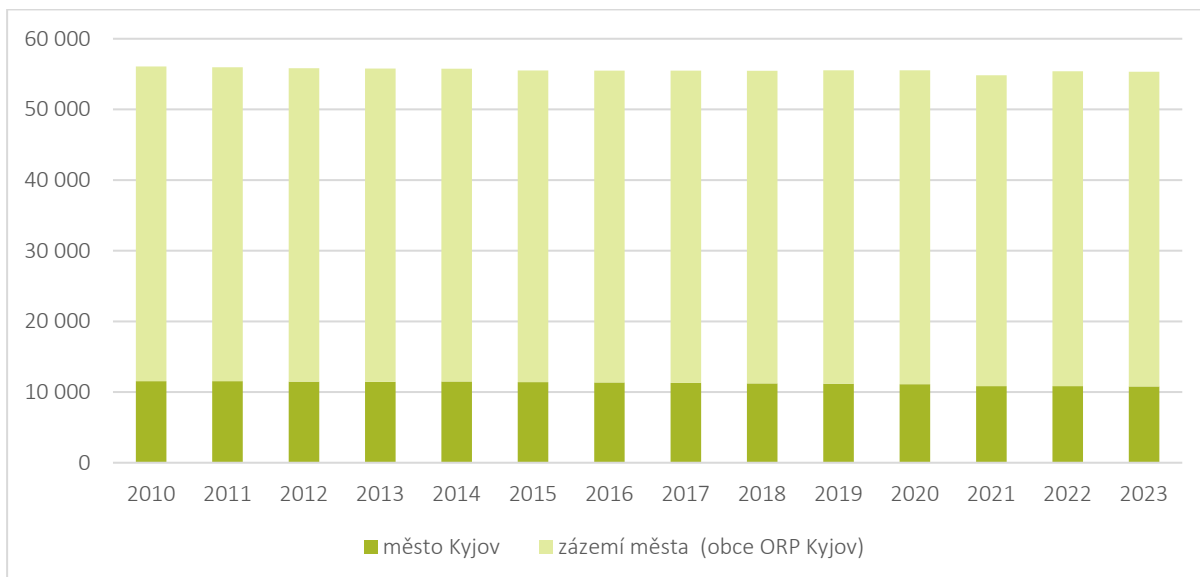
7/ Vývoj počtu obyvatel ve městě Kyjov, zázemí města a správním obvodu ORP Kyjov mezi roky 2010-2023

rok	Počet obyvatel (k 31.12.)			Věková kategorie (město Kyjov)			Index stáří ve městě Kyjov (65+ / 0-14 v %)
	město Kyjov	SO ORP Kyjov	zázemí města Kyjov	0-14	15-64	65+	
2010	11 539	56 077	44 538	1 372	8 102	2 065	150,5
2011	11 548	55 963	44 415	1 484	7 924	2 140	144,2
2012	11 483	55 832	44 349	1 484	7 781	2 218	149,5
2013	11 448	55 790	44 342	1 501	7 683	2 264	150,8
2014	11 505	55 764	44 259	1 555	7 600	2 350	151,1
2015	11 405	55 521	44 116	1 548	7 445	2 412	155,8
2016	11 368	55 493	44 125	1 550	7 296	2 522	162,7
2017	11 295	55 484	44 189	1 532	7 188	2 575	168,1
2018	11 218	55 461	44 243	1 518	7 035	2 665	175,6
2019	11 185	55 543	44 358	1 513	6 960	2 712	179,2
2020	11 105	55 530	44 425	1 517	6 829	2 759	181,9
2021	10 849	54 837	43 988	1 461	6 649	2 739	187,5
2022	10 844	55 405	44 561	1 461	6 608	2 775	189,9
2023	10 799	55 341	44 542	1 421	6 571	2 807	197,5

Zdroj 7/ ČSÚ – Demografická ročenka měst a SO ORP, 2023

Tento trend bude mít za následek změnu dopravního chování a město by mělo na tento vývoj reagovat ochranou zranitelných skupin obyvatel, např. zkldňováním dopravy a podporou bezbariérovosti.

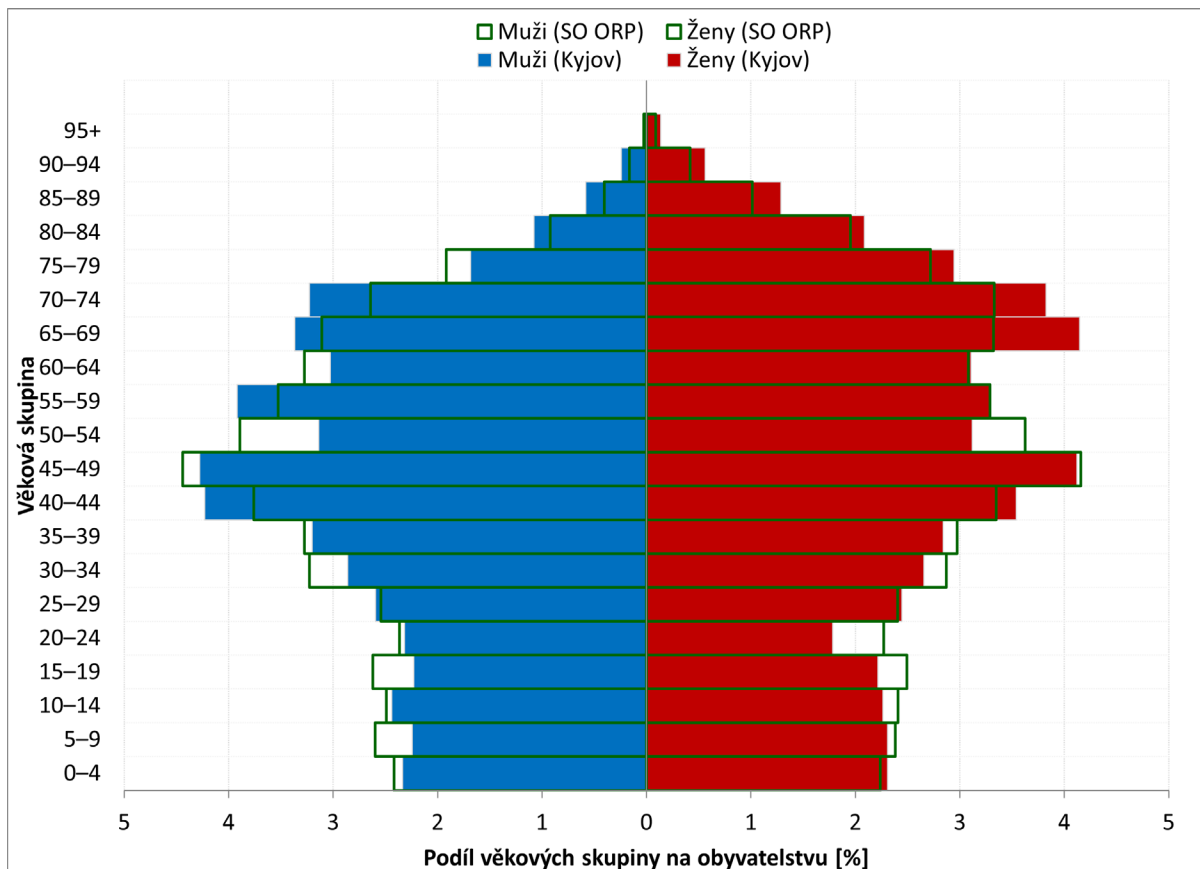
8/ Vývoj počtu obyvatel ve městě Kyjov a zázemí města mezi roky 2010–2023



Zdroj 8/ ČSÚ – Demografická ročenka měst a SO ORP, 2023

Rozdělení populace nejlépe vystihuje věková pyramida, která znázorňuje věkovou strukturu obyvatelstva. Dle tvaru pyramidy, která má tvar urny, lze konstatovat, že město Kyjov i SO ORP Kyjov patří do regresivního typu věkové pyramidy, která se vyznačuje nízkým podílem dětské složky obyvatelstva ve srovnání se složkou postreprodukční (ve věku 50 a více let). Dochází tedy ke stárnutí populace a zvyšuje se ekonomická zátěž pro celou populaci.

9/ Věková pyramida města Kyjova a SO ORP Kyjov



Zdroj 9/ Veřejná databáze ČSÚ, 2025

Stejně jako v případě ukazatele indexu stárí je věková pyramida upozorněním před dalším vývojem společnosti, a tedy poptávce po službách i prostředcích mobility.

10/ Demografický vývoj počtu obyvatel místních částí Kyjova

	2017	2020	2030	2040	2050
Kyjov	11 368	11 290	11 230	11 052	10 844
MČ Boršov	677	673	669	659	646
MČ Kyjov	8 258	8 201	8 158	8 028	7 877
MČ Nětčice	1 792	1 780	1 770	1 742	1 710

Zdroj 10/ Plán rozvoje vodovodů a kanalizací Jihomoravského kraje

3.3.3 Vyjíždka a dojíždka do zaměstnání a škol

Město Kyjov je regionálním centrem, přestože se nejedná o bývalé okresní město. Nabízí okolo 7 tisíc pracovních míst, za nimiž dojíždí téměř 5 tisíc obyvatel z okolí Kyjova i vzdálenějších měst například z Hodonína, Ždánic či Veselí nad Moravou. Dalších cca 1 300 pracovních míst je registrováno na adrese bydliště, tedy většinou osoby registrované jako OSVČ.

Rostoucí podíl obyvatel bydlících v zázemích má svůj podíl na vyšších intenzitách dopravy, neboť obyvatelé obcí v zázemí města dojíždí do města za prací, do školy, ale také za službami, nákupy, k lékaři, na úřady apod. Jak prezentuje tabulka 11 níže, nejvíce osob dojíždí do Kyjova z obce Svatobořice-Mistřín a měst Vracov a Hodonín.

11/ Dojíždějící do Kyjova do zaměstnání a školy v roce 2021

Dojíždějící do Kyjova				
	z obce	zaměstnání	škola	celkem
1.	Svatobořice-Mistřín	440	72	512
2.	Vracov	285	77	362
3.	Hodonín	177	86	263
4.	Kostelec	171	79	250
5.	Dubňany	176	62	238
6.	Šardice	179	34	213
7.	Sobůlky	156	43	199
8.	Vacnovice	144	52	196
9.	Vlkoš	134	55	189
10.	Milotice	146	37	183
11.	Bukovany	129	48	177
12.	Ždánice	139	34	173
13.	Bzenec	115	47	162
14.	Koryčany	114	46	160

Dojíždějící do Kyjova				
	z obce	zaměstnání	škola	celkem
15.	Moravany	117	41	158
16.	Žádovice	114	37	151
17.	Ratíškovice	91	42	133
18.	Strážovice	97	33	130
19.	Ježov	101	19	120
20.	Žeravice	96	18	114
21.	Veselí nad Moravou	89	23	112
22.	Čeložnice	74	31	105
23.	Hýslý	65	33	98
24.	Hovorany	77	19	96
25.	Věteřov	69	26	95
z ostatních obcí		1 346	576	1 922
celkem		4 841	1 670	6 511

12/ Nejčastější cíle dojíždky obyvatel Kyjova do zaměstnání a školy v roce 2021

Vyjíždějící z Kyjova				
	Obec	zaměstnání	škola	celkem
1.	Brno	276	134	410
2.	Hodonín	208	45	253
3.	Bzenec	101	20	121
4.	Svatobořice-Mistřín	62	6	68
5.	Veselí nad Moravou	30	21	51
6.	Praha	35	9	44

Vyjíždějící z Kyjova				
	Obec	zaměstnání	škola	celkem
7.	Bučovice	35	8	43
8.	Milotice	37	3	40
9.	Vlkoš	39	0	39
10.	Kelčany	38	0	38
do ostatních obcí		799	198	997
celkem		1 660	444	2 104

Zdroj 12/ SLDB, 2021

3.3.4 Rozložení pracovních příležitostí

Jak bylo popsáno v kapitole 3.3.1 Sídelní struktura, největší koncentrace pracovních příležitostí se nachází na okraji města, na západní a jižní straně. Tito zaměstnavatelé jsou dostupní z hlavních komunikací I/54 a II/432. Největším zaměstnavatelem ve městě je Nemocnice Kyjov. Dalšími velkými zaměstnavateli jsou společnosti VETROPACK MORAVIA GLASS, Šroubárna Kyjov a společnost WIKY. V centru města jsou největšími zaměstnavateli především veřejné instituce jako městský úřad a jednotlivá školská zařízení. Seznam největších zaměstnavatelů v Kyjově je prezentován v tabulce 13.

13/ Nejvýznamnější zaměstnavatelé se sídlem v Kyjově

Název zaměstnavatele	Sídlo	Počet zaměstnanců	Předmět podnikání (převažující CZ-NACE)
Nemocnice Kyjov, příspěvková organizace	Strážovská 1247/22, 69701 Kyjov	1500–1999	Ústavní zdravotní péče
VETROPACK MORAVIA GLASS, akciová společnost	Havlíčková 180/18, 69701 Kyjov	500–999	Výroba dutého skla
Šroubárna Kyjov, spol. s r.o.	Jiráskova 987/50, 69701 Kyjov	250–499	Výroba zámků a kování
WIKY, spol. s r. o.	Svatoborská 395/97, 69701 Kyjov	250–499	Maloobchod s hrami a hračkami
Domov Horizont, příspěvková organizace	Strážovská 1096/3, 69701 Kyjov	200–249	Sociální péče v zařízeních pro osoby s chronickým duševním onemocněním
Město Kyjov	Masarykovo náměstí 30/1, 69701 Kyjov	200–249	Všeobecné činnosti veřejné správy
Centrum služeb pro seniory Kyjov, příspěvková organizace	Strážovská 1095/1, 69701 Kyjov	100–199	Sociální péče v domovech pro seniory
ČSAD Kyjov Bus a.s.	Boršovská 2228/5, Nětčice, 69701 Kyjov	100–199	Taxislužba a pronájem osobních vozů s řidičem
J.P. PLAST, s.r.o.	Svatoborská 988/45, 69701 Kyjov	100–199	Výroba plastových obalů
Klvaňovo gymnázium a střední zdravotnická škola Kyjov, příspěvková organizace	třída Komenského 549/23, 69701 Kyjov	100–199	Střední všeobecné vzdělávání
Mateřská škola, základní škola, praktická škola a dětský domov Kyjov, příspěvková organizace	Za Humny 3304/46, Boršov, 69701 Kyjov	100–199	Základní vzdělávání na druhém stupni základních škol
Střední škola polytechnická Kyjov, příspěvková organizace	Havlíčková 1223/17, 69701 Kyjov	100–199	Střední odborné vzdělávání na učilištích

Název zaměstnavatele	Sídlo	Počet zaměstnanců	Předmět podnikání (převažující CZ-NACE)
Základní škola J.A.Komenského, příspěvková organizace města Kyjova	Újezd 990/2, 69701 Kyjov	100–199	Základní vzdělávání na druhém stupni základních škol
EKOR, s.r.o.	Havlíčková 1398/49a, 69701 Kyjov	50–99	Shromažďování, sběr a odstraňování odpadů, úprava odpadů k dalšímu využití
SPEED INFOTECH CZECH s.r.o.	Svatoborská 427/89, 69701 Kyjov	50–99	Zprostředkování velkoobchodu a velkoobchod v zastoupení
Technické služby Kyjov, příspěvková organizace města Kyjova	Riegrova 1370/27a, 69701 Kyjov	50–99	Ostatní specializované stavební činnosti j. n.
Základní škola a Mateřská škola DR. Joklíka, příspěvková organizace města Kyjova	Sídlíště U Vodojemu 1261/18, 69701 Kyjov	50–99	Základní vzdělávání na druhém stupni základních škol
A.P.O. cz, spol. s r.o.	Svatoborská 401/85a, 69701 Kyjov	25–49	Výroba ostatních elektrických zařízení
Městské kulturní středisko Kyjov, příspěvková organizace města Kyjova	Masarykovo náměstí 34/3, 69701 Kyjov	25–49	Provozování kulturních zařízení

Zdroj 13/ Databáze ekonomických subjektů ARES, 2024

3.3.5 Rozmístění vzdělávacích institucí

V Kyjově se nachází střední školy zřizované krajem, a to Klvaňovo gymnázium a střední zdravotnická škola Kyjov s celkovou kapacitou 816 míst a Střední škola polytechnická s kapacitou 1 085 míst. Ve městě se nenachází vyšší odborná škola nebo vysoká škola.

Ve městě se nachází 6 základních škol, z nichž největší je Základní škola J. A. Komenského s kapacitou 1 430 žáků. Škola se nachází na jihovýchodě města a společně se Základní a Mateřskou školou Dr. Joklíka s kapacitou 540 míst tvoří významné vzdělávací centrum Kyjova, protože se školy nachází pouhých 400 metrů od sebe. Vzhledem k nevelké rozloze města je významná část města v dochozí vzdálenosti 1 km od základní školy, pro nejmenší děti 1. a 2. třídy to však může být příliš daleko. Protože děti taktéž patří mezi zranitelné skupiny, je potřeba na ně brát zvláštní ohled při navrhování veřejného prostoru, zejména v okolí vzdělávacích a sportovních zařízení a přístupových trasách k nim.

Ve městě se nachází celkem 8 mateřských škol pro děti předškolního věku. Mateřská škola při Základní škole na ulici Školní 3208 a také Mateřská škola při Základní škole na ulici Za Humny jsou tzv. speciální mateřské školy, které přijímají děti se zdravotním i s mentálním postižením.

14/ Přehled kapacit vzdělávacích institucí v Kyjově

Typ školy	Název vzdělávací instituce	Adresa	Kapacita
Mateřská	Mateřská škola Kyjov, Školní, příspěvková organizace	Školní 3208/51, Boršov, 697 01 Kyjov	16
Mateřská	Mateřská škola Kyjov, příspěvková organizace	Za Humny 3304/46, Boršov, 697 01 Kyjov	36
Mateřská	Mateřská škola Boršovská, příspěvková organizace města Kyjova	Boršovská 3241/15a, Boršov, 697 01 Kyjov	25
Mateřská	Mateřská škola Nádražní, příspěvková organizace města Kyjova	Nádražní 829/32, 697 01 Kyjov	100

Typ školy	Název vzdělávací instituce	Adresa	Kapacita
Mateřská	Mateřská škola Za Stadionem, příspěvková organizace města Kyjova	Sídliště Za Stadionem 1224/27, 697 01 Kyjov	75
Mateřská	Mateřská škola Dr. Joklíka, příspěvková organizace města Kyjova	Sídliště U Vodojemu 1260/16, 697 01 Kyjov	125
Mateřská	Mateřská škola Střed, příspěvková organizace města Kyjova	Mezi Mlaty 811/2, 697 01 Kyjov	120
Mateřská	Mateřská škola Kyjov – Bohuslavice, příspěvková organizace města Kyjova	Bohuslavice 4180, 696 55 Kyjov	25
Základní	Základní škola Kyjov, Školní, příspěvková organizace	Školní 3208/51, Boršov, 697 01 Kyjov	96
Základní	Základní škola, praktická škola a dětský domov Kyjov, příspěvková organizace	Za Humny 3304/46, Boršov, 697 01 Kyjov	234
Základní	Základní škola J. A. Komenského, příspěvková organizace města Kyjova	Újezd 990/2, 697 01 Kyjov	1 430
Základní	Základní škola a Mateřská škola Dr. Joklíka, příspěvková organizace města Kyjova	Sídliště U Vodojemu 1261/18, 697 01 Kyjov	540
Základní	Základní škola Kyjov – Bohuslavice, příspěvková organizace města Kyjova	Bohuslavice 4177, 696 55 Kyjov	60
Základní	Základní škola Montessori Kyjov	Karla Čapka 2290/10, Nětčice, 697 01 Kyjov	51
Střední	Klvaňovo gymnázium a střední zdravotnická škola Kyjov, příspěvková organizace	třída Komenského 549/23, 697 01 Kyjov	816
Střední	Střední škola polytechnická Kyjov, příspěvková organizace	Havlíčkova 1223/17, 697 01 Kyjov	1 085
Umělecká	Základní umělecká škola Kyjov, příspěvková organizace města Kyjova	Jungmannova 292/1, 697 01 Kyjov	704

Zdroj 14/ Rejstřík školských zařízení MŠMT, 2024

3.4 Shrnutí

Město Kyjov je přirozeným spádovým centrem pro okolí. Území nabízí pracovní příležitosti, vzdělávací zařízení, zdravotnická zařízení, obchody a služby, kulturu a volnočasové aktivity atp. S tím souvisí výrazná denní dojíždka z okolního regionu.

Město je celkově poměrně dobře prostupné a průmyslové zóny se nacházejí na okrajích zastavěného území, jejich bariérový efekt je tedy minimální. Hlavní bariérou je železniční trať. Nemálo významných cílů (nemocnice, nákupní zóna, výrobní podniky) se nachází západně od trati, což vytváří tlak na komunikace, které trať kříží, i přilehlé křižovatky.

Index stáří obyvatel dlouhodobě a strmě roste. Dochází tedy k celkovému stárnutí a bude pokračovat i nadále, protože počet osob ve věku 0–14 let je výrazně nižší než počet lidí v důchodovém věku, případně jemu blízkém. Tento trend je obecný pro celou ČR.

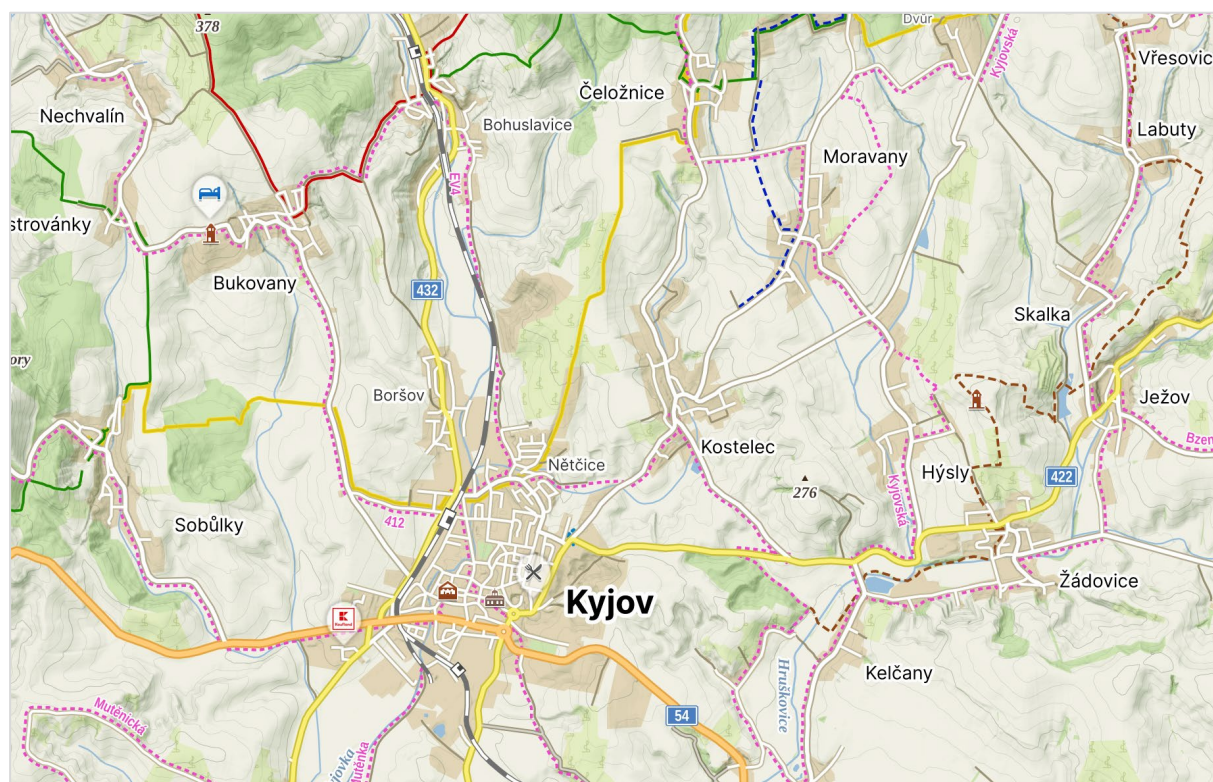
B ANALYTICKÁ ČÁST



4 SILNIČNÍ DOPRAVA

Poloha města v rámci krajské a národní silniční sítě se dá hodnotit jako dobrá. Městem prochází silnice první třídy I/54, které je důležitou spojnici mezi Brnem a Veselím nad Moravou, potažmo Slovenskem (Novým Mestom nad Váhom). Vzhledem k významu této komunikace a vedením této komunikace skrze intravilán města, přináší tranzitní proud silné zatížení města. Krajské město Brno je v dosahu 50 minut. Napojení na dálnici D1 (exit 210) i dálnice D2 směrem na Bratislavu (exit 48) jsou shodně v dosahu 35 minut. V jihozápadním a severovýchodním směru je ve výstavbě nová dálnice D55 jež propojí Zlín a Břeclav a z Kyjova bude vhodné napojení u města Bzenec.

15/ Mapa se silniční sítí v Kyjově a okolí



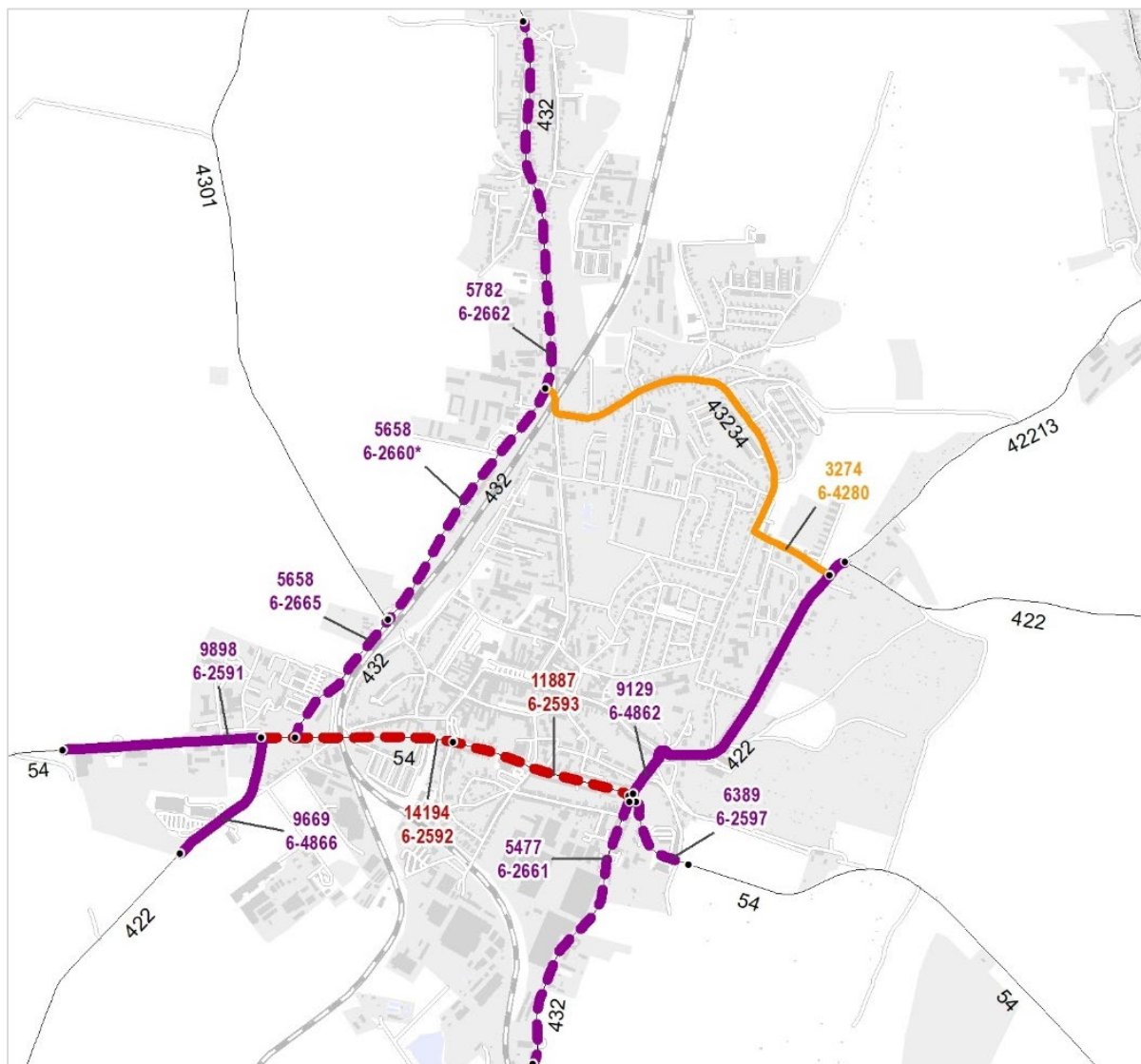
Zdroj 15/ mapy.cz. 2024

4.1 Místní komunikační síť

Základ místní komunikační sítě tvoří průtahy silnic I. a II. třídy Komunikace II/432 je vedena na sever a přímo napojuje MČ Boršov a MČ Bohuslavice, kterými přímo prochází. Nejzatíženější komunikací celého města je silnice I/54, po které denně projede až 14 tisíc vozidel, avšak tranzitní doprava tvoří menšinu dopravního proudu. Silnice I. třídy je sice na jihu území, ale stále prochází intravilánem a tvoří bariéru ve městě.

Prostupnost územím je zatížením dopravy velmi omezena, např. na úseku ulice Nerudova dlouhém 350 metrů mezi křižovatkou s ulicí Jiráskova a okružní křižovatkou se nenachází jediný přechod pro chodce, pravděpodobně z důvodu požadavku zachování plynulého průjezdu a omezení tvorby kongescí. Tento přístup je nicméně nevhodný, protože pomíjí negativní dopady na ostatní druhy dopravy i veřejný prostor, a zároveň je nesprávný. Vyšší počet přechodů nebo míst pro přecházení totiž nemusí znamenat horší plynulost dopravy, protože neřízený přechod je efektivnější a plynulejší než světelně řízený.

16/ Intenzity dopravy dle sčítání ŘSD 2020



Zdroj 16/ ŘSD, 2020

Na severu hraje významnou roli komunikace III/43234, které je jednak spojnicí komunikací II. třídy na východě a západě města, ale je také komunikací pro napojení významné části obytné zástavby města. Tyto 4 komunikace dohromady tvoří základní komunikační síť města a poskytují kapacitní dopravní spojnice mimo centrum města. Svým provedením však tvoří významnou bariéru mezi územím vně a uvnitř oblasti.

Z místních komunikací je nejvýznamnější třída Komenského, Dobrovského a třída Palackého, které zajišťují hlavní napojení oblasti centra města a cílů jako např. železniční stanici, stadion nebo Masarykovo náměstí.

Silniční síť je z pohledu silniční dopravy na dobré úrovni. Město sice nemá obchvat, ale silnice vedou okolo centra města průjezd je celkem plynulý a bez větších dopravních komplikací.

4.2 Plánované dopravní stavby

4.2.1 Stavby národní silniční sítě (ŘSD)

Kyjov je svojí polohou nepřímo ovlivněn stavbou dálnice D55 spojující Olomouc – Zlín – Břeclav. Částečně již existující nová spojnice nabídne od roku 2032 souvislý dálniční tah v severojižním směru, čímž významně zkrátí dojezdové časy na jihovýchodní Moravě. Kyjov je od (budoucí) dálnice vzdálen 10–15 km a bude z ní profitovat, protože zlepšuje spojení do významných hlavních směrů.

Dálnice D55 v úseku Moravský Písek – Břeclav

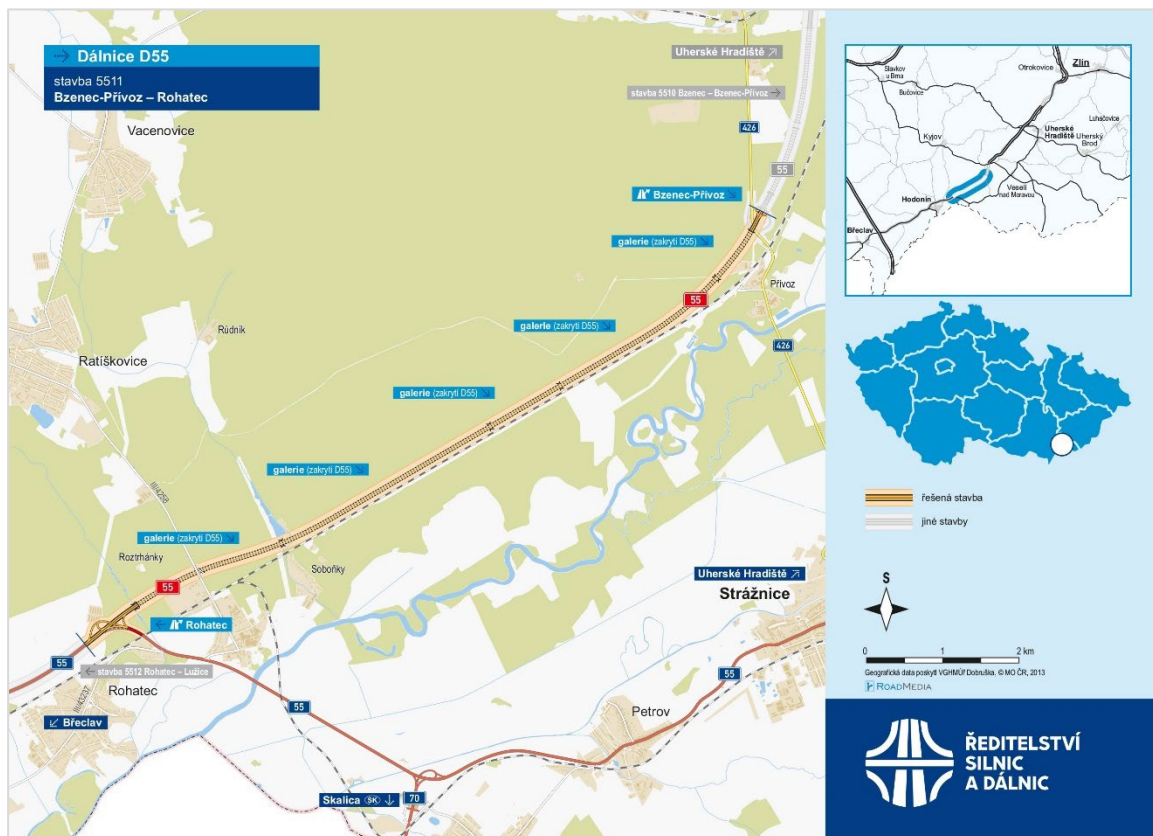
Navržená trasa dálnice zásadně navýší stávající nedostatečnou kapacitu a cestovní rychlost silnice I/55, která vede intravilánem obcí. Stavba je rozdělena na několik samostatných etap přípravy a realizace. Kompletní stavba mezi Moravským Pískem a Břeclaví by měla být dle aktuálního plánu (stav k dubnu 2025) uvedena do provozu v roce 2032.

17/ Stavba B8 na dálnici D55 v úseku Bzenec – Bzenec-přívóz



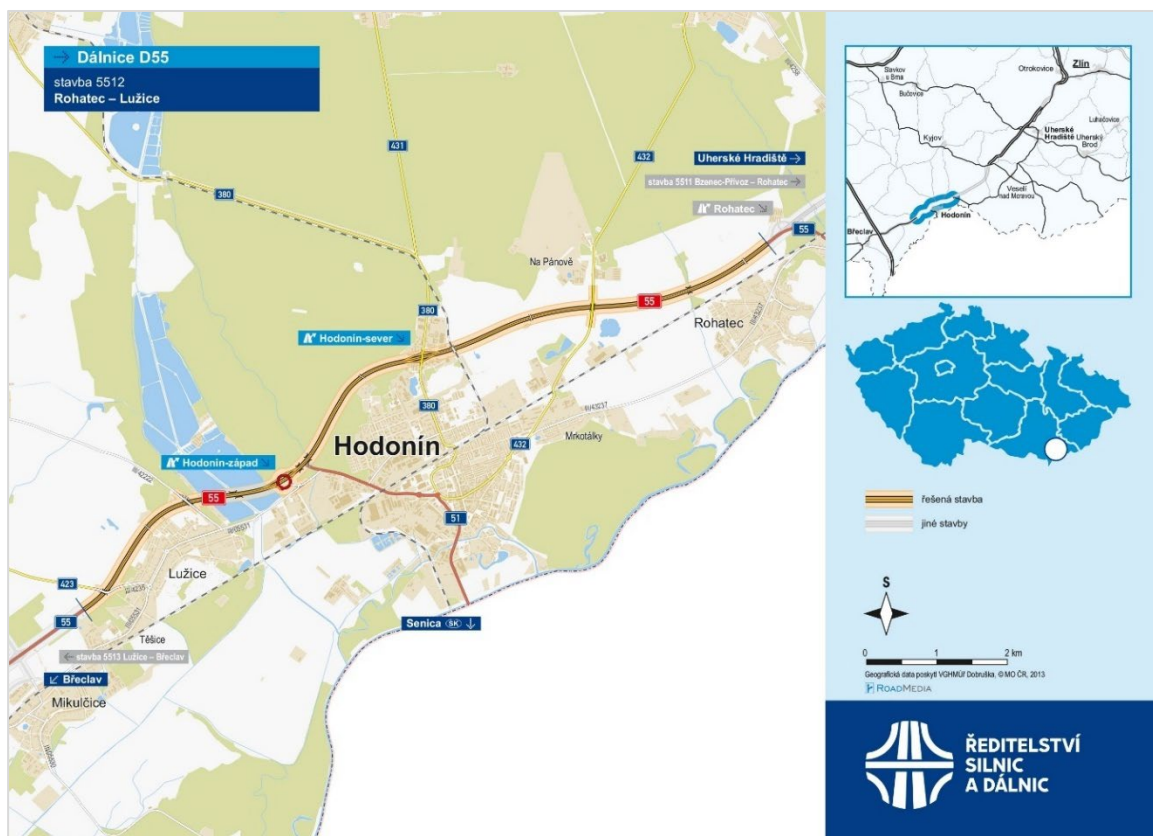
Zdroj 17/ ŘSD

18/ Stavba B9 na dálnici D55 v úseku Bzenec-Přívos – Rohatec



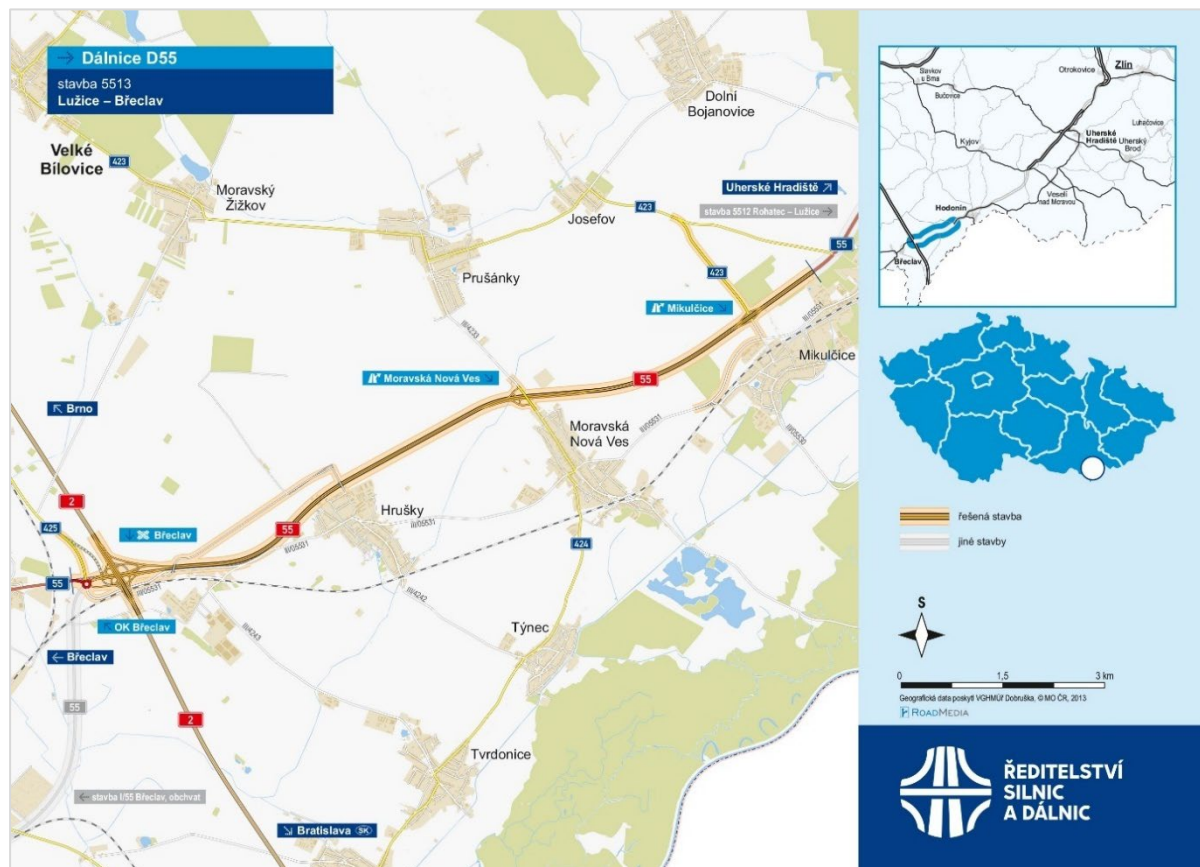
Zdroj 18/ ŘSD

19/ Stavba B10 na dálnici D55 v úseku Rohatec – Lužice



Zdroj 19/ ŘSD

20/ Stavba B11 na dálnici D55 v úseku Lužice – Břeclav



Zdroj 20/ ŘSD

Silnice I/54

Na silnici I/54 významné stavby k dubnu 2025 připravovány nejsou.

4.2.2 Stavby krajské silniční sítě

V době zpracování Plánu udržitelné městské mobility nejsou známy žádné plánované stavební akce v Kyjově a okolí.

4.2.3 Stavby městské silniční sítě

Křižovatka II/422 x Strážovská a II/432 x Strážovská

Město disponuje studií na změnu organizace křižovek silnice I/54 se silnicemi II/422 a II/432 na mimoúrovňovou křižovatku s využitím ulic Svatoborská a Pod Kohoutkem. Odstranění levých odbočení i odvedení křížného dopravního proudu zlepší plynulost dopravy, zvýší bezpečnost a pomůže i bezmotorové dopravě.

4.3 Dopravní průzkumy automobilové dopravy

4.3.1 Intenzity dopravy dle ŘSD

Základní informace o intenzitách silniční dopravy přináší pravidelné sčítání silniční dopravy, prováděné na dálnicích, komunikacích I. a II. třídy a vybraných silnicích III. třídy, které organizuje ŘSD v 5letých intervalech.

21/ Intenzity motorové dopravy na hlavních komunikacích ve městě

Silnice	Začátek úseku	Konec úseku	Intenzita dopravy dle Sčítání ŘSD 2016 (RPDI)	Intenzita dopravy dle Sčítání ŘSD 2020 (RPDI)	Změna intenzity dopravy 2020/2016 [%]
54	zaús.431 od Bučovic	Kyjov z.z.	5 491	5 888	+7,2
54	Kyjov z.z.	vyús.422 do Svatobořic	7 983	9 898	+24,0
54	vyús.422 do Svatobořic	x s MK - ul. Riegrova	13 791	14 194	+2,9
54	x s MK - ul. Riegrova	x s 422 a 432	9 528	11 887	+24,8
54	x s 422 a 432	Kyjov k.z.	5 881	6 389	+8,6
54	Kyjov k.z.	zaús.4257 od Vacenovic	5 890	6 077	+3,2
422	vyús.4228 do Žeravic	x s 42213 = Kyjov z.z.	3 245	3 713	+14,4
422	x s 42213 = Kyjov z.z.	zaús.do 54	6 560	9 129	+39,2
422	Vyús. z 54	Kyjov k.z.	8 446	9 669	+14,5
422	Kyjov k.z.	vyús.431 do Dubňan	8 017	6 896	-14,0
432	hr. okr. Kroměříž – Hodonín	Kyjov z.z.	2 728	2 334	-14,4
432	Kyjov z.z.	vyús.43234	6 085	5 782	-5,0
432	vyús.43234	vyús.4301 do Ždánic	7 162	5 658	-21,0
432	vyús.4301 do Ždánic	zaús.do 54	7 162	5 658	-21,0
432	x s 54 a 422	Kyjov k.z.	3 140	5 477	+74,4
432	Kyjov k.z.	zaús.43116	3 140	5 477	+74,4
42213	vyús. z 422	zaús.do 43230	2 444	2 690	+10,1
43234	vyús. z 432 v Kyjově	zaús.do 422	4 036	3 274	-18,9

Zdroj 21/ ŘSD, 2020

Jak prezentuje tabulka 21, srovnání intenzit dopravy mezi roky 2016 a 2020 vykazuje trend růstu vnitřní dopravy, a naopak pokles na příjezdu do Kyjova. Výjimkou je vysoký nárůst intenzity v jižním směru na komunikaci II/432, kde došlo k nárůstu o 74 %. Tato abnormálně vysoká změna evokuje spíše ovlivnění uzavírkou na některé z komunikací během měření. V roce 2020 i 2021 kdy měření probíhalo zároveň stále byla pandemie COVID-19 s různými restriktivními opatřeními, což značně ovlivnilo dopravního chování v daném období. Nová, relevantní data přinese sčítání ŘSD v roce 2025 a také vlastní dopravní průzkum zpracovaný v rámci PUMM jako podklad pro dopravní model, viz kapitola 4.3.2.

4.3.2 Vlastní měření

Zpracovatel provedl v březnu 2025 měření dopravy na všech 8 komunikacích vstupujících do města, výsledky uvádí tabulka 22.

22/ Změřené denní intenzity vozidel na vnějším okraji města (vlastní měření v březnu 2025)

Číslo bodu	Silnice	Umístění	Denní intenzita	
			Vlastní měření 2025	ŘSD 2020 (po-pá)
1	II/432	severní vstup – směr Koryčany	2 980	2 611
2	III/42213	severní vstup – směr Kostelec	2 659	2 970
3	II/422	východní vstup – směr Osvětimany	2 857	4 113
4	I/54	východní vstup – směr Veselí nad Moravou	6 556	6 591
5	II/432	jižní vstup – směr Hodonín	3 214	6 075
6	II/422	jižní vstup – směr Svatobořice-Mistřín	8 531	6 896
7	I/54	západní vstup – směr Slavkov u Brna	7 727	6 413
8	III/4301	severní vstup – směr Bukovany	1 544	neměřeno

Zdroj 22/ vlastní měření a zpracování

Intenzita dopravy byla měřena také na 5 místech uvnitř města, viz tabulka 23.

23/ Změřené denní intenzity vozidel na komunikacích uvnitř města (vlastní měření v březnu 2025)

Číslo bodu	Silnice / Ulice	Umístění	Denní intenzita	
			Vlastní měření 2025	ŘSD 2020 (po-pá)
9	I/54	ul. Nerudova mezi ul. Riegerova a Kollárova	12 665	12 848
10	II/432	ul. Boršovská na obchvatu centra	6 304	6 312
11	ul. Netčická	mezi ul. Jalovcová a Mlýnská	6 413	3 628
12	ul. Brandlova	mezi ul. Klvaňova a sídliště U Vodojemu	5 490	10 058
13	tř. Komenského	mezi náměstím Hrdinů a ul. Dobrovského	6 206	neměřeno

Zdroj 23/ vlastní měření a zpracování

Obě tabulky uvádí pro porovnání také výsledky ze sčítání ŘSD v roce 2020. Naměřené hodnoty se ve většině případů přibližně shodují, k výraznému nárůstu dopravy tedy za posledních 5 let nedošlo. Významné, téměř dvojnásobné rozdíly nicméně byly zaznamenány u bodu 5 města (II/432) na okraji města a poté na bodech 11 (ul. Netčická) a 17 (ul. Brandlova) uvnitř města. Odlišnosti vznikají odlišnou pozicí měřícího bodu – ŘSD intenzitu znázorňuje pro úseky v řádu kilometrů – a také odlišnou metodologií.

Další výstupy a podrobnější popis provedeného měření se nachází v kapitole 10 Dopravní měření (viz strana 104).

4.4 Řízení, regulace a zklidňování dopravy

Doprava je ovlivňována nabídkou na straně infrastruktury, její kapacita a organizace jsou proto základním principem regulace dopravy. Díky řízení a regulaci dopravy dochází k usměrňování dopravního proudu do míst, která jsou vhodná nebo jsou vytvořena taková opatření, aby byl usměrněný dopravní proud plynulý, bezpečný, zajištěna rovnováha dopravních módů, byl minimalizován dopad na obyvatele, veřejný prostor apod.

Jednotlivé druhy dopravy mezi sebou z principu soupeří o omezený veřejný prostor v intravilánu, neboť zpravidla není možné vměstnat všechny druhy dopravy do uličního profilu ve velkorysém uspořádání a je nutné situaci řešit kompromisem. Na bezpečnost a zklidňování dopravy se musí pohlížet komplexně pro všechny druhy dopravy a nelze ji řešit odděleně pouze pro jeden druh. Přitom nesmíme zapomínat, že doprava je pouze jednou z funkcí veřejného prostoru. Ulice by měla plnit také funkci veřejného prostranství, pobytovou funkci, být příjemným a kvalitním místem pro život atd.

4.4.1 Světelná signalizační zařízení

Ve městě se nachází 2 světelné křižovatky, obě jsou na průtahu silnice I/54 poblíž centra města. První křižovatkou osazena SSZ je na křížení ulic Nerudova x Riegerova, která slouží jako hlavní přístupová komunikace do centra města, resp. na Masarykovo náměstí, právě ze silnice I/54.

Druhou křižovatkou osazenou SSZ je na křížení ulic Nerudova x Jiráskova, která je přístupovou komunikací na autobusové nádraží a také na parkoviště supermarketu. Dále komunikace napojuje železniční stanici Kyjov zastávka a je přístupovou komunikací do areálu společnosti Šroubárna Kyjov, tedy třetímu největšímu zaměstnavateli ve městě.

Kromě odbočení pro automobilovou dopravu mají obě světelné křižovatky velký význam v přecházení chodců. Zejména přechod pro chodce u křižovatky Jiráskova je významný z důvodu intenzivního pohybu chodců na autobusové nádraží, s vysokým podílem dětí.

Světelné signalizační zařízení je umístěno také na ulici Strážovská (I/54) před vjezdem do nemocnice. Zde kromě řízení přechodu pro chodce zajišťuje také zastavení dopravy při výjezdu vozidel zdravotnické záchranné služby.

Světelné signalizační zařízení je umístěno také na přechodu v ulici Brandlova u křížení s ulicí sídliště U Vodojemu. Semafor je nastaven také na kontrolu rychlosti a v případě jejího překročení změni signál na „Stůj!“. K tomuto účelu však SSZ sloužit nemá a jedná se o zneužití daného prostředku, a vytváří jiné rizikové situace.

4.4.2 Okružní křižovatky

Ve městě se nachází 2 okružní křižovatky na východě města, jejichž dopravní význam a zejména přínos je nesporný. Nachází se na východě města na křížení významných komunikací a zajišťují plynulý průjezd a odbočení všemi směry. Okružní křižovatka na silnici I/54 fakticky plní také funkci vjezdové brány, protože přirozeně zpomaluje rychlost vozidel na vjezdu do intravilánu obce.

24/ Křižovatka komunikací I/54, II/422 a II/432 před a po výstavbě okružní křižovatky



Zdroj 24/ mapy.cz

Dle terénního šetření nedochází na okružních křižovatkách v Kyjově k tvorbě významných kongescí. Při silnějším provozu se mohou vyskytnout kratší, pomalu jedoucí řady vozidel, avšak toto je v dopravních špičkách přirozené a celkově se jedná pouze o malé a občasné se vyskytující zdržení. Nejedná se však o dopravní problém, ale přirozený stav úrovnových křižovatek vzhledem k celkovým intenzitám. Jiné typy křižovatek by vykazovaly stejné nebo větší celkové zdržení všech řidičů.

4.4.3 Jednosměrné komunikace

Jednosměrné komunikace jsou ve městě rozšířené minimálně. Charakter zástavby města, a (objektivní i subjektivní) „nedostatek parkovacích stání“ vedoucí k častému porušování pravidel nebo stání na chodníku jsou přitom faktory, které vybízí k mnohem širšímu využití tohoto jednoduchého opatření.

Při zřizování jednosměrných komunikací je třeba brát v úvahu také cyklisty a umožnit jim jízdu v protisměru zřízením, tzv. cykloobousměrky, aby jednosměrné ulice netvořily bariéru v cyklistické síti. Současné zjednosměrněné ulice toto až na výjimky nesplňují.

4.4.4 Zóny s omezením dopravy

Komunikace, které jsou zatříděním sběrné, nebo je za takové lze považovat v kontextu dané oblasti, vždy tvoří menšinu komunikací v obci. Většinu délky sítě představují obslužné komunikace, které umožňují přímou obsluhu a napojení objektů. Protože se tato množina zpravidla prolíná s rezidenčními oblastmi, je na takových komunikacích účelné aplikovat jiný dopravní režim a vhodně uplatňovat prvky zklidňování silniční dopravy.

V Kyjově je princip tzv. hierarchizace komunikací uplatněn jen částečně, koncept totiž není aplikován na území celého města, takže v mnoha rezidenčních oblastech není omezena rychlost. Princip však není dotažen ani v místech se (zónovým) omezením rychlosti, protože zřízené opatření se zpravidla omezilo na instalaci SDZ na vjezdech a její oblast zůstala bez stavebních změn a úprav. To se týká i např. sídliště U Vodojemu, kde sice byly zřízeny pouze dva dlouhé zpomalovací prahy, ale na vedlejších ramenech křižovatek. Průjezd oblastí v přímém směru tedy není stavebně řešen a ke zpomalení vozidel uvnitř oblasti tak neodchází.

25/ Zóna 30 na sídlišti U Vodojemu se zpomalovacím prahem v místě přechodu pro chodce



Zdroj 25/ vlastní fotodokumentace

Zóna 30

Zklidnění obslužných komunikací je obvykle prováděno zřízením zóny 30. Plošné snížení rychlosti v rezidenčních oblastech vede kromě nižší závažnosti následků nehod také ke snížení hluku z dopravy, snižuje atraktivitu pro případné projíždějící řidiče i navigace, umožňuje zřídit vyšší počet parkovacích stání, lepší pěší vazby aj.

Na území města se nachází několik zón 30, ale všechny jsou pouze malého rozsahu. Jednou je již zmiňovaná zóna 30 na sídlišti U Vodojemu, další pak na sídlišti Lidická. Zde byla také zavedena přednost zprava, nicméně vhodná stavební opatření na vjezdu ani uvnitř oblasti nebyla realizována.

Další zóny se pak nacházejí v ulicích Vrchlického a sídliště M. Švabinského, avšak v obou případech se jedná pouze o jednu ulici. Zklidnění těchto ulic je správné, avšak zóna 30 v daných místech má být mnohem větší a zahrnovat i okolní ulice s podobným charakterem.

Zóna 30 je vymezena také v centru města, jak přímo v historickém centru, tak i v ulici Mezi Mlaty, kde se také nachází MŠ. Nadbytečné se jeví upozornění na zvýšený pohyb chodců dopravním značením, neboť jej lze očekávat. Jedna zóna 30 je vymezena také v MČ Bohuslavice.

Z hlediska charakteru území je zcela nesmyslně vymezena zóna 30 také v ulici Pod Kohoutkem a části ulice Svatoborská, viz obrázky 26. Jedná se o nově rekonstruovanou přímou komunikaci, ve které převažuje dopravní funkce, není tedy důvod zklidňovou zónu zřizovat. Celkové řešení komunikace (šířkové uspořádání, zachování přednosti v jízdě, absence zklidňovacích prvků) navíc odpovídá rychlosti 50 km/h, očekávat dodržování snížené rychlosti je tedy naivní i zbytečné.

Komunikace má navíc do budoucna sloužit jako součást mimoúrovňového křížení silnice I/54 a II/422 a II/432, viz kapitola 4.2.3 Stavby městské silniční sítě. Zóna 30 bude v takovém případě zrušena, opodstatnění však nemá ani dnes.

26/ Nesmyslná zóna 30 v ulici Pod Kohoutkem (nahore) a Svatoborská (dole)



Zdroj 26/ vlastní fotodokumentace

V obytné zástavbě je velmi často využíváno omezení dovolené rychlosti na 30 km/h pomocí SDZ B 20a Nejvyšší dovolená rychlost. Vymezení zónovou značkou by tedy zpřehlednilo situaci a snížilo počet dopravních značek. Charakter a návaznost obytné zástavby ve městě má významný potenciál k dalšímu systematickému rozšiřování zón 30 a zkldňování dopravy.

Zóny se zákazem vjezdu vozidel nad 3,5 tuny

Přestože se nejedná o vymezení zóny jako takové, je ve městě pomocí SDZ B13 vymezena kompaktní oblast vnitřní části města hraničními ulicemi Nětčická, Brandlova, třída Palackého a třída Komenského. Ve městě jsou také další oblasti se zákazem vjezdu nad 3,5 tuny, např. do historického centra města skrze ulice Riegrova a Kollárova nebo na jihu do ulic Riegrova a Jiráskova spolu s SDZ E13 mimo dopravní obsluhu.

Regulace nákladní dopravy mimo centrální část města a usměrnění dopravního proudu těžkých nákladních vozidel pouze na hlavní komunikace je srozumitelné regulační opatření. Je však otázkou, jak moc je takové omezení vlastně potřeba, protože základní komunikační síť ve všech směrech a relacích nabízí vhodné sběrné komunikace. Jelikož má Kyjov jen minimální problémy s plynulostí dopravy, tak tranzitní doprava využije je a nelze očekávat jejich objíždění. Nákladní doprava se zdrojem nebo cílem v Kyjově pak do oblasti stejně vjede, protože musí, a má to dopravním značením umožněno. Reálný přínos omezení je tedy přinejmenším sporný.

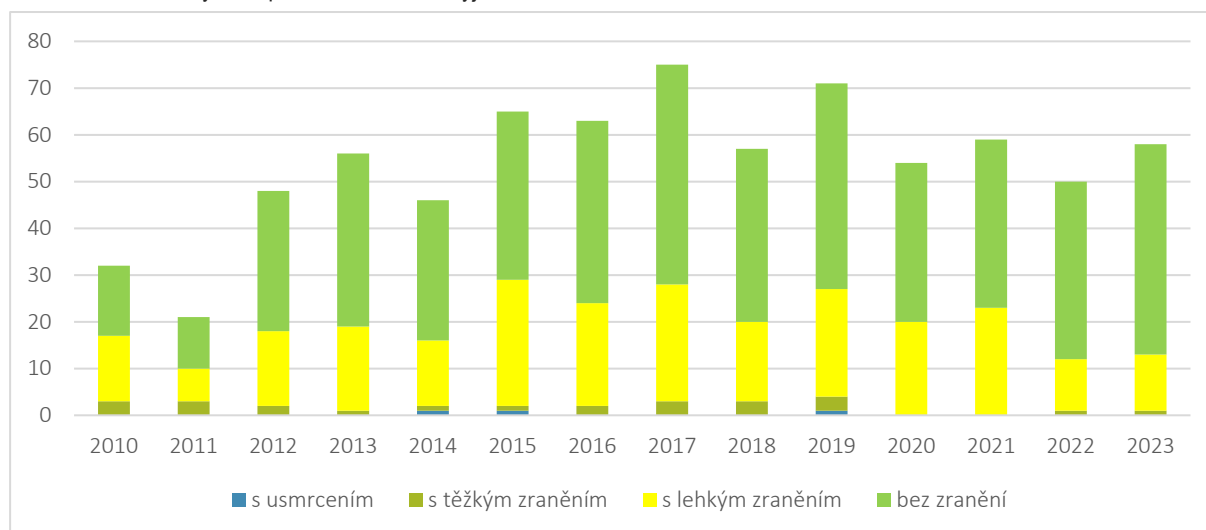
Zóna placeného stání

V centrální části města v okolí historického centra je vymezena zóna placeného stání zpoplatňující parkování. Běžná uliční stání jsou zároveň regulována pouze pro vozidla s platnou parkovací kartou ZPS Kyjov, a to v režimu Po-Ne 00:00-24:00 hodin.

4.5 Nehodovost

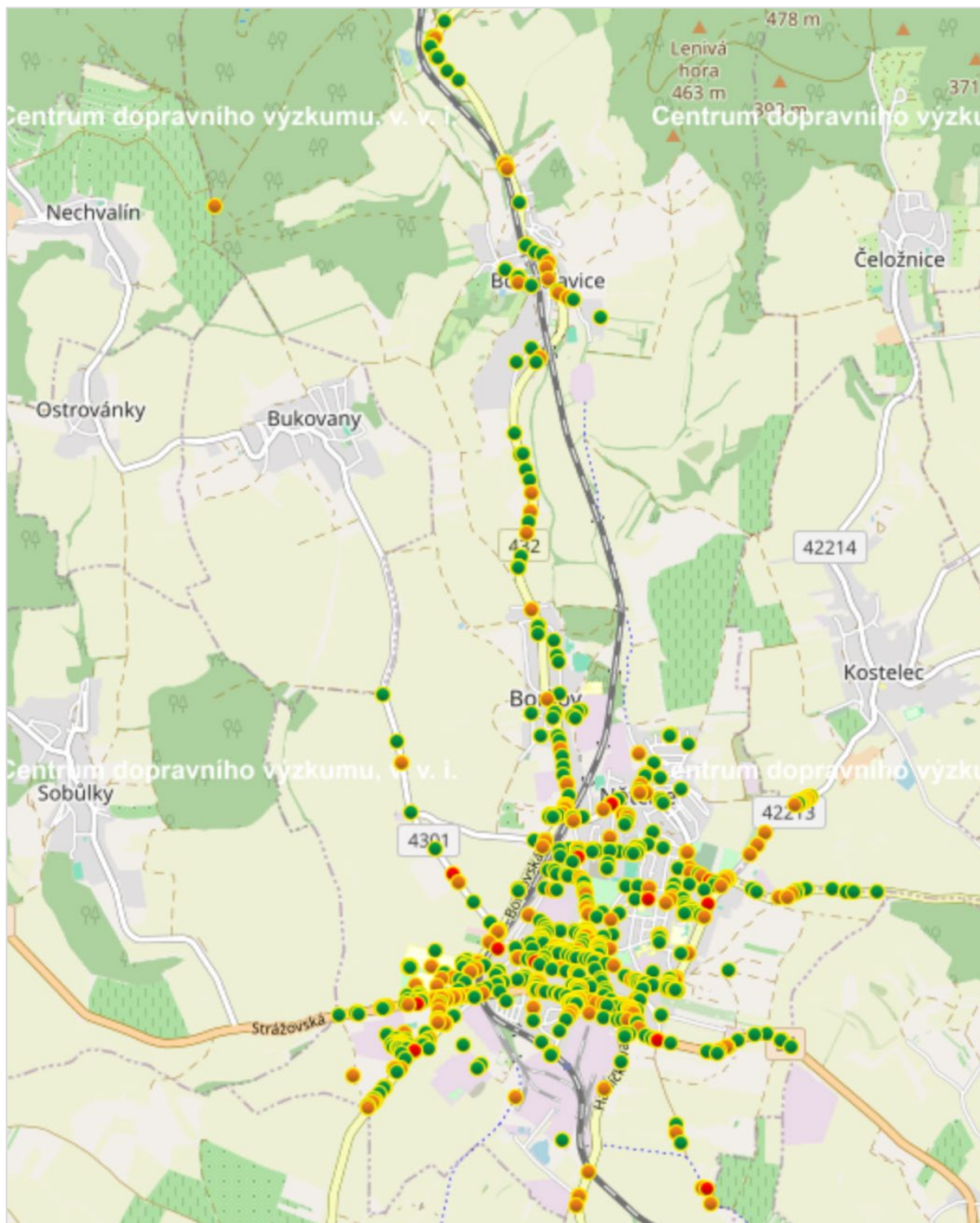
Analýza bezpečnosti dopravy v Kyjově byla provedena pro období let 2010 až 2024 jednotlivě pro každý rok. Na území města Kyjova došlo od ledna 2010 do prosince 2024 celkem k 824 nahlášeným dopravním nehodám, z toho 299 nehod bylo s následky na životě nebo zdraví. Celkový počet nehod má dlouhodobě mírně rostoucí trend, přičemž k poklesu nehodovosti došlo zejména v roce 2020 v souvislosti s přijatými vládními opatřeními týkajícími se šíření *onemocnění* COVID-19. Poté však celkový počet dopravních nehod opět meziročně roste. Obrázek níže zobrazuje vývoj počtu dopravních nehod bez zranění a nehod s následky na životě nebo zdraví lidí od ledna 2010 do prosince 2023.

27/ Počet nahlášených dopravních nehod v Kyjově v letech 2010 až 2023



Zdroj 27/ nehody.cdv.cz

28/ Mapa nehodovosti v Kyjově v období let 2010 až 2024



Zdroj 28/ Centrum dopravního výzkumu: nehody, 2024

Je důležité zdůraznit, že nejzávažnějších nehod, především s následky na životě, je minimum. Za posledních 15 let se staly pouze 2 dopravní nehody s úmrtím a 16 nehod s vážnými zdravotními následky. Za posledních 5 let počet vážných dopravních nehod klesl na minimum, viz tabulka 29.

29/ Dopravní nehody v Kyjově v letech 2015 až 2024

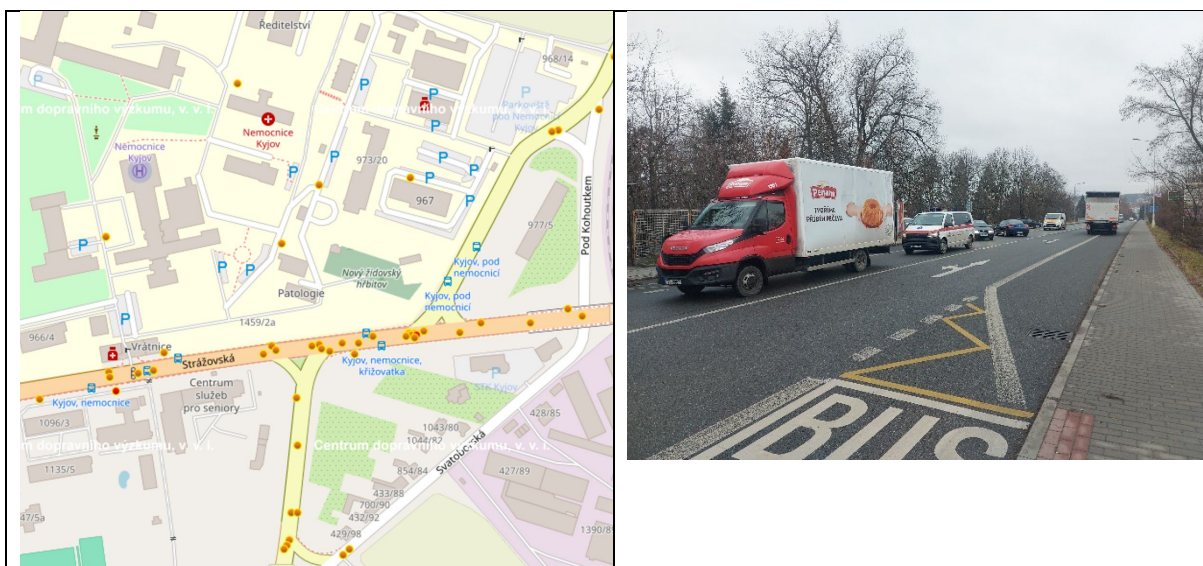
Rok	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Nehody celkem	63	63	75	56	69	54	59	50	58	75
Závažnost nehody										
Bez zranění	36	39	47	37	44	34	36	38	45	46
S lehkým zraněním	27	22	25	17	23	20	23	11	12	27
S těžkým zraněním	1	2	3	3	3	0	0	1	1	2
S usmrcením	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Zaviněno										
Řidičem motorového vozidla	51	56	62	44	58	45	51	48	55	68
Řidičem nemotorového vozidla	2	3	4	6	2	3	5	1	3	5
Lesní zvířít, domácím zvířetem	7	4	5	6	5	5	0	1	0	0
Chodcem	3	0	3	0	3	1	2	0	0	2
Jiné	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0

Zdroj 29/ nehody.cdv.cz

4.5.1 Nehodové lokality

Ve městě se nachází několik významných lokalit, kde se vyskytují shluky nehod s následky na životě nebo zdraví. Největší riziko představuje dvojice styčných křižovatek u nemocnice na silnici I/54, kde se napojují silnice II. třídy.

30/ Nehodová lokalita u nemocnice v ulici Strážovská – nehody s následky na zdraví v období let 2010 až 2023

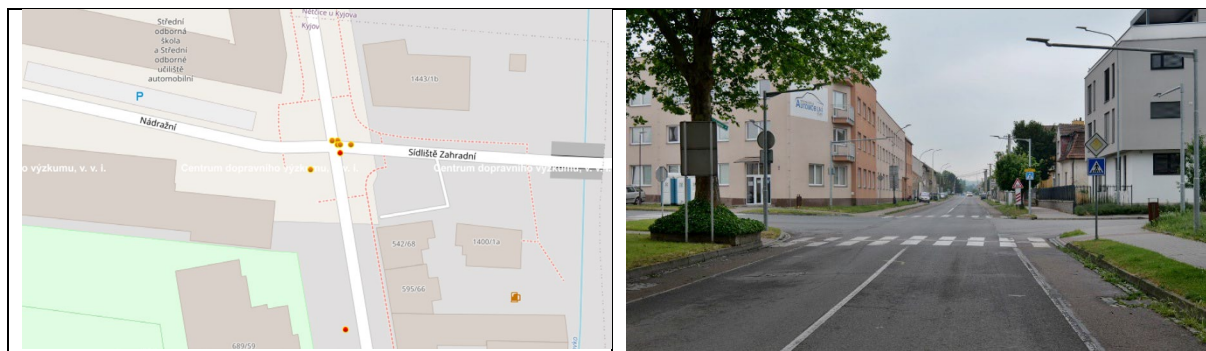


Zdroj 30/ Centrum dopravního výzkumu: nehody, 2024; vlastní fotodokumentace

Hranice křižovatek jsou vzdálené pouze cca 60 metrů, v mezikřižovatkovém úseku se navíc obousměrně nachází autobusové zastávky a přechod pro chodce. Během dne na místě dochází ke snížení plynulosti dopravy a občasné tvorbě kongescí zejména kvůli vlevo odbočujícím vozidlům. Plynulost snižuje také nemalý podíl těžkých vozidel kvůli pomalejším rozjezdům nebo nemožnosti objet vozidlo čekající na odbočení.

Další shluky dopravních nehod se nacházejí zejména na významných místních komunikacích a v oblasti křižovatek, což je standardní jev. Některé se přitom nacházejí na vcelku běžných a přehledných křižovatkách.

31/ Nehody na přehledné křižovatce třída Komenského x Nádražní x sídliště Zahradní

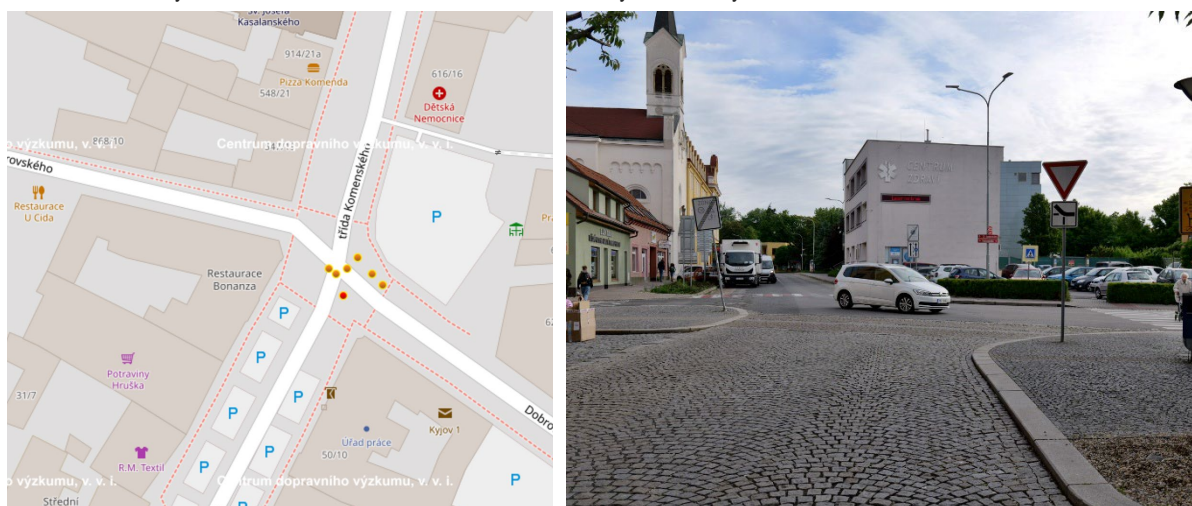


Zdroj 31/ nehody.cdv.cz + vlastní fotodokumentace

Jednou z nich je křižovatka třídy Komenského s ulicemi Nádražní a sídliště Zahradní. Rozhledové poměry jsou dostačující a křižovatka je přehledná ve všech směrech, přesto se tu za posledních 15 let staly různé nehody vozidel i s chodci na přechodech. Ty svou délkou sice překračují maximální povolenou hodnotu 7,0 m, to by však nemělo vést k nehodám. Jednou z příčin může být dlouhý a široký přímý úsek třídy Komenského, který svádí k rychlejší jízdě.

Druhý místem dopravních nehod je křižovatka třídy Komenského a ulice Dobrovského na okraji nejužšího centra města. Leží tudíž na hlavní přístupové trase pro chodce i cyklisty a prochází tudy také dálková cyklotrasa EV4 a cyklotrasa Kyjovská.

32/ Křižovatka třídy Komenského a ulice Dobrovského – nehody s následky na zdraví v období let 2010 až 2023



Zdroj 32/ nehody.cdv.cz + vlastní fotodokumentace

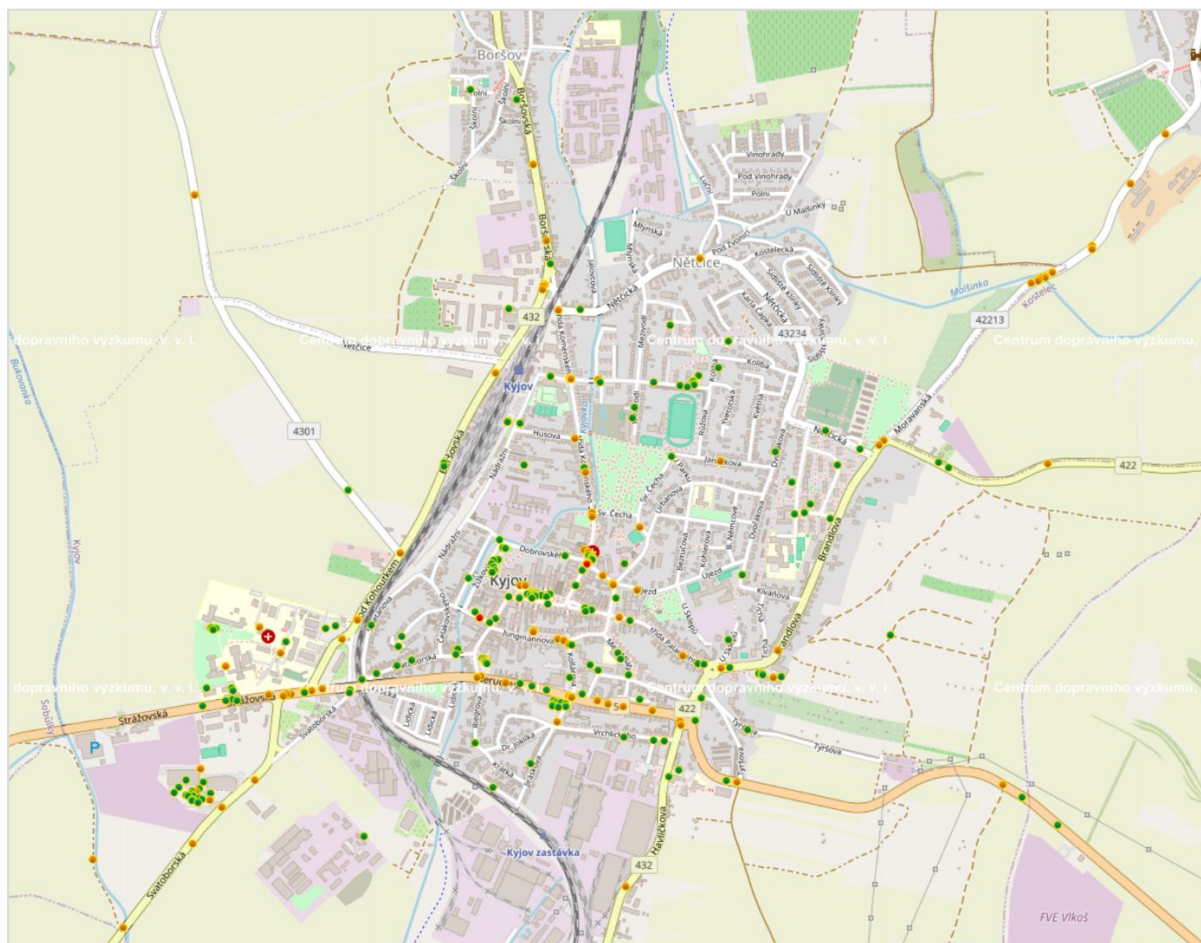
Pro silniční dopravu jde o rizikovou křižovatku z principu, protože hlavní pozemní komunikace je vedena do odbočky (tzv. zalomená přednost), proto je zvláště důležité věnovat pozornost stavebnímu uspořádání a dopravnímu značení. To je zde nedostatečné, čemuž napovídá značná část nehod s příčinou „proti příkazu Dej přednost“. Takové nehody lze sice označit jako chybu řidičů, ti se však chovají „přirozeně“. Roli infrastruktury, která nedostatečně zohledňuje lidskou psychologii proto nelze pominout.

Stavební řešení vjezdů z vedlejší se neliší od vjezdů na hlavní (například poloměry oblouků) a zároveň v křižovatce chybí i základní vodorovné značení vyznačující hranici křižovatky. Ulice Jungmannova má

i shodný povrch a chybí v ní vyznačení jízdních pruhů, takže nemá ani základní příčnou čáru („stopčáru“), natož dodatečné značení, které by mohlo na povinnost dát přednost upozornit. Jedinou informací tak zůstává svislá značka, která je ale za přechodem pro chodce a umístěna více stranou, až „v křižovatce“ v místě oblouku.

Za posledních 5 let se nejvíce dopravních nehod odehrálo v prostorách parkoviště, např. na Masarykově náměstí, u supermarketů Kaufland a Lidl nebo v ulici Žižkova, resp. při parkování. Další nehody se odehrávají především na sídlišti. Ve všech případech se jedná o méně závažné nehody bez následků na zdraví a s malou hmotnou škodou.

33/ Mapa všech dopravních nehod mezi roky 2020-2025



Zdroj 33/ nehody.cdv.cz

Zajímavou nehodovou lokalitou je most přes říčku Malšíňku v extravilánu na komunikaci 42213, kde dochází ke střetům vozidel s pevnou překážkou – zábradlím mostu přes tok Malšíňka. Místo se nachází v přímé a není nijak zúžené, konstrukce i zábradlí je naopak odsazena zhruba metr od okrajů vozovky, na první pohled je tedy množství nehod nepochopitelné.

Širší kontext ovšem poukazuje na nedostatek infrastruktury. Na obou stranách se ve vzdálenosti 50–100 m nachází směrový oblouk a silnice směrem k mostu klesá, což v kombinaci se špatným stavem mnohokrát spravované vozovky a krajnic vytváří rizikovou situaci. „Nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky“ z policejních statistik sice na první pohled může vypadat jako chyba řidičů, avšak detail uvádí, že se všechny nehody odehrály na mokřím povrchu. Nedostatečné protismykové vlastnosti nebo nedostatečné odvodnění povrchu tak mohou zapříčinit nehodu i při běžné jízdě.

34/ Most přes říčku Malšínku

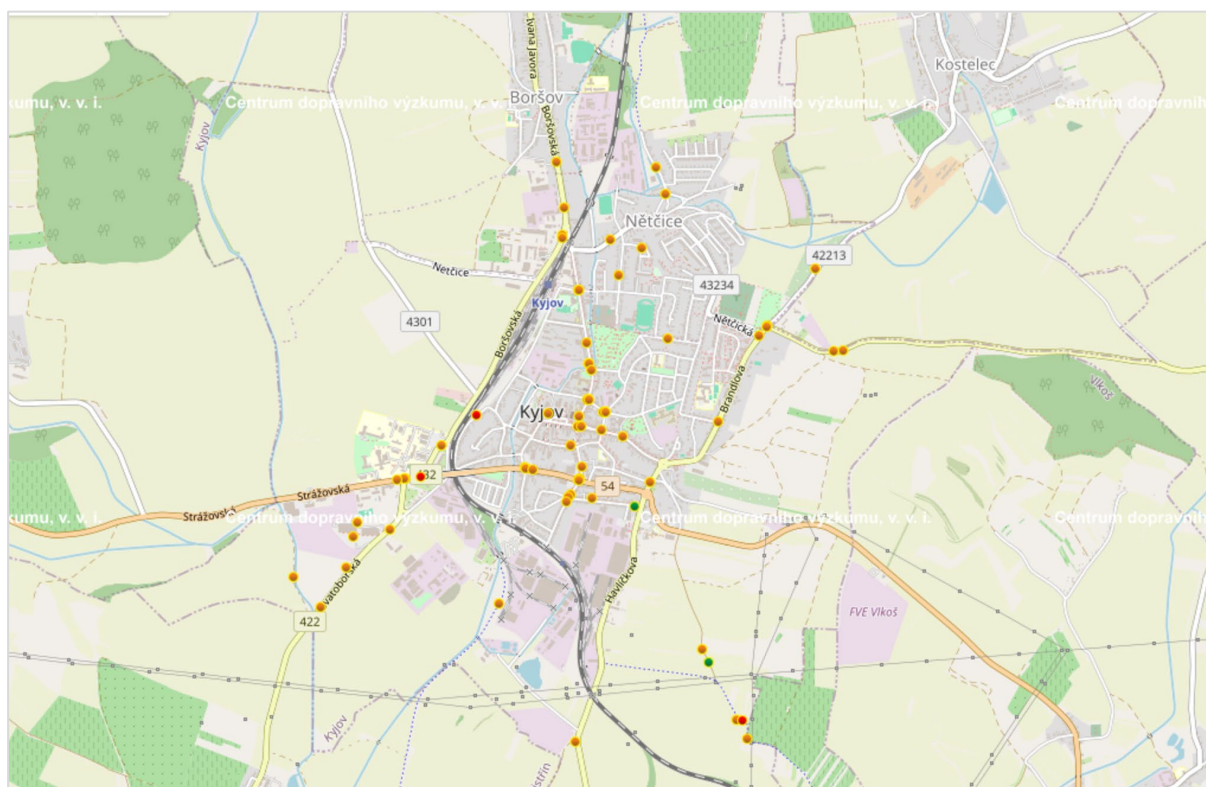


Zdroj 34/ mapy.cz, 2024

4.5.2 Zranitelní účastníci

V letech 2010 až 2024 došlo na území Kyjova k 75 nehodám s cyklisty, z toho 72 z nich mělo následky na životě nebo zdraví. Jak je vidět na obrázku 35 níže, nehody s cyklisty (i cyklistů) se vyskytují zejména na významných komunikacích jako jsou ulice Jiráskova, Kollárova, Jungmannova, Dobrovského, třída Komenského, ulice Boršovská aj.

35/ Mapa nehod s cyklisty v letech 2010 až 2024

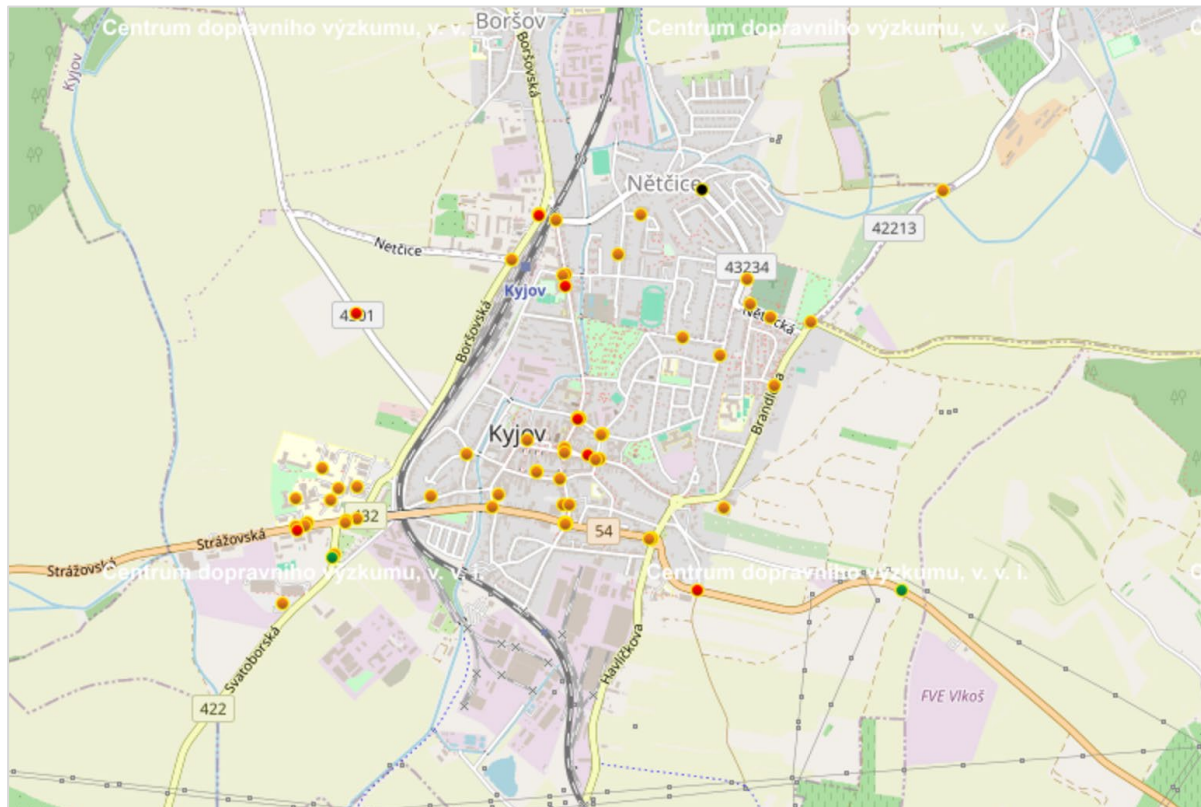


Zdroj 35/ nehody.cdv.cz

Vzhledem k absenci souvislé sítě cyklistické infrastruktury je možné nehodová místa považovat za aktuální. Hlavní spojnice pro silniční dopravu jsou totiž přirozeně používány i cyklisty, protože vhodné alternativy v podobě oddělené infrastruktury nebo jiné trasy prakticky neexistují.

Nehody motorových vozidel s chodci ukazuje obrázek 36. Nejčastěji se vyskytují na přechodech pro chodce a obecně v prostoru křižovatek zejména na hlavních městských komunikacích. Šířkové uspořádání silnice je mnohdy zbytečně velkorysý, přechody překračující maximální povolenou délku 7 metrů, nejsou rozděleny ostrůvkem apod., proto se výskytu nehod v místě vyšších intenzit nelze divit.

36/ Mapa nehodovosti chodců v Kyjově v období let 2010 až 2023



Zdroj 36/ Centrum dopravního výzkumu: nehody, 2024

Nehodovými místy jsou nejčastěji křižovatka ulic Jiráskova a Nerudova, ulice Strážovská, zejména přechody pro chodce u vstupu do nemocnice, Křižovatka ulice Havlíčkova a Nerudova, křižovatka ulice Dobrovského a třídy Komenského. Nemálo nehod se odehrálo paradoxně také v areálu Nemocnice Kyjov, kde jen v posledních 5 letech došlo ke 4 nehodám s chodci.

4.6 Identifikované problémové silniční dopravy

4.6.1 Neomezený vjezd do centra města

Nedostatkem zejména pro ostatní druhy dopravy a funkce města je zcela neregulovaný vjezd a průjezd historickým centrem města včetně parkování na náměstí.

Historické centrum je kulturním dědictvím každého města. Důležitý a symbolicky významný veřejný prostor by proto měl být nejen vzhledný, ale také bezpečný. Průjezdnost historického centra není s tímto v souladu. Alternativní trasy kolem centra existují a neznamenají výrazné prodloužení trasy. Odpovídající parkovací kapacity v okolí historického centra také existují a centrum je z nich dostupné do 100–250 m, což je stále akceptovatelná docházková vzdálenost. Centrum města by tedy mohlo být pro osobní vozidla i zcela uzavřeno, což by bylo v souladu s moderními přístupy k řešení (historických) center měst, podporovalo udržitelnou dopravu, veřejné prostranství atd.

37/ Centrum města je pod neregulovaným nápořem vozidel po celý den



Zdroj 37/ vlastní fotodokumentace

4.6.2 Dopravní značení a zařízení

Dopravní značení a zařízení jsou běžnou součástí provozu, nicméně dle zákona č. 361/2000 Sb. i všech navazujících předpisů (zejména TP 65 neb TP 145) se mají používat pouze v nezbytně nutné míře. Stav značení v Kyjově tomu ovšem neodpovídá. Na území města se nachází mnoho značek, které jsou nadbytečné, nesprávně umístěné, špatně viditelné, opotřebované (zejména VDZ) a někdy i nesmyslné.

Rozšířeným fenoménem je například umísťování značek IP 6 Přechod pro chodce k přechodům u křižovatek, což je nejenom zbytečné – přechod u křižovatky nemusí být označen SDZ a je předvídatelný – ale zároveň vytváří nepovolené kombinace se značkami přednosti v jízdě. Svislá značka postřehnutelnosti přechodu nepomůže, protože ten musí být vždy vyznačen na vozovce. Zároveň se na ni nelze „spolehnout“, protože u některých přechodů svislá značka je a jinde není.

38/ Zbytečné značky přechodů u křižovatky, kde vytváří nepovolené kombinace se značkami přednosti v jízdě



Zdroj 38/ vlastní fotodokumentace

39/ Zbytečná značka zákazu stání umístěná v zóně zákazu stání



Zdroj 39/ vlastní fotodokumentace

4.6.3 Rozlehlé a nejasné křižovatky

Nemalá část křižovatek, zejména na významnějších komunikacích je nedostatečně organizovaná, zbytečně rozlehlá nebo jinak nejasná. Příkladem jsou nejen dvě křižovatky u nemocnice na silnici I/54, ale také většina křižovatek v širším centru města, např. tř. Palackého x Dobrovského, Dobrovského x Újezd, Boršovská x tř. Komenského, Netčická x Dvořákova nebo Újezd x Dvořákova.

Mnohé zmíněné i jiné křižovatky jsou problémové kvůli vedení hlavní komunikace do odbočky (tzv. zalomená přednost). Toto řešení se v Kyjově objevuje poměrně často, nicméně nikde není dostatečně řešeno pomocí stavebního uspořádání, ani není dostatečně zdůrazněno VDZ. Pouhé umístění jedné svislé značky nestačí, protože tzv. psychologická přednost při jízdě přímo (byť ne po hlavní) je mnohdy velmi výrazná.

Samostatnou kapitolou nevyhovujících křižovatek jsou rozlehlé plochy v okrajových a místních částech města (zejména podél silnice II/432), které nemají jasné určení.

4.7 Shrnutí

Silniční doprava v Kyjově je celkově dobrá. Kapacitní problémy se objevují pouze zřídka a omezují se oblast na jihozápadě města. Jinde je doprava plynulá a celkové intenzity včetně tranzitu nejsou nijak vysoké a odpovídají běžnému regionálnímu centru.

Z pohledu infrastruktury je však síť poměrně zanedbaná a nevyhovující. Většina hlavních silnic a průtahů je řešena příliš velkoryse pro silniční dopravu, a uspořádání odpovídá spíše extravilánu. Zbytečně široká vozovka a jízdní pruhy pak svádí k rychlé jízdě, což omezuje nejen samotné řidiče, ale také ostatní účastníky.

V Kyjově je zároveň provedeno minimum zklidňovacích opatření, jak na hlavních tazích, tak ve vedlejších ulicích s převažující funkcí bydlení. Zlidněné zóny v podstatě neexistují, přestože mnoho ulic má lokálně omezenou rychlost dopravní značkou B 20a; stavební uspořádání ovšem jinou cílovou rychlost nereflektuje, proto lze o dodržování a přínosu takových náhodných omezení pochybovat.

4.7.1 SWOT analýza silniční dopravy

Silné stránky <ul style="list-style-type: none"> • Silnice I. třídy a blízkost dvou dálnic • Celkově nevelké zatížení silničních komunikací • Až na výjimky minimální kapacitní problémy 	Slabé stránky <ul style="list-style-type: none"> • Vedení průtahu I. třídy intravilánem • Zdržení na některých křižovatkách ve špičkách • Rozlehlé a špatně organizované křižovatky • Neřešené zklidňování komunikací • Chaotické, přelácané a nesprávné dopravní značení
Příležitosti <ul style="list-style-type: none"> • Odvedení tranzitní dopravy z intravilánu • Omezení silniční dopravy na Masarykově náměstí • Zřízení mimoúrovňové křižovatky u nemocnice • Snížení podílu IAD podporou udržitelné dopravy • Zřízení zón 30 a obytných zón 	Hrozby <ul style="list-style-type: none"> • Rostoucí intenzity dopravy • Rostoucí podíl vnitřních cest realizovaných IAD • Rostoucí podíl vnějších cest realizovaných IAD • Vyšší počet nehod nebo závažnějších následků

5 DOPRAVA V KLIDU

Doprava v klidu (statická doprava) je nedílnou součástí silniční dopravy k její dynamické složce. Parkovací stání výrazně ovlivňují také organizaci městského prostoru. Rostoucí poptávka po parkování vytváří tlak na změny v uspořádání ulic a veřejných prostranství, parkovací kapacity však nelze neomezeně rozšiřovat. Dopravní indukce ukazuje, že nové parkovací plochy vedou k nárůstu dopravy a poptávky po parkování a opětovnému „nedostatku“ parkovacích míst.

V Kyjově je vysoká poptávka po parkování, zejména v centru města a na sídlištích. Proto byly zavedeny parkovací zóny, které regulují parkování, zvýhodňují rezidenty a omezují zbytné cesty do města. Samotné parkovací zóny však celý problém s parkováním ve městě nevyřeší. Je důležité nabídnout kvalitní alternativní možnosti hromadné i individuální dopravy v rámci města i pro dojíždějící obyvatele z okolních obcí.

5.1 Stupeň automobilizace

Stupeň automobilizace je ukazatel udávající počet osobních automobilů registrovaných v konkrétním území v přepočtu na tisíc obyvatel. Stupeň motorizace udává počet všech registrovaných motorových vozidel na tisíc obyvatel, včetně např. těžké techniky, která neslouží k běžné přepravě.

Ukazatel je však vypočítáván z celkového počtu obyvatel a je tedy nepřesný z hlediska toho, že obyvatelé do 18 let obvykle ještě nevlastní automobil a část obyvatel starších 64 let jej již nevlastní. Stupeň automobilizace je tak ve skutečnosti mnohem vyšší, pokud započítáme pouze relevantní skupiny. V roce 2023 dosahoval stupeň automobilizace v Kyjově hodnoty 395 osobních automobilů na 1000 obyvatel.

40/ Porovnání stupně automobilizace v SO ORP Kyjov v roce 2023 (řazeno dle stupně automobilizace)

obec	Počet obyvatel	Osobních automobilů (OA)	Motorových vozidel (celkem)	podíl OA/celkem	Stupeň automobilizace OA 2023	Stupeň motorizace 2023
Labutý	168	103	183	56,3 %	613	1089
Mouchnice	322	183	343	53,4 %	568	1065
Skalka	153	83	201	41,3 %	542	1314
Vřesovice	582	284	547	51,9 %	488	940
Kelčany	244	119	217	54,8 %	488	889
Ostrovánky	228	111	199	55,8 %	487	873
Čeložnice	416	199	393	50,6 %	478	945
Žádovice	719	339	670	50,6 %	471	932
Ježov	717	338	645	52,4 %	471	900
Hýslý	412	192	419	45,8 %	466	1017
Želetice	512	237	496	47,8 %	463	969
Moravany	724	333	672	49,6 %	460	928
Hovorany	2179	992	2026	49,0 %	455	930
Nechvalín	339	150	297	50,5 %	442	876
Šardice	2178	958	2047	46,8 %	440	940
Stavěšice	369	162	325	49,8 %	439	881
Nenkovice	480	208	390	53,3 %	433	813
Věteřov	523	224	472	47,5 %	428	902

obec	Počet obyvatel	Osobních automobilů (OA)	Motorových vozidel (celkem)	podíl OA/celkem	Stupeň automobilizace OA 2023	Stupeň motorizace 2023
Bukovany	695	297	541	54,9 %	427	778
Svatobořice-Mistřín	3527	1498	3093	48,4 %	425	877
Vacenovice	2152	904	1814	49,8 %	420	843
Vlkoš	1024	428	969	44,2 %	418	946
Milotice	1877	784	1605	48,8 %	418	855
Sobůlky	831	347	695	49,9 %	418	836
Strážovice	603	243	456	53,3 %	403	756
Kyjov	10844	4287	8814	48,6 %	395	813
Kostelec	890	349	782	44,6 %	392	879
Skoronice	508	199	418	47,6 %	392	823

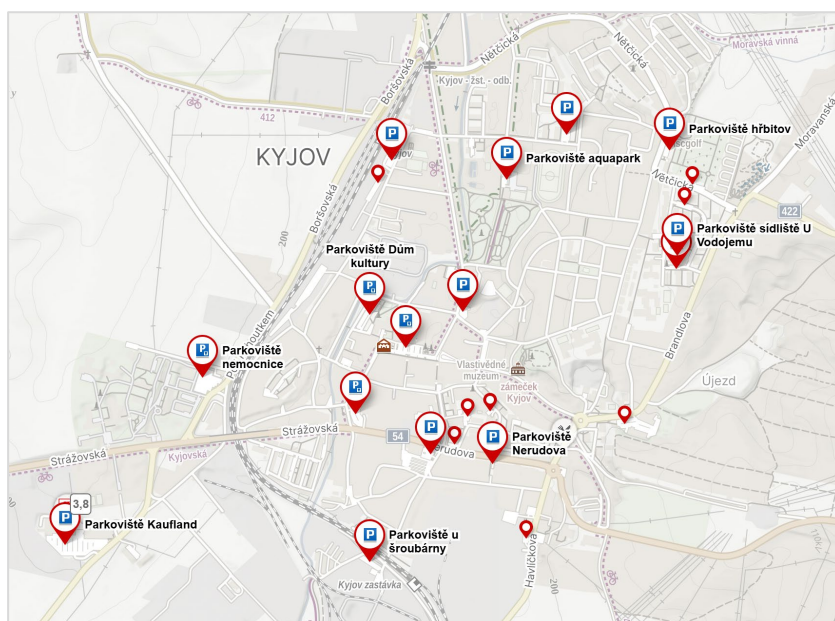
Zdroj 40/ Centrální registr silničních vozidel, 2024

5.2 Analýza parkování

5.2.1 Nabídka parkování

Mnoho parkovacích stání se nachází v uličním prostoru po celém městě, jak v centru, tak i na okraji v jednotlivých obytných čtvrtích. Jedná se o nejvýznamnější zdroj nabídky parkovacích stání ve městě. Ve městě se nachází také několik parkovišť, z nichž ta v centru města jsou placená, viz obrázek 41.

41/ Mapa parkovišť uvnitř centra města



Zdroj 41/ Mapy.cz, 2024

Nabídka parkovacích míst je ve skutečnosti mnohem vyšší, protože do počtu parkovacích stání nejsou započteny 3 zásadní druhy parkovacích stání:

- garážové komplexy,
- vjezdy do dvorů a garáží v rodinné zástavbě,
- soukromá parkoviště významných zaměstnavatelů.

5.3 Oblasti regulace parkování

Za poplatek je možné zaparkovat na vyznačených místech na Masarykově náměstí, v Komenského ulici, ve Svatoborské ulici, v Jungmannově ulici, v Žižkově ulici, ...

Provoz placených parkovišť je po–pá 8:00–17:00, sobota 8:00–13:00

42/ Seznam lokalit placeného stání uvnitř centra města

Lokalita / Zóna	Způsob provozu	Časový režim zpoplatnění stání	Tarif parkovacího automatu		
			30 minut	60 minut	Další hodina
Masarykovo náměstí	Parkovací automat	Po–pá od 8:00 do 17:00 So od 8:00 do 12:00	10 Kč/prvních 30 min., každých dalších 30 min. 20 Kč/30 min	-	-
Komenského ulice (od Masarykova náměstí po ul. Dobrovského)			10 Kč/prvních 30 min., každých dalších 30 min. 20 Kč/30 min	-	-
Svatoborská ulice (od Masarykova náměstí po ul. Jungmannova)			10 Kč/prvních 30 min., každých dalších 30 min. 20 Kč/30 min	-	-
Jungmannova ulice (od ul. Palackého po ul. Kollárova)			-	10 Kč	10 Kč
Jungmannova ulice (od ul. Svatoborská po ul. Žižkova)			-	10 Kč	10 Kč
Žižkova ulice – parkoviště za Domem kultury			-	Zdarma	10 Kč
Svatoborská ulice (od ul. Jungmannova po ul. Riegrova)			-	10 Kč	10 Kč
Riegrova ul. – parkoviště u kina Panorama			-	10 Kč	10 Kč
Dobrovského ulice – parkoviště u fary			-	10 Kč	10 Kč

Zdroj 42/ MÚ Kyjov, 2024

5.4 Parkoviště P+R, K+R

Město nemá zřízeno parkoviště P+R a vzhledem k malé velikosti by to pro něj ani nemělo smysl. Ten by teoreticky mohlo mít u železniční nebo autobusové stanice, kde by sloužilo jako přestupní bod na VHD do Brna. Brno je však stále poměrně daleko a návazná doprava má pomalou cestovní rychlost.

Parkovací místa K+R jsou vytvořena na třídě Komenského u budovy Klvaňova gymnázia. Slouží v pracovní dny v době před začátkem vyučování mezi 7:00–8:00 hodinou.

43/ Parkovací místa K+R u Klvaňova gymnázia slouží pro vysazení dětí před začátkem vyučování mezi 7:00 – 8:00



Zdroj 43/ vlastní fotodokumentace

5.5 Shrnutí

Statická doprava v Kyjově není vhodně řešena. Odstavená vozidla jsou sice prakticky všude ve veřejném prostoru, přesto je mnohdy problém krátkodobě i dlouhodobě zaparkovat. Tato situace je běžná ve všech městech ČR libovolné velikosti a vychází z nesprávně nastavené parkovací politiky, pokud nějaká koncepce nebo vize vůbec existuje.

Většina parkovacích kapacit ve městě je zdarma, a i zpoplatnění v centru města je vzhledem k atraktivitě a žádanosti míst velmi nízké. Regulace dopravy v klidu v Kyjově tedy dnes neexistuje (nefunguje). Řešením není výstavba dalších parkovacích kapacit, protože povede pouze k dalšímu zvýšení atraktivity a zahlcení centra automobily.

Infrastruktura má nedostatky také v rezidenčních oblastech, kde se běžně stojí na vozovce a není zachován obousměrný průjezd o šířce 6 m, jak stanovuje zákon č. 361/2000 Sb. Byť to dopravní komplikace vzhledem k minimálnímu provozu nepřináší, jedná se o nevyhovující stav, protože je vědomě porušován zákon a policií je stav tolerován (přehlížen). Absence jasných pravidel a jejich vymáhání pak vede k jejich porušování i tam, kde jsou pravidla zřejmá. Nevhodné stání u křižovatek nebo příčných pěších vazeb pak může nevhodně omezovat rozhledy a vést k nehodám.

Zcela neřešená je pak problematika krátkodobého stání a zásobování. Míst pro nakládku a vykládku osob nebo nákladu je po městě málo, přitom v mnoha lokalitách k němu dochází často a denně. Protože většina parkovacích kapacit je trvale obsazena, musí tito řidiči běžně zastavit v jízdním pruhu, křižovatce nebo na chodníku, protože jim určená místa buď neexistují, nebo jsou nesprávně obsazena dlouho odstavenými vozidly.

5.5.1 SWOT analýza

Silné stránky <ul style="list-style-type: none"> • Vymezení zón placeného stání v centru města • Možnost platby prostřednictvím SMS 	Slabé stránky <ul style="list-style-type: none"> • Hlavní náměstí jako kapacitní parkoviště • Ulice v centru zahlcené parkováním • Většina parkovacích stání je zdarma • Neřešené parkování mimo centrum města • Přehlížení zjevných a pravidelných přestupků
Příležitosti <ul style="list-style-type: none"> • Navigování řidičů na volná parkovací místa • Rozvoj sdílení automobilů (carsharing) a podpora spolujízdy (včetně cest do zaměstnání) pro zmírnění tlaku na parkovací plochy • 	Hrozby <ul style="list-style-type: none"> • Rostoucí tlak na parkovací místa • Neochota řidičů platit za parkování • Odpor veřejnosti vůči placenému parkování

6 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

Kyjovem prochází dvoukolejná železniční trať č. 340 z Brna do Veselí nad Moravou a Uherského Hradiště. Objednatelem regionální dopravy je Jihomoravský kraj ve spolupráci se Zlínským krajem, dopravcem všech spojů jsou České dráhy (ČD).

6.1 Osobní doprava

6.1.1 Pravidelná osobní doprava

V Kyjově zastavují spěšné a osobní vlaky linky S6, na které také platí jízdní doklady IDS JMK.

44/ Interval a počet železničních spojů

Vlak	Směr	Interval ve špičce / mimo špičku [min]	Počet spojů v pracovní den / o víkendu
Os	Brno	(30) 60 / 120	10
Sp	Brno	120	10
Os	Veselí nad Moravou	~30 /	20 / 12
Sp	Veselí nad Moravou	120 /	8 / 8
Os	Staré Město u Uh. Hradiště	2 spoje	2 / 2
Sp	Staré Město u Uh. Hradiště	~120	6 / 6

Zdroj 44/ SŽ

Osobní železniční doprava je zajišťována spěšnými a osobními vlaky. Vlakové spoje do Kyjova jsou v pracovní dny dostupné již v brzkých ranních hodinách a umožňují tak obyvatelům měst a obcí v okolí Kyjova (Vlkoš, Vracov, Veselí nad Moravou) cestovat do zaměstnání či školy vlakem. To platí i v sobotu, byť první spoje zpravidla odjíždí a přijíždí později, v neděli zpravidla ještě později, viz tabulka 45.

45/ První a poslední železniční spoje

Směr	Ve směru – odjezd z Kyjova		Ze směru – příjezd do Kyjova	
	První a poslední spoj v pracovní den	První a poslední spoj o víkendu	První a poslední spoj v pracovní den	První a poslední spoj o víkendu
Os: Slavkov u Brna, Brno	04:25 18:25	04:25 18:25	05:31 23:46	(06:31*) 07:36 23:46
Sp: Slavkov u Brna, Brno	05:15 21:28	06:28 21:28	08:33 22:31	08:33 22:31
Os: Veselí nad Moravou	04:39 21:38	(05:32*) 06:32 21:38	04:23 20:32	(04:23*) 05:25 20:32
Sp: Veselí nad Moravou	08:34 22:32	08:34 22:32	05:11 21:27	06:26 21:27
Os + Sp: Uherské Hradiště	04:39 21:38	(05:32*) 06:32 21:38	05:52 21:27	05:25 21:27

* pouze v sobotu

Zdroj 45/ SŽ; vlastní zpracování

Rozsah provozu je dobrý, protože nabízí příjezd i odjezd z Kyjova po 20. hodině, mnohdy i po 22. hodině. Výjimkou je pouze osobní vlak směrem na Brno, jehož poslední spoj odjíždí celotýdenně již v 18:25. Pro přepravu v okolí Kyjova tedy večerní spojení vlakem směrem na Koryčany není nabízeno.

Lepší nabídka spojů v okrajových obdobích je směrem na Brno – s výjimkou v předchozím odstavci –, kam jedou vlaky celotýdenně již velmi brzy ráno (04:25), a přijíždějí nejpозději (23:46). Pozoruhodností

je, že první spojení z Uherského Hradiště o víkendu dorazí do Kyjova dříve než v pracovní den (05:25 místo 05:52), přestože odjezd výchozího vlaku z Uherského Hradiště je stejný.

Provoz osobních i spěšných vlaků je celodenně v pravidelném intervalu 120 minut v pracovní dny i o víkendu. Časové polohy obou typů spojů dohromady tvoří zhruba 60minutový interval a nabízejí tak spojení každou hodinu daným směrem. Spěšný vlak má zejména směrem na Brno méně zastávek, proto je společná nabídka platná zejména do vzdálenějších nebo větších cílů na trase.

Celkově je provoz hodnocen jako dobrý, nicméně brzký konec osobních vlaků směrem na Brno a výrazně rozdílné odjezdy prvních spojů o víkendu (i mezi sobotou a nedělí) částečně snižují obecnou atraktivitu a flexibilitu nabízených spojení.

6.1.2 Konkurenceschopnost

Spojení vlakem je málo atraktivní nejen kvůli nízké četnosti spojení, ale i kvůli délce jízdní doby. Cestovní doba vlakem je konkurenceschopná vůči automobilové dopravě pouze v nejbližším okolí Kyjova, přibližně do 10 kilometrů. U delších vzdáleností je již cestovní doba vlakem výrazně delší ve srovnání vůči IAD, zejména u destinací, do kterých nevede přímá železniční trať (například Hodonín).

Tabulka níže uvádí srovnání cestovní doby vlakem, autobusem a automobilovou dopravou v rámci nejbližšího okolí Kyjova i do center dojížděky za prací či vzděláním (zejména Brno a Hodonín). Při využití železniční dopravy je cestovní doba do Brna přibližně o 20 minut delší ve srovnání s IAD. V případě cestování do Hodonína je jízdní doba železniční dopravou více než dvojnásobná ve srovnání s IAD.

46/ Konkurenceschopnost vlakových spojů

Vzdálenost vzdušnou čarou	Destinace	Přímý spoj	Vlak	IAD	Autobus
km	-	-	min.	min.	min.
4	Kyjov-Bohuslavice	Ano	5	6	9
4	Vlkoš	Ano	8	7	6
8	Vracov	Ano	12	11	14
11	Bzenec	Ano	17	16	19
18	Hodonín	Ne	45–74	22	33–45
20	Veselí nad Moravou	Ano	27	25	42
42	Brno	Ano	65	46	80

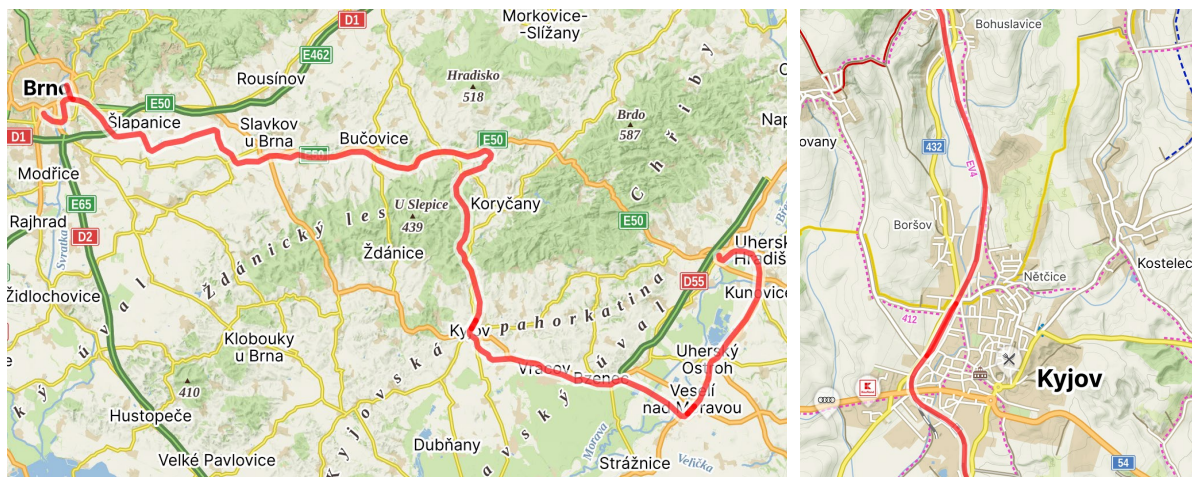
Zdroj 46/ mapy.cz + SŽ + CIS JŘ; vlastní zpracování

6.2 Infrastruktura

6.2.1 Trať

Železniční trať č. 340 je dvoukolejná, neelektrizovaná trať z Brna do Uherského Hradiště přes Veselí nad Moravou. Je součástí tzv. Vlárské dráhy, tedy původní tratě Brno – Kyjov – Veselí nad Moravou – Trenčianská Teplá a nazývá se tak kvůli vedení podél toku řeky Vlárky (od Bohuslavic nad Vlárkou po Nemšovou na Slovensku).

47/ Trať č. 340 propojuje Kyjov s Brnem a Uherským Hradištěm



Zdroj 47/ mapy.cz, 2025

6.2.2 Železniční stanice

Na území města Kyjova se nachází 3 železniční stanice a zastávky. Nejvýznamnější je železniční stanice Kyjov ležící na západním okraji města, severozápadně od centra.

ŽST Kyjov

Budova železniční stanice Kyjov je bezbariérově přístupná, včetně bezbariérově přístupné pokladní přepážky. Bezbariérový přístup však není na žádné nástupiště (žádné nástupiště není v normové výšce 550 mm nebo 380 mm nad TK, dle ČSN 73 4959). Přístup k nástupištím je po panelových přechodech kolejí. Nástupiště jsou nízká a některá z nich úzká, což může cestujícím způsobovat obtíže při nástupu do vlaku nebo výstupu z něj. Na nástupištích není přístřešek ani žádné značení či odjezdová tabule.

48/ Železniční stanice Kyjov



Zdroj 48/ vlastní fotodokumentace

Železniční stanice je vybavena pro sluchově postižené (elektronický informační systém s řádkem běžícího textu) a pro zrakově postižené (orientační hlasové majáčky). Ve stanici lze objednat asistenci, kterou mohou využít osoby se sníženou schopností pohybu a orientace (cestující na invalidním vozíku, sluchově či zrakově postižení, starší osoby, které mohou mít problémy s mobilitou).

Součástí vybavení stanice je také box pro výdej jízdenek, WC, bezbariérové WC. Čekárna pro cestující je v provozu každý den od 4:15 do 21:00.

Správa železnic připravuje na období 09/2027–06/2029 rekonstrukci stanice Kyjov. Předmětem stavby je rekonstrukce kolejiště, uvedení nástupišť do souladu s požadavky platných technických předpisů včetně zřízení bezbariérových přístupů, optimalizace počtu staničních kolejí a výstavba nového podchodu.

Nově bude v ŽST Kyjov 7 dopravních a 10 manipulačních kolejí. Účelové kolejiště Správy železnic zůstane zachováno. V hlavních kolejích se zvýší rychlost na 100 km/h. V předjízdňích kolejích bude 50, respektive 60 km/h. Nově zde budou zřízeny čtyři nástupní hrany s výškou 550 mm nad kolejí. Mezi hlavními kolejemi bude ostrovní nástupiště dlouhé 170 m, přístupné z plochy před výpravní budovou novým podchodem se schodišti a šikmými chodníky. Dvě vnější nástupiště budou mít délku 170, respektive 110 m.

Železniční přejezd ve stanici zůstane na svém místě, dojde pouze k jeho rekonstrukci. Stávající most bude z důvodu špatného technického stavu a nevyhovujících prostorových poměrů nahrazen novým. Ve výpravní budově proběhnou rekonstrukce místností, které budou nově sloužit pro umístění sdělovacího a zabezpečovacího zařízení. V nové technologické budově bude umístěná silnoproudá technologie. Na vnějších nástupišťích budou sloužit cestujícím dva přístřešky, ostrovní nástupiště bude zastřešené přibližně v délce 100 m.

Kyjov zastávka

Kyjov zastávka se nachází na jižním okraji města v blízkosti průmyslové zóny. Není zde odjezdová tabule ani hlášení staničního rozhlasu. Cestující tedy nemá k dispozici aktuální informace o jízdě vlaku ani informace o mimořádnostech, například při výlukách. Nástupiště jsou nízká a nesplňují standard bezbariérovosti.

49/ Železniční zastávka Kyjov zastávka



Zdroj 49/ vlastní fotodokumentace

Nedaleko této zastávky začíná cyklostezka Mutěnka.

Bohuslavice u Kyjova

Budova železniční stanice Bohuslavice u Kyjova působí neudržovaně, v době konání terénního průzkumu (leden 2025) byla uzavřená. Nástupiště nejsou označená, odjezdové tabule nejsou, přístup k železniční stanici i v ní je bariérový. Ve stanici nejsou služby pro cestující, pouze označovač IDS JMK.

50/ Železniční stanice Bohuslavice u Kyjova



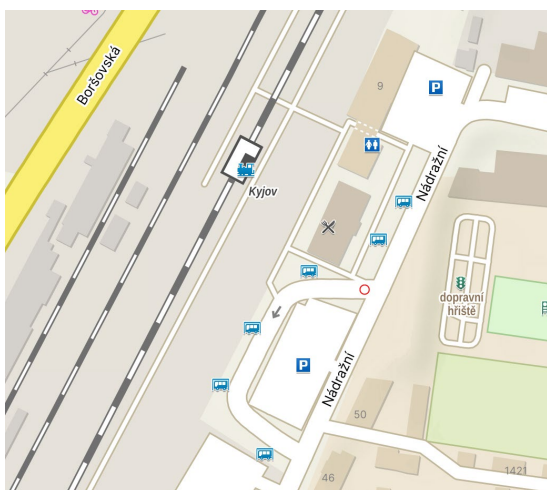
Zdroj 50/ vlastní fotodokumentace

6.3 Provázanost s dalšími módy dopravy

Autobusová doprava

Železniční stanice Kyjov se nachází na západě města. Přestup na autobusové linky je zajištěn prostřednictvím šesti autobusových zastávek, které se nachází v ul. Nádražní v těsné blízkosti železniční stanice. Zastávky jsou číslovány v opačném směru, než by cestující předpokládali, tedy zastávka č. 1 je nejvzdálenější od nádražní budovy a naopak zastávka č. 6 je nejbližší nádražní budovy. Každá z těchto zastávek je vybavena přístřeškem a lavičkou.

51/ Stanoviště autobusů u železniční stanice Kyjov

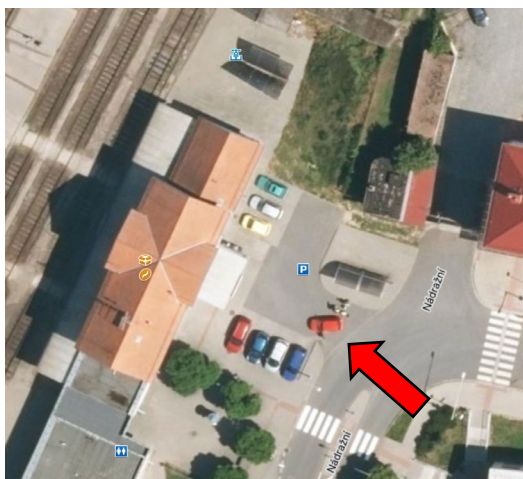


Zdroj 51/ mapy.cz + vlastní fotodokumentace

Parkovací kapacity

V okolí železniční stanice Kyjov se nachází tři bezplatná parkoviště v ulici Nádražní. Jedno z nich je umístěno přímo před nádražní budovou, kvůli malé kapacitě své přeplněnosti a chybějícím parkovacím místům K+R však neumožňuje snadný přestup cestujících na železniční dopravu. K vysednutí či nasednutí spolujezdců do automobilů je využívána plocha parkoviště nebo prostor u vjezdu.

52/ Přeplněné bezplatné parkoviště před nádražní budovou v ul. Nádražní



Zdroj 52/ mapy.cz + vlastní fotodokumentace

Bezmotorová doprava

Vlaková stanice Kyjov poskytuje cyklistům možnost zaparkování jízdního kola, má však malou kapacitu. Nachází se zde kryté stojany na kola v prostoru před nádražní budovou, mezi nimi a budovou je však umístěné parkoviště. Další kryté stojany na kola jsou vpravo od nádražní budovy, přístup k nim však blokují kontejnery na tříděný odpad a parkující automobily. Tímto prostorovým uspořádáním je tedy dána větší priorita automobilové dopravě před cyklistikou. Stojan zároveň není při příjezdu viditelný ani označený.

6.4 Shrnutí

Železniční doprava v Kyjově je na uspokojivé úrovni, nicméně nepředstavuje významný dopravní prostředek. Omezený rozsah sítě (jedna trať) a dlouhé cestovní doby nejsou příliš atraktivní na kratší ani delší vzdálenosti. Atraktivitě trochu pomáhá zapojení do IDS JMK, nicméně provázání s autobusovou dopravou v Kyjově prakticky neexistuje.

Hlavní výhodou železnice je celodenní pravidelný provoz v pracovní dny i o víkendu, nicméně kvalita infrastruktury, stanic a zastávek i nasazovaných souprav již neodpovídá standardům 21. století. Zlepšení by měla přinést plánovaná rekonstrukce a elektrizace celé trati, která by se měla odehrát během 5–10 let.

6.4.1 SWOT analýza

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> • Zapojení železniční dopravy do IDS JMK • Pravidelný interval • Celotýdenní provoz včetně víkendů a svátků 	<ul style="list-style-type: none"> • Zastaralá infrastruktura • Delší cestovní doba ve srovnání s IAD i autobusem • Chybí provázání se silniční dopravou (K+R) • Chybí provázání s cyklistickou dopravou (odstavy) • Chybí provázání s autobusy MHD i regionálními linkami

Příležitosti <ul style="list-style-type: none">• Rekonstrukce a elektrizace celé železniční trati• Zkrácení cestovních dob• Atraktivní dojezdová doba do vzdálenějších cílů• Zlepšení návazností s autobusy MHD i regionálními• Zřízení kapacitních odstavů pro jízdní kola• Podpora spolujízdy zřízením míst K+R	Hrozby <ul style="list-style-type: none">• Oddálení nebo nerealizace rekonstrukce• Klesající počet cestujících
---	--

7 AUTOBUSOVÁ DOPRAVA

Autobusová doprava má pro Kyjov klíčovou roli v dopravní obslužnosti, neboť železniční doprava kvůli omezenému rozsahu sítě nedokáže plnit roli páteře systému veřejné dopravy. Autobusové linky spojují Kyjov s významnými městy, jako je Hodonín nebo krajské město Brno. Díky integraci do IDS JMK mohou cestující využívat jednotný tarifní systém, který umožňuje snadné přestupy mezi autobusovými a vlakovými spoji v celém Jihomoravském kraji.

7.1 Organizace a nabídka spojení

Autobusová doprava v Kyjově je organizována v systému IDS JMK. Protože se nachází u hranice kraje, zajišťují do města také dvě linky Dopravy Zlínského kraje, na nichž lze území JMK využít tarif IDS JMK.

7.1.1 Regionální linky

53/ Mapa linek a tarifních zón v okolí Kyjova



Zdroj 53/ IDS JMK

V Kyjově je celkem 31 linek s unikátním číslem celostátního označení, reálně se však jedná pouze o 13 linek s duplicitami kódů kvůli provozování spojů více dopravci. S duplicitami linek bude pracováno jako s jednou linkou.

V tabulce 54 níže jsou uvedeny linky obsluhující Kyjov a okolí. Počet spojů tam / zpět je uveden dle JŘ. Interval ve špičce a mimo špičku je uveden, pokud je pravidelný, hvězdička u údaje znamená odchylku od pravidelnosti; údaj například neplatí pro oba směry, platí pouze pro jednu špičku apod. Hodnota „ne“ znamená, že pravidelný interval nelze určit. Pro počty spojů a vyhodnocení těchto parametrů jsou použity pouze celoročně jedoucí spoje, nejsou tedy zahrnuty tzv. „školní spoje“ které nejedou o hlavních prázdninách.

54/ Pravidelné autobusové linky regionální dopravy (stav k 01.04.2025)

Linka	Trasa	Počet spojů v PD tam / zpět	Interval ve špičce / mimo špičku	Víkendový provoz
727106 728106 729106	Brno – Slavkov u Brna – Žarošice – Dražůvky – Kyjov	20 / 19	30 / 60*	ano, pravidelný
729642	Bučovice – Ždánice – Lovčice – Bukovany – Kyjov	23 / 24	~30 / 60*	ano, nepravidelný
728660 729660	Kyjov – Žarošice – Uhřice – Dambořice	17 / 18	ne / ne	ano, nepravidelný
728661 729661	Kyjov – Želetice – Násedlovice	5 / 4	ne / ne	ano 1 pár
728662	Kyjov – Šardice – Hovorany – Čejč – Kobylí	22 / 21	30 / 60 (120)	ano, nepravidelný
726663 727663 728663 729663	Hodonín – Dubňany – Kyjov	27 / 25	~30 / ~60	ano, nepravidelný
726664 727664 728664 729664	Hodonín – Ratíškovice – Milotice – Kyjov	25 / 25	ne / 60	ano, nepravidelný
727665 728665 729665	Kyjov – Vracov – Bzenec – Strážnice	16 / 16	ne / ne	ne
728666 729666	Kyjov – Vlkoš – Žeravice – Osvětimany	22 / 22	ne / ne	ano, nepravidelný
727667 729667	Kyjov – Moravany – Hýsly – Kyjov	8 / 10	ne / ne	ano, nepravidelný
727668 729668	Kyjov – Čeložnice	10 / 11	ne / ne	ano, nepravidelný
801900	Staré Hutě – Koryčany – Kyjov	12 / 13	ne / ne	1 pár spojů
771901	Kroměříž-Střílky – Koryčany – Kyjov	7 / 6	ne / ne	ano, nepravidelný

Zdroj 54/ portal.jizdnirady.cz

Většina ze 13 linek má více než 10 spojů v každém směru během pracovního dne. Počet 10 (párů) spojů byl zvolen zpracovatelem jako přibližný ukazatel rozsahu provozu, protože při vhodném rozložení spojů dokáže zajistit interval 60 / 120 minut během celého občanského dne. Rozsahem 3–4 spojů v ranní špičce, 1–2 spojů v dopoledním sedle, 3–4 spojů v odpolední špičce a 1–2 spojů večer lze nabídnout přiměřenou dopravní obsluhu pokrývající potřeby většiny obyvatel.

I linky 667 a 901, které tohoto měřítka nedosahují, se mu alespoň blíží, obě navíc mají část trasy shodnou s jinou linkou. I přes dlouhé rozestupy mezi některými spoji je zajištěno spojení po celý občanský den, tedy i po 20. nebo 22. hodině. Totéž platí i u linky 661, která nabízí doplňkové spojení ve špičkách pracovních dnů a má většinu trasy shodnou s linkou 106 s pravidelným provozem.

Z pohledu rozsahu provozu je tedy nabídka hodnocena jako dobrá, protože linek s „nedostatečným“ provozem je minimum, přičemž jejich nižší rozsah je stále akceptovatelný. Zvlášť pozitivně hodnotíme

zajištění provozu i ve večerních hodinách (po 20.–22. hodině) a o víkendu, což v ČR stále nebývá standardem.

Co však pozitivně hodnotit nelze je (ne)pravidelnost intervalu. Přestože má většina linek výrazně více spojů (16–25) než minimálních 10 párů, má alespoň zhruba pravidelný interval pouze 5 z nich, a i u nich je potřeba být v hodnocení benevolentní. Je pochopitelné, že je provoz přizpůsobován poptávce, například školnímu vyučování nebo obvyklému konci pracovní doby, nicméně spoje navíc by měly být přidávány do základního pravidelného intervalu, který je stejný po celý den, případně alespoň v jednotlivých obdobích (špička / mimo špičku).

55/ Nepravidelný interval linek 667 (nahore) a 660 (dole) ve špičkách pracovního dne

4:31	5:36	6:41	7:36	7:39	8:26	9:26			
21	23	25	27	29	31	143	33	35	37
✕57 ♿	✕56	✕56 ♿	✕57 ♿	✕56 ♿	✕	✕ ♿B	✕ ♿	✕ ♿	✕
12:06	13:06	14:06	14:06	14:31	14:46	15:11	15:56	16:51	17:26

Zdroj 55/ IDS JMK

Poměrně rozšířeným fenoménem je vynechání 1 páru spojů v dopoledním sedle z jinak obvyklého intervalu. To platí i pro významnější linky s 60minutovým intervalem – další spoj jede za 120 minut – a týká se i „nejpravidelnější“ linky 106 Brno–Kyjov.

Více markantní a mnohem méně pochopitelné jsou odchylky intervalu ve víkendovém provozu. Většina linek sice jede zhruba „jednou za 2 hodiny“, avšak celodenní pravidelný interval má pouze linka 106. Pokud už jsou minutové polohy spojů nějak pravidelné, objevují se v taktu mezery nebo odchylky, viz obrázek 56.

56/ Nepravidelný víkendový provoz na lince 642 v obou směrech (nahore odjezdy, dole příjezdy)

SOBOTA + NEDĚLE										
202	204	206	302	208	304	210	306	262	212	264
Ⓢ17 ♿	Ⓢ17	166 ♿	Ⓢ17 ♿	Ⓢ17	Ⓢ17 ♿	Ⓢ17	Ⓢ16 ♿	Ⓢ16	Ⓢ10	Ⓢ10
5:11	6:41	8:11	9:11	10:41	13:11	14:41	17:11	18:41	20:41	22:37
1.12	1.12	1.12	1.12	1.12	1.12	1.12	1.12	1.12	1.12	1.12
5:18	7:08	8:38	9:08	11:08	13:08	15:08	17:38	19:08	20:08	21:38

Zdroj 56/ IDS JMK

Například 4 spoje linky 642 na příjezdu do Kyjova sice přes den mají interval 120 minut, ten je však z neznámého důvodu ráno i večer nerespektován, a ani není nahrazen jiným. Protisměrné spoje na odjezdu z Kyjova pak za celý den pravidelnost nemají vůbec. I přes nejednotnost intervalu jsou posuny alespoň ve smysluplných hodnotách 30 nebo 60 minut. Některé linky však mají polohu spojů natolik nesourodou, že se za celý den neopakuje téměř žádná minutová poloha jakéhokoliv spoje, přestože jezdí zhruba po 1 nebo 2 hodinách, viz JŘ linky 663 na obrázku 57.

57/ Spoje linky 663 sice jedou zhruba každé dvě hodiny, ale zcela nepravidelně

SOBOTA + NEDĚLE													
422	424	426	322	428	430	432	434	436	438	440	442	444	446
6+ ♿	6+	6+	6+ ♿	6+	6+	6+	6+ ♿	6+	6+ ♿	6+	6+ ♿	6+	6+
	4:55	6:20	7:10			11:10		13:05	15:30		18:18	20:20	

Zdroj 57/ IDS JMK

Všechny tyto odchylky, jak v pracovní den, tak i o víkendu, značně snižují atraktivitu a využitelnost veřejné dopravy, protože neposkytují rovnoměrnou nabídku a neumožňují zapamatovatelnost jízdního řádu. V nepravidelném provozu také nelze zajistit návaznosti a pravidelně se opakující spojení. Náhodný nebo občasný cestující pak nemůže ani odhadnout, jak dlouho bude cesta trvat a jak dlouho bude nutné počkat, protože je každé spojení unikátní.

Mnoho (návazných) linek a spojů přitom pravidelný interval má. Proto je nepochopitelné, proč některé linky v taktu jezdí a jiné ne. Na vině není ani různá trasa spojů jedné linky, protože ani jednotlivé varianty nemají pravidelný interval mezi shodně jedoucími spoji. Na železnici je přitom takový stav běžný, viz obrázek 58. Souhrnný interval sice není pravidelný, ale jednotlivé typy spojení se pravidelně opakují, což umožňuje si odjezdy zapamatovat a poskytuje předvídatelnou a stabilní nabídku.

58/ Pravidelný interval 120 minut na železnici mezi jednotlivými typy spojů

9 37	10 31	11 37	12 31			13 37			14 31		
9 38	10 32	11 38	12 32	29 13 04		13 38			14 32	28 15 04	
0 44	10 35	11 44	12 35	13 07		13 44			14 35	15 07	

Zdroj 58/ vlastní fotodokumentace

Konkurenceschopnost

Důležitým faktorem atraktivity veřejné dopravy je kromě četnosti spojů také samotná jízdní doba. Automobilová doprava je z principu nejrychlejší, do cestovního času však nebývá započítána chůze k vozu a vyhledání parkovacího místa v destinaci. Do cestovního času u autobusové dopravy zase nebývá započítána chůze na zastávku a následná chůze po vystoupení z autobusu k cíli. Pro základní srovnání je tedy možné použít tyto dva „nekompletní“, ale nejvíce určující údaje. Autobus navíc využívá stejnou dopravní síť jako automobil.

59/ Konkurenceschopnost regionální autobusové dopravy vůči IAD

Destinace	Doba jízdy autobusu	Doba jízdy IAD	Rozdíl proti IAD
-	min.	min.	%
Kostelec	7	5	+40 %
Kelčany	10	6	+67 %
Vlkoš	6	4	+50 %
Skoronice	10	6	+67 %
Milotice	13	8	+63 %
Svatobořice-Mistřín	10	5	+100 %
Strážovice	9	7	+29 %
Sobůlky	8	6	+33 %
Věteřov	13	9	+44 %
Bukovany	8	6	+33 %
Ostrovánky	11	8	+38 %
Nechvalín	15	10	+50 %
Lovčice	23	14	+64 %

Destinace	Doba jízdy autobusu	Doba jízdy IAD	Rozdíl proti IAD
Ždánice	27	14	+93 %
Čeložnice	14	9	+56 %
Moravany	12	8	+50 %
Hýsly	18	8	+125 %
Skalka	15–25	11	min. +36 %
Ježov	13–20	10	min. +30 %
Žádovice	9–16	8	min. +13 %
Žeravice	17–24	12	min. +42 %
Těmice	29–62	15	min. +93 %
Vracov	14	8	+75 %
Bzenec	19	12	+58 %
Dubňany	24	13	+85 %
Hodonín	33	21	+57 %
Veselí nad Moravou	42	23	+83 %
Uherské Hradiště	64–91	30	min. +113 %
Brno	80	44	+82 %

Zdroj 59/ mapy.cz + portal.jizdnirady.cz

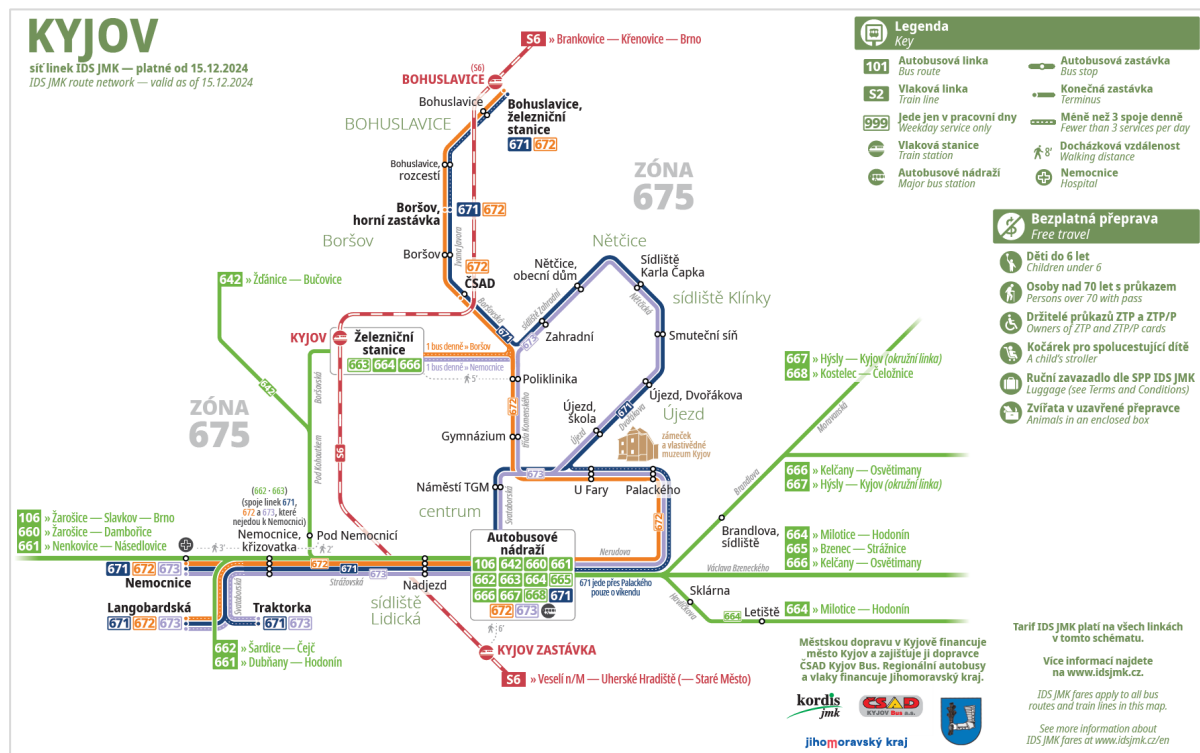
Ze srovnání v tabulce 59 plyne, že ve většině relací je autobus o 30–80 % pomalejší než jízdní doba automobilu. Menší rozdíl mezi jízdní dobou autobusu a automobilu je zejména u obcí ležících na hlavní silnici jako Žádovice, Ježov a Strážovice. I přes vysoký procentuální rozdíl je u většiny obcí rozdíl mezi jízdní dobou autobusu a automobilu do 10 minut, což je uživateli běžně akceptovatelná hodnota. Stále je však potřeba zohledňovat také souvislost s dostupností zastávky a četností spojení, která objektivně i subjektivně vnímanou dobu cesty dále prodlužuje.

V této oblasti PDO JMK pro období 2022–2026 neuvádí cíle. Výhledové záměry v zajištění dopravní obslužnosti jsou pouze obecné a nijak vázané na konkrétní území. Byť je stále co zlepšovat, uskutečnitelnost vždy závisí na (ne)dostupnosti finančních prostředků a politické vůli, přičemž minimálně jednoho se zpravidla nedostává. I při uskutečnění cílů z PDO však nedojde k výraznější změně výše uvedeného hodnocení, protože cestovní rychlosti a konkurenceschopnosti se netýkají.

7.1.2 Městská doprava

Kyjov má také 3 autobusové linky pro plošnou obsluhu města. Linky 671, 672 a 673 obsluhují celé území včetně místních částí Boršov a Bohuslavice a zajišťují spojení rezidenčních oblastí se školami, zdravotnickými zařízeními, úřady, nákupy, službami apod. Vedení linek MHD a regionálních autobusových linek je schematicky znázorněno na obrázku 60 níže.

60/ Plán sítě linek IDS JMK v Kyjově



Zdroj 60/ IDS JMK

Ranní provoz linek MHD začíná již v brzkých hodinách. První spoje jsou vypravovány před pátou hodinou ranní. Tato ranní spojení jsou navržena tak, aby cestující mohli přestoupit na vlaky směřující například do Brna anebo stihli začátek ranních směn.

61/ Počet spojů a frekvence spojů linek MHD Kyjov

Linka	Trasa	První spoj	Poslední spoj	Počet spojů v PD	Interval
671	Bohuslavice – Boršov – Újezd – AN – nemocnice	4:53	21:23	6	nepravidelný; ráno cca 60 minut, odjezdy se mění
	Nemocnice – AN – Újezd – Boršov – Bohuslavice	5:25	22:15	9	nepravidelný
672	Bohuslavice – Boršov – gymnázium – AN – nemocnice	6:33	15:07	12	nepravidelná, ráno i odpoledne cca 60 minut, ale odjezdy se mění
	Nemocnice – AN – gymnázium – Boršov – Bohuslavice	5:30	14:35	10	nepravidelná; ráno cca 20-30 minut, odjezdy se mění
673	Nemocnice – AN – Újezd – AN – Újezd – nemocnice	5:20	17:23	9	nepravidelný; odjezd se mění

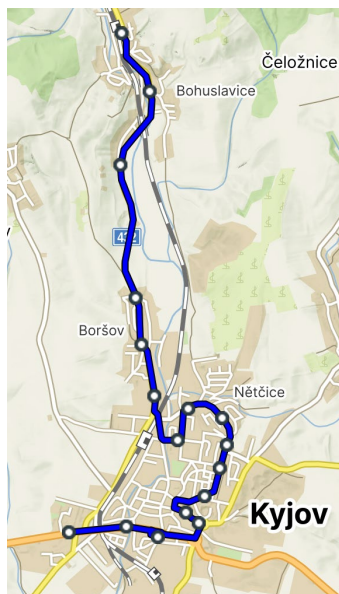
Zdroj 61/ IDS JMK, 2024

Linka č. 671 spojuje Kyjov s místními částmi Boršov a Bohuslavice. Linka je v provozu v pracovních dnech i o víkendu, avšak s nepravidelným intervalem a celkově obsahuje velmi málo spojů. O pravidelné nebo atraktivní dopravě nelze mluvit ani v kombinaci s linkou 672, se kterou sdílí většinu trasy a liší se pouze vedením v centru. Velká část spojů navíc do Bohuslavic ani nejede a končí v Boršově.

Zcela nedostatečný je pak rozsah provozu, protože ani kombinace linek 671 a 672 odpoledne v podstatě nenabízí spojení směrem do města, z Bohuslavic ani z Boršova. Z Bohuslavic lze po spoji v 10:55 odjet již jen v 15:05 a ve 21:23, častější spojení z Boršova po 15. hodině také končí a další je až dlouhý spoj ve

21:29. Víkendový provoz linky 671 se 4 páry spojů, z nichž do Bohuslavice jedou jen 3, je doslova symbolický. Pro cestu do MČ Kyjov lze sice využít i regionální linky 900 a 901 nebo vlakové spoje, ty však mívají většinu města včetně centra, tudíž chybějící spojení MHD nemohou nahradit.

62/ Mapa a jízdní řád linky MHD č. 671



671

Kyjov: Bohuslavice - Boršov - Újezd - AN - nemocnice

Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje

Informace a podněty: 5 4317 4317, w

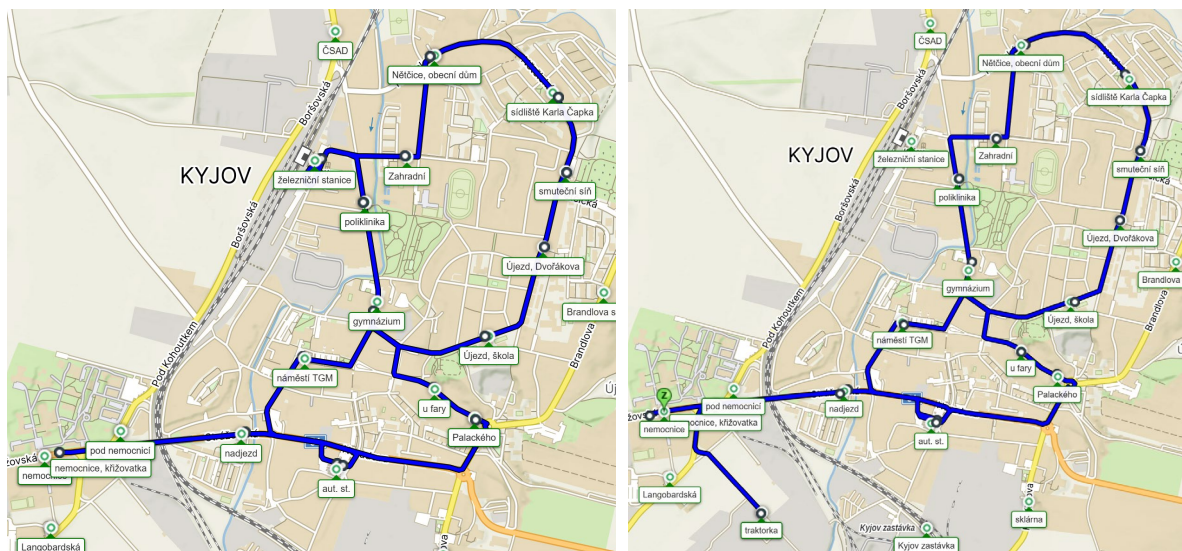
Linka 756671: Prepravu zajišťuje: ČSAD Kyjov Bus a.s., Boršovská 2228, 697 34 Kyjov

PRACOVNÍ DNY (nejede 31.12.)										SOBOTA + NEDĚLE			
Číslo spoje:		101	105	131	157	137	145	139	135	133	161		
Usek	Zóna	Zastávka	+	+	+	+	+	+	+	+	+		
	675	Bohuslavice, železniční stanice	4:53				21:23	5:23		13:23	17:23		
	675	Bohuslavice	4:55				21:25	5:25		13:25	17:25		
	675	Bohuslavice, rozcestí	4:56				21:26	5:26		13:26	17:26		
	675	Boršov, horní zastávka	4:58	5:55	7:05	8:05	12:35	5:28	7:05	13:28	17:28		
	675	Boršov	4:59	5:56	7:06	8:06	12:36	5:29	7:06	13:29	17:29		
	675	ČSAD	5:00	5:57	7:07	8:07	12:37	5:30	7:07	13:30	17:30		
	675	Zahradní	5:02	5:59	7:09	8:09	12:39	5:32	7:09	13:32	17:32		
	675	Nětčice, obecní dům	5:04	6:01	7:11	8:11	12:41	5:34	7:11	13:34	17:34		
	675	Sídlíště Karla Čapka	5:06	6:03	7:13	8:13	12:43	5:36	7:13	13:36	17:36		
	675	Smuteční síň	5:07	6:04	7:14	8:14	12:44	5:37	7:14	13:37	17:37		
	675	Újezd, Dvořákova	5:08	6:05	7:15	8:15	12:45	5:38	7:15	13:38	17:38		
	675	Újezd, škola	5:09	6:06	7:16	8:16	12:46	5:39	7:16	13:39	17:39		
	675	Náměstí TGM		6:08	7:18	8:18	12:48		7:18				
	675	U Fary	5:10				21:38	5:40		13:40	17:40		
	675	Palackého	5:11				21:39	5:41		13:41	17:41		
	675	Aut. st.	5:14	6:11	7:21	8:21	12:51	5:44	7:21	13:44	17:44		
	675	Nadjezd	5:15	6:12	7:22	8:22	12:52	5:45		13:45	17:45		
	675	Nemocnice, křižovatka		6:13			21:43						
	675	Traktorka		6:14			21:45						
	675	Nemocnice	5:17		7:24	8:24	12:54	5:47		13:47	17:47		

Zdroj 62/ idos.cz + IDS JMK

Linka 673 je polookružní, trasa tedy nemá dvě protilehlé konečné, ale tvoří okruh. Trasa i jízdní řád linky jsou však extrémně nepřehledné, protože celkem 9 spojů má 7 variant trasy. Pro cestujícího je taková nabídka zcela neuchopitelná, protože takovouto změť nelze uspokojivě komunikovat v JŘ ani ve schématu, natož uvažovat o pravidelné nabídce spojení nebo intervalu.

63/ Mapa linky MHD č. 673



Zdroj 63/ Idos.cz

Obtížnou využitelnost dále podporuje nedostatečný rozsah provozu a chybějící návaznosti na další VHD. Linka nejedí od 9 do 13 hodin a provoz končí před 18. hodinou. K železniční stanici zajišťuje pouze 1 spoj, a jeho čas odjezdu se shoduje s časem odjezdu osobního vlaku Brno–Uherské Hradiště. Autobus tedy netvoří přípoj ani jedním směrem, protože není možné stihnout přestoupit z vlaku ani na vlak. Přestup

na regionální autobusy na aut. st. pak neumožňují nejednotné časové polohy linky 673. Pokud tedy návaznost někde vychází, jedná se o náhodu.

7.2 Infrastruktura

Infrastruktura autobusové dopravy má v Kyjově značně různorodou úroveň, ale celkově je spíše špatná.

7.2.1 Autobusová stanice

Autobusová stanice Kyjov má v regionální dopravě roli uzlu, většina linek a spojů zde končí. Na 5 zastřešených nástupištích se nachází 15 stanovišť, kvůli jejich výšce je však cestující chráněn pouze za mírného deště a bezvětří. Při větší intenzitě srážek a/nebo větru je totiž ochrana neúčinná.

Autobusové nádraží má zbytečně mnoho stanovišť (15), víceméně pro každou linku jedno, což je vzhledem k nevelké frekvenci spojů zbytečné. V jednu chvíli se dle JŘ potkává maximálně okolo 5 autobusů.

64/ Většina stanovišť autobusového nádraží je obsluhována 1 linkou, stanoviště č. 12 není obsluhováno vůbec



Zdroj 64/ Foto Citytraffic

Celkově je však řešení poměrně kompaktní a zábor příliš snížit nelze, při nižším počtu nástupišť by však bylo možné zřídit širší nástupiště než ta dnešní, která nejsou příliš široká a z opačné strany přiléhají průjezdnému pruhu. Šířkové uspořádání je totiž relativně stísněné pro cestující i autobusy, viz obrázek 65.

Autobusová stanice je vybavena budovou s čekárnou a přepážkou pro zakoupení jízdních dokladů nebo informace. Otevřená je však pouze v nedostatečném rozsahu a jen v pracovní dny.

65/ Nepříliš komfortní šířkové uspořádání průjezdu i nástupiště na aut. st.



Zdroj 65/ mapy.cz

66/ Vnitřek budovy na aut. st.



Zdroj 66/ vlastní fotodokumentace

Autobusová stanice i její okolí je celkově zastaralé a zanedbané. Namísto rekonstrukce by však bylo vhodnější ji opustit a přesunout k železniční stanici vzdálené 1,4 km, aby bylo zajištěno propojení jednotlivých módů dopravy.

7.2.2 Železniční stanice

U železniční stanice se přitom menší terminál se 6 stanovišti nachází, provoz autobusů je zde ovšem minimální. Ze 3 regionálních linek sem systémově zajíždí pouze 1, obě linky MHD pak k žel. st. zajíždí každá pouze jedním spojem.

67/ Minimálně využívaný autobusový terminál u železniční stanice



Zdroj 67/ vlastní fotodokumentace

7.2.3 Nácestné zastávky

Infrastruktura zastávek je ve většině případů nevyhovující. Nejčastějším problémem je nedostatečná výška nástupiště, které je zřízeno na běžném chodníku. Jeho standardní výška 10–12 cm je totiž nedostatečná pro komfortní nástup do (nízkopodlažního) vozidla nebo bezpečné užití plošiny, proto norma ČSN 73 6425 uvádí doporučenou výšku 20 cm, kterou lze při rekonstrukcích snížit na 16 cm.

68/ Zjevně nedostatečná výška chodníku-nástupiště, navíc s povrchem ve špatném stavu (Nemocnice)



Zdroj 68/ vlastní fotodokumentace

69/ Zastávky na úzkém a nerovném chodníku, bez přístupu z druhé strany (Boršov, hor.zast.)



Zdroj 69/ vlastní fotodokumentace

Mezi další nepřijatelné, avšak široce rozšířené závady patří nedostatečná délka nástupní hrany, nástupní hrana v oblouku, nedostatečná délka nájezdových a výjezdových klínů, přerušování nástupní hrany sjezdy nebo nedostatečná šířka nástupiště (chodníku), viz příklady na obrázcích níže

70/ Příliš krátká nástupní hrana přerušovaná sloupy a bočníci přístřešku (Újezd, Dvořákova)



Zdroj 70/ vlastní fotodokumentace

71/ Ani po rekonstrukci není dodržen téměř žádný návrhový parametr (Nětčice, obecní dům)



Zdroj 71/vlastní fotodokumentace

Kromě toho, že jsou tyto závady dlouhodobě přehlíženy a neřešené, vznikají dokonce i nové nevyhovující zastávky. Zastávka Brandlova sídl. byla nedávno zrekonstruována, avšak původní závadový stav byl nahrazen novým, podobně nevyhovujícím, viz obrázky 72 a 73.

72/ Nevhodná poloha za přechodem, nedostatečná délka a výška nástupiště (Brandlova sídl.)



Zdroj 72/ vlastní fotodokumentace

73/ Příliš krátký nájezd a výjezd neumožní zarovnění vozidla ke hraně nástupiště (Brandlova sídl.)



Zdroj 73/ vlastní fotodokumentace

Zastávka ve směru z centra je nevhodně umístěna přímo za přechodem, a navíc v křižovatce. Nástupiště ani zdaleka nemá výšku 20 cm a nástupní hrana má pouze 9 m, což je pro standardní 12m autobus nedostatečné. Zastávka ve směru do centra pak byla z neznámého důvodu umístěna do zastávkového pruhu (zálivu), pro který ale není dostatek místa. Krátký nájezdový a výjezdový klín způsobí, že se autobus prakticky nemůže srovnat k nástupní hraně a některé dveře budou příliš daleko od nástupiště. Krok do/ze dveří autobusu tedy musí být nepřírozeně dlouhý a zde ještě vysoký, protože ani toto nástupiště nemá požadovanou výšku.

Takto zfušovaný projekt je ukázkovým příkladem zmařené investice. Původní zastávka sice byla nevyhovující, rekonstrukce však všechny problémy zachovala, a ještě vytvořila nové. To je zážející i kvůli tomu, že na několika jiných nedávno zrekonstruovaných zastávkách došlo ke zlepšení stavu včetně instalace zastávkového obrubníku (viz následující obrázky), který umožňuje řidiči bezpečně zajet co nejblíže ke hraně nástupiště a zároveň zajišťuje jeho dostatečnou výšku.

74/ Vhodně zrekonstruované zastávky v jízdním pruhu, avšak s nedostatečnou délkou jen 10 m (Zahradní)



Zdroj 74/ vlastní fotodokumentace

75/ Zastávka je stavebně zřízena dobře, ale má nedořešený přístup (Sklárna)



Zdroj 75/ vlastní fotodokumentace

Několik zastávek pak nástupiště nemá vůbec, nebo je nepoužitelné. To se týká zejména zastávek na silnici II/432, viz obrázky 76 až 79 níže.

76/ Zcela nedostupné nástupiště-chodník v zastávce (Boršov)



Zdroj 76/ vlastní fotodokumentace

77/ Tady někde zastavuje autobus; zastávka chybí a označník téměř není vidět (ČSAD)



Zdroj 77/ vlastní fotodokumentace

78/ Zastávka nemá vyhovující nástupiště a nepřípustně zasahuje do přechodu, který ani není bezbariérový (Bohuslavice)



Zdroj 78/ vlastní fotodokumentace

79/ Nevyhovující protisměrné nástupiště také zasahuje do přechodu a je doplněno o nesmyslné zábradlí, které brání jeho užití (Bohuslavice)



Zdroj 79/ vlastní fotodokumentace

Dříve nevyhovující zastávka Bohuslavice, rozc., která neměla ani nástupiště, byla nově vybudována v zastávkovém pruhu, odpovídajícím nájezdovým klínem a zastávkovým obrubníkem s dostatečnou výškou nástupiště. Zcela nepochopitelně však byl v obou směrech ošizen výjezdový klín, který je velmi ostrý, viz obrázky níže.

80/ Bezdůvodně krátké výjezdové klíny v nestísňených poměrech (Bohuslavice, rozc.)



Zdroj 80/ vlastní fotodokumentace

Autobus tedy při vyjíždění musí zasáhnout do protisměru, nebo zastavit dříve, tím ale bude stát částečně mimo nástupiště. Obě možnosti zbytečně komplikují její užívání řidičům i cestujícím. Přestože je stavba „většinově v pořádku“ a oproti předchozímu stavu se jedná o výrazné zlepšení, stále se jedná o zbytečné a bezdůvodné snížení efektivity investice.

7.2.4 Neobsloužená místa

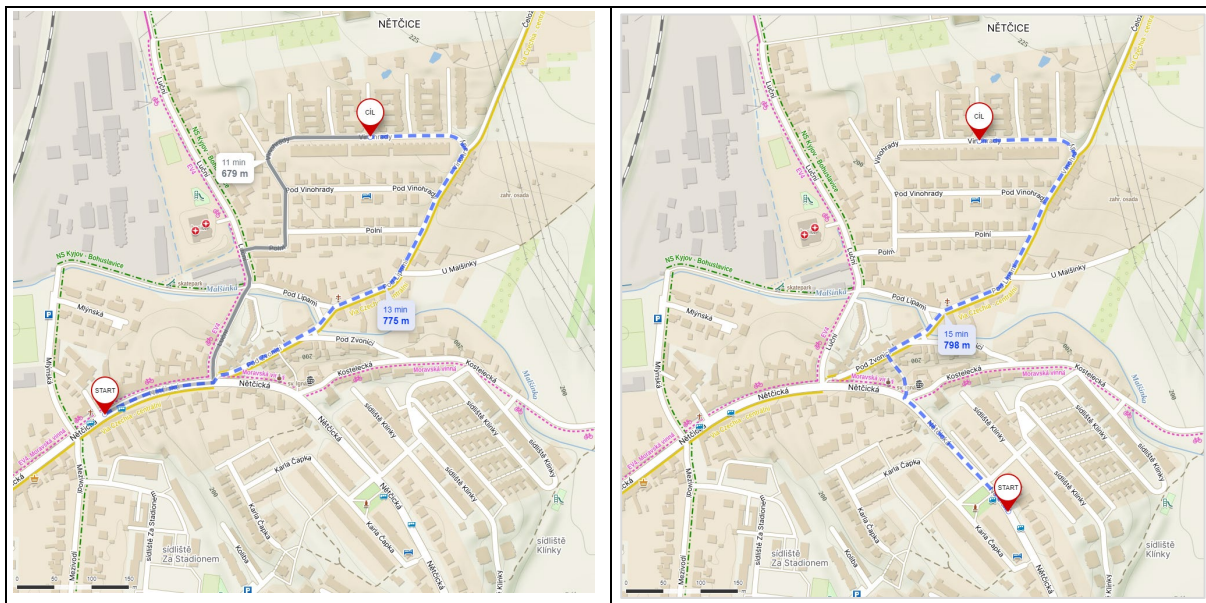
Přestože má Kyjov zavedenou MHD, stále se ve městě vyskytují oblasti s horší dopravní obslužností. Dle metodiky Standardy dostupnosti veřejné infrastruktury by docházková vzdálenost k zastávce neměla přesáhnout 500 m, v Kyjově přesto existují lokality, které toto nesplňují.

Špatná dostupnost veřejné dopravy komplikuje mobilitu obyvatel, zejména vázaných uživatelů, kteří nemají jinou možnost cestování (děti, senioři). Pro ekonomicky aktivní obyvatele – zpravidla vlastníci

Překročená vzdálenost

Překročenou docházkovou vzdálenost má například značná část Netčic, které jsou i vzdušnou čarou vzdáleny 500 a více metrů od zastávek autobusu Netčice, obecní dům a sídliště Karla Čapka. Skutečná docházková vzdálenost je pak ještě delší, viz obrázky níže.

81/ Docházková vzdálenost z Netčic na obě zastávky výrazně přesahuje 500 m



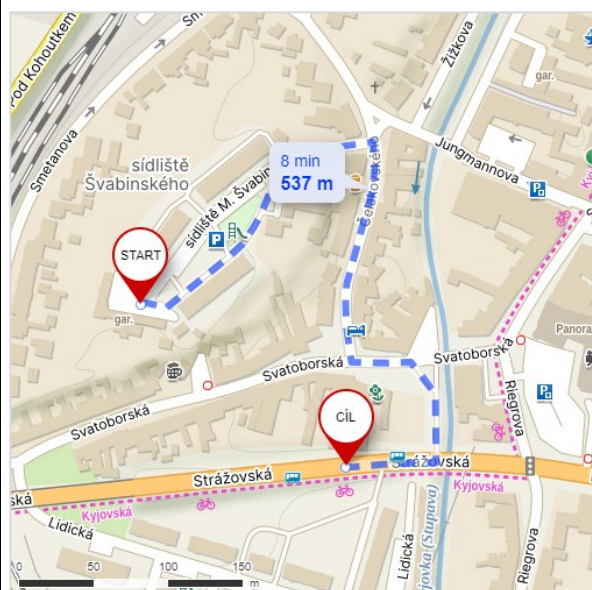
Zdroj 81/ mapy.cz

Hůře dostupná je také průmyslová zóna na jihu města. Poblíž je sice železniční zastávka Kyjov zastávka, ale nejbližší autobus – aut. st. – je téměř 500 m daleko od začátku zóny. Přitom se jedná o oblast s významnou koncentrací pracovních příležitostí, tedy frekventovaného cíle denní dojíždky.

Formálně v pořádku, ve skutečnosti ne

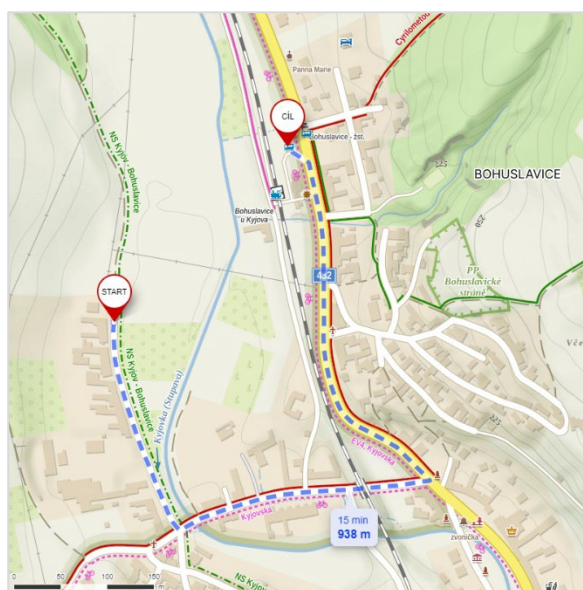
Problém s faktickou dostupností nicméně může být i v místech, která formálně pokryta jsou. Dostupnost se totiž obvykle vyhodnocuje kružnicemi (izochronami dostupnosti) o zvolené hodnotě, ta ale určuje vzdálenost vzdušnou čarou. Skutečná délka přístupové trasy přitom může být kvůli zástavbě a bariérám výrazně delší a mnohdy i několikanásobně, viz obrázky 82 a 83.

82/ Vzdálenost vzdušnou čarou 150 m od zastávky Nadjezd je v zástavbě více než trojnásobná



Zdroj 82/ mapy.cz

83/ Teoretická dostupnost 250 m je ve skutečnosti téměř 1 km



Zdroj 83/ vlastní fotodokumentace

Obecným problémem vyhodnocování dostupnosti (kružnicemi i precizně podle cestní sítě) je přitom zanedbání významného atributu – nabídky spojení. Zejména u menších měst nebo odlehlejších částí obce je totiž nabídka spojů malá a obtížně využitelná. 50m dostupnost zastávky se 3 spoji denně je pak formálně v pořádku a excelentní, ale skutečný přínos pro mobilitu obyvatele je nulový.

Dokud však dostupnost VHD nevyhovuje ani tomuto nedokonalému hodnocení, nelze hodnotit pokrytí území jako dostatečné.

7.3 Provázání s dalšími módy dopravy

Železniční doprava

Železniční stanice se nachází 1,4 km od autobusové stanice. K železniční stanici pak systémově zajíždí pouze 1 linka, u dalších 2 jde pouze o několik spojů za den. Propojení těchto dvou módů tedy v podstatě neexistuje, přestože u železniční stanice je vybudován terminál s 6 stanovišti.

Ve střednědobém horizontu lze očekávat zvýšení atraktivity a významu železnice v dopravní síti, protože bude celá trať modernizována a elektrizována, což by mělo přinést zkrácení jízdních dob, viz kapitola 6.2.

Cyklistická doprava

Cyklistická doprava může vhodně posloužit jako doprava na tzv. poslední míli a přiblížit veřejnou dopravu obyvatelům. Zatímco za 5 minut urazí člověk pěší chůzí zhruba 400 m, na kole ujede 1000 až 1500 m. Zvýšená dostupnost pak umožňuje využívat VHD i vzdálenějším uživatelům nebo bez přestupu navíc.

U autobusové stanice cyklostojany k dispozici nejsou, a neexistuje ani jiná možnost kde jízdní kolo odstavit. Nejbližší cyklostojan je u prodejny Lidl, ten má však malou kapacitu a má sloužit jeho zákazníkům.

U jiných zastávek se cyklostojany také nenachází. Provázanost cyklistické a autobusové dopravy tedy v Kyjově neexistuje, resp. není řešena.

Automobilová doprava a parkování

U autobusového nádraží chybí parkovací místa K+R pro možnost krátkého zastavení a vysazení nebo naložení spolujezdce. Pokud taková místa nejsou zřízena, dochází k zastavování vozidel a pohybu osob ve vozovce na nevhodných místech, což vytváří rizikové situace a negativně ovlivňuje bezpečnost provozu i pohybu.

K takovému nevhodnému zastavování automobilů u kyjovského autobusového nádraží opravdu dochází, jak dokumentuje fotografie níže. Řidiči využívají k vysazení spolujezdce prostor v křižovatce ul. Jiráskova před přechodem pro chodce.

84/ Vysazování cestujících VHD v křižovatce u aut. st.



Zdroj 84/ mapy.cz + vlastní fotodokumentace

7.4 Shrnutí

Úroveň regionální autobusové dopravy je dostatečná, ale nijak zvlášť oslnivá. Integrací do IDS JMK sice došlo ke zpřehlednění a zjednodušení sítě linek (což v ČR stále není standardem), nicméně jízdní řády mnoho přehlednosti a pravidelností nevykazují. Spoje většiny linek nemají pravidelné intervaly ani opakující se časové polohy, což komplikuje zapamatovatelnost jízdního řádu a znemožňuje plánování (pravidelných) cest a přestupů.

Pozitivně lze hodnotit že prakticky všechny linky obsahují spoj také pozdě večer po 22. hodině, nicméně jemu často předchází velmi dlouhá prodleva od předešlého spoje, která může dosahovat i 3–4 hodin. Jakýkoliv interval delší než 60 minut je pro obecnou mobilitu výrazně méně atraktivní a interval delší než 120 minut již nelze považovat za pravidelnou a využitelnou nabídku.

Všechny regionální autobusy navíc velmi špatně pokrývají území města. Zajíždí na autobusovou stanici na jihu města, která je ale značně vzdálena od všech poptávaných cílů, centra města i železniční stanice nebo zastávky. Na své trase navíc město prakticky neobslouží, a to včetně například linek 900 a 901 od Bohuslavic, které město zcela minou, přestože by jej mohly projet skrz a dovést většinu cestujících přímo k jejich cílům.

Zcela nevyhovující je pak MHD. Rozsah provozu je nedostatečný, spoje linek jezdí zcela nepravidelně, mají nepravidelnou a komplikovanou trasu a nenavazují na vlakové spoje ani regionální autobusy. Pro kohokoliv, kdo má jinou možnost je tato nabídka neatraktivní, nepoužitelná a mobilitě po městě přispívá jen minimálně.

Regionální ani městské autobusy pak nejsou provázané s železniční dopravou. To je způsobeno zejména odlišnou polohou aut.st., 1,4 km od železniční stanice, ale také setrvačností historického uspořádání. U ŽST totiž existuje menší terminál se 6 stánkami, avšak je jen minimálně využíván.

Naprosto tristní je také infrastruktura. Zastávky až na několik výjimek nesplňují standardy 21. století, ale ani 20. století. Běžným jevem je nevyhovující nástupiště, nesprávně řešený nebo neřešený záliv pro autobusy, nezajištění pěších vazeb apod. Většina spojů je sice zajišťována nízkopodlažním vozidlem, avšak poznámka ze zápatí JŘ „Vzhledem ke stavebnímu stavu zastávek nelze garantovat bezbariérový

nástup do a výstup z vozidla na všech zastávkách.“ Platí prakticky pro všechny na území Kyjova, doprava tedy ve skutečnosti bezbariérová není.

7.4.1 SWOT analýza

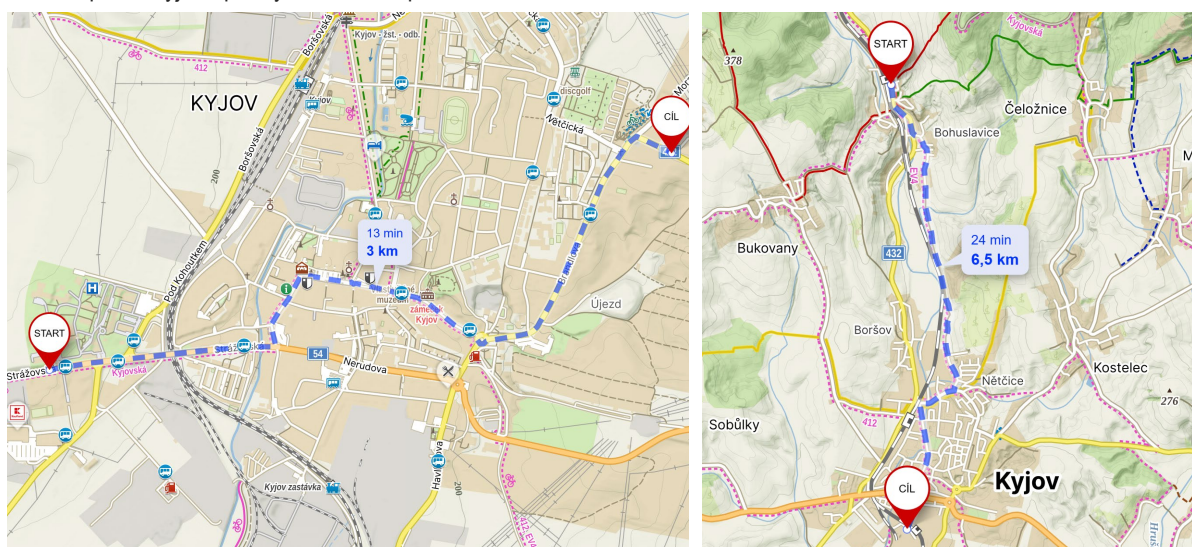
Silné stránky <ul style="list-style-type: none"> • Zapojení do IDS JMK • Spoje linek pozdě večer: po 20.–22. hodině • Víkendový provoz většiny linek (ovšem nepravidelný) 	Slabé stránky <ul style="list-style-type: none"> • Nepravidelné intervaly • Nedostatečný rozsah provozu MHD • Regionální autobusy neobsluhují cíle ve městě • Chybějící provázání s IAD – chybí K+R • Chybějící provázání s cyklisty – chybí odstavy • Chybějící provázání se železnici • Rozdílná poloha aut. st. a ŽST • Zanedbané a nevyhovující zastávky • Delší jízdní doba ve srovnání s IAD (není řešeno ze strany JMK)
Příležitosti <ul style="list-style-type: none"> • Zavedení pravidelných intervalů • Přemístění aut. st. k železniční stanici • Lepší provázání s cyklisty a IAD • Zlepšení zastávek • Lepší provázanost s IDS ve Zlínském kraji 	Hrozby <ul style="list-style-type: none"> • Stagnace a zachování stávajícího stavu • Úbytek cestujících

8 CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Cyklistická doprava představuje klíčový prvek udržitelné městské mobility a aktivního životního stylu obyvatel. Cyklistika je velmi výhodná a efektivní na krátké a střední vzdálenosti. Nízká prostorová náročnost ji činí značně flexibilní, přitom nabízí zajímavou průměrnou rychlost 15–20 km/h. Její dostupnost pro uživatele je dále podpořena nízkými investičními i provozními náklady při pořízení a údržbě jízdního kola.

Město Kyjov má pro cyklistickou dopravu příznivé přírodní podmínky díky sklonově nenáročnému reliéfu. Jakýkoliv cíl je v rámci části Kyjov a místní části Boršov dostupný do 15 minut, případně do 20–25 z místní části Kyjov-Bohuslavice.

85/ Dostupnost Kyjova pro cyklistickou dopravu



Zdroj 85/ mapy.cz

Kyjov tedy do velké míry může odpovídat konceptu 15minutového města, kde se jeho obyvatelé mohou přepravit na kole do 15 minut za většinou cílů ve městě, tedy do práce, za nákupy či volnočasovými aktivitami.

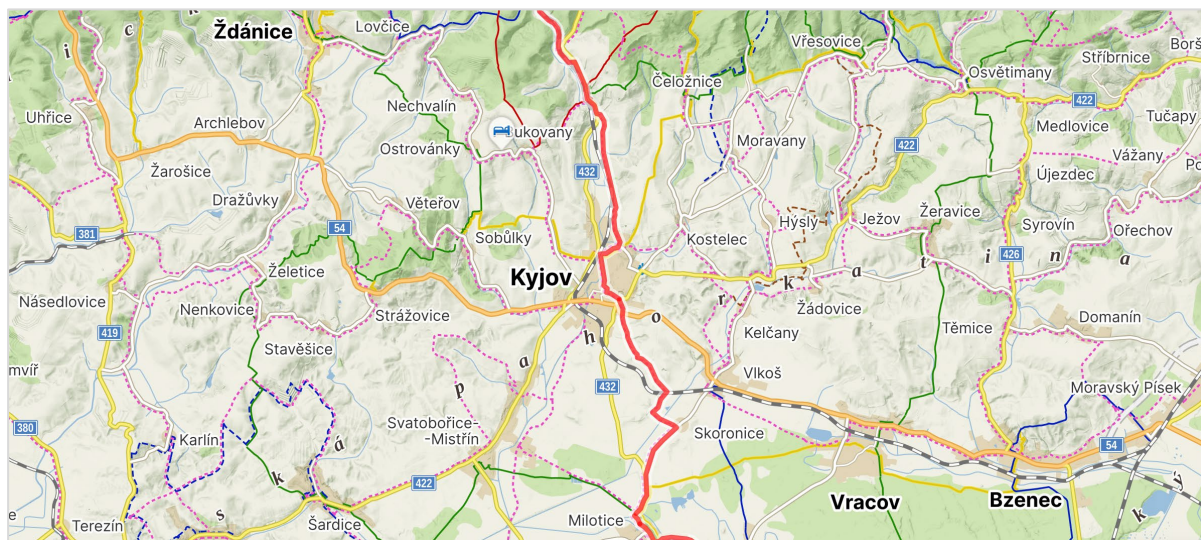
8.1 Cyklotrasy

Městem Kyjov prochází několik cyklotras, včetně jedné dálkové. Mezinárodní cyklotrasa EuroVelo 4 prochází územím v severojižním směru, ve městě nebo okolí dále vede cyklotrasa 412, stezka Mutěnka, Moravská vinná stezka a Kyjovská vinařská stezka.

8.1.1 EuroVelo 4

Dálková evropská cyklotrasa EuroVelo 4 (EV4) prochází napříč Českou republikou od hranic s Německem, přes Cheb, Karlovy Vary, Prahu, Kolín, Kutnou Horu, Žďár nad Sázavou, Brno, Kyjov, a pokračuje dále přes Strážnici, Veselí nad Moravou, Uherské Hradiště, Kroměříž, Přerov a Ostravu až k hranicím s Polskem.

86/ Vedení cyklotrasy EuroVelo 4 (červeně)

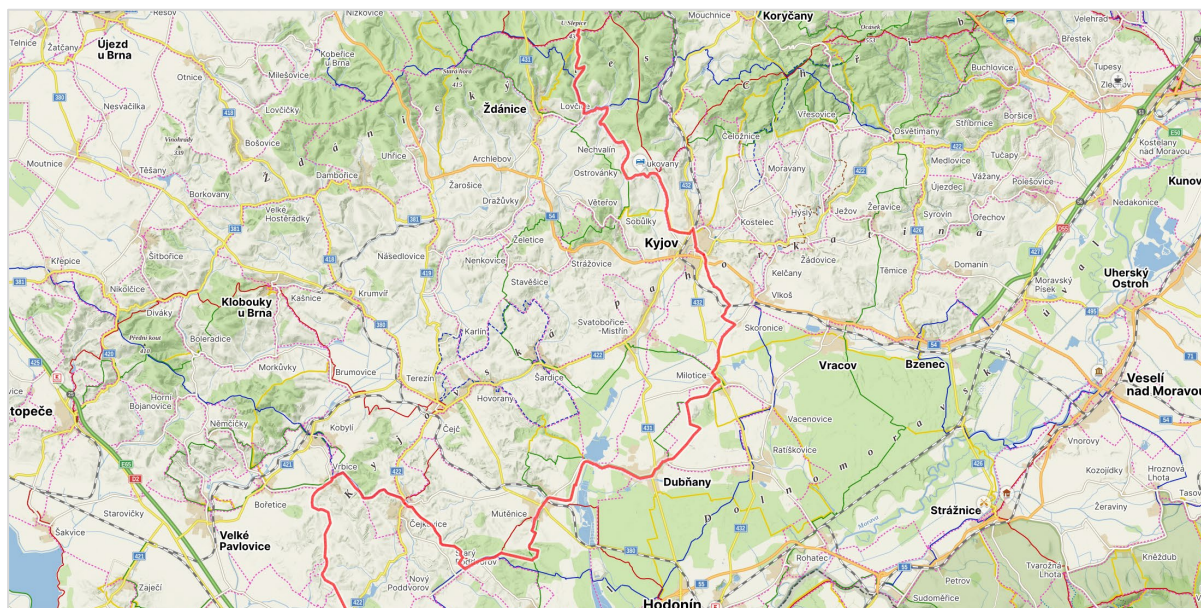


Zdroj 86/ mapy.cz

8.1.2 Cyklotrasa 412

Cyklotrasa č. 412 napojuje území severozápadně a jihovýchodně od Kyjova. Celá trasa vede z Lednice přes Kyjov na Lovčice. Na území města je vedena nejkratší trasou přes centrum, která je shodná s hlavními ulicemi pro automobilovou dopravu.

87/ Vedení cyklotrasy 412 (červeně)

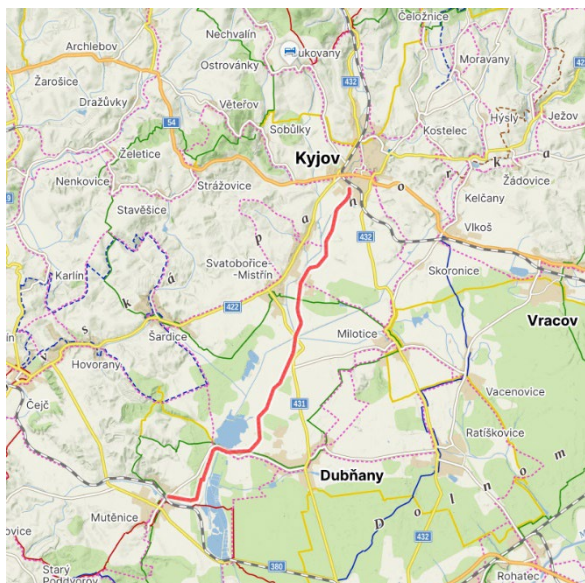


Zdroj 87/ mapy.cz

8.1.3 Cyklostezka Mutěnka

Cyklostezka Mutěnka je jednou z nejvýznamnějších cyklostezek v okolí Kyjova. Je dlouhá necelých 15 km a spojuje Kyjov s vinařskou obcí Mutěnice. Vznikla v roce 2012 na tělese bývalé železniční trati a má souvislý asfaltový povrch. Je hojně využívána nejen cyklisty, ale také in-line bruslaři. Stezka je také využitelná pro dojíždění na kole do Kyjova z vedlejší obce Svatobořice-Mistřín, zároveň slouží díky kvalitnímu povrchu i vozíčkářům.

88/ Cyklostezka Mutěnka slouží nejen cyklistům, ale i osobám na invalidním vozíku

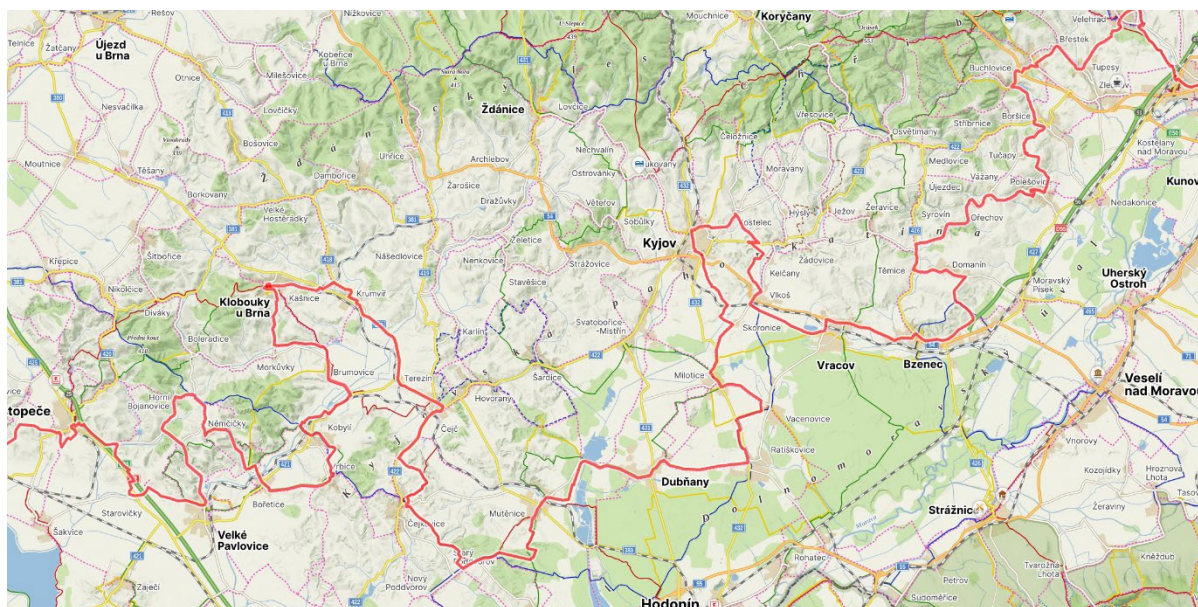


Zdroj 88/ mapy.cz + vlastní fotodokumentace

8.1.4 Cyklotrasa Moravská vinná stezka

Moravská vinná stezka dlouhá 286 km spojuje Kyjov s obcemi na celé jižní Moravě, je však určen zejména k rekreačním účelům a nikoliv jako dálková (dopravní) trasa. Do Kyjova vede trasa závlekem a v obou směrech obsluhuje území na jih a jihovýchod od města.

89/ Vedení Moravské vinné stezky (červeně)

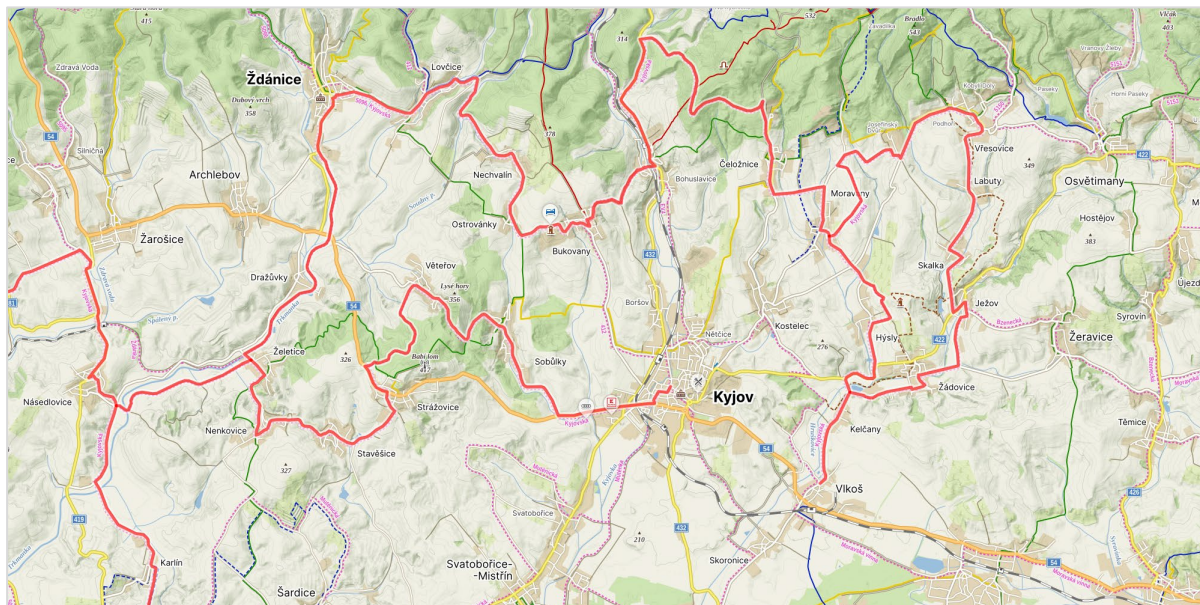


Zdroj 89/ mapy.cz

8.1.5 Kyjovská vinařská stezka

Podobně je na tom Kyjovská vinařská stezka, jejíž vedení je značně křivolaké a kolem Kyjova tvoří (neuzavřený) okruh. Účel stezky je především rekreační, byť lze její části trasy využít i pro místní obsluhu.

90/ Vedení Kyjovské vinařské stezky



Zdroj 90/ mapy.cz

8.2 Liniová infrastruktura

Základním předpokladem pro atraktivní a kvalitní cyklistickou dopravu je dostupná a bezpečná liniová infrastruktura. Může se jednat o oddělené stezky, opatření na vozovce nebo cykloobousměrky v rezidenčních oblastech, které netvoří bariéru pro bezmotorovou dopravu.

Liniová infrastruktura v Kyjově a okolí se však vyskytuje pouze sporadicky, přičemž vodítkem není ani významnost (cyklo)trasy. Například dálková evropská trasa EuroVelo 4 není zárukou jakékoliv kvality, ani není na její vedení v území kladen speciální důraz. Existující úseky se nacházejí výhradně v extravilánu a průchod zastavěným územím zůstává ne(do)řešen.

8.2.1 Stezky pro cyklisty

Cyklostezka Kyjov – Bohuslavice je součástí trasy EuroVelo 4 a nabízí komfortní spojení místních částí Bohuslavice a Boršov s Kyjovem. Cyklostezka nicméně ve všech třech úsecích končí na hranicích zastavěného území a nemá návaznost na jiná cyklistická opatření.

91/ Konce stezek na okraji zastavěného území



Zdroj 91/ vlastní fotodokumentace

To samé platí pro cyklostezku Mutěnka, která končí u přejezdu vlečky poblíž kyjovské železniční zastávky. Za ní následuje podobně široká (zde spíše úzká) cesta, která slouží jako příjezd ke garážím a pro obsluhu výrobních podniků. Pohyb cyklistů zůstává zcela neřešen, ani na ně není upozorněno.

92/ Neřešené pokračování stezky Mutěnka

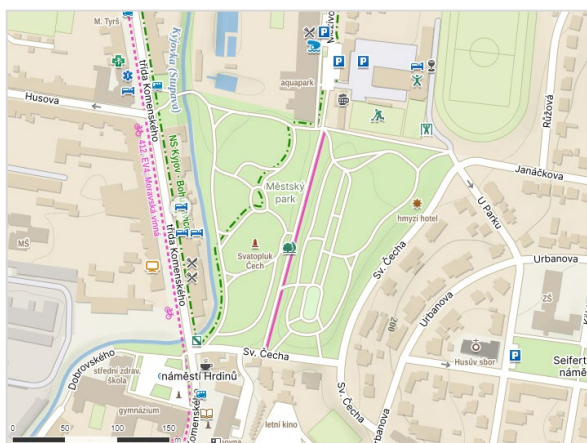


Zdroj 92/ vlastní fotodokumentace + mapy.cz

Ostatní cyklotrasy nemají samostatnou stezku a využívají běžné silniční komunikace různých kategorií, včetně zatížených silnici II. i I. třídy. To platí jak pro intravilán, tak i extravilán.

Jedinou stezkou pro cyklisty uvnitř města je „chodník“ v Městském parku v Kyjově. Z hlediska cyklistické sítě se sice jedná o vhodnou propojku, nicméně kvůli absenci vyhovující souběžné pěší trasy je nepříliš široký pás hojně využíván chodci k přesunu i procházkám, což nevyhnutelně generuje konflikty a rizikové situace mezi různými účastníky.

93/ Stezka pro cyklisty v Městském parku v Kyjově



Zdroj 93/ mapy.cz + vlastní fotodokumentace

Ze severní strany je navíc nevhodně označen začátek stezky. Na konci ulice Mezivodí totiž navazuje běžně vypadající chodník s betonovou dlažbou – byť se sníženým nájezdem –, který prochází mezi objekty a teprve po 50 m na okraji parku je vyznačena stezka. Předmětný úsek tedy nelze považovat za stezku a cyklista by zde správně měl přerušit jízdu.

8.2.2 Pruhy pro cyklisty

Pruhy pro cyklisty jsou kompromisním řešením v uličním prostoru. Účelem těchto pruhů je zajistit pro cyklisty bezpečný koridor v hlavním dopravním prostoru, ostatním účastníkům zároveň umožňují plynulý provoz a předjíždění / souběžnou jízdu.

94/ Cyklopruh na třídě Komenského



Zdroj 94/ vlastní fotodokumentace

Pruh pro cyklisty se nachází pouze na třídě Komenského. V této ose má pruh smysl, protože tvoří hlavní spojnici v území nejen pro cyklistickou dopravu. Často je však blokován kvůli bezohlednému chování řidičů automobilů. Řidiči prostor vyhrazeného jízdního pruhu často využívají k zastavení i stání přímo v pruhu, nebo do něj zasahují ze stání na jiných plochách, viz obrázek níže.

95/ Nesprávně odstavená vozidla často pruh pro cyklisty blokují



Zdroj 95/ vlastní fotodokumentace

Kromě třídy Komenského vyhrazené jízdní pruhy ani ochranné jízdní pruhy v Kyjově zřízeny nejsou.

8.2.3 Cykloobousměrky

Cykloobousměrky představují efektivní způsob, jak podpořit plynulost a bezpečnost cyklistické dopravy. Zatímco pro motorová vozidla je zaveden jednosměrný provoz kvůli zřízení parkovacích stání na komunikaci, pro cyklisty takový zásah znamená výrazné omezení plynulosti a přímočarosti pohybu v území. Jakákoliv zajiďka je totiž mnohem více citelná, i časově náročná než pro řidiče motorových vozidel.

Proto mají být zřizovány tzv. cykloobousměrky, tedy jednosměrné ulice, kde je dopravním značením umožněna jízda cyklistů i v protisměru. To přináší řadu výhod nejen pro cyklisty, protože umožňují cyklistům zvolit přímější cestu bez nutnosti objíždět delší úseky či využívat frekventované hlavní silnice.

V Kyjově je zřízena pouze jedna cykloobousměrka, a to v ulici Vrchlického, pro cyklisty je zde zřízen i samostatný protisměrný pruh. Její existence je sice pozitivní, ale přínos je minimální, protože na obou stranách nenavazuje jakékoliv další cyklistické opatření, liniové ani bodové.

96/ Cykloobousměrka v ulici Vrchlického



Zdroj 96/ vlastní fotodokumentace

Jednosměrných ulic v Kyjově sice není mnoho, ale kromě výše uvedené jediné výjimky neumožňují jízdu cyklistů v protisměru. Není pro to přitom důvod. Cykloobousměrka nevyžaduje jiné prostorové nároky než běžná jednosměrná ulice se šířkou průjezdu alespoň 3,0 m.

8.2.4 Ostatní opatření

Piktogramový koridor pro cyklisty (označovaný též jako cyklopiktokoridor) je pouze zdůraznění výskytu cyklistů a slouží ostatním účastníkům provozu. Cyklistům benefity nepřináší, protože se s ním neváže žádné šířkové uspořádání a vyznačením nevyplývají pro účastníky provozu žádná další zvláštní práva ani povinnosti.

97/ Cyklopiktogramy v ulici Újezd jsou špatně viditelné



Zdroj 97/ vlastní fotodokumentace

98/ Cyklopiktogramy na komunikaci podél říčky Malšínka v místní části Nětčice



Zdroj 98/ vlastní fotodokumentace

8.3 Bodová infrastruktura

Nedílnou součástí infrastruktury pro cyklisty je také bodová infrastruktura, kam patří řešení křížení s jinými komunikacemi, značení nebo odpočívky a stojany pro odstavení jízdního kola.

8.3.1 Křížení s jinými komunikacemi

Vzhledem k tomu, že cyklistická infrastruktura v Kyjově v podstatě neexistuje, přejezdy pro cyklisty ani jiná opatření v Kyjově nejsou. Několik existujících izolovaných úseků pak zcela pomíjí jakoukoliv návaznost a pohyb cyklistů na koncích opatření zůstává neřešen.

8.3.2 Orientační značení

Orientační značení pro cyklisty je v Kyjově nevyhovující. Nejčastější problémy jsou pro ČR typické a vycházejí pravděpodobně ze snahy ušetřit náklady při zřizování. Nejčastějšími problémy je zejména nedostatečná četnost umisťování, a nesprávné umístění. Stále se jedná o směrové dopravní značení a platí pro něj v zásadě stejné zásady jako pro to silniční, zejména že má být umístěno před křižovatkou a vpravo ve směru jízdy. Obě tyto zásady jsou přitom často porušovány.

Výsledná podoba má tedy velmi omezený až nulový přínos, protože informaci cyklista obdrží pozdě, nebo ji úplně přehlédne. V některých konkrétních případech je zmatečné i samotné značení, viz obrázek 99.

99/ Nesprávně umístěné, a ještě matoucí značení pro cyklisty



Zdroj 99/ vlastní fotodokumentace + mapy.cz

Značka umístěná vlevo budí zdání, že patří k souběžné silnici. I pokud ji cyklista vezme za svou a pokusí se jí řídit, budí značka zdání, že cyklotrasa 412 i vinařská stezka pokračují přímo po hlavní silnici (nahoru na značce), přestože reálně vede doleva ve směru šipky.

Úplně opomenutá je dálková evropská cyklotrasa EuroVelo 4, která není souvisle vyznačena, ani není uváděna na existujícím značení, viz například obrázek 99, kudy trasa prochází.

8.3.3 Stojany na kola

Možnost jízdní kolo bezpečně odstavit a uzamknout je základním předpokladem využívání jízdního kola pro jakoukoliv cestu. V Kyjově se sice cyklostojany vyskytují, ovšem nijak systematicky. Možnost odstavit jízdní kolo „kdekoliv“ ve městě tedy neexistuje a vždy záleží na konkrétním cíli cesty. Zatímco automobil lze odstavit prakticky kdekoliv, cyklista tuto možnost nemá.

U cyklostojanu také záleží na typu, zejména jestli je vysoký, ve kterém se jízdní kolo opírá a přivazuje za rám nebo se kolem nebo běžný nízký, do kterého se vjíždí kolem. V místech, kde se předpokládá delší odstavení bicyklu bývá také zastřešení, což je například u železniční stanice, viz obrázek 100.

Bez ohledu na typ stojanu je podstatné jeho umístění. Pokud totiž stojan není vidět nebo je v neatraktivním místě, cyklisté jej nevyužijí. Buď na kole vůbec nepojedou, nebo kolo odstaví jinde (zpravidla poblíž vstupu), kde stojan chybí. Tím může i nemusí docházet např. k omezování prostoru pro pěší nebo poškozování sloupů, budov apod.

100/ Vhodně umístěné stojany na kola umožňují průchod chodců.



Zdroj 100/ vlastní fotodokumentace

Některé cyklostojany jsou přitom umístěny nevhodně právě kvůli negativním dopadům na pěší. Nevhodně umístěné stojany na kola na chodníku tvoří překážku pro chodce a komplikují také pohyb osob na invalidním vozíku, stejně tak rodičů s kočárky. Na fotografiích níže jsou příklady nevhodně umístěných stojanů na kola na chodníku u supermarketu Lidl v ulici Nerudova a u Restaurace a penzionu Boršov v ulici Ivana Javora.

101/ Využití nevhodně umístěných stojanů může zcela zablokovat průchod pro pěší



Zdroj 101/ vlastní fotodokumentace

8.3.4 Odpočívky

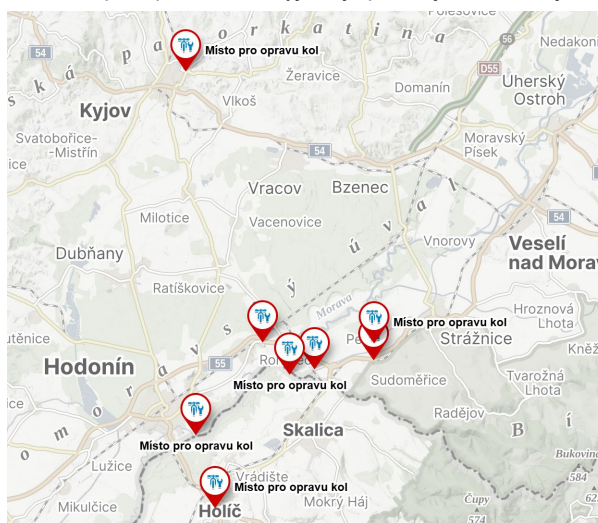
Cyklistické odpočívky obvykle bývají umístěny podél cyklostezek nebo frekventovaných cyklotras a mohou obsahovat různé vybavení jako lavičky a stoly, stojany na kola, přístřešek, informační tabule, základní servisní stanice aj. Slouží tedy k odpočinku i možnosti se ukrýt před nepřízní počasí, kterou mohou využít jak rekreační, tak dopravní cyklisté.

V Kyjově se nachází pouze několik cyklistických odpočívek a všechny jsou jen na okrajích města nebo mimo zastavěné území: v ul. Nětčická u Trialparku Kyjov, na okraji místní části Kyjov-Bohuslavice na trase EV4 za fotbalovým hřištěm a na začátku cyklostezky Mutěnka.

8.3.5 Servisní stojany

Zdarma a nepřetržitě dostupné prostředky k servisu jízdních kol jsou důležitou součástí podpory cyklistické dopravy. Běžný cyklista s sebou hustilku a nářadí většinou nevozí, se závadou na kole se však může setkat každý cyklista. Na katastrálním území Kyjova se dle serveru Mapy.cz nachází jediné veřejné servisní místo pro opravu kol, které je umístěné na okraji sídliště U Vodojemu u Trialparku v ulici Nětčická. V době konání terénního průzkumu města (leden 2025) se zde však nacházel pouze samotný servisní stojan společně s turistickým přístřeškem, nářadí k dispozici nebylo.

102/ Místo pro opravu kol v Kyjově je pouze jedno, další jsou daleko



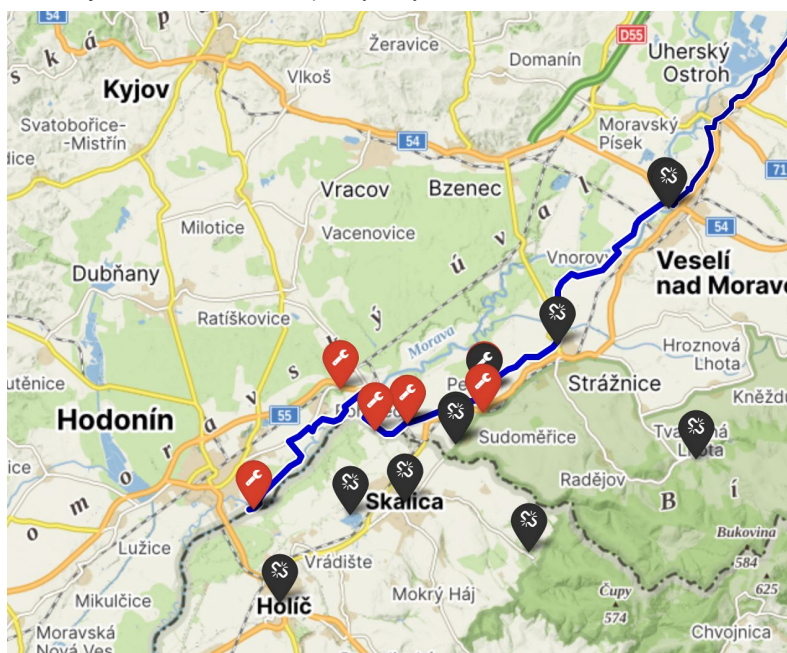
Zdroj 102/ mapy.cz + vlastní fotodokumentace

8.3.6 Nabíjecí místa pro elektrokola

Elektrokola jsou stále populárnější alternativou k automobilové dopravě, neboť umožňují rychlý a ekologický pohyb po městě, navíc s nižšími prostorovými nároky ve srovnání s IAD. Jako podpora využívání elektrokol je klíčové mít dostatečnou síť dobíjecích stanic, neboť možnost rychle a snadno dobít elektrokolo zvyšuje atraktivitu tohoto způsobu dopravy a podporuje aktivní životní styl.

Při terénním průzkumu v Kyjově nebyla nalezena žádná veřejně dostupná místa pro nabíjení elektrokol. Některá města cyklistům poskytují veřejně dostupné stanice pro nabíjení elektrokol, v okolí Kyjova je to například město Hodonín.

103/ Nabíjecí a servisní stanice pro cyklisty v Hodoníně a okolí



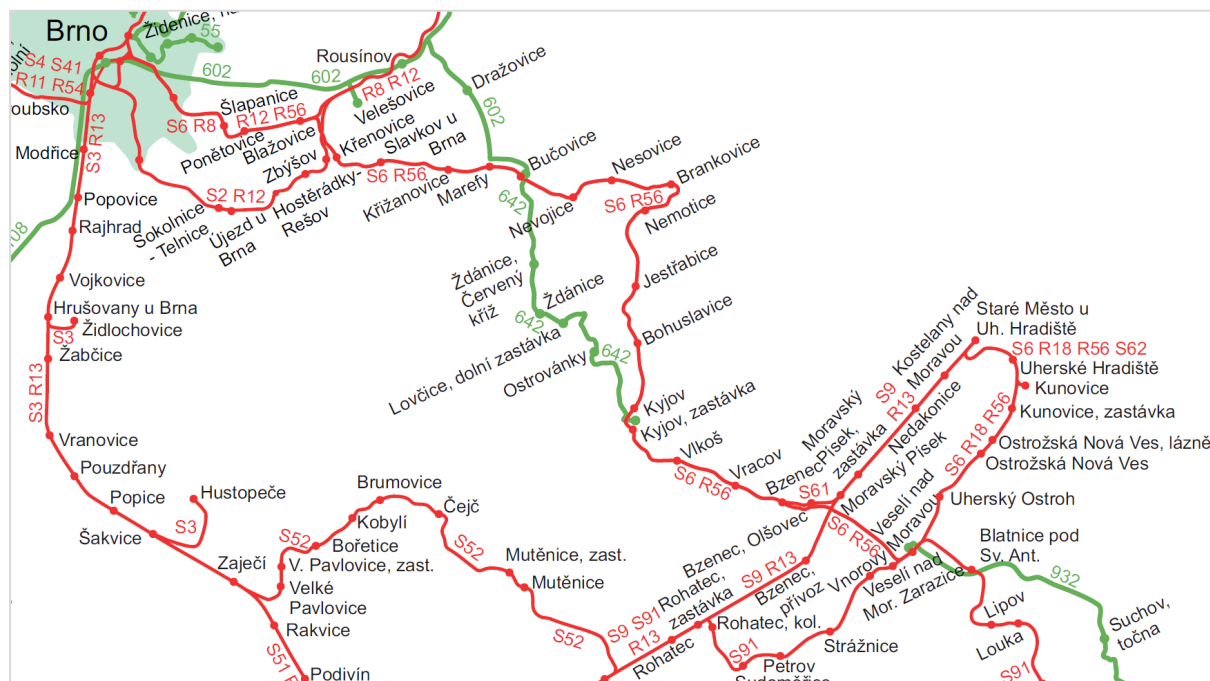
Zdroj 103/ cyklookruhy.cz + Město Hodonín

8.4 Provázání s jinými druhy dopravy

8.4.1 Přeprava jízdních kol

Přeprava jízdních kol je umožněna v obou vlakových linkách S6 i R56 na trase Brno – Slavkov u Brna – Bučovice – Kyjov – Veselí nad Moravou – Kunovice – Staré Město.

104/ Linky s přepravou jízdních kol v IDS JMK (červeně vlaky, zeleně autobusy)



Zdroj 104/ IDS JMK

Kromě vlaků nabízí přepravu kol i autobusová doprava. V sezóně od jara do podzimu je umožněna přeprava jízdních kol na lince 642 z Kyjova jezdí do Bučovic v nepracovní dny, tedy o víkendech

a svátcích. Od začátku dubna do konce září je v nabídce spojení třikrát denně v taktu po 4 hodinách. Počet přepravovaných jízdních kol je kapacitně omezen na 20 ks, přičemž nastoupit či vystoupit je možné pouze na vybraných zastávkách, které jsou označeny symbolem jízdního kola.

Jiné autobusové linky přepravu kol ani v sezoně nenabízí, v pracovní dny pak kolo v autobusech nelze dopravovat vůbec. Spoje MHD přepravu jízdních kol také neumožňují.

8.4.2 Parkování jízdních kol u přestupních uzlů

ŽST Kyjov

U železniční stanice Kyjov existuje pouze kapacitně omezená možnost zaparkovat jízdní kolo. Krytý stojan na kola se nachází před vchodem do nádražní budovy. Další krytý stojan na kola je k dispozici vpravo od nádražní budovy, přístup k němu však blokují parkující automobily, přístup po chodníku je blokován kontejnery na tříděný odpad. Celková kapacita pro cca 15–20 kol je zcela nedostačující, protože se kvůli malé kapacitě nelze spolehnout, že bude k dispozici.

105/ Krytý stojan na kola před budovou železniční stanice Kyjov



Zdroj 105/ vlastní fotodokumentace

Zast. Kyjov zastávka

U zastávky Kyjov zastávka není k dispozici cyklostojan, ačkoliv se zastávka nachází jen cca 300 m od vyústění cyklostezky Mutěnka na kraji Kyjova a bylo by tak možné podpořit intermodální dopravu.

Zast. Bohuslavice u Kyjova

U zastávky Bohuslavice u Kyjova není k dispozici cyklostojan, ačkoliv by mohl podpořit využívání železniční dopravy z obce a zlepšit její dostupnost. V těsné blízkosti zastávky zároveň vede dálková cyklostezka EV4.

8.5 Bikesharing

V současné době není na území města Kyjova provozována služba nabízející sdílený provoz jízdních kol. Obvyklým modelem v ČR je poskytování služby soukromým subjektem, přičemž město na provoz přispívá, případně ho plně hradí.

Bikesharing je významnou složkou mixu módů udržitelné dopravy a veřejných služeb poskytovaných pro obyvatele i návštěvníky města. Mnohá města včetně menších v nabízení této služby pokračují i po testovacím provozu, a mnohdy ji i rozšiřují, protože poptávka obyvatel překonala očekávanou nabídku a dostupnost.

8.6 Shrnutí

Jízda na kole je v Kyjově používána spíše pro volnočasové cesty než jako způsob přepravy do zaměstnání či do školy. Hlavní roli v tom hraje chybějící cyklistická infrastruktura, a to jak liniová (stezky, pruhy), tak bodová s (ne)možností kolo odstavit. V celém Kyjově se kromě dvou ulic nenachází jakákoliv liniová infrastruktura, a i tyto dva úseky nemají vyřešené napojení a cyklistu „vyvrhnou“ nazpět do běžného provozu bez jakékoliv návaznosti.

Cyklistika je přitom široce dostupná, rychlá a výhodná individuální forma dopravy, která zejména v menších městech jako Kyjov může vyřešit problém s dostupností většiny cílů, které jsou již příliš daleko pro pěší chůzi. Oproti pěší chůzi se cyklista pohybuje zhruba 3–4x rychleji, a do 15 minut tak může dojet kamkoliv ve městě. V současném uspořádání je však tento mód poměrně oprávněně považován za nebezpečný a nepodporovaný.

8.6.1 SWOT analýza

Silné stránky <ul style="list-style-type: none"> • Město krátkých vzdáleností s dostupností většiny cílů do 15–20 minut jízdy na kole 	Slabé stránky <ul style="list-style-type: none"> • Neexistující cyklistická infrastruktura v intravilánu • Většina cyklostezek vedena po běžných komunikacích bez jakýchkoliv opatření • Blokování pruhů pro cyklisty odstavenými automobily • Malé provázání s veřejnou dopravou • Nedostatečný počet cyklostanů • Chybějící podpora elektrokol
Příležitosti <ul style="list-style-type: none"> • Vybudování ucelené sítě cyklistické infrastruktury • Zvýšení podílu cyklistické dopravy • Bikesharing (sdílení jízdních kol) • Parkování jízdních kol u přestupních uzlů (nádraží, zastávky VHD) • Podpora využití elektrokol (nabíjecí stanice u přestupních uzlů a důležitých cílů ve městě) • Důslednější kontrola dodržování pravidel silničního provozu (vč. pokutování automobilů parkujících v cyklopruzích) • Kampaně na podporu cyklistické dopravy (například Do práce na kole, Evropský týden mobility apod.) • Podpora cykloturistiky 	Hrozby <ul style="list-style-type: none"> • Zachování současného nevyhovujícího stavu • Další růst IAD jako bezpečnostní riziko pro cyklistiku • Budování nekvalitních řešení • Vnímání cyklistiky jako doplňkového módu

9 PĚŠÍ DOPRAVA A VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ

Chůze je nejjednodušším a prostorově nejúspornějším typem dopravy. V případě kratších vzdáleností se může jednat i o nejrychlejší způsob, neboť pěší cesty jsou často vedeny i mimo silniční komunikace a pěší vzdálenost tak může být i výrazně kratší než ta silniční. Vzhledem k nízké rychlosti pohybu a různé fyzické kondici účastníků ovšem nelze uvažovat o jejím využití na větší vzdálenosti. Přesto je třeba pěší infrastrukturu přizpůsobit všem účastníkům a prakticky v celé síti.

Podpora pěších je důležitá a efektivní pro zdraví i bezpečnost obyvatel. Dostatečně široké a pokud možno oddělené chodníky snižují nebezpečí střetu silničních vozidel s chodci. V jejich cestě by mělo být přítomno jen minimum bariér či omezení jako schody, obrubníky, zábradlí, odpadové nádoby nebo parkující vozidla. Vedení cest by mělo být co nejkratší a logické, protože lidé stejně půjdou nejkratší trasou i bez chodníku. Pro překonání silničních komunikací je nutné zřídit dostatek smysluplně umístěných přechodů a zajistit jejich dostatečné osvětlení a rozhledové podmínky.

9.1 Infrastruktura pro pěší

Pro hodnocení cestní sítě jsou využity ČSN 73 6110 a ČSN 73 4001. Norma ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací uvádí normové parametry pro výstavbu chodníků, přechodů pro chodce a míst pro přecházení. Norma ČSN 73 4001 se zabývá bezbariérovostí a nahradila dřívější vyhlášku č. 389/2009 Sb. „O obecných požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb“ ve vztahu k požadavkům na pozemní komunikace je v zásadě shodná. Popisuje technické nároky na chodníky a přechody pro chodce z pohledu bezbariérového užívání. Jsou zde zmíněny dovolené šířky, délky, sklony, zajištění vodící linie, podmínky oddělení prostorů jednotlivých druhů dopravy a mnoho dalšího. Norma ČSN 73 4001 je závazná pro nové stavby a rekonstrukce.

9.1.1 Chodníky

Rozsah sítě a povrch

Chodníky se vyskytují ve většině ulic, zřízeny nejsou zejména v okrajových částech města a v okolních místních částech. Obvykle se nenacházejí v zástavbě rodinných domů a stísněnějších ulicích. To nemusí být nutně nedostatek, protože provoz v daných ulicích je mizivý a chodec nebo cyklista se může bez problémů pohybovat ve vozovce. V některých případech však chybí i na významných nebo zatížených ulicích, tyto úseky jsou popsány níže v části Chybějící chodníky na straně 92.

Určujícím prvkem komfortu a bezpečnosti chodců je do značné míry povrch chodníku. Jeho materiál, a především stav ovlivňuje subjektivní pocit uživatele, i riziko zranění nebo pádu např. na nerovném nebo nesouvislém povrchu. Značná část chodníků v Kyjově již byla zrekonstruována, povrch je tedy zpravidla nezávadný a obvykle obsahuje i navigační prvky pro nevidomé a slabozraké.

Celkově je rozsah sítě a povrchu hodnocen jako uspokojivý. Stále však existuje mnoho větších i menších nedostatků.

Jednou z obecných oblastí pro zlepšení i u většiny obnovených chodníků je jejich malá šířka. Chodníky jsou často zřizovány pouze v minimální povolené šířce 1,50 m, která zajišťuje vyhnutí dvou osob. Tento rozměr však často nesprávně nebývá zvětšován o bezpečnostní odstupy od pevných překážek (ploty, zdi) nebo od vozovky, čímž využitelnost chodníku snižují na podlimitní hodnotu.

106/ Minimální šířka chodníku s chybějícím odstupem od pevné překážky dále zúžený neudržovanou vegetací



Zdroj 106/ vlastní fotodokumentace

107/ Bezdůvodně úzký chodník s chybějícím bezpečnostním odstupem od silniční komunikace



Zdroj 107/ vlastní fotodokumentace

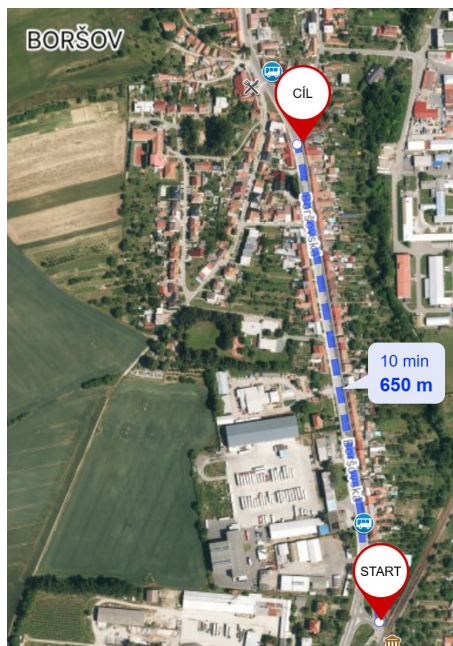
Nedostatky v návrhu, údržbě i chování uživatelů nevhodně omezují pěší pohyb a snižují jeho atraktivitu. Možné negativní dopady zároveň více dopadají na osoby se zhoršenou pohyblivostí, např. seniory, osoby se zdravotním znevýhodněním a kočárky, osoby na invalidním vozíku aj. Nemožnost vzájemného míjení nebo vyhnutí se překážce totiž může znamenat výrazné prodloužení trasy, případně takoví uživatelé rovnou volí chůzi (jízdu) ve vozovce.

Kvalitní pěší cesty a trasy jsou přitom základem pro všechny, protože i řidiči automobilu nebo cestující VHD je alespoň v malé části své cesty chodcem a pěší infrastrukturu vyžaduje.

Chybějící chodníky

Závažným nedostatkem je chybějící chodník na východní straně ulice Boršovská. Na úseku dlouhém 650 m tak pěší chybí přístup k rodinným domům, přestože jde o ulici se širokým uličním profilem. K domům se navíc nelze jednoduše dostat z druhé strany, protože ulicí prochází široká a zatížená silnice II/432.

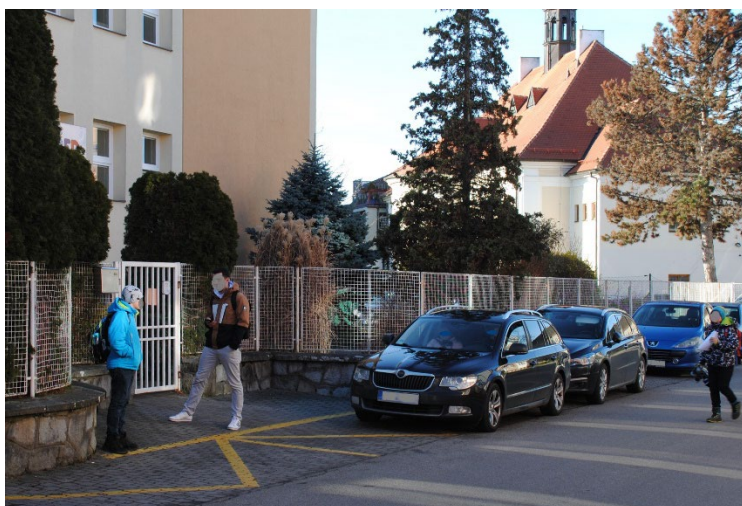
108/ Chybějící chodník v ulici Boršovská komplikuje přístup k rodinným domům na východní straně ulice.



Zdroj 108/ mapy.cz + vlastní fotodokumentace

Chodník nebo pěší přístup chybí také u Mateřské školy Střed, v ulici Mezi Mlaty. Vstup do areálu je přímo ze silnice, kde chybí vyznačené místo pro přecházení nebo přechod pro chodce včetně snížené obruby na protějším chodníku. Pruh podél plotu školky je navíc obsazen odstavenými automobily, které brání v rozhledu. Vzhledem k blízkosti parkoviště Mezi Mlaty, které je umístěné hned vedle budovy školky, není důvod, aby automobily parkovaly také před budovou školky a je vhodné jejich vymístění pro zajištění větší přehlednosti komunikace a bezpečnosti dětí. Vchod do školky na obrázku níže označuje červená šipka.

109/ Neřešený přístup do Mateřské školy Střed (ul. Mezi Mlaty)



Zdroj 109/ vlastní fotodokumentace

Překážky

Na chodnících se bez ohledu na jejich stav, šíři nebo oblast města vyskytují různé typy překážek, které pohyb chodců omezují, někdy i výrazně komplikují. Lidé se sníženou pohyblivostí se pak mohou ocitnout v situaci, kdy není možné chodník bezpečně použít. Rodiče s kočárky často musejí složitě hledat objížďky, což jim ztěžuje každodenní život.

110/ Průchodnost nejčastěji omezují automobily: odstavené legálně i nelegálně



Zdroj 110/ vlastní fotodokumentace

Jednu z častých překážek pohybu chodců představují odstavená vozidla zasahující do prostoru chodníku nebo přímo parkující na chodníku. Dalšími překážkami pohybu chodců po chodnících mohou být

nevhodně umístěné stojany na kola, sloupy veřejného osvětlení, sloupky dopravného značení, kontejnery na odpad nebo jinak zúžený průchod. V některých případech tyto překážky nutí chodce vstupovat do vozovky, což může ohrozit jejich bezpečnost a být bariérou.

111/ Překážky na chodnících v podobě kontejneru (ul. Školní v Boršově) nebo sloupu (třída Komenského)



Zdroj 111/ vlastní fotodokumentace

112/ Cyklostojan u Lidlu v ul. Nerudova zabírá většinu šířky a výrazně omezuje průchodnost (průjezdnost)



Zdroj 112/ vlastní fotodokumentace

Zajištění bezpečných a průchodných chodníků je klíčové pro komfortní pohyb chodců a osob se sníženou mobilitou. Je důležité, aby se tomuto problému věnovala patřičná pozornost a přijímala opatření, která zajistí bezbariérový a bezpečný pohyb pro chodce.

Křížení se silničními komunikacemi

Nedílnou součástí pěších cest je křížení se silničními komunikacemi. To je nejčastěji zřízeno úrovnňově formou přechodu pro chodce, v menší míře se vyskytují také místa pro přecházení. Zejména na hlavních tazích se v některých místech nenachází dostatek míst pro překonání silniční komunikace – u každého křížení ulic. Nánavnosti nebo uspokojivé řešení vazeb nicméně mnohdy chybí i v rezidenční zástavbě.

113/ Chybějící propojení dvou stran ulice u vyústění slepé ulice (ul. Kollárova)



Zdroj 113/ vlastní fotodokumentace

114/ Vzdálenější konec chodníku bez jasné návaznosti a s nespelněnými rozhledy kvůli vyznačenému parkování (ul. Bezručova x Seifertovo nám.)



Zdroj 114/ vlastní fotodokumentace

115/ Oba chodníky bez návaznosti končí, přestože jsou po rekonstrukci a naproti přes křižovatku chodník je (ul. Janáčkova x Květná)



Zdroj 115/ vlastní fotodokumentace

Překročená délka přechodu

Přechody pro chodce jsou důležitým prvkem dopravní infrastruktury, který ovlivňuje nejen plynulost dopravy, ale zejména bezpečnost chodců. Délka přechodu přitom hraje zásadní roli při pohybu chodců, jejich ochotě využívat přechody a v neposlední řadě při riziku dopravních nehod. Norma ČSN 73 6110 platná již od roku 2006 povoluje maximální délku přechodu na 7,00 m, což odpovídá dvěma jízdním pruhům.

V Kyjově se přitom mnohde vyskytují přechody i výrazně delší, přestože pro to není objektivní důvod, ani se nejedná o povolenou výjimku např. na nároží křižovatky. Problémem jsou i dvoupruhové komunikace, pokud jsou zbytečně široké a obsahují např. odstavné pruhy, i pokud byly tyto pruhy přeměněny na (šířkově nevyhovující) pruh pro cyklisty.

Zvláště nebezpečné jsou přechody přes více jízdních pruhů, které jsou zejména na průtazích a více zatížených komunikacích. Kvůli velkorysejšímu uspořádání takových komunikací, vyššímu zatížení a vyšší průměrné rychlosti vozidel je totiž riziko střetu i jeho následků vyšší.

116/ Výrazně překročená délka přechodu kvůli přebytečným odstavným pruhům, až dodatečně přeměněným na cyklopruhu (tř. Komenského)



Zdroj 116/ vlastní fotodokumentace

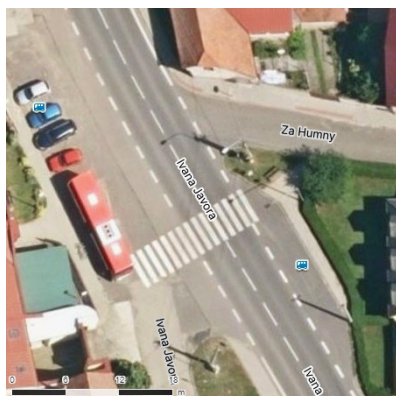
117/ Přechod přes 3 jízdní pruhy překračuje maximální povolenou délku a ani nemá dořešené nástupní plochy – vede „nikam“ (ul. Boršovská)



Zdroj 117/ vlastní fotodokumentace

Nemálo přechodů – mnohdy těch příliš dlouhých – zároveň nemá dořešeny nástupní plochy ani napojení na pěší infrastrukturu. Přechody tak vedou „odnikud nikam“ v rámci větších rozlehlých ploch bez konkrétní funkce nebo vymezení. Například na přechodu pro chodce v ul. Ivana Javora u zastávky Kyjov, Boršov je vyznačen 15 m dlouhý přechod, na který ani na jedné straně adekvátně nenavazuje pěší infrastruktura, a pro jehož nadměrnou délku není důvod; pro překonání dvoupruhové komunikace bohatě postačuje povolených 6,50 až 7,00 m.

118/ Zbytečně dlouhý přechod bez dořešených napojení (ul. Ivana Javora)



Zdroj 118/ mapy.cz + vlastní fotodokumentace

Zajištění rozhledů

Přechody pro chodce jsou klíčovým prvkem zajištění bezpečnosti chodců při přecházení pozemních komunikací. Aby mohly přechody plnit svou funkci, je nezbytné zajistit dostatečné rozhledové poměry, které umožní včasnou reakci jak chodcům, tak řidičům přijíždějících vozidel. Obzvláště důležité je zajištění dostatečných rozhledových poměrů v místech, kde se pohybují děti, tedy také u školských zařízení.

Rozhledy kromě legálně i nelegálně odstavených vozidel mohou omezovat i součásti veřejného prostoru např. nádoby na odpad, neudržovaná nebo nevhodně zvolená vegetace, sloupky, dopravní značení aj.

119/ Auta parkující v těsné blízkosti přechodu před ZŠ J.A.Komenského znemožňují chodcům rozhled do silnice



Zdroj 119/ vlastní fotodokumentace

9.1.2 Bezbariérovost

Pohyb osob lze rozdělit na problematiku pohybu osob se sníženou schopností pohybu, pro něž je obtížnější zdolávat výškové rozdíly. Patří mezi ně osoby pohybující se na invalidním vozíku nebo pomocí holí, malé děti, senioři, ale i zcela zdraví jedinci jako například osoba s kočárkem nebo cestovním zavazadlem.

Druhou skupinu tvoří osoby se sníženou schopností orientace, které obtížně rozeznávají bezpečný prostor chodníku a ostatní „nebezpečný prostor“ pojížděný vozidly či mají problémy se zrakovou orientací v terénu. Do této skupiny spadají zejména osoby se zhoršeným zrakem a osoby nevidomé. Pro nevidomé a slabozraké je nad rámec výškové bezbariérovosti nezbytné také kontrastní a nášlapem patrné provedení navigačních prvků, které je vedou a informují o režimu místa, ve kterém se nachází.

Překážky bezbariérovosti

Jednou z největších překážek jsou fyzické bariéry, které komplikují pohyb osobám s omezenou mobilitou. K takovým překážkám patří vysoké obrubníky u přechodů pro chodce, nerovné povrchy chodníků či absence nájezdových ramp u některých významných cílů ve městě.

Město Kyjov postupně realizuje projekty pro zvýšení kvality a rozšíření bezbariérových tras pro chodce. Přesto stále existují místa, kde jsou vysoké obrubníky nebo z pohledu bezbariérovosti nedostatečně vyřešené přechody pro chodce.

120/ Přechod pro chodce s několika různými povrchy a velkým příčným sklonem (ul. Dobrovského)



Zdroj 120/ vlastní fotodokumentace

9.2 Prostupnost města

Prostupnost města je ovlivňována mnoha vlivy. Kromě přírodních bariér jako např. vodní toky ji ovlivňují významné liniové dopravní stavby (železnice, hlavní silnice), ale také zástavba a oplocení pozemků nebo areálů.

Možnost přímého, pohodlného a bezpečného pohybu pěších mezi jednotlivými částmi města, je klíčovým faktorem ovlivňujícím kvalitu života obyvatel. Dobře prostupné město podporuje ekologickou mobilitu, snižuje dopravní zátěž a zlepšuje dostupnost služeb pro všechny skupiny obyvatel.

V případě Kyjova, menšího města s historickým centrem a dynamicky se rozvíjejícími okrajovými částmi, je důležité zajistit, aby se chodci mohli snadno a bezpečně pohybovat jak v centru, tak na předměstích. Nedostatečná prostupnost města může vést k přetížení automobilové dopravy, zhoršené bezpečnosti a snížené kvalitě veřejného prostoru.

Příloha 8 znázorňuje *Bariéry v prostupnosti území pro bezmotorovou dopravu*. Následující text pak uvádí podrobnější popis vybraných míst.

Přístup k nemocnici a nákupním střediskům

Železniční trať je pěšími často přecházena v místě nadjezdu silnice I/54 (ul. Strážovská). Cesta z centra města k nemocnici nebo nákupním střediskům je totiž kratší, s menším převýšením a nevede podél rušné komunikace. Jedná se tedy o přirozenou a logickou trasu, která ale není reflektována. Umístěná cedule se zákazem vstupu zároveň potvrzuje, že problém je znám, ale není vůle jej uspokojivě řešit.

121/ Vyšlapanými pěšími trasami přes železniční trať si lidé zkracují cestu k nemocnici



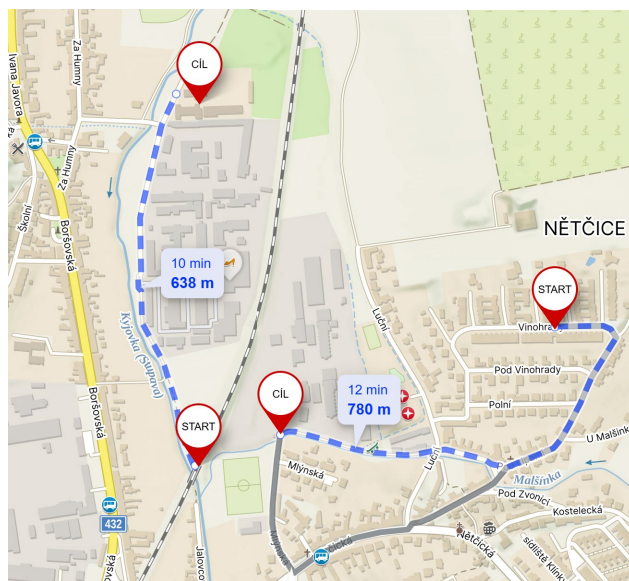
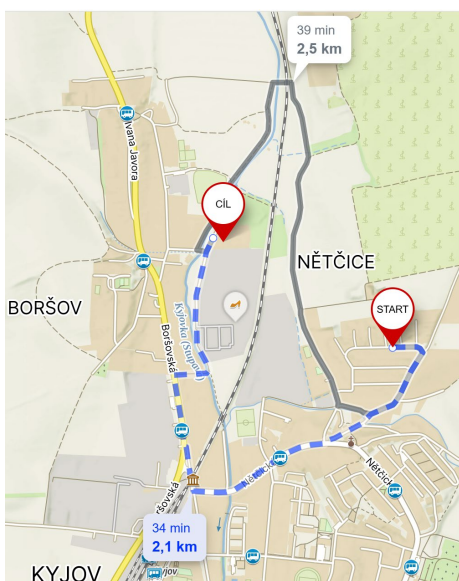
Zdroj 121/ mapy.cz + vlastní fotodokumentace

Průmyslové areály a oblasti

Bariérou v území jsou také průmyslové areály. V Kyjově se sice nacházejí převážně na okrajích zastavěné oblasti a bariéru většinou netvoří, nicméně v některých relacích pohyb omezují, a zároveň se mže jednat o úskalí do budoucna, pokud dojde k rozšíření nebo obklopení dnešních okrajových ploch.

Prostupnost mezi městskými částmi

122/ Porovnání celkové délky cesty oklikou (vlevo) se dvěma nepropojenými částmi (vpravo)



Zdroj 122/ mapy.cz

123/ Železniční most přes řeku Kyjovku používají lidé ke zkrácení své trasy z Boršova



Zdroj 123/ vlastní fotodokumentace

9.3 Veřejná prostranství

Veřejná prostranství mají významný vliv na kvalitu života obyvatel a také na atraktivitu a bezpečnost aktivních forem dopravy, jako je chůze a cyklistika. Veřejná prostranství slouží jako místa setkávání, odpočinku i společenského dění. Některé části těchto prostranství se mohou stát problémovými zónami, zvláště pokud nejsou udržované, nejsou přiměřeně osvětlené nebo se v nich shromažďují osoby pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek.

9.3.1 Problémová místa

Místa, kde se shromažďují osoby pod vlivem alkoholu, působí nepříjemným dojmem na rodiny s dětmi a další obyvatele, kteří by jinak veřejný prostor využívali.

124/ Částečně skryté místo může sloužit jako útočiště problémových osob



Zdroj 124/ vlastní fotodokumentace

9.3.2 Plánované projekty

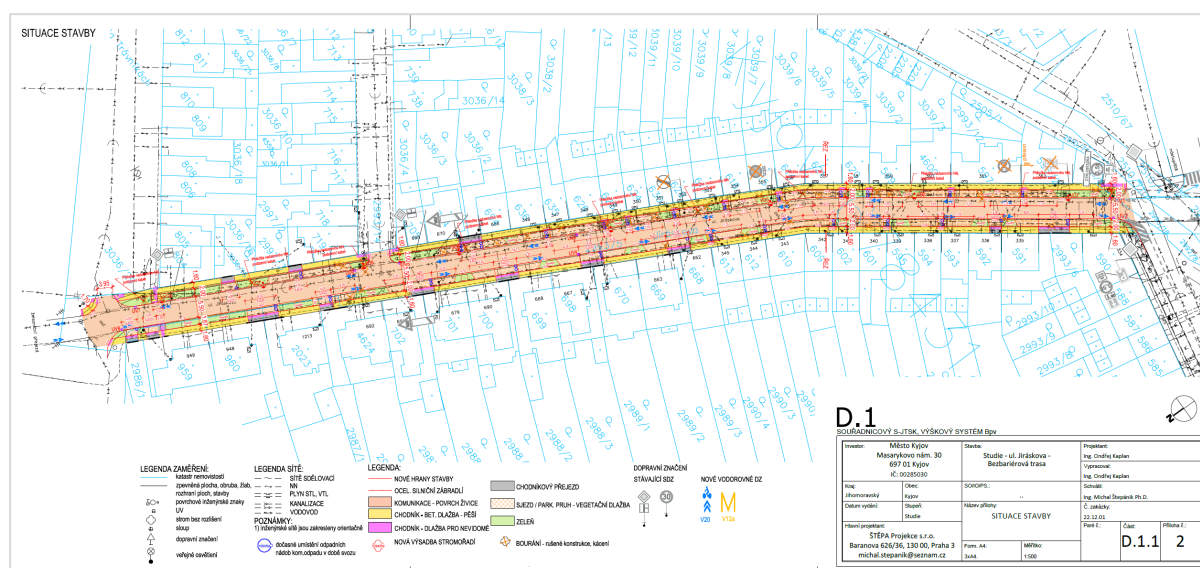
Město Kyjov připravuje několik projektů zaměřených na zkvalitnění pěší infrastruktury.

Ulice Jiráskova – bezbariérová trasa

Řešení připravovaných stavebních úprav v ul. Jiráskova je součástí projektu zajištění bezbariérové trasy od vlakové zastávky přes ul. Jiráskovu, Kollárovu a Jungmannovu až po budovu městského úřadu. Navržené řešení uvažuje s celkovou rekonstrukcí ulice v celé své uliční šířce a zahrnuje vybudování nových bezbariérových chodníků po obou stranách ulice, vybudování nové obousměrné komunikace v místě stávající a zřízení 35 nových podélných parkovacích stání po obou stranách komunikace.

Město Kyjov tento projekt zařadilo do vládního programu Mobility, díky němuž může město žádat o částečné spolufinancování ze Státního fondu dopravní infrastruktury.

125/ Studie – ul. Jiráskova – bezbariérová trasa

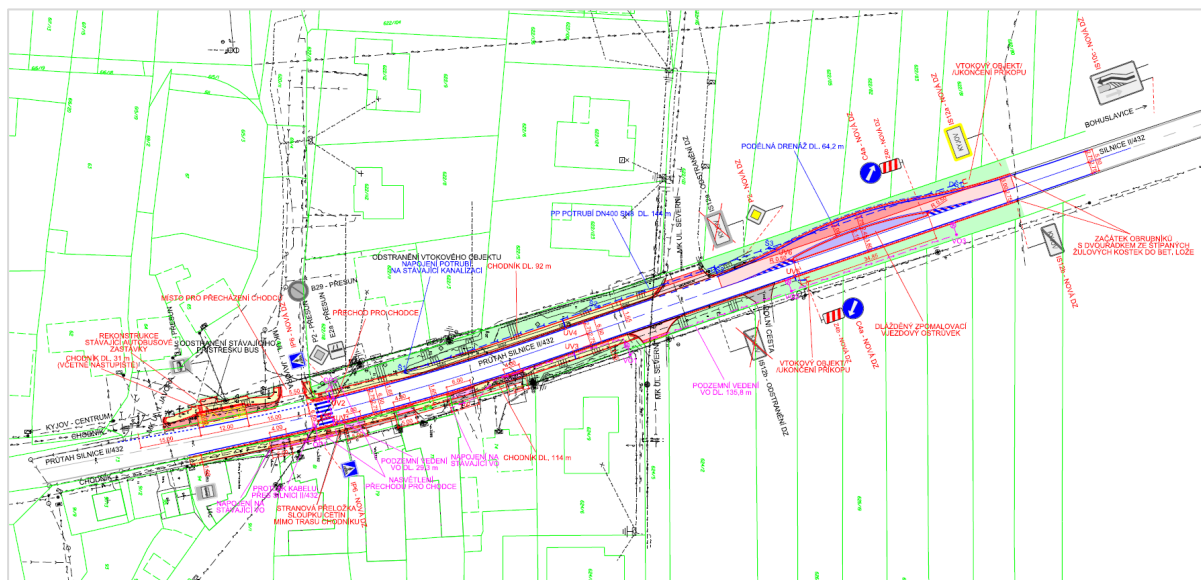


Zdroj 125/ Město Kyjov

Novostavba chodníku - ul. Ivana Javora k ul. Severní

Město Kyjov připravuje novostavbu oboustranného chodníku podél silnice II/432 v místní části Boršov, na ul. Ivana Javora vedoucí k ul. Severní. Součástí řešení je i rekonstrukce jedné autobusové zastávky a novostavba přechodu pro chodce přes silnici II/432, který bude také nově osvětlen. Chodník bude začínat vpravo za stávající autobusovou zastávkou a vlevo bude začínat rekonstrukcí stávající autobusové zastávky a bude ukončen před výjezdem z města Kyjova směrem na Bohuslavice k odbočce na ul. Severní. Záměrem novostavby chodníku je zvýšení bezpečnosti chodců v této lokalitě.

126/ Projektová dokumentace Chodníku ul. Ivana Javora, Kyjov



Zdroj 126/ Město Kyjov

Ulice Žižkova

127/ Vizualizace projektového záměru revitalizace ulice Žižkova



Zdroj 127/ MěÚ Kyjov, 2023

Ulice Žižkova se nachází v centru města u řeky Kyjovky, nedaleko náměstí. Vzhledem k typu zástavby, kterou tvoří rodinné domy, v ní převažuje obytná funkce. Avšak prostupnost pro chodce je značně komplikována parkujícími automobily po obou stranách ulice.

9.4 Shrnutí

Pěší doprava a veřejná prostranství stojí v Kyjově na okraj zájmu. Veřejný prosto ovládá dynamická i statická silniční doprava, která je přitom nejméně efektivním způsobem dopravy. Změna dlouhodobě zaužívaného a pěstovaného myšlení se v Kyjově zatím neodehrála, což je vidět například na široce rozšířením a zjevně tolerovaném stání na zeleni a chodníku, které tyto povrch nejen znehodnocuje, ale často jejich uživatelům znemožňuje jejich používání.

9.4.1 SWOT analýza

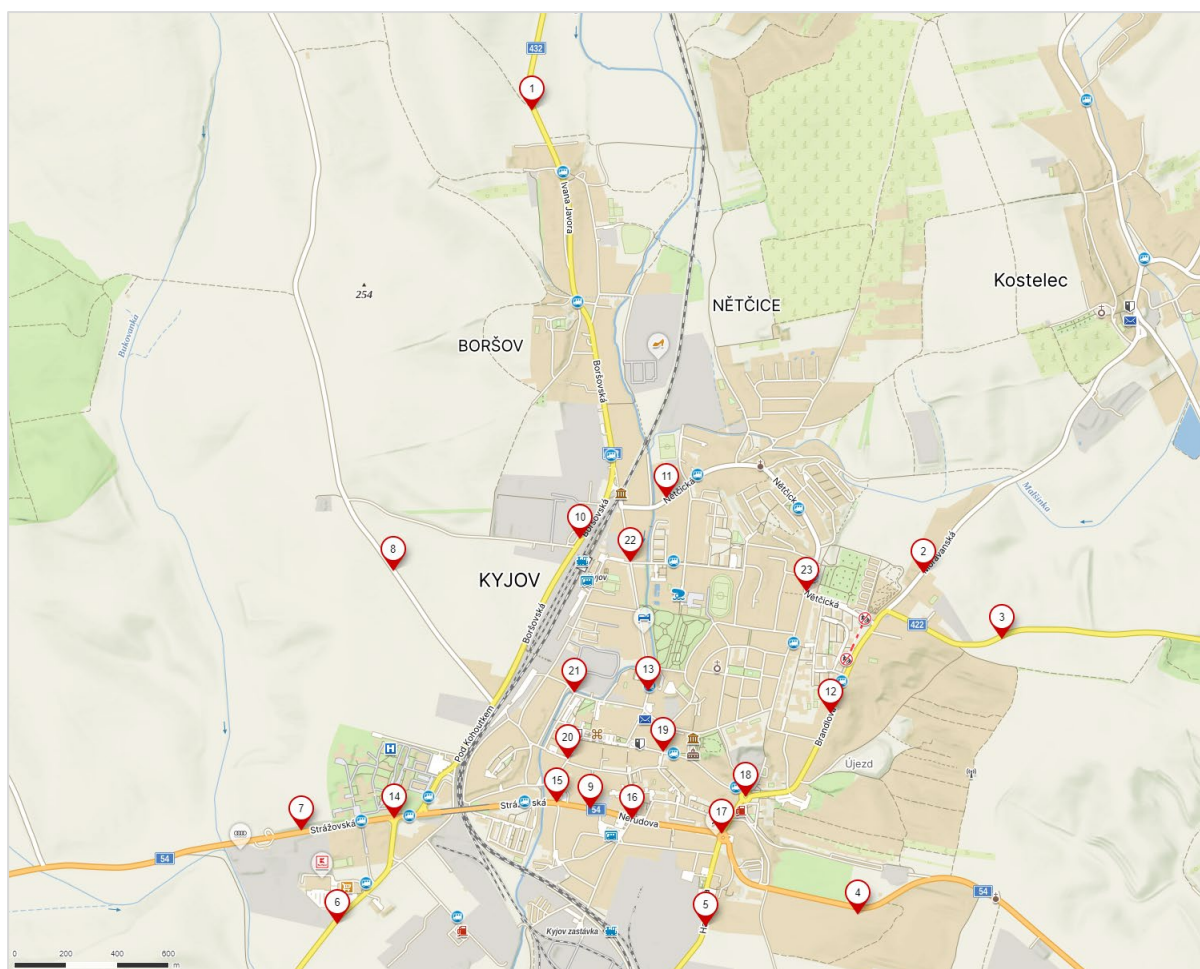
Silné stránky Nejsou	Slabé stránky <ul style="list-style-type: none"> • Minimální nebo nedostatečná šířka většiny chodníků včetně rekonstruovaných • Nedořešené propojení chodníků v křižovatkách • Chybějící příčné pěší vazby u některých křižovatek • Nadměrná délka mnoha přechodů • Zúžení chodníků neudržovanou vegetací • Zúžení nebo blokování chodníku odstavenými vozidly • Zúžení chodníku sloupy, sloupky, mobiliářem atp. • Nedostatečné nebo nezajištěné rozhledové poměry • Chybějící pěší trasy a bariéry v prostupnosti města • Neřešená funkce veřejného prostoru v každé ulici • Malý podíl vzrostlé zeleně v ulicích
Příležitosti <ul style="list-style-type: none"> • Vybudování ucelené sítě pěší infrastruktury • Důslednější kontrola dodržování pravidel silničního provozu (vč. pokutování nesprávného parkování) 	Hrozby <ul style="list-style-type: none"> • Zachování současného nevyhovujícího stavu • Další růst IAD posiluje bariérový efekt komunikací • Budování nekvalitních řešení • Nedostatečná úroveň pěší infrastruktury

10 DOPRAVNÍ MĚŘENÍ

Dopravní měření proběhlo v úterý 11.03.2025 a bylo vyhodnoceno jako neovlivněné. Šlo o běžný pracovní den v běžném týdnu. Jarní prázdniny se v žádném z okresů JMK ani ZK nekonaly, nepředcházely mu, ani nenásledovaly. V době měření taktéž neprobíhaly žádné větší uzavírky nebo omezení v okolí Kyjova ani v širší oblasti.

Směrový průzkum probíhal na 13 měřicích profilech (čísla 1–13), a na 10 křižovatkách. Rozmístění stanovišť ukazuje obrázek 128. Všechna měření probíhala nepřetržitě 24 hodin pomocí speciálních kamer, jejichž záznam byl poté vyhodnocen.

128/ Rozmístění měřicích stanovišť: body 1–13 – směrový průzkum, 14–23 křižovatkový průzkum



Zdroj 128/ mapy.cz; vlastní měření

Kamery použité na stanovištích 1–13 díky rozpoznání RZ vozidla umožňují např. zjištění podílu tranzitní dopravy nebo bližší zkoumání vnější dopravy. Směrový průzkum na křižovatkách (body 14–23) poskytuje informace o intenzitách jednotlivých ramen a křižovatkových pohybech; křižovatková data také odlišují jednotlivé typy vozidel v celkem 6 kategoriích: osobní automobily, lehká nákladní vozidla (do 3,5t), těžká nákladní vozidla (nad 3,5t), návěsové soupravy, autobusy, motocykly.

10.1 Profilový průzkum

11 ze 13 měřených bodů lze srovnat s intenzitami ŘSD z roku 2020 ve stejném úseku. Mezi výsledky nicméně může docházet i k výraznějším odlišnostem (pokles / nárůst) ze dvou důvodů: jiná pozice

měřicího bodu a jiný způsob stanovení intenzit. Výsledky měření ŘSD uvádí intenzitu po úsecích, které mívají délku v řádu kilometrů, rozdíl zejména uvnitř města pak může být značný. Druhou odlišností je metodologie.

Sčítání ŘSD probíhá pouze výběrovými měřeními v délce 4 hodin dopoledne a odpoledne, ze kterých je dopočítávána celodenní intenzita pomocí přepočtových koeficientů. Data zpracovatele naproti tomu pochází z kontinuálního měření celého jednoho dne (24 hodin), výsledky tedy budou přesnější. Výběrová měření a obecný přepočet totiž nemůže plně postihnout různorodost provozu v konkrétním městě např. při začátku a konci směn.

10.1.1 Intenzity dopravy

Naměřené intenzity dopravy jsou ve většině případů zhruba stejné, větších odlišností je pouze několik a nacházejí se zejména uvnitř města, kde konkrétní pozice hraje větší roli. Rozdíly se pohybují oběma směry, nelze tedy vyslovit obecný závěr o celkovém nárůstu nebo poklesu dopravy. Měření ŘSD 2020 zároveň probíhala v roce 2020 i 2021, v době probíhající pandemie onemocnění COVID-19, dopravní chování tedy jistě bylo alespoň částečně ovlivněné.

129/ Intenzity dopravy na měřených profilech (všechna vozidla za 24 h)

Číslo bodu	Silnice / Ulice	Umístění	Denní intenzita		
			Vlastní měření 2025	ŘSD 2020 (po-pá)	Rozdíl
1	II/432	severní vstup – směr Koryčany	2 980	2 611	+14,1 %
2	III/42213	severní vstup – směr Kostelec	2 659	2 970	-10,5 %
3	II/422	východní vstup – směr Osvětimany	2 857	4 113	-30,5 %
4	I/54	východní vstup – směr Veselí nad Moravou	6 556	6 591	-0,5 %
5	II/432	jižní vstup – směr Hodonín	3 214	6 075	-47,1 %
6	II/422	jižní vstup – směr Svatobořice-Mistřín	8 531	6 896	+23,7 %
7	I/54	západní vstup – směr Slavkov u Brna	7 727	6 413	+20,5 %
8	III/4301	severní vstup – směr Bukovany	1 544	neměřeno	x
9	I/54	ul. Nerudova mezi ul. Riegerova a Kollárova	12 665	12 848	-1,4 %
10	II/432	ul. Boršovská na obchvatu centra	6 304	6 312	-0,1 %
11	ul. Netčická	mezi ul. Jalovcová a Mlýnská	6 413	3 628	+76,8 %
12	ul. Brandlova	mezi ul. Klvaňova a sídliště U Vodojemu	5 490	10 058	-45,4 %
13	ř. Komenského	mezi náměstím Hrdinů a ul. Dobrovského	6 206	neměřeno	x

Zdroj 129/ vlastní měření a zpracování

Celkové intenzity jsou nejčastěji v jednotkách tisíc vozidel, jedinou výjimkou je silnice I/54 poblíž autobusové stanice (bod 9) s 12 665 vozidly za 24 hodin. Ani tato hodnota ovšem není nijak zvlášť vysoká a odpovídá provozu v regionálním centru na hlavní spojnici.

Díky nízkým až středním intenzitám dopravy lze očekávat také vyhovující zatížení křižovatek, jež dle ČSN 73 6102 orientačně postačují pro 20–30 tisíc vozidel denně, resp. 1 500–2 000 vozidel za hodinu. V Kyjově sice existuje několik konkrétních případů, kde s plynulostí bývá problém, na vině je však spíš uspořádání křižovatek, vzájemné ovlivňování, vedení hlavní komunikace, nárazovost poptávky apod. Podrobněji jsou křižovatky řešeny v kapitole 10.2 Křižovatkový průzkum.

10.1.2 Tranzitní doprava

Mezi měřicími body 1–8 na okraji města byla analyzována tranzitní doprava spárováním záznamů RZ v průměrném čase. K bodům 9–13 byla tato intenzita dopočtena jednoduchým dopravním modelem,

kteřý cestu mezi vnějšími body přidělí na síť. Hodnoty celkových intenzit a podílů tranzitu (všechna vozidla a nákladní vozidla) jsou uvedeny v tabulce 130, zatížení sítě tranzitem ukazuje obrázek 131.

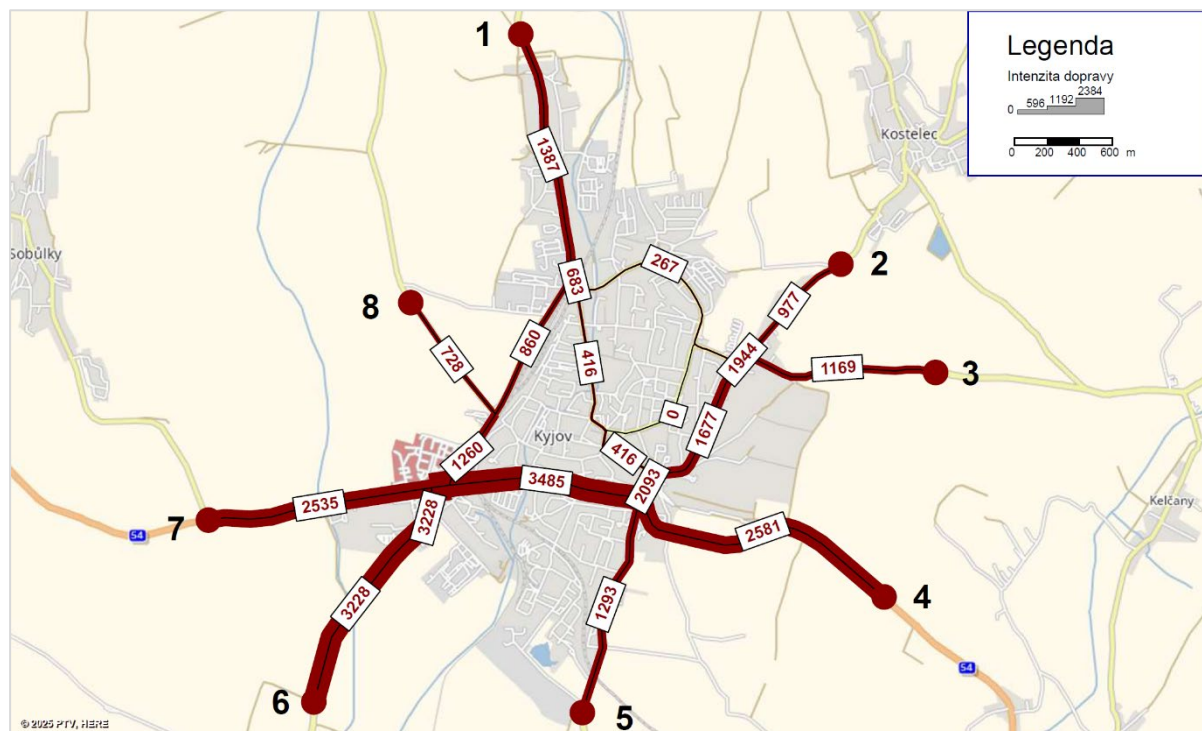
130/ Podíl tranzitu na celkových intenzitách

Číslo bodu	Silnice / Ulice	Umístění	Denní intenzita		
			Vlastní měření 2025	Tranzit (všechna vozidla)	Tranzit (nákladní vozidla)
1	II/432	severní vstup – směr Koryčany	2 980	46,5 %	4,1 %
2	III/42213	severní vstup – směr Kostelec	2 659	36,7 %	1,4 %
3	II/422	východní vstup – směr Osvětimany	2 857	40,9 %	3,1 %
4	I/54	východní vstup – směr Veselí nad Moravou	6 556	39,4 %	3,2 %
5	II/432	jižní vstup – směr Hodonín	3 214	40,2 %	2,5 %
6	II/422	jižní vstup – směr Svatobořice-Mistřín	8 531	37,8 %	2,5 %
7	I/54	západní vstup – směr Slavkov u Brna	7 727	32,8 %	2,2 %
8	III/4301	severní vstup – směr Bukovany	1 544	47,2 %	2,3 %
9	I/54	ul. Nerudova mezi ul. Riegerova a Kollárova	12 665	27,5 %	1,9 %
10	II/432	ul. Boršovská na obchvatu centra	6 304	13,6 %	1,2 %
11	ul. Netčická	mezi ul. Jalovcová a Mlýnská	6 413	4,2 %	1,0 %
12	ul. Brandlova	mezi ul. Klvaňova a sídliště U Vodojemu	5 490	30,5 %	2,5 %
13	tr. Komenského	mezi náměstím Hrdinů a ul. Dobrovského	6 206	6,7 %	0,0 %

Zdroj 130/ vlastní měření a zpracování

Intenzity veškeré tranzitní dopravy tvoří převážně osobní vozidla, nákladních vozidel jsou pouze nízké jednotky procent. U všech vnějších bodů je podíl veškerého tranzitu okolo 40 %, v intravilánu je podíl nižší. Nejvyšší podíly 27,5 a 30,5 % jsou na ulicích Nerudova Brandlova, na zbylých 3 bodech jsou výrazně nižší a na 2 místech dosahují pouze jednotek procent.

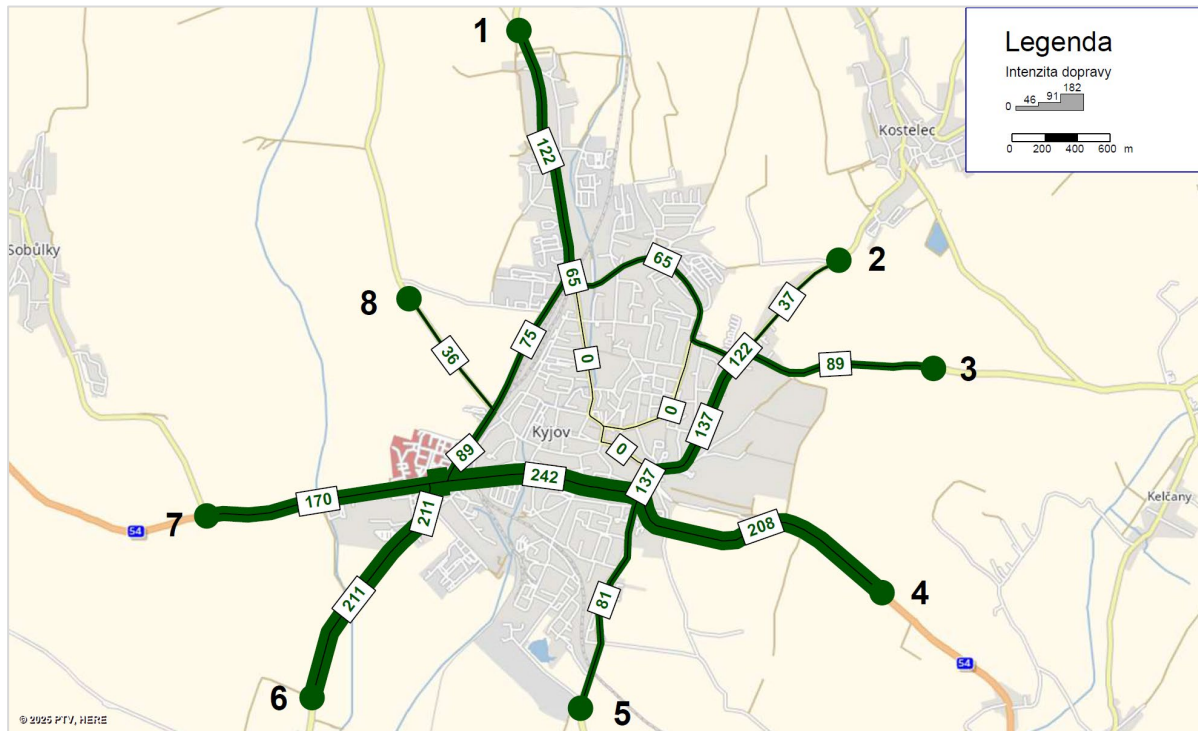
131/ Tranzitní vztahy skrze město (všechna vozidla)



Zdroj 131/ vlastní měření a zpracování

Tranzit nákladních vozidel skrze Kyjov je minimální. Na všech komunikacích včetně silnice I. třídy dosahuje velmi nízkých jednotek procent, což je neobvykle nízký podíl. Nízké počty potvrdily také výsledky křižovatkových průzkumů (viz kapitola 10.2 Křižovatkový průzkum), nejedná se tudíž o chybu měření nebo zpracování dat.

132/ Tranzitní vztahy skrze město (nákladní vozidla)



Zdroj 132/ vlastní měření a zpracování

Na základě výše uvedených údajů lze jednoznačně konstatovat, že většinu zatížení silničních komunikací v Kyjově i okolí tvoří vnitřní nebo vnější doprava. Zvažovaná výstavba obchvatu – jakkoliv prospěšná pro kultivaci území na průtahu – odvede jen malou část vozidel, protože většina dnešního zatížení má v Kyjově zdroj nebo cíl, případně obojí. S ohledem na nevysoké intenzity dopravy obecně i změřeného tranzitu lze očekávat, že takto nákladná stavba nebude ekonomicky efektivní.

10.2 Křižovatkový průzkum

Měření dopravy proběhlo na 10 křižovatkách; umístění bodů 14–23 ukazuje obrázek 128 výše, naměření hodnoty uvádí tabulka 133 níže. V posledním sloupci je změřená intenzita přepočítána na využití orientační maximální kapacity uvedené v ČSN 73 6102 pro jednotlivé typy křižovatek. Hodnoty jsou sice pouze orientační, avšak poskytují alespoň přibližný odhad i bez komplikovaného exaktního výpočtu.

Orientační maximální kapacity různých typů křižovatky dle ČSN 73 6102 jsou následující:

- Průsečná a styková křižovatka: 18 000–24 000 voz./den,
- Jednopruhová okružní křižovatka: 24 000–32 000 voz./den,
- Světelně řízená křižovatka: 36 000–77 000 voz./den.

133/ Celkové denní intenzity na měřených křižovatkách

Číslo bodu	Umístění	Denní intenzita [voz/24 h]	Využití teoretické kapacity
14	Západní u nemocnice – Strážovská (I/54) x Svatoborská (II/422)	19 593	82–109 %
15	Semafor u kina – Strážovská (I/54) x Nerudova (I/54) x Riegrova	16 982	22–47 %
16	Semafor u aut.st. – Nerudova (I/54) x Kollárova x Jiráskova	13 837	18–38 %
17	Okružní – Nerudova (I/54) x Václava Bzeneckého (I/54) x Havlíčkova (II/422 a II/432)	16 739	52–70 %
18	Okružní u Penny – Havlíčkova (II/422) x Brandlova (II/422) x tř. Palackého x U Sklepů	14 673	46–61 %
19	U Fary – tř. Palackého x Jungmannova x Dobrovského	8 207	34–46 %
20	Svatoborská x Jungmannova	6 187	26–34 %
21	Dobrovského x Žižkova	2 014	8–11 %
22	tř. Komenského x Nádražní x sídliště Zahradní	8 907	37–49 %
23	U hřbitova – Netčická x Dvořákova	4 916	20–27 %

Zdroj 133/ vlastní fotodokumentace

Z tabulky vyplývá, že kromě křižovatky u nemocnice (bod 14) není nikde překročeno 100 %, a kromě tohoto bodu není jinde ani dosaženo spodní hranice uváděných rozmezí. To ostatně vyplývá na první pohled z intenzit, které kromě bodu 14 nepřesahují ani nejnižší hranici 18 000 vozidel pro neřízenou křižovatku. Křižovatka u nemocnice je tedy problematická již z pohledu intenzit dopravy, nemluvě o všech aspektech, které její kapacitu a užívání ovlivňují, viz kapitola 4 Silniční doprava na straně 30.

Dle očekávání jsou nejvíce zatíženy křižovatky na průtahu silnice I/54 (body 14–17) a okružní křižovatka u Penny (bod 18), u všech je celková intenzita dosahuje okolo 15 tisíc vozidel denně. Křižovatky mimo průtahy (body 19–23) dosahují zatížení pouze v jednotkách tisíc vozidel.

Za pozornost stojí křižovatky tř. Palackého x Jungmannova x Dobrovského (bod 19) a Svatoborská x Jungmannova (bod 20). Z pohledu intenzit silniční dopravy vyhovují i se značnou rezervou, nicméně prakticky veškerá intenzita je pouze doprava „místně příslušná doprava“, protože tranzit zde nemá důvod jezdit. Obě se přitom nachází na okraji nejužšího centra města a jsou tudíž značně zatíženy také bezmotorovou dopravou.

11 Průzkum dopravního chování

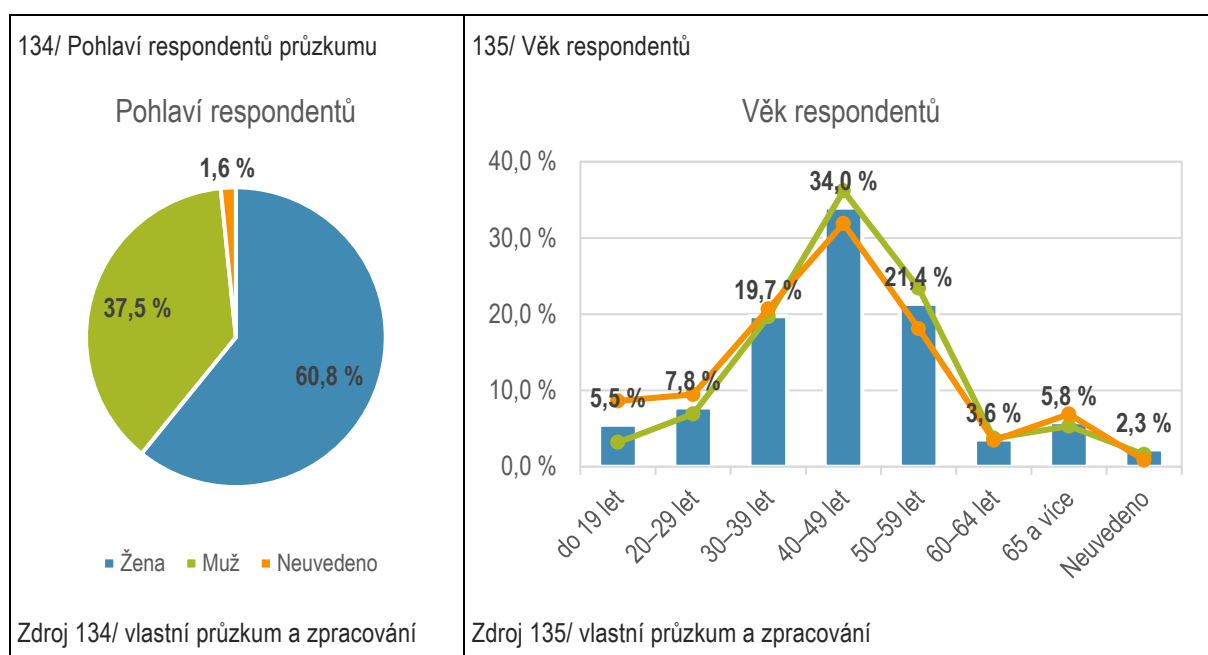
V zimě 2024–2025 proběhl online průzkum dopravního chování. Výsledky provedeného šetření poskytují unikátní data o cestách obyvatel i dojíždějících, protože k jejich sběru jinak nedochází. Dotazník byl vytvořen ve dvou variantách: plnohodnotný pro dospělé a stručnější pro žáky základních a středních škol.

Struktura dotazníku umožňuje vyhodnotit používané dopravní prostředky (modal-split), čas strávený cestou, hybnost aj. V rámci položených otázek i volného pole připomínek na konci dotazníku došlo také k zaslání mnoha podnětů.

11.1 Průzkum dopravního chování obyvatel

V průzkumu dopravního chování mezi dospělou populací bylo sesbíráno 309 validních odpovědí, obsahujících všechny potřebné informace, případně umožňující drobné opravy nebo doplnění, např. doplnění chybějící vzdálenosti podle uvedeného začátku a konce cesty.

V počtu odpovědí převažují ženy s 60,8 % podílem, viz obrázek 134. Na obrázku 135 nicméně je vidět že zastoupení obou pohlaví je v jednotlivých věkových kategoriích velmi podobné. Věkově je nejvíce zastoupena ekonomicky aktivní složka obyvatelstva, zejména ve věku 30–59 let, jak ukazuje obrázek. Výrazně nadprůměrné zastoupení skupiny 40–49 let pravděpodobně souvisí s rozšířením povědomí o průzkumu mezi rodiči žáků a studentů, kteří se účastnili vlastní verze průzkumu, viz kapitola 11.2 Průzkum dopravního chování žáků a studentů škol v Kyjově.



I přes dílčí nedostatky ve struktuře respondentů jsou celkové výsledky považovány za validní. V rámci dílčích vyhodnocení (prezentovaných dále i zde neuvedených) se neprojevil výrazný rozdíl v chování mužů a žen, ani podle věkových skupin. Nižší reprezentativnost vzorku tedy dle vyhodnocení zpracovatele neovlivňuje výsledky. Stovky odpovědí již poskytují dobrý přehled o dopravním chování, výsledky zároveň odpovídají očekávanému a běžnému chování zaznamenaném v podobných průzkumech v rámci ČR.

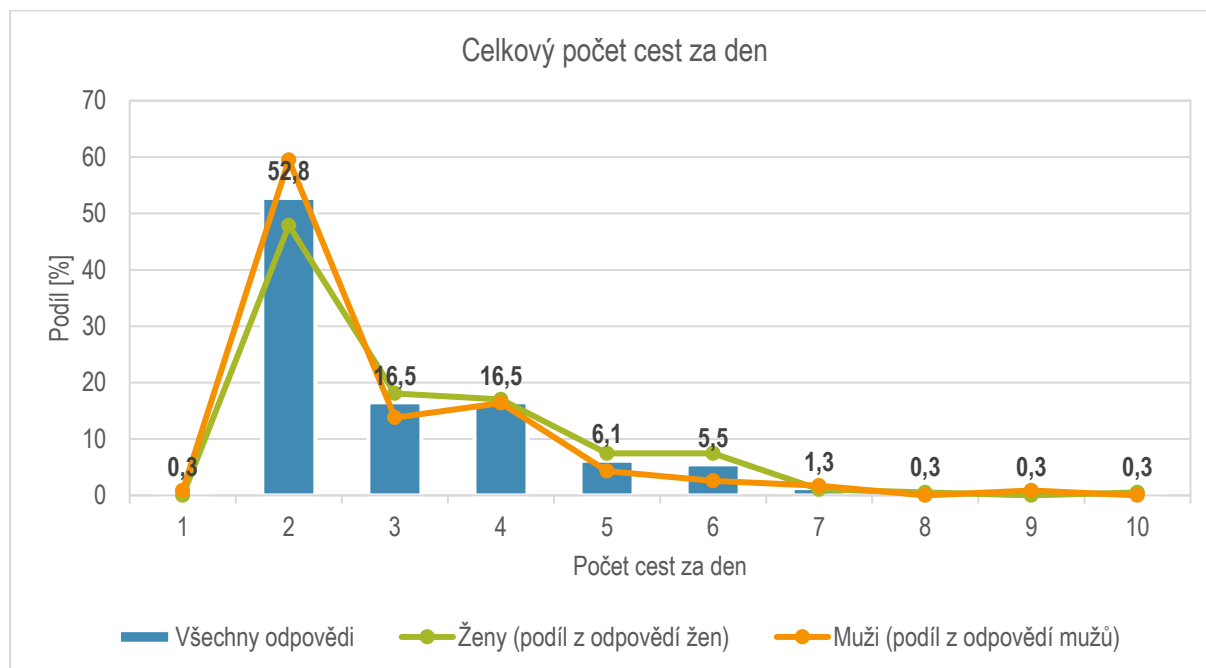
Jiná (lepší) statistika v této oblasti zároveň neexistuje, protože k systematickému sběru dat o dopravním chování obyvatel ČR v potřebném rozsahu nedochází.

11.1.1 Hybnost

Základním ukazatelem mobility je hybnost, tedy průměrný počet cest jedné osoby za jeden den. V 309 odpovědích bylo uvedeno celkem 936 cest, celkový průměr v Kyjově tedy vychází 3,03 cesty za den. Hodnota okolo 3 je velmi běžným výsledkem odpovídající průměrně jednomu cíli „navíc“ nad rámec běžné denní dojížděky za prací a vzděláním. Někteří tento cíl navštíví cestou do nebo z práce / školy a celkem vykonají 3 cesty; typickými příklady jsou ranní odvoz dětí do školy, nákup nebo volnočasová aktivita cestou domů apod. Někteří respondenti se nejdříve vrátí domů a teprve poté někam vyrazí, čímž vykonají dva páry cest (celkem 4 cesty za den) a mnozí žádný další cíl v daném dni nemají.

To potvrzují i nejčtenější odpovědi v itineráři. Významně převažují pouze 2 cesty za den, jež vykonává 52,8 % respondentů. Významnější zastoupení mají ještě 3 a 4 cesty denně (obojí shodně 16,5 %), viz obrázek níže. Sloupcové grafy ukazují podíl daného počtu cest ze všech odpovědí, spojnicové grafy poté ukazují rozdělení počtu cest v rámci odpovědí daného pohlaví.

136/ Struktura celkového počtu cest za den



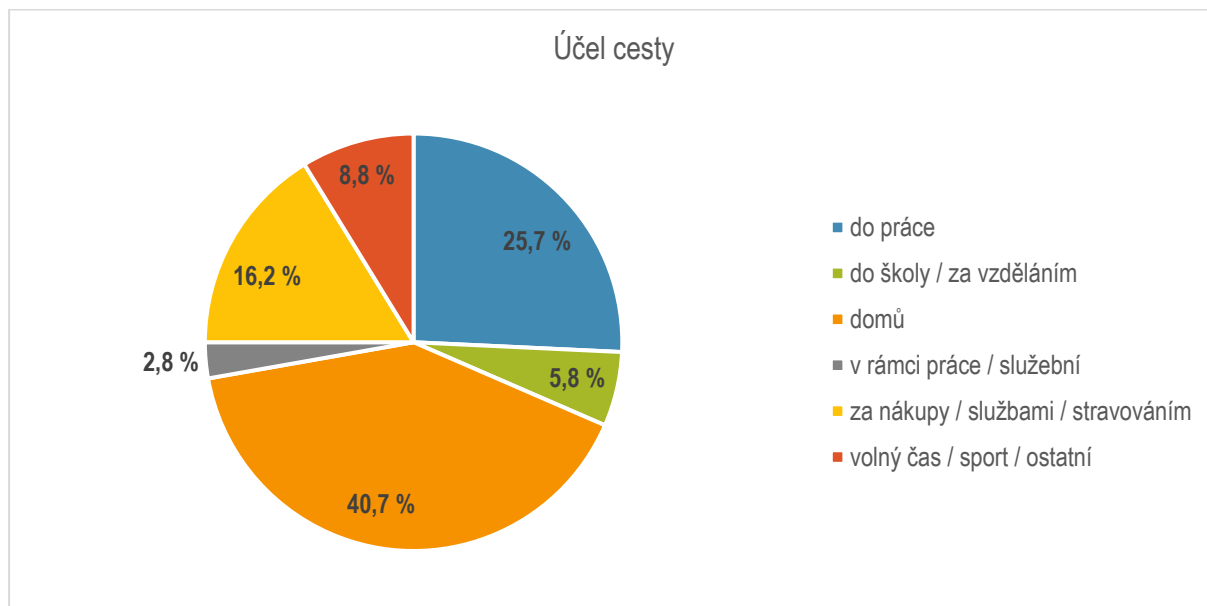
Zdroj 136/ vlastní průzkum a zpracování

Průběh obou křivek ukazuje podobné chování žen i mužů v průběhu celého rozsahu počtu cest, obě zároveň odpovídají celkovému trendu všech odpovědí (sloupce). Z tohoto pohledu tedy částečná převaha žen v průzkumu nezpůsobuje výraznou odchylku výsledků. Menší odlišnosti mezi chováním obou pohlaví přesto existují. U žen je nižší podíl pouze 2 cest, a naopak vyšší podíl 5 a 6 cest denně.

11.1.2 Účel cesty

Na obrázku 137 je vidět rozložení účelů cesty všech záznamů z průzkumu. Grafu nepřekvapivě dominuje návrat domů a cesta do práce, protože tuto cestu činí drtivá většina uživatelů s jakýmkoliv počtem cest. Obě kategorie doplňuje 5,8 % cest za vzděláním, které obnášejí zejména ranní dovážení nebo odpolední odvoz rodičů; respondentů-žáků bylo minimum. 16% podíl ze všech cest připadá na cesty za nákupem, službami nebo stravováním a 9 % cest je činěno ve volném čase.

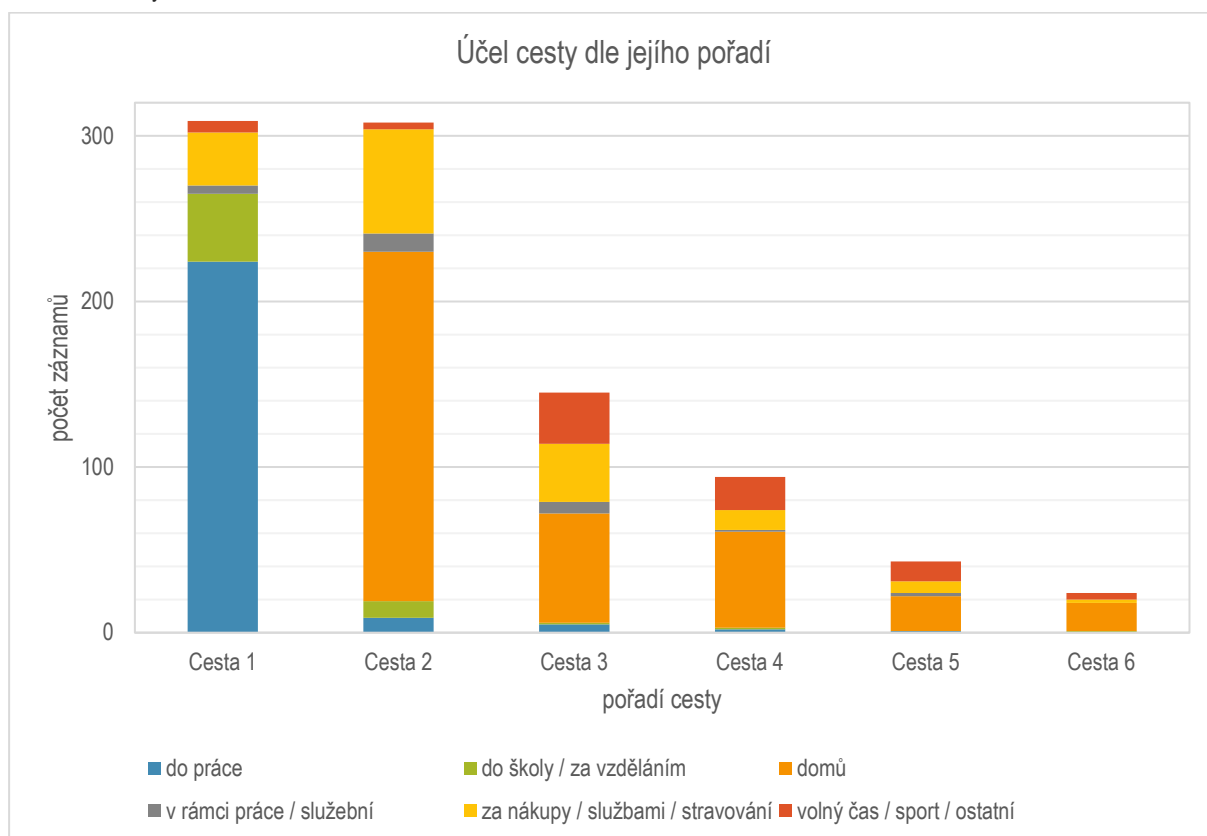
137/ Podíl jednotlivých účelů cesty všech cest



Zdroj 137/ vlastní průzkum a zpracování

Při rozdělení na jednotlivé cesty vynikne také pořadí aktivit (účelů), rozdělení pro cesty 1–6 ukazuje obrázek níže.

138/ Účel cesty v cestách 1 až 6



Zdroj 138/ vlastní průzkum a zpracování

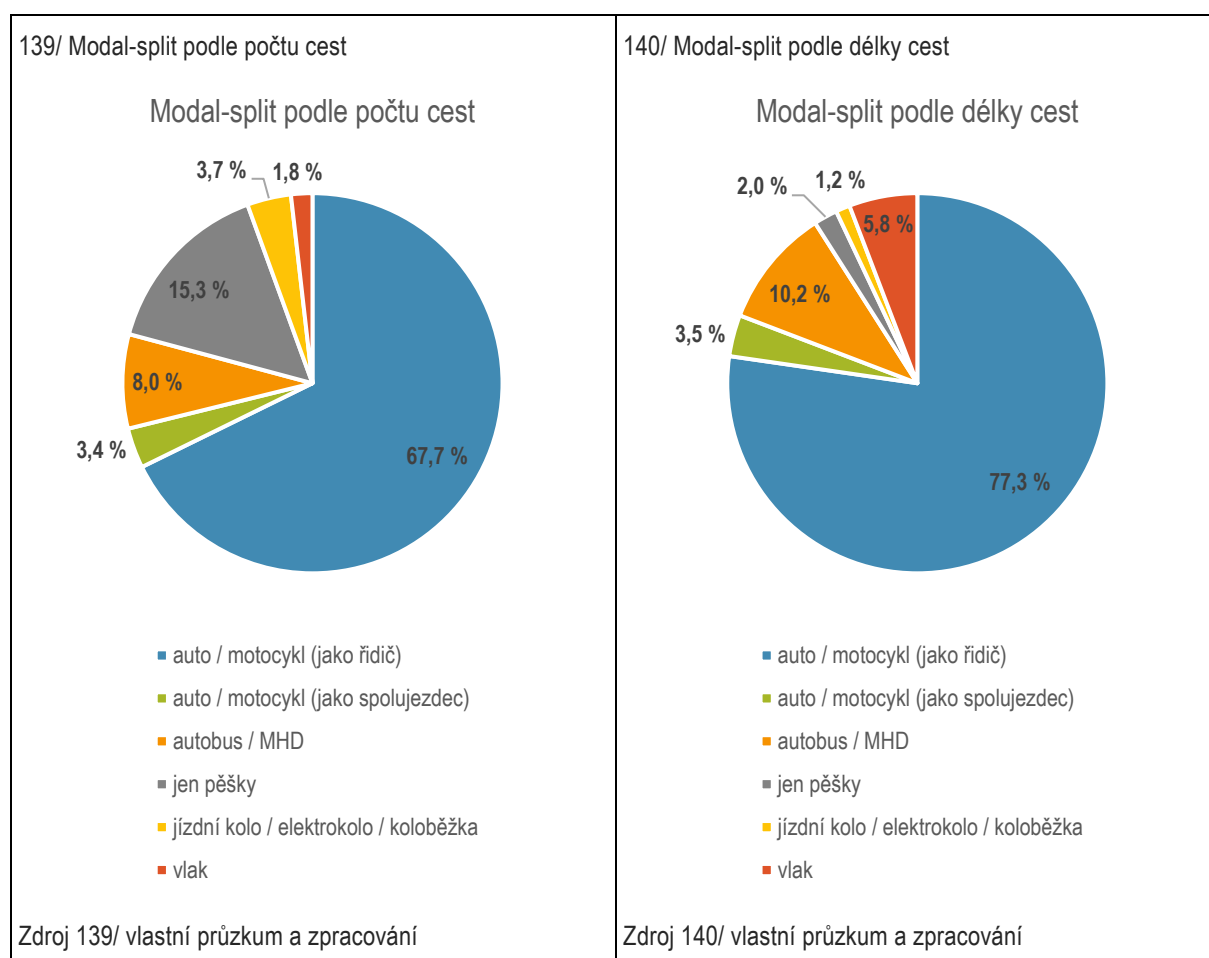
První cestě dne nepřekvapivě dominuje cesta do práce a za vzděláním, jež dohromady tvoří 86 % prvních cest. U cest 2–6 vždy převažuje návrat domů s podílem 46–71 %, nicméně u cest 3 a 5 netvoří

nadpoloviční většinou všech cest, ale pouze 45,5, respektive 48,8 %. Dalšími nejčastějšími účely jsou cesty ve volném čase, případně za nákupy / službami / stravováním s podíly 12–24 %.

11.1.3 Modal-split

Jedním z hlavních ukazatelů pro PUMM je modal-split. Rozdělení na podíl jednotlivých módů na dopravním výkonu lze stanovit buď z počtu cest, nebo podle jejich délky. V této práci jsou vyčísleny oba způsoby, viz obrázky 139 a 140, protože oba typy výstupu mají výpovědní hodnotu.

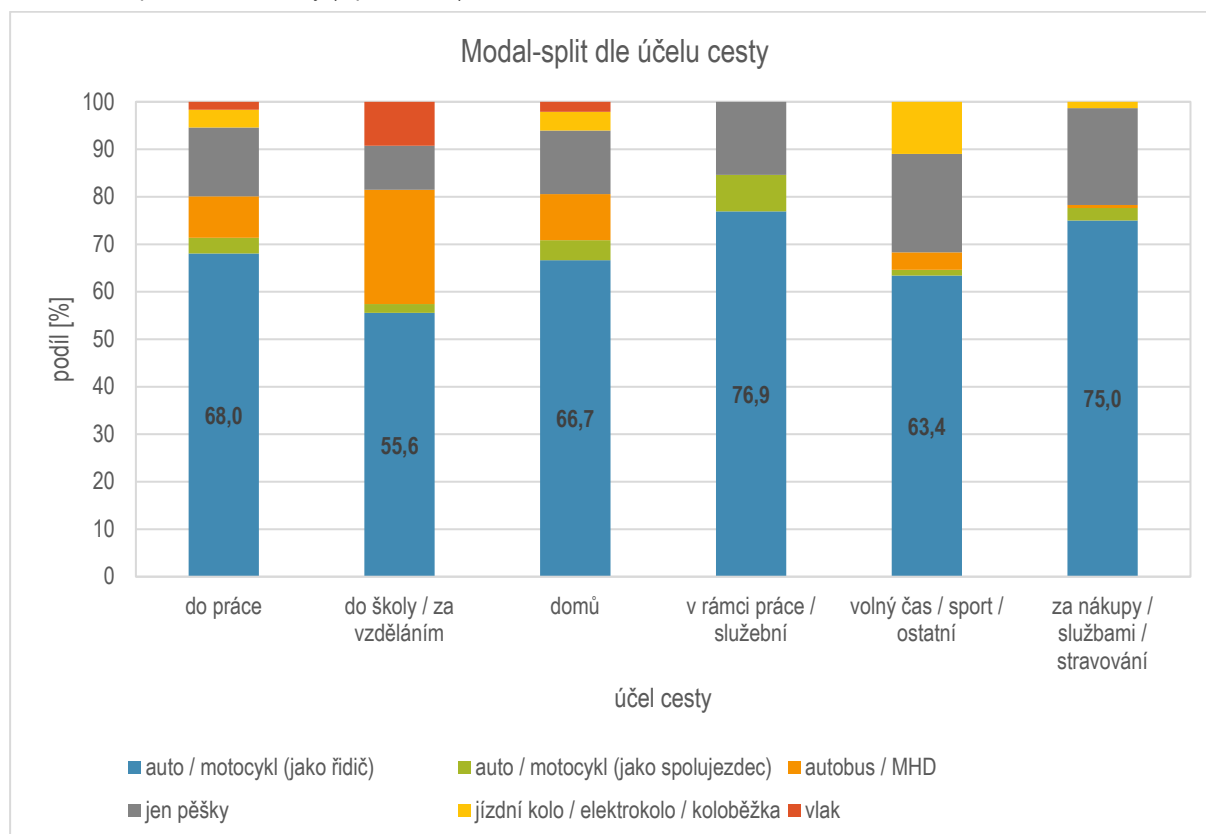
Modal-split dle počtu cest ukazuje „počet rozhodnutí“ o volbě dopravního módu a všechny typy i délky cest mají stejnou váhu. V takovém srovnání vychází podíl udržitelné dopravy vždy vyšší, přestože pěší nebo cyklistické cesty nedosahují vzdáleností běžných při cestě IAD. To zohledňuje druhý způsob výpočtu modal-splitu podle délky cest, ve kterém jsou podíly stanoveny podle součtu délek jednotlivých cest daným druhem dopravy.



Jízda automobilem – převážně v roli řidiče, jen minimálně v roli spolujezdce – počtu cest jasně dominuje a tvoří přes 70 % záznamů. Tato dominance se ještě zvýší na téměř 81 % při zohlednění délky vykonaných cest. Dle počtu cest stojí za zmínku 15,3% podíl pěších přesunů, jež se odehrává zejména ve městě na krátkých trasách. V rámci délky cest je totiž podíl pěší dopravy pouze 2,0 %. Významně se smrskává také podíl cyklistické dopravy (jízdní kola / elektrokolo / koloběžka) ze 3,7 % na 1,2 %. To naznačuje, že jízdy bezmotorové dopravy jsou taktéž spíše na kratší vzdálenosti. Jiná tendence je u veřejné dopravy, kde podíly naopak mírně vzrostou při zohlednění vzdálenosti. V obou vyčísleních se ale jedná o maximálně 10 % procent, a tedy velmi malý podíl na celkovém dopravním výkonu.

Podobné výsledky vykazuje také rozdělení modal-splitu podle účelu cesty, viz obrázek 141. IAD v součtu rolí řidiče i spolujezdece dominuje podílem 57–85 % u všech účelů cest. Nejnížší podíl má u kategorie do školy / za vzděláním, nicméně všichni respondenti využívající autobus nebo vlak (celkem 18 odpovědí – souhrnný podíl 33,3 %) stále studují a jedná se tedy většinou o vázané uživatele VHD. Při doprovázení dětí do školy je tedy zcela dominantně využíván automobil a jen v malé míře chůze.

141/ Modal-split dle účelu cesty (z počtu cest)



Zdroj 141/ vlastní průzkum a zpracování

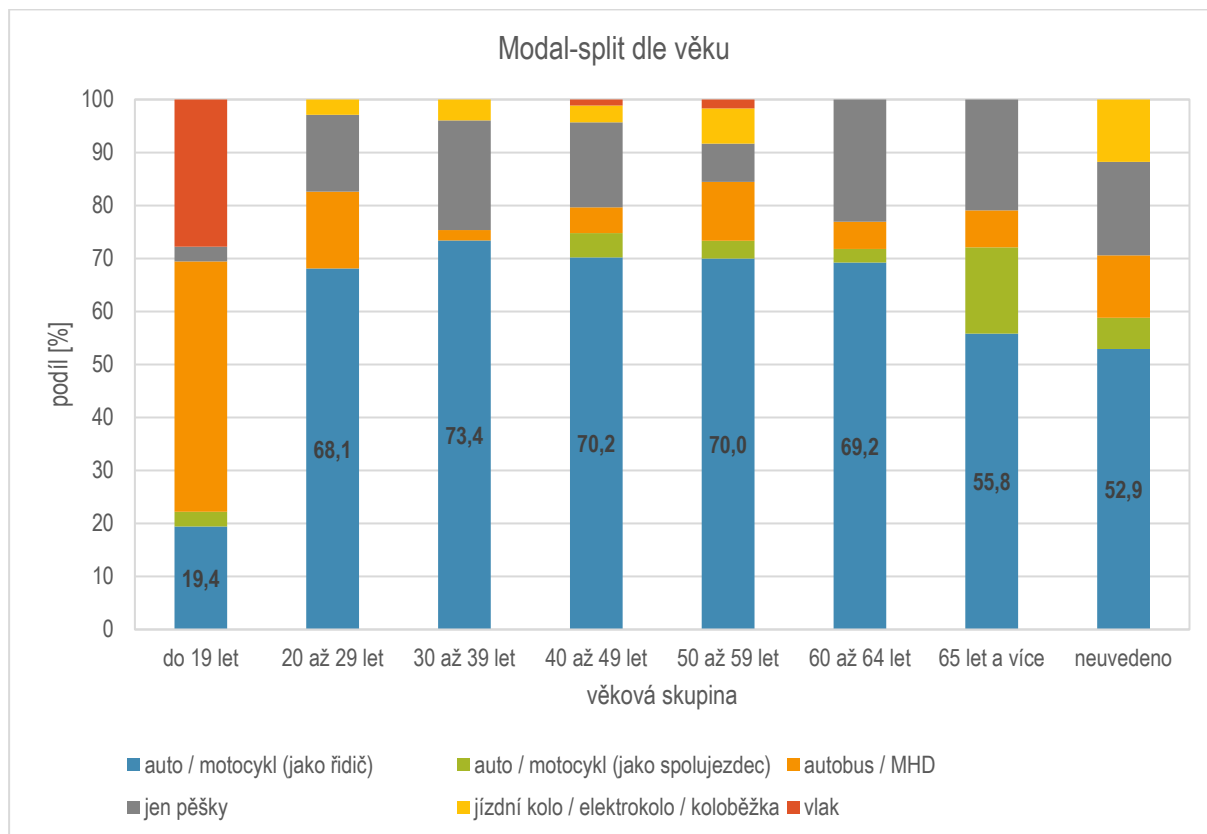
Druhý nejnížší podíl IAD je u cest ve volném čase, kde následuje necelých 21 % pěších přesunů a 11 % jízdy na kole, které však mají spíše rekreační než dopravní charakter. V ostatních účelech cest je totiž cyklistická doprava minimální a její podíl dosahuje pouze nízkých jednotkách procent (max. 3,9 % cest).

O (ne)atraktivitě VHD vypovídá skutečnost, že pro nepravidelné cesty je téměř nevyužívaná. Ve volném čase nebo za službami je autobus využíván pouze v 3,6 %, resp. 0,7 % případů a vlak ani v jednom (podíl 0,0 %). Nijak významně však není využívána ani při dojíždění, protože mimo zmíněné cesty za vzděláním realizované nejmladší generací je její podíl v ostatních typech cest do 10 %.

Tuto hypotézu potvrzuje také obrázek 142 ukazující modal-split podle věkových skupin. S výjimkou skupiny do 19 let tvoří jízda automobilem vždy nadpoloviční podíl, a kromě nejstarších obyvatel se vzájemně příliš neliší. Ekonomicky aktivní obyvatelé tedy víceméně automaticky jezdí automobilem, přestože dopravní návyky z dospívání – používání VHD – by se mohly alespoň částečně přenést do dospělosti; k tomu ovšem nedochází.

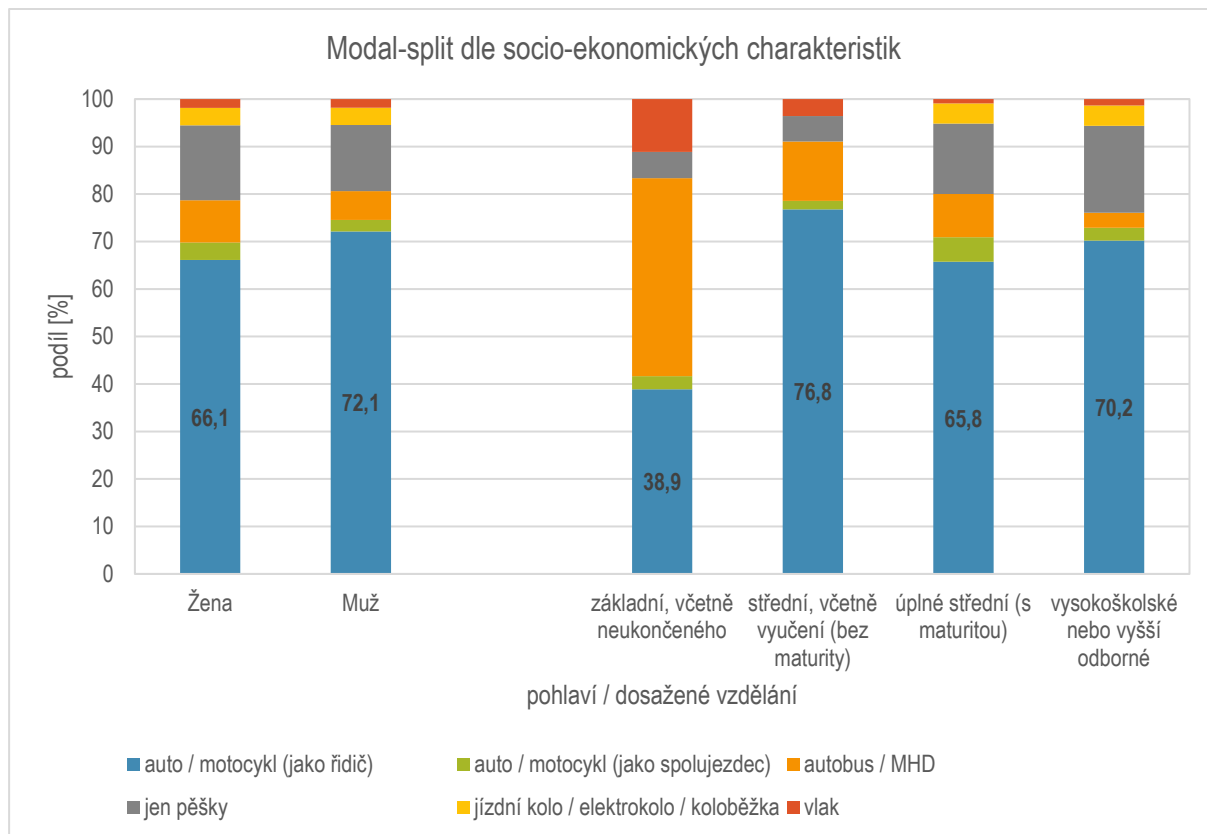
Volba dopravního módu se příliš neliší ani podle dalších charakteristik (viz obrázky 143 a 144) jako pohlaví, nejvyšší dosažené vzdělání, zda jde o obyvatele Kyjova nebo jak dlouhá je vykonaná cesta.

142/ Modal-split dle věku (z počtu cest)



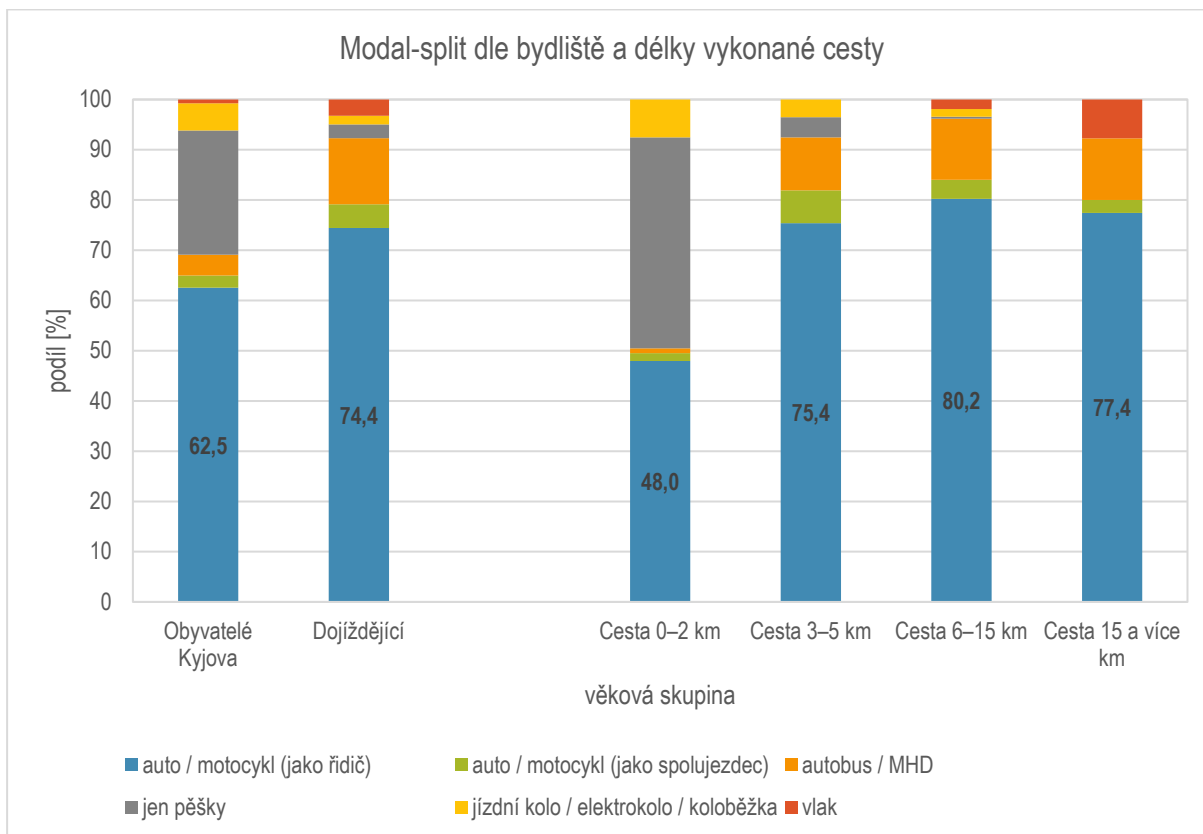
Zdroj 142/ vlastní průzkum a zpracování

143/ Modal-split dle socio-ekonomických charakteristik (z počtu cest)



Zdroj 143/ vlastní průzkum a zpracování

144/ Modal-split dle bydliště a délky vykonané cesty (z počtu cest)



Zdroj 144/ vlastní průzkum a zpracování

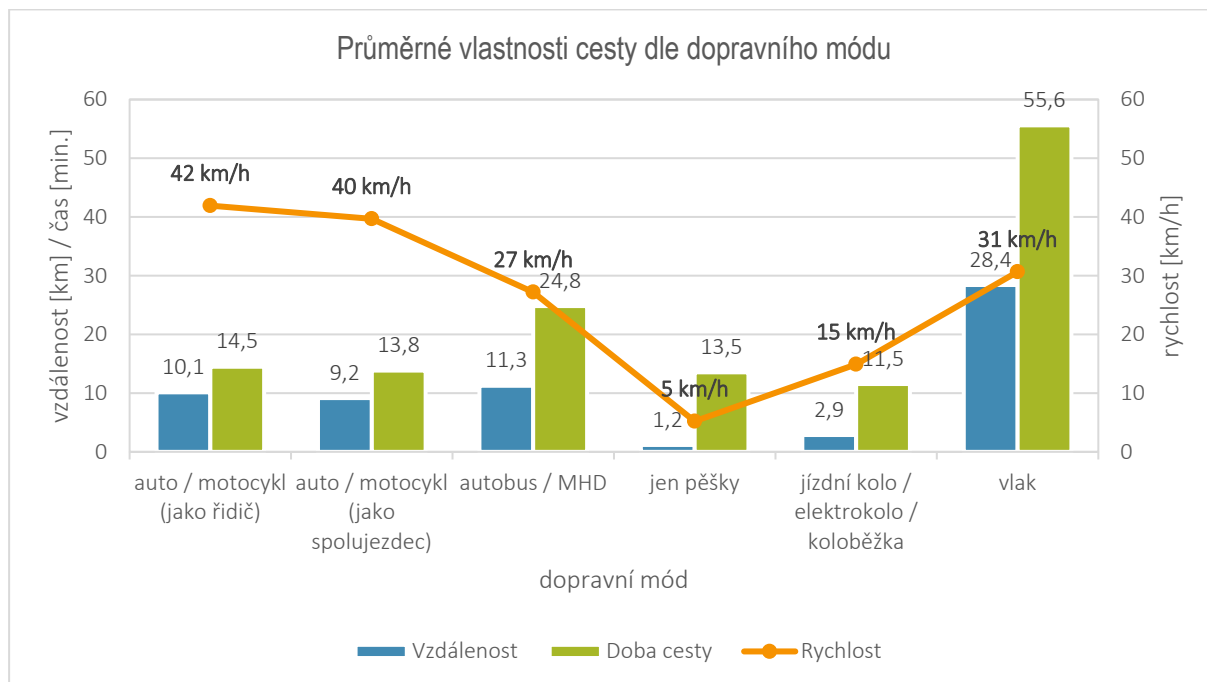
Jízda automobilem ve všech oblastech dominuje, vždy dosahuje alespoň 50 % a většinou přesahuje 70 %. Jedinou výjimkou jsou osoby pouze se základním vzděláním, které kvůli nízkému věku ještě nemají řidičský průkaz.

Za zmínku stojí rozdělení podle délky cest vpravo na obrázku 144. Bezmotorová doprava je výrazněji používána pouze na velmi krátké vzdálenosti do 2 km, protože již v kategorii 3–5 km je opět jasně dominantní jízda automobilem a její výsledky jsou velmi podobné se dvěma zbylými rozmezími 6–15 a 16 a více km. I u velmi krátkých vzdáleností je podíl IAD 50%, následovaný 42% podílem pěších cest. Cyklistická doprava má podíl v jednotkách procent nehlédě na vzdálenost, přitom do 10–15 km se jedná o konkurenceschopný mód dopravy z hlediska rychlosti.

11.1.4 Další zjištění

Nízká atraktivita VHD může vycházet kromě nedostatečné četnosti nabídky nebo územního pokrytí vyplývat také z nízké cestovní rychlosti. Obrázek 145 ukazuje průměrnou vzdálenost, dobu cesty a rychlost ze získaných odpovědí. Zatímco ujetá vzdálenost automobilem a autobusem je přibližně stejná (10,1 a 11,3 km), čas cesty autobusem je výrazně delší. To je přirozeně způsobeno také zahrnutím pěší chůze na zastávku a do cíle cesty, nicméně záznamy jízd automobilem zase obsahují mnoho krátkých cest po Kyjově, jejichž vzdálenost i průměrná rychlost není vysoká a průměr dojížděky tedy snižují. I přesto je auto / motocykl s průměrnou rychlostí 42 a 40 km/h jasně nejrychlejší způsob dopravy.

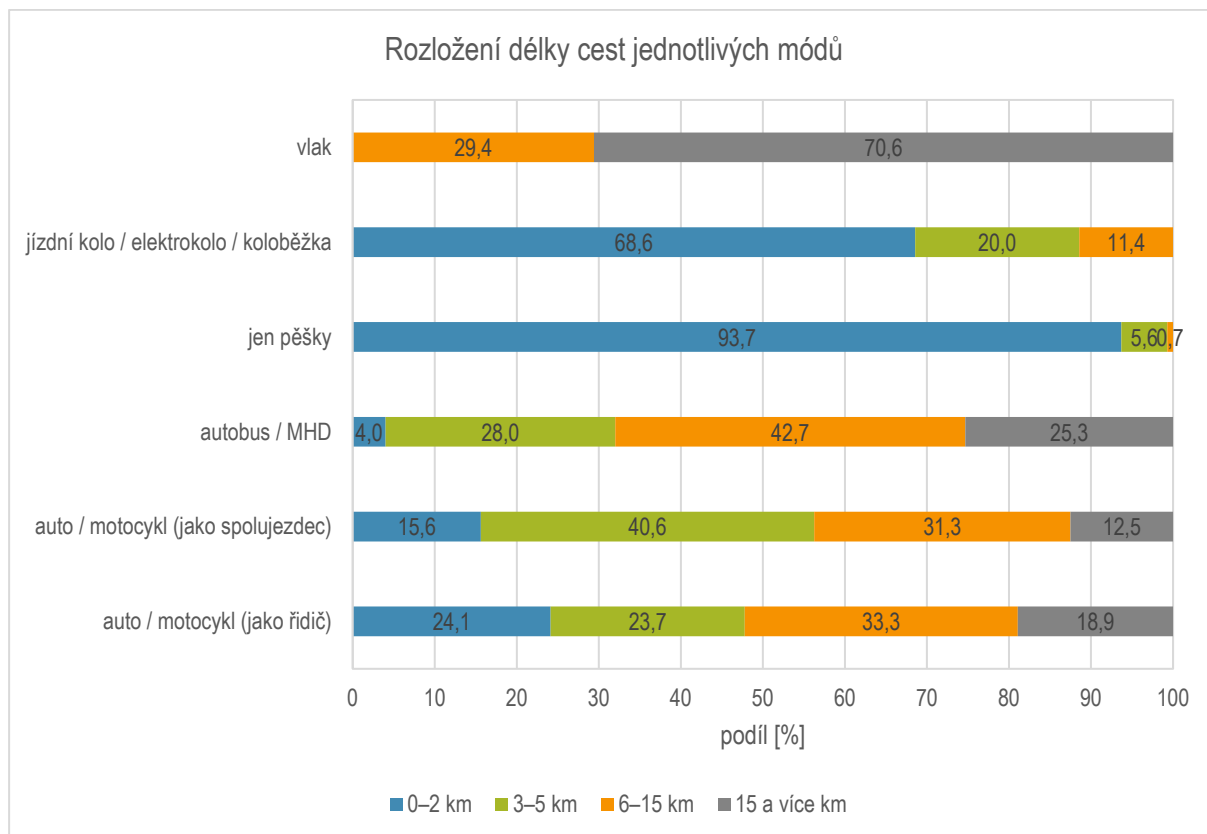
145/ Průměrná rychlost a délka cesty



Zdroj 145/ vlastní průzkum a zpracování

Obrázek 146 potvrzuje hypotézu vyslovenou u modal-splitu dle délky vykonané cesty (obrázek 144). Pěší i cyklistické cesty mají většinou délku do 5 km, a odehrávají se tedy zejména uvnitř Kyjova. Jízdy autem i autobusem jsou naproti tomu více rozloženy do jednotlivých kategorií vzdáleností.

146/ Rozložení délky cest jednotlivých módů



Zdroj 146/ vlastní průzkum a zpracování

11.1.5 Souhrn podnětů od obyvatel

Shrnutí hlavních podnětů od obyvatel Kyjova a návrhy na zlepšení:

Parkování

- Vybudování **parkovacího domu** nebo celodenního parkoviště, ideálně za kulturním domem nebo na místě bývalé mlékárny.
- **Omezení parkování na náměstí** nebo jeho zpoplatnění, podpora pěší dopravy a zelené infrastruktury.
- **Rezidenční parkování na sídlištích** – regulace firemních aut a dodávek, zpoplatnění karet.
- **Parkování u nemocnice** – kritický nedostatek míst pro zaměstnance a pacienty.
- **Zlepšení parkování u ZŠ, MŠ a ZUŠ** – problém s rodiči čekajícími v autech, blokování míst rezidentům.
- **Parkoviště u supermarketů (Penny, Lidl)** – jsou obsazená auty z přilehlých sídlišť.

Křižovatky

- **Křižovatka u nemocnice** – nejčastěji zmiňovaný problém, nutnost kruhového objezdu nebo světelné signalizace.
- **Křižovatka u pošty, bývalé mlékárny, Urbanova – Újezd** – časté nebezpečné situace, nutná osvětla a lepší značení.
- **Zlepšení plynulosti dopravy u nádraží, Fary, Svatobořic a Pod Kohoutkem.**

Městská hromadná doprava

- Více spojů MHD po městě a levnější jízdné.
- Lepší sladění spojů autobusů a vlaků – zejména na trase Kyjov – Bohuslavice.
- Vybudování zastávek MHD v místech, kde chybí (např. Nětčice).

Bezpečnost a chodci

- **Nebezpečné přechody** – zejména u nemocnice, autobusového nádraží, na náměstí a u škol (např. ZŠ Komenského).
- **Bezpečnější přechod přes koleje pod nadezdem** (ul. Svatoborská).
- **Zlepšení stavu chodníků**, zejména v Bohuslavicích a Nětčicích.

Cyklistická doprava

- **Vybudování cyklostezek** také v centru Kyjova, nejen v okolí města.
- **Napojení cyklostezky na Bukovany** – pro zvýšení bezpečnosti cyklistů.
- **Sdílená kola** – vytvoření systému sdílených kol se stanovišti např. u nádraží, náměstí, aut.st. a u Kauflandu.

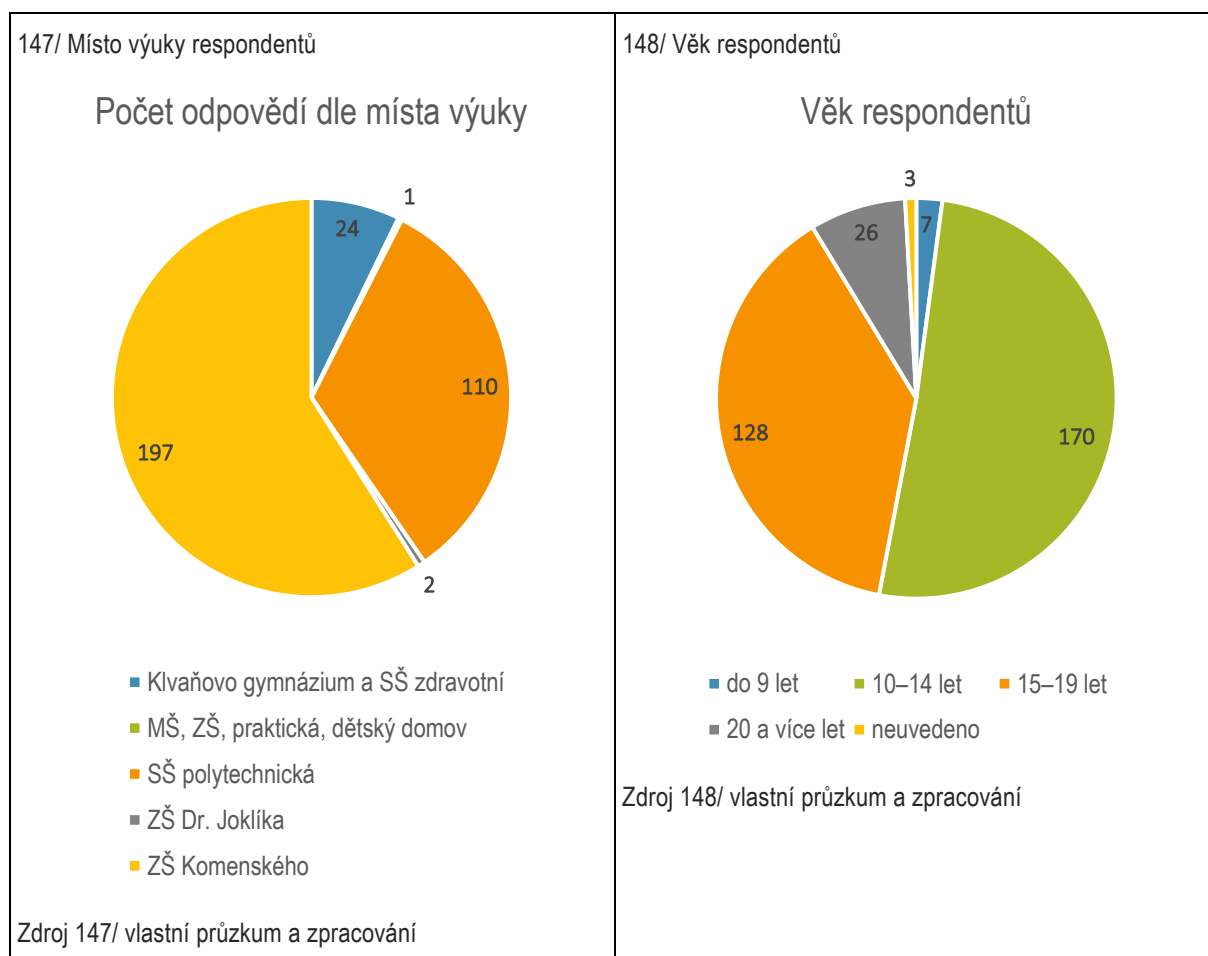
Další podněty

- Kontrola rychlosti a jízdy na červenou, zejména v noci a u nadezdu.
- Obchvat města – odlehčení dopravy na hlavních tazích (Nerudova, nemocnice, Kaufland).
- Nevyhovující vodorovné značení – například v ul. Klvaňova, Dvořákova
- Delší provoz světelných křižovatek – ráno od 5:00 a večer alespoň do 20:00, i o víkendech.
- Oprava silnic – například u nemocnice v ul. Strážovská, parkoviště u nemocnice.

11.2 Průzkum dopravního chování žáků a studentů škol v Kyjově

Formulář průzkumu dopravního chování žáků a studentů zaznamenal celkem 346 odpovědí, k vyhodnocení bylo použito 333 z nich. Nepoužité odpovědi byly prázdné, neúplné, vnitřně rozporuplné (např. výrazný rozdíl délky cesty v minutách a kilometrech) a dle zbývajících údajů je nebylo možné opravit.

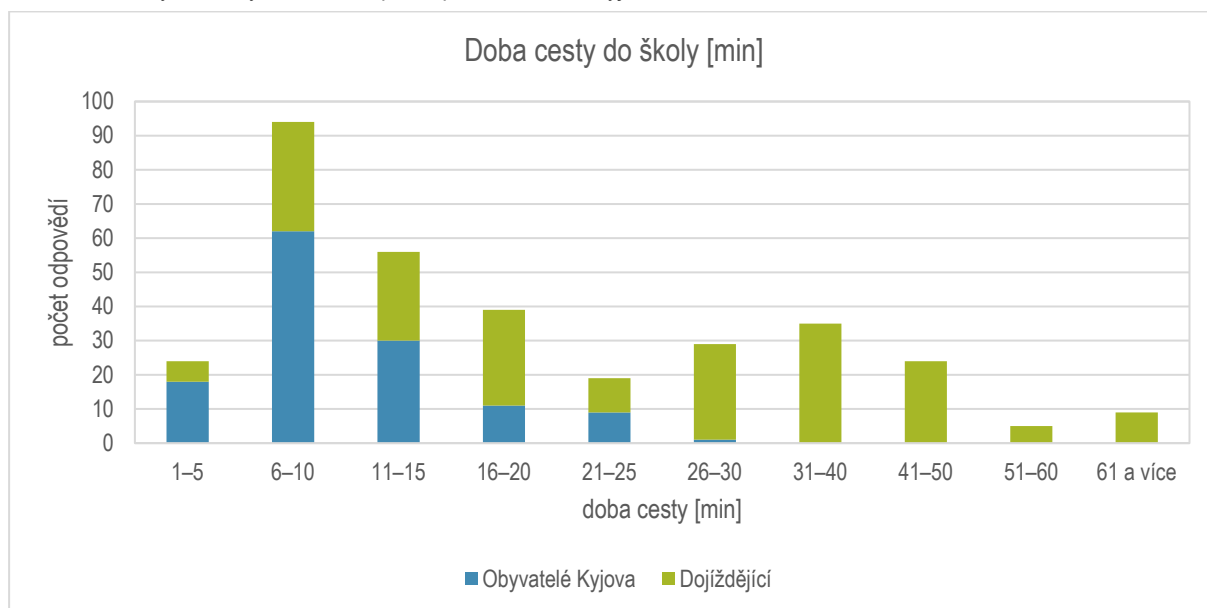
39 % odpovědí (131) pochází od žáků a studentů s bydlištěm v Kyjově, 61 % (203) od dojíždějících. Nejvíce odpovědí pochází ze ZŠ Komenského a Klvaňova gymnázia a SŠ zdravotní, menší část pak ze SŠ polytechnické, viz obrázek 147. Z věkových kategorií je nejvíce zastoupen přibližně 2. stupeň ZŠ (10–14 let), následovaný skupinou ve středoškolském věku (15–19 let). Část odpovědí pochází ze skupiny 20 a více let, a do 9 let, viz obrázek 148.



11.2.1 Výsledky

Obrázek 149 ukazuje dobu cesty do školy s rozlišením obyvatel Kyjova a dojíždějících. Do 30 minut cesty dorazí do školy všichni obyvatelé města a celkem 78 % všech dojíždějících žáků. V úhrnu obou skupin je jasně nejčetnější interval 6–10 minut, který tvoří přes čtvrtinu všech odpovědí. Následuje doba cesty 11–15 a 16–20 minut, ale také 31–40 minut. Zajímavé je, že dojíždějící jsou poměrně rovnoměrně rozloženi téměř do všech intervalů.

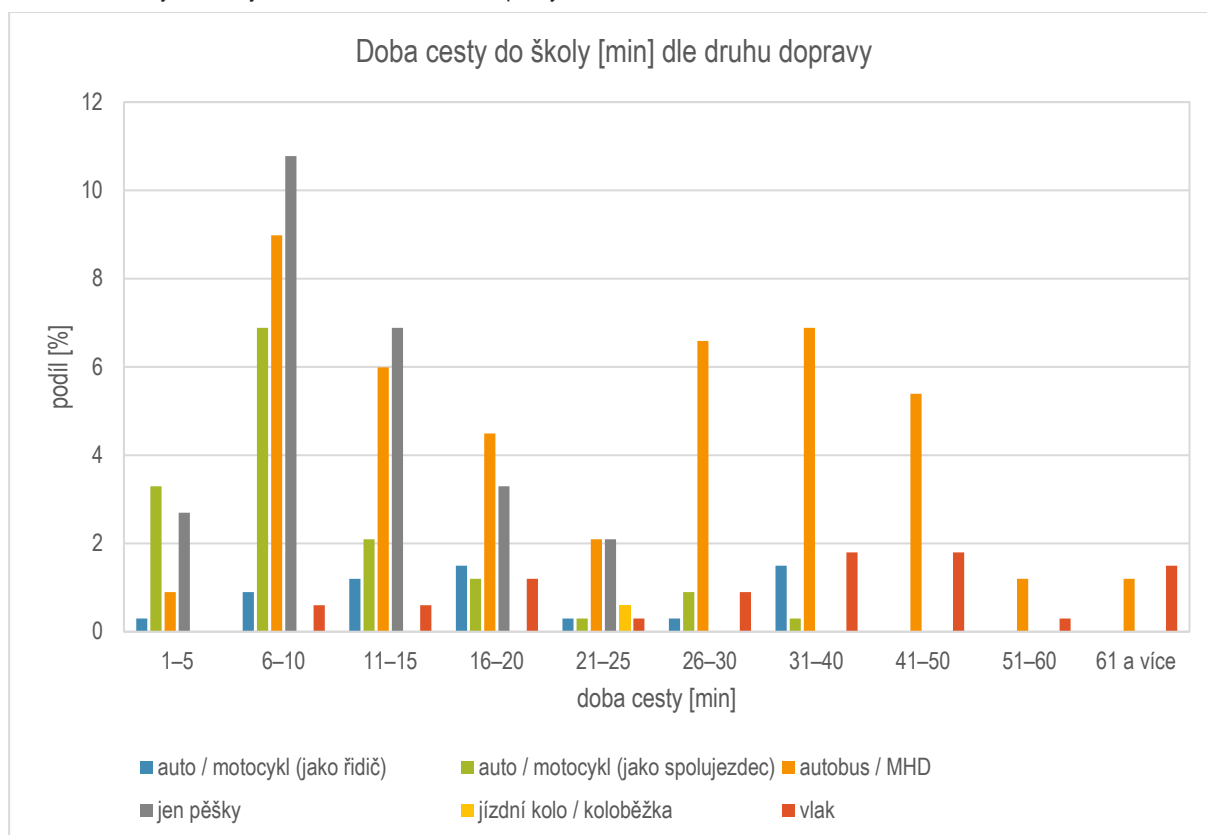
149/ Doba cesty do školy v minutách podle příslušnosti ke Kyjovu



Zdroj 149/ vlastní průzkum a zpracování

Dobu cesty lze zkoumat také v rozdělení dopravních módů, jak ukazuje obrázek 150. Z něj vyplývá, že u kratších cest převládá zejména pěší a automobilová doprava (jako spolujezdec), zatímco delší cesty se odehrávají vlakem nebo autobusem. To koresponduje s výsledky z přechozí podkapitoly zaměřené na ekonomicky aktivní obyvatele.

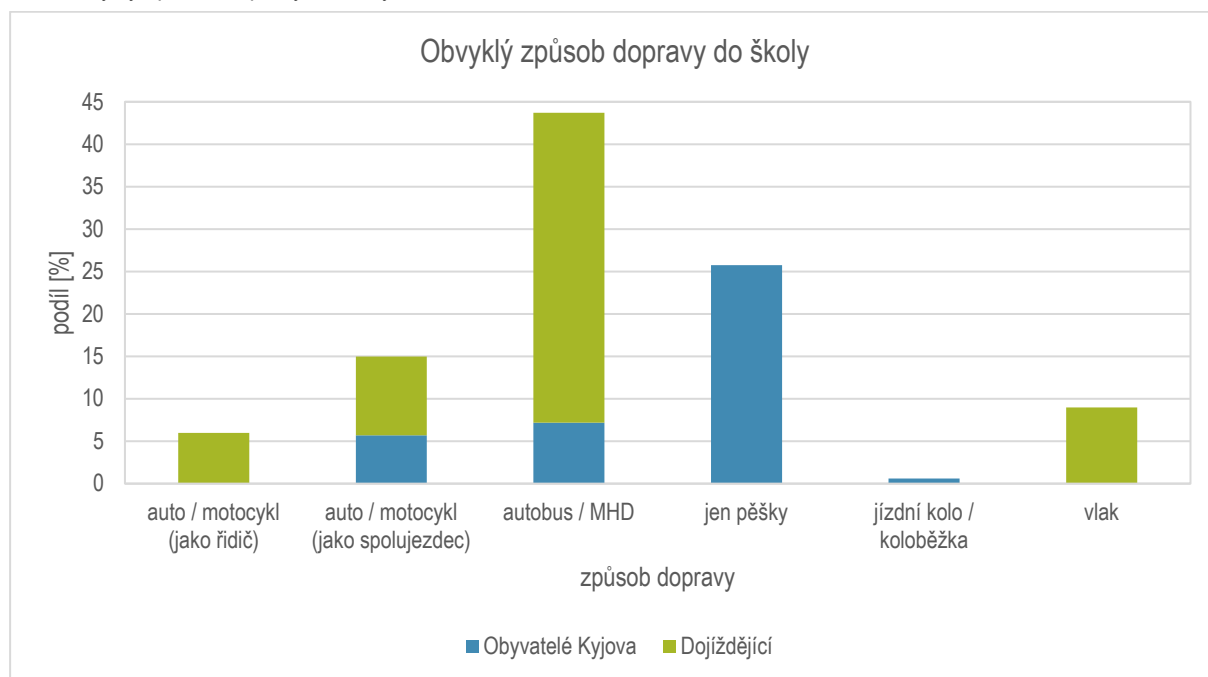
150/ Doba cesty do školy v minutách dle druhu dopravy



Zdroj 150/ vlastní průzkum a zpracování

V případě celkového podílu jednotlivých dopravních módů je na obrázku 151 jasně vidět dojíždka autobusem tvořící téměř 45 % odpovědí. Zároveň je zřetelně odlišné chování obyvatel a dojíždějících. Zatímco obyvatelé chodí nejčastěji pěšky – většina to má zřejmě blízko – dojíždějící se přepravují autobusem. Společným rysem obou skupin je minimální využívání jízdního kola, které ze 334 odpovědí obsahovalo pouze 2 záznamy. Z dojíždějících jej neuvedl nikdo, přestože tvoří 61 % odpovědí.

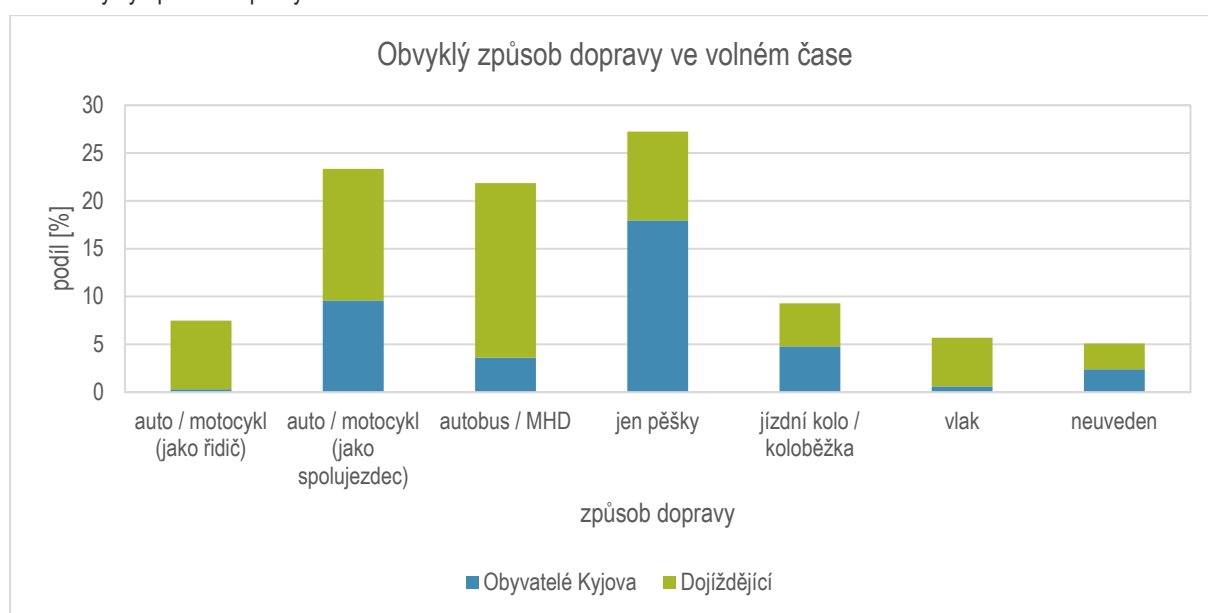
151/ Obvyklý způsob dopravy do školy



Zdroj 151/ vlastní průzkum a zpracování

Více vyrovnané rozdělení poskytuje obvyklý způsob dopravy užívaný ve volném čase na obrázku 152. Autobus již není tolik dominantní a jeho zhruba čtvrtinový podíl je vyrovnaný se spolujízdou automobilem a pěším přesunem.

152/ Obvyklý způsob dopravy ve volném čase



Zdroj 152/ vlastní průzkum a zpracování

Oproti dopravě do školy vzrostl také počet cest na jízdním kole na téměř 10 %. Poněkud zarážející je nicméně pokles pěší i autobusové dopravy u žáků bydlících v Kyjově, který nevyrovná ani zvýšený podíl cyklistů. Část z nich pravděpodobně přešla na spolujízdu automobilem, jejíž podíl mezi žáky-obyvatelem vzrostl zhruba z 5 na 10 %. Z dat nelze určit, zda je tato přeprava poskytována z rozhodnutí rodiče nebo na přání mladistvých, nicméně jde o zřejmý posun v dopravním chování nežádoucím směrem z pohledu udržitelnosti.

11.2.2 Podněty

Místa v Kyjově, kde se žáci a studenti necítí bezpečně

Mezi nejčastěji uváděná místa, kde se žáci a studenti kyjovských škol necítí bezpečně, patří:

1. **Autobusové nádraží a okolí Lidlu** – bezkonkurenčně nejčastěji zmiňované místo; zanedbané místo s výskytem „nebezpečných lidí“.
2. **Městský park** – další často uváděné místo, zejména večer.
3. **Vlakové nádraží** – především v nočních hodinách.
4. **Skatepark** – někteří studenti zde zaznamenali výskyt „feťáků“.
5. **Sídlíště Za Stadionem** – několik zmínek o nepříjemných situacích.
6. **Křižovatky a přechody** – zejména u Lidlu, pošty, nemocnice a některá další místa.
7. **Okolí některých obchodů** – COOP, Elis Market, obchůdek na ulici Za Stadionem.
8. **Noční centrum města** – především páteční a víkendové večery kvůli lidem pod vlivem alkoholu.

Celkově se studenti nejméně bezpečně cítí v místech, kde se shromažďují rizikové skupiny lidí (bezdomovci, osoby pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek) nebo v méně osvětlených lokalitách.

Podněty žáků a studentů škol ke zlepšení dopravy v Kyjově

Žáci a studenti škol v Kyjově v dotazníkovém šetření vnesli řadu podnětů ke zlepšení dopravní situace ve městě. Mezi nejčastější podněty patřily:

1. Bezpečnost silničního provozu

- Potřeba lepší organizace dopravy u nemocnice.
- Větší dohled městské policie na dodržování přednosti chodců na přechodech, zejména u škol, autobusového nádraží a u pošty.
- Zlepšení situace na autobusovém nádraží, kde děti přebíhají mezi autobusy, což představuje bezpečnostní riziko.
- Oprava chodníků, které jsou v nevyhovujícím stavu (např. u Penny marketu a na aut. st.).

2. Veřejná doprava

- Sladění jízdních řádů MHD s rozvrhem škol, aby žáci nemuseli čekat dlouhou dobu na spoj.
- Častější spoje MHD a meziměstských autobusů, zejména v odpoledních hodinách a o víkendu (např. směr Kyjov–Boršov, Strážnice).
- Přidání více autobusů MHD, protože bývají přeplněné.
- Lepší návaznost vlakových spojů, hlavně směrem na Hodonín.

3. Parkování

- Nedostatek parkovacích míst u škol, zejména u Střední školy polytechnické.
- Využití nevyužitých parkovacích ploch v okolí škol.

- Více parkovacích míst u bytových domů.
- Problémy na neplacených plochách v okolí zpoplatněných parkovišť.
- Více míst pro bezpečné vysazování dětí před školami (parkování K+R).

4. Další podněty

- Oprava a modernizace autobusového nádraží.
- Prodloužení otevírací doby čekárny na autobusovém nádraží.
- Omezení počtu automobilů na náměstí.
- Zvýšení bezpečnosti v celém městě, včetně řešení problematického chování některých osob ve veřejném prostoru.
- Pravidelnější údržba vlaků a stanic (např. čistota a vynášení odpadků ve vlacích).

C DOPRAVNÍ MODEL



VYHRAZENO POUZE
PRO ZÁKAZNÍKY
SUPERMARKETU
MARINA KYJOV
OTEVŘENO PO - NE

PONDĚLÍ	6.30-18.30
ÚTERÝ	6.30-18.30
STŘEDA	6.30-18.30
ČTVRTEK	6.30-18.30
PÁTEK	6.30-19.00
SOBOTA	6.30-12.00
NEDELE	8.00-12.00

PARKOVÁNÍ DO 60 MINUT ZDARMA
CENA PARKOVÁNÍ ZA KAŽDOU
DALŠÍ ZAPOČATOU HODINU JE 100,-KČ

12 DOPRAVNÍ MODEL

Dopravní model představuje vizuální zjednodušenou podobu reálného světa, díky které je možné ověřovat dopady plánovaných změn infrastruktury na dopravu v řešené oblasti, posuzovat vlivy na životní prostředí nebo hodnotit ekonomické náklady či přínosy. K vytvoření dopravního modelu slouží mnoho softwarových nástrojů a technologických procesů, pomocí kterých lze dosáhnout požadovaných výsledků. Výstupy z dopravního modelu ukazují přílohy 6.1 až 6.3 ve stavu roku 2025, a výhledových horizontech 2030 a 2040.

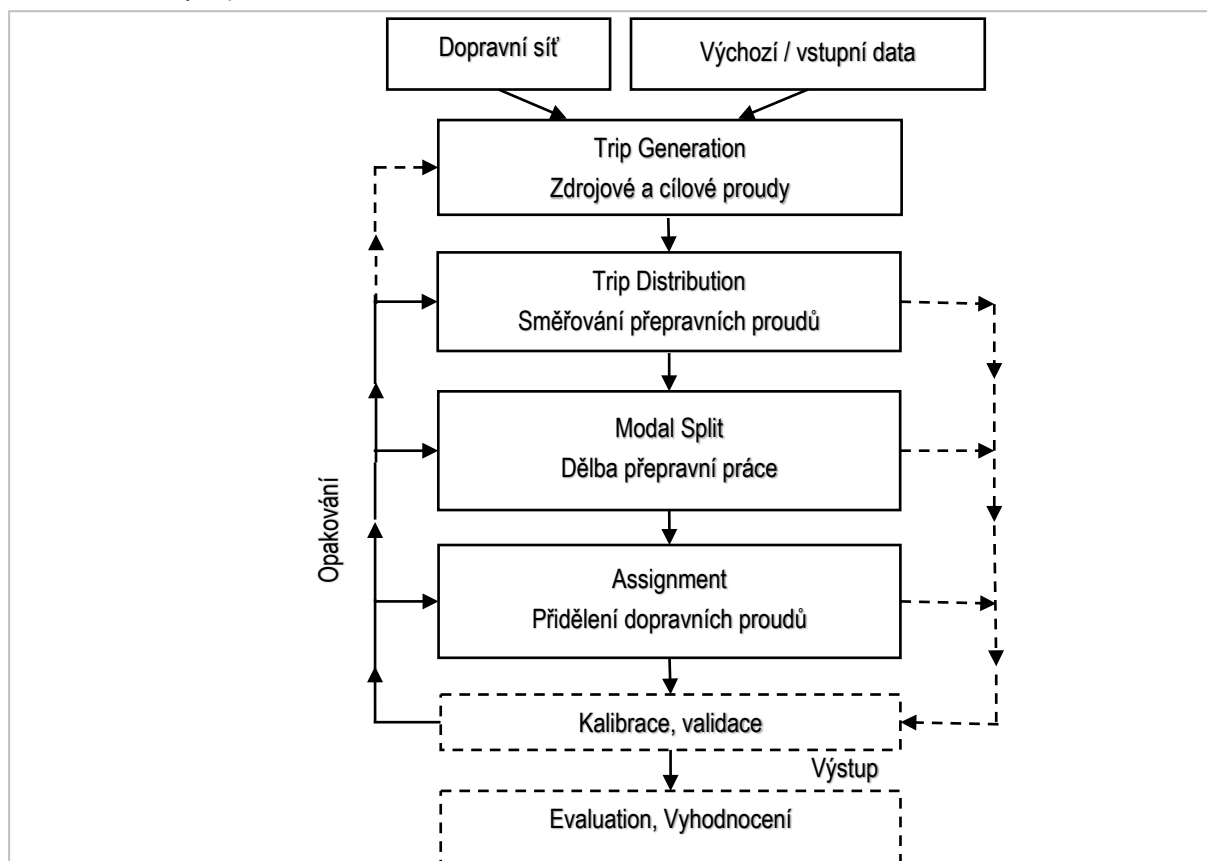
12.1 Postup zpracování

Dopravní model města Kyjova je zpracován v softwaru PTV VISUM společnosti PTV GROUP, Karlsruhe a je zhotoven na principu čtyřstupňového dopravního modelu, který řeší základní 4 stupně modelace poptávky – potřebu cestovat, kam cestovat, jakým způsobem a kudy cestovat:

- 1. stupeň – Trip Generation – určení zdrojových a cílových proudů;
- 2. stupeň – Trip Distribution – určení směřování přepravních relací;
- 3. stupeň – Modal Split – dělba přepravní práce;
- 4. stupeň – Traffic Assignment – přidělení dopravních proudů na konkrétní úseky dopravní sítě.

Pomocí jednotlivých částí dopravního modelu lze modelovat dopravní poptávku v závislosti na demografickém chování a struktuře obyvatelstva, pracovních příležitostech, kapacitách školních zařízení, zájmových oblastech a kvalitě dopravního spojení. Postup zpracování dopravního modelu je znázorněn následujícím schématem 153.

153/ Proces tvorby dopravního modelu



Zdroj 153/ vlastní zpracování

Dopravní síť tvoří orientovaný graf $G(V, H)$, který je složen z hran (H) a vrcholů (V). Vrcholy představují počáteční a koncové prvky komunikační sítě, jako jsou například křižovatky, zastávky, železniční stanice atd. Hrany grafu spojují vrcholy a znázorňují jednotlivé úseky dopravní sítě – komunikace. Základními parametry pro nastavení komunikací jsou – počet jízdních pruhů, kapacita, maximální rychlost, cestovní rychlost, přiřazení dopravních módů.

V dopravním modelu města a jeho okolí jsou komunikace rozděleny do následujících kategorií a jsou jim přiřazeny odpovídající parametry s ohledem na průchod intravilánu či extravilánu:

- Dálnice
- Silnice I. třídy
- Silnice II. třídy
- Silnice III. třídy
- Místní komunikace
- Cyklotrasy, cyklostezky
- Železnice

Dalším prvkem dopravní sítě jsou tzv. centroidy, neboli zóny/okrsky, které představují zdroj a cíl všech cest v dané oblasti. Okrsek je volen na základě jeho účelu a celkové velikosti dopravního modelu. Může se jednat o městskou část, obec, město nebo například pouze nákupní centrum se silným cílem cest.

Dopravní model města obsahuje 35 centroidů, z nichž 27 vyjadřuje vnitřní modelovanou oblast řešeného území a dalších 8 zón slouží jako kordony na hranicích řešeného území. Město je rozděleno do zón na základě sítě ulic a významných zdrojů/cílů cest (nákupní centra, hypermarkety, centrum města, významní zaměstnavatelé či školní zařízení). Z tohoto důvodu je členění zón podrobnější než dle vymezení území základních sídelních jednotek. Pro město velikosti Kyjova je podrobnější členění vhodnější, protože měřítko rozlišení území je vyšší a celkový model přesnější.

12.1.1 Vstupní data

Jako vstupní hodnoty do modelu byla použita data ze Sčítání lidu, domů a bytů z roku 2021 v Česku (SLDB 2021), poskytnutý přehled počtu obyvatel dle ulic a ZSJ od ČSÚ, data ohledně zaměstnavatelů z aplikace ARES – ekonomické subjekty Ministerstva financí, data o počtu žáků z krajské databáze školských zařízení, výsledky z Celostátního sčítání dopravy 2020 (ŘSD ČR), data z Dojížděky do zaměstnání a škol podle SLDB 2021. Dále byl využit Průzkum dopravního chování viz. kapitola 10.

Pro zjištění externích vztahů jsou důležitým podkladem vstupujícím do modelace informace o vyjížděci / dojížděci do zaměstnání a škol. Ty byly rozděleny do dvou úrovní dle vyjížděky z města, a naopak dle dojížděky do Kyjova. Data o dojížděci a vyjížděci vychází z dopravního průzkumu a byla validována pomocí dat o vyjížděci/dojížděci.

Přepravní proudy jsou určeny na základě přiřazení cest mezi přepravními okrsky pomocí gravitačního modelu a výstup modelu se ukládá do OD matic přepravních vztahů (Origin – Destination Matrix) pro jednotlivé módy dopravy. K přiřazení výpočtů na síť pro individuální dopravu byla použita metoda Equilibrium assignment pro rovnovážné zatížení sítě pracující na principu Wardropovy první zásady: „Každý účastník silničního provozu volí svou trasu tak, že cestovní doba na všech alternativních trasách je stejná a přechodem na jinou trasu by se zvýšila osobní cestovní doba.“ Pro veřejnou hromadnou dopravu je použita metoda timetable-based, která přiřazuje cestující na základě zadaných jízdních řádů postupně pro každý vztah samostatně. Pro dosažení rovnovážného stavu byl nadefinován vícestupňový iterační proces založený na postupném zatěžování dopravní sítě. Zároveň byl nastaven odpor trasy

pomocí koeficientů (a, b, c) funkce Volume delay function určující závislost mezi intenzitou dopravy a aktuální dopravní dobou na úseku.

Pro kalibraci byla použita data z vlastního měření intenzit dopravy provedeného zpracovatelem, viz kapitola 10 Dopravní měření (strana 104).

12.1.2 Kalibrace a validace modelu

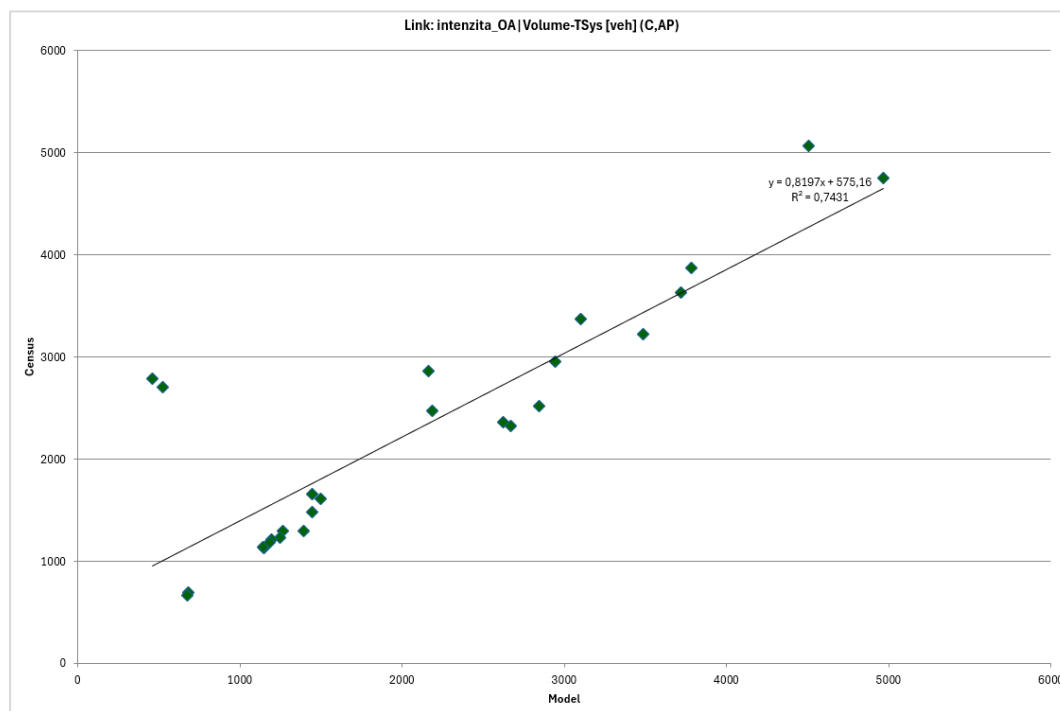
Kalibrace modelu proběhla v první fázi kontrolou správného nastavení komunikační sítě a vstupních hodnot. Následně byly hodnoty intenzit dopravy kalibrovány dle hodnot z křižovatkového dopravního průzkumů. Dalším podkladem ke kalibraci byly naměřené intenzity vozidel při směrovém měření, které bylo také provedeno zpracovatelem studie. Pro kalibraci byla zvolena metoda TFlowFuzzy sloužící k vyrovnání počtu aut na síti. Výsledná kvalita kalibrace dat byla porovnána s hodnotami dopravního průzkumu a měření z Celostátního sčítání dopravy 2020, které je v době pořízení této studie značně zastaralé. Proto bylo vycházeno zejména z výsledků dopravního měření.

Celkem byla kalibrace provedena na 13 profilech, tedy na těch, pro které byla dostupné naměřené intenzita dopravy. Hodnota GEH menší než 5,0 pro jednotlivé druhy dopravy překračovala kritérium 69 % profilů.

- Osobní automobily, 65 % profilů
- Lehká nákladní vozidla, 62 % profilů
- Těžká nákladní vozidla, 81 % profilů

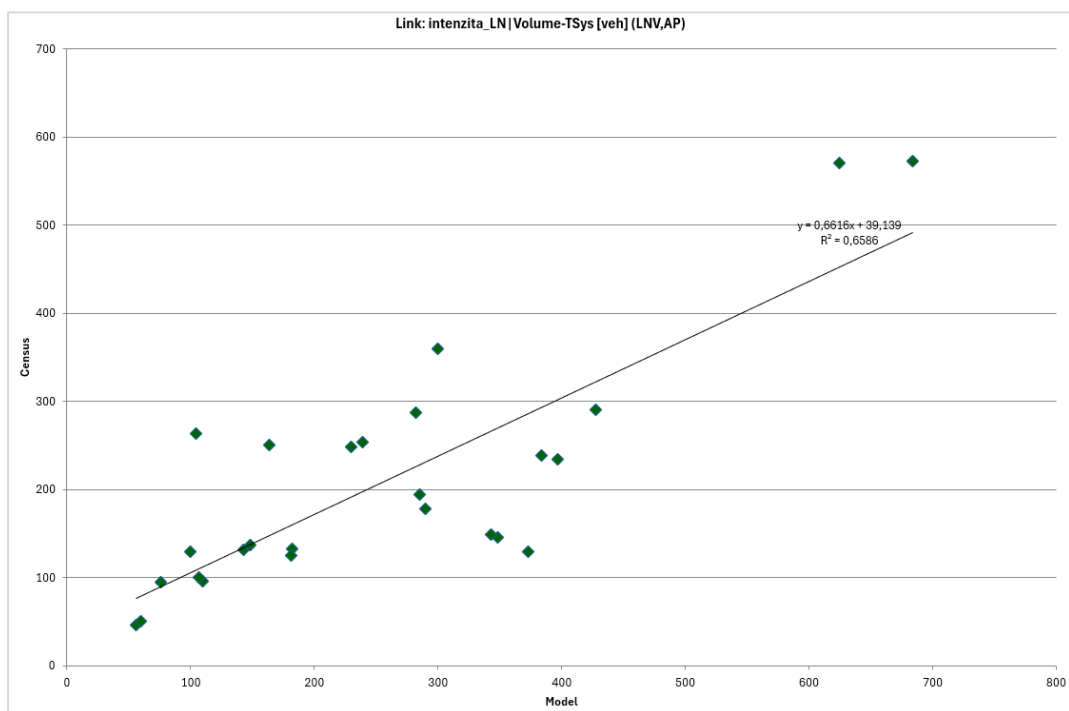
Ověření odchylky průběhu dopravy bylo provedeno také pomocí nástroje Assignment analysis, pomocí kterého lze generovat grafy závislosti skutečného počtu a modelovaného počtu automobilů, viz obrázky 154 až 156. Dle grafů je koeficient determinace R^2 u OA 0,74, LNV 0,66 a TNV 0,76, což jsou z hlediska statistiky relativně dobře vypovídající hodnoty. Pro součet všech dopravních prostředků dosahoval koeficient determinace R^2 hodnoty 0,8.

154/ Ověření odchylky kalibrace osobní automobilové dopravy



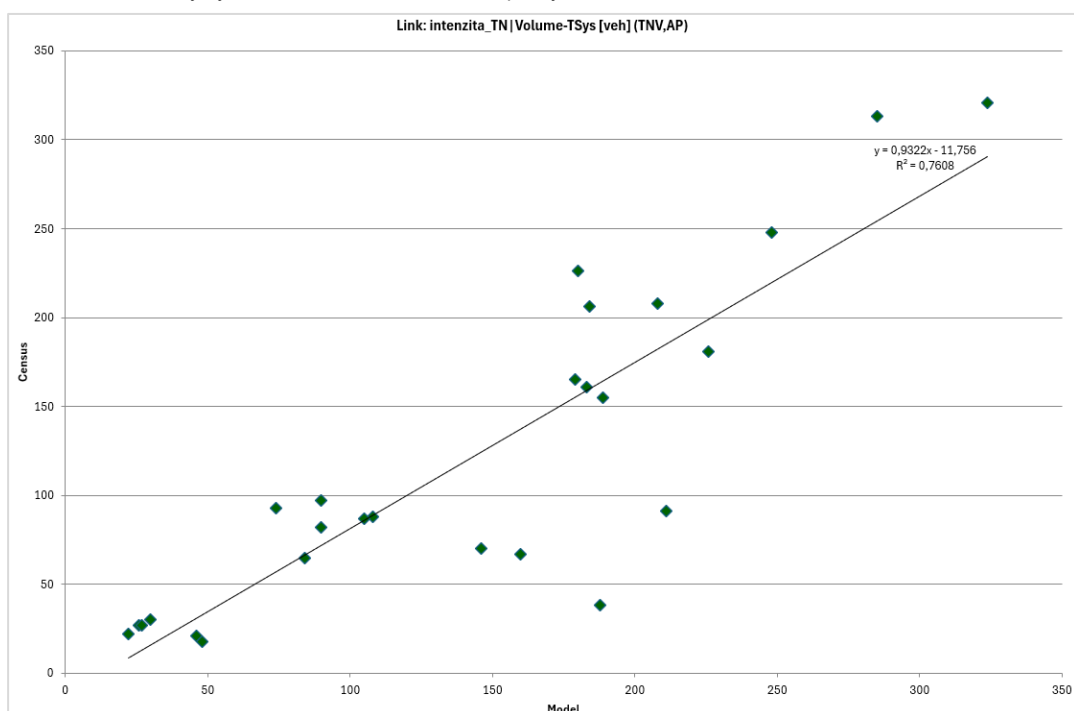
Zdroj 154/ vlastní zpracování, software PTV Visum

155/ Ověření odchylky kalibrace lehké nákladní dopravy



Zdroj 155/ vlastní zpracování, software PTV Visum

156/ Ověření odchylky kalibrace těžké nákladní dopravy



Zdroj 156/ vlastní zpracování, software PTV Visum

12.2 Dopravní model IAD – rok 2025

Výchozím stavem modelu je rok 2025, ve kterém proběhlo také dopravní měření. Ve výchozím stavu je patrné silné zatížení komunikace I/54 procházející jižní částí města a přivádějící dopravu až k dálnici D1 a jižního úseku dálnice D55. Intenzita 7 200 vozidel okamžitě narůstá po vjezdu do města, kde se nachází významné obchodní centrum a dvě odsazené stykové křižovatky. Celková intenzita vozidel na těchto

křižovatkách narůstá až na celkem 16 000 vozidel. Vliv obchodního centra je značný, příkladem je náhlý ale zřejmý pokles v intenzitě dopravy u výjezdu z města v okamžité blízkosti tohoto obchodního centra, a to v počtu 2 000 vozidel. Směrem do centra města se celková intenzita dopravy mírně snižuje k 13 300 vozidel na světelné křižovatce ulic Strážovská x Riegrova. Směrem dále na východ doprava opět klesá a u autobusového nádraží má hodnotu 11 400 vozidel. Intenzita dopravy se stále směrem k východu snižuje a u okružní křižovatky Nerudova x Havlíčkova dosahuje počtu 10 600 vozidel. V tomto místě dochází k rozdělení dopravy na severní, východní a jižní paprsek křižovatky, tedy 9000, 6600 a 5700 vozidel respektive.

Severní příjezd do Kyjova není nikterak značně vytížen, přímo na vjezdu do části Boršov dosahovala intenzita dopravy pouze necelých 3 000 vozidel a směrem k centru postupně narůstá vnitřní dopravou. Na silnici II/432, vedoucí podél železniční tratě, směrem ke zmiňovaným odsazeným stykovým křižovatkám postupně narůstá intenzita dopravy až přímo vyústění této silnice na silnici I/54 s počtem 7 300 vozidel. Tento postupný více než dvojnásobný nárůst je způsoben existencí několika průmyslových oblastí podél této dopravní cesty, vjezdu k nemocnici a také napojením silnice III/4301.

Severovýchodní vjezdy do Kyjova, tvořeny silnicemi II/422 a III/42213, patří také mezi ty méně vytížené s intenzitou dopravy pohybující se v okolí 2 700 vozidel. Ke značnému nárůstu dojde u sídliště U Vodojemu až k počtu 6 600 vozidel se zvyšujícím se trendem směrem k okružní křižovatce II/422, Brandlova x Havlíčkova. Mezi touto a následující, již zmiňovanou druhou okružní křižovatkou, dosahuje intenzita dopravy až 9000 vozidel.

Výsledné intenzity dopravy na dopravní síti jsou exportovány pro rok 2025 a prezentovány v příloze 6.1.

12.3 Výhledový scénář dopravy

Jedním z výstupů dopravního modelu je také predikce budoucího stavu dopravy ve výhledovém horizontu roku 2040. Kombinace faktorů jako jsou rozvojové projekty města, demografické predikce počtu obyvatel a růstové koeficienty dopravy vede k možnosti modelovat výhledový horizont v roce 2040. Data pro tvorbu výhledového dopravního modelu byla získána z veřejně dostupných zdrojů a od města Kyjova.

12.3.1 Rozvojové plány

Dle územního plánu jsou na území města vymezeny větší rozvojové plochy pro bydlení na západě města podél silnice III/4301, okamžitě nad Nemocnicí Kyjov, kde dochází k rozšiřování zastavování zemědělské plochy mezi silnicí II/432 a vymezeným koridorem pro západní obchvat města. Dopad na budoucí dopravní situaci by toto rozšíření obytné zástavby, na poměry tohoto města, mohlo být zásadní.

Nejdůležitějším faktorem, který by mohl v budoucnu ovlivnit dopravní situaci je samotná lokalita, kdy je tato oblast víceméně odříznuta od zbytku města železniční tratí. Další menší vymezené plochy pro bydlení dle územního plánu se nacházejí přímo v Boršově, na jeho západní části a jejich dopravní obslužnost by zajišťovala ulice Školní, která je v současnosti ve špatném technickém stavu. Zároveň také její vyústění na ulici Boršovská, tedy silnici II/432, přivádějící dopravu ze severu a Boršova na jih, není adekvátní. Ve stejné lokalitě je také vyznačena plocha pro rozšíření průmyslové plochy v okolí areálu ČSAD Kyjov a jihozápadně od něj, spojující obě nově plánované obytné plochy v Boršově a nad Nemocnicí Kyjov.

O tuto oblast se také zajímá obchodní řetězec Lidl, který by v budoucnu části areálu ČSAD Kyjov chtěl nechat vystavit svoji novou prodejnu, čímž by do oblasti mohl přivést obyvatele z blízkého okolí a mírně tak ulevit značně zatíženým odsazeným stykovým křižovatkám na silnici I/54. Zároveň by také mohl přilákat obyvatele z ostatních obcí na sever od Kyjova. Mohla by ale také narůst zátěž železničního přejezdu P7934 mezi Boršovem a centrem Kyjova, kde by zejména během dopravních špiček mohlo docházet k dopravním kongescím.

Dalšími změnami a rozvoji v obytných plochách dle územního plánu jsou obytné plochy v severovýchodní části města Nětčice, jenž se svým rozsahem dají přirovnat ke zmiňovaným změnám v Boršově. Tento rozvoj bude mít za následek zvýšení dopravní zátěže na ulici Nětčická, která propojuje silnice II/432 a II/422. V současnosti nicméně není nijak výrazně vytížena, proto by dopad této změny v územním plánu neměl být zásadní a neměl tak vést k výraznému zhoršení dopravní situace. Posledním důležitým rozvojem obytných ploch dle územního plánu je nová obytná oblast na jihu města naproti areálu sklárny, u polytechnické střední školy Kyjov. Samotná ulice Havlíčkova, která by byla hlavní obslužnou cestou pro tuto oblast, není v současnosti zásadně zatížena vysokou dopravní intenzitou, nicméně potenciální nárůst počtu vozidel by mohl více zatěžovat hned následující okružní křižovatku a zhoršit zde dopravní situaci, zejména v ranních hodinách při přesunu obyvatelstva za zaměstnáním či službami. Opět se jedná o okrajovou oblast, které často vybízí svým charakterem a lokalitou k využívání individuální automobilové dopravy.

Co se týče většího rozvoje průmyslových ploch, tak tím největším je v jihozápadní části města, v okolí již stávající průmyslové oblasti u silnice II/422 a ulice Svatoborská. V současnosti zde dopravní zátěž není vysoká, nicméně i její menší přírůstek by mohl negativně ovlivnit dopravní situaci na zmiňovaných dvou odsazených křižovatkách. Tato oblast je ohraničena územní rezervou pro jižní obchvat města.

Dle dostupných informací však nejsou v tuto chvíli připravovány významné developerské projekty. Výjimku představuje menší projekt výstavby bytových domů v ulici u Sklepů, projekt Kyjovské zahrady, kde by mělo v několika etapách vzniknout bydlení s 50 bytů poblíž centra. Z hlediska dopravního zatížení se na poměry města nicméně nejedná o významný projekt. Dalším územím v okolí centra města, které by mohlo v budoucnu projít rozvojem je okolí bývalé mlékárny u kostela Církve bratrské, kde pro tuto lokalitu je zpracována studie, která pro oblast navrhuje převážně bytové bydlení s podzemním parkováním. Jedná se ale pouze o studii a v současnosti nejsou pro tuto oblast žádné developerské projekty. Dle studie by se nicméně mohlo jednat až o 300 bytů. Toto množství je již na poměry města zásadní, nicméně umístění této lokality poblíž centra města a tím i v docházkové oblasti většiny občanské vybavenosti, by tato lokalita nemusela značně dopravně zatížit její přilehlé okolí.

Z hlediska změn v dopravní infrastruktuře jsou významné plány vybudování západního a jižního obchvatu obce ve formě přeložky silnice II/432 a I/54. Hlavním cílem tohoto plánu je převedení tranzitní dopravy mimo zastavěné území obce a tím zlepšení nejen dopravní situace. Došlo by tak odklonění vozidel, provádějící po silnici II/432 a I/54 nežádoucí tranzitní pohyby. Dle kapitoly 10.1.2 by tak došlo až ke třetinovému úbytku vozidel v centrálním úseku silnice I/54 u autobusového nádraží a až ke čtvrtinovému úbytku vozidel v prostoru dvou odsazených stykových křižovatek. Na silnici II/432 by přímo v Boršově mohlo dojít až k 40 % snížení intenzity dopravy, jižněji na stejné silnici se úbytek dopravy postupně snižuje.

Vybudování těchto obchvatů by tedy vedlo k zásadnímu vylepšení dopravní situace. Nicméně je vhodné podotknout, že dopravní situace v Kyjově, s výjimkou zmiňovaných křižovatek u nemocnice, není ve

špatném stavu, co se týče vytiženosti hlavních tahů, a návratnost investice do těchto záměrů výstavby obchvatů na západní a jižní straně města by mohla být zanedbatelná nebo i záporná. Jedná se o relativně velké úseky nových silnic, a naopak celkem malý úbytek vozidel, resp. převedení dopravy ze současných komunikací. Navíc model uvažuje s optimálním stavem, který ve skutečnosti obvykle nenastává a nelze ho přesně odhadnout.

12.3.2 Demografická prognóza

Z hlediska demografie počet obyvatel města Kyjov za posledních 25 let setrvale klesá a dle statistik ČSÚ populace stárne. Dle demografické vývoje v celé České republice se jedná o setrvalý stav na velké části území. Z hlediska propopulační politiky a nástupu slabších ročníků proto nelze v blízké budoucnosti očekávat obrat.

Počet obyvatel, kteří se ročně z města vystěhují výrazně převyšuje počet přistěhovaných. V roce 2022 bylo zaznamenáno kladné migrační saldo 87 osob, ale pravděpodobně se jedná o obyvatele Ukrajiny a není jisté, zda ve městě setrvají. V roce 2023 došlo k migračnímu přírůstku 40 osob. Kladné migrační saldo, 2 následující roky po sobě, je příznivé pro město. Další nárůst populace je však limitován omezenou výstavbou. Obecně lze očekávat spíše pomalý úbytek populace a ve velice optimistickém scénáři stagnaci počtu obyvatel.

157/ Demografický vývoj města za posledních 25 let

Rok	Stav 1.1.	Narození	Zemřelí	Přistěhovalí	Vystěhovalí	Přírůstek přirozený	Přírůstek migrační	Přírůstek celkový	Stav 31.12.
2000	12 600	102	150	190	221	-48	-31	-79	12 521
2001	12 433	105	146	187	223	-41	-36	-77	12 356
2002	12 356	115	139	194	213	-24	-19	-43	12 313
2003	12 313	82	142	195	257	-60	-62	-122	12 191
2004	12 191	95	131	199	324	-36	-125	-161	12 030
2005	12 030	102	106	204	227	-4	-23	-27	12 003
2006	12 003	110	132	189	246	-22	-57	-79	11 924
2007	11 924	106	117	198	281	-11	-83	-94	11 830
2008	11 830	108	126	186	291	-18	-105	-123	11 707
2009	11 707	82	141	165	216	-59	-51	-110	11 597
2010	11 597	115	117	196	252	-2	-56	-58	11 539
2011	11 611	120	128	168	223	-8	-55	-63	11 548
2012	11 548	97	137	166	191	-40	-25	-65	11 483
2013	11 483	106	144	228	225	-38	3	-35	11 448
2014	11 448	118	132	288	217	-14	71	57	11 505
2015	11 505	94	150	228	272	-56	-44	-100	11 405
2016	11 405	106	118	255	280	-12	-25	-37	11 368
2017	11 368	111	124	195	255	-13	-60	-73	11 295
2018	11 295	85	132	218	248	-47	-30	-77	11 218
2019	11 218	103	145	222	213	-42	9	-33	11 185
2020	11 185	93	166	210	217	-73	-7	-80	11 105
2021	10 993	81	171	187	241	-90	-54	-144	10 849
2022	10 849	76	168	345	258	-92	87	-5	10 844
2023	10 844	54	139	271	231	-85	40	-45	10 799
2024	10 799	64	137	238	319	-73	-81	-154	10 645

Zdroj 157/ ČSÚ

12.3.3 Růstové koeficienty dopravy

Vzhledem k demografické situaci ve městě a trendu za posledních 20 let společně s absencí více významných developerských projektů nelze očekávat významný nárůst dopravy ve městě. Stupeň automobilizace dosahuje v České republice pomalu svého vrcholu a venkovské regiony dosahují v přepočtu vyššího počtu automobilů na osobu než města. Kyjov je městem venkovského regionu, a proto se míra potřeby automobilu nachází mezi potřebami venkovské obce a krajského města. Dle TP 225 Ministerstva dopravy byly použity jednotné koeficienty růstu pro každý druh dopravy, vztaheny k nulovému roku 2025:

rok 2030	OA – 1,06;	rok 2040	OA – 1,13;
rok 2030	LNV – 1,10;	rok 2040	LNV – 1,16;
rok 2030	TNV – 1,04;	rok 2040	TNV – 1,12.

12.3.4 Dopravní model – roky 2030 a 2040

Výhledový scénář na roky 2030 a 2040 je zejména postaven na myšlence a skutečnosti, že v dohledné době nejsou jisté žádné velké projekty, které by významně ovlivnily dopravní situaci. Rozšiřování obytné zástavby na dříve jmenovaných lokalitách nebo přeložky I/54 a II/432 nejsou jisté ve zvoleném výhledovém scénáři, takže prognóza byla vytvořena pomocí na základě růstových koeficientů vztahených k roku 2025.

Z předchozích zkušeností s prognózou dopravní poptávky je patrné, že po roce 2030 dojde ke zpomalení nárůstu intenzit dopravy. Tento budoucí trend je patrný i z TP 225. Z těchto důvodů nedochází na silniční síti k žádné výrazné změně v intenzitách dopravy oproti předchozímu modelovanému období. Grafické výstupy pro modelované období k rokům 2030 a 2040 je součástí příloh 6.2 a 6.3.

12.4 Výstupy modelu

Výstupy dopravního modelu jsou dostupné v přílohách 11–13. Budoucí scénáře pro roky 2030 a 2040 jsou modelovány pro 3 varianty:

- Příloha XX.1 – Nulová varianta, bez projektů; pouze navýšení dopravy dle TP;
- Příloha XX.2 – Modelován rozvoj města a uzavření Masarykova náměstí;
- Příloha XX.3 – Rozvoj města, uzavření Masarykova náměstí a oba uvažované obchvaty.

12.4.1 Varianta bez projektu

U tzv. nulové varianty (bez projektu) dochází v roce 2040 k celkovému nárůstu intenzit až o 1000–1500 vozidel na nejzatíženějších úsecích. To představuje možný zdroj problémů zejména na západní části průtahu silnice I/54 (ul. Strážovská) a křižovatek u nemocnice, jejichž vytížení se již dnes blíží hranici kapacity neřízené úrovně křižovatek. Připravovaný projekt na zřízení mimoúrovňové křižovatky za využití ulice Svatoborská a/nebo světelné signalizace by problém měl vyřešit, neboť poskytnou vyšší kapacitu.

Mimo tento krátký úsek nejsou intenzity příliš vysoké a odpovídají běžnému provozu v regionálním centru. I nadále tedy bude platit, že Kyjova se problémy s průjezdností a plynulostí dopravy (až na zmíněnou výjimku) netýká.

Výsledky nárůstu dopravy je zároveň potřeba brát s rezervou. Obecné koeficienty dle TP jsou univerzální pro celou ČR a nemohou postihnout regionální nebo místní odlišnosti. Tím je v Kyjově neobvykle vysoký

podíl IAD na dělbě přepravní práce (modal-splitu), prostor pro růst je tudíž omezený, neboť nenaplněný potenciál je malý.

Obtížně předvídatelná je také změna dopravního chování, ke které by mělo v dalších 15 letech dojít. Spolu s podporou a rozvojem udržitelných forem dopravy při naplňování opatření z tohoto dokumentu bude docházet ke zvyšování jejich atraktivity a následně snížení podílu IAD, což je jeden z hlavních cílů *Koncepce městské a aktivní mobility*. Odklon části uživatelů od IAD tak může ve výsledku vyrovnat nebo i překonat nárůst mobility zbývajících řidičů.

12.4.2 Varianta s rozvojem města, uzavřením náměstí, bez dopravních staveb

Ve variantě 2 s rozvojem města a uzavřením náměstí je nárůst dopravy dle očekávání vyšší a rozdíly se u sběrných komunikací dosahují cca 1000–2000 vozidel. Problematika ul. Strážovská a křižovatek u nemocnice je shodná s předchozí variantou, viz výše. U zbylých komunikací jsou nárůsty ve stovkách a nepředstavují kvalitativní rozdíl oproti stávajícímu stavu.

Uzavření Masarykova náměstí však výrazně ovlivní pohyb vozidel v centru. Ulice Jungmannova a Žižkova zaznamenávají výraznější nárůsty, celkové intenzity se však i poté pohybují v jednotkách tisíc, tedy hluboko pod kapacitou komunikace. Výrazný nárůst až o 5 tisíc vozidel je zaznamenán východně od náměstí. Křižovatky u mlékárny a u fary by se tak přiblížily teoretické kapacitě (modelováno 16 073 vozidel, teoretická kapacita je 18–24 000).

I zde je nutno zmínit limitace dopravního modelu. Také v této variantě platí, že změna dopravního chování obyvatel je obtížně předvídatelná. Zásadnější jsou však principiální nepřesnosti, které souvisí s měřítkem makroskopického modelu.

Jelikož je v okolí náměstí dostupný pouze omezený počet kalibračních profilů (reálné hodnoty z dopravního měření), není možné zaručit úplnou správnost výsledku a počtu vozidel v každé ulici. Obvyklá (ne)přesnost dosahuje řádu stovek vozidel. Zde může být i vyšší, protože volba cíle (místo kde vozidla „vznikají a zanikají“) je v rámci modelované zóny rovnoměrně rozprostřena na komunikace v okolí. Tento princip jen omezeně zohledňuje dostupné parkovací kapacity nebo výši jejich zpoplatnění. Přesnější výsledky by bylo možné získat pouze zevrubným měřením na všech křižovatkách v okolí náměstí a chování na parkovištích ve zkoumaném území. Taková podrobnost přesahuje rozsah tohoto dokumentu, ovšem nové analýzy lze do vytvořeného modelu doplnit a získat přesnější výsledky.

12.4.3 Varianta s rozvojem města, uzavřením náměstí a oběma obchvaty

Částečně odlišný, ale v principu stejný výhled poskytuje i 3. varianta modelující kromě rozvoje také obchvaty na silnici I/54 a II/432. Vyvedení tranzitní dopravy mimo město v mnoha případech vyrovnává nárůst intenzit způsobených vyšší mobilitou, celkové intenzity tak oproti současnosti nerostou, nebo jen v řádu stovek vozidel. Komunikace které obchvat přímo nahrazuje pak zpravidla zaznamenávají pokles o stovky až nízké jednotky tisíc vozidel.

Celkové intenzity na obchvatech jsou však velmi nízké. Obchvat silnice I/54 využívá pouze 3–4 tisíce vozidel a přeložku komunikace II/432 pouze 2 tisíce vozidel. Příčiny jsou ve dvou faktorech – nízké tranzitní dopravě a nízké atraktivitě pro cílovou dopravu. Nízké intenzity tranzitu v kontextu obvyklých hodnot v ČR i silnic I. třídy byly diskutovány v kapitole 10 Dopravní měření (viz strana 104). Nízká atraktivita pro zdrojovou nebo cílovou dopravu znamená, že obchvat (ani částečně) nevyužívá doprava, která směřuje do/z města.

Například pro cesty na jihozápad města, kde se nachází nemocnice a mnoho obchodů nemají obchvaty přínos pro drtivou většinu obyvatel a logická trasa stále vede přes město. Vnitřní doprava pak obchvaty prakticky nevyužívá. S ohledem na získané výsledky lze prohlásit, že stavba obou obchvatů je vysoce nepravděpodobná kvůli nízké efektivitě.

D NÁVRHOVÁ ČÁST



13 VIZE A SCÉNÁŘE MOBILITY

Plán udržitelné městské mobility pro město Kyjov (PUMM nebo SUMP) je strategickým dokumentem, jehož cílem je vytvořit podmínky pro uspokojení potřeb mobility lidí i podniků ve městě a jeho okolí a přispět ke zlepšení kvality života. Na začátku zpracování návrhové části jsou připraveny celkem 4 scénáře (vize) pro návrhové období do roku 2040: nulový a 3 rozvojové. Po schválení jednoho ze scénářů zastupitelstvem města je daný scénář rozpracován.

Vize a scénáře mobility vychází ze stávající vize města definované ve *Strategii rozvoje města Kyjov s dopadem na území ORP 2021–2030*. Vize i návrhová část jsou zpracovány v souladu s metodikou SUMP2.0., která je postavena na rozvoji konceptu města krátkých vzdáleností, jejímž cíle je podporovat do 1 km zejména pěší přesuny, do 5 km cyklistickou dopravu a vytvářet k tomu vhodné podmínky. Podpora koncepce tzv. měst krátkých vzdáleností, nebo vizí 15minutového města je spojená s minimální potřebou nadbytečné dopravy, lidmi motivovanými ke změně dopravního chování a s nastavením takových opatření, která sníží podíl IAD, a naopak podpoří využívání veřejné hromadné a aktivní dopravy. Hlavními důvody dohody o úkolech je ochrana životního prostředí a veřejného zdraví, ale i omezená kapacita veřejného prostoru.

Vize města

Vize města je přebrána ze Strategie rozvoje města. Kyjov se hlásí k naplňování základních principů zapojování moderních technologií do řízení města. Řešení směřující k udržitelnosti rozvoje města:

- Koncepční plánování založené na jasné vizi vycházející z potřeb obyvatel a území
- Důraz na technické, sociální a finanční inovace
- Mezioborová spolupráce, hledání chytrých řešení napříč obory
- Zkvalitňování veřejného prostoru
- Pružná a odolná řešení, která umožní překonat náhlé krizové stavy a je možné je dlouhodobě přizpůsobovat novým potřebám obyvatel

Kyjov chce být místem vhodným pro život 15 000 obyvatel, které se neustále rozvíjí v souladu s jejich potřebami. Kyjov má vizi využívat nejmodernějších technologií a inovativních přístupů, které nabídnou občanům patřičný luxus a pohodlí moderního města 21. století. Zároveň chce podporovat rozvoj občanské společnosti v souladu s místními tradicemi.

Vize města Kyjova do roku 2030
Kyjov je v roce 2030 městem moderních technologií, vzdělanosti a kvalifikované pracovní síly. Je místem pro spokojený život 15 000 obyvatel, místem udržujícím vlastní kulturní a historické tradice a nabízejícím nevšední zážitky návštěvníkům z celého světa.

V r. 2012 bylo vytvořeno motto, jež charakterizuje město Kyjov, a které i nadále koresponduje s vizí města pro rok 2030. Proto je snahou motto udržet a využívat i pro další období.

Motto města Kyjova
„Kyjov – město pro život i návraty“

13.1 Vize mobility:

Vize Plánu udržitelné městské mobility města Kyjova je představa o stavu města na konci návrhového horizontu 10–15 let, kterého chce město svými rozvojovými aktivitami v oblasti mobility dosáhnout. Je založena na hodnotách klíčových pro PUMM a také těch obsažených ve Strategii rozvoje města Kyjov, čímž ji rozvíjí a dotváří. Vize PUMM je formulována s ohledem na silné a slabé stránky města i s ohledem na příležitosti a hrozby; závěry analýz PUMM i Strategie se ve většině bodů zcela shodují. Vize PUMM je tedy stručným a jednoznačným vyjádřením hlavních cílů a hodnot rozvoje města v oblasti mobility pro 15 tisíc obyvatel, a poskytuje zastřešující rámec pro plánování a rozhodování.

Vize mobility naplňuje zejména Klíčovou oblast 3 Doprava a technická infrastruktura, nicméně dopady má i do ostatních klíčových oblastí – ekonomický rozvoj, kvalita života a životní prostředí. Vize klíčové oblasti 3 doprava a technická infrastruktura ve Strategii města uvádí, že v roce 2030 je Kyjov městem:

- s kvalitním napojením na regionální silniční a železniční dopravní síť
- s vyváženým, funkčním a inteligentním dopravním systémem šetrným k životnímu prostředí s významnou rolí dostupné, bezpečné a pohodlné veřejné dopravy fungující v rámci integrovaného dopravního systému
- s usměrněnou automobilovou dopravou zajišťující dobrou obslužnost města a okolí včetně rozvojových ploch a s vyřešenou dopravou v klidu
- s kvalitními a bezpečnými pozemními komunikacemi a kapacitními sítěmi v rámci zavedených inteligentních technických systémů a funkcionalit
- s propojenou a bezpečnou sítí cyklostezek a pěších tras zajišťující dopravní obsluhu ve městě a okolí

Přívětivá, bezpečná a dostupná mobilita pro každého

Mobilita v Kyjově je navržena s ohledem na všechny typy účastníků i věkové skupiny a vhodně naplňuje jejich specifické potřeby. Možnost volby dopravního módu při cestě městem podporuje kvalitu života, vnímání veřejného prostoru, ekonomický rozvoj, sousedské vztahy a posiluje vztah k městu.

Všude je to kousek – chůze nebo jízda na kole je přirozená volba
Kompaktnost Kyjova v kombinaci s ucelenou sítí cest pro bezmotorovou dopravu poskytuje nejjednodušší a přirozenou možnost, jak se po městě pohybovat. Tato „individuální doprava“ je dostupná všem věkovým skupinám bez rozdílu věku nebo příjmů a zároveň podporuje fyzické zdraví a vitalitu.
Pravidelná a dostupná veřejná doprava – atraktivní volba pro cesty po městě i regionu
Veřejná doprava tvoří atraktivní možnost cestovat po městě i regionu, protože nabízí pravidelnou dopravu po celý den i o víkendu. Spoje MHD i regionálních autobusů jsou provázány s vlaky a vhodně se doplňují, což vytváří síťový efekt IDS JMK. Nedílnou součástí jsou stavebně vyhovující zastávky s dostupnými informacemi, zajištěním přístupu z obou směrů i obou stran ulice, krátké přestupní vzdálenosti apod.
Méně cest autem, méně stresu
Atraktivita udržitelných módů dopravy a možnost volby povede ke snížení počtu cest automobilem, z čehož bude profitovat město i jeho obyvatelé. Nižší tlak na kapacitu komunikací i počet parkovacích stání umožní jejich efektivní využívání těmi, kdo autem jet potřebují nebo chtějí. Současnou silniční infrastrukturu totiž není potřeba složitě upravovat, stačí ji udělat celkově přívětivou a vhodnými opatřeními podpořit její efektivní využívání.
Živá ulice, park i místo k setkávání – vyváženost rolí a funkcí veřejného prostoru
Kyjov je nejen městem ve volné krajině, ale také tvoří vlastní městskou krajinu. Dopravu (mobilitu) proto pojmáme pouze jako jednu z mnoha funkcí uličního prostoru, která nezastiňuje jiné funkce. I dopravně vytížená ulice totiž může být příjemným místem, pokud je správně navržena. Stejně tak může být klidná rezidenční ulice bezpečným místem pro děti. Vhodné balancování různých funkcí podporuje městotvornost, zvyšuje atraktivitu lokality a ochotu (touhu) trávit čas ve veřejném prostoru.

Díky této vizi se Kyjov stane atraktivním místem pro život, ve kterém je radost žít, do kterého je radost se vracet, a v první řadě z něj ani není potřeba odcházet.

13.2 Scénáře mobility

13.2.1 Scénář A: Zachování statusu Quo

Město Kyjov se v oblasti dopravy chová jako doposud. Rozvoj dopravních systémů a veřejných prostranství je víceméně nahodilý, nesystémový a nekomplexní. Řešeny jsou primárně akutní problémy nebo obdržené podněty, a projekty jsou řešeny především rychle, bez širších návazností na dopravní nebo technickou infrastrukturu v ulici (oblasti).

Tento scénář není vzhledem k dokumentu Strategie rozvoje města Kyjov 2021–2030 možný, protože je v rozporu se základními hodnotami vize rozvoje města Kyjova a krajskými i národními strategiemi.

158/ Hodnocení scénáře A

Obtížnost implementace	snadná
Časová náročnost	krátkodobá až střednědobá
Finanční náročnost	stovky milionů
Synergický efekt investic	nízký až nulový
Soulad s nadřazenými strategiemi	nulový

Zdroj 158/ vlastní zpracování

13.2.2 Scénář B: Politika všech azimutů aneb pro každého trochu

Město Kyjov se snaží rozvíjet všechny druhy dopravy. Žádný není prioritizován ani omezován na úkor druhého. Dopravní projekty jsou sice koordinovány, ale jejich realizace závisí především na tom, jak rychle je možné je připravit, projednat, financovat a realizovat.

Motorová doprava doznává jen minima změn, hlavním řešenou oblastí je parkování. Kvůli stále rostoucímu tlaku na odstavování vozidel je město nuceno navyšovat parkovací kapacity, které ale naráží na limity uličního prostoru. Město si je vědomo vysokých nákladů na výstavbu a údržbu parkovacích domů, které vytváří trvalou zátěž pro rozpočet města.

Regionální veřejná doprava se ve spolupráci s JMK zlepšuje. Provoz linek je rozšířen na celý den (5–22 hodin) a díky pravidelným intervalům po celý den i o víkendu se veřejná doprava se stává funkční možností pro běžný život. Pravidelný provoz umožní také vytvoření krátkých a garantovaných přestupů s vlakovými spoji i mezi sebou navzájem. MHD doznává pouze menších změn, zejména pravidelného provozu.

Cyklistická a pěší infrastruktura je rozvíjena především při vyvolaných akcích – rekonstrukcích a opravách. Jejich rozvoj je závislý na dostupnosti dotačních titulů, protože tyto módy (stejně jako ostatní) nejsou prioritou a finance je třeba rozprostřít do všech druhů dopravy.

V uličním prostoru se řeší zejména problémové křižovatky a přechody pro chodce. Zeleň se do ulic umisťuje, pokud zbyde prostor nebo finance, jinak není systematicky v rámci dopravních staveb řešena.

Velké množství různých projektů vede k dlouhému horizontu realizace cílového stavu pro všechny módy dopravy a zároveň znamená vysokou celkovou investiční náročnost. Nedostatečný rozvoj bezmotorové dopravy zároveň způsobuje, že scénář je pouze v částečném souladu s platnými nadřazenými strategiemi v Kyjově, JMK, ČR a EU.

159/ Hodnocení scénáře B

Obtížnost implementace	Velmi náročná
Časová náročnost	Dlouhodobá
Finanční náročnost	Vyšší stovky milionů
Synergický efekt investic	Nízký
Soulad s nadřazenými strategiemi	Omezený

Zdroj 159/ vlastní zpracování

13.2.3 Scénář C: Atraktivní centrum města a bezpečné cesty do škol

Třetí scénář se zaměřuje na zklidnění centra města a bezpečné cesty do škol. Centru města i hlavnímu náměstí dnes dominují (odstavené) automobily, což negativně vnímá značná část obyvatel – v dotazníku se s velkým náskokem jednalo o nejčastější připomínku. Jednou z dalších četných připomínek byla (ne)bezpečnost pohybu dětí ve městě, zejména při cestách do a ze školy.

Průjezd centrem a přes náměstí není možný. U parkování je pomocí vhodných opatření zvýšena obrátkovost stání. Bez nutnosti nákladně budovat nové parkovací kapacity tak dochází k efektivnějšímu využívání infrastruktury a větší spokojenosti všech řidičů. Dlouhodobá (vícehodinová) stání jsou možná na levnějších nebo bezplatných plochách v širším okolí, kde lze s jistotou najít volné místo a do 5 minut dojít do cíle.

V okolí školních a volnočasových zařízení je prioritou zklidnění oblasti u vstupu a kvalitní řešení pěších tras v okolí, které zajistí bezpečnou cestu na přístupových trasách. Zvýšená pozornost je kladena zejména na přechody pro chodce a místa pro přecházení. Součástí je také (dle situace) omezení příjezdu nebo průjezdu silniční dopravy přímo k budově a zajištění míst K+R pro naložení a vyložení.

V regionální dopravě i MHD dochází k zavedení pravidelného provozu po celý den (5–22 hodin), což umožní vzájemné návaznosti i provázání s vlakovými spoji; autobusová stanice se přesune k železniční.

Cyklistická infrastruktura je rozvíjena primárně na hlavních trasách (např. trasách cyklotras), jinde záleží na konkrétních projektech nebo vyvolaných akcích. Podobně pozvolně je rozvíjena pěší infrastruktura mimo výše zmíněné prioritní cesty do škol.

Zvolení dvou jasných priorit umožňuje dokončení ve střednědobém horizontu, nicméně u žádného módu (natož u všech) není ani v dlouhodobém horizontu dosaženo finálního vyhovujícího stavu.

160/ Hodnocení scénáře C

Obtížnost implementace	Středně náročná
Časová náročnost	Střednědobá
Finanční náročnost	Stovky milionů
Synergický efekt investic	Střední
Soulad s nadřazenými strategiemi	Střední

Zdroj 160/ vlastní zpracování

13.2.4 Scénář D: 15minutové město, kde je to všude kousek a lehce dostupné

Město Kyjov si uvědomuje efektivnost a jednoduchost pěší a cyklistické dopravy, proto se pro ně snaží vytvořit co nejlepší podmínky. Je opuštěn nevyvážený model plánování, ve kterém se primárně (vy)řešila silniční doprava a ostatní typy dopravy a funkce města (ulice) byly na okraji zájmu a řešily se jen pokud zbyl čas, peníze, prostor atd. Díky komplexnímu přístupu, rozšiřování zeleně do ulic a hospodaření s vodou vzniká kompaktní, snadno dostupné a prostupné město pro život, kde je to všude kousek.

Díky vhodným podmínkám v celém městě jsou udržitelné módy doprav hojně využívány při cestách po Kyjově i dojížděcí z okolních obcí, což přirozeně pomáhá snižovat tlak na silnice, křižovatky a parkovací kapacity. Kdo musí nebo chce, může autem jezdit dál, ale každý má možnost volby díky existenci vyhovujících alternativ. Např. pohyb dětí je proto bezpečný nejen v okolí škol, ale všude po městě. Díky fyzickému pohybu a nižší prostorové náročnosti jsou obyvatelé zdravější, ovzduší je méně znečištěné a veřejný prostor je kvalitnější a více přívětivý.

Dochází k přesunu autobusové stanice k železniční, přičemž spoje na sebe vzájemně navazují a umožňují krátké přestupy. Systém MHD je změněn tak, aby trasa městem byla srozumitelná, jízdní řád pravidelný a docházelo k doplňování s regionálními linkami a vlaky. Regionální autobusy projíždějí městem, čímž zlepšují dostupnost cílů pro dojíždějící a zároveň nabízí spojení uvnitř města pro obyvatele. Nedílnou součástí je zlepšení poloh, dostupnosti a stavu zastávek, aby odpovídaly standardům 21. století. Díky návaznostem, pravidelným intervalům a celodennímu provozu je systém veřejné dopravy atraktivní a konkurenceschopný.

Silniční doprava není kromě průjezdu centrem výrazněji omezována, protože přechod části řidičů k jiným formám dopravy samovolně řeší mnohé problémy – objektivní i subjektivní. Projekty rekonstrukcí ulic jsou řešeny komplexně a dochází k rozšiřování zklidněných zón mimo hlavní tahy. Parkování je systematicky řešeno na celém území města dle zpracované parkovací koncepce, neboť dřívější neřešený stav v šedé zóně nebyl udržitelný. Jasná pravidla a efektivní využívání kapacit prospívá všem řidičům, pravidelným i občasným.

Finanční ani časová náročnost scénáře D nemusí být odlišná od stávajícího stavu, protože opatření pro bezmotorovou dopravu jsou často levnější a jednodušší než budování silniční infrastruktury. Cílem je postupnými kroky a komplexně pojímanými rekonstrukcemi dosáhnout stavu, ve kterém má každý mód dopravy svůj prostor a potřeby jsou vzájemně vyvážené.

161/ Hodnocení scénáře D

Obtížnost implementace	Náročná
Časová náročnost	Střednědobá až dlouhodobá
Finanční náročnost	Desítky až stovky milionů
Synergický efekt investic	Vysoký
Soulad s nadřazenými strategiemi	Vysoký

Zdroj 161/ vlastní zpracování

13.2.5 Vybraný scénář

Řídící skupina doporučila vybrat scénář D, který jako jediný plně respektuje všechny módy dopravy, je vyvážený a tvoří finální podobu dopravního systému a mobility v Kyjově. Výběr byl 09.06.2025 potvrzen hlasováním v zastupitelstvu města.

14 VÝCHODISKA PRO NÁVRHOVOU ČÁST

Návrhová část navazuje jak na zjištění z analytické části, tak naplňuje cíle a opatření z nadřazených dokumentů. V kapitole jsou dále popsány principy a struktura návrhů, a pak samotné strategické a specifické cíle.

14.1 Zjištění analytické části

Analytická část obsahuje několik hlavních zjištění, která návrhová část reflektuje:

- Celkově nevysoké intenzity a nízký podíl tranzitu;
- Nedostatečně nebo nevhodně řešené parkování;
- Neatraktivní veřejná doprava;
- Nevyhovující infrastruktura všech módů, zejména pěších;
- Zanedbaný veřejný prostor;
- Nedostatečná činnost policie;
- Malý podíl udržitelné dopravy.

Celkově nevysoké intenzity a nízký podíl tranzitu

Zpracovatelem i ŘSD naměřené intenzity dopravy nejsou nijak vysoké a většinou dosahují jednotek tisíc vozidel za den v obou směrech. Téměř 13 tisíc vozidel bylo naměřeno pouze na jednom úseku – silnice I/54 mezi nemocnicí a první světelnou křižovatkou – která slouží jako jedna ze dvou hlavních cest do (centra) města a přirozeně se zde tak potkávají vozidla z mnoha směrů. Takovéto intenzity jsou v kontextu regionálního centra obvyklé a jedná se tedy o běžný stav.

Co naopak je výjimečné, je nízký podíl tranzitu i nízký podíl těžké nákladní dopravy. Oba tyto druhy obvykle spojované s negativními dopady tvoří v Kyjově pouze malou část dopravního zatížení; většina vozidel má zdroj nebo cíl v Kyjově. Případná výstavba obchvatu by tedy nevedla k výraznému poklesu intenzit dopravy v intravilánu, a proto ani nebude mít dostatečnou ekonomickou návratnost.

Nedostatečně nebo nevhodně řešené parkování

Město nemá celoměstskou parkovací koncepci ani jiný dlouhodobý plán pro konkrétní oblast např. centrum města, který by se věnoval řešení dopravy v klidu. Jediným projevem „parkovací politiky“ je zpoplatnění malé oblasti centra města, avšak hodinová sazba 10 nebo 20 Kč za hodinu se od zavedení v roce 2004 nezměnila. Tarif navíc není progresivní a nepůsobí demotivačně pro dlouhodobé stání, což výrazně snižuje obrátkovost v žádané lokalitě s mnoha obchody a institucemi.

Mimo oblast centra města je parkování v podstatě „neřešené“. Ulice mimo hlavní tahy zpravidla nedisponují stavebně zřízeným stáním a vozidla jsou uživateli legálně i nelegálně odstavována na komunikacích a volných plochách. Mnoho ulic je tak fakticky jednosměrných, případně je nutné vyhnoutí, přestože oficiálně se jedná o obousměrnou komunikaci.

Kvůli nedostatečné činnosti pořádkových složek (zejména Městské policie) navíc došlo k rozšíření nevhodného parkování, které omezuje ostatní účastníky a/nebo poškozují veřejný prostor. Na území celého města vozidla běžně krátkodobě i dlouhodobě stojí na chodnících a plochách pro pěší, cyklistické infrastruktury, zeleni, nebo příliš blízko křižovek a přechodů, což přímo ohrožuje bezpečnost.

Neatraktivní veřejná doprava

Veřejná doprava v Kyjově a okolí není příliš atraktivní, protože je výrazně pomalejší než jízda IAD, nemá pravidelný interval a nabízí nedostatečný rozsah provozu zejména večer a o víkendu. Částečnou výjimkou jsou spojení vlakem, nicméně i tam dochází v některých relacích k brzkému konci nabízených spojení.

Autobusy i vlaky pak mají společnou zastaralou a zanedbanou infrastrukturu, která nejenže neodpovídá standardům 21. století, ale často ani dlouho platným normám a předpisům. To překvapivě platí i pro rekonstruované autobusové zastávky. Dalším společným jmenovatelem je nedostatečné obslužení města, neboť trasy linek se centru města s většinou cílů vyhýbají a nejbližší zastávku – aut. st. – nabízí stovky metrů daleko. Tento nedostatek neřeší ani 3 linky MHD, které mají nedostatečný rozsah provozu, nepravidelný a značně variabilní rozestup spojů i nepřehlednou trasu.

Souhrnným projevem je nedostatečné provázání jednotlivých druhů veřejné dopavy. Provázání železničních spojů s regionálními autobusy prakticky neexistuje, zejména kvůli rozdílné poloze autobusové a železniční stanice vzdálené 1,5 km. Linky MHD nenavazují ani na regionální autobusy ani na železnici; k železniční stanici s výjimkou 1 spoje ani nezajíždí.

Nevyhovující infrastruktura všech módů, zejména pěších

Infrastruktura všech módů je z velké části nevyhovující. Problémem nejsou jen poruchy povrchu, ale hlavně návrhové parametry. Silnice a křižovatky jsou na mnoha místech zbytečně široké, chodníky naopak úzké a nejsou vzájemně propojené. Přejechy pro chodce jsou nadlimitně dlouhé, přestože limit 7,0 m z normy ČSN 73 6110 je platný minimálně od roku 2006, a na mnoha místech řešení pěších vazeb zcela chybí. Problematická je také bezbariérovost, která ani u rekonstruovaných ploch není vždy řešena uspokojivě.

Liniová i bodová cyklistická infrastruktura v intravilánu prakticky neexistuje. Dvě výjimky v podobě pruhů na třídě Komenského a stezky v Městském parku postrádají vhodné napojení a jakoukoliv další návaznost. V obou lokalitách zároveň dochází ke konfliktům s motorovou nebo pěší dopravou.

Nedostatky infrastruktury veřejné dopavy byly již částečně zmíněny. Mnoho zastávek postrádá jakékoliv nástupiště, a pokud existuje, zpravidla nemá dostatečnou výšku nebo délku. Snadný nástup je tedy kvůli velké vodorovné nebo svislé mezeře obtížný i u nízkopodlažního vozidla. Autobusové stanice je pak zchátralá, poskytuje nedostatečné zázemí a služby, a zároveň se přímo na stanici a v nejbližším okolí sdružují osoby, které nepůsobí důvěryhodně.

Zanedbaný veřejný prostor

Na nevyhovující a zastaralou infrastrukturu částečně navazuje celkově zanedbaný veřejný prostor. Nemálo ploch na silničních komunikacích i mimo ně zůstává „ladem“ bez konkrétní funkce nebo účelu, např. náves v Boršově, prostor u zastávky ČSAD, křižovatka u bývalé mlékárny, aut. st. a okolí a další.

Také zeleň je často nedostatečně udržovaná a zasahuje do profilu pěších cest a vozovky, zakrývá dopravní značení nebo brání rozhledům, což je ve všech případech nepřijatelné. U mnoha dřevin zejména v zástavbě rodinných domů se navíc lze domnívat, že zde nebyla umístěna městem nebo s jeho souhlasem. Touha vylepšit předprostor svého domu je sice pochopitelná, ale vychází z absence kvalitního řešení ze strany města.

To se odráží také v realizovaných projektech, které nejsou řešeny komplexně s vazbami na ostatní typy dopravy a území. Příkladem je mnoho rekonstruovaných chodníků, které mají podlimitní šířku a zároveň často nejsou v křižovatkách napojeny na jiné chodníky. Již tak úzké chodníky jsou navíc dále zužovány odstavenými automobily využívající vjezdy nebo úzké travnaté pásy bez valné přidané hodnoty.

Nedostatečná činnost policie

V několika předchozích bodech bylo odkazováno na nevhodně odstavovaná vozidla, což je jeden ze zásadních nedostatků komplikujících využívání jakékoliv dopravy včetně silniční, protože i k autu je potřeba dojít. Z pohledu zákona je nepřípustné stání vozidla na komunikaci mimo vyznačené stání, pokud nezůstane volný průjezd alespoň 6,0 m, tedy prostor pro obousměrný provoz. To je prakticky na všech komunikacích nemožné, nicméně nedodržování v rezidenční zástavbě obvykle nepředstavuje problém pro plynulost. Jedná se nicméně o nedostatek na straně města, protože infrastruktura má být buďto uzpůsobena, nebo vymáhány platné zákony.

Mnohem závažnější je neřešení zcela zjevných případů nevhodného parkování, tedy zejména situací, které přímo ohrožují bezpečnost nebo ničí veřejný majetek. Stání na trávníku, chodníku, u přechodu nebo křižovatky, v cyklopruhu apod. je ze strany městské policie ignorováno, což potvrzují opakované zkušenosti zpracovatele i dlouhodobé zkušenosti místních obyvatel. Pokud by k vymáhání platných pravidel docházelo, nebylo by jejich porušování tak masivně rozšířeno po celém městě.

Malý podíl udržitelné dopravy

Byť se Kyjov výše uvedenými problémy příliš nevymyká podobným českým městům, je výjimečný vysokým podílem IAD na dělbě přepravní práce. Z průzkumu dopravního chování vyplynulo (podrobně viz kapitola 11 Průzkum dopravního chování na straně 109), že 70–80 % osob využívá osobní automobil nehledě na zvolenou charakteristiku: obyvatele Kyjova nebo dojíždějící, věk, vzdělání, pohlaví, délku nebo účel cesty apod. Automobil vždy jasně dominoval, veřejná doprava měla podíl do 10 % a cyklistická doprava měla zcela marginální podíl. Mnoho zaznamenaných výskytů navíc mělo rekreační (sportovní) a nikoliv dopravní funkci.

Byť je převaha IAD u menších měst a venkovských lokalit v ČR běžná, nebývá takto vysoká. S ohledem na výše uvedené nedostatky se tomu však nelze divit. Jízda autem je snadno dostupná, rychlá a flexibilní, využívání jiných módů je naproti tomu komplikované kvůli neexistující nebo nedostatečné infrastruktuře a omezením tvořené bezohledným odstavováním vozidel, jež není ze strany policie řešeno.

14.2 Přehled cílů a opatření nadřazených dokumentů

PUMM jsou nadřazeny mnohé strategické dokumenty, koncepce a strategie na různých úrovních. Jejich zevrubný výčet je uveden v analytické části díla v kapitole 2. Níže jsou prezentovány jejich konkrétní opatření a cíle, pokud tvoří rámec pro PUMM Kyjova.

14.2.1 Městské

Strategie rozvoje města Kyjov s dopadem na území ORP 2021–2030

Na městské úrovni je určující zejména Strategie rozvoje města Kyjov, jejíž *klíčová oblast 3 – doprava a technická infrastruktura* se z velké části týká dopravy a mobility. Protože má PUMM přesah i do ostatních prioritních oblastí, uvádí následující seznam všechna relevantní opatření ze Strategie rozvoje:

- Specifický cíl 1.1.1: Zvýšit atraktivitu nabízených rozvojových lokalit a revitalizace brownfields;
- Specifický cíl 1.2.1: Vytvořit nabídku pobytově zaměřených turistických produktů;

- Specifický cíl 1.4.3: Zlepšit plánování a efektivní hospodaření z pohledu dlouhodobé udržitelnosti;
- Specifický cíl 2.1.1: Podpora kulturních akcí a kvalitní infrastruktura pro kulturu a společenský život ve městě;
- Specifický cíl 2.2.1: Sportovní a volnočasová infrastruktura;
- Specifický cíl 2.3.5: Rozvoj Městské policie Kyjov;
- Specifický cíl 3.1.1: Zvýšit ekologičnost dopravy;
- Specifický cíl 3.1.2: Zvýšit podíl pěší, cyklodopravy a MHD na úkor individuální automobilové dopravy;
- Specifický cíl 3.1.3: Zlepšit koordinaci spojů veřejné hromadné dopravy;
- Specifický cíl 3.1.4: Podpořit rozvoj inteligentních dopravních systémů a řešení v dopravě;
- Specifický cíl 3.2.1: Zlepšit stav a bezpečnost dopravní infrastruktury za možnosti využití vícezdrojového financování;
- Specifický cíl 3.2.2: Podpořit cyklodopravu;
- Specifický cíl 3.2.3: Řešit dopravu v klidu (parkování);
- Specifický cíl 3.2.4: Dořešit dopravní napojení podnikatelských a průmyslových lokalit;
- Specifický cíl 3.2.5: Intenzivně působit na vyvedení tranzitní automobilové dopravy mimo město realizací obchvatné komunikace;
- Specifický cíl 3.3.1: Rozvoj technických sítí;
- Specifický cíl 3.3.2: Investovat do veřejného osvětlení;
- Specifický cíl 4.1.1: Obnova a rozvoj kvalitní městské zeleně a odpočinkových zón;
- Specifický cíl 4.1.2: Regenerace a revitalizace veřejného prostranství ve městě, udržování čistoty a pořádku;
- Specifický cíl 4.2.1: Účelné nakládání s vodami včetně podpory hospodaření s dešťovými vodami na území města;
- Specifický cíl 4.4.2: Zvýšit energetickou efektivitu a bezpečnost.

Územní plán

Vzájemné ovlivňování nastává mezi PUMM a územním plánem. Kromě vymezení ploch jsou v kapitole *Základní koncepce rozvoje území města* uvedeny tyto dva cíle:

- zajistit dobrou obslužnost území – vytvářet územně technické podmínky pro obsluhu území dopravní a technickou infrastrukturou a pro rozvoj a revitalizaci míst sociálních kontaktů;
- navrhnout podmínky pro ochranu a rozvoj hodnot území, vytvářet územně technické podmínky pro dotváření krajiny a zlepšení zdravých životních podmínek.

V koncepci ochrany a rozvoje hodnot území je dále uveden princip, že „řešení ploch veřejných prostranství, zeleně a dopravní infrastruktury bude odpovídat významu a charakteru místa.“

14.2.2 Krajské

Plán dopravní obslužnosti Jihomoravského kraje pro období let 2022 až 2026

PDO JMK obsahuje pouze obecné požadavky na dopravní obslužnost. Kromě rekonstrukce železniční trati Brno–Veselí nad Moravou (akce SŽ) PDO neuvádí jakékoliv konkrétní výhledové záměry v zajištění dopravní obslužnosti v Kyjově a okolí, ani cíle nebo opatření, které by bylo možné v PUMM využít.

Koncepce rozvoje cyklistiky Jihomoravského kraje do roku 2030

Pro cyklistickou dopravu má JMK nově zpracovanou Koncepci rozvoje cyklistiky. Většina z obsažených typových aktivit / projektů je přímo určena pro mikroregionální a lokální úroveň nebo na této úrovni vyžaduje součinnost:

- 1.1.02: Obsadit roli mikroregionálního cyklokoordinátor a pro každou ORP;
- 1.1.05: Organizovat pracovní jednání ke koordinaci rozvoje cyklistiky na úrovni ORP;
- 1.2.01: Udržovat síť vymezených cyklokoridorů a koordinovat jejich realizaci napříč územím JMK, aby vznikaly ucelené úseky se společnou prioritou různých ORP;
- 1.2.12: Monitorovat dopravní potřeby území, zejména ve vztahu k novým developerským projektům a výstavbě domů, průmyslovým a komerčním areálům, vzdělávacím zařízením, sportovním areálům, dalším komunálními cílům (např. úřadům, hřbitovům);
- 1.2.13: Identifikovat a průběžně aktualizovat problémová místa bránící bezpečnému pohybu cyklistů, resp. chodců;
- 1.2.14: Vznášet podněty na úpravy stávajících nebo realizaci nových cyklokoridor podle dopravních potřeb a demografických trendů, a to již ve fázi ideového záměru;
- 1.3.03: Pravidelně informovat zástupce měst a obcí prostřednictvím jednání na úrovni jednotlivých ORP o možnostech financování cyklokoridorů krajských dotačních titulů, národních programů a evropských fondů.
- 1.3.04: Zdůrazňovat potřebu využívat národní a evropské zdroje financování zaměřených na čistou mobilitu k výstavbě cyklokoridorů, protože rozvoj cyklodopravy přispěje k dosažení dekarbonizace a dalších klimatických cílů;
- 2.1.01: Vypracovat manuál přípravy a realizace cyklokoridoru a poskytnout jej k užívání všem městům a obcím v JMK, které usilují o realizaci cyklokoridoru;
- 2.1.04: Dosáhnout dohody na zajištění průjezdnosti realizovaných cyklokoridorů také během stavební činnosti dalších institucí (např. ŘSD, SŽ a SÚS JMK).
- 2.1.06: Organizovat jednání s mikroregionálními cyklokoordinátory (zástupci ORP) a SÚS JMK nad plánem údržby a opravy povrchů silničních komunikací a cyklokoridorů a zkoordinovat investiční akce (např. sladit termín oprav);
- 2.1.07: Připravovat k realizaci úseky cyklokoridorů v souladu s jejich vymezením, dle Manuálu a v souladu s legislativou, se zákonnými požadavky dotčených institucí, s Technickými podmínkami MD, případně s dalšími závaznými nařízeními a vyhláškami. Informovat o zahájení přípravy mikroregionálního a krajského cyklokoordinátora a všechny dotčené instituce, a to již ve fázi záměru.
- 2.1.08: Shromažďovat dokumentaci jednotlivých úseků cyklokoridorů pro potřeby budoucí údržby a poskytovat ji do krajské Centrální evidence cyklokoridorů, jakmile bude zavedena;
- 2.1.09: Jednoznačně stanovit odpovědnost za údržbu cyklokoridorů a udržovat ji aktuální vzhledem k nově realizovaným úsekům;
- 2.1.10: Koordinovat údržbu cyklokoridorů na území ORP dle metodického doporučení JMK (tj. dle Standardů údržby cyklokoridorů) a zajistit časovou návaznost údržby na hraničních úsecích mezi obcemi, resp. dalšími subjekty;

- 2.2.01: Vznášet podněty správcům značení;
- 2.2.02: Monitorovat stav značení cyklotras a zjišťovat jeho nedostatky;
- 2.2.03: Přijímat podněty na opravu, náhradu, doplnění a změnu značení, posoudit jejich soulad s metodikou, a provést realizaci;
- 2.2.04: Akcentovat využívání Směrových tabulí pro cyklisty (IS19) oproti Směrovým tabulkám pro cyklisty (IS21), a to zejména v místech souběhu více cyklotras.
- 2.2.05: Akcentovat využívání Návěstí před křižovatkou pro cyklisty (IS20), a to zejména před křižovatkami a v potenciálně nebezpečných místech s nepřehlednou dopravní situací.
- 2.2.06: Využívat cyklo značky pro navigaci k místním a komunálním cílům, stejně jako pro navigaci k cyklotrase (cyklokoridoru) z místních komunikací.
- 2.3.01: Vypracovat Přehled veřejných nabíjecích stanic pro elektrokola vč. jejich parametrů a provozní doby;
- 2.3.04: Vypracovat pasport mobiliáře jako vrstvu nad mapovým podkladem v rámci krajského GIS portálu;
- 2.3.08: Vytipovat vhodné lokality pro realizaci odpočinkového mobiliáře (lavičky, stoly);
- 2.3.09: Zřídit odpočinkový mobiliář ve vytipovaných lokalitách a udržovat jej funkční;
- 2.4.03: Iniciovat jednání se Správou železnic (SŽ) a zajistit zřízení bezpečných možností parkování jízdních kol na nádražích, stanicích a zastávkách v JMK;
- 2.4.06: Vytipovat vhodná místa pro realizaci nezabezpečených stojanů v lokalitách vhodných jako cíl cyklodopravy (např. před obchody, církevními objekty, v přirozených centrech měst a obcí, u dětských hřišť a sportovišť) nebo jako stanoviště sdílených kol.
- 2.4.07: Vytipovat vhodná místa pro realizaci stojanů zabezpečených kamerou v lokalitách vhodných jako cíl cyklodopravy (např. před úřady, obchodními a komerčními centry, koupališti a sportovišti).
- 2.4.08: Vytipovat vhodná místa pro realizaci stojanů zabezpečených kamerou, uzamykáním prostoru a se zastřešením v lokalitách vhodných jako cíl cyklodopravy (např. v průmyslových zónách, školských zařízeních, nádražích, stanicích a zastávkách veřejné dopravy).
- 2.4.09: Vytipovat vhodná místa pro realizaci uzamykatelných cykloboxů nebo služby úschovny kol v lokalitách vhodných jako cíl cyklodopravy a cykloturistiky (např. sportovní areály, aquaparky, chráněné přírodní lokality, památky a kulturní zařízení, historická centra měst, nádraží).
- 2.4.10: Realizovat bezpečné možnosti parkování kol ve vytipovaných lokalitách;
- 3.1.01: Vytipovat lokality vhodné pro cykloturistické využití a kromě známých cykloturistických cílů přihlídnout také k lokalitám s nenaplněným potenciálem cykloturistiky a k turistické infrastruktuře území;
- 3.1.09: Iniciovat úpravu nebo rozšíření cykloturistického značení u správců značení (KČT nebo Partnerství, o.p.s.) v návaznosti na rozvoj produktové nabídky pro cyklisty;
- 3.2.04: Uspořádat ve spolupráci s ORP místní kampaň zaměřenou na výhody cyklodopravy a možností bezpečného propojení v okamžiku realizace nového úseku cyklokoridoru po uvedení do provozu;
- 3.2.05: Umožnit konání jednorázových cyklistických akcí (typu Cyklojízda, Amatérský závod pro širokou veřejnost) na krajských komunikacích s dočasnou časově ohraničenou uzavírkou komunikace pro provoz automobilů;
- 3.2.08: Iniciovat změny dopravního režimu v ulicích těsně přiléhajících ke školským zařízením (mateřským a základním školám), např. zavedení zákazu vjezdu motorových vozidel, s cílem omezit automobilový provoz (tzv. „mamataxi“) a motivovat k pěší a cyklodopravě;

- 3.2.09: Iniciovat úpravy veřejného prostoru (zejména návsí, náměstí, nadbytečně širokých ulic) směrem ke zklidnění automobilové dopravy a k získání prostoru pro bezpečný pohyb cyklistů;
- 3.2.10: Připravit lokální motivační kampaň zaměřenou jízdy na kole do nákupních center a obchodů. Její součástí může být informační brožurka shrnující bezpečné možnosti přepravy nákupu na nosiči kola a přehled výhod pravidelných cyklojízdy za nákupem;
- 3.2.11: Zavést a finančně podporovat systém sdílených kol ve vazbě na centrum měst a jejich dojezdové okolí;
- 3.2.12: Připravit lokální motivační kampaň zaměřenou na dojíždění dětí a mládeže do škol. Její součástí může být vytipování vhodných dojezdových tras a jejich propagace v lokálních médiích;
- 3.2.13: Zavést organizované cyklojízdy dětí z obcí do spádové základní školy s pedagogickým dozorem;
- 3.2.14: Zavést komunitní jízdy z obcí do regionálního centra po realizovaném cyklokoridoru zaměřené na zájemce o vyzkoušení cyklodopravy (v okamžiku realizace nového úseku cyklokoridoru po uvedení do provozu);
- 3.2.16: Zapojit se do motivačních kampaní a soutěží, např. do výzev „Do práce na kole“, „Do školy na kole“ nebo „Do kostela na kole“;
- 3.2.17: Organizovat jednorázové akce zaměřené na aktivní vyžití místních obyvatel (např. Zahájení cyklistické sezóny, Cyklovýlet za poznáním okolí nebo Cyklojízda ulicemi města);
- 3.2.19: Organizovat jednorázové akce zaměřené na rozvoj cykloturistiky a cestovního ruchu (např. otevírání nebo zavírání cyklostezky, tematické cyklovyjíždky).
- 3.2.20: Naslouchat potřebám významných zaměstnavatelů v území a ve spolupráci s nimi zlepšovat podmínky pro každodenní cyklodopravu do míst výkonu práce.
- 3.3.01: Provéřit možnosti přepravy jízdních kol a elektrokol v regionálních autobusech mimo území města Brna v případě dostupné kapacity a se souhlasem řidiče;
- 4.1.03: Zdůrazňovat potřebu realizovat dopravně bezpečnostní a osvětové kampaně, které ovlivňují vzájemný vztah cyklistů, řidičů a chodců ve společnosti;
- 4.1.06: Organizovat Kurz jízdy na elektrokole se zaměřením na obyvatele území. Součástí kurzu by měl být teoretický výklad, seznámení s dopravními předpisy, upozornění na časté příčiny nehod, a praktická jízda;
- 4.1.08: Organizovat hodiny dopravní výchovy se zaměřením na bezpečnou jízdu na kole, první pomoc a technickou zručnost;

Strategie rozvoje Jihomoravského kraje 2021+

Strategii rozvoje má zpracovanou také JMK. Určující je zejména *Prioritní osa 3: Dopravní infrastruktura a obslužnost území*, avšak rozsah opatření s vlivem na PUMM je mnohem více:

- Tematické opatření 1.6.1: Kvalitní sportovní infrastruktura;
- Tematické opatření 2.4.5: Podpora bezbariérovosti veřejných objektů;
- Tematické opatření 3.1.1: Vytvoření vhodných podmínek a podpora výstavby a rekonstrukce železniční infrastruktury pro meziregionální a vnitřní dopravu;
- Tematické opatření 3.1.3: Rekonstrukce regionální silniční infrastruktury a klíčových obecních komunikací;
- Tematické opatření 3.1.4: Budování bezpečných cyklistických komunikací a jejich propojování na území kraje;
- Tematické opatření 3.1.7: Podpora vzdělávacích, osvětových a komunikačních aktivit za účelem zvýšení bezpečnosti dopravy;
- Tematické opatření 3.2.1: Rozvoj systémů veřejné dopravy a podpora spolupráce se sousedními regiony;

- Tematické opatření 3.2.2: Výstavba efektivně umístěných přestupních terminálů vč. výstavby a rozvoje sítě zachytných parkovišť a služeb pro další formy navazující dopravy;
- Tematické opatření 3.2.3: Zvýšení atraktivity a přístupnosti veřejné dopravy v kraji;
- Tematické opatření 3.2.6: Podpora a rozvoj příměstské kolejové dopravy;
- Tematické opatření 3.3.1: Podpora udržitelných forem dopravy;
- Tematické opatření 3.3.2: Příprava a zavádění řešení MaaS (Mobility as a Service) a inteligentních dopravních informačních, tarifních a řídicích systémů;
- Tematické opatření 4.1.2: Realizace opatření vedoucích ke zvládnutí rizik hydrologických extrémů;
- Tematické opatření 4.1.4: Podpora osvětové činnosti v oblasti klimatické změny;
- Tematické opatření 4.1.5: Výsadba původních a odolných druhů rostlin;
- Tematické opatření 4.2.3: Snížení koncentrace prachových částic v ovzduší;
- Tematické opatření 4.3.2: Ochrana před nadměrným hlukem z dopravy;
- Tematické opatření 6.1.1: Rozvoj potenciálu dosud málo navštěvovaných lokalit;
- Tematické opatření 6.2.1: Zajištění dostupnosti turistických cílů udržitelnými formami dopravy;
- Tematické opatření 6.2.2: Optimalizace sítě stezek a tras;
- Tematické opatření 6.2.3: Zajištění odpovídající kapacity a kvality doprovodné infrastruktury cestovního ruchu;
- Tematické opatření 6.5.5: Rozvoj a udržování funkčního stavu občanské vybavenosti obcí (včetně bezbariérového přístupu a vysokorychlostních informačních sítí);
- Tematické opatření 6.6.1: Podpora procesů a propojení strategického plánování a územního plánování;
- Tematické opatření 6.6.3: Využívání nástrojů strategického plánování pro efektivní péči o krajinu v obcích a efektivní rozvoj obcí;

14.2.3 Národní

Nová metodika Plánu udržitelné městské mobility SUMP 2.0

Metodika SUMP 2.0 se zaměřuje přímo na proces tvorby PUMM. Na základě získaných zkušeností byla původní metodika aktualizována a obsahuje rozšířená doporučení, jak postupovat při tvorbě, plánování i implementaci. Navrhovaná opatření jsou provázána s *Koncepcí městské a aktivní mobility* (viz dále):

- Snížení poptávky po mobilitě ve městě;
- Snížení stupně automobilizace a snížení podílů cest IAD ve městech;
- Zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy ve městech;
- Zvýšení významu aktivní mobility a zlepšení jejich podmínek;
- Snížení negativního vlivu IAD na životní prostředí a veřejné zdraví;
- Optimalizace nákladní dopravy ve městech;
- Přeměna veřejného prostoru na místo pro veřejný život.

Koncepce městské a aktivní mobility

Jedním z hlavních určujících dokumentů pro PUMM je národní *Koncepce městské a aktivní mobility*. Dokument obsahuje celkem 11 cílů ve 4 oblastech:

- Předcházení vzniku potřeb po mobilitě:
 - Cíl 1.1.: Snížení poptávky po mobilitě ve městě.
- Způsoby uspokojení potřeb po mobilitě (multimodální přístup):
 - Cíl 2.1.: Snížení stupně automobilizace a snížení podílů cest IAD ve městech;
 - Cíl 2.2.: Zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy ve městech;

- Cíl 2.3.: Zvýšení významu aktivní mobility;
- Cíl 2.4.: Optimalizace nákladní dopravy ve městech;
- Uspokojování potřeb po mobilitě jednotlivými dopravními módy:
 - Cíl 3.1.: Zlepšení kvantitativních standardů VHD;
 - Cíl 3.2.: Zlepšení kvalitativních standardů VHD;
 - Cíl 3.3.: Zkvalitnění technicko-technologické oblasti VHD;
 - Cíl 3.4.: Zlepšení podmínek pro aktivní mobilitu;
 - Cíl 3.5.: Snížení negativního vlivu silniční dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví.
- Dopravní funkce ve veřejném prostranství:
 - Cíl 4.1.: Přeměna veřejného prostoru na místo pro veřejný život.

Dopravní politika ČR pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050

Dalším výrazně určujícím dokumentem pro mobilitu je Dopravní politika ČR, která obsahuje mnoho opatření, která se přímo dotýkají oblastí řešených PUMM:

- Opatření 1.1.1.1: Vytvářet podmínky pro předcházení vzniku potřeb po mobilitě;
- Opatření 1.1.2.2: Předcházet vzniku potřeb po mobilitě v rámci logistiky a městské logistiky;
- Opatření 1.2.1.3: Zajistit kvalitní meziregionální dopravní obslužnost pro všechny regiony srovnatelného významu bez ohledu na jejich vybavení dopravní infrastrukturou;
- Opatření 1.2.1.7: Provázat proces obnovy vozidel veřejné hromadné dopravy a výběrového řízení na provozovatele veřejné služby, a to s důrazem na bezemisní mobilitu;
- Opatření 1.2.1.11: Propojení regionů s různou hustotou a charakterem osídlení řešit zkvalitněním nabídky veřejné dopravy a její provázaností s dálkovou dopravou a budováním terminálů osobní dopravy a záchytných parkovišť pro individuální a cyklistickou dopravu;
- Opatření 1.2.1.12: Parkoviště P+R budovat na základě plánů udržitelné městské mobility primárně mimo velká města v lokalitách, kde nevznikají dopravní zácpy, souběžně se zajištěním dostatečné návazné veřejné hromadné dopravy z těchto lokalit.
- Opatření 1.2.1.14 Řešit problém rozsahu a kapacity veřejných služeb na páteřních spojeních do aglomerací vybavených nedostatečnou železniční infrastrukturou;
- Opatření 1.2.3.5: Zajistit dostatečné finanční prostředky pro údržbu a opravy dopravní infrastruktury včetně jejich plynulého přidělování v průběhu celého roku, včetně odpadového hospodářství.
- Opatření 1.2.3.7: Plánovat výluky a uzavírky z důvodů údržby dopravní infrastruktury s ohledem na minimalizaci dopadů do provozu a koordinovat jejich souběh (včetně koordinace souběhu uzavírek a výluk železnice / silnice, využití sedlových období a nočního období).
- Opatření 1.2.3.8: Při výstavbě dopravní infrastruktury dbát na snižování negativního vlivu změny klimatu na samotnou dopravu nastavením vhodných adaptačních opatření.
- Opatření 1.2.3.9: Zajistit parametry dopravní infrastruktury potřebné pro zajištění obrany a bezpečnosti státu (přeprava vojsk).
- Opatření 1.2.5.1: Snižovat závislost dopravy na fosilních zdrojích.
- Opatření 1.2.5.2: Vytvořit podmínky pro dopravní soustavu založenou na mezioborové spolupráci.
- Opatření 1.3.1.1: Podpořit rozvoj sítě plnicích a dobíjecích stanic a nabíjecí infrastruktury pro alternativní energie v silniční dopravě.
- Opatření 1.3.1.2: Podpořit nákup vozidel na alternativní paliva (rozdíl ceny mezi klasickým vozidlem a vozidlem na alternativní paliva).
- Opatření 1.3.1.3: Dokončit záměr cílového rozsahu elektrizace železničních tratí s ohledem na snížení externalit a dosažení dalších energetických úspor a urychlit elektrizaci páteřních tratí

do regionů s chybějícími elektrizovanými tratěmi tak, aby bylo i v těchto regionech možné využít akutrolejová (nebo přechodně bimodální) vozidla a aby tak bylo možné postupně nahrazovat vozidla v dieselové trakci vozidly elektrickými i akutrolejovými pro obsluhu koncových úseků s menším provozem, které nebudou elektrizovány.

- Opatření 1.3.1.5: Vytvořit zázemí pro provoz akumulátorových vozidel v oblastech bez liniové elektrifikace, a to budováním napájecích bodů jak pro přenocování vozidel (temperace), tak i pro nabíjení vozidel v obrátových stanicích.
- Opatření 1.3.1.11: Dobudovat síť cyklostezek.
- Opatření 1.3.1.15: Zlepšovat podmínky pro pravidelné dojíždění do zaměstnání a škol, a to i jako součást firemních a školních plánů mobility
- Opatření 1.3.1.19: Připravovat generely pro pěší dopravu ve městech nad 15 tis. obyvatel jako podklad pro orgány územního plánování.
- Opatření 1.3.3.2: V maximální možné míře využívat stávající instrumenty územního plánování a ochrany přírody k optimalizaci výstavby dopravní sítě v souladu se strategickým plánováním.
- Opatření 1.3.4.17: V projektech rozvoje železniční infrastruktury v rámci ekonomického hodnocení zohlednit vliv projektu na pravidelnost, stabilitu a spolehlivost provozu.
- Opatření 1.3.4.53: Urychlit postupné budování infrastruktury cyklistické dopravy včetně dobíjecích bodů s cílem většího zapojení cyklistické dopravy do systému osobní dopravy na kratší vzdálenosti.
- Opatření 1.3.4.54: Segregací cyklistického provozu od ostatních druhů dopravy na silně zatížených komunikacích v extravilánech dosáhnout snížení počtu nehod s účastí cyklistů. V hustě obydlených oblastech je vhodným řešením dle místních podmínek vyčlenění samostatného jízdního pruhu pro cyklisty ve spojení s realizací prvků na zklidňování dopravy.
- Opatření 1.3.4.55: V případě výstavby cyklostezek procházejících více obcemi zahájit diskusi o možném u vlastnictví kraji.
- Opatření 1.3.4.56: Podporovat rozvoj pěší dopravy zaváděním opatření pro segregaci a bezpečnost pěšího provozu (bezbariérové, širší chodníky pro pečující osoby s dětmi a s kočárky, osvětlení zastávek a podchodů, svítidla s účinnými optickými prvky, správné osvětlení přechodů atd.) i opatřeními pro zrychlení pěší dopravy zkrácením doby čekání chodců na světly řízených křižovatkách.
- Opatření 1.3.4.57: Aplikace prvků dopravního zklidňování dopravy a doplňkových bezpečnostních prvků s ohledem na chodce (děti v dopravním provozu, humanizace uličního prostoru).
- Opatření 1.3.4.58: Úprava zastávek VHD pro usnadnění nástupu a výstupu cestujících, se zlepšením podmínek pro seniory, pečující osoby s kočárky a dětmi do 3 let a osoby se sníženou schopností pohybu, orientace a komunikace.
- Opatření 1.3.4.59: Zajišťovat finanční podporu pro systémy osobní navigace pro osoby se sníženou schopností pohybu, orientace a komunikace pro implementaci opatření pro osoby se sníženou schopností pohybu (bezbariérové přístupy pro osoby se zdravotním omezením, pečující osoby s kočárky a dětmi do 3 let, těhotné ženy a seniory).
- Opatření 1.3.5.5a: Zvýšit viditelný dohled policie, zejména nad dodržováním rychlostních limitů.
- Opatření 1.3.5.7: Zvyšovat vymahatelnost nedoplatků pravomocných pokut za dopravní přestupky
- Opatření 1.3.5.9: Podporovat kampaně cílené na specifické potřeby jednotlivých skupin obyvatel; vyvarovat se genderovým stereotypům týkajících se chování v dopravě.

- Opatření 1.3.5.10: V rámci udržitelného rozvoje a podpory pěší dopravy zavádět opatření na ochranu bezpečnosti chodců (dobře značené a přehledné dopravní prostředí) – zejména pro nejvíce ohrožené skupiny obyvatel, kterými jsou děti, senioři, ženy a pečující osoby.
- Opatření 1.3.5.11 Zvyšovat bezpečí cestujících, v nočních hodinách také s ohledem na prevenci sexuálního obtěžování a bezpečí cestujících ve vlacích (např. personál dopravců) a ve veřejném prostoru (instalace kvalitního a šetrného osvětlení na železničních stanicích, v podchodech apod.).
- Opatření 1.3.5.13: Zavést systém pro identifikaci a evidenci nehodových lokalit a zajistit financování jejich systémového odstraňování.
- Opatření 1.3.6.1: Zajistit vyšší průchodnost, bezpečnost a operativnost dopravní sítě (nutná realizace i bez ohledu na očekávané změny klimatu).
- Opatření 1.3.6.2: Zohlednit rizika dopadu extrémních klimatických jevů při ochraně stávající a nové dopravní infrastruktury včetně zajištění bezpečnosti a základní mobility v průběhu extrémních klimatických jevů.
- Opatření 2.2.1.1: V dálkové a meziregionální dopravě na základě vytváření vhodných podmínek zajistit účelnou mezioborovou spolupráci s cílem dosáhnout většího podílu energeticky účinnějších druhů dopravy.
- Opatření 2.2.1.2: Řešit meziregionální vztahy (provázba dopravní obslužnosti mezi kraji a do sousedních regionů v zahraničí, prostupnost hranic dobudováním dopravní infrastruktury).
- Opatření 2.4.1.1: Na základě implementace plánů udržitelné městské mobility přetvářet veřejný prostor ve městech na prostor multifunkční se vhodnými parametry pro veřejný život ve středně velkých a menších městech.
- Opatření 2.4.1.2: Snižovat stupeň automobilizace ve středně velkých a menších městech a v jejich venkovském zázemí a zvyšovat podíl využívání veřejné hromadné a aktivní dopravy.
- Opatření 2.4.1.3: Rozvíjet služby související s mobilitou zaměřené na spektrum možností uspokojování mobility, které budou alternativou k individuální dopravě.
- Opatření 2.5.1.1: Vytvářet integrovaný systém dopravní obslužnosti tak, aby přispěl ke zlepšení života občanů v periferních oblastech s cílem pomoci stabilizovat osídlení těchto oblastí.
- Opatření 2.6.1.1: Hledat alternativní způsob řešení rekreační dopravy v ekologicky citlivých oblastech.
- Opatření 2.7.1.1: Postupnou modernizací tratí a opravou staničních budov rozšiřovat počty stanic vybavených orientačním a informačním systémem v souladu s nařízením Komise (EU) č. 1300/2014.
- Opatření 2.7.1.2: Systematicky odstraňovat bariéry u staveb dopravní infrastruktury (např. železničních nástupišť, podchodů, schodišť, vstupů do budov či hygienických zařízení) včetně dohledu na dodržování a správnou aplikaci předpisů při realizaci novostaveb nebo při rekonstrukcích stávajících staveb. Z uvedených důvodů budou u řešení špatného stavu budov preferovány investiční akce před neinvestičními.
- Opatření 2.7.1.3: Zajistit funkční, bezbariérovou, bezpečnou a spolehlivou veřejnou dopravu pro všechny skupiny obyvatelstva.
- Opatření 2.7.1.4: Zpřístupňovat budovy zajišťující dopravní služby.
- Opatření 2.7.1.5: Podporovat využívání a zavádění inovativních technologií přístupných pro osoby se sníženou schopností pohybu, orientace nebo komunikace a pro zranitelné účastníky silničního provozu.
- Opatření 2.7.1.6: Řešit nesoulad mezi rychlostí rozvoje nových služeb a schopností vybraných skupin obyvatelstva je využívat.

Aktualizovaný strategický rámec Česká republika 2030 s výhledem do roku 2050

Česká republika 2030 s výhledem do roku 2050 (ČR 2030 či neformálně Česko 2030) je zastřešující rozvojový rámec odrážející dlouhodobé priority ČR, překračující hranice volebních období. Je zároveň konkrétní a na míru ČR upravenou operacionalizací mezinárodního závazku, který má ČR vůči Agendě 2030 OSN – Cílům udržitelného rozvoje (SDGs). Aktualizovaná verze z roku 2024 obsahuje tyto pro PUMM relevantní cíle:

- Cíl 11.2: Zvyšuje se efektivita vynakládání veřejných prostředků díky standardnímu využívání nástrojů hodnocení výdajů při tvorbě rozpočtů a monitoringu fiskálních výdajů z pohledu udržitelného rozvoje.
- Cíl 12.3 Snižuje se zábor zemědělské půdy ve městech i volné krajině.
- Cíl 12.4 Hodnocení ekosystémových služeb je začleněno do rozhodovacích procesů.
- Cíl 14.1 Odtok vody z krajiny se významně zpomaluje.
- Cíl 16.1: Strategické a územní plánování je vzájemně na všech úrovních horizontálně a vertikálně koordinováno.
- Cíl 16.2: Jsou stanoveny a zohledňovány standardy dostupnosti veřejné infrastruktury a základních veřejných služeb; bere se přitom v potaz též jejich přístupnost.
- Cíl 17.1: Venkovské a periferní oblasti se nevyklidňují a jejich populace nestárne více než v urbanizovaných oblastech
- Cíl 17.4: Integrované přístupy zvyšují kvalitu života pro všechny.
- Cíl 18.1: Obce jsou přátelské ke všem věkovým, sociálním a uživatelským skupinám.
- Cíl 18.2: Obce běžně plánují rozvoj společně s veřejností.
- Cíl 18.4: Jsou podporovány udržitelné formy cestovního ruchu, zejména v environmentálně citlivých lokalitách.
- Cíl 19.1: Města a obce předchází dopadům změny klimatu a jsou schopny se jim přizpůsobit.
- Cíl 19.2: Snižuje se počet a intenzita městských tepelných ostrovů.
- Cíl 19.4: Zvyšuje se počet veřejně přístupných prvků modrozelené infrastruktury v městských aglomeracích a vzrůstá jejich propojenost.
- Cíl 19.5: Významně se rozvíjí infrastruktura umožňující aktivní mobilitu.
- Cíl 19.6: Zvyšuje se počet bezemisních a nízkoemisních vozidel a úměrně s tím se rozvíjí příslušná infrastruktura.
- Cíl 20.2: Územní veřejná správa má dostatečné institucionální kapacity pro výkon agendy udržitelného rozvoje.

Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+

Pro Kyjov je ve *Strategii regionálního rozvoje ČR 2021+* podstatný Strategický cíl 3: Hospodářsky stabilizovaná regionální centra představují snadno dostupná centra kultury, zaměstnanosti a obslužnosti příslušných funkčních regionů, jejich venkovské zázemí je na regionální centra dobře dopravně napojeno, disponuje dostatečnou sítí služeb a jsou v něm uplatňována inovativní řešení. K jeho naplnění slouží celkem 5 specifických cílů, a některá jejich opatření se protínají s oblastí zájmu PUMM. Jedná se o následující opatření:

- Opatření 22: Diverzifikovat ekonomické činnosti v regionálních centrech a jejich zázemí;
- Opatření 25: Revitalizovat brownfieldy;
- Opatření 27: Rozvíjet udržitelný cestovní ruch;
- Opatření 28: Lépe koordinovat dopravu v regionu;
- Opatření 29: Zlepšovat stav komunikací a železnic;

- Opatření 32: Zajistit adekvátní dostupnost terénních sociálních služeb a zlepšit dostupnost občanské vybavenosti ve venkovském prostředí a vytvořit podmínky pro rozvoj komunitního života;
- Opatření 35: Zlepšit ovzduší ve venkovském zázemí regionálních center.

Strategie BESIP 2021–2030

Strategickými cíli pro dekádu 2021-2030 jsou snížení počtu usmrcených a těžce zraněných osob na pozemních komunikacích v důsledku dopravních nehod na polovinu, tzn. v roce 2030 o 50 % méně vůči roku 2020. K tomu navrhuje tato opatření a aktivity:

- Rychlost:
 - Zajistit účinný a viditelný dohled nad dodržováním rychlostních limitů.
 - Rozšiřovat automatizovaný dohled (úsekové a profilové měření) v místech s častým výskytem zranitelných účastníků dopravy nebo v rizikových lokalitách, např. uzavírkách.
- Mladí řidiči
 - Posílit informovanost a zodpovědnost budoucích řidičů na středních školách.
 - Do edukační a osvětové činnosti zahrnout aktivity směřující k reflexi genderově stereotypního chování za volantem, zejm. potenciálně agresivní jízdy u mladých řidičů-mužů.
- Odstraňování nehodových lokalit:
 - Realizovat opatření v nehodových lokalitách identifikovaných vhodnou certifikovanou metodou.
 - Realizovat plán financování odstraňování nehodových lokalit.
 - Realizovat opatření v nehodových křižovatkách (zejména přestavby).
- Další oblasti:
 - Předcházet srážkám se stromy.
 - Zpracovávat plány udržitelné městské mobility a realizovat opatření a stavební úpravy vedoucí ke zvýšení podílu nemotorové dopravy ve městech.
 - Zvyšovat zabezpečení železničních přejezdů
 - Optimalizovat osvětlení, nepřesvětlovat úseky a zamezit oslnění účastníků provozu i úniku světla do přilehlého prostoru, který není určen k osvětlení.
 - Využívat digitální mapy k identifikaci rizikových míst, k analytice nad prostorovými daty a k vyhodnocování opatření k zabránění vzniku nehod.
 - Fyzicky oddělovat motorovou dopravu od ostatní dopravy u komunikací s rychlostním limitem vyšším než 50 km/h (výstavba cyklostezek jako alternativních tras stávajících komunikací).
 - Přetvářet dopravní prostor tak, aby byl v souladu s vyžadovaným chováním.
- Účinný dohled a vymahatelnost práva:
 - Zvyšovat viditelný policejní dohled se zaměřením na rychlost, alkohol a návykové látky, nebezpečné předjíždění, nevěnování se řízení, chování chodců, cyklistů a motocyklistů, používání zádržných systémů.
 - Zvyšovat vymahatelnost nedoplatků pravomocných pokut za dopravní přestupky.
 - Zvyšovat počet automatizovaných technických prostředků bez obsluhy k dokumentaci a vyřizování závažných porušování pravidel silničního provozu.
 - Z důvodu zefektivnění a vyšší transparentnosti vymahatelnosti práva zavést elektronické příkazní blok.

Koncepce veřejné dopravy 2020-2025 s výhledem do roku 2030

Koncepce veřejné dopravy se týká především objednatelů, tedy státu nebo kraje, nicméně některé body mohou být řešeny nebo vznášeny i městem. Mezi ně patří:

- Opatření 9: Řešení problematiky zajišťování pomoci v dopravních terminálech;
- Opatření 10: Posoudit ekonomické náklady zajištění dopravní obslužnosti v dopravních plánech;
- Opatření 14: Plánování veřejné dopravy provázat s ostatními částmi řetězce mobility.

Zákon č. 283/2021 Sb. Stavební zákon

V širším kontextu se na PUMM vztahuje také (nový) stavební zákon č. 283/2021 Sb. Podléhají mu totiž nejen plánované a realizované stavby a koncepční dokumenty, ale definuje také cíle a úkoly územního plánování. Protože PUMM s touto oblastí úzce souvisí, je nezbytné níže uvedené body dodržovat.

§ 38

Cíle územního plánování

- (1) Cílem územního plánování je soustavně a komplexně řešit funkční využití území, stanovovat zásady jeho plošného a prostorového uspořádání a vytvářet předpoklady pro udržitelný rozvoj území spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území, který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích.
- (2) Územní plánování zajišťuje předpoklady pro udržitelný rozvoj území a za tímto účelem vyhodnocuje potenciál rozvoje území a prognózy jeho dalšího vývoje.
- (3) Cílem územního plánování je také zvyšovat kvalitu vystavěného prostředí sídel, rozvíjet jejich identitu a vytvářet funkční a harmonické prostředí pro každodenní život jejich obyvatel.
- (4) Územní plánování chrání a rozvíjí přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví, a přitom chrání krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti. S ohledem na to určuje podmínky pro hospodárné využívání zastavěného území a zajišťuje ochranu nezastavěného území a ochranu a rozvoj zelené infrastruktury. Zastavitelné plochy se vymezují s ohledem na možnosti rozvoje území a míru využití zastavěného území.
- (5) Orgány územního plánování postupem podle tohoto zákona koordinují veřejné zájmy v území a podněty na provedení změn v území, výstavbu a jiné činnosti ovlivňující rozvoj území a konkretizují ochranu veřejných zájmů vyplývajících z tohoto zákona a jiných právních předpisů.

§ 39

Úkoly územního plánování

Úkolem územního plánování je ve veřejném zájmu zejména:

- a) zjišťovat a posuzovat stav území, jeho přírodní, kulturní a civilizační hodnoty,
- b) stanovovat s ohledem na podmínky a hodnoty území koncepci využití a rozvoje území, včetně dlouhodobé urbanistické koncepce sídel, rozvoje veřejné infrastruktury a ochrany volné krajiny a stanovení podmínek prostupnosti území,
- c) prověřovat a posuzovat potřebu změn v území, jejich přínosy, problémy a rizika s ohledem na ochranu veřejných zájmů a hospodárné využívání území,
- d) stanovovat urbanistické, architektonické, estetické a funkční požadavky na využívání a prostorové uspořádání území a na jeho změny, zejména na míru využití území, umístění, uspořádání a řešení staveb a kvalitu veřejných prostranství,

- e) vytvářet předpoklady pro hospodárné využívání území, zejména důsledným využíváním zastavěného území sídel prostřednictvím cílené revitalizace znehodnocených nebo zanedbaných ploch,
- f) s ohledem na charakter území a kvalitu vystavěného prostředí vyhodnocovat a, je-li to účelné, vymezovat vhodné plochy pro výrobu; plochy pro výrobu elektřiny, plynu a tepla včetně ploch pro jejich výrobu z obnovitelných zdrojů vymezovat rovněž s ohledem na cíle energetické koncepce⁶⁷⁾ a klimatické cíle státu,
- g) stanovovat podmínky pro obnovu a rozvoj sídelní struktury, pro kvalitní bydlení a pro rozvoj rekreace a cestovního ruchu,
- h) prověřovat a posuzovat potřebu změn v území, zejména pak pro umístění a uspořádání staveb s ohledem na stávající charakter a hodnoty v území a na využitelnost navazujícího území, tyto změny navrhnout a stanovovat podmínky pro jejich provedení,
- i) stanovovat pořadí provádění změn v území,
- j) koordinovat veřejné zájmy a podněty na provedení změn v území,
- k) vymezovat veřejně prospěšné stavby a veřejně prospěšná opatření,
- l) vytvářet a stanovovat podmínky pro snižování nebezpečí v území, zejména před účinky povodní, sucha, erozních jevů a extrémních teplot,
- m) uplatňovat požadavky na adaptaci sídel a uspořádání krajiny vyplývající ze změny klimatu,
- n) prověřovat a vytvářet v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území,
- o) vytvářet v území podmínky pro zajištění obrany a bezpečnosti státu a civilní ochrany,
- p) vytvářet v území podmínky pro odstraňování následků náhlých hospodářských změn zejména prověřováním a případným vymezováním zastavitelných ploch nebo transformačních ploch,
- q) určovat nutné asanační a rekultivační zásahy do území,
- r) regulovat rozsah ploch pro využívání přírodních a nerostných zdrojů, vytvářet a stanovovat podmínky pro jejich využití,
- s) vytvářet podmínky pro ochranu území podle jiných právních předpisů před významnými negativními vlivy záměrů na území a navrhnout kompenzační opatření, pokud tak stanoví jiný právní předpis.

14.2.4 Evropské a mezinárodní

Bílá kniha – Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívající zdroje

Rámcovým cílem Bílé knihy je zejména lepší plánování a hospodaření se zdroji. Vyšší energetická účinnost, nižší dopady na životní prostředí a globální klima mají být dosaženy pomocí následujících procesů:

- Zavádění alternativních energií ve všech druzích dopravy (čistá energie – elektrická energie, vodík, případně CNG a LNG), účinnější motory pro dopravní prostředky.
- Zajištění větší pravidelnosti provozu (odstranění úzkých hrdel na dopravní infrastrukturu), zavádění aplikací telematiky ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu a k optimalizaci kapacity dopravní infrastruktury; vede k úspoře vynaložené energie.
- Větší využívání energeticky účinnějších druhů dopravy, železniční a vodní (kombinace úspor energií i využití čisté energie). V této souvislosti je definován celoevropský cíl převést 30 % současných výkonů silniční nákladní dopravy s délkou přepravy nad 300 km na železniční nebo vodní dopravu. Tento cíl nelze aplikovat na jednotlivé členské státy, ale na EU jako celek.

Cyklostrategie EU

Evropská cyklostrategie formuluje klíčové cíle a návrh opatření na podporu rozvoje cyklistiky pomocí následujících cílů:

- Zvýšit ekonomický přínos z cyklistiky z 513 mld. EUR (2017) na 760 mld. eur (2030)
- Zvýšit počet pracovních míst v cyklistice z 650 tis. (2017) na 875 tis. (2030)
- Zvýšit denní počet cyklojízdy ze 160 mil. (2017) na 240 mil. (2030)
- Snížit podíl počtu usmrcených cyklistů na každých ujetých 100 milionů km z 1,6 (2017) na 0,8 (2030)
- Zvýšit evropské investice do cykloinfrastruktury z 0,6 mld. EUR (2007 2013) přes 1,5 mld. EUR (2014 2020), 3 mld. EUR (2021 2027) až na 6 mld. EUR (2028 2034).
- Zvýšit počet elektrokol ze 6,5 mil. (2015) na 62 mil. (2030).

Dílčí cíle Doporučení k cyklostrategii EU využitelné v PUMM jsou tyto:

- Přimět rozhodovací orgány k podpoře cyklistiky a využít k tomu akce jako Evropský týden mobility;
- Propagovat cyklistiku přes volnočasové vyžití, cykloturistiku a sport a tím otevřít možnosti rozšíření cyklodopravy;
- Zlepšit vnímání bezpečnosti cyklistiky např. řízením rychlosti na silnicích nebo vzděláváním uživatelů komunikací;
- Realizovat místa pro parkování kol;
- Zavést jednotné standardy cyklistických komunikací a zajistit takovou infrastrukturu, která zlepší pohodlí cyklistů a tím povede k vyššímu užívání kol;
- Integrovat síť EuroVelo do sítě TEN T;
- Zlepšovat podmínky pro přepravu kol v prostředcích veřejné dopravy díky Nařízení EU o právech cestujících;
- Využívat potenciál tzv. cargokol v logistice poslední míle;
- Standardizovat využívání dat z cyklistických aplikací a bikesharingových společností;
- Zavádět zdanění za společenské a environmentální náklady využívání automobilů;
- Propagovat cyklistiku jako prostředek ke splnění globálních cílů (politických, environmentálních, ekonomických);
- Rozšiřovat programy podporující cyklistiku a vyžadovat takový design komunikací, které počítají s potřebami cyklodopravy;

Cíle udržitelného rozvoje OSN

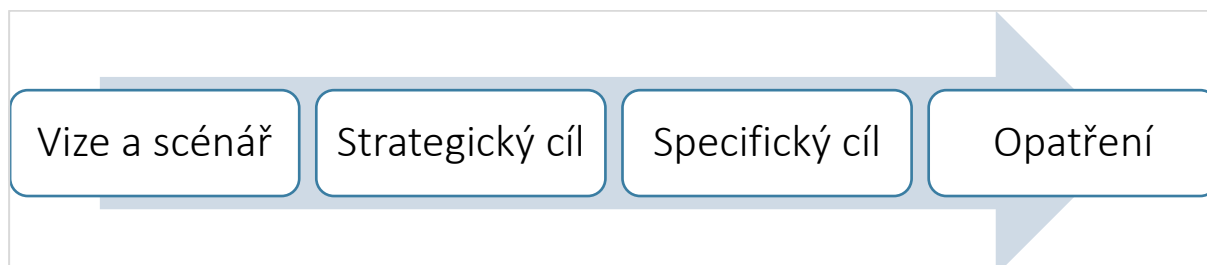
Doprava a mobilita úzce souvisí s územním plánováním a využíváním území. Z celkem 17 cílů řešení dopravních systémů ovlivňují zejména tyto cíle:

- Cíl 1: Vymýtit chudobu ve všech jejích formách všude na světě;
- Cíl 3: Zajistit zdravý život a zvyšovat jeho kvalitu pro všechny v jakémkoli věku;
- Cíl 8: Podporovat trvalý, inkluzivní a udržitelný hospodářský růst, plnou a produktivní zaměstnanost a důstojnou práci pro všechny;
- Cíl 9: Vybudovat odolnou infrastrukturu, podporovat inkluzivní a udržitelnou industrializaci a inovace;
- Cíl 11: Vytvořit inkluzivní, bezpečná, odolná a udržitelná města a obce;
- Cíl 12: Zajistit udržitelnou spotřebu a výrobu;
- Cíl 13: Přijmout bezodkladná opatření na boj se změnou klimatu a zvládnutí jejích dopadů.

14.3 Principy a struktura návrhů

Při vytváření struktury návrhové části je postupováno podle *Metodiky plánu udržitelné městské mobility SUMP 2.0*. Na základě vize a zvoleného scénáře (viz kapitoly 13.1 a 13.2) jsou stanoveny strategické cíle, specifické cíle a opatření, jejichž hierarchie je znázorněna na obrázku 162.

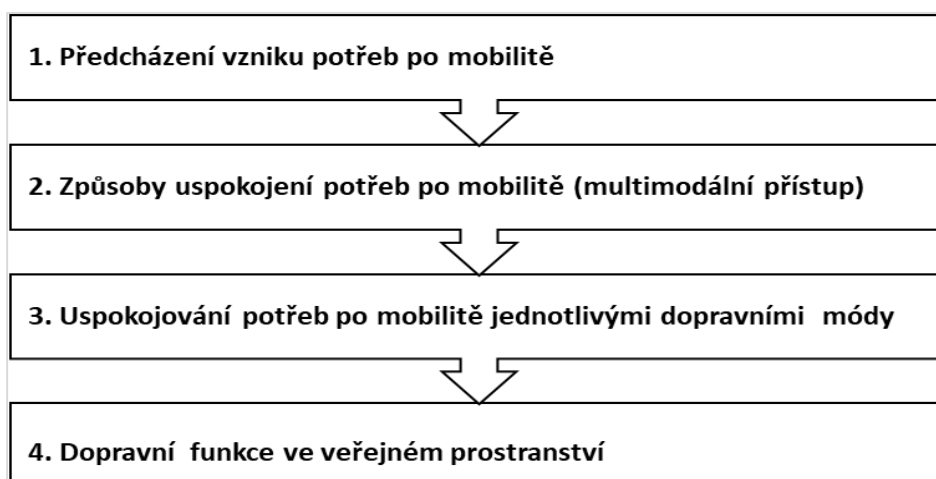
162/ Hierarchie návrhové části



Zdroj 162/ vlastní zpracování

Cíle a opatření dohromady naplňují všechny 4 fáze pro plánování mobility (viz obrázek 163), které přesahují samotné téma dopravy (mobility). Při jejich implementaci je proto potřebná spolupráce napříč obory i dlouhodobá politická podpora.

163/ Schéma uspořádání fází při plánování mobility



Zdroj 163/ Koncepce městské a aktivní mobility

Kyjov s necelými 11 tisíci obyvateli spadá do kategorie F (města velikosti do 25 tisíc obyvatel), pro která *Koncepce městské a aktivní mobility* uvádí následující optimalizovaný rozsah dělby přepravní práce (modal-split):

- Pěší doprava se může ustálit na hodnotě kolem 40–50 %;
- Cyklistická doprava může mít podíl, alespoň v klimaticky příznivých obdobích roku 20–30 %;
- Veřejná hromadná doprava může dosáhnout podílu 5–20 %;
- Individuální automobilová doprava by se podílela na přepravních výkonech v rozmezí 20–25 %.

Uvedené hodnoty jsou orientační a vzhledem k různorodosti měst této kategorie je nutné reflektovat podmínky každé oblasti. Více než o přesné dosažení výše uvedených hodnot jde o nastavení trendu, který bude k navrženému optimu směřovat.

14.3.1 Závazné a nezávazné dokumenty

Zpracování cílů a opatření PUMM vychází z priorit, cílů, opatření a aktivit nadřazených dokumentů, včetně zákonů a vyhlášek jejichž výčet uvádí kapitola 14.2 (viz strana 145). Tyto cíle jsou pro PUMM závazné a jsou při návrhu opatření respektovány a naplňovány.

Návrhy vycházejí také z dalších podkladů, zejména technických norem ČSN, Technických podmínek (TP) Ministerstva dopravy. Zásadní technické normy pro pozemní dopravní stavby jsou zejména tyto:

- ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic;
- ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích;
- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací;
- ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel;
- ČSN 73 6425 Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště;
- ČSN 73 4001 Přístupnost a bezbariérové užívání.

Normy nejsou podle § 4 odst. 1 zákona č. 22/1997 Sb. obecně závazné, závaznými se dle převažujícího výkladu mohou stát pouze výlučným odkazem v právním předpisu, což u dopravních staveb obvykle není provedeno; důležitou výjimkou je např. bezbariérová přístupnost staveb, která závazná je.

Ministerstvo průmyslu a obchodu v odpovědi na žádost od *České komory autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě* (ČKAIT) o stanovisko k této problematice uvádí následující: „Smyslem (odkazu na normu v zákoně nebo vyhlášce – poznámka zpracovatele) je doporučit určitý ověřený postup, který byl již ověřen. [...] Shoda s určenou normou je jedním ze způsobů, jak prokázat splnění základních technických požadavků. Tyto požadavky mohou být splněny i jiným technickým řešením garantujícím stejnou nebo vyšší úroveň ochrany oprávněných zájmů.“¹

Problémem norem je jejich zastarávání. Norma ČSN 73 6110 *Projektování místních komunikací* byla vydána v roce 2006 a částečně upravena změnou Z1 v roce 2010. Obsah normy klíčové pro navrhování komunikací všech módů dopravy v intravilánu je tedy již patnáct let beze změny a nereflektuje často zásadní vývoj společnosti, jako je výraznější podpora veřejné dopravy, nové trendy cyklistické infrastruktury, mikromobilitu, adaptační opatření na klimatickou změnu, zavedení sdílené zóny apod.

Ministerstvem dopravy jsou dále vydávány Technické podmínky (zkráceně TP), které vybraná témata dále rozpracovávají. V některých ohledech podrobněji rozpracovávají normové požadavky, obsahují více ukázek a příkladů postupu. Právně však nejsou ukotveny – zákon ani vyhláška je nezná – a jedná se spíše o metodiky. Podobně jako normy jsou i TP aktualizované velmi zřídka a aktuální verze většiny z nich je 10 i více let stará.

PUMM Kyjova se na normy a TP v textu běžně odkazuje, ve výjimečných případech však může být navrženo se od nich odchýlit. Přestože jsou autoritami (úřady, policií, správci aj.) často závazně používány, když požadují řešení v souladu s těmito předpisy, není pro takový požadavek právní podklad. Jakýkoliv předpis nemůže z principu postihnout veškerou rozmanitost, která při řešení dopravních projektů nastává, proto nelze navržené řešení odmítnout pouze kvůli dílčí odchylce nebo absenci explicitního uvedení v nezávazném předpisu.

Výše uvedené vyjádření ministerstva tuto tezi potvrzuje, proto by realizace moderních dopravních projektů a řešení veřejných prostranství neměla být odmítána.

¹ Zdroj: <https://www.ckait.cz/zavaznost-norem>

14.4 Navržené cíle a opatření

Při tvorbě návrhů jsou respektovány nadřazené krajské a národních dokumenty a jejich cíle (viz kapitola 14.2 na straně 145), které jsou tímto dokumentem naplňovány a rozvíjeny.

Pro PUMM Kyjova jsou navrženy 4 strategické cíle dle vize mobility, které obsahují celkem 20 specifických cílů. Jejich výčet uvádí následující seznam, plné znění včetně opatření a dalších hodnocení je dostupný v příloze 4:

- Strategický cíl 1 Podpora cyklistické a pěší dopravy:
 - Specifický cíl 1.1 Hierarchizace silničních komunikací;
 - Specifický cíl 1.2 Vybudování páteřní sítě cyklostezek;
 - Specifický cíl 1.3 Budování cykloopatření a podpora bezpečnosti;
 - Specifický cíl 1.4 Rozvoj služeb pro cyklisty;
 - Specifický cíl 1.5 Vytvoření vyhovující pěší sítě;
 - Specifický cíl 1.6 Zvýšení prostupnosti bariér v území;
 - Specifický cíl 1.7 Zajištění celoroční sjízdnosti / schůdnosti.
- Strategický cíl 2 Konkurenceschopná veřejná doprava:
 - Specifický cíl 2.1 Lepší propojení módů dopravy;
 - Specifický cíl 2.2 Zlepšení provozu regionálních autobusů;
 - Specifický cíl 2.3 Optimalizace MHD;
 - Specifický cíl 2.4 Modernizace infrastruktury autobusové dopravy;
 - Specifický cíl 2.5 Zlepšení železniční dopravy;
- Strategický cíl 3 Udržitelný rozvoj silniční dopravy:
 - Specifický cíl 3.1 Modernizace dopravně významných ulic;
 - Specifický cíl 3.2 Rozvoj bezpečnosti a plynulosti;
 - Specifický cíl 3.3 Optimalizace dopravy v klidu;
 - Specifický cíl 3.4 Rozvoj elektromobility.
- Strategický cíl 4 Kvalitnější veřejný prostor:
 - Specifický cíl 4.1 Komunikace s veřejností;
 - Specifický cíl 4.2 Zklidnění centra města;
 - Specifický cíl 4.3 Zvyšování kvality veřejných prostranství;
 - Specifický cíl 4.4 Modrozelená infrastruktura.

Všechny cíle a opatření jsou popsány dále v textu v kapitolách 15–18. Svým obsahem a působností naplňují cíle národní *Koncepce městské a aktivní mobility*, jež je hlavním určujícím prvkem pro PUMM. K nim jsou navrženy indikátory pro monitorování a evaluaci, viz kapitola 20.2.

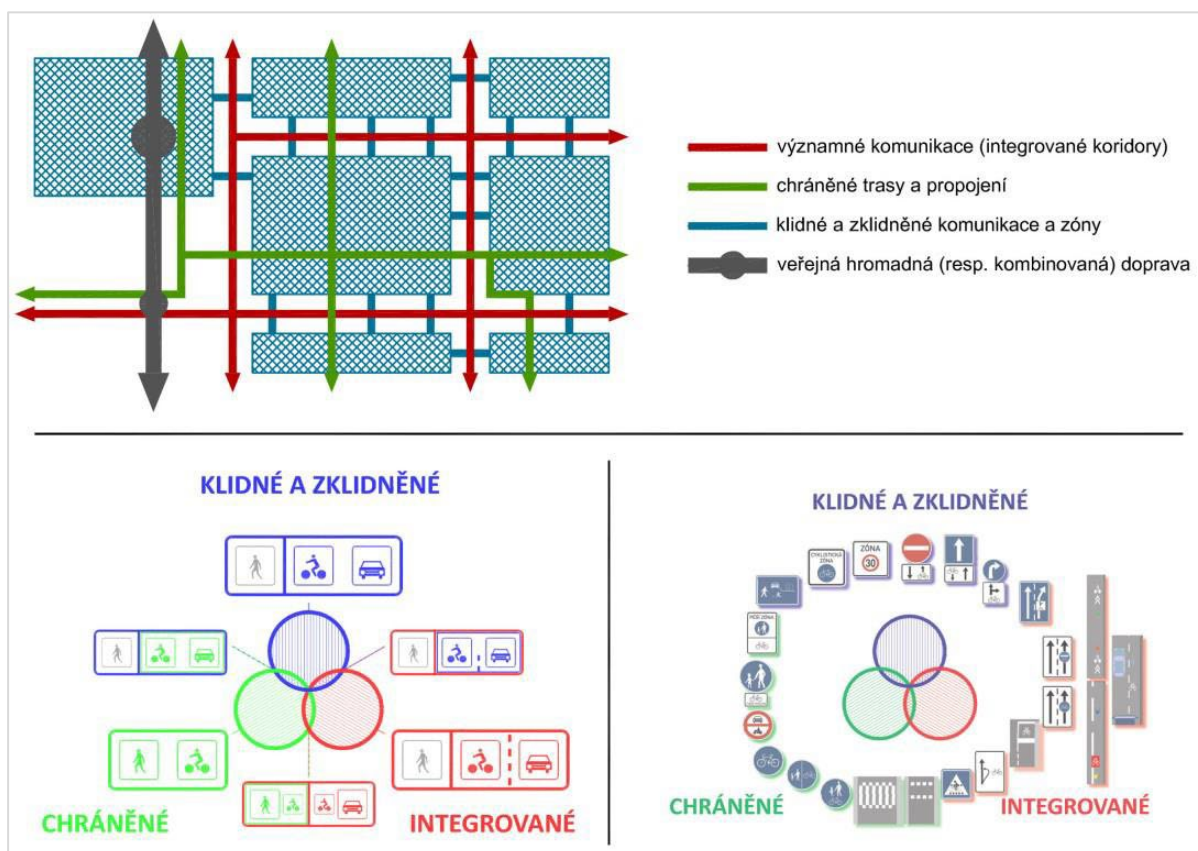
15 STRATEGICKÝ CÍL 1: PODPORA CYKLISTICKÉ A PĚŠÍ DOPRAVY

Nemotorová mobilita má pro město, společnost i uživatele mnoho výhod. Je široce dostupná, poměrně intuitivní, levná nebo zdarma, prostorově efektivní, energeticky efektivní, a uživateli poskytuje také zdravotní benefity díky vynaložené fyzické aktivitě. Podpora zdravé mobility tedy šetří zdroje a životní prostředí, a zároveň zvyšuje fyzickou kondici a zdraví obyvatel. V mnoha případech je také časově konkurenceschopná vůči jízdě MHD nebo IAD, při existenci vhodných podmínek se tedy může stát i primární volbou.

Pro některé uživatele může jít také o jedinou volbu. Děti a dospívající ještě nedisponují řidičským průkazem, senioři jej naopak již nemají nebo se na řízení „necítí“, a jsou proto vázanými uživateli veřejné dopravy. Cyklistická doprava pro ně představuje alternativu, neboť nabízí relativně rychlou individuální dopravu i vázaným uživatelům VHD. Věk dospívání je formativní v mnoha ohledech, jedním z nich jsou také dopravní návyky. Pokud je dojíždění na (střední) školu snadno a pohodlně realizovatelné na jízdním kole, je pravděpodobné že jeho využívání dotyčným zůstane i v dospělosti, protože již má s tímto typem dopravy pozitivní zkušenost.

Pěší i cyklistická doprava však musí mít vytvořeny podmínky pro snadné a komfortní užití. Pěší trasy jsou již dlouhou dobu budovány a nedostatky se týkají spíše stavu povrchu, liniová cyklistická infrastruktura víceméně neexistuje. Odstranění deficitů je předmětem opatření a aktivit tohoto specifického cíle B1.3. Schématický náčrt koncepce cyklistické infrastruktury ukazuje obrázek 164.

164/ Ukázka koncepce cyklistické dopravy – provozně-prostorové charaktery a související opatření

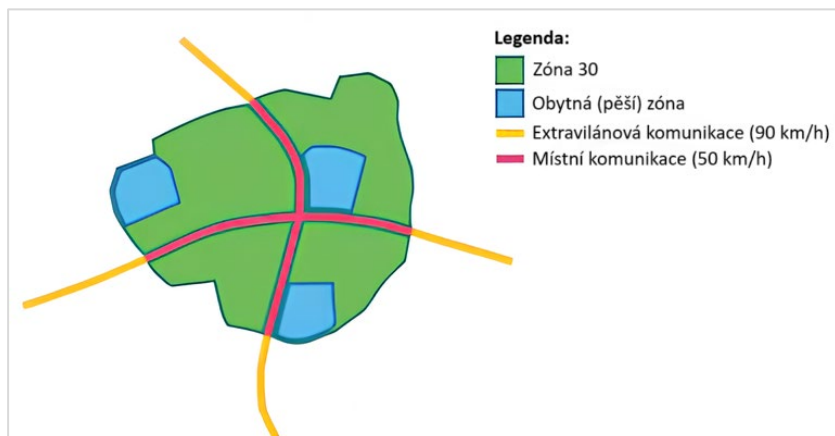


Zdroj 164/ pjpk.cz, TP 179

15.1 Specifický cíl 1.1: Hierarchizace silničních komunikací

Základním principem by měla být realizace sběrných komunikací (funkční skupina B) na návrhovou rychlost 50 km/h s prvky zklidnění dopravy, například v oblasti přechodů pro chodce či zastávek veřejné dopravy. Obslužné komunikace by měly být realizovány formou zón Tempo 30 nebo obytných zón, včetně příslušných stavebních úprav (viz TP103 a TP218). Schématické znázornění přístupu ukazuje obrázek 165. Nižší rychlosti vozidel v kombinaci s dalšími zklidňujícími prvky (například zvýšené plochy křižovatek) vedou při správném provedení k vysoké bezpečnosti účastníků provozu.

165/ Princip hierarchizace místních komunikací



Zdroj 165/ pjp.k.cz, TP 218

Dle těchto principů byl vytvořen *Návrh kategorizace a funkčních tříd místních komunikací* (viz příloha 13). U navržené kategorie je v závorce uvedena typická rychlost, lokálně se však v odůvodněných případech může lišit.

15.1.1 Opatření 1.1.1: Revize a úprava stávajících zklidněných zón

V Kyjově je několik oblastí, kde je vyznačena zóna 30 nebo obytná zóna, zřízení takových oblastí se však zpravidla omezovalo na umístění SDZ na vjezdech. Oblasti samotné doznaly jen minima změn, a to zejména stavebních, viz obrázky níže. Šířkové uspořádání zůstalo nezměněno, vodorovné značení zpravidla použito vůbec není a jednosměrné ulice zůstaly v oblastech křižovatek a přechodů v šířce původní dvoupruhové, obousměrné komunikace.

166/ V ul. sídliště M. Švabinského by mohla být zřízena obytná zóna, protože se jedná o koncový úsek



Zdroj 166/ vlastní fotodokumentace

167/ Správně vymezená zóna 30 v Bohuslavicích, avšak bez jakýchkoliv úprav uvnitř oblasti



Zdroj 167/ vlastní fotodokumentace

Kontraproduktivním prvkem zklidněné oblasti je vyznačení přednosti v jízdě na křižovatkách. Přednost zprava přirozeně vede ke zpomalení průjezdu vozidel, vyznačením hlavní a vedlejší pozemní komunikace v zóně 30 její efekt a srozumitelnost snížena.

168/ Příklady křižovatek s vyznačenou předností v oblastech, které budou nově zahrnuty do zóny 30 (ul. Luční + Jiráskova)



Zdroj 168/ vlastní fotodokumentace

V rámci komplexního přístupu k hierarchizaci komunikací je navrženo kromě nových zón prověřit i zóny již existující a navrhnout úpravy, které budou odpovídat současným poznatkům a principům navrhování takových zón. Postupná realizace (stavebních) úprav povede k vytvoření funkčních zklidněných zón a materializaci jejich přínosů, které dnes pouhým vyznačením nejsou zajištěny.

15.1.2 Opatření 1.1.2: Rozšiřování obytných zón, zón 30 a související stavební úpravy

Každý typ komunikace má své obvyklé vlastnosti týkající se šířkového uspořádání, principu přednosti nebo rychlosti na komunikaci. Pro dosažení tohoto rozlišení je třeba aplikovat stavební opatření na vjezdech nebo uvnitř zón, aby byla dodržována maximální dovolená rychlost.

Sběrné komunikace a ulice s převažující dopravní funkcí (např. ul. Nětčická) je navrženo zařadit do kategorie s rychlostí 50 km/h. Použití jakýchkoliv příčných zpomalovacích prahů je s ohledem na provoz autobusů a vyšší intenzity dopravy méně vhodné, zklidnění dopravy by mělo být řešeno zejména směrovým vychýlením (dělicími ostrůvky) nebo zúžením.

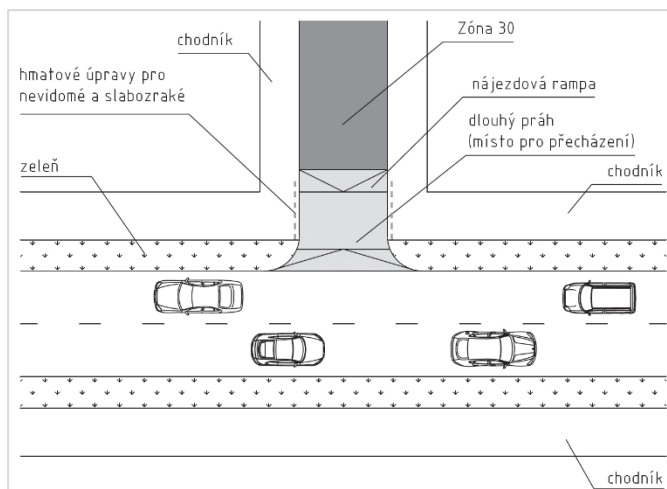
Mimo hlavní (tranzitní a sběrné) komunikace je vhodné omezit rychlost zřízením zóny 30 nebo obytné zóny. Taková území mají především obytnou funkci a malé dopravní zatížení, které slouží pouze místním rezidentům pro obsluhu objektů a napojení na vyšší komunikační síť. Do těchto zón mají patřit i „významnější“ komunikace např. ul. Újezd nebo Dvořákova, které lze snadno objet po nadřazených komunikacích a pro vnitroměstskou dopravu nižší rychlost představuje pouze malý rozdíl v době jízdy. Zřízení zón 30 a obytných zón řeší příloha 14 *Návrh kategorizace a funkčních tříd místních komunikací*.

Cílem opatření je zajistit opatrný způsob jízdy motorové dopravy, čímž dojde ke zlepšení podmínek a bezpečnosti pro nemotorové účastníky dopravy v podélném i příčném směru. Na mnoha místech jsou ostatně již dnes osazena lokální omezení rychlosti pomocí SDZ B 20a. Zřízení zóny v celé oblasti je pro řidiče srozumitelnější, protože celá oblast má stejný dopravní režim, a bude možné omezit počet (zbytečného) dopravního značení v ulicích. Tomu se mimo jiné věnuje Opatření 4.3.1: Revize dopravního značení a dopravních zařízení (strana 223).

Vymezení těchto zón je žádoucí postupně doplnit odpovídajícími stavebními opatřeními – například na vjezdu (viz následující obrázek 169) – aby byla zajištěna informovanost řidičů o změně dopravního

režimu. Vybudování dlouhého zpomalovacího prahu je příhodné zejména v místech, kde mohou vozidla do zóny přijíždět v přímém směru a/nebo je-li křížen frekventovaný chodník.

169/ Možné řešení vjezdu do zóny 30 přes dlouhý práh



Zdroj 169/ pjpk.cz, TP 218

Zásadní je i uspořádání uvnitř oblasti, zejména zavedení přednosti zprava na křižovatkách, stavební uspořádání křižovatek a pěších vazeb, organizace parkování atd. Vhodným opatřením je zjednosměrnění komunikací v oblasti, které sníží nároky na potřebnou šířku komunikace, pomůže snížit zbytnou tranzitní dopravní zátěž a umožní zřídit legální parkovací stání, podrobněji viz Opatření 3.3.3: Legalizace parkovacích míst formou změny organizace dopravy (strana 206). Možné je také ponechání obousměrné komunikace s jedním jízdním pruhem a zřízením výhyben pro vyhýbání protijedoucích vozidel.

Volná šířka komunikace lze využít pro rozšíření chodníkových ploch, zeleně nebo zřízení organizovaného parkování ve vozovce a jeho vymístění z chodníku. Při rekonstrukci ulic má dojít ke stavebnímu vytvoření jednotlivých ploch pro dopravu v klidu, cyklodopravu a pěší. Tomuto tématu se věnují Opatření 3.2.4: Zklidňování míst s vysokým výskytem rizikových skupin v oblasti mobility (strana 200), Opatření 3.3.4: Legalizace parkovacích míst formou stavebních úprav (strana 207), Opatření 4.3.4: Vytvoření koncepce uspořádání uličních prostor (strana 226).

Při zavádění jednosměrných komunikací je nutno postupovat logicky a koordinovaně v konkrétní oblasti, aby nedošlo k nadměrným závlekům. Zároveň je třeba vhodnými opatřeními upravit šířku nově jednosměrných komunikací na odpovídající rozměry, aby nedocházelo k nadměrné rychlosti vozidel. Běžnou součástí jednosměrné ulice nebo obousměrné ulice s výhybnami by mělo být umožnění pohybu cyklistů v protisměru (cykloobousměrka).

170/ Dopravní značení na jednosměrné komunikaci s povolenou jízdou cyklistů v obou směrech (cykloobousměrka)



Zdroj 170/ pjpk.cz, TP 179

U obousměrné komunikace s výhybnami je důležité dbát na jejich volnost, jak ze strany pořádkových složek, tak z pozice města. Příklady na obrázcích níže ukazují nesprávný přístup k těmto místům.

171/ Příklady blokování výhyben jednoruhové obousměrné komunikace: vlevo vozidly (Vsetín), vpravo nádobami na odpad (Roudnice nad Labem)



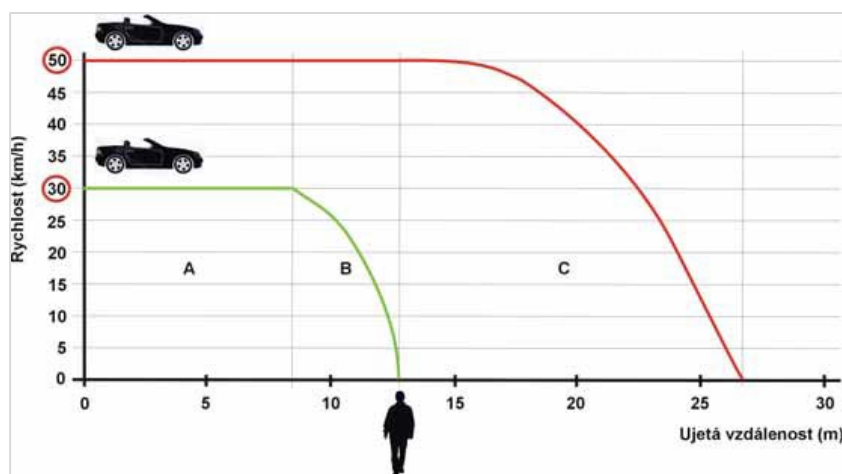
Zdroj 171/ vlastní fotodokumentace + mapy.cz, květen 2015

V rámci zóny 30 je zachováno dělení na chodník a vozovku. Parkování není z pohledu zóny regulováno, záleží na místní úpravě, je však velmi vhodná parkovací místa vymežit. Chodci musí stále využívat chodník, ale vzhledem k nízké intenzitě a rychlosti vozidel mohou bez problémů přejít v kterémkoliv místě.

Mimo hlavní komunikace je navrženo zřídit zóny 30 vyznačené příslušnými dopravními značkami a zavést přednost zprava na křižovatkách v dané oblasti. Svislá značka zóny 30 může dále obsahovat i jiná omezení, například upozornění na přednost zprava, omezení vjezdu podle hmotnosti.

Motivací je v souladu s TP 103 a TP 218 především snížení rychlosti vozidel při průjezdu oblastí, čímž dojde ke zvýšení bezpečnosti chodců. Při střetu s chodcem v rychlosti 30 km/h je výrazně nižší pravděpodobnost vážných zranění nebo úmrtí, než v rychlosti 50 km/h. Stejně je to i s brzdovou dráhou, která je poloviční (viz následující obrázek), a ke střetu při nižší rychlosti tak vůbec nemusí dojít. Další motivací je snížení rozdílů rychlosti motorové a cyklistické dopravy.

172/ Rozdílná brzdová dráha při rychlosti 30 a 50 km/h



Zdroj 172/ pjkp.cz, TP 218

TP 145: „Volba mezi limity 50 a 30 km/h v oblastech velkého výskytu chodců a silného přecházení je často rozhodnutím mezi životem a smrtí, resp. zdravím a zraněním mnoha spoluobčanů. Vstoupí-li

chodec před vozidlo jedoucí rychlostí 30 km/h na vzdálenost, kdy řidič dokáže zastavit těsně před chodcem, potom při rychlosti 50 km/h na stejnou vzdálenost řidič nestihne ani začít brzdit, neboť dráha ujetá za dobu reakce při 50 km/h je delší než celková dráha potřebná k zastavení z rychlosti 30 km/h.“ Toto je patrné i z obrázku výše.

Obytná zóna omezuje rychlost na 20 km/h a zvyšuje pobytovou funkci území. Pobytová funkce je nadřazena funkci dopravní, čemuž odpovídá uspořádání komunikace v jedné výškové úrovni a možnosti chodců využívat celou její šířku. Vzhledem k vyloučení zbytné dopravy nepředstavuje zmiňovaná interakce komplikaci. Stání je dovoleno pouze na označených místech, která je k tomuto účelu nutné zřídit (vyznačit) a jízda vozidel je usměrněna stavebními opatřeními, které regulují rychlost vozidel (šíkana, zúžení).

Obytné zóny jsou navrhovány pouze v koncových úsecích oblastí a mimo komunikace, které lze i v rámci obytné zástavby považovat za „sběrné“ pro danou oblast. Navržené oblasti (viz příloha 14) dosahují vždy rozsahu alespoň několika ulic. Ačkoliv by jejich zřízení bylo možné i u jednotlivých slepých ulic (např. sídl. M. Švabinského nebo ul. Mlýnská), není v takových případech navrhováno, neboť se nacházejí v rozsáhlejší oblasti navržené zóny 30. Přínos obytné zóny by nebyl tak výrazný, a zbytečně by zvyšoval počet dopravního značení ve veřejném prostoru.

15.1.3 Opatření 1.1.3: Vytváření pěších a sdílených zón a související stavební úpravy

V rámci zklidňování může dojít také k úplnému vyloučení motorové dopravy (pěší zóna), případně k jejímu výraznému omezení formou sdílené zóny. V obou případech se jedná o prostor v jedné výškové úrovni. Obě zóny mají svůj specifický účel a je navrženo zřizovat v odůvodněných místech. Jedním z hlavních kandidátů je např. Masarykovo náměstí, které dnes neplní svou městotvornou funkci a slouží primárně jako parkoviště a průjezdná komunikace. Podrobněji se centru města věnuje Specifický cíl 4.2: Zklidnění centra města (viz strana 217).

173/ Příklady pěších zón v centru města (Delft, Nizozemsko + Brno)



Zdroj 173/ vlastní fotodokumentace

15.2 Specifický cíl 1.2: Vybudování páteřní sítě cyklostezek

Kvalitní cyklistická infrastruktura je zásadním předpokladem pro rychlý a bezpečný průjezd k hlavním městským cílům. Poptávka je generována nejen obyvateli města, ale také obyvateli okolních měst a obcí, kteří dojíždějí do zaměstnání, škol, za službami apod. Páteřní síť cyklostezek, tedy infrastruktury vyhrazené pouze pro cyklisty mimo těleso silniční komunikace je klíčová pro naplnění přepravy na kole bez ohledu na věk cyklistů. Cyklostezky nemusí být budovány v každé ulici, ale musí tvořit souvislé

a vzájemně propojené osy logicky prostupující území. *Schématický návrh páteřní cyklistické sítě* je zpracován v příloze 15.

V návrhu jsou vyznačeny

15.2.1 Opatření 1.2.1 Revize a úprava stávajících úseků cyklistické infrastruktury

Efektivní alternativou pro automobilovou dopravu na krátké vzdálenosti je jízdní kolo. Pro místní cesty, rekreaci i pravidelné dojíždění je třeba vybudovat ucelenou a komplexní síť cyklistických tras a stezek, která uspokojí rozdílné požadavky různých skupin uživatelů.

Základním principem cyklistické sítě by mělo být vzájemné propojení atraktivních cílů ucelenou sítí tras po komunikacích s minimálním nebo žádným provozem motorové dopravy. Kde to není možné, zachovat cyklistický provoz v rámci silniční sítě a provést ochranná opatření pro zvýšení bezpečnosti cyklistů. Cyklistická řešení mají být kontinuální, tvořit ucelenou síť a zajistit plynulý a bezpečný pohyb cyklistů. Přecházení, průpletové úseky a křížení významných silničních komunikací je nutno co nejvíce minimalizovat, aby nedocházelo k riziku střetu.

Navzdory existujícímu využívání cyklistiky jako dopravního módu a značnému potenciálu díky příznivým podmínkám obsahuje současná síť pouze několik izolovaných úseků bez vzájemné návaznosti. V hlavních směrech by měla být vytvořena základní kostra sítě, tedy páteřní infrastruktura zajišťující kapacitní, komfortní, souvislé a co nejvíce oddělené vedení cyklistů skrze město.

15.2.2 Opatření 1.2.2 Propojení stávajících úseků do ucelené sítě

Několik sporadicky existujících úseků cyklistické infrastruktury v Kyjově na sebe nenavazuje. Kvůli nedostatečné infrastruktuře pro cyklistickou dopravu je tato neatraktivní a subjektivně vnímána jako nebezpečná, což podporuje i dlouhodobý (nesprávný!) společenský narativ, že cyklista na silnici nepatří. Zároveň mohou být takové investice vnímány jako neefektivní, protože jejich přínos je takto izolovaně skutečně minimální.

Propojení stávajících úseků do ucelené cyklistické sítě výrazně zlepší dostupnost a bezpečnost cyklistické dopravy ve městě. Ucelená síť umožňuje plynulé a komfortní cestování na kole mezi různými částmi města bez nutnosti častého přecházení na frekventované komunikace či komplikovaných objížděk. To motivuje více lidí k využívání kola jako každodenního dopravního prostředku, což přispívá ke snížení automobilové dopravy, redukci emisí a zlepšení kvality ovzduší. Navíc kvalitní cyklistická infrastruktura podporuje zdravý životní styl obyvatel a zvyšuje atraktivitu města pro turisty i nové obyvatele. Propojená síť také usnadňuje bezpečný pohyb nejen rekreačním cyklistům, ale i dojíždějícím do práce či do škol, čímž přispívá ke komplexnímu rozvoji městské mobility a udržitelnému rozvoji města.

15.2.3 Opatření 1.2.3: Přizpůsobení mostů pro průjezd cyklistů

Řeka je přirozená bariéra prostupnosti městem, pro cyklisty je ale o to větší, že některá existující přemostění nemohou efektivně využít. Problémem jsou jak úzké lávky pro pěší, tak široké (silniční) mosty, kde pro cyklisty nezbývá prostor nebo není jejich pohyb řešen nad rámec silničního provozu.

Úzké lávky by měly být nahrazeny širšími, aby umožnily průjezd cyklistů. V některých místech je možné uvažovat o zřízení nových přemostění, která zajistí snazší propojení pro bezmotorovou dopravu pro cyklisty i chodce.

15.2.4 Opatření 1.2.4: Vytvoření bezpečného propojení s okolními obcemi

Kyjov je spádovým místem regionu, je proto přirozeným cílem pravidelné dojížděky do zaměstnání, škol, za službami apod. Mnoho obcí s dojížděkou do města leží ve vzdálenosti 5-10 km od Kyjova, tedy do 30 minut jízdy na kole, nicméně téměř nikam nevede přímá nebo kvalitní cyklistická infrastruktura. Cyklistické stezky však vedou pouze v úsecích mimo obec (pokud existují) a v intravilánu nejsou řešeny. Využívání jízdního kola pro dojíždění tedy většinou není komfortní, ani intuitivní.

U zmiňovaných vzdáleností se přitom může jednat o kvalitní alternativu využití IAD, nicméně musí pro ni být vytvořeny bezpečné podmínky. Využívání běžných silničních komunikací s dovolenou rychlostí 90 km/h je nebezpečné, protože šířkové uspořádání silnic II. a III. třídy neposkytuje cyklistům mnoho prostoru. Není ani komfortní kvůli obvykle špatnému stavu okrajů vozovky.

V hlavních směrech je proto navrženo zřídit stezky pro cyklisty, jež zajistí oddělené, pohodlné a rychlé napojení okolních obcí. Tyto stezky budou moci využívat i rekreační cyklisté pro cesty po okolí, čímž bude podpořena atraktivita regionu pro turisty.

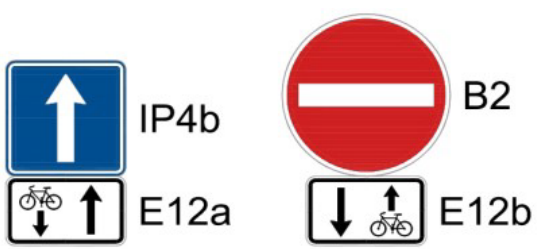

15.3 Specifický cíl 1.3: Budování cykloopatření a podpora bezpečnosti

Jízda na kole může být skutečně intuitivní, bezpečná a široce dostupná, pokud je s cyklisty počítáno všude v uliční síti, a uvažovány jejich potřeby při návrhu veškeré pěší i silniční infrastruktury. Mimo hlavní silniční tahy není zpravidla nutné budovat samostatnou cyklistickou infrastrukturu, protože běžná uliční síť je málo zatížená a měla by být zklidněná (viz Specifický cíl 1.1: Hierarchizace silničních komunikací na straně 163). Cyklisté se potom mohou bezpečně pohybovat i ve vozovce společně se silniční dopravou, která má nízké intenzity a vzájemný rozdíl rychlostí motorové a bezmotorové dopravy je malý.

15.3.1 Opatření 1.3.1: Zavedení cykloobousměrek v jednosměrných ulicích

V Kyjově se sice nenachází mnoho jednosměrných ulic, nicméně lze očekávat jejich postupné přibývání při aplikaci opatření zklidňování dopravy. V rámci PUMM se jedná o Specifický cíl 1.1: Hierarchizace silničních komunikací (strana 163), Specifický cíl 3.2: Rozvoj bezpečnosti a plynulosti (strana 197) nebo Specifický cíl 3.3: Optimalizace dopravy v klidu (strana 204).

Jednosměrné ulice představují významnou bariéru pro cyklistickou dopravu, protože nižší rychlost a vyšší náročnost pohybu pociťují uživatelé bezmotorové dopravy ztlačněji. K jejich zřízení je nezbytné zejména osazení SDZ (viz obrázky 174 a 175) a vyřešení předností na křižovatkách do kterých budou cyklisté vjíždět. Zřídit je lze prakticky ve všech jednosměrných ulicích, protože minimální potřebná šířka 3,0 m dle TP 179 je běžně dostupná ve všech ulicích. Jedná se totiž o standardní šířku jízdního pruhu, která mimo jiné zajišťuje průjezdnost pro vozidla IZS.

<p>174/ Dosavadní svislé dopravní značení pro jednosměrné komunikace s protisměrným cyklistickým provozem</p> <div data-bbox="223 268 766 515">  </div> <p>Zdroj 174/ pjpk.cz, TP 179</p>	<p>175/ Nová značka IP 4c Jednosměrný provoz s povoleným provozem cyklistů v protisměru zavedená od 01.07.2025</p> <div data-bbox="805 268 1053 515">  </div> <p>Zdroj 175/ zakonyprolid.cz, Vyhláška č. 294/2015 Sb.</p>
--	---

15.3.2 Opatření 1.3.2: Budování / zohlednění cyklistické infrastruktury u projektů ostatních módů

Stavební práce v ulicích často probíhají izolovaně a soustředí se pouze na konkrétní infrastrukturu: chodníky, vozovku, inženýrské sítě, VO apod. Jelikož cyklistická infrastruktura v Kyjově v podstatě neexistuje, není zde autorita (organizace), která by se jí věnovala a „udržovala ji“, jako je tomu u uvedených příkladů.

V návaznosti na Specifický cíl 1.2: Vybudování páteřní sítě cyklostezek (viz kapitola 15.1) dojde touto aktivitou k zajištění síťovosti, aby byla cyklistická doprava bezpečně a komfortně dostupná odkudkoliv kamkoliv, jako je tomu běžně u silniční a pěší sítě. Při veškerých rekonstrukcích je proto navrženo zohledňovat požadavky cyklistů v kontextu páteřní sítě i možného vedení ve veškeré uliční síti.

Příkladem (ne)zohlednění takových požadavků může být šířka přechodů při rekonstrukcích chodníků. Doporučená šířka společné stezky pro chodce a cyklisty je 3,0 metru, minimální šířka přechodu pro chodce je taktéž 3,0 metru, nicméně dle TP 179 je minimální šířka přechodu sdruženého s přejezdem pro cyklisty 4,0 metru. Přechody v minimální šířce tak mohou snadno limitovat možnost dodatečného zřízení stezky pro cyklisty na chodníku, protože by kromě osazení SDZ bylo nutné provést stavební zásah v místech přechodů, nebo stezku ukončit a cyklistu nutit opakovaně sesednout. Oba scénáře jsou nevhodné, lepší je proto přechod při rekonstrukci stavebně vytvořit širší, aby se nestal limitem možného zřízení cyklistického opatření v budoucnu. TP 179 ani technické normy sice nejsou v dopravě závazné, avšak autoritami (zejména PČR) jsou obvykle závazně používány.

Jiným příkladem je povrch a odvodnění komunikace. Cyklistické opatření ve vozovce je logicky vytvářeno při pravém okraji vozovky, zde se ovšem častěji nacházejí poruchy vozovky a velmi často prvky odvodnění. Uliční vpusti s typickou šířkou až 50 cm zabírají nezanedbatelnou šířku cyklistického pruhu, snižují komfort jízdy a zvyšují riziko pádu. Užitné šířce často ubírá také odvodňovací proužek nebo náhrada vodící čáry podél obruby prováděná z kostek. Podobný problém mohou představovat úseky v historickém centru prováděné dlažbou. Ta je pro jízdu na kole nekomfortní a zvyšuje riziko pádu.

V případě rekonstrukce komunikace s očekávaným provozem cyklistů, nebo se zřízeným cyklistickým opatřením je výrazně doporučeno upravit odvodnění komunikace a/nebo povrch v dráze průjezdu cyklistů na jiný způsob, který je neomezuje.

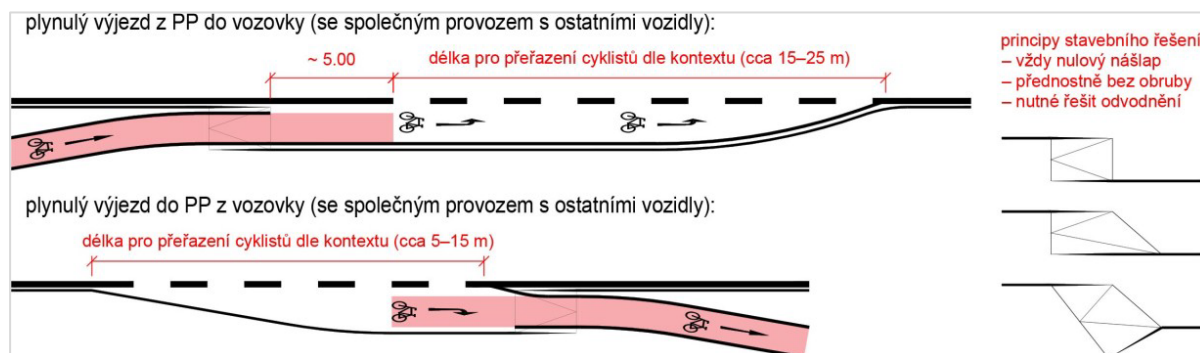
15.3.3 Opatření 1.3.3: Budování bezpečných nájezdů/sjezdů do/z cyklopruhů

V místě propojení cyklistické infrastruktury se silniční nebo převedení oddělené cyklistické infrastruktury do hlavního dopravního prostoru jsou klíčovým prvkem bezpečné nájezdy a sjezdy. V místě napojení na

vozovku by měl být cyklista chráněn, ideálně stavebním oddělením, které zabrání vjezdu silničních vozidel do prostoru pro cyklisty. Sjezd by také měl být dostatečně velkorysý pro zachování běžné jízdní rychlosti. Ostré oblouky, strmější sklony nebo nedostatečná šířka zvyšují riziko pádu cyklisty.

Několik existujících nájezdů a sjezdů není vhodně provedena nebo napojení cyklistů zůstává zcela neřešeno. Cílem této aktivity je náprava současných nevyhovujících míst, a zároveň prevence vzniku nových nevhodných napojení při rozšiřování cyklistické sítě. Příklad napojení i odpojení na vozovku bez navazujícího cyklistického opatření je na obrázku 176.

176/ Plynulé propojení vozovky a přidruženého prostoru pro cyklistický provoz



Zdroj 176/ pjpk.cz, TP 179

15.3.4 Opatření 1.3.4: Úprava nebezpečných nebo nedořešených úseků cyklistické sítě

Protože pohyb cyklistů není ve městě řešen samostatně, pohybují se ve vozovce společně s vozidly. Mnohá problémová místa z pohledu silniční nebo pěší dopravy (viz kapitoly 4.6 a 9.1) se tudíž týkají také cyklistů. Kromě toho obsahuje kvalitní cyklistická infrastruktura další podpurná opatření například při odbočování nebo na křížení se silniční komunikací.

Protože cyklistická infrastruktura v intravilánu Kyjova dosud neexistuje, je cílem této aktivity úprava zejména rizikových míst na současné síti cyklotras (například křížení a napojení u silnic I. a II. třídy) a dalších vybraných lokalit, kde se cyklisté často vyskytují.

15.3.5 Opatření 1.3.5: Revize a zlepšení cyklistického značení

Cyklistické značení na cyklotrasách je v Kyjově zcela nevyhovující. Hlavním problémem je nesprávné a/nebo nevhodné umístěním naprosté většiny z nich. SDZ je umístěno příliš brzy nebo příliš pozdě, příliš daleko od vozovky, vysoko, zakryty vegetací apod. Nedostatky byly popsány v analytické části v kapitole 8.3.2.

S ohledem na dříve uvedené jízda po „značené cyklotrase“ v současnosti připomíná spíše detektivní hru. Zástupci zpracovatele mnoho značení viděli nebo našli zejména proto, že se po něm aktivně dívali a v některých případech ho doslova hledali. Zároveň se při terénním průzkumu pohybovali pěšky, takže měli více času prostor vnímat. Přispívajícím faktorem je také předešlá zkušenost s těmito typickými nešvary, proto zástupci věděli „kde hledat“.

Běžný cyklista žádnou z těchto charakteristik nedisponuje a disponovat nemá. Značení má být jasné viditelné, srozumitelné, umístěné ve správné vzdálenosti a na správné straně, což ostatně uvádí obecná zásada umístování SDZ ve vyhlášce č. 294/2015 Sb. v § 2 odst. 1: „Svislé dopravní značky se umísťují tak, aby byly pro účastníky provozu na pozemních komunikacích, pro které jsou určeny, včas a z dostatečné vzdálenosti viditelné.“

S ohledem na výše zmíněné zásadní nedostatky je navrženo provést revizi veškerého cyklistického značení na území Kyjova a zajistit nápravu nevyhovujícího stavu. Cyklistická doprava je plnohodnotným způsobem dopravy jako jiné módy. Používané značky pro cyklisty ostatně jsou stejným SDZ jako jiné značky a platí pro ně stejná pravidla, viz TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích.

15.3.6 Opatření 1.3.6: Změna trasování turistických cyklotras s rozvojem cyklistické infrastruktury

Vedení cyklotras je závislé na současném stavu prakticky neexistující vyhrazené cyklistické infrastruktury a vede většinou po hlavních tazích zatížené také silniční dopravou. S postupným rozvojem cyklistických opatření a oddělených cyklostezek by mělo dojít k úpravě vedení těchto turistických cyklotras tak, aby využívaly nově vytvořená opatření, pokud je to smysluplné ve vztahu směrového a nepříliš křivolakého vedení.

15.4 Specifický cíl 1.4: Rozvoj služeb pro cyklisty

Cyklistická infrastruktura se neskládá pouze z komunikací. Aktivní cyklistika je podporována skrze další doplňkové služby, z nichž některé mohou být komerčního charakteru. Některé z nich jsou však běžnou součástí každodenního života ve veřejném prostoru, např. cyklostojany. Dále se může jednat o doplňkovou infrastrukturu v podobě servisních stojanů, nabíjecích míst, odpočívek, map apod. Cyklistické služby pomáhají utvářet celkovou cyklo-kulturu ve městě pro všechny skupiny cyklistů: dopravní, sportovní i turistické využívání jízdního kola.

15.4.1 Opatření 1.4.1: Pasportizace cyklistických stojanů ve veřejném prostoru

Cyklistická doprava je díky příznivému reliéfu dostupným dopravním prostředkem, nicméně k odstavení a uzamčení jízdního nejsou systémově vytvořeny vhodné podmínky. U některými provozoven a institucí se sice stojany vyskytují, značná část stojanů však byla umístěna soukromými subjekty, přičemž se liší vzhledem, typem i vhodností umístění.

Celkový přehled o dostupných kapacitách a jejich rozmístění v území dnes město nemá, proto je navržena tato aktivita s cílem pasportizace cyklistických stojanů ve veřejném prostoru. Zpracovaný podklad poskytne přehled o infrastruktuře pro parkování jízdních kol. Součástí by mělo být také zmapování chybějící nabídky v místech poptávky, tedy volně odstavená kola a kola přivázaná k mobiliáři (zábradlí, mříže, sloupky DZ apod.).

Kromě zmapování nabídky dojde také ke zhodnocení technického stavu, atraktivitě umístění, přístupu nebo vizuálního stylu. Poslednímu jmenovanému aspektu se věnuje následující Opatření 4.3.2: Zavedení jednotného vizuálního stylu cyklistických stojanů a mobiliáře, viz kapitola 18.3.2.

15.4.2 Opatření 1.4.2: Rozšíření cyklistických stojanů po celém městě

Navazujícím krokem na Opatření 1.4.1: Pasportizace cyklistických stojanů ve veřejném prostoru je doplnění stojanů na místa poptávky kde chybí, a také systematické rozmístění na určená místa. Konkrétní zvolení rozsahu záleží na rozhodnutí města a vyžaduje podrobnější analýzu.

Obecně však lze uvést několik principů. Předně musí být stojany umístěny viditelně, na dobře dostupných a logických místech, čemuž mnohé současné stojany neodpovídají. Žádoucí je umístění co nejblíže vstupům do budov, jinak nebývají uživateli vždy využívány, protože zbytečně prodlužují docházkovou vzdálenost. Na chodnících by zároveň neměly omezovat pohyb pěších.

177/ Porovnání předprostoru bazénu a (ne)přívětivosti pro cyklisty v Kyjově a v Nizozemsku (Bergschenhoek)



Zdroj 177/ vlastní fotodokumentace

U stanovišť s delším odstavením (například stanoviště VHD, školy) je důležité zajistit dostatečný „přebytek kapacity“, který zajistí jistotu dostupnosti volného místa, a tedy jistotu možnosti kolo bezpečně odstavit. V současnosti jsou v tomto ohledu oba dopravní terminály nevyhovující. Na železniční stanici jsou dva přístřešky pro celkem 24 kol (jeden z nich schovaný a špatně přístupný) a autobusová stanice vlastními odstavky vůbec nedisponuje. Lepšímu propojení cyklistické a veřejné dopravy se blíže věnuje Specifický cíl 2.1: Lepší propojení módů dopravy, viz kapitola 16.1.

Z hlediska typu stojanu je preferovaný tzv. vysoký typ, kde je jízdní kolo uchyceno za rám. To umožňuje snazší odstavení i uzamčení, a kolu poskytuje lepší oporu. V místech s vysokou poptávkou nebo vnitřních prostorách (například dopravní terminály) lze využívat i patrové konstrukce.

Součástí opatření může být i komunikace se soukromými subjekty, obzvláště většími zaměstnavateli jako jsou výrobní podniky, nemocnice apod. Vhodné zázemí na pracovišti, pro které zůstává nejdůležitější dostupný a krytý stojan, výrazně zvyšuje možnost, že bude zaměstnanec ochoten jízdní kolo pro dojíždění využívat.

15.4.3 Opatření 1.4.3: Zřizování nabíjecích míst pro elektrokola

Elektrokola se díky klesajícím pořizovacím cenám stávají stále rozšířenější a při zachování nízké prostorové náročnosti cyklistického módu poskytují mnoho výhod pro dopravní i rekreační cyklisty. Méně fyzicky zdatným uživatelům umožňují realizovat delší dojezd, částečně zvyšují přepravní rychlost, a celkově činí jízdu méně fyzicky náročnou, takže se po dojezdu není nutné např. sprchovat nebo převlékat, což by v cíli cesty vyžadovalo další infrastrukturu.

Elektrokola celkově zvyšují atraktivitu cyklistického módu a díky tomu mohou zdatně konkurovat jízdě automobilem i na středně dlouhých trasách, což podporuje zastřešující cíl všech dopravních strategií – snižování podílu IAD na dělbě přepravní práce. (Elektro)kolo se zároveň může stát náhradou např. za druhý automobil v domácnosti nebo primární dopravní prostředek pro děti a seniory, kteří si z finančních, zdravotních nebo věkových důvodů nemohou osobní automobil dovolit.

Elektrokola jsou stále častěji často využívána rekreačními cyklisty, včetně dálkových cyklistů realizujících například jedno až dvoutýdenní jízdu podél vodního toku nebo cyklotrasy. Kyjovem vede dálková evropská cyklotrasa EV4 i několik vinařských stezek, kde lze výskyt cyklistů na vícedenních cyklovýletech nepochybně očekávat. Výstavba nabíjecích míst pro elektrokola tak dále zvýší turistický potenciál a přívětivost města i jeho okolí.

S ohledem na rozšiřující se počet elektrokol je navrženo zřídit veřejné nabíjecí stanice pro elektrokola v centrech větších sídel a jiných lokálních těžistiších oblasti. Umístění nabíjecích míst by se nemělo omezovat pouze na turistické cíle (sportoviště, muzea a galerie, hrady a zámky apod.), ale mělo by být realizováno také v centru města a dalších místech s koncentrací občanské vybavenosti.

Je doporučeno iniciovat a podporovat instalaci nabíjecích stanic i do jiných objektů, především ubytovacích zařízení, čímž dojde k podpoře turistického ruchu. Nárůst zájmu lze očekávat zejména u „dálkových“ cykloturistů, kteří sledují trasu podél vodního toku, případně dálkovou cyklotrasu EuroVelo. Takoví turisté na delší cestě nabíjecí infrastrukturu potřebují, proto by měla v koordinaci Jihomoravského kraje vzniknout ucelená síť nabíjecích bodů pokrývajících hlavní tahy, přičemž u vybraných cílů by měly být zřízeny i v Kyjově.

178/ Nabíjecí místo součástí odstavů u turistického cíle (Kamp Vught, Nizozemsko)



Zdroj 178/ vlastní fotodokumentace

15.4.4 Opatření 1.4.4: Zvýšení počtu servisních stojanů na kola

Servisní stojany na kola umožňují drobné opravy nebo dohuštění. Jedná se o jednoduchý a přínosný prvek podpůrné cyklistické infrastruktury dostupné v jakoukoliv denní dobu. Tyto servisní stojany je doporučeno zřídit na vybraných místech ve městě.

179/ Servisní stojan pro jízdní kola (ul 17. listopadu, Břeclav)



Zdroj 179/ vlastní fotodokumentace

Lokalizovány by měly vybrány v místech vyšší koncentrace cyklistů, zejména poblíž cyklostanů ve významných lokalitách, případně je lze umisťovat současně s budováním nabíjecích míst pro elektrokola (viz Opatření 1.4.3: Zřizování nabíjecích míst pro elektrokola), u terminálů veřejné dopravy, odpočívkách atd.

15.4.5 Opatření 1.4.5: Budování odpočívek pro cyklisty

Budování odpočívek pro cyklisty přináší řadu výhod a zvlášť na delších trasách je dostupnost přístřešků velmi vítaná. Cyklisté mají možnost si bezpečně a pohodlně odpočinout, protáhnout se, občerstvit se nebo se schovat před nepříznivým počasím. Díky tomu slouží nejen turistům a rekreačním cyklistům, ale je možné využít i při každodenním dojíždění.

Vybavení odpočívek může kromě lavičky a stojanů na kola obsahovat i další vybavení přístřešek, informačních tabulí, servisní stojan apod. Podpora rekreačního využívání cyklistiky může motivovat lidi k pravidelnému používání kola jako dopravního prostředku pro každodenní cesty.

15.4.6 Opatření 1.4.6: Zavedení sdílených kol

Vhodnou formou ke zvýšení podílu cyklistické dopravy je zřízení systému „veřejných kol“. Systém fungující v rámci města nebo několika obcí pro dopravu na kratší vzdálenosti (podobně jako standardní cyklistická doprava) zbavuje uživatele nutnosti kolo vlastnit a servisovat. Zároveň může vykrýt náhlou nebo neplánovanou potřebu přepravy do místa příliš vzdáleného pěší chůzí, ale mimo trasu nebo časovou polohu spoju veřejné dopravy. Může také sloužit jako prostředek pro dopravu k bodu veřejné dopravy. Zavedení bikesharingu má potenciál omezit jízdy osobním automobilem při cestách v rámci města (alespoň v období od jara do podzimu).

Zejména při spolupráci s okolními obcemi a vhodné liniové i bodové infrastruktury může jít o vítaný a prostorově efektivní způsob rychlé individuální přepravy. Při vhodném nacenění služby a podmínkách pro cyklisty je možné i vytvořit stálou skupinu zákazníků, kteří budou využívat bikesharing jako svůj způsob dopravy. Pro ostatní rezidenty nebo turisty se jedná o vítaný doplněk.

Vhodným provázáním s tarifem MHD, jiné veřejné dopravy nebo městskými službami lze vytvořit výhodné finanční podmínky motivující obyvatele k jeho využívání. Jízdní kolo není bráno jako konkurent veřejné dopravy, ale jeho doplněk. Excentrická poloha železniční i autobusové stanice zhoršuje dostupnost veřejné dopravy pro značnou část obyvatel a přesahuje běžně akceptovanou docházkovou vzdálenost 15 min (zhruba 1,0–1,5 km). Na kole přitom lze takovou vzdálenost urazit v řádu nízkých jednotek minut.

S ohledem na spádovost města z regionu je doporučeno do systému zapojit i okolní obce, aby byla umožněna dojíždka i z blízkých sídel. Služba sice zpravidla vyžaduje finanční kompenzace z rozpočtu – obvykle statisíce až nízké jednotky milionů ročně – tato částka je však zanedbatelná proti investicím do stavebních opatření jakéhokoli módu. Přitom podporuje udržitelný způsob dopravy (včetně využívání VHD) a v důsledku může snížit objem nutných investic do silniční infrastruktury (průjezdné i odstavné kapacity), jejichž náklady jsou řádově vyšší.

Systém je možné zřídit samostatně pouze v řešeném území; mnohé příklady z ČR ukazují úspěšné implementace a zapojení do dopravního mixu. Výhodnější by bylo iniciovat zavedení systému sdílených kol společný pro celý region, kraj, či stát, aby jej bylo možné využívat i pro dopravu mezi sídly, zpravidla do vedlejší obce nebo většího sídla. Jednotný systém by mohl vzniknout například jako rozšíření IDS JMK na úrovni Jihomoravského kraje, který má na mnoha místech pro cyklistiku příhodné terénní podmínky. V případě řešení ve větší oblasti budou sníženy fixní náklady díky úsporám z rozsahu, systém bude mít zároveň větší základnu uživatelů a vyšší povědomí o službě. Spíše výhledovým cílem může být integrace na celostátní úrovni, která funguje například v Nizozemsku.

180/ Celostátně dostupná služba sdílených kol OV-fiets v budově železniční stanice (Delft, Nizozemsko)



Zdroj 180/ vlastní fotodokumentace

Rozhodnutí, zda zřídit stanicový nebo bezstanicový systém je na zvážení zřizovatele. Zpracovatel navrhuje zřídit stanicový systém, který minimalizuje riziko nevhodného odstavení a je stabilním místem pro zahájení výpůjčky. Stanicový systém je ovšem závislý na dobrém rozmístění stojanů, aby se uživatelé vyplatilo za sdíleným kolem nebo koloběžkou dojet, a zároveň ho mohl odstavit v blízkosti svého cíle. Přesné určení lokalit k rozmístění vyžaduje podrobnější analýzu, která přesahuje rámec tohoto dokumentu. Je také možné kombinovat oba typy systémů a ve vymezených oblastech (například s nižší hustotou zástavby) povolit odstavování i mimo stojany. I v těchto oblastech by se ale měla stanoviště nacházet, aby byl zajištěn zmiňovaný stálý bod, kde koloběžka nebo kolo bude k dispozici.

15.5 Specifický cíl 1.5: Vytvoření vyhovující pěší sítě

Ucelená a bezbariérová pěší infrastruktura by měla být v dnešní době již samozřejmostí. Společnost si již zvykla na bezbariérovost týkající se osob na vozíku, nicméně stavební realizace opatření je často kvalitativně nedostatečná. Kromě bezbariérovosti pro osoby na vozíku je však nutné myslet také na další skupiny jako jsou osoby nevidomé nebo slabozraké, kterým veřejný prostor velice často přizpůsoben vůbec není, nebo například neslyšící. Dalšími skupinami mohou být osoby využívající různé pomůcky pro chůzi jako berle nebo chodítko nebo například osoby s kočárkem.

Neexistuje jedno univerzální řešení prostoru, které by vyhovovalo všem. Opatření vhodné pro jednu skupinu nemusí vyhovovat jiné skupině, a proto je lepší změny pěší infrastruktury provádět citlivě, ideálně s odborníkem na danou problematiku. Zvýšená pozornost by se měla věnovat především prostoru spojujícím veřejné instituce nebo služby a také místům s výskytem osob s vysokým rizikem v oblasti mobility. Prostor by však měl být upraven na celé síti a splňovat alespoň minimální standardy bezbariérovosti.

15.5.1 Opatření 1.5.1: Revize stávající infrastruktury pro pěší

Pěší trasy nejsou v území vždy adekvátně řešeny, některá přítomná řešení jsou nekvalitní nebo nevhodná. Analytická část v kapitole 9.1 Infrastruktura pro pěší (viz strana 91) uvádí mnohé (ne)vhodné příklady různých aspektů. Křížení silnic by mělo navazovat na logické a přirozené pěší trasy územím

a u frekventovaných komunikací by mělo být zřízeno dělené (viz Opatření 3.1.3: Budování dělených přechodů pro chodce a míst pro přecházení v kapitole 17.1.3).

Zřízení chodníku je nutné pouze podél hlavních komunikací, u zón 30 a obytných zón je možný společný pohyb ve vozovce, například vymezením vodorovným značením nebo i bez něj. Součástí hierarchizace komunikací (viz Specifický cíl 1.1: Hierarchizace silničních komunikací v kapitole 15.1) by mělo být také vyřešení pohybu pěších v zónách 30 a dalších zklidněných zónách.

Pozornost je nutné věnovat také povrchu chodníku, jeho současnému stavu a péči do budoucna. Nevhodné jsou například časté výškové změny nebo střídání povrchů. Mnohdy používané velké kostky na vjezdech jsou nekomfortní pro všechny chodce, a pro některé uživatele jsou přímo nevhodné. Jedná se například o osoby na vozíku, ženy s vysokými podpatky, osoby s kočárky a zavazadly aj.

15.5.2 Opatření 1.5.2: Dobudování ucelené sítě komunikací pro pěší

Některé pěší vazby dnes v síti komunikací pro pěší chybí. Často se jedná o chybějící přechody na hlavních tazích, chybějící přístupy k autobusovým zastávkám z obou stran ulic a z obou směrů, ale mnohdy jde i o „menší“ nedostatky, kde porůznu vytvořené chodníky v rezidenčních oblastech nejsou vždy v oblasti křižovatek propojeny, nebo náhle končí.

V návaznosti na předchozí Opatření 1.5.1: Revize stávající infrastruktury pro pěší bude navrženo dobudování chybějících propojení a následná realizace v rámci dostupných finančních prostředků, případně v rámci investičních akcí v daném území. Zlepšení pěší sítě se dotýká také jiné cíle a opatření, zejména Specifický cíl 3.1: Modernizace dopravně významných ulic (viz kapitola 17.1), Specifický cíl 3.3: Optimalizace dopravy v klidu (viz kapitola 17.3), Specifický cíl 4.3: Zvyšování kvality veřejných prostranství (viz kapitola 18.3).

15.5.3 Opatření 1.5.3: Revize bezbariérovosti infrastruktury pro pěší

Součástí úprav, obnovy nebo zřizování chodníků musí být také navigační prvky pro nevidomé a slabozraké a bezbariérové úpravy. Dnešní stav těchto prvků je hrubě neuspokojivý a je nutné provést jejich celkovou revizi na pěší síti. Tu je vhodné spojit s předchozími opatřeními, které bude prověřují a navrhuji stav komunikací pro pěší.

Bezbariérové požadavky jsou však více specifické a jejich nedodržení představuje pro uživatele významnější překážku, proto je vhodné se na ně zaměřit nad rámec běžné prověrky pěších tras.

15.5.4 Opatření 1.5.4: Náprava nevyhovujícího stavu bezbariérovosti

V návaznosti na zjištěné nedostatky, kdy prvky zcela chybí, jsou provedeny v nedostatečném rozsahu, nesprávně, zablokovány mobiliářem apod., by mělo dojít k návrhu odstranění nedostatku a jeho realizaci. Bezbariérovost se týká nejen navigačních prvků pro nevidomé, ale také snížených obrubníků a výškových rozdílů, které komplikují pohyb i „zdravým“ osobám například s dětským kočárkem nebo zavazadlem na kolečkách.

15.5.5 Opatření 1.5.5: Systematická oprava povrchu chodníků

Mnoho chodníků zejména mimo centrální místní část Kyjova je ve špatném stavu i bez ohledu na bezbariérovost. V rámci zajištění bezpečných a komfortních tras pro pěší je navrženo provádět systematickou opravu chodníků, aby došlo k postupnému napravení situace. K tomu sice v Kyjově dochází, nicméně tato příležitost není využívána ke zlepšení návrhových parametrů pěších tras.

Prováděné rekonstrukce obvykle zahrnují pouze obnovu povrchu ve stávajícím uspořádání, čímž dochází ke konzervaci dalších nevyhovujících aspektů.

Při rekonstrukcích mají být řešeny také návaznosti v křižovatkách, příčné vazby v ulici, přístup k parkovacím stáním apod. Dosud prováděné investice tento potenciál nevyužívají, čímž zbytečně snižují efektivitu investic. Rekonstrukce chodníku by ideálně měly být prováděny v kontextu komplexního plánu (vize) pro uspořádání celého uličního profilu, viz Opatření 4.3.4: Vytvoření koncepce uspořádání uličních prostor (kapitola 18.3.4) a Specifický cíl 4.4: Modrozelená infrastruktura (kapitola 18.4).

Zlepšení kvality povrchů do budoucna může pomoci i volba materiálu povrchu, zejména pokud jsou pod chodníkem vedeny inženýrské sítě. Výkopové práce povrch nevratně poruší a po opravě je chodník nevzhledný. Chodníky ze zámkové dlažby mohou být dražší na zřízení, avšak lze je snadno rozebrat a po dokončení prací vytěžený materiál znovu použít. Mnohem snadněji lze také sanovat případné problémy v podloží.

15.6 Specifický cíl 1.6: Zvýšení prostupnosti bariér v území

Bariéry ve městě představují překážky pro veškerou mobilitu v území, nicméně uživatelé nemotorové dopravy vnímají bariéry citelněji, protože mnohem více pociťují závleky a prodloužení trasy. Jedním z cílů územního plánování proto je tyto bariéry odstraňovat, aby docházelo ke zlepšení mobility v území.

15.6.1 Opatření 1.6.1: Snižování bariérového efektu silničních komunikací v intravilánu

Zřejmě nejzásadnější a nejrozšířenější bariérou v jakémkoliv městě jsou silniční komunikace. Běžné ulice, zejména ty se silnicemi I. nebo II. třídy, přirozeně představují bariéru kvůli vyšším intenzitám dopravy. Tento principiální efekt je kvůli nevhodnému přístupu správců a PČR dále negativně podpořen důrazem na „plynulost silniční dopravy“, která se projevuje naddimenzovaným uspořádáním silniční komunikace, nízkým počtem přechodů, nižším nebo žádným počtem parkovacích stání umožňující krátkodobé zastavení apod. Ačkoliv je dopravní funkce takových komunikací nesporná, nemůže být nekontrolovatelně podporována na úkor dalších funkcí obce a omezovat ji.

Plynulost silniční dopravy přitom částečně popírá „bezpečnost“ (další důležitou zásadu), protože velkoryse řešená komunikace umožňující plynulý provoz svádí k rychlejší jízdě, což vede k závažnějším následkům dopravních nehod. Proto je nutné hledat nezbytný kompromis mezi „plynulostí“ a „bezpečností“ pro všechny účastníky provozu.

Není bez zajímavosti, že většina průtahů silnic I. a II. třídy přímo odporuje ustanovením norem ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic a 73 6110 Projektování místních komunikací, protože v intravilánu obcí jsou používány extravilánové přístupy. To se projevuje zejména nadměrnou šířkou jízdních pruhů a existencí odstavných pruhů, které z principu vedou k rychlejší jízdě.

Podrobněji se průtahům věnuje Specifický cíl 3.1: Modernizace dopravně významných ulic (viz kapitola 17.1) a Specifický cíl 3.2: Rozvoj bezpečnosti a plynulosti (kapitola 17.2). Snižování bariérovosti uliční sítě mimo dopravně významné komunikace – většinu území města – může být dosaženo vhodným zklidněním dopravy, což navrhuje Specifický cíl 1.1: Hierarchizace silničních komunikací (kapitola 15.1).

15.6.2 Opatření 1.6.2: Snižování bariérového efektu silničních komunikací na okraji města

Významný dopad na prostupnost mají také úseky silnic na okraji zastavěného území. V Kyjově tento problém sice není natolik výrazný jako v jiných městech (město nemá obchvaty), nicméně například ulice

Boršovská, Brandlova a silnice II/432 v okolí Bohuslavic tuto charakteristiku splňují. Částečně extravilánová podoba totiž často představuje překážku pro pohyb pěších.

Předně jde o absenci chodníku v některých místech a neřešení příčných vazeb v křižovatkách. Překonání komunikace kdekoli dále mohou komplikovat odvodňovací příkopy nebo násypy, po kterých je silnice vedena.

To představuje komplikaci nejen pro současné uživatele ale i zvažované investiční záměry, například budování cyklotras. Při rekonstrukci nebo výstavbě takových komunikací v extravilánu je proto ze strany města vhodné prověřit možné budoucí záměry a případně vhodně upravit projekt silnice, aby neznemožnil budoucí investici.

15.6.3 Opatření 1.6.3: Zlepšení prostupnosti přes železniční trať

Ještě výraznější bariérou v území je železniční trať, kterou lze oficiálně překonávat pouze na několika málo místech k tomu určeným. Trať sice nevede středem zastavěného území, takže nerozděluje přímo zástavbu „uprostřed města“ na dvě části, avšak mnohdy tvoří bariéru mezi jednotlivými částmi (odděluje například Boršov). „Za tratí“ se navíc nachází významné cíle jako nemocnice (mimo jiné největší zaměstnavatel), většina obchodů nebo některé průmyslové podniky.

Výraznou příležitostí ke zlepšení stavu je připravovaná rekonstrukce železniční trati, která má proběhnout ve střednědobém horizontu. Zájmem města je jednáním s investorem (SŽ) dosáhnout vytvoření nových pěších křížení v dnes frekventovaných místech, aby byla zlepšena prostupnost území a zvýšena bezpečnost drážní i bezmotorové dopravy.

Přístup dnes chybí zejména v okolí nemocnice, u železniční stanice a je výrazně limitující pro spojení Boršova se severem Kyjova (Nětčicemi). Město zvažuje např. vybudování lávky v okolí křižovatky silnic II/432 a III/4301, která by kromě spojení do Bukovan zajistila také pěší trasu z centra města k nemocnici. Příležitostí pro nová mimoúrovňová křížení jsou také mostní objekty přes vodní toky, které by v případě rozšíření (a dostatečné výšky) mohly sloužit bezmotorové dopravě.

Jedním z nových propojení obou stran železniční trati by měl být také průchozí podchod v železniční stanici, kterému se podrobně věnuje Opatření 2.5.4: Zřízení průchozího podchodu v ŽST Kyjov (viz strana 194).

15.6.4 Opatření 1.6.4: Zlepšení prostupnosti průmyslových zón

Kromě liniových staveb tvoří bariéru také rozsáhlé areály. V případě Kyjova se jedná zejména o průmyslové a výrobní podniky. Ty se sice nacházejí na okrajích zastavěných území, ale přístup k nim je zpravidla limitován vlastním areálem, který je tudíž dostupný pouze z jedné strany (směru). V kombinaci s dalšími bariérami (železniční trať, vodní tok) se jedná o vícenásobnou překážku při propojování území.

Konkrétním příkladem může být areál západně od cyklostezky Mutěnka (přístupný ze silnice II/422), přes který není možné dojet k nemocnici nebo obchodům u zmiňované komunikace. Vodní tok i železniční trať je přitom překonána a jedinou překážkou je pouze areál s chybějící trasou okolo.

15.7 Specifický cíl 1.7: Zajištění celoroční sjízdnosti / schůdnosti

Teplé klimatické podmínky Jihomoravského kraje a nízká nadmořská výška Kyjova s sebou přináší čím dál častěji mírný průběh zimy. Přestože je sněhová pokrývka čím dál vzácnějším jevem, na komunikacích se běžně tvoří náledí. I přes nižší teploty a nepřízeň počasí se cyklistika v zimní období nevytrácí. Lidé

využívají jízdního kola také v zimě a nemělo by se na ně během údržby komunikací zapomínat. Dnes je zcela běžné ošetřovat povrch téměř veškerých silničních komunikací, avšak chodníky se udržují pouze některé a cyklistické trasy a stezky zpravidla vůbec. Sníh a led sice představují extrémní podmínky, nicméně především déšť je významným a zcela běžným faktorem pro změnu kvality povrchu komunikace pro cyklisty.

15.7.1 Opatření 1.7.1: Zřízení zpevněného povrchu na všech cyklistických trasách

Cyklistická doprava je konkurenceschopnou alternativou IAD na krátké a střední vzdálenosti. Sjízdnost cyklistické sítě však nebývá z různých důvodů zajištěna po celý rok. Jedním ze zásadních nedostatků jsou nezpevněné povrchy tras, které při dešti nebo po něm bývají jen obtížně sjízdné, je nutno jet pomaleji (opatrně), hrozí zašpinění oděvu i kola, zvyšuje se riziko pádu atd.

Všechny cyklistické trasy a stezky na páteřní síti proto musí mít zpevněný povrch zajišťující celoroční sjízdnost.

15.7.2 Opatření 1.7.2: Vytvoření plánu údržby sítě cyklostezek a pěších tras

K zajištění celoroční použitelnosti cyklistické a pěší infrastruktury je nezbytná také průběžná údržba a úklid, jež je zejména u cyklistické infrastruktury mnohdy opomíjena. Aby došlo k narovnání podmínek se silniční dopravou, je navrženo vytvoření plánu údržby sítě cyklistické a pěší infrastruktury. Spolu se zástupci garantů a vlastníků budou navrženy pravidelné kontroly, čištění a odstraňování nedostatků.

15.7.3 Opatření 1.7.3: Zajištění pravidelné údržby a úklidu infrastruktury pro bezmotorovou dopravu

Nezbytným bodem po realizaci Opatření 1.7.2: Vytvoření plánu údržby sítě cyklostezek a pěších tras je zajištění provádění vytvořeného plánu a kontrola prováděných prací. Pravidelná kontrola a údržba infrastruktury je v ČR velmi často opomíjena a kvůli absenci kontroly (nebo sankcí) nebývá příliš řešena.

Absence údržby snižuje přínos investovaných finančních prostředků, protože infrastruktura není využívána po celý rok, je snížena její atraktivita, celkový obraz bezmotorové dopravy apod.

16 STRATEGICKÝ CÍL 2: KONKURENCESCHOPNÁ VEŘEJNÁ DOPRAVA

Atraktivní veřejná doprava s dostatečným rozsahem provozu a intervaly může sloužit jako alternativa využívání, nebo dokonce vlastnictví osobního automobilu. Vhodné a funkční vzájemné provázání tvořící ucelený systém pro místní, regionální i dálkovou dopravu je základem úspěšného systému VHD. Důraz je nutno klást i na umístění a vzhled zastávek (například umístění přístřešku) a zajištění přímého, bezbariérového a bezpečného přístupu.

Důležitým aspektem je dále reakce na rozvoj města a dodržení dostupnosti (docházkových vzdáleností) i z nově budovaných lokalit. Případné prodloužení linky nebo zprovoznění zastávky je žádoucí realizovat již před dokončením celého souboru, aby si noví obyvatelé mohli přirozeně zvyknout na využívání systému VHD jako logického a efektivního způsobu dopravy.

„Zvýšení atraktivity a přístupnosti veřejné dopravy v kraji“ je specifickým cílem ze Strategie rozvoje JMK. Strategický cíl 2: Konkurenceschopná veřejná doprava tento i podobné cíle z dalších dokumentů přímo naplňuje a rozvíjí.

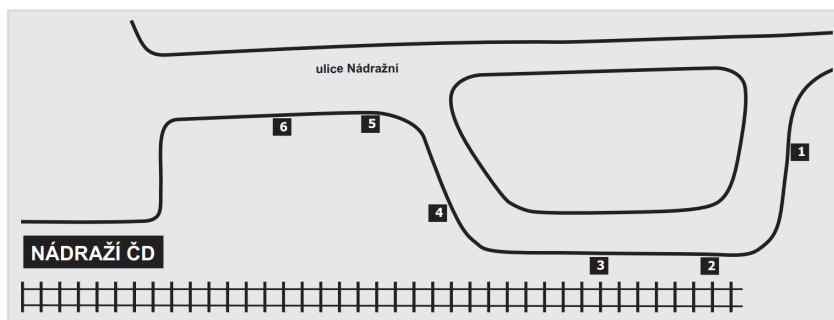
16.1 Specifický cíl 2.1: Lepší propojení módů dopravy

Přestože je veřejná doprava v ČR obecně na dobré úrovni, mnohdy postrádá síťový efekt umožňující jednoduchou dopravu „ode dveří ke dveřím“ (anglicky door-to-door) jakou poskytuje doprava individuální. Nejčastějším nedostatkem je nedostatečné propojení módů dopravy, což je případ i v Kyjově. Všechny linky jsou sice zahrnuty do krajského IDS, avšak autobusové a vlakové spoje jsou provázány minimálně a přestup mezi nimi (i kvůli rozdílné poloze stanic) téměř není možný. To samé platí i pro autobusové spoje regionálních a městských linek, kde nelze přestupovat zejména kvůli časovým polohám spojů. Ani jeden mód pak nemá dostatečně řešenou návaznost na bezmotorovou dopravu.

16.1.1 Opatření 2.1.1: Vytvoření společného dopravního terminálu pro železniční a autobusovou dopravu

Nejdůležitějším opatřením pro zvýšení atraktivity veřejné dopravy je vytvoření společného dopravního terminálu pro železniční a autobusovou dopravu. Autobusovou stanici je navrženo přesunout k železniční stanici, kde ostatně již autobusový terminál s šesti zastávkovými hranami dlouho existuje (viz obrázek 181), avšak je využíván pouze minimálně.

181/ Schéma zastávek „přestupního uzlu“ Kyjov, žel.st.



Zdroj 181/ idsjmk.cz

Dle současného JŘ se na aut.st. v rozmezí 5 minut (obvyklá doba obsazení nástupiště pro odbavení cestujících) setkává maximálně 5–6 linek, největší koncentrace spojů je v minutách 09–11. 6

odjezdových stanovišť by tedy teoreticky mohlo postačovat, avšak nepravidelný interval většiny linek způsobuje, že počet zastávek nebude dostatečný. Různé kombinace setkávajících se linek by vedly k nutnosti měnit stanoviště odjezdu stejné linky v průběhu dne, aby bylo vždy možno využít všech 6 zastávek.

Na přesun autobusového uzlu k železniční stanici navazuje Opatření 2.1.2: Zavedení vzájemných návazností autobusových a vlakových spojů, které zajistí také časovou návaznost. Při použití zjednodušené úvahy, že do každého směru bude odjíždět právě 1 spoj, bude potřeba až 11 zastávek, viz tabulka 182.

182/ Možné uspořádání odjezdových stanovišť dle společného směru

Směr	Linky
Bukovany	642
Sobůlky	660
Strážovice	106, 661
Svatobořice-Mistřín	662, 663
Vlkoš, Milotice	664
Vlkoš, Vracov	665
Žádovice	666
Kostelec, Hýslý	667, 668
Bohuslavice, Koryčany	900, 901
MHD	671, 672, 673
MHD	671, 672, 673

Zdroj 182/ vlastní zpracování

Dle konstrukce návazností může být potřeba počtu stání i nižší (např. 8 zastávek), pokud nebudou všechny linky odjíždět ve stejném 5minutovém období. Nižší prioritu návaznosti na vlak (podle směru) mohou mít linky jedoucí podobným směrem jako vede železniční trať, např. linky 900 a 901 směr Koryčany nebo linka 665 směrem na Vlkoš a Vracov. Tyto linky mohou jezdit např. v polovině intervalu vlaků, čímž budou zahušťovat nabídku spojení na přibližný interval 30 minut.

Pouze 1 zastávka pro oba směry může postačovat i linkám MHD, protože pro ně bude ŽST pouze nácestnou zastávkou, a zároveň realizace Opatření 2.3.4: Zavedení nástupu všemi dveřmi (viz strana 188) omezí dobu obsazení nástupiště z několika minut na 30–60 sekund.

Hlavním určujícím prvkem bude časová poloha železničních spojů, která se ale ve střednědobém horizontu změní, a tyto posuny nelze předvídat. Po rekonstrukci tratě dojde ke změnám jízdních dob a možné změně návazností v uzlech (Brno, Veselí nad Moravou, Uherské Hradiště), což určí, kdy železniční spoje projíždí Kyjovem.

Vytvoření společného dopravního terminálu má přímou souvislost (mnohdy se synergickým efektem) s dalšími opatřeními tohoto specifického cíle. Vyvolaná změna linkového vedení regionálních autobusů umožní realizaci Opatření 2.2.3: Zvýšení počtu zastavení na území města (viz strana 185). Autobusy z většiny směrů budou nově projíždět městem, čímž kromě spojení k vlaku zajistí také přímou obsluhu centra města, což dále podpoří atraktivitu veřejné dopravy. Zapojení regionálních autobusů do obsluhy města umožní také zpřehlednění MHD, kterému se věnuje Specifický cíl 2.3: Optimalizace MHD (viz strana 186).

Současná autobusová stanice pozbude svého centrálního významu a může být zachována ve zmenšené podobě. Většina linek ji bude pravděpodobně používat pouze jako nácestnou zastávku, pro některé linky však stále může jít o konečnou zastávku. Konkrétní rozsah využití a uspořádání záleží na provedené změně linkového vedení, nicméně rekonstruovat zanedbanou autobusovou stanici v současném rozsahu a kapacitách nemá do budoucna význam.

16.1.2 Opatření 2.1.2: Zavedení vzájemných návazností autobusových a vlakových spojů

Pro realizaci časově krátkého přestupu mezi módy VHD dojde ke koordinaci časových poloh autobusových spojů se železničními. Železniční spoje v Kyjově zastavují každou hodinu zhruba kolem poloviny hodiny v obou směrech (odjezdy dle směru v minutách 25 až 38), což je ideální příležitost zřídit všesměrný uzel. Autobusy přijedou krátce před vlaky, umožní se vzájemný přestup mezi vlaky i autobusy a po odjezdu vlaků odjedou autobusy nazpět do všech směrů.

Přestupní vazbu z vlaku je důležité garantovat také pomocí čekací doby v případě zpoždění vlaku. Podle charakteru a intervalu linky se obvykle vyčkává 5–10 minut a zajištěno může být poznámkou v JŘ pro řidiče a potvrzován dispečersky (pomocím radiového spojení nebo odbavovacího systému). Garance přestupní vazby v případě menšího zpoždění má být komunikována také v JŘ pro cestující a při vyhledávání spojení, aby byla zvýšena důvěra cestujícího. Mezi některými autobusovými spoji jsou již čekací doby používány i komunikovány, princip u návazností na vlakové spoje bude podobný.

Jak bylo zmíněno již u předchozího opatření (viz strana 181), konkrétní časová poloha spojů má vliv na počet potřebných odjezdových stanišť. Zejména linky jedoucí podobným směrem jako železniční spoje nemusí na vlaky navazovat, ale jezdit v polovině intervalu a zahušťovat tak nabídku spojení.

16.1.3 Opatření 2.1.3: Zajištění kapacitních cyklostojanů u železničních stanic a zastávek

Nižší počet míst zastavení vlaků přirozeně limituje atrakční obvod železniční dopravy. Běžně akceptovaná docházková vzdálenost je sice vyšší než u povrchové dopravy, nicméně jako horní hranice se uvádí 800–1000 metrů, což je dáno zejména dobou chůze 10–15 minut. Mnoho oblastí města tuto dostupnost překračuje, včetně většiny sídlišť, Boršova, nebo např. nemocnice. I náměstí a centrum města s většinou obchodů a služeb se nachází na horní hranici dostupnosti.

Jednoduchým řešením je využití jízdního kola, jehož rychlost je 3–4x vyšší, čímž umožňuje časovou vzdálenost významně zkrátit. Pro zlepšení dostupnosti železniční dopravy je proto navrženo zajistit kapacitní cyklostojany u všech železničních stanic a zastávek.

16.1.4 Opatření 2.1.4: Umístění cyklostojanů u autobusových zastávek

Podobně jako železniční doprava (viz předchozí opatření) může být z některých částí obce hůře dostupná i autobusová doprava. Síť autobusových zastávek je sice hustší, nicméně akceptovaná docházková vzdálenost je proti kolejové dopravě nižší. Jako obvyklá vzdálenost se uvádí 350–500 metrů, v nízkopodlažní zástavbě s nízkou hustotou se obvykle jako horní hranice uvádí 600–800 metrů. Konkrétní hodnota sice závisí na standardech stanovených městem, krajem nebo IDS, avšak vždy ve výsledku záleží na vnímání (potenciálním) uživatelem.

Pro zkrácení časové dostupnosti autobusové dopravy je navrženo u všech autobusových zastávek umístit stojany na kola, podle lokality v odpovídajícím počtu. Paradoxně se může stát, že zastávky s menším obratem cestujících potřebují více stojanů, protože nízká hustota osídlení snižuje koncentraci obyvatel v obvyklé docházkové vzdálenosti, a cestující tudíž mohou docházet i z více vzdálených míst.

183/ Stojany na kola jsou v Nizozemsku standardním vybavením každé autobusové zastávky



Zdroj 183/ vlastní fotodokumentace

Umístění u všech zastávek zlepší dostupnost VHD z odlehlejších částí, podpoří multimodalitu a může být součástí realizace Opatření 1.4.6: Zavedení sdílených kol (viz strana 175). Např. v Nizozemsku jsou stojany vybaveny všechny autobusové zastávky i ve velkých městech, kde díky atraktivní MHD zdánlivě „nejsou potřeba“. Základem je ovšem systémovost – každá zastávka má stojan – a také skutečnost, že jej může využít i necestující např. při návštěvě obchodu, parku, rekreační cyklista apod.

16.1.5 Opatření 2.1.5: Celoroční přeprava jízdních kol na vybraných autobusových linkách

Jízdní kola je v současnosti možné přepravovat pouze ve vlacích, nicméně železniční trať je v území pouze jedna, pokrytí území je tudíž velmi omezené. Pro podporu turistického ruchu i denního dojíždění je proto navrženo zavést celoroční přepravu jízdních kol na vybraných autobusových linkách, zejména do míst s náročnějšími sklonovými poměry. Konkrétní výběr linek závisí na obcích ve spolupráci s organizátorem KORDIS JMK.

Logickým kandidátem je linka 642, která přepravu kol již umožňuje, avšak pouze „v sezóně“ od dubna do září. Pro podporu denního dojíždění je však nezbytné službu poskytovat celoročně. I s ohledem na stále mírnější průběhy zimy v ČR je navíc sníž v nižších nadmořských výškách ojedinělý a cyklistickou dopravu lze tedy využívat celoročně prakticky bez omezení.

16.1.6 Opatření 2.1.6: Zřízení míst K+R u železničních stanic a zastávek

Veřejnou dopravu může vhodně doplňovat i doprava individuální. K přiblížení se nástupnímu bodu veřejné dopravy lze využít i spolujízdu autem, např. z okraje města nebo z okolních obcí a dále pokračovat VHD. U všech tří železničních bodů sice možnost někoho naložit / vyložit teoreticky existuje, ale místa k tomu nejsou jakkoliv uzpůsobena nebo označena, tudíž není zajištěn ani bezpečný pohyb a přístup. K těmto situacím přitom běžně dochází již nyní.

Jelikož potenciál železniční dopravy dále vzroste po připravované modernizaci železniční trati, je navrženo u všech zastávek a stanic zřídit stání K+R v odpovídajícím počtu, která umožní propojení IAD a VHD. Například ve stanici Kyjov pak díky novému průchozímu podchodu (viz Opatření 2.5.4: Zřízení průchozího podchodu v ŽST Kyjov na straně 194) bude možné zřídit místa pro naložení a vyložení i přímo u ulice Boršovská (II/432), což bude výhodné pro řidiče i spolujezdce a odvrátí nutnost jet přes centrum města.

16.1.7 Opatření 2.1.7: Prověření významu možného zřízení parkoviště P+R u železniční stanice

Při dojíždění do vzdálenějších cílů, zejména Brna, je železniční doprava poměrně konkurenceschopná již dnes, což se jen zlepší po modernizaci trati. S ohledem na omezenou dostupnost zastávek je navrženo prověřit potenciál případného parkoviště P+R u stanice Kyjov.

V okolí ŽST již dnes existují poměrně rozsáhlé parkovací plochy, a byť část uživatelů dojíždí do místa za prací nebo jiných cílů ve městě, část jich pravděpodobně plochy využívá jako parkoviště P+R a dále pokračují VHD. V návaznosti na Opatření 2.1.1: Vytvoření společného dopravního terminálu pro železniční a autobusovou dopravu bude P+R sloužit i pro regionální autobusy.

Efektivitu investice i počet míst musí posoudit dopravní studie, avšak dle zkušeností z místa i jiných měst lze očekávat, že alespoň desítky míst by uplatnění našly. Díky Opatření 2.5.4: Zřízení průchozího podchodu v ŽST Kyjov (viz strana 194) je možné uvažovat jeho polohu i západně od trati, kde je k dispozici více volného prostoru i přímý přístup na silnici II/432 bez nutnosti zajíždět do města.

16.2 Specifický cíl 2.2: Zlepšení provozu regionálních autobusů

Síť regionálních autobusů je přehledná a srozumitelná, stále však existuje značný prostor pro vylepšení nabídky a kvality služeb. Nedostatky se týkají zejména rozsahu provozu a (ne)obsloužená města, tento specifický cíl proto navrhuje opatření ke zlepšení provozu regionálních autobusů.

16.2.1 Opatření 2.2.1: Zavedení pravidelných intervalů

Klíčovým opatřením je zavedení pravidelných intervalů na linkách. Některé linky pravidelný interval (alespoň v některých částech dne) mají, většina však ne. Pravidelný interval má přitom mnoho přínosů pro cestující i organizaci provozu.

Poskytuje rovnoměrnou nabídku, je snadno zapamatovatelný, umožňuje zkrácení intervalu na společném úseku díky proklady více linek, vytvoření trvalých přestupních vazeb a umožňuje také lépe plánovat a dimenzovat potřebnou infrastrukturu.

Význam tohoto opatření ještě vzroste po přesunu autobusové stanice k železniční (viz Opatření 2.1.1: Vytvoření společného dopravního terminálu pro železniční a autobusovou dopravu na straně 181), neboť železniční spoje jezdí celodenně a celotýdenně v pravidelném intervalu.

16.2.2 Opatření 2.2.2: Rozšíření a zpravidelnění provozu po celý den včetně víkendů

Souvisejícím opatřením k pravidelným intervalům je zavedení provozu souvisle po celý den, tedy v čase 5–22 hodin. Zejména v dopoledním sedle a večer mají některé linky výrazně nepravidelný provoz a dlouhé rozestupy mezi spoji v řádu hodin. Nejdelší akceptovatelná délka intervalu v jakémkoliv období (včetně víkendu) je 120 minut, delší interval již neposkytuje dostatečnou nabídku.

Situace je horší o víkendu. Většina linek sice je provozována, avšak spoje nemají pravidelný interval, a zejména ráno nebo večer mají často i několikahodinové prodlevy mezi spoji. Podobně jako v pracovní den by měl být o víkendu zajištěn provoz souvisle přibližně od 5 do 22 hodin v intervalu nejvýše 120 minut.

Jakákoliv horší nabídka a vynechávání spojů snižuje obecnou využitelnost VHD pro denní dojíždění i občasně cesty ve volném čase a výrazně snižuje efektivitu vynakládaných prostředků. Ušetřených např. 5 % financí za vynechání spojů z taktu má mnohem širší dopady v kontextu celého systému a jeho vnímání uživatelem.

16.2.3 Opatření 2.2.3: Zvýšení počtu zastavení na území města

Regionální autobusy dnes město obsluhují jen letmo. Při příjezdu do města jedou po hlavních silnicích na okraji zástavby a končí na autobusové stanici na jižním okraji zástavby. Linky 900 a 901 jedoucí od Boršova pak celé město doslova objedou k nemocnici a poté na aut.st. Z ní je centrum města včetně

Masarykova náměstí na horní hranici docházkové vzdálenosti 400–500 metrů a většina relevantních cílů (školy, sportoviště, supermarkety) je ještě dále.

S realizací Opatření 2.1.1: Vytvoření společného dopravního terminálu pro železniční a autobusovou dopravu (viz strana 181) dojde k přetrasování linek k ŽST, v rámci průjezdu městem by měly autobusy zastavovat na všech zastávkách, čímž přiblíží stávající cestující jejich cílům, a zároveň mohou posloužit i k cestování po městě. Zlepšení pokrytí území ukazuje příloha 16.

Díky těmto změnám bude území města s výjimkou severovýchodu Kyjova (Nětčice, sídliště Klínky) téměř kompletně dostupné do vzdálenosti 400 metrů od zastávky autobusu, do 800 metrů je pak dostupné celé území města.

Průjezd linek po tř. Komenského a (dle vybrané varianty) přes náměstí nebo kolem fary zároveň obslouží několik hlavních os, které dnes závisí pouze na MHD. Linky MHD tak budou moci být optimalizovány, mít srozumitelné trasy a souhrnně nabízet výrazně kratší interval (např. 10–15 minut), což MHD z finančních důvodů nebude schopna zajistit. Jejím úpravám se věnuje Specifický cíl 2.3: Optimalizace MHD (viz strana 186)

16.2.4 Opatření 2.2.4: Zahrnutí linek Zlínského kraje do schémat IDS JMK

Autobusové linky Zlínského kraje 900 a 901 kromě regionálního spojení směrem na Koryčany a Kroměříž zajišťují také obsluhu místní části Bohuslavice. Přestože v části trasy platí také tarif IDS JMK, nejsou linky v informačních materiálech IDS JMK uváděny.

S cílem poskytnout cestujícím relevantní informace je navrženo doplnění informací o linkách zejména do schématu dopravy v Kyjově, protože zamlčuje možnost využít zmiňované linky do Boršova a Bohuslavic, které jsou jinak obslouženy pouze sporadicky jedoucímí spoji MHD a/nebo vlakem s jedinou zastávkou.

16.3 Specifický cíl 2.3: Optimalizace MHD

Vedení linek MHD má být v rámci možností přímé bez zbytečných zajižděk. Toto v kombinaci s vhodným intervalem zajistí dostatečný potenciál pro cestující. Vzhledem k velikosti města je nutno zvolit takový interval, který bude finančně udržitelný a zároveň nabídne cestujícím dostatečně časté spojení, aby se jim vyplatilo na spoj městské dopravy počkat. Celková doba cesty (samotná jízda + polovina intervalu jako čekání na spoj) by měla být kratší nebo maximálně stejná, jako doba pěší chůze na stejné trase.

Nedílnou součástí provozu je jeho financování. Tržby z jízdného v České republice tvoří obvykle přibližně 15 až 25 procent nákladů a zbytek je nutno subvencovat, což prakticky u všech objednatelů představuje významnou položku v rozpočtu města. Při vynakládání finančních prostředků je nutno sledovat, jaký efekt má poskytovaný objem peněz (a tedy rozsah služeb). Ze zkušeností provozů MHD v menších městech zhruba vyplývá, že čím více prostředků je investováno, tím větší je počet cestujících. Neplatí to ovšem vždy, ani přímo úměrně. Při nevhodném nastavení systému nemusí být požadovaný efekt vyššího počtu cestujících dosažen ani při zvýšení výdajů města.

Provedení tohoto specifického cíle je možné i samostatně, nicméně výrazně efektivnějšího účinku je možné dosáhnout v návaznosti na Opatření 2.1.1: Vytvoření společného dopravního terminálu pro železniční a autobusovou dopravu (viz kapitola 16.1.1) a Opatření 2.2.3: Zvýšení počtu zastavení na území města (viz kapitola 16.2.3).

16.3.1 Opatření 2.3.1: Komplementarita spojů MHD a regionálních autobusů

Regionální autobusy dnes obsluhu centra města (po)míjí, což „musí“ suplovat částečně duplicitní systém MHD. V rámci zlepšení nabídky pro cestující je (v návaznosti na další navrhovaná opatření) navrženo sestavovat JŘ linek MHD jako doplněk systému regionálních autobusů, které (také) mohou zajistit vnitroměstské vztahy.

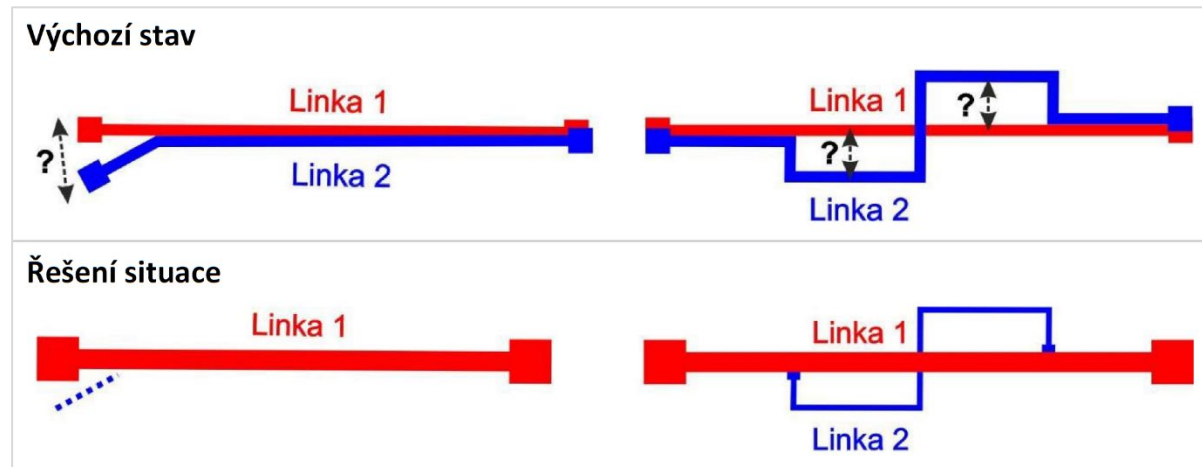
Mimo přepravní špičky je poptávka po přepravě z principu nižší, a není ekonomicky obhajitelné provozovat vysoký počet spojů. V současné síti je zajištění provozu všech linek při nižší poptávce neefektivní a nemůže být pro cestující atraktivní. Souhrnný interval na společném úseku optimalizovaných tras pak může být výrazně atraktivnější i při stejném počtu autobusů a objemu vynakládaných finančních prostředků.

16.3.2 Opatření 2.3.2: Zjednodušení sítě MHD

Základním předpokladem pro zvýšení atraktivity MHD je zjednodušení její sítě a propojení s regionálními autobusy. Současná síť se 3 linkami je nevyhovující zejména nejednotným trasováním a nepravidelným intervalem a s regionálními autobusy ani vlaky není provázána, podrobněji viz kapitola 7.1 Organizace a nabídka spojení v analytické části.

Jelikož budou hlavní osy obslouženy (především) regionálními linkami, je možné linky MHD častěji vést do okrajových částí, které jsou od hlavních tahů vzdálenější, případně síť doplnit linkami s větší křivolakostí, které zajistí méně častá, ale přímá spojení mezi různými místy v Kyjově. Takové linky by ale neměly tvořit základ systému, tím musí být co nejpřímější a často jezdící linky.

184/ Koncentrace nabídky a zpřehlednění pro cestující



Zdroj 184/ Bär M.: Betriebstechnik des ÖPNV, Technische Universität Dresden

Realizace tohoto opatření má výrazný dopad na Specifický cíl 2.4: Modernizace infrastruktury autobusové dopravy (viz kapitola 16.4). Zejména Opatření 2.4.1: Zmapování a optimalizace sítě zastávek by mělo být prováděno souběžně s tímto opatřením, protože jsou vzájemně provázána.

16.3.3 Opatření 2.3.3: Zavedení pravidelných intervalů

Spoje MHD mají dnes nejednotný rozestup mezi spoji oscilující od desítek minut až po několik hodin. Taková nabídka je nedostatečná a obtížně použitelná.

Linky MHD by měly mít pravidelný interval, aby byla v Kyjově zajištěna pravidelná a spolehlivá nabídka spojení. V rámci jednotlivých období dne (špička, sedlo, večer) se může lišit, ale v rámci jednoho období

by měl být stejný. Drobné odchylky například pro ranní obsluhu školy jsou možné, ale měly by být omezeny na nezbytné a odůvodněné minimum.

Pravidelný interval u MHD má význam také kvůli návaznostem, protože vlakové spoje již v (celodenně) pravidelných intervalech jezdí a některé regionální autobusové linky také.

16.3.4 Opatření 2.3.4: Zavedení nástupu všemi dveřmi

Robustnější systémy MHD jsou úspěšné nejen kvůli četnější nabídce spojení, ale také díky minimalizaci bariér. Jednou z významných bariér je nástup pouze předními dveřmi. Nástup předem je většinou cestujících vnímán jako bariéra, zbytečně je obtěžuje, a v krajním případě je může od cesty veřejnou dopravou úplně odradit. Proměnlivá poptávka během dne zároveň neumožňuje odhadnout dobu pobytu vozidla v zastávce – může se lišit o desítky sekund i několik minut v každé zastávce –, což má negativní vliv na sestavování nebo dodržování JŘ.

Zrychlením odbavení cestujících zároveň může dojít ke zkrácení jízdních dob, což dále podpoří atraktivitu MHD. V současné podobě se totiž snadno stává, že cestující ve vozidle stráví stejný nebo větší díl cesty stáním v zastávkách při odbavování než samotnou jízdou. Při přepravě na krátkou vzdálenost se totiž každá (ne)uspořádaná minuta výrazně projeví na dosažené cestovní rychlosti, a tedy celkové době přepravy.

V systému Pražské integrované dopravy byl od 1. srpna 2025 zaveden nástup všemi dveřmi i na většině příměstských linkách; integrovaný systém se totiž stal obětí vlastního úspěchu. Potřebná doba na odbavení všech cestujících po trase totiž narostla do takových hodnot, že i v konzervativním dopravním prostředí převážil zájem o dodržování JŘ nad možným únikem části tržeb.

185/ Ilustrace změny na nástup všemi dveřmi

**Zrychlujeme nástup,
dveře se otvírají**



od 1. 8. 2025

300–429 (mimo linky 305, 315, 345, 389, 392, 393, 395, 400–407, 410, 412, 413, 415–417, 420–428),
481, 484, 519, 705, 785, 801, 805, 823, 858, 951–961

pid

Zdroj 185/ pid.cz

Jízdenky je stále možné u řidiče zakoupit, nicméně není nutné se při nástupu prokazovat, což ocení zejména pravidelní cestující s dlouhodobým kupónem. Prozatím se jedná o zkušební režim do konce roku 2026, během kterého bude sledována a vyhodnocována tarifní kázeň.

Ani mírný pokles tržeb přitom nemusí znamenat neúspěch, záleží na jeho výši. Zároveň je cena VHD z větší části stále dotovaná (jízdné obvykle pokryje pouze 25–50 % ceny), proto je drobný pokles tržeb od cestujících v celkových nákladech méně významný. Naproti tomu jej může vyvážit vyšší přesnost spojů a také kratší jízdní doby linek, což znamená vyšší atraktivitu pro cestující. Zároveň může úspora

cestovních dob snížit počet potřebných vozů pro obsluhu linek, případně při shodném počtu vozidel zajistit kratší interval. V obou případech je objem finančních prostředků vynakládán efektivněji a zajišťuje lepší nabídku pro cestující, což je výhodné i pro objednatele.

16.4 Specifický cíl 2.4: Modernizace infrastruktury autobusové dopravy

16.4.1 Opatření 2.4.1: Zmapování a optimalizace sítě zastávek

Stav většiny zastávek v Kyjově je neuspokojivý, jak bylo zevrubně popsáno v analytické části (viz kapitola 7.2 na straně 68), protože mnohdy nesplňují ani tak základní parametry jako je délka nástupní hrany, výška nástupiště. Ani technicky vyhovující zastávky však nemusejí být ideální, například kvůli nevhodné poloze v uliční síti, pěším vazbám, skutečnému pokrytí území ovlivněného bariérami atp.

Polohy zastávek vznikaly historicky dle aktuální potřeby a dostupného místa. Mnoho zastávek MHD je i mimo hlavní tahy vytvářeno se zastávkovým pruhem, což je vzhledem k nevelké četnosti spojů zbytečné. Zřízení zastávky je více investičně náročné, vytváří nadbytečný zábor veřejného prostoru navyšováním zpevněných ploch, ale především výrazně limituje možnosti umístění zastávky v území. Zatímco pro zřízení zastávky v jízdním pruhu postačí volný prostor o délce nástupní hrany (15–20 metrů), zastávkový pruh kvůli nájezdovému a výjezdovému klínu vyžaduje zhruba několikanásobně delší úsek.

Nedostatečně dlouhé klíny zhoršují využitelnost zastávky. Krátký nájezdový klín způsobí horší možnost zajetí autobusu ke hraně nástupiště, řidiči proto zastavují dále aby předešly poškození autobusu (viz obrázek níže), krátký výjezdový klín zase omezuje výjezd autobusu, který kvůli nezbytnému vybočení do protisměru musí vyčkat na mezeru v protisměrném proudu vozidel.

186/ Nedostatečně dlouhé zastávky mimo jízdní pruh neumožňují zastavení autobusu dostatečně blízko u nástupní hrany



Zdroj 186/ vlastní fotodokumentace

Větší a mnohem intenzivněji využívané systémy MHD zastávky v jízdním pruhu běžně využívají, a to nejen ve stísněných poměrech. Jedním z mnoha příkladů může být zastávka „Na Míčánkách“ na Praze 10 (viz obrázek 187), kde jezdí tři autobusové linky ve špičkovém intervalu 6 minut, v průměru zde tedy spoj zastavuje každé 2 minuty a k dopravním komplikacím nedochází. Není tedy důvod, proč by autobusy s intervalem 60 a více minut nemohly v Kyjově také zastavovat v jízdním pruhu.

187/ Zastávka v jízdním pruhu se špičkovým intervalem spojů 2 minuty (ul. 28. pluku, Praha 10)



Zdroj 187/ mapy.cz, srpen 2023

Zastávka v jízdním pruhu díky nižšímu záboru umožňuje mnohem flexibilnější umístění a je možné ji zřídit blíže křižovatce, čímž dojde ke zkrácení přístupových vzdáleností zejména u příčných vazeb. Přechod pro chodce může zároveň sloužit jako zklidňující opatření, podrobněji viz Opatření 2.4.5: Zklidňování automobilové dopravy v oblasti zastávek (strana 192).

V rámci této aktivity je proto navrženo postupovat ve třech fázích:

- Návrh ideální sítě zastávek bez (prostorových) omezujících podmínek;
- Porovnání ideální a současné sítě zastávek, zhodnocení odchylek;
- Vytvoření finálního návrhu zastávkové sítě včetně přístupových cest.

Návrh ideální sítě zastávek bez (prostorových) omezujících podmínek

V první fázi dojde ke zmapování významných cílů, jader osídlení a dalších atraktorů na území celého města. Cílem je navrhnout teoreticky optimální síť zastávek, které se nachází v těžistších územích, zajišťují krátké přístupové cesty ke zvoleným cílům, minimalizují docházkovou vzdálenost apod. Zastávky by měly být dle kontextu území umísťovány v rovnoměrné vzdálenosti 300–500 metrů, která zajistí dostatečnou plošnou obsluhu území a zároveň rozumnou cestovní rychlost.

Principem tohoto návrhu je umístění zastávek na dostupnou komunikační síť bez prostorových omezujících podmínek, které nejčastěji vyplývají ze současné podoby a uspořádání uličního prostoru. Podoba komunikace, ulice nebo křižovatky totiž není „navždy“ a při větší rekonstrukci může být změněna, nicméně je třeba vědět jakým způsobem má být změna provedena. Kromě zajištění provozuschopnosti infrastruktury na další časové období totiž může větší investiční akce přinést také zlepšení pro uživatele, nejen v silniční dopravě.

Porovnání ideální a současné sítě zastávek, zhodnocení odchylek

Druhou fází je porovnání teoretické sítě se současným stavem a zhodnocení odlišností ve vztahu k obsluze významných cílů, možnosti vedení linek, návaznosti na uliční síť atd. Mnohé menší odchylky ovšem odhalí pouze zevrubná analýza, ke které slouží první fáze se stanovením ideální polohy.

Oblast zastávky veřejné dopravy je místem vysoké koncentrace chodců/cestujících, proto musí být zastávka umístěna na logickém místě v území, v návaznosti na pěší vazby. Přístupy na zastávku musí být řešeny z obou stran ulice a prostor by měl být patřičně dopravně zklidněn. Zastávka má být umístěna na logickém místě tak, aby byla pro cestující viditelná a snadno dohledatelná. Zároveň by měla být umístěna nejblíže významných zdrojům/cílům dopravy a být umístěna v docházkové vzdálenosti.

U současných zastávek by mělo dojít k vyhodnocení technických i kvalitativních parametrů, zhodnocení přístupů z obou stran komunikace a z obou směrů. U zastávek se často nachází přechod pouze na jedné straně, přitom cestující přicházejí i z druhého směru, odkud ale nemají vytvořeny bezpečné podmínky pro přecházení vozovky. Prodloužení přístupu na zastávku o 50 metrů se nezdá jako moc, avšak jde o celou minutu chůze navíc, u zastávky mimo jízdní pruh ještě více. Přístup z opomenutého směru je pak delší, nebo méně bezpečný, protože dochází ke vstupu chodců do vozovky mimo místa k tomu určená, a řidič je proto neočekává.

Vytvoření finálního návrhu zastávkové sítě včetně přístupových cest

Poslední fází návrhu je návrh nové sítě zastávek, který již bude zohledňovat také prostorově omezující podmínky s ohledem na pravděpodobnost a finanční realizovatelnost možných stavebních úprav. Návrh by měl být připravován současně s realizací Opatření 2.3.2: Zjednodušení sítě MHD (viz strana 187) a Opatření 2.1.1: Vytvoření společného dopravního terminálu pro železniční a autobusovou dopravu (viz strana 181).

Plné uskutečnění tohoto návrhu může nastat až v dlouhodobém horizontu (10–15 let), jedná se však o dlouhodobou strategii a cílový stav systému VHD. Současný stav by proto neměl být výraznou omezující podmínkou, protože je často dán historickým uspořádáním, které se může změnit. To se týká zejména hlavního průtahu I/54, silnic II/422 a II/432, tř. Komenského a dalších dopravně významných komunikací. Současná podoba těchto komunikací je totiž nevhodná nejen pro město, ale i řidiče samotné, čemuž se věnuje Specifický cíl 3.1: Modernizace dopravně významných ulic (viz strana 195) a Opatření 1.6.1: Snižování bariérového efektu silničních komunikací v intravilánu (viz strana 178). Změna šířkového uspořádání a doplnění příčných pěších vazeb může otevřít nové, vhodnější možnosti umístění zastávek.

Součástí návrhu zastávkové sítě má být požadovaná délka nástupní hrany, umístění v rámci komunikace a vyřešení (návrh) přístupových cest z přilehlé i protější strany komunikace, a zároveň z obou směrů. Protisměrné zastávky by měly být navrženy vstřícně, nebo co nejbližší u sebe tak, aby byla zajištěna snadná orientace cestujícího a vyrovnaná nabídka v obou směrech. Tato hlediska podrobněji popisuje Aktivita 2.2.3: Zajištění vybavenosti dle vytíženosti zastávek (viz kapitola 16.2.3).

Všechny tyto aspekty by měly být zohledněny při finálním umístění zastávky, protože významně ovlivňují potenciální úspěšnost provozované MHD. Zastávka je místo prvního setkání uživatele se systémem, a pokud je nevhodně umístěna, špatně dostupná, ve špatném stavu, nebo neposkytuje dostatečný komfort, snižuje atraktivitu MHD bez ohledu na četnost nabídky nebo nasazovaná vozidla.

Tato aktivita má značný rozsah, proto je navrženo zadat její zpracování pomocí samostatné studie, případně ji zahrnout jako část širší studie věnující se optimalizaci MHD Kyjov.

16.4.2 Opatření 2.4.2: Zajištění základního standardu na všech zastávkách

Navazující aktivitou po optimalizaci zastávkové sítě (viz předchozí opatření) je zajištění základního standardu na všech zastávkách:

- Existence nástupiště,
- Dostatečná výška nástupní hrany,
- Souvislá nástupní hrana bez přerušení vjezdy nebo objekty,
- Vhodně umístěný a dostupný zastávkový sloupek včetně vyvěšených informací,
- Uspořádání bezprostředního okolí zastávky umožňující zjetí autobusu ke hraně nástupiště,

- Zajištění pěšího přístupu na nástupiště.

Naprostá většina současných zastávek v Kyjově alespoň některý z vyjmenovaných základních aspektů nesplňuje. Všechny tyto aspekty přitom mají významný dopad na vnímání veřejné dopravy, neboť se jedná o první kontakt cestujícího s dopravním systémem. Zvýšení kvality zastávek veřejné dopravy je zásadní pro její obraz v očích občasných i potenciálních uživatelů. Na trvale obsluhovaných zastávkách by proto měl být vždy dodržen tento minimální standard.

Jednoduchý, přímý a bezpečný přístup na zastávku ze všech směrů musí být zajištěn v návaznosti na pěší vazby v území vždy z obou stran ulice. Vzhledem k tomu, že většina cestujících bude vždy volit nejkratší cestu na zastávku, přiznání možnosti přístupu (přechod pro chodce/místo pro přecházení) na zastávkové stanoviště v obou čelech výrazně zvyšuje bezpečnost chodců a zároveň nepřímo zklidňuje dopravu.

Například zastávka Kyjov, gymnázium má v obou směrech přechod vzdálený 40 nebo 100 metrů od zastávkového sloupku. Tato (ne)dostupnost je neakceptovatelná z hlediska obecného přístupu k zastávce, tím spíše že se nachází v samém centru města, které je zdrojem i cílem mnoha cest.

16.4.3 Opatření 2.4.3: Zajištění vybavenosti dle vytiženosti zastávek

Volitelný, avšak stále důležitý je také aspekt vybavenosti zastávek, zejména rozsah poskytovaných informací, přístřešek pro cestující a dostupný mobiliář (lavička, odpadkový koš, stojan na kola). Kromě jízdních řádů je nutné zajistit i viditelné a dostatečně velké označení zastávky jejím názvem a čísly linek, které stanoviště obsluhují. Vhodné je též vyvěsit základní informace o tarifu obsahující především ceny jednorázových jízdenek a jejich platnost.

Vybavení zastávek lze přizpůsobit vytižení zastávky, nicméně některé prvky mohou být umístěny systémově na všech zastávkách. Záleží na rozhodnutí zřizovatele a finančních možnostech. Primárně by však mělo dojít k zajištění základního standardu zastávek (viz Opatření 2.4.2: Zajištění základního standardu na všech zastávkách), teprve poté, nebo současně s tím má smysl věnovat se součastem nástupiště.

16.4.4 Opatření 2.4.4: Budování elektronických informačních tabulí

Jedním z nadstandardních prvků na zastávkách je elektronická informační tabule. Ta se uplatní především u zastávek s častějšími odjezdy spojů, případně na stanovištích s odjezdy více linek stejným směrem. Cestující tak nemusí vyhledávat informace v několika jízdních řádech, ale snadno vidí, který spoj (linka) přijede první a za jak dlouho.

Tabule budou zobrazovat informace v reálném čase, tedy včetně zohlednění odchylky od jízdního řádu. Část panelu lze také využít k informování, například o připravovaných nebo probíhajících změnách v provozu, při mimořádnostech, odklonech, výpadku spoje, vysokých zpoždění atd.

16.4.5 Opatření 2.4.5: Zklidňování automobilové dopravy v oblasti zastávek

Vzhledem ke koncentraci lidí v prostoru zastávky je vždy žádoucí provoz automobilové dopravy v této části území zklidnit. Některé stavební typy zastávek samy o sobě fungují jako zklidňující opatření – například typ zátka nebo zastávkový mys. Žádoucí je u zastávek veřejné dopravy řešit přechody pro chodce dělené ochranným ostrůvkem. Ten však musí být proveden dostatečně velkoryse, aby bezpečnost skutečně zvyšoval (viz Opatření 3.1.3: Budování dělených přechodů pro chodce a míst pro přecházení na straně 196).

Zklidnění automobilové dopravy může zajistit i Opatření 2.4.2: Zajištění základního standardu na všech zastávkách. Rozpoznatelnost zastávky (viditelný označnický, nástupiště, VZD, přechody) při jízdě po komunikaci řidiče upozorní na předpokládaný výskyt chodců, čemuž by měl přizpůsobit jízdu. Dělicí ostrůvky přechodů pro chodce, budou-li zřízeny, jsou jedním z hlavních prvků dopravního zklidňování.

16.5 Specifický cíl 2.5: Zlepšení železniční dopravy

Přestože je železniční doprava objednáвана krajem a infrastruktura spravována státní organizací (SŽ), má město možnost ovlivnit jejich podobu. S ohledem na ne vždy vyhovující dopravní obslužnost a prostupnost území je v zájmu města vznášet požadavky a připomínky vedoucí ke zlepšení stavu.

Zásadní je včasné jednání u Opatření 2.5.2: Optimalizace polohy železničních stanic a zastávek a Opatření 2.5.4: Zřízení průchozího podchodu v ŽST Kyjov, které je nutné zrealizovat v rámci připravované stavby. Pozdější dobudování totiž bude možné až při další větší modernizaci nejdříve za 20–30 let, případně bude vyžadovat zbytečně nákladné úpravy kvůli zásahům do nedávno zrekonstruovaných úseků.

16.5.1 Opatření 2.5.1: Rozšíření provozu v okrajových časech, zejména večer

Provoz železničních spojů je po většinu dne pravidelný. Jednotlivé linky jezdí v intervalu 120 minut, což tvoří dohromady přibližný interval 30 nebo 60 minut. Problém však nastává ráno nebo večer, kdy pravidelný takt zpravidla není, případně některé spoje jezdí pouze v některé dny. Výjimkou nejsou ani případy, kdy je víkendové spojení lepší než v pracovní den.

Pro zajištění lepší obsluhy blízkého okolí i možnosti návratu z delších cest – čemuž železnice obvykle slouží více než jiné módy VHD – je navrženo zajistit celotýdenně pravidelné železniční spoje v čase 5–22 hodin, podobně jako je navrhováno u autobusů, viz Opatření 2.2.2: Rozšíření a zpravidlnění provozu po celý den včetně víkendů na straně 185).

Zachování pravidelných intervalů po celý den má smysl zejména kvůli návaznostem. Dálková doprava nebo spoje ve větších uzlech (např. Brně) zpravidla jezdí v pravidelném intervalu celodenně. To samé by mělo platit pro autobusové spoje v Kyjově po realizaci Opatření 2.1.1: Vytvoření společného dopravního terminálu pro železniční a autobusovou dopravu (viz strana 181) a Opatření 2.1.2: Zavedení vzájemných návazností autobusových a vlakových spojů (viz strana 183). Nepravidelný provoz vlaků bude způsobovat nepravidelný interval na autobusových linkách, nebo ztrátu návazností.

16.5.2 Opatření 2.5.2: Optimalizace polohy železničních stanic a zastávek

Připravovaná celková rekonstrukce železniční tratě představuje ideální příležitost pro optimalizaci polohy zastávek. Většina míst sice pravděpodobně zůstane na přibližně stejném místě, avšak i posun nástupiště nebo přístupového podchodu (nadchodu) může výrazně ovlivnit snadnost přístupu a zkrátit docházkovou vzdálenost.

Hlavní navrhovanou změnou je posun nástupišť v ŽST Kyjov jižním směrem, aby se přiblížily centru města. Vyústění podchodu u jižního okraje autobusového terminálu (poblíž ulice Husova) by ušetřilo 150 metrů, tedy 2–3 minuty chůze do většiny města.

Posun jižním směrem a/nebo přesun do nové polohy je navržen i pro zastávku Bohuslavice, která se nyní nachází na severním okraji osídlení. Trať přitom prochází zhruba středem zastavby i poblíž těžiště obce,

což představuje ideální příležitost zřít zastávku v lépe dostupné poloze, která pokryje maximum obyvatel a cílů ve vlastní docházkové vzdálenosti.

U zastávky Kyjov zastávka je navrženo nástupiště přesunout západním směrem, na opačnou stranu od přejezdu P7935 na ul. Jiráskova. Západní konec nástupiště bude moci být využit pro zřízení přístupu také z ulice Riegrova, případně sídliště Lidická, což výrazně přiblíží zastávku části obyvatel, nemocnici i supermarketům, aniž by na východní straně obklopené pouze průmyslovými areály bez příčných vazeb vznikl zásadní nedostatek. Výhodou nově navrženého umístění je také přímější úsek trati, který umožňuje komfortnější nástup díky menší mezeře mezi nástupištěm a vozidlem.

Všechny navržené změny mají nulový nebo pouze zanedbatelný dopad na investiční náročnost stavby, přitom mají významné přínosy pro dostupnost a atraktivitu železniční dopravy.

16.5.3 Opatření 2.5.3: Modernizace železničních tratí a zajištění bezbariérovosti

Rekonstrukce železniční trati byla sice již mnohokrát zmiňována a dle plánů má v nejbližších několika letech začít, nicméně termín ani rozsah není garantován. S ohledem na špatný stav současné infrastruktury je navrženo opatření na modernizaci železniční tratě a zajištění bezbariérovosti všech stanic a zastávek, neboť je toto v zájmu města (byť to není v jeho pravomoci nebo správě).

V souvislosti s přípravou projektu by mělo město na projektu úzce participovat se SŽ (investorem), a zajistit nejlepší výsledek pro obsluhu i prostupnost města. Město Kyjov má totiž unikátní výhodu v podobě dlouhodobé místní znalosti, kterou projektant ani při místním šetření přímo v místě nemůže získat. Zároveň se jedná o cestu, jak prosadit zájmy města, případně korigovat některé generické / typové výstupy (např. protihlukové stěny) ve prospěch šetrnějších opatření.

16.5.4 Opatření 2.5.4: Zřízení průchozího podchodu v ŽST Kyjov

V rámci rekonstrukce stanice dojde ke zřízení nových nástupišť a podchodu, proto je vhodné tuto příležitost využít k vytvoření nového propojení. Na druhé straně trati se již dnes některé cíle nachází a územní plán předpokládá rozvoj území na západě města. Neexistence podchodu by jeho dostupnost výrazně poškodila, přestože se nachází doslova na dohled od centra města.

17 STRATEGICKÝ CÍL 3: UDRŽITELNÝ ROZVOJ SILNIČNÍ DOPRAVY

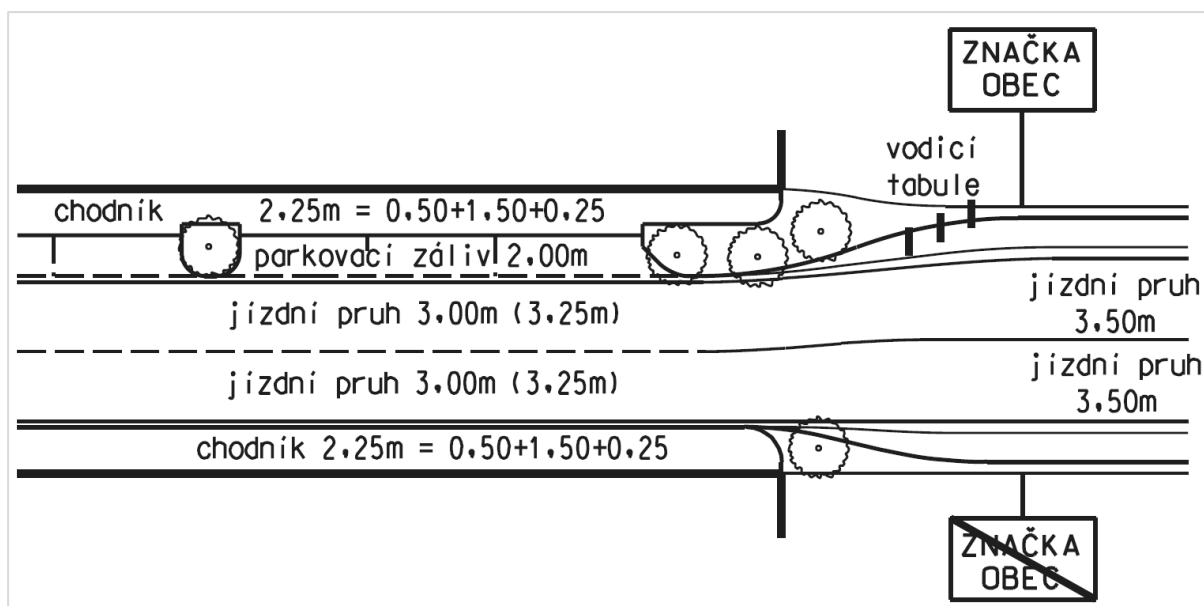
Dojíždka automobilem do města společně s místními obyvateli následně vytváří tlak na dopravu v klidu a zábor veřejného prostoru. Využívání IAD způsobuje nejvíce externalit, tedy nepřímých škod způsobených realizovaným módem dopravy, což je dáno zejména nejvyšší měrnou energetickou spotřebou, tedy vynaloženou energií potřebnou k realizaci přesunu. Přestože například náklady na zdravotní péči, odklizení následků dopravních nehod, nebo ovlivnění životního prostředí v místech produkce energie a paliv nemusí nést přímo obec, pro stát jako celek se jedná o nejvíce nákladný mód dopravy. Parkování i jízda IAD je zároveň prostorově nejnáročnější mód dopravy.

17.1 Specifický cíl 3.1: Modernizace dopravně významných ulic

17.1.1 Opatření 3.1.1: Úpravy a přebudování sběrných komunikací

Celkově nevelké zatížení hlavních a sběrných komunikací a malý podíl tranzitu umožňuje jejich přebudování do podoby městské komunikace, více zohledňující bezmotorovou dopravu, pobytovou funkci a městotvorný charakter. Hlavním cílem úprav by mělo být odstranění současné naddimenzované šířky komunikací, které šířkou jízdních pruhů a existencí odstavných pruhů odpovídají extravilánové podobě, a jsou tak v rozporu například s ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací.

188/ Schématické znázornění úpravy šířkových parametrů silnice při průchodu obcí



Zdroj 188/ ČSN 73 6110

Komunikace stále zůstanou významnými spojnici v rámci vnitroměstských vztahů, nicméně nižší tlak na průjezdnou funkci a nízký podíl těžkých nákladních vozidel umožní například aplikaci zklidňujících opatření, doplnění přechodů pro chodce a přejezdů pro cyklisty odstranění zábradlí, zřízení parkovacích stání a podobně.

Vzhledem k rozsahu a komplexnosti takového projektu je navrženo zadat zpracování samostatné studie / projektu, který bude zklidnění průtahů řešit v návaznosti na plánované aktivity mimo tyto uliční profily. Koridor současné silnice je nutné řešit komplexně v celé šíři ulice včetně křižovatek a navazujících úseků ulic tak, aby vznikla moderní městská ulice, která dokáže vhodně kombinovat požadavky na

průjezd silniční a cyklistické dopravy, minimalizuje bariérový efekt významné dopravní spojnice a umožní pohyb pěších a pobyt ve veřejném prostoru.

189/ Příklad vhodně dimenzované sběrné komunikace se zklidňovacími prvky (Eindhoven, Nizozemsko)



Zdroj 189/ vlastní fotodokumentace

Komplexní a systémový přístup podporuje také Opatření 4.3.4: Vytvoření koncepce uspořádání uličních prostor (strana 226).

17.1.2 Opatření 3.1.2: Stavební úprava křižovatek v souladu s pěší a cyklistickou infrastrukturou

Toto opatření vychází z analytické části PUMM, kde bylo v rámci několika módů konstatováno, že podobu současných hlavních tahů určuje zejména tranzitní funkce. Správce (významné) komunikace zpravidla hledí zejména na svůj zájem, respektive daný mód, čímž mohou být zájmy ostatních uživatelů potlačeny.

Pro snížení bariérovosti komunikací a narovnání současného nerovnovážného stavu je doporučeno navrhovat a upravovat křižovatky na hlavních tazích v souladu s pěší a cyklistickou infrastrukturou. To obnáší prověření stavu a větší zohlednění požadavků těchto módů při projektování investičních akcí do silniční infrastruktury.

Příkladem takových míst jsou například Problémová místa silniční dopravy (viz kapitola 4.6 Identifikované problémové silniční dopravy), která jsou dnes nevyhovující z pohledu silniční dopravy, nicméně nevyhovující mohou být i pro chodce a cyklisty. Při řešení „silničního“ problému by měl být brán zřetel i na účastníky bezmotorové dopravy, aby pro ně, pokud možno, také došlo ke zlepšení stavu.

17.1.3 Opatření 3.1.3: Budování dělených přechodů pro chodce a míst pro přecházení

Nehody s chodci se (nejen v Kyjově) nejčastěji odehrávají na křižovatkách a přechodech pro chodce, přestože se jedná o místa, kde je výskyt chodců očekávatelný. Většina těchto nehod se odehrála na hlavních komunikacích, což odkazuje na hlavní souvislost s intenzitou silničních vozidel, nicméně jedním z významných faktorů je také samotná pozemní komunikace.

Pro zkrácení délky přechodů, zlepšení plynulosti dopravy a zvýšení bezpečnosti chodců je proto navrženo na všech hlavních komunikacích (I/54, II/432, tř. Komenského, Nerudova, Strážovská) zřídit všechny přechody pro chodce s dělicím ostrůvkem, které kromě zvýšení bezpečnosti chodců působí jako zklidňující opatření pro silniční dopravu.

Dělicí ostrůvek nicméně musí být proveden správně – v dostatečné délce – aby bezpečnost skutečně zvyšoval. Velmi často používaný minimalistický tvar ostrůvku (viz obrázek 190) toto nesplňuje a bezpečnost spíše zhoršuje, protože osazená SDZ C4a příkazaného směru objíždění brání chodcům v rozhledu a snižuje vzájemnou viditelnost chodce s řidičem.

190/ Nevhodně provedený dělicí ostrůvek na průtahu silnice I. třídy



Zdroj 190/ vlastní fotodokumentace

Pro zajištění přínosů dělicího ostrůvku musí být jeho okrajová část delší, čímž dojde k odsunu SDZ do vzdálenější polohy, kde již nebrání rozhledu a vzájemné viditelnosti. Delší náběhová část zároveň znamená skutečné zajištění vyšší ochrany chodců, protože v případě kolize vozidla s ostrůvkem je vzdálenost ke středové části pro chodce výrazně větší, nižší úhel obruby zároveň spíše zajistí navedení vozidla nazpět do jízdního pruhu místo najetí na ostrůvek.

K dalšímu snížení omezení rozhledu osazeným SDZ C4a lze doporučit používání zmenšené varianty této příkazové značky, nicméně dostatečně velkorysé stavební uspořádání je nenahraditelnou primární podmínkou pro skutečný přínos dělicího ostrůvku pro bezpečnost chodců.

17.2 Specifický cíl 3.2: Rozvoj bezpečnosti a plynulosti

Zákony, vyhlášky, normy, TP a jiné předpisy popisují budování a provoz sítě komunikací, obvykle však zajišťují pouze základní parametry bezpečnosti, případně popisují obvyklé (typické) situace. Konkrétní soubor opatření a design je navrhován projektantem individuálně pro každé místo a vyjmenovaná opatření je možné různě kombinovat podle typu komunikace, požadované rychlosti, preferovaného typu dopravy apod. Dále je třeba brát v potaz bezpečnost zranitelnějších skupin obyvatelstva.

S ohledem na omezený rozsah uličního prostoru zpravidla nelze plně vyhovět všem požadavkům, proto by mělo řešení být rozumným kompromisem vhodným pro dané místo. To však znamená, že neexistuje jedno (jediné) správné řešení. Zvolené řešení by mělo co nejlépe odrážet dosažení požadovaných cílů za adekvátní finanční náklady.

Zvyšování bezpečnosti na silničních komunikacích by mělo být prioritou pro všechny správce komunikací ve snaze předcházet materiálním škodám a zejména lidské újmě. Základem srozumitelné a samovysvětlující komunikace je vždy její stavební uspořádání, které nejvíce ovlivňuje chování řidičů. Značení jakéhokoli druhu hraje až sekundární roli a byť může částečně vykrýt stavební nedostatky, nemůže je plně nahradit.

Mnohá opatření, například (ne)používání VDZ, může výrazně změnit vnímání komunikace řidičem a ovlivnit rychlost jeho jízdy, podobně je možné zdůraznit přednost na křižovatkách a podobně. Toto a mnoha jiná, často málo nákladná opatření přitom mohou ve vhodné kombinaci výrazně napomoci bezpečnosti provozu a celkové srozumitelnosti komunikace.

Nedílnou součástí nastavení systému musí být také kontrola a vymáhání pravidel. Zažitá tolerance a shovívavost vůči pravidelně se vyskytujícím přestupkům a porušování pravidel není udržitelná, pokud žijeme v právním státě. Na současnou situaci totiž doplácí ti, kteří pravidla dodržují

17.2.1 Opatření 3.2.1: Obnova vodorovného dopravního značení

Instalace vodorovného značení je jedním z klíčových prvků pro orientaci a pohyb na pozemních komunikacích. Odděluje od sebe jednotlivé druhy dopravy, navádí dopravu, umožňuje přehledné řazení, případně slouží jako zvýšená výstraha. Kromě samotné instalace je však zásadní údržba vodorovného značení. V současnosti je vodorovné značení na mnoha místech ve městě téměř opotřebováno a není vůbec zřejmé, zda se jedná o platné vodorovné značení, nebo pozůstatek dřívějšího značení. Přestože město není správcem hlavních komunikací, vodorovné značení na těchto nejvytíženějších tazích je zcela zásadní.

S obnovou souvisí také odstraňování starého, již neplatného vodorovného značení z vozovky, takovým způsobem, aby došlo k úplnému odstranění.

17.2.2 Opatření 3.2.2: Vyšší využívání vodorovného dopravního značení

Vodorovné dopravní značení je typicky používáno pouze na významnějších komunikacích, nejčastěji sběrného typu a na některých obslužných. VDZ je z úsporných důvodů aplikováno pouze v nezbytně nutném rozsahu, ačkoliv se jedná o jeden z hlavních prvků, který řidiče ovlivňuje, a může se jednat o účinný prvek zklidnění za relativně nízkých finančních nákladů.

Šířka a vyznačení jízdních pruhů přitom přímo ovlivňuje řidičem vnímaný dostupný prostor na komunikaci a má tedy přímý vliv na volbu rychlosti, viz tabulka 191 převzatá z TP 145 Zásady pro navrhování úprav průtahů silnic obcemi.

191/ Závislost rychlosti volené řidičem na šířce jízdního pruhu

Rychlost ($V_{85\%}$) Kategorie vozidla	30 km/h	50 km/h	80 km/h
	Šířka jízdního pruhu odpovídající této rychlosti (m)		
Osobní automobil	2,25	2,40	2,60
Dodávka, malý nákladní automobil	2,50	2,60	3,00
Nákladní automobil, autobus	3,00	3,10	3,25

Zdroj 191/ TP 145

Absence VDZ na obslužných komunikacích tedy přímo popírá žádoucí princip zklidnění tohoto typu komunikací, přitom se může jednat o nákladově efektivní užití VDZ výrazně pomoci zklidnění dopravy, zároveň poskytuje ochranu cyklistům.

Pro zvýšení bezpečnosti a pozornosti řidičů je vhodné využít VDZ i na křižovatkách s náročnější orientací nebo rozhledovými poměry, vyznačením příčné čáry souvislé, vyznačením hranic křižovatky – souvisí s existencí středové a vodící čáry na hlavní komunikaci – nebo provedením svislé dopravní značky také pomocí VDZ na vozovku („Dej přednost v jízdě“, „pozor děti“).

Všechna tato opatření mají za nízkých finančních nákladů nemalý dopad na bezpečnost provozu, neboť snižují rychlost řidičů, omezují možnost přehlednutí důležité informace a poskytují další pomocný prvek pro určení přednosti v křižovatkách.

17.2.3 Opatření 3.2.3: Systematické zavádění zklidňujících prvků

Zajistit skutečné dodržování dovolené rychlosti 50 km/h a zejména 30 km/h je na přímých a přehledných úsecích obtížné. Budování zpomalovacích prahů s sebou přináší výrazný diskomfort a zvýšenou hlukovou zátěž pro řidiče všech vozidel, cyklisty i okolní obyvatele a není proto doporučen. Aplikace na významnějších komunikacích ani není vhodná, neboť představuje výrazné zdržení a diskomfort pro průjezd vozidel VHD nebo IZS.

Systematičnost zavádění významně souvisí se stavebním odlišením komunikací dle jejich významu, čemuž se Specifický cíl 1.1: Hierarchizace silničních komunikací a s nastavením priorit při ochraně rizikových skupin, např. školáků, dětí v obytných zónách, seniorů a podobně. Instalace zpomalujících prvků na základě podnětů občanů není zcela vhodná. Na základě podnětu by však mělo dojít k zamyšlení, o jaký typ komunikace se jedná a kde v Kyjově se nachází typově podobná místa a tato opatření zavádět promyšleně v kontextu okolních ulic, nikoliv ad-hoc. Ne všichni občané mají odvahu žádat o instalaci/zrušení dopravních opatření, a proto město může mít tendenci jednat spíše na vyzvání než systematicky, přestože může být stav nevyhovující.

Účinnější je skutečné nebo optické zúžení šířky vozovky, která bude odpovídat požadované dovolené rychlosti a očekávané skladbě vozidel. Na delších přímých úsecích je vhodné vytvořit směrové vychýlení jízdného pruhu, které bude možné projet nejvýše dovolenou rychlostí. Tímto způsobem může sloužit například dělicí ostrůvek přechodu pro chodce, který kromě zpřehlednění přecházení ještě sníží rychlost projíždějících vozidel, čímž dále usnadní přecházení.

Podle typu komunikace lze využívat i další prvky zklidnění jako již zmíněné zpomalovací prahy, zvýšené plochy křižovatek a jiné, které jsou však vhodné spíše na méně významné obslužné komunikace a zpravidla budou zřizovány v rámci zón 30 a obytných zón.

Například zvýšené plochy křižovatek jsou přínosné hned z několika důvodů. Přirozeně působí ke zpomalení průjezdu vozidel oblastí, v daném místě zároveň podporují respektování přednosti zprava. Výhodné jsou i pro chodce, kterým poskytují bezbariérové překonání komunikace nejen příčně ale i středem křižovatky, což je vzhledem k minimálnímu provozu bez problémů možné.

192/ Přednost zprava, zvýšená plocha křižovatky, cykloobousměrky v zóně 30 v Nizozemsku (vlevo) a ČR (vpravo)



Zdroj 192/ vlastní fotodokumentace

Jako zklidňující prvek působí také zelené pásy a stromy v blízkosti komunikace, neboť celý uliční prostor není tak otevřený a široký. Zeleň kromě bezpečnosti na silničních komunikacích zlepšuje také mikroklima a pomáhá vytvářet příjemnější prostředí k bydlení i trávení volného času.

Pomoci může také vedení cyklistů mimo hlavní dopravní prostor (vozovku), neboť přidaná šířka pro cyklistické opatření zvyšuje celkovou dostupnou i opticky vnímanou šířku vozovky. Samostatné vedení cyklistů je proto přínosné nejen pro jejich bezpečnost, ale i pro ostatní účastníky provozu.

17.2.4 Opatření 3.2.4: Zklidňování míst s vysokým výskytem rizikových skupin v oblasti mobility

Bezpečnost by měla být zajištěna vhodnými opatřeními na všech místech křížení pěší a silniční infrastruktury, avšak zvláštní pozornost je doporučeno věnovat také místům se zvýšeným výskytem rizikových skupin v oblasti mobility, kam patří zejména děti, senioři, zdravotně a tělesně postižení nebo nevidomí. Tyto skupiny obyvatel jsou často nižšího věku, mají omezené percepční schopnosti, hůře vidí atd., po městě se však stále pohybují. Místa s častým nebo předpokládaným výskytem těchto osob je vhodné specifickým požadavkům uzpůsobit.

V oblastech škol, dětských hřišť, sportovišť, domovů pro seniory, zdravotních středisek a obdobných lokalitách je vhodné aplikovat další prvky zklidnění dopravy, které zvýší bezpečnost chodců a sníží rychlost vozidel. Příklady úprav před školními budovami ukazuje obrázek 387.

193/ Příklad stavebních úprav u škol (Dobříš + Praha 7)



Zdroj 193/ vlastní fotodokumentace + maps.google.com

17.2.5 Opatření 3.2.5: Omezování reklamních zařízení v blízkosti silničních komunikací

Reklamní zařízení jsou ve městech zdrojem vizuálního smogu, umístění u silničních komunikací však poutá pozornost řidičů. Podnětů, které je potřeba vnímat, je v intravilánu obce již tak dost (větší provoz,

křižovatky, přechody, SDZ, SSZ atd.), reklamní zařízení jsou tak dalším podnětem, který má uživatel v zorném poli a musí jej vyhodnotit. Typicky se jedná se o samostatné reklamní plochy, plochy na budovách, různé směrovky, plachty na plotech a podobně.

194/ Reklamy v okolí světelné křižovatky



Zdroj 194/ vlastní fotodokumentace

Problém představují také přenosná reklamní zařízení, tzv. „áčka“, která bývají nevhodně umístěna, většina navíc pravděpodobně bez povoleného záboru. Umístění na chodníky zužuje jejich využitelnou šířku, může narušit vodící linii pro nevidomé (přirozenou i umělou). Umístění poblíž křižovatek nebo přechodů má zase nepřípustný vliv na rozhledové poměry.

Regulace reklamních ploch je považována spíše za estetickou záležitost, nicméně jak je popsáno výše, může mít i výrazný dopad na provoz na pozemních komunikacích, což přímo uvádí také „pravidla silničního provozu“ – zákon č. 361/2000 Sb. v § 79 odst. (6): „V bezprostřední blízkosti pozemní komunikace v obci je zakázáno umísťovat cokoli, co by bylo možno zaměnit s dopravní značkou, světelným a akustickým signálem, dopravním zařízením nebo zařízením pro dopravní informace nebo co by mohlo snižovat jejich viditelnost, rozpoznatelnost nebo účinnost, oslovovat účastníky provozu na pozemních komunikacích nebo rozptylovat jejich pozornost způsobem ovlivňujícím bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.“

S cílem omezit vizuální smog ve městě a zvýšit bezpečnost na silnicích omezením nepotřebných vjemů je navrženo omezit užití reklamních zařízení v blízkosti silničních komunikací. Z estetického hlediska je možno přistoupit k regulaci i v rámci celého města. Edukací obyvatel a provozovatelů o možných negativních dopadech reklam a jejich umístění pak může být předmětem osvěty a vzdělávání obyvatelstva, které například princip vodících linií pro nevidomé nebo rozhledové poměry zpravidla nezná.

17.2.6 Opatření 3.2.6: Účinný dohled a vymahatelnost přestupků

Účinný dohled nad dodržováním pravidel silničního provozu a přiměřená míra represivních opatření při jejich porušování je výrazným nedostatkem všech českých měst, Kyjov nevyjímaje. Hlavním tolerovaným přestupkem je nesprávné, nevhodné či nedovolené parkování. Benevolentní přístup je často uplatňován také při překračování dovolené rychlosti.

Městská policie zřizovaná městem je zpravidla pod politickým tlakem řešit přestupky pouze v omezené míře, například limitem na celkový počet vydaných pokut za měsíc, aby nebyla příliš nepopulární, což by se odrazilo na (ne)popularitě politického vedení města. Vymahatelnost práva je ovšem základním prvkem pro zajištění respektování pravidel, neboť řidiči nemají důvod své chování měnit, je-li jim tolerováno.

195/ Vozidlo MP (na obrázku vpravo) bez povšimnutí projíždí kolem několika zjevných porušení pravidel – vozidla stojí na přechodu, chodníku, v zeleni, zasahují do cyklopruhu (tř. Komenského)



Zdroj 195/ vlastní fotodokumentace

Cílem tohoto opatření není trestat a vymáhat každé jednotlivé porušení pravidel, avšak trestat smysluplněji. Překročení rychlosti u školy přes den má mnohem větší rizika než na úsecích, kde je vybírání pokut snadné, jako jsou dlouhé přímější úseky, úseky pod klesáním a podobně.

Ze strany města a jiných institucí by pak mělo docházet k eliminaci a odstraňování příčin porušování pravidel, což nejčastěji obnáší stavební opatření. Návrhem zklidňujících opatření jako je zúžení jízdních pruhů, zúžení šířky vozovky, dělicí ostrůvky a mnoho dalšího mohou i na rovném úseku výrazně změnit vnímání řidičů a pocitové rychlosti, a zároveň zvýšit bezpečnost na křižovatkách a kříženích pro nemotorovou dopravu.

Adekvátním řešením a rozmístěním parkovacích ploch, jejich časovým zpoplatněním, omezenou dobou stání a mnoha jinými opatřeními lze regulovat nabídku a poptávku. Zároveň je třeba nabídnout kvalitní alternativu, kterou je v případě menších měst zejména cyklistická doprava, dnes však bez vyhovující infrastruktury.

Plnění tohoto dlouhodobého (průběžného) cíle přímo naplňuje prioritní oblast 5 v rámci systémových opatření ze Strategie BESIP 2021-2030.

17.2.7 Opatření 3.2.7: Spolupráce s hasiči pro zajištění průjezdnosti IZS

Při vytváření a uplatňování parkovací politiky (viz Specifický cíl 3.3: Optimalizace dopravy v klidu na straně 204) nebo oprav komunikací je navrženo spolupracovat s IZS, definovat a zajistit přístupové cesty a příjezdy k objektům. Požadavky na průjezdnost vychází z konkrétního typu objektu a hasičské techniky, avšak musí být zohledněny a dodrženy pro zajištění požární bezpečnosti. Český hasičský záchranný sbor od roku 2017 vede kampaň 3 metry k životu, která na problematiku upozorňuje, viz obrázek 196.

196/ Plakát kampaně „3 metry k životu“ upozorňující na problematiku příjezdových tras pro hasiče

POTŘEBUJEME PROJET! ABYCHOM MOHLI ZACHRAŇOVAT

3 metry K ŽIVOTU

PARKUJTE OHLEDUPLNĚ!

Základní zásady parkování nejen na sídlištích:

- Parkovat pouze na vyznačených místech.
- Neparkovat na nástupních plochách pro požární techniku.
- Neparkovat před nadzemními a nad podzemními hydranty.
- Neparkovat v křižovatkách.

I krátkodobě nevhodně zaparkované vozidlo může být příčinou toho, že hasiči nebudou včas tam, kde jsou potřeba.

Jedno špatně zaparkované auto může znamenat několik zmařených životů.

Více o preventivním projektu 3 metry k životu naleznete na [f](#) [i](#) [Parkuji ohleduplně](#)

Zdroj 196/ hzscr.gov.cz

„Nástupní plocha pro požární techniku je zpravidla zřízena v blízkosti bytových domů s výškou nad 12 m (5 a více nadzemních podlažích) a je většinou označena zákazem vjezdu, zákazem stání nebo zastavení. Nástupní plocha slouží v případě potřeby pro ustavení většinou výškové techniky, která je využívána jak pro samotný zásah, tak i pro evakuaci osob z vyšších pater. Právě z tohoto důvodu byly na sídlištích budované pojezdové chodníky a nástupní plochy pro příjezd hasičů do vzdálenosti 4–7 metrů od vchodu, aby mohl být efektivně využit maximální dosah výškové techniky.“

Poselství a účel kampaně nicméně platí univerzálně v ČR ve všech oblastech. Prostor je potřebný nejen pro příjezd k zásahu, ale také pro manipulaci techniky a pohyb kolem vozidla, viz ilustrační obrázky níže. Problém se přitom netýká jen sídlišť, ale i oblasti nízkopodlažní zástavby, kde mají komunikace nižší a často proměnlivou šířku.

197/ Neprůjezdný úsek komunikace kvůli zaparkovaným vozidlům (Ilustrační příklad z ČR)



Zdroj 197/ blesk.cz, 2019

198/ Špatně průjezdná komunikace pro hasiče vlivem zaparkovaného vozidla (Ilustrační příklad z ČR)



Zdroj 198/ pozary.cz, 2019

199/ Největší potíže s příjezdem i manipulací má vůz s výškovou technikou, přitom právě ta je na sídlištích často potřebná (Ilustrační příklad z ČR)



Zdroj 199/ blesk.cz

200/ Běžný manipulační prostor hasičů při zásahu na sídlišti nepřesahuje nižší desítky cm a komplikuje zásah (Ilustrační příklad z ČR)



Zdroj 200/ HZS ČR, prezentace pro ČVUT FD

Realita kyjovských sídlišť tomu obvykle neodpovídá. Nástupní plochy nebývají vyznačeny, a často jsou kvůli zaparkovaným vozidlům špatně přístupné nebo nedostupné. K problematice totiž patří také možnost využívání širokých chodníků ve vnitroblocích, které byly vytvořeny právě s cílem možnosti pojíždění záchrannými vozidly.

Za zpracovatele nicméně musíme upozornit, že aktivita HZS na sociálních sítích a články na webech obcí nestačí, protože mezi většinovou populací v ČR se stále jedná o neznámé téma. O kampani se dozvěděl pouze jeden zástupce zpracovatele, a to při výuce na vysoké škole. Jiní, ani starší spolupracovníci o ní neměli povědomí, přestože se oblastí dopravy, parkování a projektování denně profesně zabývají. Může se tak jednat o další z námětů pro Opatření 4.1.1: Dopravní výchova a osvěta pro všechny věkové kategorie (viz strana 212).

17.3 Specifický cíl 3.3: Optimalizace dopravy v klidu

Doprava v klidu je významnou složkou automobilové dopravy. Abychom se mohli automobilem aktivně přesouvat z místa na místo, je dnes základní podmínkou jej vlastnit. Automobil však musí být odstaven jak na počátku cesty, tak následně na konci cesty, což se obvykle děje ve veřejném prostoru.

Důvodů pro vykonávání cest automobilem je mnoho, ať už se jedná o dojíždění do zaměstnání, za službami nebo volnočasovými aktivitami, přičemž tyto cesty vykonávají jak místní obyvatelé, tak dojíždějící z okolních obcí. Ve městě se tudíž mísí požadavky různých skupin řidičů vyhledávající různé potřeby a v různém časovém rozsahu. Skloubit všechny tyto požadavky ve veřejném prostoru omezeným svým rozsahem je velice náročné.

Výstavba parkovacích ploch pro každou individuální potřebu je vzhledem k velikosti volného prostoru nemožná, avšak potřeby obyvatel se během dne v čase mění. Obyvatelé ráno opouštějí rezidentní zástavbu a uvolňují parkovací stání, stejně tak ráno přijíždějí lidé do zaměstnání. Přestože se obytné a ekonomické zóny překrývají pouze částečně, je možné využít principu výměny na parkovacím stání. Rozdíl je také mezi krátkodobým a dlouhodobým stáním v řádu hodin.

Místa pro krátkodobá stání s vysokou obrátkovostí se obvykle nachází v oblastech se službami (obchody, zdravotní zařízení, úřady), a jsou proto určena osobám, které vozidlo zaparkují pouze na dobu nutnou pro vyřízení své záležitosti. Následně parkovací místo uvolní k dalšímu použití, zatímco dlouhodobá stání slouží k odstavení vozidla na delší dobu, např. po čas trvání pracovní doby a nedochází tak k obrátkovosti

parkovacích stání. Taková místa jsou, resp. měla by být umístěna v méně lukrativních oblastech, přičemž je pro takový účel akceptovatelná i delší vzdálenost k vozidlu (například 100-200 metrů).

201/ Problém zaparkovat obvykle znamená, že není splněna tato nerealizovatelná představa



Zdroj 201/ respekt.cz, Peter Bednár

Prostor však není nafukovací, stavět parkovací domy je finančně náročná investice, která se zpětně nikdy nezaplatí, a proto je třeba optimalizovat celý systém parkování. Je nutné nastavit pravidla jak pro místní obyvatele, tak pro dojíždějící a nastavit systém, který vyvažuje nepoměr mezi vzdáleností od cíle a omezeným počtem nejvhodnějších parkovacích míst, protože s rostoucí vzdáleností počet potenciálně vhodných parkovacích míst roste.

17.3.1 Opatření 3.3.1: Vytvoření celoměstské koncepce parkování

Město má v současné době nastavenou parkovací politiku, do které spadá také budování parkovacích míst. Veřejný prostor ve městě však není možné donekonečna zahlcovat parkováním. Vzhledem k principu dopravní indukce, kdy se po zvýšení nabídky navýší také poptávka, je empiricky prokázáno, že neustále navyšování počtu stání není udržitelná parkovací politika.

Poptávka a žádosti po parkovacích místech se budou objevovat neustále. Nastavení cílového stavu kapacity parkování je zcela zásadní při naplňování parkovací politiky a dosažení vyřešení problému / naplnění cíle v každé z definovaných oblastí. Město se také vyvaruje realizaci ad-hoc akcí na výstavbu parkovacích stání. S nastavením této politiky úzce souvisí vytvoření argumentace a komunikace směrem k obyvatelům, proč je cílový stav nastaven právě takto.

Vzhledem k velké rozloze ploch s nízkopodlažní zástavbou a rodinnými domy je také důležité zmínit, že obyvatelé často mají možnost parkovat na svém pozemku, kterou nevyužívají a vozidla odstavují, jak legálně i nelegálně, ve veřejném prostoru. Obce nemají uloženu povinnost zajistit parkovací místa pro (všechna) vozidla obyvatel, neboť příslušné předpisy a normy se vztahují k (novým) objektům, jejichž vlastníkem město zpravidla není. Zajištění parkování v existujících lokalitách je tedy zodpovědností zejména samotných majitelů (provozovatelů) vozidel.

Regulace počtu dostupných parkovacích míst je zároveň jedním z hlavních nástrojů, jak může obec ovlivnit modal-split obyvatel i dojíždějících. Empirické zkušenosti také prokazují, že mnohé služby více přístupné bezmotorové dopravě mohou být atraktivnější a úspěšnější, protože jsou snáze dostupné. Zejména cyklistická doprava tak může být v Kyjově na kratších cestách alternativou k jízdě IAD.

17.3.2 Opatření 3.3.2: Optimalizace parkovací politiky a naplňování koncepce

Kyjov v současnosti zpoplatňuje pouze malou část parkovacích stání v centrální části města. Kyjov je přitom z hlediska pěších vzdáleností městem krátkých vzdáleností, kde je z obytných zón možné dojít ke všem zásadním cílům jako nádraží, úřady, nemocnice, obchody, kultura atd. Zásadní nedostatek parkovací politiky je prostorová návaznost regulovaných a neregulovaných parkovacích stání v centru města, která jsou v dochozí vzdálenosti (200 metrů) od hranice zóny. Pokud dnes chce řidič parkovat v centru na nezaplatněném stání, stačí obvykle pouze odbočit a projet na konec boční ulice, kde se již obvykle nachází rezidentní zástavba bez jakékoliv regulace. Stejný princip by měl být zaveden v dalších ulicích navazujících na centrální část města a zpoplatněná stání tak, aby oblasti tvořily logické ucelené a uzavřené celky.

Parkovací tarify jsou dnes v centru města velice nízké a od roku 2004 se nezměnilo. Stejně tak je po městě (a také v centrální části) několik odstavných ploch, které se svým charakterem řadí mezi veřejnou zeleň a zanedbaný brownfield, kde jsou běžně vozidla odstavena, přestože plocha k účelu parkování není určena.

Problém s parkováním je nutné řešit komplexně a dokud bude systém obsahovat neregulovaná stání v atraktivních oblastech, nikdy se nestane plně funkčním. Smyslem placené parkovací politiky je usměrnit vozidla v konkrétní časovou dobu do míst pro ně určených a vhodných a díky tomu také postupně snižovat stupeň zatížení města automobily.

Zhotovitel doporučuje celkovou revizi systému parkování také v kontextu realizace dalších aktivit. V souvislosti s úpravami a zřizováním zón je kromě jejich vyznačení vhodné zaměřit se také na zklidnění dopravy, tedy celkové řešení uličního prostoru, snížení rozlehlosti křižovatek, zkracování přechodů zejména v jednosměrných ulicích apod. Současně s tím může dojít k zavádění zón 30, sdílených zón nebo obytných zón atp.

17.3.3 Opatření 3.3.3: Legalizace parkovacích míst formou změny organizace dopravy

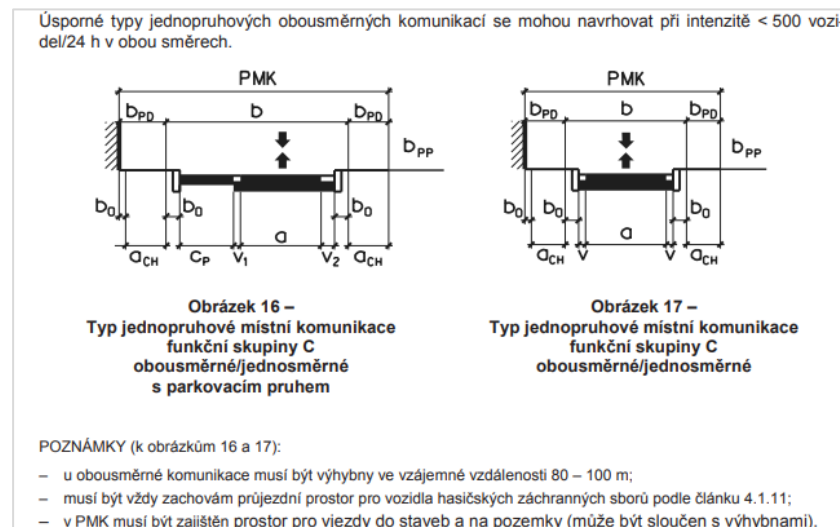
Pasportizace veřejně dostupných parkovacích stání ve městě přinesla jasný vhled do problematiky legálního parkování ve městě. Jak ukazuje dokumentace v analytické části poptávka přesahuje nabídku zejména v oblastech s rodinnou zástavbou. Obyvatelé dnes často nevyužívají parkování na svém pozemku, ale parkují ve veřejném prostoru.

Přestože je takové parkování ve většině případů nelegální, protože pro průjezd na obousměrné komunikaci nezbyvá 6 metrů šířky, jak vyžaduje zákon o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb., není ze strany MP postihováno dostatečně, aby se uživatelům nevyplatilo. Přehlížení problému a akceptace porušování pravidel není řešení, proto je navrženo v souladu s koncepcí města (viz Opatření 3.3.1: Vytvoření celoměstské koncepce parkování) místa v rezidenčních oblastech zmapovat a legalizovat.

Možnosti legalizace jsou v závislosti na intenzitě dopravního provozu a vhodnosti následující:

- komunikaci zjednosměrnit pro motorová vozidla (cyklistům povolit jízdu v protisměru),
- vytvořit jednopruhovou obousměrnou komunikaci se zřízením výhyben, jsou-li třeba.

202/ Profil jednoruhové obousměrné komunikace dle ČSN 73 6110



Zdroj 202/ ČSN 73 6110

Zavedení organizace dopravy vede ke zřehlednění situace pro řidiče i ostatní účastníky a zvýšení bezpečnosti díky optickému zúžení vozovky, snížení rychlosti vozidel, zajištění rozhledů a zklidnění celé oblasti. Cílem aktivity je získání legálních parkovacích stání při využití stávající kapacity komunikace a bez dalšího záboru veřejné zeleně. Přestože tento systém již v ulicích Kyjova kvůli tolerovanému porušování pravidel v podstatě funguje, oficiální stanovení přinese nezbytný atribut bezpečnosti a přehlednosti a možné snížení záboru zpevněných ploch, zejména v křižovatkách.

Na většině ulic na území města lze legalizaci parkovacích stání provést změnou organizace dopravy. Vyšší délka segmentů jednotlivých ulic vybízí spíše k realizaci výhyben při zachování obousměrného provozu, zatímco krátké a úzké uliční úseky jsou vhodné pro zjednosměrnění a zřízení cykloobousměrky. Změny organizace dopravy by neměly být vytvářeny samostatně pro jednotlivé uliční úseky, ale koordinovaně v návaznosti na celé uliční bloky nebo ucelenou oblast tak, aby průjezdnost zůstala plynule zachována.

17.3.4 Opatření 3.3.4: Legalizace parkovacích míst formou stavebních úprav

V některých ulicích bude třeba pro zřízení parkovacích stání provést stavební úpravy. To se týká významnějších ulic, kde bude zachován běžný obousměrný provoz, a šířka komunikace pro zřízení parkovacích stání pouze změnou organizace není dostatečná. Úpravy se často neobejdou bez záborů zeleně, nicméně toto lze v omezené a odůvodněné míře akceptovat. Současná zeleň totiž často postrádá estetickou i funkční kvalitu (často se jedná pouze o trávníky, keře nebo různé neopadavé stromy) a mnohdy zabraňuje v rozhledu, což je zcela nepřijatelné (viz obrázek 370).

Vhodné stávající stromy lze do parkovacích pásů vhodně zakomponovat a při stavebních úpravách také umisťovat. Spolu se zlepšením srozumitelnosti prostoru a bezpečnosti dojde i ke zlepšení estetické stránky a mikroklimatu v ulici. Příklad takové úpravy v Roudnici nad Labem ukazuje obrázek 371, kde vzniklo podélné parkování na obou stranách komunikace se zachováním běžné obousměrné komunikace.

203/ Zlepšení organizační i estetické stránky ulice se stromy (Roudnice nad Labem, ul. Krabčická)



Zdroj 203/ maps.google.com + mapy.cz

Realizace parkovacích ploch jiným povrchem (dlažbou) kromě přirozeného odlišení ploch zároveň snižuje teplotu povrchů na přímém slunci, neboť světlejší odstíny pohlcují méně sluneční energie, čímž je omezován efekt tepelného ostrova. Dalším podpurným opatřením (na obrázku 371 nerealizovaném) je provedení povrchu stání z propustného materiálu, což sníží nároky na odvodnění a může tudíž snížit i investiční náklady.

Specifickým fenoménem je, že parkovací místa na městské zeleni byla dříve na žádost oficiálně povolována ze strany města. Kvůli obtížné rozlišitelnosti oficiálních a nepovolených míst, a absenci kontroly dochází ovšem k častému odstavování vozidel na zeleni prakticky všude, protože nedovolený zábor veřejné zeleně není ze strany MP postihován. Typicky se jedná o místa v rodinné zástavbě před jednotlivými domy, kde ze zeleně zbyla pouze zhutněná a nepropustná hlína. Taková místa se však nachází také ve vnitroblocích a meziprostoru mezi bytovými domy.

204/ Příklad nelegálního stání na zeleni v kombinaci se zpevněným stáním, obojí na pozemku města



Zdroj 204/ vlastní fotodokumentace

Všechny případy legálních i nelegálních parkovacích stání je třeba řešit individuálně, protože ne všechna taková místa lze stavebně legalizovat. K tomu by mělo dojít v rámci aplikace strategie parkovací politiky města s přihlédnutím ke specifickým daného území.

Tato aktivita může být samostatnou aktivitou, nebo být uplatněna i později při provádění rozsáhlejších stavebních úprav a rekonstrukcí v místech, kde bylo realizováno legalizování změnou organizace dopravy (viz předchozí aktivita).

17.3.5 Opatření 3.3.5: Systematické zavádění krátkodobých stání pro zásobování

Tato aktivita je nezbytnou součástí optimalizace parkovací politiky města a zajištění logistiky v rámci města. Řidiči z povolání sloužící jako zásobování, kurýři, doručovatelé apod. dnes mají jen velmi omezené možnosti, jak legálně zastavit a provést doručení zboží. Běžná parkovací stání jsou zpravidla obsazená, případně neposkytují dostatečný prostor pro větší vozidlo. S čím dál více se rozvíjející možností online nakupování a dovážkových služeb tak dochází k nárůstu takových řidičů. Zástavba, resp. organizace parkování v ní však tomuto způsobu přepravy vůbec není přizpůsobena. Řidiči proto často „musí“ zastavit na nevhodném místě, protože není časově ani ekonomicky obhajitelné strávit nejméně několik minut hledáním vhodného místa při každém zastavení.

Zastavení „na blikáčky“ je společností i MP téměř bezvýhradně tolerováno, nicméně často blokuje provoz, omezuje chodce nebo ničí veřejnou zeleň. Namísto restrikcí by měla parkovací politika města zohlednit existenci těchto (běžných) služeb a po městě systematicky vyhražovat místa pro zásobování tak, aby bylo možné realizovat dodávky zboží bez negativních vlivů na plynulost a bezpečnost provozu. Toto se týká jak zásobování provozoven, tak i doručování domů, místa by tedy v menším počtu měla být vymezena i v rezidenčních oblastech.

205/ Vozidlo zásobování blokující pruh pro cyklisty i vozidla



Zdroj 205/ vlastní fotodokumentace

V ulici mají být vyznačena konkrétní místa pro zastavení v počtu dle charakteru oblasti, ideálně na rohu ulice, aby bylo možné je využít do více směrů, případně snadno přejít na opačnou stranu ulice. Pro správnou funkčnost je nezbytné omezit maximální dobu přímo na SDZ (například maximálně 15 minut, maximálně 30 minut) a především dostatečně kontrolovat a trestat zneužívání takových míst řidiči běžných osobních vozidel nebo k delšímu odstavení.

Místa je kromě svislého značení navrženo vyznačit i pomocí VDZ, v závislosti na zvoleném SDZ použít buď V10e „Vyhrazené parkoviště“, nebo V12a „Žlutá klikatá čára“ doplněné o nápis ZAS. Jedná se „jednoduchý“ prvek vedoucí k větší respektovanosti vyhrazených míst, protože SDZ je možné přehlédnout, zatímco VDZ je při najíždění k místu zřetelně viditelné, stejně tak je možné jej vidět po vystoupení z vozidla.

Důležitost a význam nutnosti respektovat místa pro zásobování lze připodobnit k místům vyhrazeným pro osoby tělesně postižené, která taktéž mohou být po většinu času neobsazená, ovšem jsou volná právě proto, aby je dotyčný mohl při svém příjezdu bez problémů využít, neboť nemá možnost vozidlo odstavit kdekoli jinde jako ostatní řidiči. Zároveň by takové místo mělo být v obou případech uzpůsobeno pro specifické potřeby, jako je dostatečná šířka nebo bezbariérový přístup na chodník.

17.3.6 Opatření 3.3.6: Zřízení míst K+R a krátkodobých stání u významných cílů

Zřízení míst K+R a krátkodobých stání u významných cílů města představuje důležitý prvek dopravní infrastruktury, který výrazně usnadňuje přístup k frekventovaným místům, jako jsou například nemocnice, školy, úřady nebo nákupní centra. Tato místa umožňují rychlé zastavení vozidel bez nutnosti dlouhodobého parkování, což pomáhá zlepšit plynulost dopravy a snižuje dopravní zácpy v okolí klíčových destinací.

Při plánování zřízení těchto stání je třeba brát v úvahu nejen intenzitu provozu a potřeby konkrétní lokality, ale také bezpečnost chodců a efektivní využití veřejného prostoru. Dobře navržená místa K+R přispívají k větší dostupnosti služeb, usnadňují pohyb osob s omezenou mobilitou a podporují udržitelnější způsoby dopravy tím, že umožňují krátkodobé zastavení bez nutnosti parkování na delší dobu.

17.4 Specifický cíl 3.4: Rozvoj elektromobility

Doprava je jedním z největších znečišťovatelů ovzduší, přičemž ke znečištění dochází všude po trase jízdy. Dopady jsou výraznější v území s větší koncentrací obyvatel, kde zároveň žije nejvíce obyvatel, kteří jsou tak přímo zasaženi. Podle různých výzkumů je znečištění ovzduší způsobené dopravou zodpovědné za více předčasných úmrtí než dopravní nehody. Doprava je v EU zdrojem čtvrtiny všech vypouštěných emisí skleníkových plynů, přičemž 43,5 % z toho tvoří osobní automobily, což je nezanedbatelný podíl. „V rámci snah o snížení emisí CO₂ a dosažení klimatické neutrality do poloviny století (podle plánu Zelené dohody pro Evropu) je do roku 2050 zapotřebí 90% snížení emisí skleníkových plynů z dopravy (v porovnání s úrovněmi z roku 1990).“²

17.4.1 Opatření 3.4.1: Výstavba nabíjecích míst pro automobily

Základem (úspěchu) každého módu dopravy je dostupná a kvalitní infrastruktura, která v případě elektromobility v Kyjově neexistuje. Z tohoto důvodu je navrženo zahájit systematické budování nabíjecích míst pro elektromobily. Dosažitelný dojezd na baterie dnes již bez problémů stačí na každodenní dojížděku a dojezd několika stovek kilometrů umožňuje také vykonat středně dlouhé cesty. Zejména v oblasti sídlišť není nabíjení realizovatelné z vlastní domácnosti, což je hlavní překážkou pro pořízení a užívání elektromobilu. Nabíjecí místa by měla být zřizována i v oblastech nízkopodlažní zástavby a rodinných domů, neboť možnosti nabíjení mohou být omezeny i tam. Příklad nabíjecího místa pro 2 automobily v obytné čtvrti v Nizozemsku ukazuje obrázek 206.

² Zdroj:

<https://www.europarl.europa.eu/topics/cs/article/20190313STO31218/emise-co2-z-aut-fakta-a-cisla-infografika>

206/ Nabíjecí místo v obytné čtvrti (Houten, Nizozemsko)



Zdroj 206/ vlastní fotodokumentace

Nabíjecí místa mají smysl také v místech občanské vybavenosti, kde kromě komplexnosti sítě zajišťují zdroj energie například pro návštěvníky. Povinnost budovat nabíjecí místa je zakotvena také v novém stavebním zákonu (zákon č. 283/2021 Sb.), který v § 167 písm. e) ukládá vlastníkovi „stavby a zařízení ... zajistit do 1. ledna 2025 instalaci alespoň 1 dobíjecí stanice, a to, pokud je vlastníkem jiné stavby než stavby pro bydlení s více než 20 parkovacími stáními, za podmínek stanovených prováděcím právním předpisem.“

Pro nové stavby a změny dokončených staveb pak platí přísnější kritéria dané vyhláškou č. 146/2024 Sb.: „Nová stavba a změna dokončené stavby, která má více než 10 parkovacích stání, vyjma stavby pro bydlení a změny dokončené stavby pro bydlení, musí být vybavena minimálně jedním dobíjecím bodem a kabelovody pro pozdější instalaci dobíjecího bodu pro elektrické vozidlo pro každé páté parkovací místo.“

Cílem aktivity je vytvořit komplexní síť nabíjecích stanic na území města, která umožní bezproblémové využívání automobilů s elektrickým pohonem pro obyvatele i návštěvníky. Zásadní je rovnoměrná dostupnost na území celého města, aby nebylo nutné za dobíjením „dojíždět“. Pro snížení investičních nákladů je zřizování nabíjecích míst možné spojit například s rekonstrukcí VO, elektrických rozvodů nebo jiné (technické) infrastruktury v území.

17.4.2 Opatření 3.4.2: Využívání elektrických a hybridních vozidel v městských organizacích

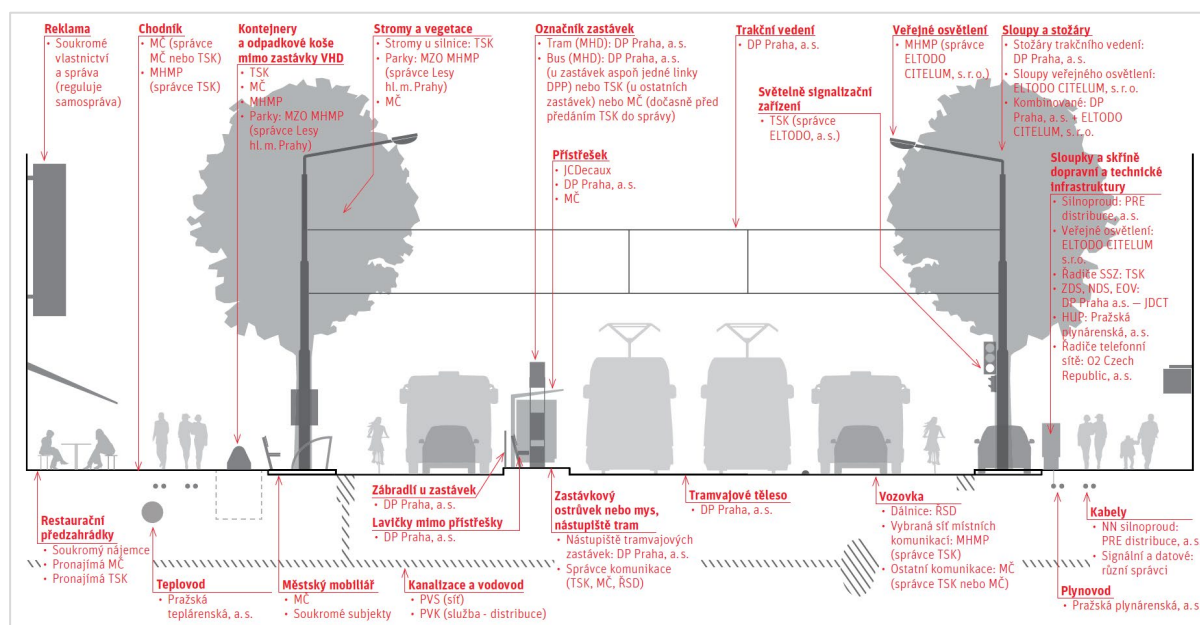
Podporu elektromobility a alternativních pohonů může vyjádřit i město a městem zřizované organizace a jít příkladem svým občanům. V současnosti dostupná elektrická a hybridní vozidla již poskytují dostatečný dojezd pro celodenní využití, zejména pak pro vozidla operující s omezeným rozsahem územní působnosti. Vozidla správců zeleně, komunikací, městské policie a podobných mohou být částečně nebo plně elektrická.

Vyšší pořizovací cena vozidel s alternativními pohony se kompenzuje nižšími provozními náklady, v součtu investičních i provozních nákladů za celou životnost vozidla vychází již dnes alternativní pohony finančně výhodněji, přičemž se dá předpokládat pokračování mírně klesajícího trendu pořizovacích cen.

18 STRATEGICKÝ CÍL 4: KVALITNĚJŠÍ VEŘEJNÝ PROSTOR

Přestože je doprava pouze jednou z mnoha funkcí města (ulice), má dnes dominantní podíl při utváření podoby veřejných prostranství. To je sice pochopitelné – přemísťovat se potřebuje každý – nicméně silniční doprava se těší nadměrnému postavení oproti ostatním typům dopravy, přestože je prostorově nejnáročnější a energeticky nejméně efektivní. České zaměření se pouze na (silniční) dopravu zároveň pomíjí celkovou kvalitu veřejného prostoru, což je ještě zesíleno roztržštěním správcovství jednotlivých prvků (viz obrázek 207), nedostatečnými personálními kapacitami, nízkým finančním ohodnocením, nedostatečnou údržbou apod.

207/ Příklad fragmentace vlastníků (správců) v ulici



Zdroj 207/ iprpraha.cz, Manuál tvorby veřejných prostranství

Neudržitelnost takového přístupu je zřejmá, protože všichni obyvatelé i uživatelé jakékoliv dopravy nejsou se stavem infrastruktury spokojeni. Město jakožto klíčový aktér v území má unikátní postavení k systémové koordinaci všech aktérů zasahujících do jeho území a pochopitelně také k realizaci vlastních projektů. Součástí takových aktivit nemusí být pouze „stavební činnost“, ale například také komunikace s veřejností, jež je stále u většiny složek státu nedostatečná.

18.1 Specifický cíl 4.1: Komunikace s veřejností

Komunikovat s veřejností lze nejen aktuální informace, uzavírky a projekty, ale také strategické záměry, fungování státní správy, obecné principy plánování atp.

18.1.1 Opatření 4.1.1: Dopravní výchova a osvěta pro všechny věkové kategorie

Dopravní výchova není záležitostí pouze pro děti školního věku nebo frekventanty autoškoly. Doprava se neustále vyvíjí, objevují se nové dopravní značky, nová dopravní uspořádání (místa pro přecházení, různé typy cyklopruhů, sdílená zóna, turbo-okružní křižovatka), nové dopravní prostředky, veřejnost však není v tomto ohledu dostatečně informována. Situaci nepomáhají ani různé mediální zkratky při informování o změnách.

Neznalosti se však týkají také běžných a dlouho platných pravidel, případně jejich dodržování (například zákaz stání v obytné zóně). Všichni účastníci provozu tak mohou svým nevhodným chováním způsobovat rizikové situace a fyzickou nebo materiální újmu sobě nebo ostatním.

Sporadické kampaně realizované organizací BESIP nebo příspěvky na webu Policie ČR se obvykle zaměřují na „typické jevy“ (viz obrázek 208) typu vysoká rychlost, alkohol za volantem, bodový systém, reflexní prvky pro chodce apod. Byť jsou tyto informace záslužné, nijak nepomáhají každodennímu řešení situací v provozu a nevěnují se dopravní infrastruktuře. Proto je zde prostor pro realizaci dopravní výchovy zaměřující se na tuto oblast.

208/ Příklad „obecného“ příspěvku pro motorkáře od Krajského ředitelství policie Jihomoravského kraje

Řidiči POZOR!

BRNO: Na silnice se po zimě vrací motorkáři a cyklisté

Jaro ťuká na dveře a na silnice se po zimě vrací milovníci jedné stopy. Ať už motorkáři nebo cyklisté se začnou pohybovat více na silnici, než řidiči byli zvyklí v zimní období. Je třeba být obezřetný a ohleduplný v silničním provozu vůči všem účastníkům.

DESATERO PRO BEZPEČNÝ NÁVRAT- NEPODCEŇUJTE!!!!

- 1. TECHNICKÝ STAV:** Kontrola motorky před jízdou by měla být samozřejmostí. Nezapomeň na kontrolu: brzdových destiček, dezén pneumatik, funkčnosti světel (hlavně brzdových), případně napnutí řetězu (u motorek, které ho mají).
- 2. NEPODCEŇ VYBAVENÍ:** Speciální motocyklové oblečení a výstroj zmírní případné následky při nehodě. Na přilbě NEŠETŘÍ! (kraťasy, rifle, tričko a pantofle NENÍ VHODNÉ OBLEČENÍ!!). Reflexní doplňky mohou zvýšit viditelnost až na 200 m! Pravidlo vidět a být viděn neplatí jen pro chodce a cyklisty, ale i pro motorkáře.
- 3. RYCHLOST:** Nepřiměřená rychlost následky jakékoli jezdecké chyby nemilosrdně násobí.
VYJEZDI SE - NEJEZDI NADORAZ!
- 4. ZATÁČKY:** Při projíždění zatáček se špatným výhledem je potřeba předvídat nebezpečí (zaparkovaný nákladák, nerovnost vozovky, štěrky, olejová skvrna, spadlé listy, dilatační spáry....).
- 5. KONCENTRACE:** Důležitou roli hraje psychika. Starosti odvádějí od soustředění. Nesedejte na motorku rozrušení nebo jinak "rozhozeny". Jezdi s čistou hlavou. Alkohol nebo omamné látky na motorku nepatří!
- 6. PŘEDVÍDAVOST:** JE VELMI DŮLEŽITÁ!!! Číst situaci na silnici v každém okamžiku je pro bezpečnou jízdu nezbytné! Pozor na slepé úhly zpětných zrcátek u vozidel.
- 7. PŘÍPŮSPĚVIT JÍZDU POČASÍ A STAVU VOZOVKY.** Déšť pro řidiče na motorce může mít fatální následky. Brzdná dráha je delší, stabilita v zatáčkách narušená, jízdní vlastnosti jsou podstatně jiné.
- 8. SITUACE:** Při jízdě je třeba dávat pozor na nečekané události (DĚTI, PŘECHODY), motocykl má delší brzdovou dráhu než vozidlo. Auto na vedlejší silnici nemusí odhadnout vaši rychlost a na poslední chvíli se rozhodne rozjet.
- 9. ZŘETELNÁ JÍZDA:** Dávejte VŽDY včas a zřetelně najevo znamení o změně směru jízdy
- 10. KASKADÉRSKÉ KOUSKY:** Patří na okruh a jiná uzavřená místa.

Šťastně najeté kilometry a bezpečný návrat domů přeje policisté.

Zdroj 208/ policie.gov.cz

Může jít o různou formu například v podobě článků na webu města, pravidelné rubriky v Kyjovských novinách, příspěvky na sociálních sítích, letákovou kampaň do schránek, organizovaná setkání s možností dotazů atp. Podobně pestrá může být i paleta řešených témat.

Na internetu (např. zmiňované organizace BESIP) přitom existuje mnoho příruček, doporučení a vysvětlujících dokumentů s nevyužitým potenciálem. Mimo jejich vyvěšení na webu není zpracovateli známo jejich šíření. Zástupci zpracovatele se s nimi v osobním životě ani v praxi nesetkali a vědí o nich pouze proto, že takové materiály aktivně vyhledávali.

209/ Příklad užitečných informací ukrytých na webu BESIP a zpracovaných jako prostý text na webové stránce

Úvod » Účastníci silničního provozu » Chodci » Dítě ve městě

Dítě ve městě - chodec

Děti jsou velmi zranitelné, a proto nezapomínejme na to, že již od jejich nejútlejšího věku je musíme učit správnému pohybu po komunikacích.

Jak se chovat a co učit dítě podle věku

Věk 0 - 4 roky

Dítě zcela jistě nebude samostatně chodit dříve než před dovršením jednoho roku. A tak jej v tomto věku budete pravděpodobně přepravovat v dětském kočárku. K základům bezpečné chůze s kočárkem patří:

- zajistěte viditelnost kočárku; tmavé barvy na šedém pozadí budov zaniknou; zvolte světlé a jasné odstíny například žlutých a červených barev, zvýrazněte vše reflexními doplňky;
- zajistěte správné místo pro přecházení vozovky s kočárkem; zvolte přehledný úsek, zhodnoťte výšku i stav obrubníku a vozovky v celé její šířce, abyste mohli co nejrychleji přejít;

Zdroj 209/ besip.cz

Materiály zejména na webu BESIP jsou navíc často zpracovány pouze strohou textovou formou na webové stránce (viz obrázek 210), případně jako mnohastránkové brožury v samostatném souboru s nutností jeho stažení. Ačkoliv tedy web vypadá moderně, struktura obsahu a přístupnost informací není dobrá.

Umět se správně pohybovat v provozu by však měl umět každý, proto může město dané materiály využít a zvýšit jejich dosah. Doporučeno je také zahrnutí místních reálií, tedy ukázání konkrétních příkladů z města a okolí, které lépe pomohou obyvatelům si situace zapamatovat.

Osvěta se může týkat také veřejné dopravy. Kromě typických kampaní na ohleduplnost ke spolucestujícím je možné šířit povědomí například o fungování zastávek na znamení (pro autobusy i vlaky), tarifních možnostech, zdrojích informací o výlukách, cestování s kočárkem apod. Pozitivním příkladem je například článek v červnových Kyjovských novinách věnující se věnuje tématu cestování vlakem v JMK, zejména nákupu jízdenky.

210/ Ukázky z článku Kyjovských novin šířící osvětu v duchu tohoto opatření

Jak si koupit jízdenku na vlak?

V celém Jihozápadním kraji došlo před několika měsíci k modernizaci nákupu jízdenek na vlak. Na základě kupících se dotazů přinášíme přehled možností, jak jízdenku zakoupit.

Jak koupit jízdenku pomocí platební karty
Pokud nemáte již zakoupenou jízdenku z autobusu, zakoupenou přes mobilní aplikaci POSEIDON či IDOS a nevíte, jak si ji koupit, můžete si ji koupit i pomocí platební karty. Jízdenku si můžete koupit i pomocí platební karty. Jízdenku si můžete koupit i pomocí platební karty.

Na úvodní obrazovce automatů uvidíte nejčastější cíle z dané stanice. Pokud je některý z nich váš, stačí jej vybrat. Druhý režim se nazývá „Rychlé jízdenky“. Využijte ho, když víte, na kolik zón jízdenku potřebujete, případně si chcete koupit jednorázovou jízdenku nebo jízdenku na...



Přeprava handicapovaných osob
Na závěr ještě doporučení k přepravě handicapovaných osob ve vztahu k vlakové lince S6. Na této lince oficiálně nejsou zařazeny nízkopodlažní vozy. Taková přeprava však není úplně vyloučená. Pro objednání asistence na této lince lze využít celostátní systémy Českých drah, které mají o nasazení potřebných vozidel přehled. Pro přepravu ostatními vlakovými linkami IDS JMK zajišťovanými nízkopodlažními vozidly je naopak lepší využít objednávkový systém na webu www.idsjmk.cz.

Jak vyhledat spojení a informace o IDS JMK
Pro vyhledání spojení v rámci IDS JMK, pro přehled změn a výluk, jízdní řády nebo i pro aktuální polohu vozidel doporučujeme používat oficiální web www.idsjmk.cz a aplikaci IDS JMK POSEIDON. V POSEIDONU navíc můžete koupit při platbě z kreditu většinu jízdenek IDS JMK se slevou.

- Pro cesty do Zlínského kraje doporučujeme koupit jízdenku IDS JMK do Starého Města, nebo Uherského Hradiště (z Kyjova linkou S6 je to 6 zón). Ještě ve vlaku můžete požádat průvodčího o prodej jízdenky integrované dopravy Zlínského kraje potřebné pro pokračování ve vaší cestě. Ušetříte tak nemalé peníze.
- Pro cesty v rámci České republiky mimo Jihozápadní kraj můžete ve vlaku linky S6 průvodčího požádat i o jízdní doklad Českých drah. Jenom pozor na to, že doklady Českých drah neplatí ve všech vlacích, a to ani ve Zlínském kraji. Je proto možné požádat o dražší doklad OneTicket, který naopak platí ve všech vlacích. Cestující však za tento komfort platí většinou vyšší cenu. Ani v jednom z případů nebudete u průvodčího ve vlaku S6 platit přírůzek k jízdnému.
- Pokud chcete cestovat vlakem po ČR zejména na větší vzdálenosti výhodně, doporučujeme kupovat jízdenky přes e-shopy dopravců, můžete tak ušetřit i několik set korun. Při prodeji ve vlaku se obvykle různá zvý-

Zdroj 210/ mestokyjov.cz, Kyjovské noviny 06/2025

Zejména ekonomicky aktivní generace dominantně využívá osobní automobil a s veřejnou dopravou mají pouze sporadickou, často letitou zkušenost. To může mít vliv na vnímání aktuálního stavu, který od té doby doznal zlepšení – běžně lze například platit kartou nebo si koupit lístek v aplikaci. Malá znalost může být také přispívajícím faktorem dovážení dětí do školy.

Ve všech případech je potřeba dbát na srozumitelnost sdělení a vyvarovat se špatně srozumitelným (technických) pojmům. Osvětové materiály například běžně užívají termín „zádržné systémy“, ačkoliv běžně užívaným a srozumitelným pojmem jsou „bezpečnostní pásy“.

Zejména pro příspěvky na sociálních sítích je důležité také přizpůsobit jejich formát, strukturu a obsah. Číst obrázek plný textu nebo sledovat 15minutové video je na takových platformách, proto je třeba formu sdělení uzpůsobovat také zvolené platformě a cílové skupině.

18.1.2 Opatření 4.1.2: Dopravní osvěta pro cyklisty

Specifická pozornost by měla být věnována osvětě pro cyklisty, a to zejména ve vztahu k dopravní infrastruktuře. Silniční a chodecká infrastruktura je totiž dlouhodobě přítomná, avšak s přibývajícími opatřeními pro cyklisty vzniká nový typ infrastruktury, jehož pravidla nejsou vždy všem dostatečně zřejmá, nejen cyklistům.

Kromě základních dopravních pravidel je možné komunikovat například způsob průjezdu křižovatkou (standardní, okružní, světelnou), jak se chovat v křižovatce, na přejezdu pro cyklisty, kde a jak bezpečně uzamknout jízdní kolo, a další.

211/ Příklad z užitečného informačního materiálu z roku 2013

Piktogramový koridor pro cyklisty pro přecházení



cyklista:
Piktogramový koridor vám může naznačovat vhodný průjezd po cyklotrase nebo přecházení v rámci jízdních pruhů. V takovém případě vás může navádět šikmo přes jízdní pruh nebo od kraje do jeho středu apod. Vždy se v takovém případě nejprve ujistěte, že nikoho za vámi ani sebe neohrozíte, dejte rukou znamení o směru jízdy a pak teprve manévr proveďte.

motorista:
Piktogramový koridor v tomto případě přejíždějte i v případě, že jedete osobním vozidlem: naznačený cyklistický průjezd vám v tomto případě kříží cestu. Pokud před vámi jede cyklista, předpokládejte, že může dále pokračovat právě v naznačeném směru. Proto zvolněte a umožněte mu přecházení bezpečně provést.



Zdroj 211/ besip.cz, Česko cyklistické: Malá encyklopedie cyklistické infrastruktury

18.1.3 Opatření 4.1.3: Kampaně vysvětlující dopravní a urbanistické plánování

Jednou z možností, jak pomoci občanům porozumět (složitosti) plánování je vysvětlování. Mnoho pojmů, principů nebo předpisů běžně užívaných projektanty, urbanisty nebo správci není široké veřejnosti známo a nemusí si vždy plně uvědomovat všechny souvislosti a dopady, které jsou při projektování zohledňovány.

ČD, KORDIS JMK, ŘSD, SÚS a další komunikují především provozní záležitosti jako jsou výluky, změny vedení linek apod. Vysvětlování funkčnosti a příslušnosti státní správy, samosprávy nebo základních dopravních teorémů dnes chybí. Témata jako dopravní indukce, plánování staveb, financování dopravy, činnost odborů úřadů nebo udržitelný rozvoj mohou být jednoduše zpracována například venkovní reklamou na zastávkách MHD nebo rubrika v Kyjovských novinách vydávaných městem. Inspirovat se lze kampaní Českých drah vysvětlující, že infrastruktura patří Správě železnic a za zpoždění často mohou výluky vyhlášené právě správcem infrastruktury, nikoliv dopravcem.

366/ Kampaň ČD vysvětlující organizaci výluk na železnici



Zdroj 366/ vlastní fotodokumentace

Cílem není vychovávat dopravní odborníky, ale osvětou a postupným vzděláváním společnosti odstraňovat zažitá mýty nebo obvyklé návrhy řešení z řad veřejnosti, která ale problém ve skutečnosti nevyřeší. Nabízení různých možností a představování příkladů dobré praxe z českých měst i zahraničí může názorně ukázat, že omezený veřejný prostor nemusí sloužit především automobilům. Vyšší znalost vzájemných souvislostí ovlivňujících dopravu a mobilitu pomůže snáze přijmout politická a odborná rozhodnutí a zjednoduší veřejná projednávání.

Samotná kampaň může mít různé podoby, ať už elektronickou v podobě prezentací na webu, nebo papírovou v podobě osvětových článků v kyjovském periodiku. Finančně náročnější mohou být

informativní bannery formou výstav malého rozsahu ve veřejném prostoru a možnost osvěty mládeže se nabízí už na základních a středních školách.

18.1.4 Opatření 4.1.4: Komunikování dopravních projektů, záměrů a realizací

Jedním z častých jevů u dopravních projektů je tzv. NIMBY efekt, v překladu „ne na mém dvorku“. Lidé z evolučního hlediska příliš neholdují změnám, a ještě více citliví jsou na změnu jim důvěrně známého prostředí.

Nejen dopravní projekty často rychle získají nějakou zjednodušující „nálepku“, která ve spojení s fámami a kusými informacemi může vyvolat značný odpor i proti objektivně přínosnému záměru (ve městech jde typicky např. o stavbu tramvajové trati nebo metra). Při aktivním přístupu investora k jednotlivcům se však často zjistí, že většina protestujících má pouze snadno řešitelné dílčí připomínky (kácení stromů, nevhodné řešení), nebo je pouze mobilizována narativem několika organizátorů „protestů“ a konkrétní vlastní názor nemá.

Osobní zkušenosti zástupců zpracovatele, investorů i vedení měst zároveň ukazují, že za odporem organizátorů i davu je často prostý nedostatek informací a z něj plynoucí obavy nebo zcela jiné (dopravní) problémy, které s daným záměrem ani nesouvisí.

Zpětná vazba místních je validním vstupem do (dopravních) projektů, protože znalost lokálních souvislostí plyne z dlouhodobých pozorování, které projektant a někdy ani město nemá šanci vysledovat.

Plánované projekty a stavební úpravy by proto měly být komunikovány včas, s dostatečným prostorem pro vznesení připomínek a případné zapracování úprav. Zároveň mají být jasně komunikovány cíle a přínosy projektu. Vidina širšího smyslu často pomáhá při akceptaci veřejností, byť nemusí vždy podporovat specifické zájmy dotyčných. Ty jsou ostatně různé a často protichůdné, takže nikdy nelze uspokojit všechny. Trpělivým a srozumitelným vysvětlováním však lze dosáhnout uspokojivého výsledku.

18.2 Specifický cíl 4.2: Zklidnění centra města

Centrum města je v Kyjově přirozeným místem setkávání, i proto že se zde koncentruje značná část obchodů, služeb nebo pracovních příležitostí. Uspořádání náměstí ani okolních ulic historického centra tomu však neodpovídá a dnes je podřízeno primárně silniční dopravě: plynulému průjezdu a téměř neomezené možnosti parkování.

Napravit tento nevyhovující stav je v zájmu všech, protože si na něj stěžují i sami motoristé. Zklidnění centra města pomůže většině dnes omezených uživatelů, aniž by měla výrazné negativní dopady na silniční dopravu. Zvýšením atraktivity udržitelných módů dopravy zároveň podpoří jejich využívání nejen v centru města, z čehož opět budou profitovat všichni včetně řidičů.

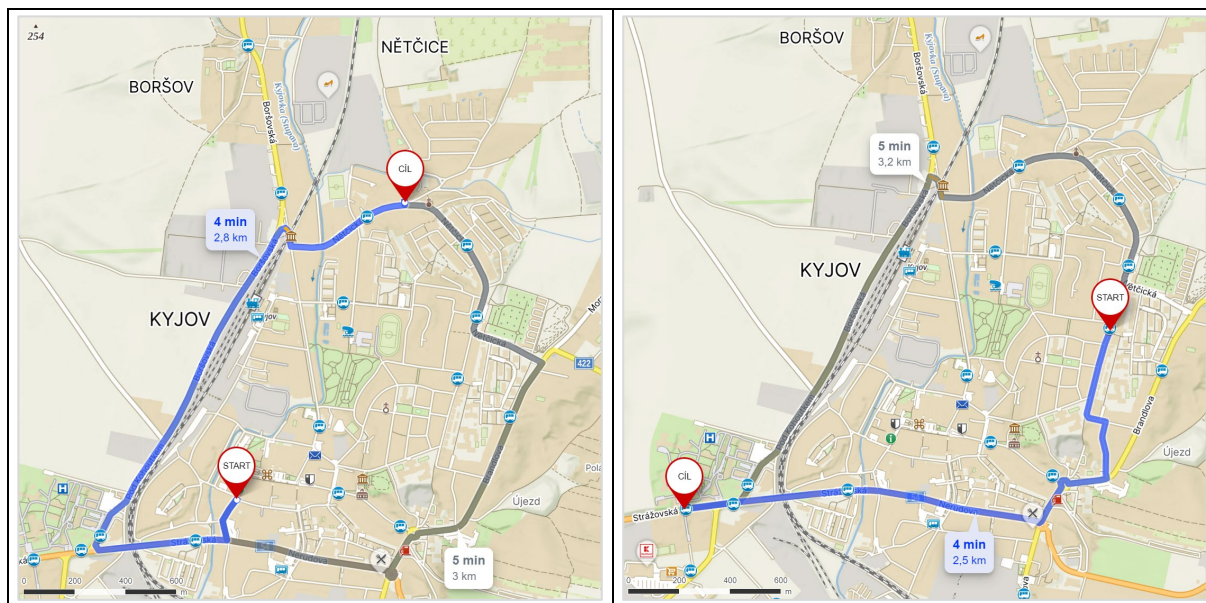
Pro realizaci opatření je nezbytná pečlivá příprava, politická odvaha, trpělivé vysvětlování a doba alespoň několika měsíců pro vyhodnocení dopadů. Ke změně dopravního chování totiž nedojde za jeden den ani za jeden týden, ale začne k ní docházet postupně po opadnutí první vlny emocí.

18.2.1 Opatření 4.2.1: Vymístění průjezdné dopravy z Masarykova náměstí

Základem zklidnění dopravy na Masarykově náměstí je snížení intenzity vozidel. Neomezený průjezd automobilové dopravy přes Masarykovo náměstí je nevhodný, protože omezuje pohyb v nejatraktivnější části města. Mnoho řidičů trasu využívá jako nejkratší nebo historicky zažitou, náměstí přitom lze snadno

objet okolními ulicemi (Dobrovského, Jungmannova) nebo se místu zcela vyhnout po hlavních komunikacích na okraji širšího centra města. Plánovače trasy (např. mapy.cz) tyto varianty ostatně navrhují, viz obrázek 212.

212/ Příklady z plánovače tras vyhýbající se Masarykovu náměstí



Zdroj 212/ mapy.cz

V minulosti proběhly pokusy dopravu omezit např. zjednosměrněním, avšak doba trvání dočasných úprav byla příliš krátká na relevantní vyhodnocení. Ani zjednosměrnění však není dostatečným řešením, protože stále zachovává možnost průjezdu, byť pouze jedním směrem.

Konkrétní podoba a rozsah opatření záleží na rozhodnutí města. Následující text přibližuje několik možností provedení:

- Umístění zákazových značek;
- Zúžení nebo fyzické přerušení ve vybraném místě;
- Vytvoření pěší zóny na náměstí.

Umístění zákazových značek

Umístění zákazových značek B 32 *Jiný zákaz* s nápisem „PRŮJEZD ZAKÁZÁN“ je sice nejjednodušším, nejrychlejším a nejlevnějším řešením, ale také nejméně účinným. Značka totiž dle definice ve vyhlášce č. 294/2015 Sb. zakazuje řidiči „vjet do takto označeného úseku. Za takový důvod se nepovažuje objíždění dopravně složitě situace nebo zkracování trasy.“

Řidič však nemůže předem vědět, jak dlouhý je „označený úsek“, protože není zřejmé, kde se nachází následující křižovatka. Omezení je v podstatě nevymahatelné i z praktických důvodů, protože je velmi obtížné (s technikou i bez ní) prokázat, že vozidlo úsekem projelo a nezastavilo. Vágní definici lze zároveň jednoduše obejít zastavením na několik sekund – klidně v jízdním pruhu – a následným pokračováním v jízdě (průjezdu).

Nesprávné nebo opakované umístění v úseku (zóně) pak může vést k nezamýšleným důsledkům, kdy je vjezd zakázán všem, jak ukazuje ilustrační příklad z Prahy na obrázku 213. Místo se nachází v krátkém mezikřižovatkovém úseku u zaústění rezidenční oblasti na sběrnou komunikaci, ovšem umístění v tomto

místě dle definice nedovoluje dojet dále než ke křižovatce u žlutého domu. Příjezd do této oblasti je tedy kvůli dopravnímu značení nepoužitelný.

213/ Ilustrační příklad zmatečného umístění značky, která kvůli nedaleké křižovatce zakazuje vjezd do oblasti všem (Praha)



Zdroj 213/ vlastní fotodokumentace

Dodržování omezení je tedy závislé pouze na disciplíně řidičů, která v ČR obecně není dobrá. Motivací nemůže být ani hrozba postihu, protože ani s pomocí automatizovaných prostředků nelze spolehlivě prokázat porušení zákazu.

Zúžení nebo fyzické přerušení ve vybraném místě

Pro podpoření umístěných zákazových značek je možné komunikaci ve vybraném místě zúžit, aby byl průjezd oblastí pomalejší, a tudíž méně atraktivní. Vymahatelnost nebo dodržování je u této možnosti stejně problematické.

Zřejmou úpravou je fyzické přerušení komunikace ve vybraném místě, např. ve středu náměstí, zaústění tř. Komenského na náměstí aj. Komunikace bude zachována v celé délce, avšak fyzickým přerušením nebude možný průjezd. Dočasně lze opatření provést například betonovými bloky nebo květináči, trvale pak stavební úpravou. V obou variantách je však nezbytné zachovat průjezd pro cyklisty, kteří být omezování nemají.

214/ Průjezd pro cyklisty propojující komunikace s provozem vozidel



Zdroj 214/ vlastní fotodokumentace

Zásadní nevýhodou takového řešení je zamezení průjezdu všem vozidlům bez rozdílu, tedy i VHD nebo složkám IZS. Řešením by sice mohlo být vytvoření krátkého úseku v úrovni chodníku, kam by byl striktně omezen vjezd pouze na vybraná vozidla, zákaz by však bylo možné snadno porušit. V tomto případě by sice šlo opatření vymáhat, avšak muselo by se jednat o trvalý kamerový dohled, což vytváří trvalé provozní náklady pro rozpočet města.

Nájezd a sjezd zároveň přináší výrazný diskomfort pro cestující, kteří v autobusech nerovnosti vozovce pociťují výrazně víc než cestující v automobilech. Delšímu vozidlu zároveň trvá déle místo přejet, čímž může dojít k prodloužení jízdy o 20–30 sekund.

Délka slepých ulic převyšujících 100 metrů zároveň vyžaduje zřízení obratiště pro vozidla na svoz odpadu, což pouze zvýší nároky na prostor a potřebný objem investic.

Vytvoření pěší zóny na náměstí

Progresivní možností je zřízení pěší zóny na většině náměstí. Ulice Svatoborská a tř. Komenského by v takovém případě byly zaslepeny u zaústění na náměstí, což by díky zkrácení slepé ulice odvrátilo nutnost zřizovat obratiště. Tř. Komenského by případně bylo možné propojit s východní částí náměstí (pokračování tř. Palackého), čímž by byla zajištěna obousměrná obsluha celé oblasti.

Vymístění dopravy z většiny náměstí by umožnilo jeho trvalé kulturní a společenské využití a učinilo cíl výrazně atraktivní pro bezmotorovou dopravu. Dlouhodobé zkušenosti v zemích západní a severní Evropy, a postupně i českých měst přitom ukazují úspěšnost pěších zón v centech měst, a v mnoha případech zahrnují mnohem větší oblast, než by vůbec v Kyjově vůbec bylo vhodné vymezit.

Provoz VHD skrze pěší zónu je nejen možný, ale dokonce žádoucí. Udržitelné formy dopravy tím získají proti IAD drobnou výhodu, což podpoří jejich využívání při cestách do centra města. Zachování průjezdnosti bude pochopitelně možné porušovat i zde, avšak výrazně delší úsek a celkové uspořádání prostoru bude řidiče od vjezdu do pěší zóny přirozeně odrazovat. Případné porušení je zároveň jasně viditelné i postižitelné.

Jakýkoliv cíl na náměstí zůstane stále dostupný i řidičům do vzdálenosti maximálně 100 metrů od nejbližší komunikace.

18.2.2 Opatření 4.2.2: Omezení parkování v centru města

Přestože je (veřejný) prostor v centru města nejvíce lukrativní, je v Kyjově používán primárně pro odstavování vozidel a zpoplatněn symbolickou částkou – maximálně 20 Kč za hodinu i při dlouhodobém stání. Poplatek tak zcela ztratil svůj regulační účel, protože se jedná o zcela marginální výdaj.

215/ Porovnání náměstí v Kyjově (vlevo) s běžným stavem v zemích západní a severní Evropy (vpravo)



Zdroj 215/ vlastní fotodokumentace

Základem regulace by kromě omezení počtu stání (zejména na náměstí) mělo být nastavení parkovacích poplatků tak, aby odrazovalo uživatele od dlouhodobého odstavení vozidla v řádu hodin nebo celého dne, a podporovalo obrátkovost na jednotlivých místech. Pro dlouhodobé parkování lze již dnes využít

plochy v dostupnosti 2–3 minut chůze z náměstí, avšak uživatel k tomu není kvůli minimálnímu rozdílu v ceně motivován.

Omezená úvodní doba může být i zdarma (obvykle 30 nebo 60 minut), čímž pro krátkodobé uživatele dojde oproti dnešnímu stavu ke zlepšení. Navazující hodinová sazba však má být dostatečně motivační, aby odklonila déle parkující vozidla na méně lukrativní místa v pěší dostupnosti, kde je parkování levnější nebo zdarma.

216/ Příklad zpoplatnění parkování v Brně, prvních 60 minut je zdarma

NÁVŠTĚVNÍK			
Každý, kdo v dané oblasti nepatří mezi abonenty nebo rezidenty.			
ZÓNA	ZDARMA	CENA/HOD.	REŽIM PARKOVÁNÍ V PRACOVNÍ DNY
A Zona A			historické centrum města / možnost parkovat jen s dlouhodobým oprávněním / do většiny míst je omezen vjezd
B Zona B	60 min.	40 Kč	Platí se 24 hod. denně, možnost předplatného
C Zona C	60 min.	30 Kč	Platí se v době od 17 do 6 hod., jinak ZDARMA

Zdroj 216/ parkovanivbrne.cz

Úpravy v centru města jsou součástí širších úprav dopravy v klidu, které navrhuje Specifický cíl 3.3: Optimalizace dopravy v klidu (viz strana 204).

18.2.3 Opatření 4.2.3: Stavební úpravy ulic a náměstí odpovídající zklidněnému režimu

Navazujícím a úzce souvisejícím opatřením je stavební úprava ulic pro nové využití uličního prostoru. Pouhé omezení dopravy a parkování bez dalších úprav nenaplní potenciál možných změn a bude oprávněně předmětem kritiky nejen ze stran motoristů ale i ostatních uživatelů a obyvatel, protože došlo pouze k omezení a přínosy se nerealizovaly vůbec nebo jen v malé míře.

Pomocí dočasných opatření lze prostor alespoň částečně zpříjemnit pomocí mobiliáře a dalších prvků, které pomohou nově nabytý prostor využít. Vhodné je místo doplnit také informacemi nebo odkazem na opatření s dalšími informacemi a možností vyjádření zpětné vazby.

217/ Půlročního zkušební provoz uzavření části ulice v centru města: cyklisté a pěší nejsou omezeni, QR kód poskytuje další informace (Rotterdam, Nizozemsko)



Zdroj 217/ vlastní fotodokumentace

218/ Uplatnění „taktického urbanismu“ v ul. Vachova v Brně poskytl prostor ulice provozovněm i návštěvníkům výměnou za 6 parkovacích stání



Zdroj 218/ kultivovanamesta.cz

Stavebním příkladem může být Dolní náměstí ve Vsetíně a navazující ulice Svárov upravené do jedné výškové úrovně pěší zóny, viz obrázek 219. Motorovým vozidlům je zakázán vjezd s výjimkou VHD a dopravní obsluhy. Stavební provedení sice trpí dílčími nedostatky (například v místě autobusových

zastávek), avšak celkový koncept je funkční. Podobně se lze inspirovat v krajském městě Brně, kde je náměstí Svobody i ulice Masarykova (viz obrázek 220) tímto způsobem zklidněná již dlouho.

219/ Stavebně upravená ulice Svárov a Dolní náměstí v centru Vsetína s omezeným vjezdem



Zdroj 219/ mapy.cz

220/ Pěší zónou v jedné výškové úrovni může bez problému jezdit VHD (ul. Masarykova, Brno)



Zdroj 220/ vlastní fotodokumentace

V případě dočasných i trvalých úprav má být nabídnuta vhodná alternativa, v tomto případě zejména zlepšení pěších a cyklistických tras, zřízení cyklostojanů, umístění zeleně, laviček atp. Průjezd pro zásobování a VHD zároveň poskytne těmto módům drobnou výhodu oproti IAD, což dále podpoří využívání udržitelných forem dopravy.

18.2.4 Opatření 4.2.4: Efektivnější využívání ploch v centru města

V širším centru města se nachází několik ploch, které jsou zanedbané a/nebo využívány primárně pro parkování. Jmenovitě se jedná o placená parkoviště za kulturním domem a u kina Panorama (obojí ve vlastnictví města), bezplatné parkoviště u ulice Nádražní (ve vlastnictví ČD) a areál bývalé mlékárny. U většiny lokalit se objevil návrh parkování rozšířit např. výstavbou parkovacího domu. Takováto jednoúčelová stavba je však ekonomicky neobhajitelná, protože si nevydělá ani na svůj provoz, natož aby se pokryly investiční náklady ve výši desítek milionů Kč.

I proto je vhodnější v daných lokalitách postavit objekt s rezidenční, smíšenou nebo jinou funkcí odpovídající umístění v centru města, ve kterém mohou být zřízeny parkovací kapacity. Provoz a pronájem prostor tak může financovat dopravní infrastrukturu, která si na sebe jinak sama nevydělá a byla by pro město nepřiměřenou zátěží.

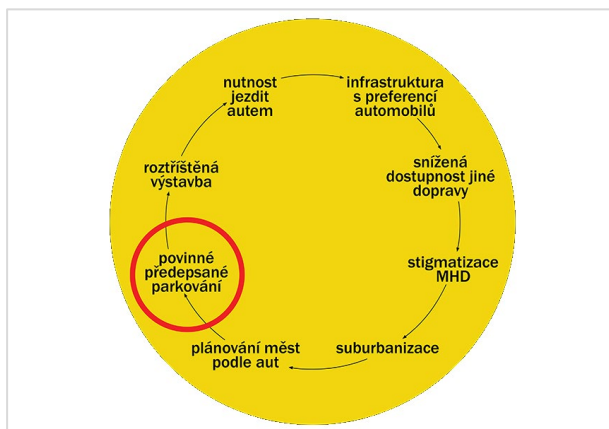
Pro snížení investičních nákladů je u rezidenčních staveb možné parkovací stání ponechat v úrovni terénu, kde budou pouze vstupy do objektu a vnitřní podlahová plocha až v dalších poschodích. U objektů s provozovnami není takové řešení doporučeno, protože aktivní parter by v patře nefungoval.

V areálu bývalé mlékárny a u kulturního domu je v ÚP vymezena plocha změny se způsobem využití „plocha smíšená obytná“, což navrhovaný záměr splňuje. V podmínkách využití plochy přestavby P1 je však uvedeno, že stavba může mít pouze 3 nadzemní podlaží a „musí zajistit odstavná stání motorových vozidel pro vlastní i veřejnou potřebu (nesmí poklesnout kapacita stávajících veřejných odstavných stání)“. Kombinace těchto požadavků je obtížně splnitelná, pokud má mít objekt i jiné využití než odstavování vozidel.

Může za to kombinace s požadavkem vyhlášky č. 146/2024 Sb. na tzv. „parkovací minima“, která podle podlahové plochy a účelu stavby určuje ke každému objektu minimální počet parkovacích stání. V centrech měst, členitém terénu, na atypických parcelách nebo kdekoli, kde není dostatek prostoru zřídit vjezd, rampu nebo plochu garáže v podzemí či na terénu je pak jakákoliv stavba prakticky

nerealizovatelná. I pokud požadavky splnit lze, je vytvořený prostor k původnímu účelu dražší kvůli zvýšeným nákladům a nižší užitné ploše. To mimo jiné přispívá k začarovanému kruhu závislosti na IAD a nedostupnosti bydlení v ČR, kterou ilustruje schéma na obrázku 221.

221/ Začarovaný kruh závislosti na IAD



Zdroj 221/ respekt.cz, Peter Bednár

Ať už dojde k naplnění požadavků jakkoliv, výstavba samostatného parkovacího domu je ekonomicky neobhájitelná. Plocha u kina panorama je v ÚP vymezena jako stabilizovaná „plocha dopravy v klidu“, což představuje nevyužitý potenciál smysluplnějšího využití atraktivní lokality.

18.3 Specifický cíl 4.3: Zvyšování kvality veřejných prostranství

Dosavadní zaměření primárně na dopravní infrastrukturu, navíc odděleně podle jednotlivých módů, znamená, že je veřejný prostor buď úplně pomíjen, nebo výrazně limitován při možnostech rozvoje, protože je ulice již vybudována a přizpůsobena (pouze) dopravní infrastruktuře.

Špatně navržený nebo zanedbaný veřejný prostor má přitom vliv nejen na kvalitu života, kriminalitu nebo hodnotu nemovitostí, ale také na dopravu. Dopad nejvíce pociťují chodci, kteří se pohybují pomaleji a přicházejí do těsného kontaktu s danou lokalitou i pokud jen procházejí. Pro zvýšení atraktivity bezmotorové dopravy i podpory dalších funkcí ve městě je vytvořeno následujících 7 opatření tohoto specifického cíle.

18.3.1 Opatření 4.3.1: Revize dopravního značení a dopravních zařízení

Na území města je navrženo provést celkovou revizi dopravního značení a dopravních zařízení, zejména jeho aktuálnosti, správnosti, umístění, adekvátnosti a potřebnosti. Dopravní značení a jeho součástí (sloupky) jsou součástí vizuálního smogu a pohledových bariér, užívání některých dopravních značek upozorňujících na běžné situace není nutné. Redukce jejich počtu zlepší vizuální estetiku města a zároveň více vyniknou podstatné informace zbylých dopravních značek. Příklad na obrázku 222 ukazuje situaci, kde je část značek umístěna nesprávně (často porušuje i více základních zásad najednou) a všechny značky dohromady mají nedodržanou vzájemnou vzdálenost.

222/ Všechna SDZ na obrázku jsou umístěna nesprávně



Zdroj 222/ vlastní fotodokumentace

Druhým často neřešeným fenoménem, na která je doporučeno se při revizi zaměřit, je nadbytečnost sloupků a možnost využití jiných, existujících svislých prvků. Nedostatky mohou vzniknout také při osazování, přemísťování nebo úpravách dopravní situace. Nevhodné nebo nadměrné osazování SDZ přitom bezpečnosti na silnicích neprospívá, důležité značky pak mohou snadno zaniknout v okolí jiných.

223/ Zjevně duplicitní značky v zóně s totožným omezením



Zdroj 223/ vlastní fotodokumentace

TP 65 uvádí, že značení v obci má být viditelné nejméně ze vzdálenosti 50 metrů, brzdná dráha z této rychlosti je 34 metrů. Jakékoliv „předsazování“ značení před místo, ke kterému se vztahuje (typické zejména u značek přednosti v jízdě) je proto zbytečné a nežádoucí. Vzájemná vzdálenost značek má být minimálně 30 metrů, aby se SDZ nepřekrývalo navzájem, a zároveň byl řidič schopný informace vnímat a zpracovat. Často uváděná a používaná minimální hodnota 10 metrů má být použita pouze výjimečně a na dopravně málo významné pozemní komunikaci, v praxi je však užívána všude.

Skutečné dodržování ustanovení o vzájemné vzdálenosti by kladlo větší důraz na posuzování relevance a nutnosti SDZ osadit. Umístěním SDZ jsou dnes totiž často sanovány nedostatky ve stavebním řešení komunikace, VZD a vymáhání pravidel obecně platné úpravy. K tomuto účelu SDZ (primárně) sloužit nemá, a při jeho použití tímto způsobem jsou často porušována jiná pravidla.

SDZ nemůže nahradit přínosy (nebo nedostatky) vhodného stavebního uspořádání a aplikace stavebních prvků zklidnění dopravy, ani vlivu a přirozené pozice VDZ v zorném poli řidiče. S ohledem na tyto skutečnosti je navrženo množství osazeného SDZ redukovat a osazovat pouze v odůvodněných případech, aby bylo předcházeno zbytečnému vizuálnímu i informačnímu smogu. Pro osazení je doporučeno využívat především existující konstrukce a sloupy místo vlastních sloupků.

Vodítkem při realizaci opatření může být nově vydaná příručka *Doporučení pro obce k omezení vizuálního smogu v oblasti dopravního značení* z edice MMR pro obce. Ta obsahuje způsoby, jakými lze počet dopravního značení redukovat, jak jeho nadměrnému množství předcházet i komentované příklady dopravních situací, kde je (ne)potřeba užití dopravního značení popsána.

18.3.2 Opatření 4.3.2: Zavedení jednotného vizuálního stylu cyklistických stojanů a mobiliáře

Cyklistické stojany jsou častým prvkem městského mobiliáře. Mnoho z nich je pravděpodobně soukromých a patří provozovně, před kterými jsou umístěny, což přináší nejednotnost v jejich typu, tvaru, barvě i umístění.

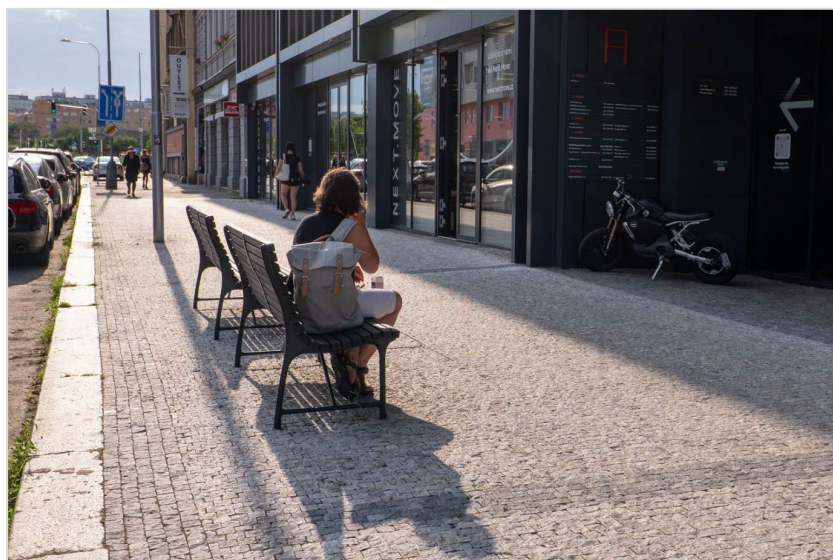
Různorodost se však nevyhýbá ani městským stojanům. Z tohoto důvodu je navrženo zvolit vizuální styl cyklistických stojanů, které budou ve městě umísťovány a zavázat městské a státní organizace k jejich používání při investičních akcích a obnovách.

V případě dostupných finančních prostředků a snaze zlepšit vizuální vzhled města lze vstoupit do jednání i se soukromými subjekty a cyklistické stojany více sjednotit.

18.3.3 Opatření 4.3.3: Umísťování laviček ve veřejném prostoru

Součástí mobility a pobytové funkce jsou také lavičky. Historicky bývají umísťovány zejména na „atraktivních“ místech typu náměstí, park, zastávky apod. V souvislosti se zvyšováním pobytové funkce všech veřejných prostor je navrženo umísťovat lavičky i do běžných ulic. Příklad na obrázku 224 ukazuje, že i lavička umístěná v obyčejné ulici na nijak význačném místě má svůj smysl.

224/ Veřejná lavička na nijak zvlášť zajímavém místě v ulici (ul. Dělnická, Praha 7)



Zdroj 224/ vlastní fotodokumentace

Může ji využít kdokoli, kdo si chce odpočinout, potřebuje se zastavit, napít se, případně prostě posedět a relaxovat. Širší možnosti odpočinku v celé pěší síti ocení zejména starší lidé nebo rodiče s dětmi, kteří

mohou zastavení potřebovat častěji. Zejména senioři a lidé s pohybovým omezením volí svoji pěší trasu právě na základě dostupného mobiliáře, kde by si mohli v pravidelném intervalu odpočinout. Funkce laviček tak není rekreační, ale primárně funkční.

18.3.4 Opatření 4.3.4: Vytvoření koncepce uspořádání uličních prostor

Vytvoření koncepce principů uspořádání uličních prostor je klíčovým krokem pro zajištění funkčnosti a estetické hodnoty veřejných prostranství. Důraz by měl být kladen na rovnováhu mezi potřebami různých uživatelů – pěších, cyklistů, motoristů a veřejné dopravy. Základním principem by mělo být zajištění bezpečnosti a pohodlí pro všechny účastníky dopravy, včetně snadného přístupu pro osoby s omezenou schopností pohybu. Dalším důležitým faktorem je podpora ekologických a udržitelných řešení, jako jsou zóny snižující emise, zelené plochy a využívání přírodních materiálů. Koncepce by měla také zahrnovat prvky, které podporují komunitní život, jako jsou odpočinkové zóny, veřejné lavice nebo malé trhy, čímž se zvyšuje atraktivita městského prostoru pro obyvatele i návštěvníky.

Pro efektivní implementaci koncepce by měl být kladen důraz na participaci veřejnosti a zapojení místních komunit, což zajistí, že výsledné řešení bude odpovídat skutečným potřebám uživatelů a podpoří dlouhodobou udržitelnost navržených změn.

Typickým příkladem plýtvání prostorem jsou úzké travnaté pásy o šířce 0,50–1,00 m na obou stranách ulice, které nelze využít pro výsadbu vzrostlé zeleně, ani jednoduše přeměnit na jiný prvek. Tento prostor je často neoprávněně využíván k parkování, avšak nedostatečná šířka vede k omezování průjezdu na komunikaci nebo průchodu na chodníku.

225/ Příklady ulic s neefektivním využitím uličního profilu



Zdroj 225/ vlastní fotodokumentace

Vhodnějšího uspořádání je možné dosáhnout pouze změnou celého uličního profilu, zpravidla posunem silniční komunikace na jednu stranu. Souhrnná šířka úzkých zelených pásů v kombinaci s částí vozovky umožní např. zřízení parkovacích stání, což ulice v současném uspořádání legálně neumožňuje. Snižit nároky na šířku průjezdu může také zjednosměrnění komunikací nebo obousměrná jednopruhová komunikace. Těmto úpravám se podrobněji věnuje Opatření 3.3.3: Legalizace parkovacích míst formou změny organizace dopravy (viz strana 206) a Opatření 3.3.4: Legalizace parkovacích míst formou stavebních úprav (viz strana 207).

Ke každé ulici je potřeba přistupovat individuálně a vytvořit vizi uličního uspořádání, která bude naplňovat její specifické potřeby, ale zároveň vyhovovat širším vztahům, např. bezpečné cestě do školy, vedení cyklotrasy nebo cyklostezky apod. Výrazný vliv bude mít vedení inženýrských sítí, nicméně ani to není v dlouhodobém horizontu problém. Při následující rekonstrukci může být přemístěno, aby bylo možné uplatnit návrh z vize.

Sada obrázku níže ukazuje porovnání současné ulice v Kyjově s významem i šířkou podobnou ulicí v Nizozemsku, popisek popisuje rozdíly v uspořádání. Dlouhodobým a systematickým uplatňováním navržené vize lze dosáhnout podobných výsledků i v Kyjově.

226/ Nizozemská ulice má zvýšenou plochu křižovatky, stromy a je obousměrná pro cyklisty



Zdroj 226/ vlastní fotodokumentace

227/ Nizozemská zóna 30 obsahuje opakující se prvky zklidnění, má řešené parkování, zeleň i pěší vazby v křižovatkách



Zdroj 227/ vlastní fotodokumentace

228/ Významnější spojnici uvnitř zóny 30 v Nizozemsku kromě výše zmíněného obsahuje ochranný pruh pro cyklisty



Zdroj 228/ vlastní fotodokumentace

229/ Nizozemská městská třída má průběžné parkování, dělené přechody, samostatně vedenou cyklostezku a napojení okolních ulic přes chodníkové přejezdy, které zajišťují zklidnění i kontinuitu cyklostezky



Zdroj 229/ vlastní fotodokumentace

230/ Nizozemská sběrná komunikace má odpovídající šířku, samostatné cyklostezky, vzrostlé stromy a dělené přechody



Zdroj 230/ vlastní fotodokumentace

231/ Souběžně s významnou sběrnou komunikací vede v Nizozemsku vždy samostatná cyklostezka a i světelné křižovatky mívají dělicí ostrůvek umožňující vypnutí signalizace při nízkém provozu



Zdroj 231/ vlastní fotodokumentace

18.3.5 Opatření 4.3.5: Vytvoření manuálu pro správné umísťování mobiliáře ve veřejném prostoru

Správně navržený mobiliář, jako jsou lavičky, odpadkové koše, stojany na kola nebo informační tabule, by měl být umístěn tak, aby nenarušoval plynulý pohyb chodců a nezpůsobil překážky v prostorách s vysokou frekvencí návštěvníků. Zároveň by měl respektovat specifika daného místa, jak po stránce historické, tak kulturní. Důležité je, aby mobiliář plnil nejen praktickou funkci, ale také přispíval k estetickému obrazu veřejného prostoru a identitě místa.

Manuál by měl obsahovat jasná pravidla pro umístění a typy mobiliáře v závislosti na různých typech veřejných prostor – náměstí, parky, pěší zóny nebo ulice s vysokým dopravním zatížením. Doporučeno je také zohlednit ergonomii, materiálovou odolnost a udržitelnost, aby mobiliář nejen sloužil dlouhodobě, ale také minimalizoval nároky na údržbu a aby byl výsledný návrh funkční, bezpečný a přívětivý pro všechny uživatele.

18.3.6 Opatření 4.3.6: Pravidelný úklid a údržba

Stav veřejného prostoru má přímý vliv na atraktivitu pěší dopravy a ochotu ji využívat, případně se ve veřejném prostoru zdržovat. Pravidelný úklid a údržba veřejných prostranství přispívá k jejich vnímání veřejností nejen mezi pěšími, ale i mezi cyklisty, řidiči atd. Zanedbanost prostředí totiž ovlivňuje chování všech osob v daném místě a kromě např. kriminality ovlivňuje třeba i respektovanost dopravních pravidel.

18.3.7 Opatření 4.3.7: Propojení územního a dopravního plánování

Plánování dopravní infrastruktury je pro město zásadní, protože přímo mobilitu obyvatel. Ovlivňuje však také jejich každodenní život i celkovou funkčnost veřejného prostoru. Dopravní systémy by proto neměly být navrhovány izolovaně pouze z pohledu technické efektivity, ale mají být vždy integrovány do širšího kontextu městského rozvoje.

Při návrhu „dopravních projektů“ je proto nezbytná spolupráce s urbanisty a architekty, kteří rozumí dynamice města, jeho demografickým trendům, potřebám obyvatel a možnostem dalšího rozvoje. Stále významnější je také hospodaření s dešťovou vodou a adaptační opatření a změnu klimatu, tato hlediska však často nebývají zohledňována.

Neméně důležitá je spolupráce s odborníky na veřejný prostor, kteří se zaměřují na sociální a funkční aspekty dopravních projektů. Ulice totiž neslouží jen automobilům a dopravě – jde o prostor, kde se setkávají lidé, pohybují se rodiče s kočárky, senioři, domácí zvířata. Pokud není veřejný prostor navržen s ohledem na tyto potřeby, dochází ke konfliktům, bariérám v pohybu nebo ke ztrátě sociálního života ve městě. Propojením dopravních řešení s designem veřejných prostor vznikají místa, která jsou bezpečná, přívětivá a podporují komunitní život. To přispívá k větší soudržnosti obyvatel a celkové atraktivitě města.

V praxi by tedy měly být veškeré projekty ve veřejném prostoru komunikovány nejen uvnitř jednotlivých útvarů úřadu, ale také s ostatními subjekty (např. správci sítí, správci komunikací) a tato komunikace by měla probíhat i opačně z jejich stran. Město by také mělo v návaznosti na Opatření 4.3.5: Vytvoření manuálu pro správné umístění mobiliáře ve veřejném prostoru (viz strana 228) uplatňovat svou vizi, které lze dosáhnout také postupně několika dílčími projekty.

Díky dostatečné a včasné komunikaci je možné dosáhnout synergie záměrů, úspory finančních prostředků a minimalizovat negativní dopady staveb na obyvatele. Zároveň může konkrétní, ale konzultovaný projekt přinést zlepšení i v jiné oblasti, např. zřízení nabíjecích míst nebo zastávkových odjezdových tabulí při rekonstrukci elektrického vedení nebo veřejného osvětlení.

18.4 Specifický cíl 4.4: Modrozelená infrastruktura

Modrozelená infrastruktura kombinuje přírodní prvky (zelené – parky, stromy, zeleň) s vodními prvky (modré – řeky, retenční nádrže, vsakovací plochy) a hraje klíčovou roli v udržitelném rozvoji měst. Pomáhá zmírňovat dopady klimatických změn, jako jsou vlny horka nebo přívalové deště. Zlepšuje

kvalitu ovzduší, podporuje biodiverzitu a přispívá k lepšímu duševnímu i fyzickému zdraví obyvatel. Navíc pomáhá zadržovat vodu v krajině a snižuje riziko povodní. Díky propojení přírody a urbanismu vytváří příjemnější a odolnější prostředí pro život.

18.4.1 Opatření 4.4.1: Revize a zvýšení kvality zeleně

Kyjovské ulice mají velmi často mezi silniční komunikací a chodníkem zřízený zelený pás, což je na první pohled velice pozitivní skutečnost. Oddělení chodců od hlavního dopravního prostoru zvyšuje bezpečnost pro pěší, umožňuje umístění sloupů a značení bez omezování šířky chodníku aj.

Další dvě obvyklé výhody, zvýšení estetické kvality a zlepšení mikroklimatu v ulici nicméně v Kyjově naplňovány nejsou, protože estetická i funkční kvalita drtivě většiny zelených pásů je přinejlepším sporná. Většina jich je pouze zatravněna, pokud se v nich nachází stromky nebo keře, jedná se zpravidla o nelistnaté dřeviny, které neposkytují stín, zároveň velmi často zasahují do šířky chodníků i pozemních komunikací.

Z tohoto důvodu je navrženo provedení celkové revize zeleně ve všech ulicích, v rámci níž by mělo dojít zejména k vyhodnocení stavu vegetace, estetických a funkčních kvalit a navržení zlepšujících opatření. Navrhování úpravy by mělo být součástí širšího urbanistického konceptu, jakým způsobem navrhovat, budovat a udržovat uliční profily v souladu s estetickými a funkčními kvalitami zeleně, s důrazem na druhovou pestrost a maximalizaci počtu stromů v ulicích, které poskytují stín a brání ohřívání povrchů ve svém okolí.

Koncepční, dlouhodobá a trvalá realizace této aktivity úzce souvisí s dalšími opatřeními, která mají potenciál měnit příčné uspořádání ulic. Mnohé zelené pásy jsou úzké, nebo naopak příliš široké, vhodnou stavební úpravou uspořádání by mohlo dojít ke změně.

18.4.2 Opatření 4.4.2: Využívání vsakovacích povrchů a odvodnění na terén

Při projektování dopravních staveb je navrženo upřednostňovat zadržování vody v území místo běžně prováděného svedení do kanalizace. U úseku silnic a chodníků bez obrub může jít o odvodnění příčným sklonem na terén, u parkovacích ploch nebo parkových cest například využití propustného povrchu nebo vsakovací dlažby.

232/ Příklad použití propustné dlažby na parkovišti v Kyjově



Zdroj 232/ vlastní fotodokumentace

Zadržování vody v území pomůže doplnit zásoby podzemních vod, zlepšuje mikroklima v místě a může snížit nároky nebo úplně odstranit budování (kapacity) odvodňovacího zařízení, čímž lze ušetřit

investiční i provozní náklady. Použití odlišné dlažby například pro plochy parkování je zároveň vizuálně odliší od průjezdné části komunikace, čímž může dojít k úspoře VDZ a/nebo SDZ.

18.4.3 Opatření 4.4.3: Ozeleňování zklidňujících dopravních prvků a náprava nevyhovujících stavů

Zavádění zklidňujících prvků dopravy jako např. zužování zaústění komunikace do křižovatky, výstavba parkovacích zálivů nebo středové ostrůvky jsou prováděny stavebními úpravami. Nevyužívaná plocha ostrůvků je často vyplněna zpevněným povrchem, neboť nevyžaduje údržbu. Tento prostor je však možné využít k estetickému i funkčnímu účelu v podobě ochlazování uličního prostoru, který se v letních měsících přehřívá (tepelný ostrov města). Dle konkrétní situace a rozhledových poměrů lze vybrat vhodnou variantu bylin/dřevin v závislosti na jejich výšce, zvolit výsadbu trávníků, květinových záhonů pro vyplnění těchto ploch. Do pásů zeleně lze uvažovat také stromy a keře.

Zejména křoviny a stromy vyžadují průběžnou údržbu, aby neměly vliv na rozhledové poměry a nevytvářely nebezpečné situace především poblíž křižovatek nebo přechodů pro chodce. Větve i vegetace ovšem mohou zasahovat do silničních komunikací i prostorově, do průjezdné šířky, do vyhrazených pruhů pro cyklisty nebo chodníků. Dnes je po Kyjově vysázeno mnoho stromů a křovin podél komunikací, které nebyly vhodně vybrány nebo nejsou udržovány, v některých případech se může jednat o výsadbu na soukromém pozemku.

Dodržování průjezdné šířky komunikace včetně bezpečnostního odstupu 0,50 metru všech typů je však základní a neodmyslitelná podmínka bezpečnosti provozu. Není cílem takové dřeviny z veřejného prostoru zcela odstraňovat, ale jejich ošetřením zajistit bezpečnost účastníků provozu i propustnost veřejného prostoru pro pěší.

18.4.4 Opatření 4.4.4: Zajištění pravidelné údržby a úprav zeleně

Pravidelná údržba a úprava zeleně je klíčová pro zachování estetické hodnoty i funkčnosti veřejných prostor. Udržovaná zeleň přispívá k příjemnému a zdravému prostředí, podporuje biodiverzitu a zlepšuje kvalitu ovzduší tím, že pohlcuje škodlivé látky a snižuje prašnost. Navíc správně upravená zeleň zvyšuje bezpečnost – například ořezané stromy a keře nebrání výhledu řidičům a chodcům, čímž minimalizují riziko dopravních nehod.

Kromě toho pravidelná péče o zeleň pomáhá předcházet problémům, jako je nadměrné množení plevelů, choroby rostlin nebo nebezpečné lámání větví, což by mohlo způsobit škody na majetku nebo ohrozit zdraví lidí. Pravidelná údržba tedy nejen zlepšuje vzhled a využití veřejného prostoru, ale také zajišťuje jeho dlouhodobou udržitelnost a bezpečnost pro všechny uživatele.

19 AKČNÍ PLÁN

Aktivity navržených opatření jsou zařazeny do akčního plánu, který poskytuje souhrnný přehled o aktivitách, horizontu realizace, garantech apod. Akční plán je v plném znění dostupný v přílohách 18.1 až 18.3, kde jsou opatření seřazena ve třech variantách:

- Dle čísla opatření;
- Dle horizontu;
- Dle celkového přínosu.

19.1 Členění aktivit

Akční plán pracuje se 4 časovými horizonty:

- Krátkodobý,
- Střednědobý,
- Dlouhodobý,
- Průběžný.

Krátkodobá opatření jsou realizovatelná v řádu měsíců, nejdéle jednoho roku. Střednědobá opatření lze realizovat v řádu jednotek let, zpravidla v rámci jednoho funkčního období. Dlouhodobý horizont časově přesahuje několik let a jedná se zpravidla o větší stavby, nebo aktivity v pozdějším období, jež bývají vázány na jiné, dříve provedené akce. Zavedení průběžných opatření je často možné (a žádoucí) v krátkodobém horizontu, nejedná se ovšem o jednorázovou akci. Tyto aktivity by měly být neustále uplatňovány. Garant aktivity bude ve stanovené periodicitě informován o plnění aktivity, případně její plnění sám zajišťovat.

Výše uvedené horizonty zároveň znamenají období, kdy se předpokládá dokončení aktivity, nikoliv započetí její realizace. Střednědobé i dlouhodobé aktivity mohou (mají) být iniciovány v dohledné době, pouze jejich provedení bude trvat delší dobu. Zpravidla se jedná o složitější úkoly mimo přímý vliv Kyjova, například s nutností dohody více účastníků, zapojením jiné organizace apod.

Jednotlivým opatřením jsou přiřazeny tři úrovně priority: vysoká, střední, nízká.

Formulace přínosů

Pro kvantifikaci přínosů aktivit je použita semikvantitativní analýza. Hodnoceno je 5 parametrů: priorita, náročnost zavedení, přínos pro udržitelnost, bezpečnostní přínos a investiční náklady opatření. Stanovení parametrů proběhlo odborným odhadem. Slovní vyjádření byla poté převedena na číselné hodnocení podle klíče, který ukazuje tabulka níže.

233/ Číselná hodnocení parametrů přínosů

Číselná hodnota	Priorita	Náročnost zavedení	Přínos pro udržitelnost	Bezpečnostní přínos	Investiční náklady
0,0	nízká	vysoká	nízký	nízký	minimální
0,2	-	-	-	-	desítky tisíc
0,4	-	-	-	-	stovky tisíc
0,5	střední	střední	střední	střední	dle projektu
0,6	-	-	-	-	miliony
0,8	-	-	-	-	desítky milionů
1,0	vysoká	nízká	vysoký	vysoký	stovky milionů

Zdroj 233/ vlastní zpracování

Aritmetickým průměrem těchto pěti parametrů byl stanoven celkový přínos opatření. Vypočtené číselné hodnoty byly pro snazší interpretaci převedeny do pětiúrovňové slovní stupnice dle následující tabulky.

234/ Vyhodnocení celkového přínosu aktivity

Hodnota od	Hodnota do	Celkový přínos
0,00	0,19	nízký
0,20	0,39	nízký až střední
0,40	0,59	střední
0,60	0,79	střední až vysoký
0,80	1,00	vysoký

Zdroj 234/ vlastní zpracování

19.2 Zdroje financování

Akční plán PUMM je tvořen s ohledem na možné finanční zdroje města, včetně podpory z externích zdrojů rozpočtových složek kraje, státu nebo Evropské unie. Značná část projektů – zejména rozsáhlejších a investičně náročnějších – zpravidla týkající se silniční dopravy nebude řešena v rámci rozpočtu města, neboť bude financováno přes zřizující organizace (správce). Město bude pouze ovlivňovat podobu daných investičních akcí, aby byly v souladu s PUMM města Kyjova.

Externí zdroje financování dopravy je možné rozdělit na veřejné a alternativní:

- Veřejné zdroje:
 - Státní rozpočet (SFDI, SFŽP),
 - Krajský rozpočet,
 - Rozpočet města,
 - Mimorozpočtové zdroje veřejných financí (evropské podpůrné fondy a programy);
- Alternativní zdroje:
 - Úvěr,
 - Leasing,
 - Vybírání přímých poplatků za použití infrastruktury,
 - Projektové financování za účasti soukromého kapitálu – PPP.

Primárně je v ČR dopravní infrastruktura financována z veřejných zdrojů, podpořených evropskými strukturálními a investičními fondy a programy, které mohou zajistit i nadpoloviční objemu investice. EU realizuje cíle své regionální a strukturální politiky v rámci sedmiletých cyklů, aktuálně probíhá období 2021–2027.

19.2.1 Operační program Doprava

Zřejmě nejrobustnějším zdrojem pro oblast dopravy a aktivity navrhované v rámci PUMM města Kyjova je Operační program doprava. OPD 2021–2027 je zaměřen na modernizaci železniční sítě, rozvoj silniční sítě i udržitelnou mobilitu. Cílem programu je podporovat modernizace dopravní infrastruktury a ekologickou dopravu.

Podporované oblasti:

- Priorita 1 – Evropská, celostátní a regionální mobilita,
- Priorita 2 – Celostátní silniční mobilita zajišťující konektivitu k síti TEN-T,
- Priorita 3 – Udržitelná městská mobilita (a alternativní paliva),
- Priorita 4 – Technická pomoc.

19.2.2 Integrovaný regionální operační program (IROP)

Pro oblast dopravy míří specifický cíl 6.1 „Čistá a aktivní mobilita“, jejímž cílem „je zavést inteligentní, propojenější a čistější systémy dopravy, zatraktivněním veřejné osobní dopravy a zlepšením podmínek pro aktivní mobilitu. A dále motivovat veřejnost k přesunu z individuální automobilové dopravy na dopravu veřejnou, cyklistickou a pěší, a tím přispět ke snížení emisí skleníkových plynů a znečišťujících látek, zejména ve městech.

19.2.3 Program spolupráce Interreg CENTRAL EUROPE

Program je realizován na území 9 států, mezi které patří celá Česká republika. Program má čtyři prioritní osy. Na oblast dopravy je zaměřena Prioritní osa 4: Spolupráce v oblasti dopravy s cílem zajistit lepší spojení ve Střední Evropě.

- Zlepšit plánování a koordinaci systémů regionální osobní dopravy s cílem zajistit lepší napojení na vnitrostátní a evropské dopravní sítě;
- Zlepšit koordinaci mezi subjekty působícími v oblasti nákladní dopravy s cílem zvýšit využití ekologických multimodálních dopravních řešení.

19.2.4 Státní fond dopravní infrastruktury

Zvyšování bezpečnosti

Ze Státního fondu dopravní infrastruktury (dále jen SFDI) lze čerpat finanční příspěvky na financování opatření ke zvýšení bezpečnosti nebo plynulosti dopravy nebo opatření ke zpřístupňování dopravy osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace. Finanční prostředky na akce na dopravní infrastrukturu zaměřené ke zvýšení bezpečnosti dopravy nebo jejího zpřístupňování osobám s omezenou schopností pohybu a orientace podél silnic I., II., III. třídy nebo místních komunikací schválených v rámci záměrů Národního rozvojového programu mobility pro všechny a dále akce zaměřené na úpravy dopravní infrastruktury směřující ke zvýšení bezpečnosti nebo plynulosti dopravy a jejího zklidnění na silnicích I., II. nebo III. třídy.

Z rozpočtu SFDI lze poskytnout příspěvek na vybranou akci maximálně do výše 85 % celkových uznatelných nákladů akce realizované.

Cyklistické stezky

Příspěvek z rozpočtu SFDI lze čerpat pro financování výstavby nebo oprav cyklistických stezek nebo zřizování jízdních pruhů pro cyklisty. Příspěvek je možné poskytnout výhradně na výstavbu cyklistické stezky, opravu cyklistické stezky, zřizování jízdních pruhů pro cyklisty na místních komunikacích nebo na silnicích II. nebo III. třídy. Z rozpočtu SFDI lze na takové akce poskytnout příspěvek maximálně do výše 85 %.

Projektové činnosti

Příspěvek SFDI je určen pro financování průzkumných nebo projektových prací anebo studijních nebo expertních činností v oblasti výstavby, modernizace nebo oprav dopravní infrastruktury. Příspěvek lze poskytnout pouze na akce řešící technologie, postupy nebo metody, které dosud nebyly pro daný účel použity v České republice. Z rozpočtu SFDI lze poskytnout příspěvek na vybranou akci maximálně do výše 75 %.

19.2.5 Národní program Životní prostředí

Národní program Životní prostředí (NPŽP) podporuje projekty a aktivity přispívající k ochraně životního prostředí v České republice. Program je rozdělen do 9 prioritních oblastí:

- Prioritní oblast: Voda,
- Prioritní oblast: Ovzduší,
- Prioritní oblast: Odpady, staré zátěže, environmentální rizika,
- Prioritní oblast: Příroda a krajina,
- Prioritní oblast: Životní prostředí ve městech a obcích,
- Prioritní oblast: Environmentální prevence,
- Prioritní oblast: Inovativní a demonstrační projekty,
- Prioritní oblast: Energetické úspory,
- Prioritní oblast: Příprava projektů.

Pro dopravu bude využitelná především 5. prioritní oblast *Životní prostředí ve městech a obcích*, která se zaměřuje jak na systémové nástroje podporující udržitelný rozvoj měst a obcí, adaptací na projevy klimatických změn, až po vybraná opatření na zvýšení energetické účinnosti, rozvoje udržitelné mobility a zlepšení funkčního stavu zeleně ve městech.

Cílem 5. prioritní oblasti je:

- Zlepšení životního prostředí a kvality života ve městech a obcích.
- Podpora udržitelného rozvoje měst a obcí.
- Zvýšení odolnosti měst a obcí vůči změně klimatu.
- Příspěvek k dosažení klimaticko-energetických cílů do roku 2030.

Podoblast 1: Implementace systémových nástrojů

Podoblast 1 obsahuje tyto cíle:

- Místní Agenda 21: Cílem podoblasti je podpořit udržitelný rozvoj měst a obcí a zlepšení kvality života obyvatel a životního prostředí.
- Inteligentní města a obce: Cílem podoblasti je zlepšení životního prostředí měst a obcí a příspěvek k dosažení klimaticko-energetických závazků skrze propojování tří oblastí – ICT, energetika a doprava.

Podoblast 2: Udržitelná městská doprava a mobilita

Podoblast 2 obsahuje následující cíle:

- Čistá mobilita: Cílem je snížení negativních vlivů dopravy na zdraví obyvatel a životní prostředí, tj. zejména snížení emisí z dopravy, snížení hlukové zátěže a omezení světelného smogu.
- Hluk: Cílem je zlepšení ochrany obyvatel měst a obcí před hlukem.

Podoblast 3: Podpora energetické účinnosti a snížení světelného znečištění

Cílem je zvyšovat energetickou účinnost při spotřebě energie ve městech a obcích s důrazem na snížení světelného znečištění.

Podoblast 4: Zlepšení funkčního stavu zeleně ve městech a obcích

Cílem je zajistit zachování a vymezení nových ploch a prvků zeleně, jako součásti funkčního a strukturovaného systému sídelní zeleně v sídlech v rámci územního plánování tak, aby byla zajištěna základní podmínka pro plnění jeho funkcí (mj. snižování efektu tepelného ostrova, zachyt prašnosti).

Cílem je podpora zvyšování podílu zeleně ve městech a obcích a zvyšování její funkční kvality, jak v rozvojových oblastech sídel, tak v původní zástavbě.

Cílem je udržitelná podpora zvyšování biodiverzity ve městech a obcích pomocí plánování rozvoje města a technických opatření (např. ochrana a zlepšování stavu přírodních stanovišť a podmínek pro výskyt volně žijících druhů rostlin a živočichů).

Ostatní prioritní oblasti

Pro projekty dopravních staveb i kultivace veřejného prostoru jsou nicméně využitelné i jiné prioritní oblasti. Příkladem může být navržená aktivita „6.1.H – Osvětové projekty z oblasti čisté mobility“, jejíž popis naplňuje například Specifický cíl 4.1: Komunikace s veřejností (viz strana 212), nebo aktivita „7.1.B – Kvalita ovzduší“, jež zahrnuje „Inovativní projekty z oblasti mobility“. Tu může rozvíjet mnoho specifických cílů a opatření, jmenovitě například Specifický cíl 2.4: Modernizace infrastruktury autobusové dopravy (viz strana 189) nebo Specifický cíl 4.4: Modrozelená infrastruktura (strana 229).

E ZÁVĚREČNÁ ČÁST



20 MONITOROVÁNÍ A EVALUACE

Nedílnou součástí strategického dokumentu je vyhodnocení souladu s dalšími strategiemi a koncepcemi v kapitole 20.1. Postup implementace dokumentu a úspěšnost opatření lze vyhodnocovat na základě monitorovacích ukazatelů navržených v kapitole 20.2.

20.1 Vyhodnocení souladu s nadřazenými dokumenty

Cíle jsou koncipovány na principu SMART, což znamená Specific (konkrétní), Measurable (měřitelné), Achievable (dosažitelné), Relevant (přímo související), Time-bound (časově vymezené). Při vytváření cílů a opatření v PUMM jsou respektovány nadřazené krajské a národních dokumenty a jejich cíle (viz kapitola 14.2 na straně 145), které jsou tímto dokumentem naplňovány a rozvíjeny. *Naplnění cílů národní Koncepce městské a aktivní mobility* ukazuje příloha 19.

Pro PUMM Kyjova jsou navrženy 4 strategické cíle podle vize mobility, které obsahují celkem 20 specifických cílů. Jejich výčet uvádí následující seznam, plné znění včetně aktivit a dalších hodnocení je dostupný v příloze 3.1:

- Specifický cíl 1: Podpora cyklistické a pěší dopravy:
 - Opatření 1.1: Hierarchizace silničních komunikací;
 - Opatření 1.2: Vybudování páteřní sítě cyklostezek;
 - Opatření 1.3: Budování cykloopatření a podpora bezpečnosti;
 - Opatření 1.4: Rozvoj služeb pro cyklisty;
 - Opatření 1.5: Vytvoření vyhovující pěší sítě;
 - Opatření 1.6: Zvýšení prostupnosti bariér v území;
 - Opatření 1.7: Zajištění celoroční sjízdnosti / schůdnosti.
- Specifický cíl 2: Konkurenceschopná veřejná doprava:
 - Opatření 2.1: Lepší propojení módů dopravy;
 - Opatření 2.2: Zlepšení provozu regionálních autobusů;
 - Opatření 2.3: Optimalizace MHD;
 - Opatření 2.4: Modernizace infrastruktury autobusové dopravy;
 - Opatření 2.5: Zlepšení železniční dopravy.
- Specifický cíl 3: Udržitelný rozvoj silniční dopravy:
 - Opatření 3.1: Modernizace dopravně významných ulic;
 - Opatření 3.2: Rozvoj bezpečnosti a plynulosti;
 - Opatření 3.3: Optimalizace dopravy v klidu;
 - Opatření 3.4: Rozvoj elektromobility.
- Specifický cíl 4: Kvalitnější veřejný prostor:
 - Opatření 4.1: Komunikace s veřejností;
 - Opatření 4.2: Zklidnění centra města;
 - Opatření 4.3: Zvyšování kvality veřejných prostranství;
 - Opatření 4.4: Modrozelená infrastruktura.

Opatření svým obsahem a působností naplňují cíle národní Koncepce městské a aktivní mobility, jež je hlavním určujícím prvkem pro PUMM. Příloha 4 proto uvádí ke každému z jejich cílů příslušné specifické cíle v PUMM Kyjova, které je naplňují.

Navržené cíle, opatření a aktivity jsou pochopitelně v souladu i s ostatními nadřazenými dokumenty, jejich srovnání však není provedeno. Kvůli vysokému celkovému počtu by bylo nepřehledné a neúčelné, neboť strategie a koncepce na sebe navazují a mnohdy obsahují stejné nebo velmi podobné cíle.

20.2 Monitorovací ukazatele

Plnění strategie lze vyhodnotit na základě 50 navržených ukazatelů pokrývajících všech 20 specifických cílů. Tabulka 235 níže uvádí jejich seznam a cílovou hodnotu / trend, v příloze 20.

Každý ukazatel má uvedenu cílovou hodnotu nebo trend, kterou by měl plnit. Vyhodnocení ukazatelů se předpokládá jednou ročně. Na konci návrhového horizontu (rok 2040) by měly být všechny cíle a ukazatele splněny.

235/ Monitorovací ukazatele opatření PUMM

Ukazatel		Cílová hodnota / trend
U1	Tříletý průměr počtu nehod s chodci	100 %
U2	Roční počet těžce zraněných nebo usmrcených chodců a cyklistů	100 %
U3	Podíl zpevněných povrchů na cyklistických trasách	100 %
U4	Zajištění pravidelné údržby komunikací bezmotorové dopravy	100 %
U5	Autobusový terminál u železniční stanice	100 % délky
U6	Podíl zastávek regionálních autobusů a vlaků s cyklostojany	100 %
U7	Počet linek s celoroční přepravou jízdních kol	rostoucí trend
U8	Roční počet cestujících ve veřejné dopravě	alespoň 95 %
U9	Pravidelné intervaly linek autobusů v průběhu celého dne	0, nebo klesající trend
U10	Počet zastávek regionálních autobusů na území města	250 m
U11	Přesnost provozu autobusové dopravy (zpoždění max. 179 s)	500 m
U12	Nástup všemi dveřmi do MHD	100 % výskytů
U13	Podíl zastávek s nástupištěm	0, nebo klesající trend
U14	Zastávky s bezbariérovým přístupem a správnou výškou nástupiště	0
U15	Příjezd posledních zastávkových osobních vlaků dne do Kyjova	100 % délky
U16	Odjezd posledních zastávkových osobních vlaků dne z Kyjova	každý měsíc
U17	Doba jízdy vlaku dle JŘ do Brna a Veselí nad Moravou	ano
U18	Podíl bezbariérových stanic a zastávek	100 %
U19	Podíl sběrných komunikací s vyhovujícím uspořádáním	více než 0
U20	Dělené přechody a místa pro přecházení na hlavní tazích (mimo SSZ)	rostoucí trend
U21	Tříletý průměr celkového počtu nehod	ano
U22	Roční počet usmrcených a těžce zraněných osob při nehodách	všechny nácestné
U23	Podíl ulic s jasnou organizací dopravy a parkování	95 %
U24	Nastavení cílového počtu parkovacích stání v jednotlivých oblastech	ano
U25	Počet stání K+R a stání pro zásobování	100 %
U26	Vymáhání nesprávného / nevhodného parkování	100 %
U27	Podíl parkovacích stání vybavených nabíječkou	alespoň po 22. hodině
U28	Podíl hybridních a elektrických vozidel města	alespoň po 22. hodině
U29	Instalace nabíječek na kapacitních parkovištích (min. 20 míst)	klesající trend
U30	Podílu IAD u vnitřních cest	100 %
U31	Podíl udržitelných módů dopravy na dojíždce a vyjíždce	100 %
U32	Omezení průjezdu centrem (mimo autobusy)	všechny
U33	Podíl nevyhovujícího nebo zakrytého značení	klesající trend
U34	Maximální vzdálenost mezi lavičkami	0
U35	Nelegální, nepovolené nebo nevhodně umístěné poutače	rostoucí trend
U36	Zastínění ulice korunami stromů	ano

Ukazatel		Cílová hodnota / trend
U37	Podíl nebezpečných ploch mimo komunikace	rostoucí trend
U38	Podíl dopravních ploch hospodařících s vodou v místě	ano
U39	Tříletý průměr počtu nehod s chodci	5 %
U40	Roční počet těžce zraněných nebo usmrčených chodců a cyklistů	50 %
U41	Podíl zpevněných povrchů na cyklistických trasách	ano
U42	Zajištění pravidelné údržby komunikací bezmotorové dopravy	méně než 50 %
U43	Autobusový terminál u železniční stanice	rostoucí trend
U44	Podíl zastávek regionálních autobusů a vlaků s cyklostojany	ano
U45	Počet linek s celoroční přepravou jízdních kol	0 %
U46	Roční počet cestujících ve veřejné dopravě	150 m
U47	Pravidelné intervaly linek autobusů v průběhu celého dne	0 ks
U48	Počet zastávek regionálních autobusů na území města	alespoň 15 %
U49	Přesnost provozu autobusové dopravy (zpoždění max. 179 s)	rostoucí trend
U50	Nástup všemi dveřmi do MHD	rostoucí trend

Zdroj 235/ vlastní zpracování

21 ZÁVĚR

Plán udržitelné městské mobility města Kyjov obsahuje celkem 5 částí. Úvodní část popisuje cíle projektu, související koncepční dokumenty a charakteristiku území. Počet obyvatel města i SO ORP mírně klesá, podobně jako celá ČR pak populace stárne, což se bude projevovat na dopravním chování i potřebách obyvatel.

Analytická část podrobně analyzuje všechny módy dopravy členěné do kapitol o silniční dopravě, dopravě v klidu, železniční dopravě, autobusové dopravě, cyklistické dopravě a pěší dopravě a veřejných prostranstvích. Nedílnou součástí jsou také kapitoly popisující dopravní měření a průzkum dopravního chování.

Hlavní zjištění analytické části jsou následující:

- Celkově nevysoké intenzity a nízký podíl tranzitu;
- Nedostatečně nebo nevhodně řešené parkování;
- Neatraktivní veřejná doprava;
- Nevyhovující infrastruktura všech módů, zejména pěších;
- Zanedbaný veřejný prostor;
- Nízká míra respektování pravidel, nedostatečná činnost policie;
- Malý podíl udržitelné dopravy.

Kyjov se z hlediska zjištěných závad nevymyká od běžných českých měst. Většina přítomné infrastruktury je historicky vzniklá a postupně je pouze udržována nebo opravována, bez širší vize nebo zvyšování hodnoty kvality území. Mnohdy tak při investiční činnosti dochází ke konzervaci nevhodných parametrů (např. příliš široká vozovka, úzké chodníky, plýtvání prostorem v uličním profilu) na další desítky let.

S tím souvisí malé propojení územního a dopravního plánování. Prvním krokem v efektivním řešení dopravy v území je totiž předcházení vzniku potřeb po mobilitě, tedy územní plánování určující využití území. Špatným příkladem je např. umístění mnoha obchodů do obchodní zóny poblíž nemocnice. Místo se nachází daleko od jakékoliv obytné zástavby, od města je odděleno špatně prostupnou železniční tratí a vodním tokem. Tato historická nevýhoda mohla být alespoň zmenšena zajištěním kvalitního napojení, avšak k místu se dá dostat pouze po silnici, tedy automobilem. Pěší trasy jsou příliš dlouhé, zanedbané, nevyhovující a cyklistické napojení zcela chybí.

Část C se věnuje dopravnímu modelu, jeho fungování, vstupním datům, kalibraci i prezentaci výstupů. Z výstupů plyne, že i do budoucna je kapacita komunikační sítě v Kyjově vyhovující, a kromě křižovatek u nemocnice (výrazně zatížených již dnes) v Kyjově nevzniknou kapacitní problémy. Model také ukazuje, že i v roce 2040 by měly obchvaty silnic I/54 a II/432 malé využití v řádu nízkých jednotek tisíc vozidel denně. Ekonomická efektivita takové investice je neobhajitelná, proto lze jejich případnou realizaci očekávat až v dlouhodobém horizontu, pokud k ní vůbec dojde.

Návrhová část představuje nejdříve vizi a scénáře mobility. Zástupci města vybrali scénář D, který si klade za cíl vytvořit z Kyjova 15minutové město. Kapitola o východiscích pro návrhovou část popisuje nadřazené dokumenty i obecné principy, které jsou při zpracování návrhové části použity.

Základní strukturu návrhové části tvoří 4 strategické cíle vycházející ze 4 bodů vize:

- VIZE: Všude je to kousek – chůze nebo jízda na kole je přirozená volba
 - Strategický cíl 1 Podpora cyklistické a pěší dopravy

- VIZE: Pravidelná a dostupná veřejná doprava – atraktivní volba pro cesty po městě i regionu
 - Strategický cíl 2 Konkurenceschopná veřejná doprava
- VIZE: Méně cest autem, méně stresu
 - Strategický cíl 3 Udržitelný rozvoj silniční dopravy
- VIZE: Živá ulice, park i místo k setkávání – vyváženost rolí a funkcí veřejného prostoru
 - Strategický cíl 4 Kvalitnější veřejný prostor

Každému strategickému cíli je věnována jedna kapitola, v rámci ní jsou popsány podřazené specifické cíle a jednotlivá opatření. Průřezové úkoly přesahující dílčí opatření jsou následující:

- Omezení dopravy a parkování na náměstí,
- Dopravní terminál u železniční stanice,
- Zlepšení obsluhy města autobusy,
- Naplnění potenciálu cyklistické dopravy,
- Cesty do školy,
- Komplexní plánování a stavební úpravy ulic.

Návrhovou část uzavírá akční plán, který jednotlivá opatření hodnotí podle několika kritérií a vyčísluje jejich celkový přínos. V přílohách 18.1 až 18.3 jsou opatření seřazeno dle čísla opatření, dle návrhového horizontu i dle celkového přínosu. Příloha 19 vyhodnocuje naplnění cílů *Koncepce městské a aktivní mobility*, která je hlavním strategickým dokumentem v oblasti udržitelné dopravy.

Závěrečnou část tvoří kapitola věnovaná Monitoringu a evaluaci a také tento závěr. Pro vyhodnocení plnění je navrženo 50 ukazatelů pokrývajících všech 20 specifických cílů. Jejich příslušnost ukazuje příloha 20. Dílo obsahuje celkem 26 samostatných příloh označených 1–20, viz tabulka níže.

21.1 Seznam příloh

Označení	Název	Rozměr	Počet stran
1	Základní komunikační síť	A4	1
2	Parkovací kapacity v centru města	A4	1
3	Dostupnost železničních stanic a zastávek	A4	1
4	Dostupnost autobusových zastávek s provozem regionálních line	A4	1
5	Dostupnost autobusových zastávek s provozem MHD	A4	1
6	Cyklistická infrastruktura	A4	1
7	Dostupnost vybraných cílů a služeb po stávající cyklistické infrastruktuře	A4	1
8	Bariéry v prostupnosti území pro bezmotorovou dopravu	A4	1
9	Tranzitní vztahy skrze město (všechna vozidla)	A4	1
10	Tranzitní vztahy skrze město (nákladní vozidla)	A4	1
11	Dopravní model města Kyjov - intenzita dopravy 2025 - současný stav	A4	1
12.1	Dopravní model města Kyjov - intenzita dopravy 2030 - beze změn	A4	1
12.2	Dopravní model města Kyjov - intenzita dopravy 2030 - rozvoj rezidenčních a průmyslových oblastí + zavření Masarykova náměstí	A4	1
12.3	Dopravní model města Kyjov - intenzita dopravy 2030 - rozvoj rezidenčních a průmyslových oblastí + zavření Masarykova náměstí + obchvaty	A4	1
13.1	Dopravní model města Kyjov - intenzita dopravy 2040 - beze změn	A4	1
13.2	Dopravní model města Kyjov - intenzita dopravy 2040 - rozvoj rezidenčních a průmyslových oblastí + zavření Masarykova náměstí	A4	1
13.3	Dopravní model města Kyjov - intenzita dopravy 2040 - rozvoj rezidenčních a průmyslových oblastí + zavření Masarykova náměstí + obchvaty	A4	1
14	Návrh kategorizace a funkčních tříd místních komunikací	A4	1

Označení	Název	Rozměr	Počet stran
15	Schématický návrh páteřní cyklistické sítě	A4	1
16	Zlepšení pokrytí území města regionálními autobusy po vytvoření terminálu u ŽST	A4	1
17	Návrh zlepšení dostupnosti a prostupnosti železnice	A4	1
18.1	Akční plán – řazeno dle čísla opatření	A3	2
18.2	Akční plán – řazeno dle horizontu	A3	2
18.3	Akční plán – řazeno dle celkového přínosu	A3	2
19	Naplnění cílů národní Koncepce městské a aktivní mobility	A4	1
20	Monitorovací ukazatele	A3	3