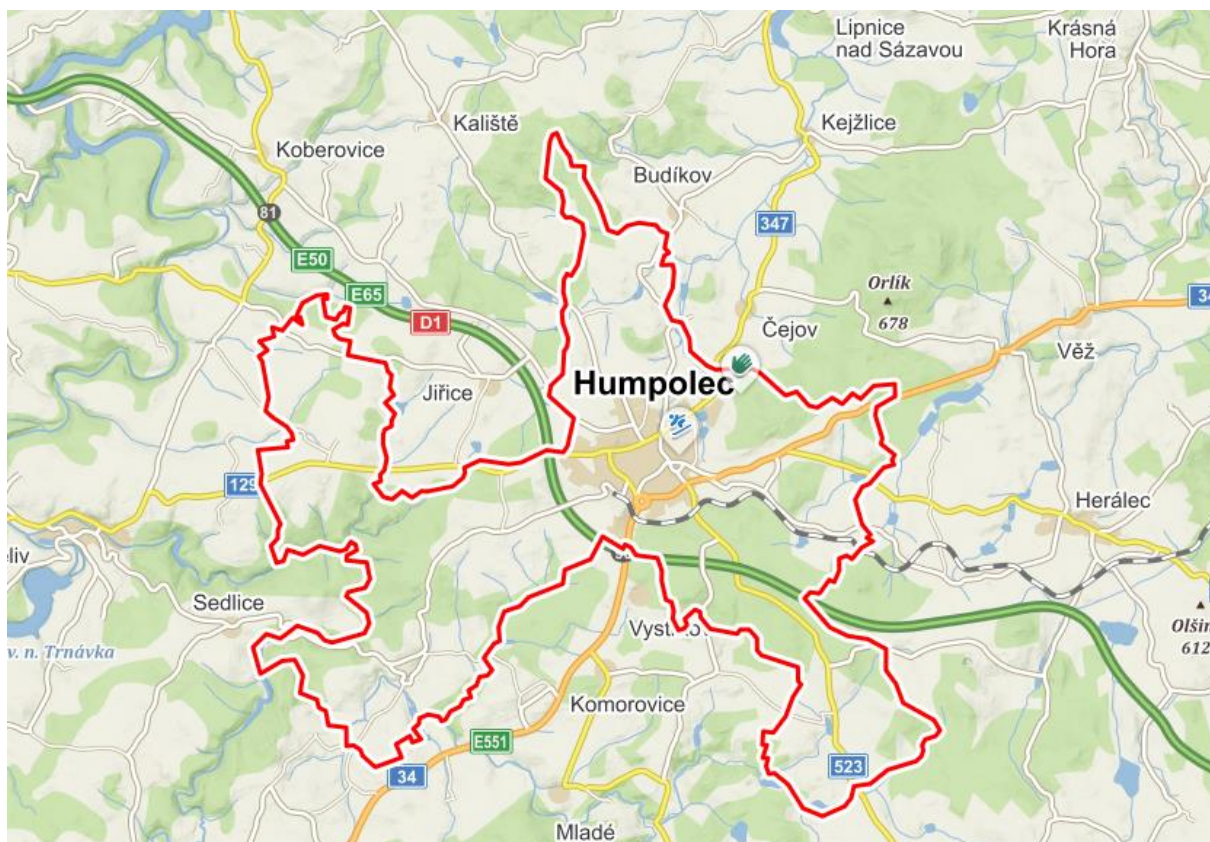


KONCEPCE DOPRAVY MĚSTA – PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY

Návrhová část

Příloha č. 1

Vypořádání podnětů občanů a dalších subjektů



Obsah

OBSAH	2
1. ÚVOD	5
2. PŘIPOMÍNKY MĚSTA HUMPOLCE A DALŠÍCH SUBJEKTŮ	5
2.1. NAVRHNOUT PŘESUN PŘECHODU PRO CHODCE NA KŘIŽOVATCE OKRUŽNÍ X LNÁŘSKÁ S OHLEDEM NA VYÚSTĚNÍ NOVÉ KOMUNIKACE OD OD KAUFAND.	5
2.2. NAVRHNOUT PŘECHOD PRO CHODCE U NOVÉHO AN POBLÍŽ STEZKY PRO PĚŠÍ A U KRUHOVÉ KŘIŽOVATKY.	5
2.3. PODROBNĚJI ROZEPSAT VÝZNAM A VÝHODY NOVÉHO AN X NOVÉ OBCHODNÍ CENTRUM X KAUFAND.	5
2.4. VEDENÍ AUTOBUSŮ NIKOLI ULICÍ LNÁŘSKÁ, ALE ULICEMI OKRUŽNÍ, PRAŽSKÁ A HÁLKOVA K POLIKLINICE.	5
2.5. VYUŽITÍ NOVÉHO AN V NÁVAZNOSTI NA NOVOU KONCEPCI VDV VYSOČINY S JEDNOZNAČNÝM POŽADAVKEM NA VYUŽITÍ NOVÉHO TERMINÁLU PRO VDV.	6
2.6. ZDŮRAZNIT, ŽE PO ZAVEDENÍ NOVÉ KONCEPCE VDV VYSOČINY BUDE ZAPOTŘEBÍ PO CCA 1 ROCE PROVOZU VYHODNOCENÍ NOVOU STUDIÍ.	6
2.7. ZAPRACOVÁNÍ HLUKOVÉ STUDIE DO KONCEPCE DOPRAVY UL OKRUŽNÍ.	6
2.8. BUDOUCÍ NOVÁ PRŮMYSLOVÁ ZÓNA (BERNARD) U TRAFOSTANICE SMĚR JIŘICE-POSOUZENÍ NOVÉ BUDOUCÍ ZÁTĚŽE X ODLEHČOVACÍ MĚSTSKÝ OKRUH HLAVNĚ PRO ULICI OKRUŽNÍ.	7
2.9. POSOUZENÍ VLIVU A NAVRŽENÍ POSTUPŮ U STÁVAJÍCÍHO AREÁLU PIVOVARU BERNARD (TONÁŽE AUT, ČASOVÉ OMEZENÍ APOD.).	7
2.10. NOVÉ POSOUZENÍ KŘIŽOVATKY U CTP V NÁVAZNOSTI NA VÝSTAVBU NOVÝCH RD V TÉTO OBLASTI. MOŽNOST OSAZENÍ SVĚTELNÉ SIGNALIZACE. ZATÍM PROBLÉMY JEN ČASOVĚ PŘI KONČÍCÍCH SMĚNÁCH V CTP NEBO KOLIZÍCH NA D1.....	7
2.11. NAVRŽENÍ PRŮJEZDNOSTI ULICE PELHŘIMOVSKÁ NA OKRUŽNÍ (PŘES ŽELEZNICI A UMOŽNĚNÍ JEDNOSMĚRNÉHO PRŮJEZDU NA OKRUŽNÍ S ODBOČOVÁNÍM POUZE DOPRAVA).....	7
2.12. NOVÉ POSOUZENÍ KŘIŽOVATKY OKRUŽNÍ U DH DEKOR (NÁVAZNOST NA STAVBU RD VIZ VÝŠE, ZPRŮJEZDNĚNÍ STARÉ PELHŘIMOVSKÉ, KAUFAND, NOVÉ NÁKUPNÍ CENTRUM NA STARÉM AN)	8
2.13. ZAPRACOVAT DO KONCEPCE NOVOU OKRUŽNÍ KŘIŽOVATKU ČEJOVSKÁ X LUŽICKÁ X JANA ZÁBRANY A BUDOUCÍ NOVOU KŘIŽOVATKU U VODAKU HUMPOLEC, S.R.O. (KRUHOVÁ U NOVÉHO AN)	8
2.14. JEŠTĚ VÍCE PODTRHNOUT VÝZNAM BUDOUCÍ VLAKOVÉ ZASTÁVKY NA VILÉMOVĚ	8
2.15. MOŽNOST UMÍSTIT ZPOMALOVACÍ RETARDÉRY PŘED A ZA MÍSTNÍ ČÁSTÍ PLAČKOV, PŘÍPADNĚ OSAZENÍ ZRCADEL NA PŘEJEZDU V PLAČKOVĚ.....	9
2.16. PARKOVACÍ DŮM- VYČÍSLOT NÁKLADY NA JEDNO PARKOVACÍ MÍSTO PŘI JEHO POŘÍZENÍ V DANÉ LOKALITĚ.	9
2.17. MOŽNOST PRŮJEZDU VLAKŮ OD STÁVAJÍCÍ ZASTÁVKY ČD PO VLEČCE K NOVÉMU AN.....	9
2.18. ZAVEDENÍ MHD V HUMPOLCI - PROSÍM O VÍCE EKONOMIKY A DŮRAZ NA NEEFEKTIVNOST TOHOTO KROKU.	10
2.19. POSOUZENÍ ZKLIDNĚNÍ PRŮJEZDNOSTI OSADOU ROZKOŠ (RADAR, ZPOMALOVACÍ PRUH)	10
2.20. SLADĚNÍ POPISŮ A ZÁKRESU KŘIŽOVATKY V KAPITOLE KONCEPCE 2.3.3.3	10
3. PODNĚTY OBČANŮ	10

3.1.	ČETNOST PODNĚTŮ VÍCE NEŽ 10 x	10
3.1.1.	Obecně málo parkovacích míst.....	10
3.1.2.	Křižovatka u Billy je ve špičce přetížená.....	11
3.1.3.	Po rekonstrukci zúžené vozovky.....	11
3.1.4.	Křižovatka Pražská a Okružní je nepřehledná.....	12
3.1.5.	Výjezd z Pelhřimovské u STK je nepřehledný	12
3.1.6.	Křižovatka u horního Penny je přetížená	12
3.1.7.	Parkování před poliklinikou je nedostatečné.....	13
3.1.8.	Chybí městská doprava.....	13
3.1.9.	Chybí jízdní pruhy pro cyklisty/cyklostezky	14
3.2.	ČETNOST PODNĚTŮ MÉNĚ NEŽ 10 x	14
3.2.1.	Spoje autobusů - četnost, hlavně víkendy, spoje do škol, k lékařům a ve večerních hodinách.....	14
3.2.2.	Hodně kamionů po celém městě	14
3.2.3.	Křižovatka u Vodaku je nepřehledná	15
3.2.4.	Při problémech na D1 je doprava svedena do obce – hustý provoz	15
3.2.5.	Křižovatka u Lidlu je přetížená	15
3.2.6.	Parkování před poštou je nedostatečné	15
3.2.7.	Špatný stav některých vozovek – hluk, prach	16
3.2.8.	Autobusové nádraží – přesun, nesouhlas	16
3.2.9.	Nedostatek chodníků / malá šířka	17
3.2.10.	Křižovatka Masarykova a Hálkova	17
3.2.11.	Po rekonstrukcích se zavádí jednosměrný provoz	17
3.2.12.	Parkování ulice Hradská – omezit oboustranné stání	17
3.3.	ČETNOST PODNĚTŮ MÉNĚ NEŽ 5x.....	18
3.3.1.	Oboustranné parkování – téměř neprůjezdné vozovky	18
3.3.2.	Málo přechodů pro chodce	18
3.3.3.	Křižovatka Na Kasárnách a Nerudova	18
3.3.4.	Spojení Praha – Humpolec ve večerních hodinách	19
3.3.5.	Křižovatka u polikliniky – pohyb dálkových autobusů	19
3.3.6.	Parkování na náměstí	19
3.3.7.	Zastávky autobusů všude ve městě brzdí provoz.....	20
3.3.8.	Neexistence přechodu u ZŠ Hradská.....	20
3.3.9.	Nedostatek policistů řídících dopravu.....	20
3.3.10.	Výjezd ze Zahradní je nepřehledný.....	21



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost

3.3.11. *Plačkov – chybí autobusová doprava* 21

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK A POJMŮ.....21

1. Úvod

Příloha obsahuje shrnutí podnětů ke zpracování plánu městské mobility od občanů města, odborů MěÚ a dalších subjektů a vypořádání těchto podnětů.

2. Připomínky města Humpolce a dalších subjektů

- 2.1. Navrhnout přesun přechodu pro chodce na křižovatce Okružní x Lnářská s ohledem na vyústění nové komunikace od OD Kaufland.

Vypořádání podnětu:

Na zjištěné nedostatky stávajícího přechodu pro chodce je poukázáno v analytické části zprávy, a to v kapitole 2.7.2 Přechody pro chodce. Návrh nového řešení zabezpečení přechodu je zpracován v návrhové části zprávy v kapitole 6.2.

- 2.2. Navrhnout přechod pro chodce u nového AN poblíž stezky pro pěší a u kruhové křižovatky.

Vypořádání podnětu:

Požadavek na zpracování návrhu tohoto přechodu pro chodce je již uveden v analytické části zprávy, a to v kapitole 2.7.2 Přechody pro chodce. Vlastní návrh je pak zpracován v návrhové části zprávy v kapitole 5.2.

- 2.3. Podrobněji rozepsat význam a výhody nového AN x nové obchodní centrum x Kaufland.

Vypořádání podnětu:

Požadavek byl rozpracován v analytické části zprávy, a to v článku 2.4.1.2.1, kapitoly 2.4 Veřejná doprava. Význam nového AN je rovněž uveden ve vazbě na další rozvojové aktivity v návrhové části zprávy, a to v kapitole 2.1.

- 2.4. Vedení autobusů nikoli ulicí Lnářská, ale ulicemi Okružní, Pražská a Hálkova k poliklinice.

Vypořádání podnětu:

Analýzou bylo zjištěno, že se zvýší proběh autobusů na každém spoji, a to cca o 1 km. Tím by se pak podstatně zvýšil proběh autobusů v řešené lokalitě. To má značný dopad na úhradu ceny za dopravní výkon. Otázkou je, zda nenastane také vyšší dopravní zátěž

(intenzity dopravy) v ul. Okružní v úseku ul. Lnářská a ul. Pražská s ohledem na rozvojové trendy v této oblasti (výstavby obchodních center, ale i průmyslových objektů). Řešitelé nedoporučují.

2.5. Využití nového AN v návaznosti na novou koncepci VDV Vysočiny s jednoznačným požadavkem na využití nového terminálu pro VDV.

Vypořádání podnětu:

Ve vazbě na tento požadavek platí argumenty uvedené v odpovědi na podnět 2.4. Na žádost orgánů města byla provedena analýza - viz studie Ing. Vašíčka „Trasování linek VDV po Humpolci – prověření možnosti zajištění všech spojů v rámci VDV na autobusové nádraží“. Ve vazbě na závěry provedené analýzy – zajištění všech spojů řešitelé nedoporučují.

2.6. Zdůraznit, že po zavedení nové koncepce VDV Vysočiny bude zapotřebí po cca 1 roce provozu vyhodnocení novou studií.

Vypořádání podnětu:

Analýza vlivu a očekávaných přínosů plánovaného zavedení Veřejné dopravy Vysočiny (VDV) pro veřejnou dopravu ve městě Humpolci je podrobně rozpracována v analytické části zprávy, v článku 2.4.3 Nový systém Veřejné dopravy Vysočiny (VDV). V článku je obsaženo i doporučení vyhodnocení skutečných přínosů VDV pro město Humpolec po zavedení tohoto systému. V navazující návrhové části zprávy je doporučeno studijně prověřit hodnocení potřeb mobility obyvatel centrální části města a obyvatel místních částí po zavedení systému VDV, a to v kapitole 2.3.

2.7. Zapracování hlukové studie do Koncepce dopravy ul Okružní.

Vypořádání podnětu:

V rámci analytické části projektu (viz kap. 5) byl vytvořen model dopravy města Humpolec, který obsahuje scénář současného stavu dopravy, kalibrovaný na výsledky aktuálních dopravních průzkumů, a prognostické scénáře, pro výhledové roky 2024 a 2030. Prognózy vycházejí zejména z územního plánu města, z Koncepce rozvoje bydlení a Koncepce rozvoje průmyslu a logistiky a nejbližších plánovaných investičních akcí v předmětné oblasti. Modely prokázaly¹ největší nárůst dopravy na ulici Okružní a jasně poukázaly i na nezbytnost výstavby městského obchvatu. Výstupy modelů dopadů na životní prostředí jsou zahrnuty v návrhové části v kap. 6.

¹ Byly zpracovány ve variantě s výstavbou obchvatu a bez obchvatu.

2.8. Budoucí nová průmyslová zóna (Bernard) u trafostanice směr Jiřice-posouzení nové budoucí zátěže x odlehčovací městský okruh hlavně pro ulici Okružní.

Vypořádání podnětu:

Z analyzovaných územních a rozvojových studií jasně vyplývá, že „okolí“ ulice Okružní v úseku ul. Lnářská a ul. Pražská a dále po ul. Zahradní má výrazný rozvojový potenciál ve vazbě na rozvojové zóny. Takto s tím bylo při zpracování studie pracováno. Proto byl položen důraz na aktuálnost průzkumů intenzit dopravy v této oblasti. Na tyto průzkumy navazují dopravní modely, a to zejména v prognózách pro roky 2024 a 2030. Ty jednoznačně počítají s rozvojem této průmyslové zóny, včetně významu odlehčovacího městského okruhu. Proto jsou modely pro rok 2030 zpracovány ve dvou variantách, a to s okruhem a bez okruhu. Ze zobrazených intenzit jednoznačně vyplývá význam nového odlehčovacího okruhu pro město Humpolec, respektive pro ulici Okružní.

2.9. Posouzení vlivu a navržení postupů u stávajícího areálu pivovaru Bernard (tonáže aut, časové omezení apod.).

Vypořádání podnětu:

Analytický rozklad logistické obsluhy pivovaru Bernard v centru města a jejích dopadů na dopravní infrastrukturu, bezpečnost a plynulost dopravy je uveden v článku 2.3.2 Místní komunikace, v analytické části zprávy. Doporučené organizační opatření je uvedeno v kap. 1 návrhové části zprávy.

2.10. Nové posouzení křižovatky u CTP v návaznosti na výstavbu nových RD v této oblasti. Možnost osazení světelné signalizace. Zatím problémy jen časově při končících směnách v CTP nebo kolizích na D1.

Vypořádání podnětu:

Požadavek byl analyzován a rozpracován v analytické části zprávy, v článku 2.3.3.15, kapitoly 2.3 Automobilová doprava. Návrh řešení řízení křižovatky je zapracován v návrhové části zprávy v kapitole 6.4.

2.11. Navržení průjezdnosti ulice Pelhřimovská na Okružní (přes železnici a umožnění jednosměrného průjezdu na Okružní s odbočováním pouze doprava).

Vypořádání podnětu:

Tento požadavek byl v rámci provedené analýzy konstatován v analytické části zprávy, v článku 2.3.2 Místní komunikace a dále s ním bylo pracováno. Návrh způsobu realizace průjezdnosti ulice Pelhřimovské na ul. Okružní je obsažen v návrhové části zprávy v kapitole 1, článku 1.3.

2.12. Nové posouzení křižovatky Okružní u DH Dekor (ná vaznost na stavbu RD viz výše, zprůjezdění Staré Pelhřimovské, Kaufland, nové nákupní centrum na starém AN)

Vypořádání podnětu:

Křižovatka byla posuzována v analytické části zprávy - viz článek 2.3.3.7 Křižovatka Okružní x Lnářská v podkapitole 2.3.3 Křižovatky. Provedená analýza poukazuje na připravované investiční záměry v blízkosti této křižovatky a tuto skutečnost zohledňuje. V návrhové části je doporučeno sledovat změnu dopravního zatížení (vozidla i chodci) v souvislosti s novými záměry v území – návrh konkrétního řešení bez znalosti skutečného budoucího využití do jisté míry překotně rozvíjející se oblasti by nebyl efektivní.

2.13. Zpracovat do Koncepce novou okružní křižovatku Čejovská x Lužická x Jana Zábrany a budoucí novou křižovatku u VODAKU Humpolec, s.r.o. (kruhová u nového AN)

Vypořádání podnětu:

Nová okružní křižovatka Čejovská x Lužická x Jana Zábrany byla do zpracovaného Plánu městské mobility zpracována v článku 2.3.3.11 v jeho analytické části.

Připravovaná výstavba nové okružní křižovatky u VODAKU Humpolec s.r.o. byla rovněž ve zpracovávaném dokumentu zanesena (viz. článek 2.3.3.8 v analytické části). Při zpracování díla byla následně tato skutečnost zohledňována. V době vypracování této studie byla výstavba této okružní křižovatky schválena představiteli města Humpolce a dále byla zahájena stavba.

2.14. Ještě více podtrhnout význam budoucí vlakové zastávky na Vilémově

Vypořádání podnětu:

Význam potřebnosti zřízení vlakové zastávky v místní části Vilémov dokládá analytický rozklad provedený ve vztahu k zajišťování dopravní obslužnosti v této lokalitě. Rozklad byl proveden v článku „Nová železniční zastávka v místní části Vilémov“, a to v rámci kapitoly 2.4.2 Železniční doprava v analytické části. Realizační zakres doporučeného návrhu je předmětem návrhové části studie, konkrétně kapitoly 2, čl. 2.2.2.2.1.

2.15. Možnost umístit zpomalovací retardéry před a za místní částí Plačkov, případně osazení zrcadel na přejezdu v Plačkově

Vypořádání podnětu:

Tento požadavek je vznesen v důsledku nekázně řidičů², kteří navštěvují rekreační Plačkovský rybník, zejména v době rekreační sezóny. Smyslem retardérů bude vytvořit podmínky dodržování předepsané rychlosti v obci a zvýšit bezpečnost obyvatelů a návštěvníků obce. Požadavek řeší návrhová část v kap. 1.

2.16. Parkovací dům- vyčíslit náklady na jedno parkovací místo při jeho pořízení v dané lokalitě.

Vypořádání podnětu:

Investiční náklady jsou velmi závislé na typu parkovacího domu a lokalitě, v které má být umístěn. Obecně lze vycházet z údajů výše investičních nákladů na jedno parkovací místo, které se objevili ve Strategii parkování ve městě Brně a které jsou uvedeny v následující tabulce.

Nadzemní parkovací dům – vhodný terén	350 – 500 tis. Kč/parkovací místo
Nadzemní parkovací dům – obtížný terén	550 – 700 tis. Kč/parkovací místo
Podzemní parkovací dům	600 – 800 tis. Kč/parkovací místo
Automatický zakladačový systém	550 – 700 tis. Kč/parkovací místo
Montované parkovací objekty	od 150 tis. Kč/parkovací místo

2.17. Možnost průjezdu vlaků od stávající zastávky ČD po vlečce k novému AN.

Vypořádání podnětu:

Možnost průjezdů vlaků od zastávky ČD po vlečce k novému AN byla posuzována v kap. 2, článku 2.2.2.3.2 návrhové části zprávy. Ve vazbě na provedený rozklad je v závěru tohoto článku uvedeno konstatování, že by s největší pravděpodobností nevyšla CBA studie proveditelnosti, neboť nelze předpokládat masový nárůst cestujících. Realizace se proto nedoporučuje.

² Především mladých řidičů.

2.18. Zavedení MHD v Humpolci - prosím o více ekonomiky a důraz na neefektivnost tohoto kroku.

Vypořádání podnětu:

Analytický rozklad základních atributů podporujících zřízení městské hromadné dopravy ve městě Humpolci, ale i atributů opačného charakteru byl proveden v rámci podkapitoly 2.4.4 MHD ve městě Humpolci, analytické části zprávy. V rámci této podkapitoly byl proveden rovněž základní podrobný rozklad ekonomických atributů s odhadem výše ročních nákladů na provoz. V navazující návrhové části zprávy je doporučeno studijně prověřit hodnocení potřeb mobility obyvatel centrální části města a obyvatel místních částí po zavedení systému VDV. Předmětem zpracování studie by mělo být zejména provedení dopravního průzkumu, průzkumu potřeb a podrobného ekonomického rozkladu nákladů na provoz MHD, ale i přínosů pro občany. V této fázi práce nelze odhadnout počet budoucích uživatelů systému. Na základě objektivně zjištěných údajů pak bude rozhodnuto, zda se otázkou MHD dále zabývat, či nikoliv.

2.19. Posouzení zklidnění průjezdnosti osadou Rozkoš (radar, zpomalovací pruh)

Vypořádání podnětu:

Možná řešení jsou popsána v kap. 1 návrhové části zprávy.

2.20. Sladění popisů a zákresu křižovatky v kapitole Koncepce 2.3.3.3

Vypořádání podnětu:

V příslušném článku analytické části Koncepce bylo opraveno ve smyslu požadavku.

3. Podněty občanů

Shromážděné podněty občanů, získané v rámci prováděných průzkumů byly roztrženy a seřazeny do skupin podle četnosti jejich výskytů.

3.1. Četnost podnětů více než 10 x

3.1.1. Obecně málo parkovacích míst

Vypořádání podnětu:

Možnostem parkování ve městě Humpolci byla věnována kompletně ucelená část zprávy s názvem „Statická doprava“. V rámci analytické části bylo město rozděleno na několik oblastí na následně i ulic, kde byl popsán stav parkování jak z hlediska počtu stání a obsazenosti, tak i z hlediska legálnosti a nelegálnosti parkování. Parkování bylo rozděleno

na čtyři základní oblasti, a to oblast parkoviště sloužící veřejnosti u nákupních center, dále oblast, kde se nacházejí objekty občanské vybavenosti a dá se tedy přes den předpokládat využití převážně návštěvníky. Dále na rezidentní oblast, kde se předpokládá hlavně parkování bydlících a jako poslední oblast průmyslových areálů, které se nacházejí především na okraji města a parkování slouží hlavní pro zaměstnance. Analytická část tak poskytla dostatečné informace o dopravě v klidu ve městě Humpolci. Z těchto získaných informací vycházejí návrhy doporučené v návrhové části v kap 4 tak, aby pro budoucí stanovená období byla zajištěna možnost parkování ve městě Humpolci na udržitelné úrovni.

3.1.2. Křižovatka u Billy je ve špičce přetížená

Na křižovatce u Billy – křižovatka ulic Na Kasárnách, Nerudova x Kamarytova se křižují komunikace II/347 x III/12934 x MK, typ křižovatky – průsečná. Supermarket BILLA se připojuje na hlavní komunikaci jedním ze dvou sjezdů ve vzdálenosti cca 50 m od křižovatky. Odbočovací pruhy nejsou k dispozici.



Na křižovatce byl proveden směrový dopravní průzkum, na základě něhož byla stanovena špičková hodinová intenzita pro jednotlivé křižovatkové pohyby. Období špičky nastává v období od 14:45 do 15:45.

Vypořádání podnětu:

Provoz na křižovatce byl analyzován z pohledu kapacity, nehodovosti, bezpečnosti a pěší dopravy. Ani v jednom z posuzovaných kritérií nebylo hodnoceno jako nevyhovující. Křižovatka vyhovuje.

3.1.3. Po rekonstrukci zúžené vozovky

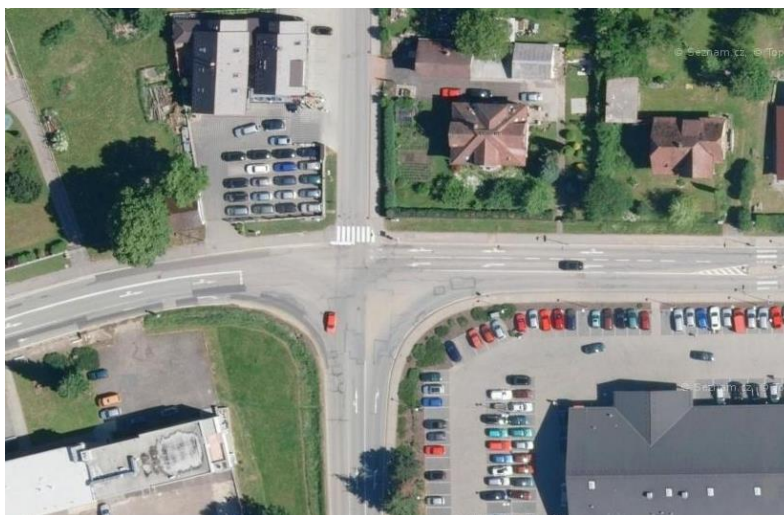
Vypořádání podnětu:

Šířku vozovek v rámci rekonstrukcí řešily příslušné projekty rekonstrukcí. V této fázi, kdy tyto projekty byly realizovány, je nesnadné korigovat uplatněná řešení. Zpravidla byla uplatňována

kompromisní volba v rámci požadavků na zvyšování počtů parkovacích míst. Kdy tato skutečnost byla upřednostněna v neprospěch dřívější širší vozovky. Nelze řešit.

3.1.4. Křižovatka Pražská a Okružní je nepřehledná

Na křižovatce Pražská x Okružní x Zahradní se křižují komunikace II/347 x II/129 x MK. Jedná se o průsečnou křižovatku se zalomenou hlavní silnicí.



Vypořádání podnětu:

V souladu s územním plánem města Humpolce leží tato křižovatka v tzv. rozvojové zóně města. V době vypracování této studie se tomto místě připravoval začátek výstavby okružní křižovatky. Výstavba byla představiteli města Humpolce schválena. Problém vyřešen, realizuje se výstavka okružní křižovatky.

3.1.5. Výjezd z Pelhřimovské u STK je nepřehledný

Vypořádání podnětu:

Tento podnět je v podstatě obsahově totožný s požadavkem uvedeným v článku 2.10. tohoto dokumentu, kde je i popsán způsob vypořádání připomínky.

3.1.6. Křižovatka u horního Penny je přetížená

Horní Penny market je zákaznický využíván sjezdem z ulice Lužické. Tento sjezd se nachází přibližně ve vzdálenosti 150 m od křižovatky ulic Kamarytova x Lužická x Čejovská x Jana Zábrany. Křižují se zde komunikace II/347 x III/34771 x MK. Křižovatka prošla v roce 2017 přestavbou na okružní typ křižovatky.



Vypořádání podnětu:

Provoz na křižovatce byl analyzován z pohledu kapacity, nehodovosti, bezpečnosti a pěší dopravy. Nově vybudovaná okružní křižovatka ve všech hodnocených oblastech vyhovuje.

3.1.7. Parkování před poliklinikou je nedostatečné

Vypořádání podnětu:

Možnosti parkování ve městě Humpolec byly podrobeny komplexní analýze. Této oblasti byla věnována ucelená část zprávy s názvem „Statická doprava“. Analytická část tak poskytla dostatečné informace o dopravě v klidu ve městě Humpolci. Řešení parkování v této oblasti je značně stavebně omezeno³. Je nutné parkovat na přilehlých parkovištích a komunikacích v docházkové vzdálenosti.

3.1.8. Chybí městská doprava

Vypořádání podnětu:

V rámci analýzy prostředí, která byla prováděna v rámci analytické části zakázky, byly prověřeny atributy pro zřízení městské hromadné dopravy ve městě Humpolec. Byl proveden i rámcový ekonomický propočet a vyčísleny náklady na provoz, které by byly hrazeny z rozpočtu města (viz článek 2.4.4 MHD v městě Humpolci, v analytické části). Současně byl v článku 2.4.3. představen nový systém Veřejné dopravy Vysočiny (VDV), který z hlediska přípravy dospěl do své závěrečné fáze. Základní změnou s ohledem na dnešní úroveň dopravní obslužnosti je převod jízdních řádů regionálních linek na nabídkový systém. To znamená zajištění pravidelné dopravy po celý den a zabezpečení systémových vazeb mezi jednotlivými linkami. Tím tento systém může v řadě prvků suplovat funkci MHD. Proto bylo doporučeno po zavedení a „usazení“⁴ tohoto

³ Úzké komunikace a nedostatek volných ploch.

⁴ Minimálně po jedno období jízdního řádu.

systému pravidelné dopravy následně provést na základě poznatků opakovaný průzkum potřeb obyvatel centrální části města a obyvatel místních částí. Na tomto základě pak definitivně vyhodnotit místní potřeby veřejné dopravy.

3.1.9. Chybí jízdní pruhy pro cyklisty/cyklostezky

Vypořádání podnětu:

Podněty a doporučená opatření pro cyklistickou dopravu jsou předmětem kap. 3 návrhové části zprávy.

3.2. Četnost podnětů méně než 10 x

3.2.1. Spoje autobusů - četnost, hlavně víkendy, spoje do škol, k lékárnám a ve večerních hodinách

Vypořádání podnětu:

Analýza zjistila stejné problémy, které bude řešit nový systém VDV.

V přípravě, ve fázi před zavedením je nový krajský koncept řešení příměstské autobusové dopravy Veřejná doprava vysočiny (VDV). Základní změnou s ohledem na dnešní úroveň dopravní obslužnosti je převod jízdních řádů regionálních linek na nabídkový systém. To představuje zajištění pravidelné dopravy po celý den a zabezpečení systémových vazeb mezi jednotlivými linkami. Základní zásady:

- Ve špičkách se bude jezdit v 1 hodinových taktech.
- Hlavní linky (H. Brod, Pelhřimov, Ledec) budou posíleny.
- V sedlech se bude jezdit v 2 hodinovém taktu.
- Budou zavedeny spoje po 22 hodině v rozhodujících směrech.
- Budou zavedeny spoje o víkendech a svátcích.
- V přestupních uzlech budou návazné spoje.

V rámci celého území Kraje Vysočina bude stanoven jednotný - zónově relační tarif. Ten umožňuje připustit v rámci přestupní jízdenky různé trasy cest za stejnou cenu. Nový systém nebude zahrnovat pouze autobusovou dopravu, ale do systému bude zapojena i železnice.

3.2.2. Hodně kamionů po celém městě

Vypořádání podnětu:

Množství kamionů ve městě je dáno soustředěním působení několika významných aspektů, a to zejména:

- Historickým vývojem – průmyslové podniky jsou roztroušeny po celém území města, průmyslové podniky je potřeba zásobovat.
- Místní polohou města, v blízkosti sjezdu z dálnice.

- Tranzitními směry komunikací vedoucími přes město.
- Průmyslovým charakterem města.
- Výrobním profilem firem působících ve městě.

Jak potvrdily dopravní modely zpracované pro krátkodobé a střednědobé období, redukci počtu průjezdů nákladních vozidel městem výrazně napomůže vybudování doporučeného obchvatu města. Dále se uvažuje přizpůsobit omezení pohybu nákladních vozidel na komunikacích charakteru místních komunikací, a to ve vztahu k jejich konstrukci⁵. Omezení návrhová část řeší ve vztahu k tonáži.

3.2.3. Křižovatka u Vodaku je nepřehledná

Vypořádání podnětu:

Text vypořádání podnětu je totožný s textem uvedeným v čl. 3.1.4 tohoto dokumentu.

3.2.4. Při problémech na D1 je doprava svedena do obce – hustý provoz

Vypořádání podnětu:

Vznikající problémy⁶ na D1 jsou přirozenými a naprosto nahodilými událostmi, které postihují všechna města ležící v blízkosti dálnice, či na objízdných trasách. V současnosti jsou zřejmě umocňovány probíhající modernizací dálničních úseků v blízkosti města. V těchto případech dílčím způsobem napomůže vybudování doporučeného obchvatu města.

3.2.5. Křižovatka u Lidlu je přetížená

Vypořádání podnětu:

Oblast v nedávné době prošla rekonstrukcemi. Křižovatka je řádně vyznačená, jízdní pruhy jsou rovněž vyznačeny včetně přechodů pro chodce. Vše je bezbariérové. Nebyly shledány výrazné nedostatky v řešení. V této oblasti se připravuje revitalizace areálu US10 – areál bývalých Humpoleckých strojíren. Je potřebné nadále sledovat situaci. Pokud by skutečně docházelo k vážným problémům v této oblasti, je potřebné ovlivnit přípravy realizačních projektů.

3.2.6. Parkování před poštou je nedostatečné

Vypořádání podnětu:

Možnosti parkování ve městě Humpolec byly podrobeny komplexní analýze. Této oblasti byla věnována ucelená část zprávy s názvem „Statická doprava“. Analytická část tak

⁵ Například na dlážděném povrchu bude požadováno snížení tonáže.

⁶ Např. nehody, nesjízdnost vlivem povětrnostních vlivů apod.

poskytla dostatečné informace o dopravě v klidu ve městě Humpolci. Řešení parkování v této oblasti je značně stavebně omezeno⁷. Je nutné parkovat na přilehlých parkovištích a komunikacích v docházkové vzdálenosti.

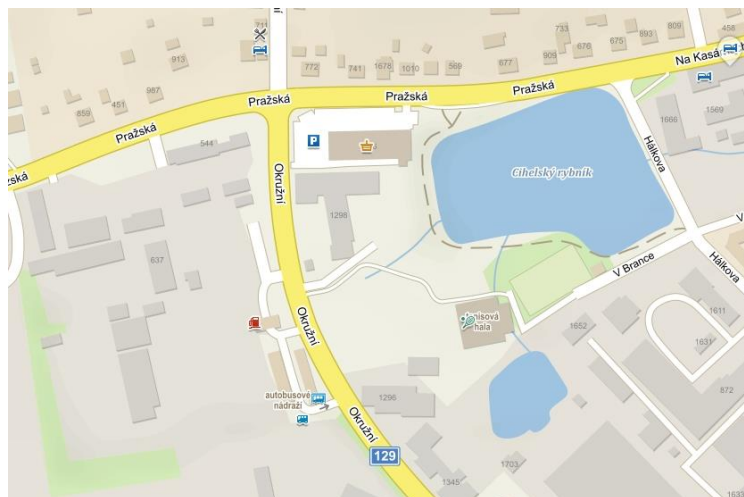
3.2.7. Špatný stav některých vozovek – hluk, prach

Vypořádání podnětu:

Bylo konstatováno také v analytické zprávě. Organizační opatření směřující ke zlepšení současného stavu jsou uvedena v kap. 1 návrhové části zprávy.

3.2.8. Autobusové nádraží – přesun, nesouhlas

Nové autobusové nádraží je vybudováno na ulici Okružní v prostoru před garážemi firmy ICOM.



Vypořádání podnětu:

Poloha autobusového nádraží se z hlediska stávajících dopravních a urbanistických návazností může zdát, že se nejedná o místo vhodné, neboť se dále vzdaluje v nové poloze centru města⁸. Je potřebné si však uvědomit, že město Humpolec nemá v současné době žádnou vhodnou lokalitu v blízkosti cílů cest cestujících ve veřejné dopravě, která by byla vhodná pro výstavbu autobusového nádraží. Město Humpolec také připravuje rozvoj území v bezprostřední blízkosti nové polohy autobusového nádraží, které je vymezeno ulicemi Okružní, Pražskou, Hálkovou a Lnářskou. Území je určeno pro objekty drobné řemeslné

⁷ Úzké komunikace a nedostatek volných ploch.

⁸ Vyvolává nutnost překonat ulici Okružní (s dopadem jak na pěší, tak na řidiče), oddaluje nádraží od železniční stanice a od škol na ulici Školní – z této části je výrazně vyšší počet docházejících než od ulice Zahradní, kde je to k nové poloze nádraží blíže.



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost

výroby, obchodu, ale i pro odpočinek a sportovní vyžití. Bude se stavět nové obchodní centrum Retail, které bude stát na pozemcích bývalého autobusového nádraží. Další obchodní centrum, které se bude budovat naproti starého autobusového nádraží, je obchodní dům Kaufland. Ve vymezeném území v budoucnu vznikne nové moderní obchodní centrum města Humpolce. Z tohoto úhlu pohledu nabírá vyšší uživatelskou hodnotu i nová poloha autobusového nádraží.

3.2.9. Nedostatek chodníků / malá šířka

Vypořádání podnětu:

V analytické části bylo také konstatováno, že v historické části města jsou některé chodníky s malou šířkou. Omezenou šířku chodníku si vyžaduje nedostatek místa. Pokud by se rozšířily, byly by přilehlé komunikace zúženy.

3.2.10. Křižovatka Masarykova a Hálkova

Vypořádání podnětu:

Oblast křižovatky ul. Masarykova x ul. Hálkova v nedávné době prošla rekonstrukcí. Křižovatka je řádně vyznačená, jízdní pruhy jsou rovněž vyznačeny včetně přechodů pro chodce. Vše je bezbariérové. Nebyly shledány výrazné nedostatky v řešení. V této oblasti se připravuje revitalizace areálu US10 – areál bývalých Humpoleckých strojren. Je potřebné nadále sledovat situaci. Pokud by skutečně docházelo k vážným problémům v této oblasti, je potřebné ovlivnit přípravy realizačních projektů.

3.2.11. Po rekonstrukcích se zavádí jednosměrný provoz

Vypořádání podnětu:

Zavádění jednosměrného provozu na místních a obslužných komunikacích vychází z nutnosti zřizování parkovacích míst. Nelze řešit jinak, řeší se tak v řadě měst České republiky.

3.2.12. Parkování ulice Hradská – omezit oboustranné stání

Vypořádání podnětu:

V situaci kdy chybí parkovací místa v blízkosti středu města nelze místa rušit. Pokud jde o případy nepovoleného parkování – viz rovněž čl. 3.3.1 tohoto dokumentu.

3.3. Četnost podnětů méně než 5x

3.3.1. Oboustranné parkování – téměř neprůjezdné vozovky

Vypořádání podnětu:

Parkování na pozemních komunikacích upravuje Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích. Zákon v § 25, odst. 3 stanovuje „*Při stání musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro každý směr jízdy; při zastavení musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro oba směry jízdy*“. Pokud v důsledku parkování jsou vozovky téměř neprůjezdné, dopouštějí se řidiči dopravních přestupků. Možnosti uplatnění represí za přestupky takového charakteru jsou popsány v článku 3.3.9.

3.3.2. Málo přechodů pro chodce

Vypořádání podnětu:

Posouzení vhodnosti umístění přechodů pro chodce a jejich stavu bylo součástí analýzy prováděné v rámci jednotlivých dopravních módů. Závažné zjištěné poznatky byly shrnuty v článku 2.7.2 Přechody pro chodce. Tyto nedostatky vytvořily základ pro návrhovou část. Způsob zřízení a řešení nových přechodů pro chodce je součástí kap. 1 návrhové části zprávy.

3.3.3. Křižovatka Na Kasárnách a Nerudova

Na křižovatce ulic Na Kasárnách, Nerudova x Kamarytova se křižují komunikace II/347 x III/12934 x MK. Jedná se o průsečný typ křižovatky. V blízkosti se nachází supermarket BILLA, který se připojuje na hlavní komunikaci jedním ze dvou sjezdů ve vzdálenosti cca 50 m od křižovatky. Odbočovací pruhy nejsou k dispozici.



Na křižovatce byl proveden směrový dopravní průzkum, na základě něhož byla stanovena špičková hodinová intenzita pro jednotlivé křižovatkové pohyby. Období špičky nastává v období od 14:45 do 15:45.

Vypořádání podnětu:

Provoz na křižovatce byl analyzován z pohledu kapacity, nehodovosti, bezpečnosti a pěší dopravy. Ani v jedno z posuzovaných kritérií nebylo vyhodnoceno jako nevyhovující. Závěr - křižovatka vyhovuje.

3.3.4. Spojení Praha – Humpolec ve večerních hodinách

Vypořádání podnětu:

Analýza zjistila stejné problémy, které bude řešit nový systém VDV.

V přípravě, ve fázi před zavedením je nový krajský koncept řešení příměstské autobusové dopravy Veřejná doprava vysočiny (VDV). Základní změnou s ohledem na dnešní úroveň dopravní obslužnosti je převod jízdních řádů regionálních linek na nabídkový systém. To představuje zajištění pravidelné dopravy po celý den a zabezpečení systémových vazeb mezi jednotlivými linkami. Základní zásady:

- Ve špičkách se bude jezdit v 1 hodinových taktech.
- Hlavní linky (H. Brod, Pelhřimov, Ledec) budou posíleny.
- V sedlech se bude jezdit v 2 hodinovém taktu
- Budou zavedeny spoje po 22 hodině v rozhodujících směrech.
- Budou zavedeny spoje o víkendech a svátcích.
- V přestupních uzlech budou návazné spoje.

V rámci celého území Kraje Vysočina bude stanoven jednotný - zónově relační tarif. Ten umožňuje připustit v rámci přestupní jízdenky různé trasy cest za stejnou cenu. Nový systém nebude zahrnovat pouze autobusovou dopravu, ale do systému bude zapojena i železnice. Zejména v oblasti železniční dopravy budou do pozdních nočních hodin zabezpečeny přípoje na vlaky z a do Prahy a Brna.

3.3.5. Křižovatka u polikliniky – pohyb dálkových autobusů

Vypořádání podnětu:

Řeší návrhová část v oblasti veřejné dopravy, viz kap. 2. čl. 2.1.

3.3.6. Parkování na náměstí

Vypořádání podnětu:

Možnosti parkování na náměstí byly analyzovány v analytické části zprávy v rámci průzkumu parkovacích zón objektů občanské vybavenosti. Horní náměstí bylo přiřazeno do zón OZ 4.5 a OZ 4.12. Dolní náměstí pak do zón OZ4 a RZ12. Parkovací místa jsou zde velmi frekventovaná a v čase provozu úřadů a institucí zpravidla zcela obsazená.

Návrh možného způsobu řešení parkování na náměstí je obsažen v návrhové části zprávy v kapitole 6, článku 6.6.

3.3.7. Zastávky autobusů všude ve městě brzdí provoz

Vypořádání podnětu:

Autobusové zastávky ve městě Humpolci byly podrobně analyzovány v analytické části díla, a to nejen z pohledu poskytování požadovaných standardů pro cestující, ale i z hlediska bezpečnosti silničního provozu – viz čl. 2.4.1.2 Většina zastávek je standardně vybavena zálivy, respektive pokud to prostorové podmínky umožňují vybudovat zálivy v obou směrech. Výjimkou je zastávka Humpolec, Nemocnice, která je zátkového typu. Svým charakterem se však jedná o méně významnou zastávku z hlediska počtu spojů a obratu cestujících na zastávce. Na základě provedené komplexní analýzy je pak v návrhové části doporučena prostorová redukce počtu zastávek v jádrovém městě, a to ve variantách při zohlednění rozvojových záměrů města - viz čl. 2.1.2.2.

3.3.8. Neexistence přechodu u ZŠ Hradská

Vypořádání podnětu:

Zřizování přechodů pro chodce na obslužných (tedy slabě zatížených) komunikacích není standardní, pro zvýšení bezpečnosti chodců jsou v místě školy již nyní nainstalovány dva zpomalovací prahy.

3.3.9. Nedostatek policistů řídících dopravu

Vypořádání podnětu:

Oprávnění řídit dopravu v kompletním rozsahu má pouze Policie České republiky. Městská policie, pokud je v obci zřízena, má pro řízení provozu na pozemních komunikacích pouze omezené kompetence⁹, které jsou vymezeny v Zákoně č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích. V omezeném rozsahu jsou v tomto zákoně vymezeny i kompetence při zastavování vozidel¹⁰. S maximálním zjednodušením lze přestupky v dopravě, které může řešit městská policie, shrnout tak, že jde o tzv. parkovací přestupky (nedovolené zastavení či stání), přestupky spáchané nerespektováním dopravních značek zakazujících vjezd a všechny přestupky cyklistů a chodců (včetně osob, které jsou podle zákona za chodce považovány).

Podle § 73 zákona č. 250/2016 Sb – o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, může přestupek oznamovat kromě policie i jiný správní orgán. Pověřený úředník tedy může

⁹ Viz § 75, odst. 8 – „Strážník obecní policie je oprávněn pokyny usměrňovat provoz na pozemních komunikacích v případě, že je to nezbytné pro obnovení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, a není-li řízení provozu zajištěno policií nebo v součinnosti s policií. Při usměrňování provozu používá strážník pokyny stanovené pro řízení provozu policisty“.

¹⁰ Viz. § 79, odst. 1, písm. c)

přestupek dokumentovat a oznamovat¹¹ příslušnému správnímu orgánu. Na rozdíl od policie nemůže zastavovat vozidla, legitimovat řidiče, ani udělovat pokuty na místě.

Existuje i další možnost, aby město uzavřelo veřejnoprávní smlouvu o výkonu městské policie s jinou obcí, která městskou policii má.

3.3.10. Výjezd ze Zahradní je nepřehledný

Vypořádání podnětu:

Text vypořádání podnětu je totožný s textem uvedeným v čl. 3.1.4 tohoto dokumentu.

3.3.11. Plačkov – chybí autobusová doprava

Vypořádání podnětu:

Místní část Plačkov je v současné době obsluhována železniční dopravou. V souvislosti s připravovaným zavedení systému Veřejná doprava Vysočiny dojde k rozšíření dopravní obslužnosti této místní části i autobusovou dopravou, a to jedním párem spojů linky č. 252 Herálec – Humpolec.

Seznam použitých zkratk a pojmů

AN	Autobusové nádraží
D1	Dálnice D1
MK	Místní komunikace
OZ	Parkovací zóny objektů občanské vybavenosti
PZ	Parkovací zóny v průmyslové oblasti
RZ	Parkovací rezidentní zóny
žst.	Železniční stanice

¹¹ Zejména pokud se jedná o přestupky na úseku parkování.