

Koncepce rozvoje dopravy města Boskovice

Návrhová část

Průvodní zpráva

OBSAH:

1	Zadání	5
1.1	Vize pro město	6
1.2	Podklady	8
2	Plánování mobility	13
3	Uliční síť a rozvojové plochy	16
3.1	Regionální a nadregionální komunikační síť	16
3.2	Rozvojové plochy	17
4	Pěší doprava	20
4.1	Očekávání občanů	20
4.2	Metodika a provázanost	20
4.3	Nové přechody a jejich úpravy	23
4.4	Nové chodníky a jejich opravy	23
5	Cyklistická doprava	25
5.1	Očekávání občanů	25
5.1	Metodika	26
5.2	Organizační opatření	29
5.3	Cyklostezky	29
5.4	Doprovodná infrastruktura	30
6	Automobilová doprava	32
6.1	Očekávání občanů	32
6.2	Tranzitní doprava a obchaty	34
6.3	Uzavřené komunikace pro motorová vozidla	37
6.4	Dopravní zklidňování (zóny 30 km/h)	37
6.5	Návrh nových jednosměrek	37
6.6	Úpravy křižovatek	39
7	Parkovací politika	40
7.1	Očekávání občanů	40
7.2	Metodika - Vývoj parkovací politiky	40
7.3	Nové plochy v rámci organizace dopravy	43

7.4	Návrh ploch pro výstavbu zálivů a parkovišť	44
7.5	Návrh ploch pro hromadné parkování.....	44
7.6	Regulace veřejných parkovacích míst	45
7.7	Základní typy uživatelů.....	48
7.8	Stanovení součinitele automobilizace pro ÚP.....	49
8	Náměty	51
8.1	N01: Ulice 17. listopadu	51
8.2	N02: Křižovatka u Ev. Kostela (Sokolská×Hybešova×Lidická)	52
8.3	N03: Cyklostezka Komenského a Mánesova	53
8.4	N04: Cyklostezka Janáčkova	54
8.5	N05: Parkoviště ul. Nádražní	55
8.6	N06: Křižovatka „U pošty“ Sokolská×Havlíčková.....	55
8.7	N07: Křižovatka U Slávie (Komenského×Nádražní)	57
8.8	N08: Cyklostezka Mánesova-Lhota Ropotina.....	58
8.9	N09 Křižovatka Hybešova×Kosmonautů	60
8.10	N10 Předprostor SŠ Hybešova	60
8.11	N11 Křižovatka B. Smetany × Legionářská	60
8.12	N12 Úpravy ulice Sv. Čecha	60
8.13	N13 Přejchod náměstí 9. května.....	61
8.14	N14 Přejchod Dřevařská.....	61
8.15	N15 Masarykovo nám.	61
8.16	Návrhy řešené mimo koncepci dopravy.....	62
	Přílohy	63

Zpracovatel:

Název firmy: DHV PRO, spol. s r.o.
Zpracovatel: Ing. Daniel Bárta, Ing. Václav Starý
Místo podnikání: Kounicova 688/26, 602 00 Brno
Telefon: 603 875 291
E-mail: info@dhvpro.cz
IČ: 09754083

1 Zadání

Zadání návrhové části koncepce dopravy dle smluvních ujednání, odráží obecné obsahově doporučení pro koncepční materiály vytvářené pro oblast mobility:

Pěší a cyklistická doprava

- již navržená koncepce cyklistické dopravy bude jedním z podkladů pro vytvoření konečné podoby sítě pro pěší a cyklistickou dopravu ve městě.
- základní pěší trasy z hlediska dopravní obslužnosti a průchodnosti města
- vazba města na okolí

Automobilová doprava

- posouzení dopravního skeletu vymezeného v Územním plánu města Boskovice
- návrh etapizace dostavby silniční sítě a stanovení priorit v její realizaci
- variantní návrhy úprav vedoucích ke zklidnění dopravy v centru města a lokálních těžištích a na vybraných páteřních komunikacích, řešení uličního prostoru ve prospěch pěší a cyklistické dopravy
- variantní návrhy organizačních opatření na omezení průjezdu nákladní dopravy v obytné části města, návrh podmínek průjezdu centrem města pro individuální dopravu a zásobování
- identifikace problémových míst

Parkovací politika (statická doprava)

- návrh koncepce řešení parkování
- stanovení priorit při naplňování navržených opatření
- návrh rozšíření oblastí placeného stání včetně návrhu organizace parkovacího systému

1.1 Vize pro město

Koncepce ministerstva dopravy pro městskou a aktivní mobilitu na období 2021-2030 formuluje základní vizi jako nastavení trendu pro dosažení lepší dělby přepravní práce v počtu cest mezi jednotlivými druhy dopravy do roku 2030, a to dle velikostních kategorií měst.

Města velikostí do 25 tis. obyvatel (kategorie F) jsou značně různorodá, a proto lze orientačně odhadnout hodnoty optimalizovaného rozsahu dělby přepravní práce těmito rozsahy:

- 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 %.

Tabulka 1: Dělbý přepravní práce pro současný stav v Boskovicích a vize pro města kategorie F koncepce pro městskou mobilitu.

	pěší	cyklo	hromadná	automobilová
stávající stav – cesty v rámci města (PDCH 2024)	44 %	5 %	1 %	50 %
vize	40-50 %	20-30 %	5-20 %	20-25 %

Ve srovnání vize se skutečností Boskovice má významně nižší cyklo dopravu a má více automobilů, okrajovou roli hraje nyní i doprava hromadná.

Přestože vize o budoucnosti se postupně prorůstají skrze strategie globální (OSN), kontinentální (EU) a národní (stát), regionální (kraj) až do této místní strategie (město), lze poměrně snadno pozorovat nesoulad mezi přáními vloženými do jejich cílů a prostředků s realizovanou skutečností v ulicích. Uvědomit si Achillovu patu plánování, tedy určitý rozpor mezi změnou smýšlení (představou) a jednáním (stavbou, uspořádáním), může přispět k uvědomění, jak lépe přenášet kresby a slova této strategie do žité skutečnosti.

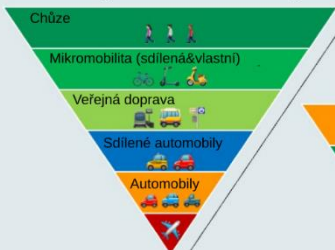
Pyramida preference dopravy: vize vs. realita



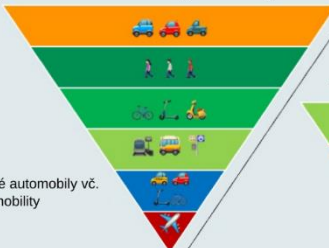
Augustin Friedel 🚲 🚗 🚙 🚘



Jak by to mělo být

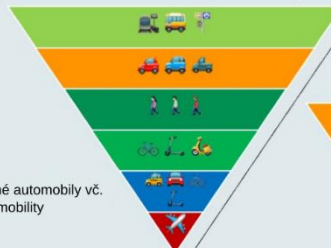


Jak lidé jednají



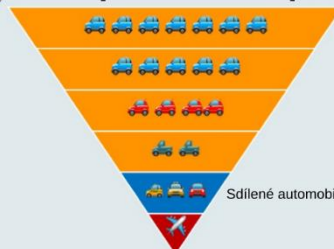
Sdílené automobily vč. mikromobility

Jak město plánuje



Sdílené automobily vč. mikromobility

Jak podnikatelé plánují



Sdílené automobily

Inspirováno: share-north.eu:



Obrázek 1: Pyramida mobility, vize vs. realita: zdroj: [Mobility pyramid vision vs. reality](#), Augustin Friedel 2023

1.2 Podklady

Národní dokumenty a metodiky:

- BÍLÁ KNIHA: Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje, EK, 2011
- Akční plán pro městskou mobilitu, dokument EK, 2009
- [Dopravní politika ČR pro období 2021-2027 s výhledem do roku 2050](#), MD ČR, 2021
- [Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021-2030](#), MD ČR, 2021
- [Metodika pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky](#), CDV 2015
- [Metodika plánu udržitelné městské mobility SUMP 2.0](#), Akademie městské mobility 2021
- Politika územního rozvoje ČR, MMR ČR, 2008 ve znění aktualizace 2021
- Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013-2020, MD ČR, 2013
- Strategie BESIP 2021–2030, BESIP 2021
- Národní akční plánu čisté mobility, MPO 2000
- [Ženy v dopravě](#), CDV 2019
- [Dopravní chování žen v datech](#), CDV 2020
- Akční plán pro podporu pohybové aktivity v České republice v rámci Zdraví 2020
- Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí, MZd ČR, 2015
- Státní politika životního prostředí České republiky 2012-2020, MŽP ČR, 2012
- [Sustainable safety 3rd edition](#), SWOW 2018, NL
- Management parkování a možnosti jeho využití v praxi: Zkušenosti z evropských měst, CDV 2016
- Push & Pull: Dobré důvody pro management parkování, EPA 2015

Územní plánování:

- Územní plán po 5. změně, Boskovice 2024
- RP centrum města, USB 2014
- Územní studie Boskovice - Vratíkov, 2024
- Územní studie Blok Havlíčkova - K Lipníkům, 2021
- Územní studie Chmelnice, 2021
- Územní studie Čížovky, 2018
- Územní studie Pod Střelnicí, 2018
- Územní studie Milánovy I, 2018

- Územní studie Za ulicí Absolonovou, 2018
- Územní studie jihovýchodní část Doubrav, 2018
- Územní studie Vinohrádky III, 2018
- Územní studie Milánovy III, 2018
- Územní studie Milánovy II, 2018

Místní dopravní koncepce:

- Bezpečně do škol v JMK Mš, zš a přš Boskovice, Fridrichovská 2023
- Strategie rozvoje města Boskovice, AQE 2022
- Strategie BESIP 2021-2030, CDV 2021
- Koncepce smart city Boskovice, 2020
- Speciální bezpečnostní inspekce vybraných úseků silnic ve městě Boskovice, CDV 2019
- Měření dopravně-inženýrských dat ve městě Boskovice, VUT Brno 2017
- Směrový průzkum ve městě Boskovice, VUT Brno 2017
- Dopravní studie města Boskovice se zaměřením na problematiku dopravy v klidu, VUT Brno 2017
- Podklady pro návrh předpisu pro výpočet odstavných a parkovacích stání, VUT Brno 2017
- Odborná analýza průjezdnosti ulic Hybešova, Bedřicha Smetany a Švermova, DHV CR 2013
- Generel dopravy města Boskovice, DHV CR 2010

Místní právní rámec v dopravě:

- OZV č. 1/2024 o místním poplatku za užívání veřejného prostranství, Boskovice 2024
- OZV č. 4/2023 o místním poplatku za povolení k vjezdu s motorovým vozidlem, Boskovice 2023
- Nařízení č. 1/2022 o zpoplatnění stání, Boskovice 2022
- Nařízení č. 1/2019 o zpoplatnění stání silničních motorových vozidel, Boskovice 2019

Připravované místní projekty:

- Urbanistická studie prostoru nám. 9. května, TAH 2024
- Studie: Vjezdová brána a přechod Havlíčkova II/374, nesignováno 2024
- Studie: Sportovní areál Červená zahrada (Boskovice), Doležel 2023
- Studie: Dopravní studie ulice Lidická, DPK 2023

- DUSP: Rekonstrukce MK Kosmonautů, Besta 2023
- DSP: Stavební úpravy ulice Na Skalce, Besta 2023
- DUSP: Stavební úpravy ulice Květná, Besta 2023
- DUSP: Chodník a parkovací stání Čížovky, Besta 2022
- Studie zjednosměrnění židovské město, nesignováno 2022
- Studie: Rekonstrukce mostu BOS-M07, Pris 2022
- Studie: Rekonstrukce mostu BOS-M05, Pris 2021
- Studie: ulice Svatopluka Čecha, nesignováno 2021
- DSPS: Autobusová zastávka Dukelská, Patočka 2021
- Studie: páteřní cyklostezka Zahradní-Komenského-Lidická, nesignováno 2021
- DSP: Stavební úpravy křižovatek ulic Sokolská, Havlíčkova, 17.listopadu a Hybešova, Novák 2020
- PDPS: Stavební úpravy křižovatek ulic Sokolská, Havlíčkova, 17.listopadu a Hybešova, Novák 2023 (realizováno)
- DSP: Stavební úpravy Lidická, Novák 2020
- DSP: Stezka pro chodce a cyklista Mladkov-Svitávka, Odehnal 2020
- Studie: Dopravní řešení a analýza průjezdnosti městem Boskovice, Novák 2019
- DUSP: Stavební úpravy ul. Štefánikova, Matula 2018
- Studie: Parkovací dům u nádraží Boskovice, Apriota 2018
- PDPS: Rekonstrukce MK Legionářská, Novák 2018
- Studie, DUR+DSP: Dopravní řešení ulic Nádražní, Komenského a Sokolská v Boskovicích, Novák 2018
- Zastavovací studie: Lokalita Za nemocnicí, EA 2017
- PDPS: Stavební úpravy komunikace Na Hrázi, Novák 2017
- Vyhledávací studie obchvatu centra města II/374, Matula 2016
- Studie rozšíření parkoviště Komenského, Novák 2016
- Studie: Propojení ulice Nádražní a Štefánikova, Matula 2014
- Studie: Kapacitní posouzení variantního řešení křižovatky Sokolská×Havlíčková, DHVCR 2009
- Studie: Územní studie prověření trasy Boskovické spojky a přeložky silnice II/374, Rybák 2007
- Studie: Okružní křižovatka silnic II/150 a II/374, Silniční projekt 1999

Krajské a regionální koncepce a záměry

- Plán sítě, jízdní řády, IDS JMK 2024

- ZÚR Jmk po 3. změně, K+K 2024
- Informační leták I/73 úseky Kuřim-Bořitov-Svitávka-hranice JmK, ŘSD 03/2024
- Koncepce rozvoje cyklistiky JmK do roku 2030, KPMG 2024
- EIA: I/73 Svitávka-Staré Město, HBH 2023
- Informační leták Boskovická spojka, SŽ 12/2023
- DUR: I/73 Bořitov-Svitávka, PKO 2022
- Záměr projektu I/73 Svitávka-Staré město, PKO 2022
- Podklady pro podrobný GTP Bořitov-Svitávka , Sondeo 2022
- Plán dopravní obslužnosti JmK 2022-2026 vč. aktualizace 1 a 2, Kordis 2022
- DÚR: Boskovická spojka, SUDOP 2019
- EIA: II/374 Boskovice – Lhota Rapotina, přeložka, SUDOP 2017
- Model silniční dopravy pro síť Jihomoravského kraje, HBH 2014

Geografické a statistické soubory nadmístní:

- Katastrální mapa, ČÚZK 2014
- RUAIN, ČÚZK 2021
- Digitální technická mapa města, Geodézie Brno 2024
- Ortofotomapa, ČÚZK 2022
- Ortofotomapa, Mapy.cz 2021
- Fotodokumentace Look Around, Apple 2021
- Fotodokumentace Panorama, Seznam.cz 2023
- Fotodokumentace Streetview, Google.com 2022
- [Dojíždka mezi obcemi](#) dle SLDB 2021, ČSÚ 2023
- [Denní trasy Do práce na kole](#), Městem na kole 2016-2024
- [Heatmap](#), Strava 2024
- [Dopravní nehody ČR](#), PČR/CDV 2006-2024
- Centrální registr vozidel, MVCR 2004-2012, MDCR 2013-2023
- [Celostátní sčítání dopravy](#), ŘSD ČR 2000, 2005, 2010, 2016, 2021

Zákonné a podzákonné předpisy, normy, metodiky a technické podmínky:

- Zákon č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

- Zákon č. 183/2006 sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (starý)
- Zákon č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů (nový)
- ČSN 736101 Projektování silnic a dálnic, ČNI 2004
- ČSN 736102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích, ČNI 2012
- ČSN 736110 Projektování místních komunikací, ČNI 2006
- ČSN 736425-1 Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště – Část 1: Navrhování zastávek, ČNI 2007
- ČSN 736425-2 Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště – Část 2: Přestupní uzly a stanoviště, ČNI 2007
- ČSN 736056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel, ČNI 2011
- ČSN 736058 Jednotlivé, řadové a hromadné garáže, ČNI 2011
- TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích, MDČR 2013
- TP 85 Zpomalovací prahy, MDČR 2013
- TP 103 Navrhování obytných a pěších zón, MDČR 2013
- TP 145 Zásady pro navrhování průtahů silnic obcemi, MDČR 2001
- TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty, MDČR 2017
- TP 188 Posuzování kapacity křižovatek a úseků pozemních komunikací, MD ČR 2018
- TP 189 III., Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích, MD ČR 2018
- TP 218 Navrhování zón 30, MDČR 2010
- TP 225 Prognózy intenzit automobilové dopravy, MDČR 2018

2 Plánování mobility

Pro pochopení tohoto dokumentu jakožto dokumentu využitelného pro budoucí plánování udržitelné mobility je vhodné se vrátit do 90. let. Přibližně tehdy jsme si v Evropě uvědomili, že rostoucí automobilismus vyvolává kongesce a intuitivní reakcí bylo navyšování kapacity infrastruktury. A tato kapacitnější infrastruktura stimuluje poptávku, která vyčerpá dostupnou kapacitu někde dál a časem i v místě samém. Tento proces se také nazývá dopravní indukce. Dále bylo možno pozorovat, že zkrácení cestovních dob nevede ke zkrácení doby strávené jízdou člověka, ale k jeho ochotě cestovat na delší vzdálenost.

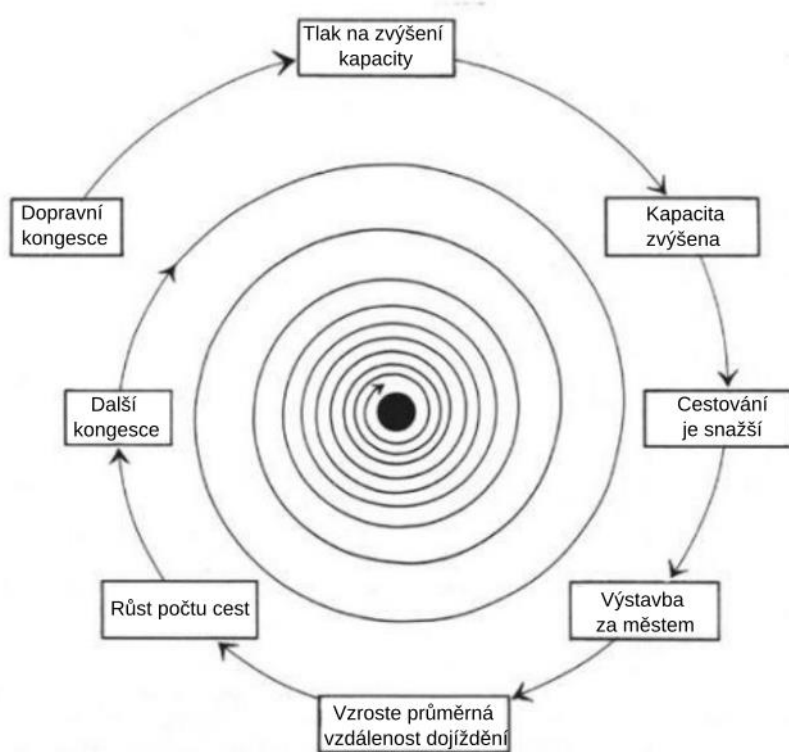


Figure 69 Plane, D. A. (1995). Urban transportation: policy alternatives. In Hanson & Giuliano (Eds.) *The geography of urban transportation*. (2nd ed.) New York ; London: Guilford Press, p439.

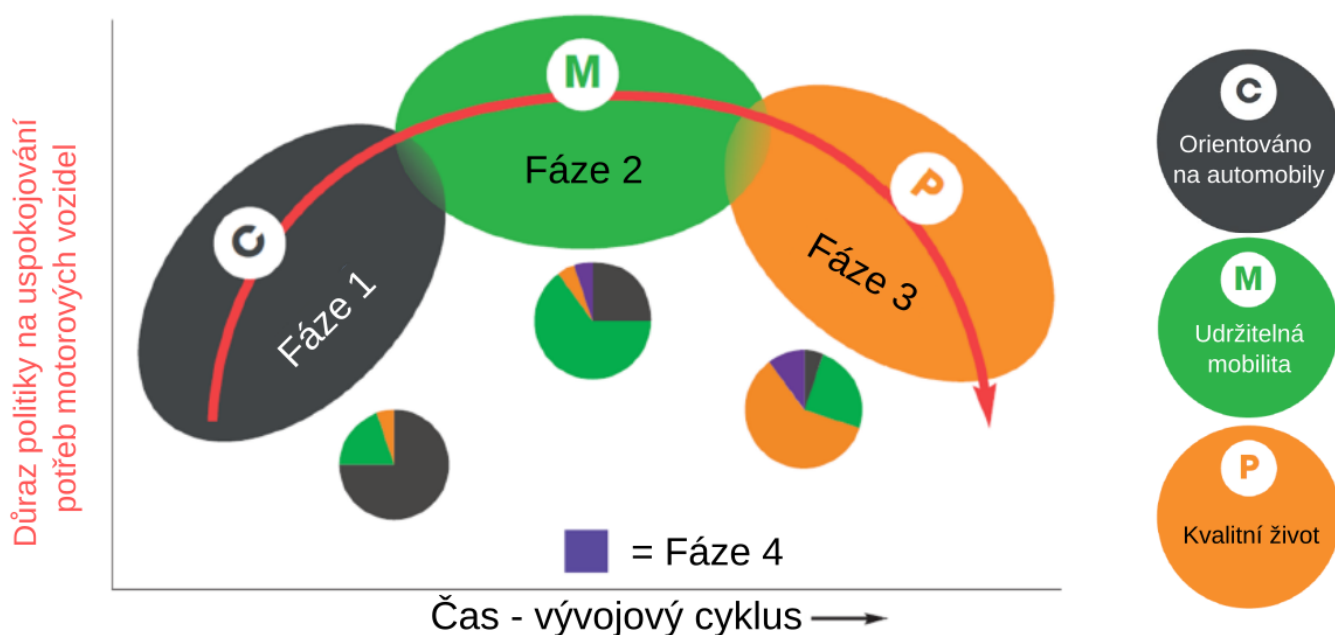
Obrázek 2: [Černá díra investic do infrastruktury](#), zdroj: Plane, D. A. (1995). *Urban transportation: policy alternatives*. In Hanson & Giuliano (Eds.) *The geography of urban transportation*. (2nd ed.) New York ; London: Guilford Press, p439

Tato černá díra investic přispěla v Evropě k poznání a ke změně přístupu. Namísto řešení problémů z početného (daleký dojezd), obtěžujícího (externality hluk, emise, prostor) a nebezpečného (nehody) přesunu autem se pohled dopravního plánování přesunul ke komplexnímu řešení mobility člověka. Z pohledu městské mobility jde pak o možnost vytvořit

prostor pro volbu takových forem mobility, které mají udržitelnou podobu. Udržitelnost (ekonomická, společenská a enviromentální) cílí na to aby:

- lidé cesty nemuseli konat – aby konkrétní potřeba byla dostupná v místě, byla tvořena města krátkých vzdáleností, polycentrická města,
- a ty, které konají byly na krátké vzdálenosti – aby byla uspokojitelná šetrným způsobem, nebo měla malé dopady,
- a ty, které konají byly prováděny co nejvíce udržitelným způsobem – udržitelnými módy (chůze, kolo, hromadná doprava) nebo šetrnou formou (sdílení aut, čistá auto mobilita).

Vzhledem k tomu, že jednotlivé formy a módy soupeří o stejný prostor a zákazníky, přednost mají udržitelné módy nad ostatními módy. Doprava není cílem, ale prostředkem ke kvalitnímu životu.



Obrázek 3: Myšlenkový koncept vývoje dopravní politiky ve městech, zdroj: Jones P., Ancaes P.: [WP2 D2.1 - Urban Congestion and Network Operation: Towards a Broader Set of Metrics for Assessing Performance](#), Create 2018, str. 7-8
(*evolution_of_perspectives.svg*)

V další nadcházející etapě (Fáze 2) pak máme možnost města plánovat jako místa pro život. Vytvořit nabídky žít teď a tady a přecházet z pohybu za žitím na pobyt zde. Tedy redukovat

kapacitu ulic pro průjezd za životem jinde a navrátit do nich prostor pro život a pobyt (setkání, hru).

Ulice a prostranství je třeba orientovat na lidi, nikoliv na vozidla. Přestože veřejný prostor plní z kontextu místa různé funkce, upřednostňovány mají být potřeby lidí, kteří nejméně zatěžují prostředí pro ostatní.



1/ Chodci



3/ Lidé, kteří podnikají a poskytují služby městu a jeho obyvatelům



2/ Uživatelé veřejné dopravy, cyklisté a další uživatelé aktivní mobility



4/ Lidé v prostředcích individuální motorové dopravy (osobní automobily)

Obrázek 4: Hierarchie 1. až 4. uspokojování potřeb na veřejných prostranstvích, zdroj: Novotný V., Šesták D., Zachar Y., Liutov D.: [Standardsy aktivní mobility v Praze](#), Praha 2022, str. 10

3 Uliční síť a rozvojové plochy

3.1 Regionální a nadregionální komunikační síť

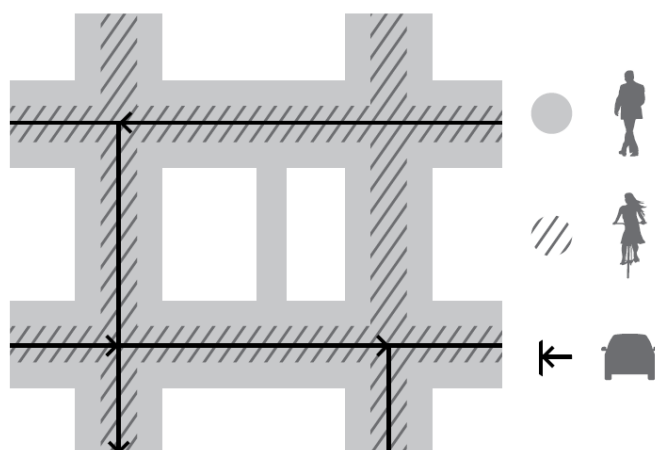
Silnice ve venkovské krajině přechází v sídlech do ulic. Podobu ulic města podstatně ovlivní budoucí uspořádání silniční sítě v regionu. Město Boskovice bude ovlivněno následujícími zásahy do komunikačního skeletu:

- Výstavba silnice I/73 v parametrech S 26,0/130, kterou ŘSD plánuje v úsecích Troubsko-Kuřim (předpoklad uvedení do provozu 2034), Kuřim-Bořitov (2034), Bořitov-Svitávka (2029), Svítávka-hranice (2032):
 - Místní části Bačov se dotýká poslední úsek, kde mezi Bačovem a Boskovicemi bude v extravilánu postavena nová komunikace. Silnice III/37415 (Bačov-Boskovice) bude mimoúrovňově podjíždět I/73. Zpevněná polní cesta z Bačova do Chrudichrom bude přeložena tak, aby vedla bez křížení silnice I/73, a napojena na silnici III/37418 o 200 severněji než dnes.
 - Nadregionálně z jihu převezme budoucí silnice I/73 (a budoucí jižní obchvat Kuřimi II/385) funkci jinak souběžné silnice I/43, ale z pohledu Boskovic se příjezd do města nezmění, zůstane po II/152 z MÚK Svítávka.
 - Nadregionálně ze severu se část dopravy z II/374 přesune na I/73 a to u cest delších než 15 km (tj. přibližně od MÚK Velké Opatovice a dál). Příjezd tak do Boskovic těchto cest nebude od severu po II/374, ale od západu po II/152 z MÚK Svítávka. Dle EIA dokumentace „I/73 Svítávka – Staré město“ převezme I/73 asi 9 tisíc vozidel RPD I 2055 z I/43, a 6 tisíc vozidel bude dílem indukovaná doprava nebo doprava převzatá z II/374.
- Výstavba Boskovické spojky (dle ZUR DZ04), přímé železniční napojení Boskovice směr Brno a elektrizace jednokolejné trati, kterou plánuje SŽ, uvedení do provozu 2028, odhad nákladů 2 100 mil. Kč:
 - Z pohledu cestujícího pojedí vlak (nově elektrická jednotka) přímo bez přestupu do Brna a dále směrem na některé rameno pravděpodobně směrem na jih (např. Břeclav, Hustopeče). Provozní koncept budoucí přímé linky ve všední den interval 60 min, ve špičce 30 min, jízdní doba do Brna 42 minut (dnes 57-58 minut vč. 1 přestupu ve Skalici), do Blanska 17 minut (dnes 27-29 minut vč. 1 přestupu ve Skalici).

- V zastavěné části města dojde k rekonstrukci tratě ve stávající stopě, navíc dojde k elektrizaci (tj. výstavba sloupů a trakčního vedení).
- Dojde k přestavbě nádraží, ze současných 3 kolejí budou (v rámci stávajících pozemků) koleje 4 (1 průběžná, 1 nákladní, 2 kusé s nástupišti. Poloha výpravní budovy zůstane totožná. Pěší přístup bude od centra města bude jako nyní, legální přístup z ulice Dřevařská nebude vybudován.
- V nezastavěné jižní části města směrem na Lhotu Rapotinu u Pilského údolí dojde ke dvojnásobnému zvětšení poloměru oblouku železniční tratě a k přeložce silnice II/374 (dle ZUR JmK DS27) mezi přejezdy P6978 a P6979 ze severozápadní strany žel. tratě na jihovýchodní stranu a zrušení obou zmíněných přejezdů bez náhrady. Dojde také k úpravě stykové křižovatky II/374 x III/37424 přeložkou II/374.

3.2 Rozvojové plochy

Rozvojové plochy pro výstavbu vymezené v územním plánu musí řešit napojení na navazující komunikační síť silnic nebo místních komunikací a také vnitřní veřejná prostranství a dopravní infrastrukturu. Územní plán zpravidla definuje pouze nadřazené územní vztahy a podrobnější řešení pak ponechává do dalších stupňů projektové přípravy. Územní studie záměrů dostatečně rozpracovávají dopravní infrastrukturu v záměrech a řešených územích. Tato strategie dílčí návrhy přebírá a zasazuje je do kontextu města. Při konečném plánování výstavby infrastruktury je třeba zachovat prostupnost a průjezdnost rozvojových lokalit.

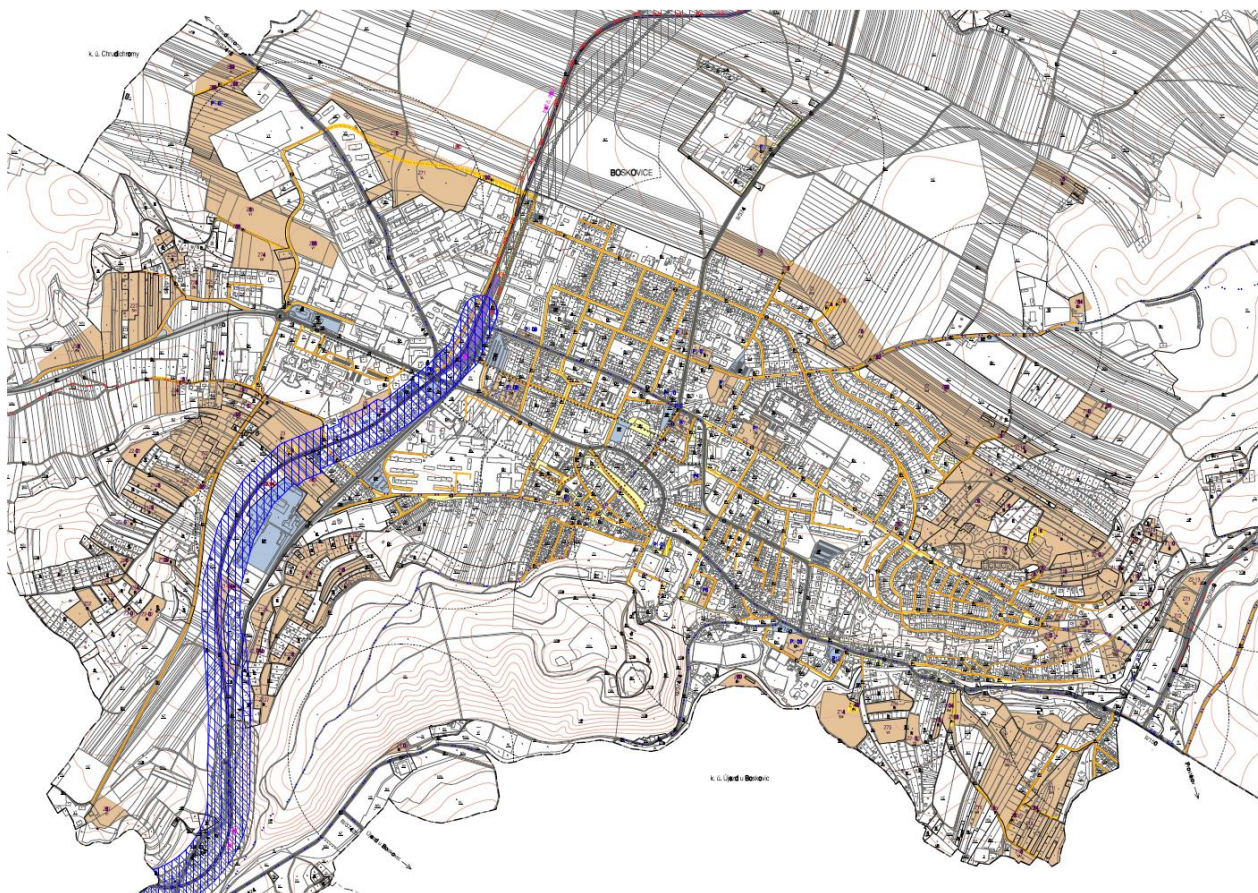


Obrázek 5: Prostupnost uliční sítě. Čím méně prostoru daný druh pohybu zabírá, tím by měl mít zajištěnou vyšší prostupnost území, zdroj: [Manuál tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy](#), IPR 2014, str. 61

V územním plánu a územních studiích je umožněn rozvoj zástavby pro bydlení a výrobu zejména na okrajích zástavby v lokalitách:

- Z3 ul. Janáčkova ozn. „Za nemocnicí“, soubor rodinných domů, 300 nových obyvatel,
- Z63 ul. Mánesova, rozšíření výrobních ploch,
- Z22 ul. Luční, jednotlivé rodinné domy,
- Z25-Z28 ul. Vinohrádky, jednotlivé rodinné domy,
- Z65, Z66, Z74, P1-02 ul. Průmyslová, výrobní plochy a sklady,
- Z70, Z71 mezi ul. Chrudichromská a Nádražní, výrobní plochy a sklady,
- Z4-Z6, ul. Absolonova, soubor rodinných domů,
- Z7, ul. Lipová, soubor rodinných domů,
- Z1, ul. Na Chmelnici, soubor rodinných domů,
- Z8, ul. U Lomu, soubor rodinných domů,
- Z17-Z21, ul. Na hrázi, Gagarinova, jednotlivé rodinné domy,
- Z72, Z73, ul. Na Kamenici, výroba,
- Z11-Z16, ul. Dukelská, soubor rodinných domů.

Jednotlivé lokality jsou napojeny na stávající komunikační síť vyjma lokality Z70, Z71, kde je předpokládán vznik nové ulice propojující ul. Chrudichromská a Nádražní. Zejména v severovýchodní části jde už o několikátou vlnu souvislého rozvoje výstavby za okraj města po stejných příjezdových komunikacích (Havlíčková, Sv.Čecha, Hybešova, Na Hrázi). Přesto že lze odhadnout, že množství nové zástavby nebude vytvářet takové objemy motorové dopravy, které by stávající komunikace kapacitně neunesly, problematičtější je situace u udržitelných forem dopravy, kde samotný nárůst motorové dopravy bude dále snižovat jejich atraktivitu. Mobilita udržitelným způsobem z okraje směrem do centra, kde je občanská vybavenost a služby, je závislá primárně na vhodné vzdálenosti. Z okrajů budoucí zástavby je to pěšky 1,5 až 2 km, což již překračuje nad optimum 0,5-1 km. Podmínky pro jízdu na kole jsou geograficky poměrně příznivé udávaná vzdálenost je příhodná, infrastruktura však na stávající komunikační síti chybí. Hromadnou dopravu z hlediska docházkových vzdáleností, frekvencí spojů a hustoty zástavby lze obtížně udržet. Odlehlá zástavba tak může se vzdáleností indukovat více motorové dopravy, než je nezbytně nutné a tím také produkovat více problémů a závislost domácností na automobilu.



Obrázek 6: Rozvojové plochy výstavby (okrová), zdroj: ÚP Boskovice po vydání 3. změny 2021.

Jako alespoň dílčím nástrojem na zklidnění vzrůstající motorové dopravy navrhuje v kapitolách níže zklidnění a to plošně zónami 30 a úpravou klíčových křižovatek uvnitř nich.

Další menší plochy možného rozvoje (zahuštění) rezidenční zástavby jsou v několika menších lokalitách okolo centra při ulicích, vč případného doplnění příslušné uliční sítě:

- ul. Legionářů (P1, P1-01),
- ul. 17. listopadu (P3),
- ul. Bílkova (P5),
- ul. Husova (P2-08).

4 Pěší doprava

4.1 Očekávání občanů

Očekávání občanů formulované v PDH 2024 se upínají nejčastěji k požadavkům:

- Zřízení nových přechodů,
- oprava chodníků a jejich bezbariérovost a doplnění sítě,
- bezpečnost u škol.

Všechny požadavky jsou zobecnitelné, že se v prostředí města lidé v roli chodců necítí bezpečně. Stavby a opravy chodníků a přechodů považují za nástroj jak nepříznivý stav změnit ve svoje bezpečí. Občany preferované řešení (např. přechod) nemusí nutně být funkčně přesné a ideální řešení. Je jej třeba brát v obecnosti a zaužívanosti a hledat i jiné cílové řešení (např. úprava křižovatky, zvýšený přejezd, zvýšená křižovatka). Všechny lokality jsou zaneseny do výkresu pěší dopravy, ačkoliv nejsou vždy verbálně jednoznačně identifikovatelné.

Bezpečnost u škol je řešena specificky pouze u MŠ Komenského fyzickou uzavírkou účelové komunikace, přístup k ZŠ Štefánikova přes Havlíčkovu přechodem je řešen v rámci Bezpečně do školy a úprava předprostoru před SŠ Hybešova je řešena v kapitole náměty. Ostatní školy jsou řešeny v rámci koncepčního přístupu (zklidňování, zóny 30) a nejsou navržena specifická opatření.

4.2 Metodika a provázanost

Průměrná vzdálenost, na kterou chodíme pěšky se pohybuje okolo 1 km (75 % cest pěšky v Česku¹ je do 1,1 km). Podobně jako u jízdy na kole je důležité, aby nejen cíle cest ležely blízko sebe, ale aby cesta pěšky neboli trasa vykazovala:

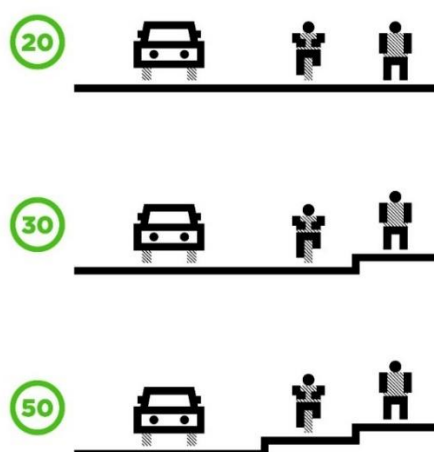
- přímost – nabízená trasa je nejkratší možná,
- atraktivitu – nabízená trasa je v příjemném prostředí
- bezpečnost – trasa je objektivně i subjektivně bezpečná a věkově nízkoprahová (0-99 let),

¹ Česko v pohybu: [Na jaké vzdálenosti lidé cestují?](#), CDV 2020

- komfort – trasa bude mít kvalitní povrch, dostatečnou šířku, nasvětlení, minimalizovaná zbytečná převýšení i křížení s jinou dopravou či vynucená zastavení nebo zpomalení.

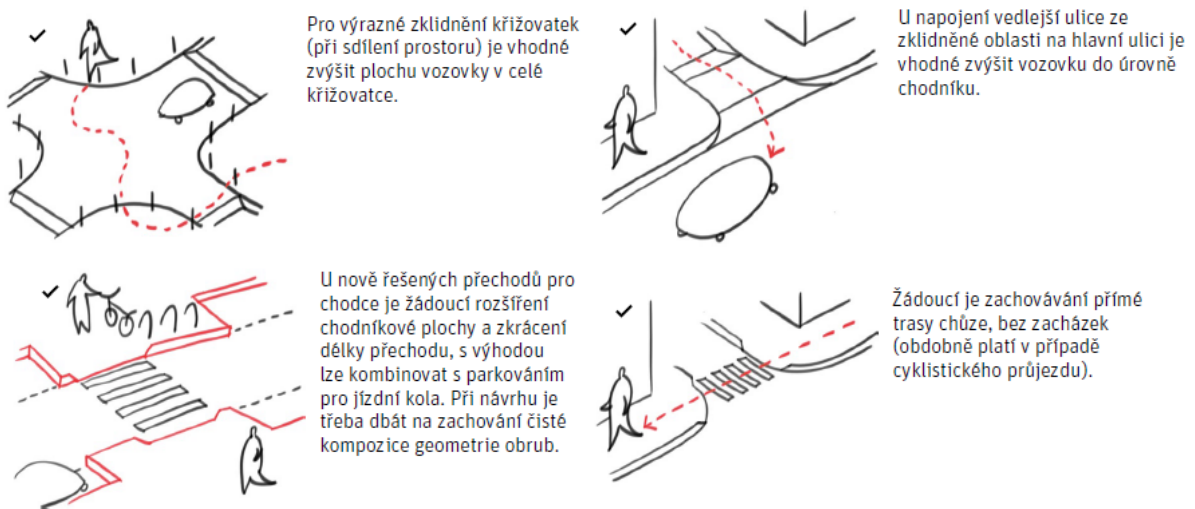
Pěší trasy úzce souvisí s cíli, které se nachází na prostranstvích, pokud je cíl vzdálen nad únosnou míru, pěšky z domu nevyrazíme. Základní pěší trasou je ulice optimálně s oboustrannými chodníky (od kterých lze za určitých okolností upustit). Druhou vrstvou pěších tras jsou navrženy i stávající cyklistické trasy, které sdílí jeden veřejný prostor, ne nutně jedno místo (při jízdě na vozovce). Teprve ve třetím kroku přichází pěší trasy jako prostorově samostatné a svébytné komunikace, které zpravidla přirozeně zpřístupňují cíle nejkratší cestou nebo zkracují původní cesty, často s velkým převýšením.

Bezbariérovost je základním požadavkem všech chodníků a jejich splnění je předpokladem stavebního povolení. Doplnění prvků infrastruktury pro chodce jako jsou např. přechody, chodníky na stávajících veřejných prostranstvích jsou popsány v jednotlivých opatřeních na základě námětů.



Obrázek 7: Základní přístup podle povolené rychlosti motorových vozidel k sdílení nebo oddělení prostoru bezmotorové dopravy, zdroj: Materiály pro projednání Koncepce cyklistické dopravy v Ostravě, Mappa 2022

V současných i budoucích zónách 30 km/h se nachází množství křižovatek, které je navrženo přizpůsobit cílovému dopravnímu charakteru-zklidnění: zvýšením plochy křižovatky do úrovně chodníku, zmenšením poloměrů oblouků, osazením sloupků pro ochranu chodníků a případně vysazené chodníkové plochy.



Obrázek 8: Chůzi přívětivá křížení chodníků s vozovkou podle charakteru provozu, zdroj: [Manuál tvorby veřejných prostranství hlavního města Prahy](#), IPR 2014, str 89-90

Úpravy „přechodů“ mají spočívat v adekvátním dopravním značení a stavební úpravě. Stavební úprava na kříženích pěších komunikací s provozem motorových vozidel:

- chodníkové přejezdy (vjezd do obytné zóny),
- zvýšené přechody (na vedlejších komunikacích, okraj zóny 30),
- zvýšené křižovatky a zmenšené poloměry oblouků (uvnitř zóny 30),
- pouze bezbariérové úpravy.

Dopravní značení na kříženích pěších komunikací s provozem motorových vozidel je navrženo:

- přechod (přednost chodce a povinnost použít),
- místo pro přecházení (povinnost použít),
- místo pro překonání komunikace (=nic).

4.3 Nové přechody a jejich úpravy

Podle podnětů navrhujeme doplnit přechody do křižovatek (v závorce je uvedeno rameno křižovatky jen pro orientaci, kde není pro přechod poptáván:

- Dřevařská × (Chrudichromská),
- 9. května × (Křížíkova),
- Lidická × (Průchodní),
- Sv. Čecha × (Na Výsluní),
- Sokolská × (Vodní),
- Sokolská × (Jiráskova),
- Havlíčova × B. Němcové,
- 17. listopadu × (Růžové nám.),
- 17. listopadu × (kpt. Jaroše),
- Janáčkova × (Potoční),
- Havlíčova × Legionářská,
- A. Trapla × (Komenského),
- B. Smetany × Legionářská,
- Dukelská × (Lidická),
- Dukelská × (Podhradí),
- Lidická × (MŠ),
- nám. 9. května × (MěÚ),
- Janáčkova × (Mánesova),
- Hybešova × Sv. Čecha,
- Lidická × (Šemberova),
- zkrácení přechodu Masarykovo × (Komenského).

4.4 Nové chodníky a jejich opravy

Podle podnětů jsou navrženy plošné opravy chodníků v ulicích:

- ul. Komenského,
- nám. 9. května (před MěÚ),
- Legionářská.

Navrhujeme doplnění chodníků (nad rámec společné cyklo a pěší infrastruktury) v:

- ul. Chrudichromská západ,
- ul. Otakara Ševčíka sever,
- od ul. L.Vojtěcha do Pod Střelnicí,
- mezi obchodními areály LIDL, Lamex, Tesco.
- Pílské údolní mezi křižovatkou na Újezd u B. a rybníkem,
- propojení centrum-Červená zahrada,
- ul. Komenského,
- doplnit a opravit chodník na ul. Červená zahrada,
- mezi ul. Červená zahrada přes ul. Podhradí a Sušilovou,
- mezi ul. U Lázní a Červená zahrada,
- doplnit nájezdy pro kočárky na schodech mezi Růžovým nám a 17. listopadu,
- dále jsou doplněny nebo převzaty z územních studií pěší propojení do rozvojových lokalit Milánovy, ul. Lipová, Hrádkov.

5 Cyklistická doprava

5.1 Očekávání občanů


Očekávání občanů formulované v PDH 2024 se upínají nejčastěji k požadavkům:

- Více cyklostezek a cyklopruhů:
 - v centru,
 - na Svitávku,
 - na L.Rapotinu,
 - na Vratíkov,
- bezpečné stojany.


Nedostatek infrastruktury pro cyklisty v centru je objektivní fakt, jeho naplnění cyklostezkami nebo cyklopruhy je legitimní požadavek z hlediska bezpečnosti. Pojem cyklostezka nebo cyklopruh lidé chápou jako obecné označení pro bezpečné místo, kde nejsou ohrožováni. Vnímají, že dopravní prostředí na lidi na kole myslí jen okrajově, než když jedou autem. Zpracovatel v návrzích pracuje jak s cyklostezkami a cyklopruhy, tak se zklidňováním ulic. Jeho odpovědností je zastat se slabších (Ve smyslu zákona o kinetické energii $E_k = \frac{1}{2} \cdot m \cdot v^2$, tzn. s rostoucí hmotností a čtvercem rychlosti roste nebezpečnost pro své okolí). Zároveň je si vědom rozdílu mezi technickou proveditelností a politicko/ekonomickou realizovatelností. Navrhuje páteřní cyklostezky a k nim spíše plošná měkčí opatření (cyklopruhy, cykloobousměrky, zklidnění a vymístění dopravy). Co se konkrétních tří napojení na okolní obce, pak cyklostezka směrem z Mladkova na Svitávku (mimo katastr obce Boskovice) je v přípravě, cyklostezky na L.Rapotinu a Vratíkov jsou v komplikovaném terénu a přichází do krajiny jako poslední a tím pádem bude projekt komplikovanější (dražší), než je obvyklé.

CO DĚLÁ CYKLISTIKU BEZPEČNĚJŠÍ?


Podle lidí na internetu

Helmy 

Podle statistik

Cyklostezky 

Výchova řidičů 

Vynucování rychlostí 


Trasy bez automobilů 

Zákon bezpečného předjíždění 

Vyloučení opakovaných pachatelů 

Investice do aktivní mobility 

podmínky související s nečinností jsou zdaleka největším zabijákem

Dostat lidi z pohovek posílí a ozdraví každého 

davewalker.com

Obrázek 9: Co dělá cyklistiku bezpečnější?, zdroj: David Walker: [What would make cycling safer](#), UK 2023

5.1 Metodika

Chráněné trasy pro jízdu na kole, musí dle manuálu CROW² vykazovat:

- spojitost a jednotnost – počátky a cíle cest musí ležet na spojnicích jednotného a čitelného návrhu a pokrytí,
- přímost – nabízená trasa je nejkratší možná,
- atraktivitu – nabízená trasa je v příjemném prostředí,
- bezpečnost – trasa je objektivně i subjektivně bezpečná a věkově nízkoprahová (0-99 let),

² de Groot R. (ed): Design manual for bicycle traffic, CROW 2016 Holandsko, str. 31-32

- komfort – trasa bude mít kvalitní povrch, dostatečnou šířku, nasvětlení, minimalizovaná zbytečná převýšení i křížení s jinou dopravou či vynucená zastavení nebo zpomalení.

Za chráněnou infrastrukturu je považováno takové opatření, které dostatečně systémově udržuje bezpečnost a plynulost pohybu lidí na kole:

- smíšeným provozem – se sníženou rychlostí a omezeným počtem motorových vozidel,
- optickým oddělením – integrace na vozovku pomocí vyhrazených nebo alespoň víceúčelových pruhů,
- fyzickým oddělením – segregace mimo vozovku, a to jednostranně nebo oboustranně cyklostezkou, na křižovatkách integrovaně nebo segregovaně.

Z referenčních přístupů Rakouska a Holandska jsou zřejmé hranice pro volbu typu chráněných tras. Vzhledem k šířkám vozovek a uličního prostoru místních komunikací ve stávající zástavbě lze uplatňovat bez zásadních zásahů pouze smíšený provoz v zóně 30 km/h, případně cyklostezku spojenou s chodníkem nebo víceúčelový cyklopruh na úkor parkování. Šířkově naddimenzovaný průtah silnice II/150 od západu po náměstí a II/374 od jihu po 17. listopadu mají prostorovou rezervu využitelnou pro oddělení provozu cyklistů z prostoru vozovky a zklidněny. Šířka pojezděné (volné) vozovky typicky 7,0 m se nehodí ani víceúčelové pruhy pro cyklisty (min. 7,5 m) ani pro vyhrazené jízdní pruhy (min. 8,50 m).

Tyto návrhy jsme považovali za vhodné jen pro malou část naší společnosti. A když infrastruktura vyhovuje jen malé skupině lidí...



Ale s infrastrukturou, která je pro většinu lidí pohodlná a bezpečná...

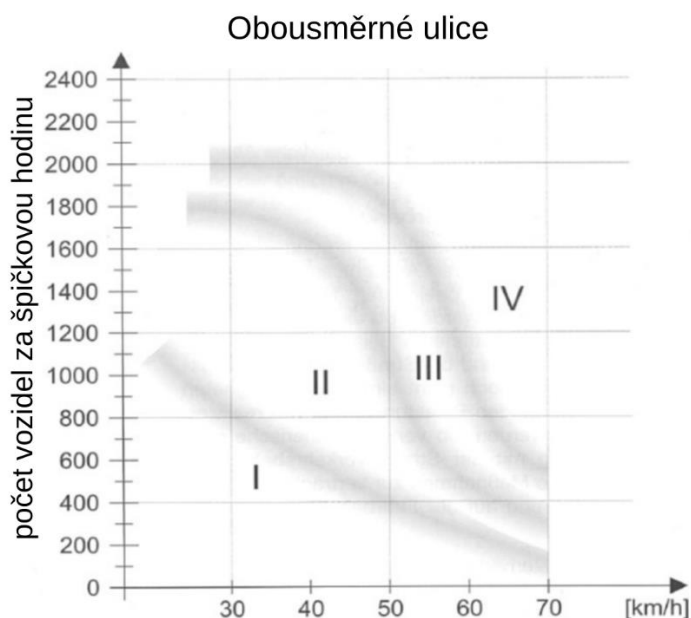


Obrázek 10: Návrh použitelný jen pro část populace a pro většinu. zdroj: Ryan Martinson:

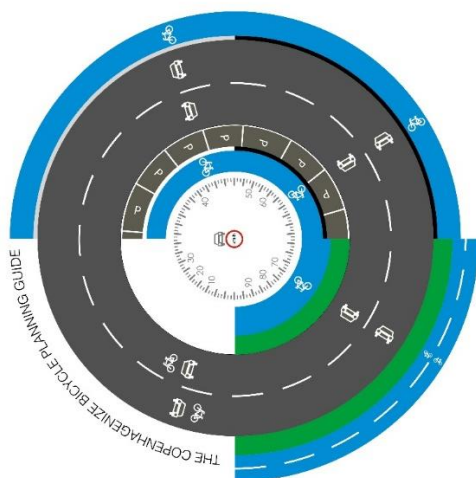
[Transportation talk, Highlights from Edmonton 2018, ITE 2018 Kanada, str. 28](#)

Tabulka 2: Výběr infrastruktury pro cyklisty při zátěži méně než 750 cyklistů/den v zastavěných oblastech podle charakteru motorové dopravy, upraveno podle zdroje: de Groot R. (ed): Design manual for bicycle traffic, CROW 2016 Holandsko, str. 102

Povolená rychlost motorových vozidel v km/h	Počet motorových vozidel za 24 hod	Cílová infrastruktura
≤30	< 4 000	smíšený provoz
≤30	> 4 000	cyklopruh nebo cyklostezka
≤50	-	cyklopruh nebo cyklostezka
>70	-	cyklostezka



Obrázek 11: Odpovídající infrastruktura pro cyklisty ve dvoupruhových ulicích podle charakteristik motorového provozu rychlost km/h a intenzita motorového provozu za hodinu, skupina I – smíšený provoz, II – kombinace integračních a segregačních opatření současně bez povinnosti použití, III – vyhrazené jízdní pruhy při malém zastoupení nákladní dopravy nebo cyklostezka, IV – cyklostezka. zdroj: Gwiasda P. Bracher T. (eds): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen R2 (ERA), FGSV 2010 Rakousko, str. 19



DANISH BEST PRACTICE: 10-30KM/H (SEGREGATION, 40KM/H (PAINTED LINES, 50-60KM/H (CYCLE SEPARATED LINES, 70-150KM/H FULLY SEPARATED BY MEDIAN, BICYCLE INFRASTRUCTURE IS PLACED ON THE RIGHT SIDE OF PARKED CARS BI-DIRECTIONAL ONLY OFF-STREET THANK YOU. COPENHAGEN BICYCLE PLANNING GUIDE EU

Obrázek 12: Dánská osvědčená praxe: do rychlosti 30 km/h není potřeba cyklisty oddělovat, na 40 km/h postačí cyklopruh, na 50-60 km/h stavebně a směrově oddělené pásy cyklostezek a na 70 km/h a více plná segregace, cyklopruhy a cyklostezky jsou až za parkováním, zdroj: [The Copenhagenize bicycle planning guide](#), Copenhagenize, 2013

5.2 Organizační opatření

Mezi hlavní organizační opatření, z nichž může zpracovatel vybírat, patří:

- cyklopruhy (vyhrazené nebo ochranné),
- zklidnění motorové dopravy (zóny 30),
- cykloobousměrky.

Stávající uliční síť a její šířka vozovek a uličního prostoru neumožňuje mnoho zásahů bez zásadních stavebních nákladů nebo dopadů do parkovacího státu quo. Navržená opatření:

- cyklopruh Sokolská,
- zóny 30 (viz organizace automobilové dopravy),
- cykloobousměrky (při šířce vozovky 4,0m nebo výhybny s rozhledem):
 - na stávajících jednosměrkách: Červená zahrada, A. Trapla, Na Vyhliďce severní část (změna způsobu parkování),
 - na navržených jednosměrkách: O. Chlupa, Dr. Svěráka, Legionářská, Dřevařská, Na Vyhliďce západní část

5.3 Cyklostezky

Cyklostezky (komunikace bez vjezdu motorových vozidel označované zpravidla značkami C8, C9, C10, B11) jsou navrhovány v západní části města a ve volné krajině.

Mezi klíčové projekty patří cyklostezky níže, seřazeny v pořadí významnosti:

- **západ-centrum:** (Mladkov-)Zahradní-Janáčkova-Mánesova-Kpt.Jaroše-Komenského-17. listopadu
- **jih-centrum:** LhotaRapotina-Mánesova (nutno koordinovat s Boskovickou spojkou),
 - var1: podél Boskovického potoka
 - var2: po zrušené II/374 k Lebeďáku s 2x podjezdem trati
- **centrum-sever:** Nádražní/Havlíčková-Sudice (nutno koordinovat s Boskovickou spojkou),
 - var1: Nádražní-Sudice
 - var2: Havlíčkova-Sudice
- **centrum-východ:**(Hybešova-L.Vojtěcha-Na Hrázi-Bělská-Novibra-)Šmelcovna-Vratíkov
 - var1: přes Šmelcovnu a dále podél silnice III/37359
 - var2: přes Hrádkov a dále podél silnice III/37359

Ty doplňují tyto cyklostezky:

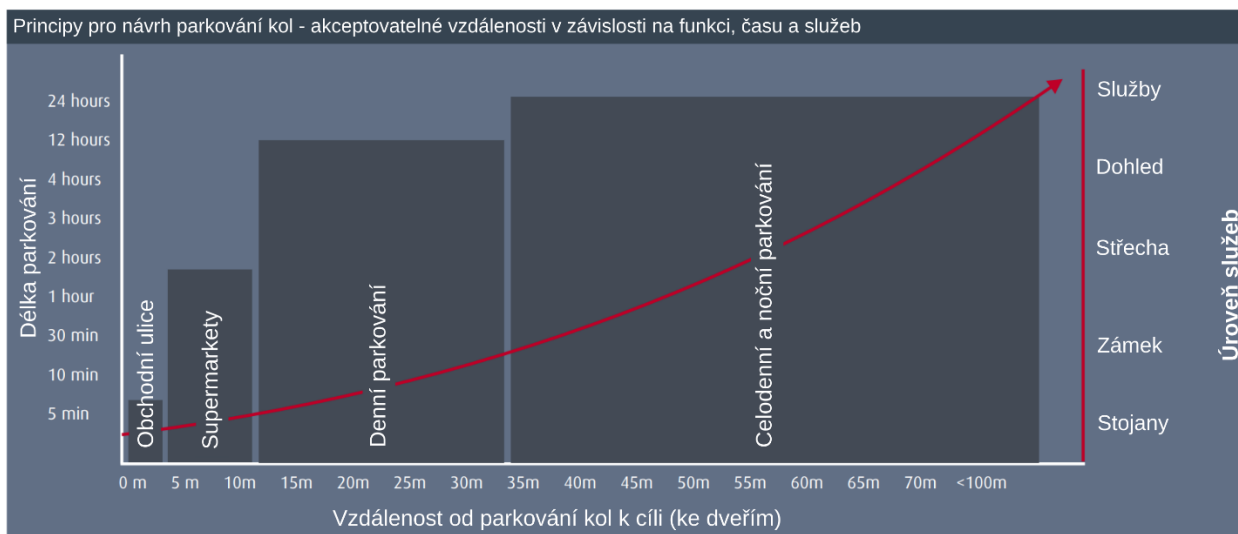
- ul. Rovná-Nemocnice-O.Kubína,
- ul. Průmyslová-Chrudichromská,
- ul. Bílkova,
- sídliště Komenského.

5.4 Doprovodná infrastruktura

Doprovodná infrastruktura lze rozdělit do přírody a do města. Za klíčový prvek je považován stojan na parkování kol. Ve městě navrhujeme:

- u běžných cílů kvalitní stojany na opření kola a uzamčení kol (přestupní místa, koupaliště, úřady, obchody, služby, volný čas, vzdělávání)
- u významných cílů krytá stání, uzamykatelné boxy pro kola, servisní stojany (vlakové nádraží)

V krajině je vhodné cyklostezky doplňovat odpočívadly, podle pravidel pro pěší turisty bez specificky cyklistické výbavy, za dodržení odstupů od pevných překážek. Jako vhodné je místo s výhledem do krajiny vybavené lavičkou, stolem, případně přístřeškem nad tímto mobiliářem.



Obrázek 13: Požadovaná vzdálenosti stojanu od dveří/vstupu cíle k délce parkování a očekávaná kvalita služby, zdroj: Celis P., Bølling-Ladegaard E.: [Bicycle parking manual](#), Danish cyclists federation, Kodaň 2008, str. 28

6 Automobilová doprava

6.1 Očekávání občanů

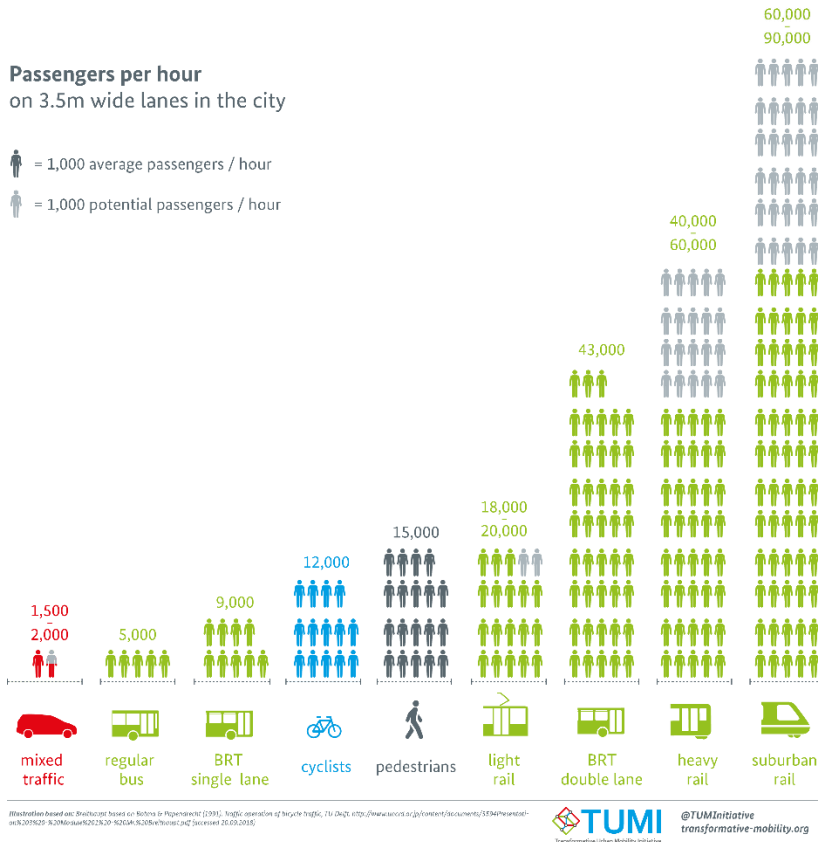
Očekávání občanů formulované v PDCH 2024 se upínají nejčastěji k požadavkům:

- Obchvat (sever-jih, východ-západ, Štefánikova-Průmyslová, nákladní doprava),
- zklidnění dopravy (zóny 30, stavební úpravy: ostrůvky, zúžení, šikany, ostré poloměry),
- zlepšením křižovatek:
 - Sokolská × Havlíčkova (U pošty),
 - Nádražní × Mánesova × Komenského (u vlak. nádr.),
 - Chrudichromská × O.Kubína (PK Orlen),
 - Hybešova × 9. května (u ev. kostela),
 - kpt.Jaroše × 17. listopadu (u Kaťáku),
 - Na Dolech-Jiráskova-Kollárova
 - B.Němcové×Štefánikova×Havlíčková

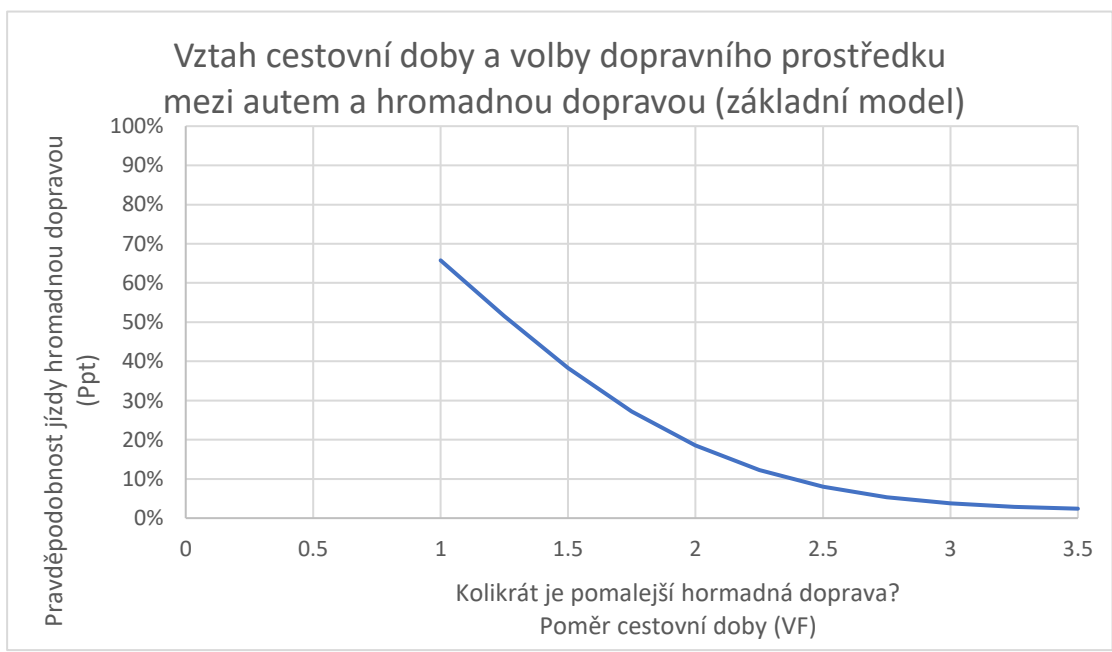
Intenzivní provoz vnímají lidé jako zdržení a stres, část míní, že řešením je zajistit alternativu (např. formou obchvatu), část má za to, že nástrojem, jak se s dopravou vyrovnat, může být zklidnění a navrhuje různé praktické nástroje.

Zpracovatel považuje za potřebné vyložit, že kolony (kongesce) a z toho plynoucí zdržení jsou příznakem neefektivity dopravního systému. Automobilová doprava, která je efektivní při dopravě v řídkém venkovském osídlení, je neefektivní pro dopravu ve městě, selhává a zatěžuje ho. Lidé za takových podmínek volí jízdu automobilem buď proto, že je i přesto velmi výhodná, nebo také, že nemají jinou (dostatečně atraktivní) volbu.

Passenger Capacity of different Transport Modes



Obrázek 14: [*Potenciál přepravy osob podle různých druhů dopravy*](#), zdroj: TUMI, Německo 2021



Obrázek 15: [*Základní model vztahu cestovní doby k volbě jízdy mezi autem a hromadnou dopravou*](#), zdroj: [*Rob van Nes: CIE4801 Transportation and spatial modelling, Modal split, TU Delft 2018 Holandsko, str. 25. \(mode_choice-iad_hd.xlsx\)*](#)

6.2 Tranzitní doprava a obchaty

Podle průzkumů z roku 2010 tvoří tranzitní doprava na vjezdech do města pro severní vjezd 21 % a zbytek 13-17 %. Podle průzkumu z roku 2017 je to 26 % pro sever a 14-16 % pro ostatní, jde tedy o stabilní hodnoty (v rámci přesnosti). Většinu dopravy na vjezdech do města tvoří zdrojová (cesta má počátek v Boskovicích) a cílová doprava (cesta má konec v Boskovicích), což odpovídá městu tohoto významu a polohy. Na nejzatíženější komunikaci II/150 od Mladkova, kde dnes jezdí denně 12. tisíc motorových vozidel, je zde podíl tranzitu nejmenší.

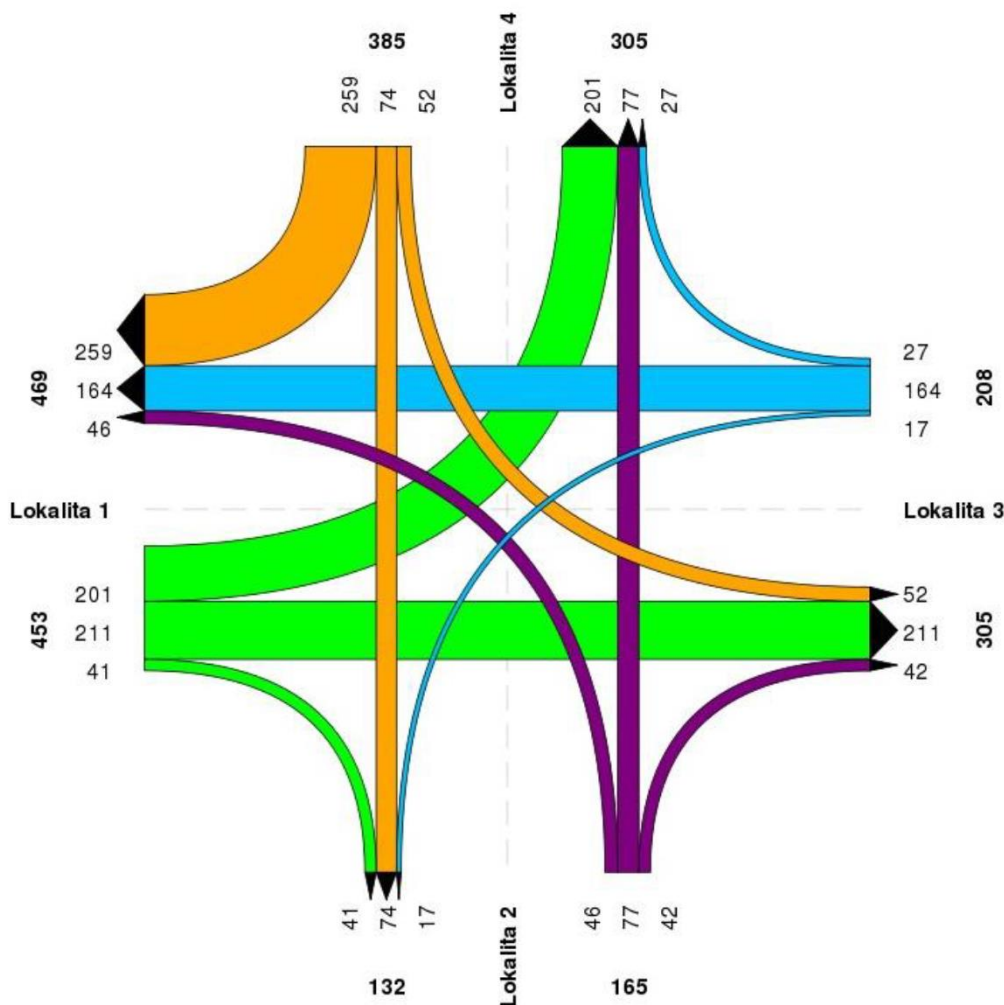
Nejsilnější tranzitní vztahy v Boskovicích jsou:

- západ ⇌ sever (Lokalita 1-4) v počtu 920 mot. vozidel/den v obou směrech a
- východ ⇌ západ (Lokalita 1-3) v počtu 750 mot. vozidel/den v obou směrech.

Ze srovnání špičkových a běžných časů na průjezd Boskovicemi plyne, že v běžný den je zdržení v řádu prvních jednotek minut, pro tranzit 3-4 minuty. Délka průjezdu městem:

- západ ⇌ sever (Lokalita 1-4) 6 minut mimo špičku, 9-10 minut ve špičce,
- východ ⇌ západ (Lokalita 1-3) 7 minut mimo špičku, 9 minut ve špičce.

V souvislosti s výhledovou výstavbou I/73 lze očekávat mírný pokles průjezdů Boskovicemi západ ⇌ sever v souvislosti s výstavbou MÚK Vanovice. Pro okolní obce bude pak využití I/73 pro relace ve směru na Brno znamenat podobně dlouhou trasu, která ale bude rychlejší než průjezd Boskovicemi.



Obrázek 8: Zátěžový diagram intenzit tranzitní dopravy za dobu průzkumu

Obrázek 16: Tranzitní doprava ve městě Boskovice v době 7-14hod (51 % celkové 24h dopravy), Lokalita 4 orientována na sever, zdroj: VUT: Směrový průzkum ve městě Boskovice, Brno 2017, str. 24

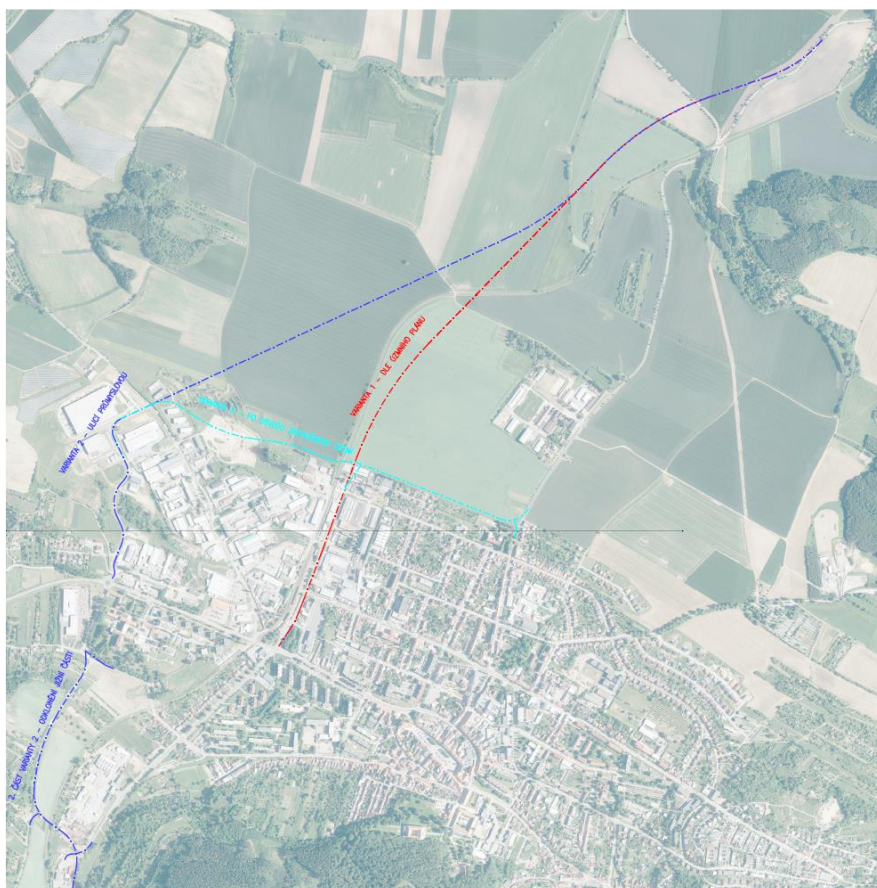
Boskovice mají prověřen studií z roku 2016 pouze částečný obchvat ve vztahu k severnímu okraji, a to ve třech variantách:

- var 1 to jako přeložku II/374 z ulice Havlíčkova do ulice Nádražní s náklady 131 mil Kč bez DPH k roku 2016. Tato přeložka je zanesena v územním plánu jako územní rezerva, není uvedena v Zásadách územního rozvoje.
- var 2 to jako přeložku II/374 z ulice Havlíčkova do ulice Průmyslová a doplnění příčky ulic Mánesova-Rovná s náklady 155 mil Kč bez DPH k roku 2016. Tato přeložka není zanesena v územním plánu ani není uvedena v Zásadách územního rozvoje.
- var 3 doplňuje stávající uliční síť pouze propojkou ulice Průmyslové a Štefánikovy s náklady 80 mil Kč bez DPH k roku 2016. Toto řešení je zaneseno do územního plánu jen z části, a to jako propojení ulice Průmyslové a Štefánikovy s účelem místní komunikace.

Z výše uvedeného směřování tranzitu je zřejmé, že nejvyužívanější je vztah západ \rightleftharpoons sever s 920 voz/den a nejlevnější je var 3 s náklady 80 mil Kč, případně 40 mil Kč, pokud by byla realizován jen úsek mezi ulicemi Průmyslová-Štefánikova. Avšak Jihomoravský kraj jako investor nepovažuje dle svého vyjádření z roku 2017 var A a B za ekonomicky realizovatelnou ve vztahu k přínosům a nákladům. K variantě C není tak skeptický, ale není jasné, kdo by byl její investor.

Se stavbou obchvatu vzhledem ke stavu rozpracovanosti, dopravní situaci a možnému vývoji a neochotě možných investorů počítat v horizontu 10 let. Město se proto od roku 2019 pokouší připravovat projekty úprav průtahů silnic a jejich křižovatek, které by mohly stav veřejných prostranství v Boskovicích posunout vpřed.

Zpracovatel provedl modelaci obchvatu ve zkrácené var 3 - propojení Průmyslová-Štefánikova, což ho zatížilo počtem 700 vozidel/24h v roce 2024, avšak bez přenesení tranzitu či vlivu na směřování tranzitu. Je tedy zřejmé, že aby taková propojka přetáhla tranzit z vnitřního města, musí celá alternativní tranzitní trasa (i stávající část) a zejména její křižovatky vykazovat pomalejší průjezd než nově uvažovaná trasa.



Obrázek 17: Situace variant obchvatu Boskovic, Matula 2016

6.3 Uzavřené komunikace pro motorová vozidla

Pro motorová vozidla navrhujeme fyzické uzavření ulic, které jsou nyní uzavřeny dopravním značením z důvodu preference a bezpečnosti bezmotorové dopravy a zamezení zneužívání:

- ulice nám 9. května (mezi ZŠ a ZUŠ) – stavební úprava omezující vjezd z ul. Lidické,
- účelová komunikace mezi ZŠ a MŠ spojující Bílkova-Komenského – sklopné sloupky.

6.4 Dopravní zklidňování (zóny 30 km/h)

Dopravní zklidňování je způsob, jak snížit enviromentální zatížení (hluk, prach, zplodiny), zvýšit bezpečnost i kvalitu ulic pro pobytovou funkci. Navrhujeme rozšíření zón 30 km/h na většinu obytné zástavby na místní komunikace vyjma krajských silnic II. a III. třídy a průmyslové zóny. Navazují na stávající zóny 30 v centrální části města. Rizikem je realizace pouze formální instalací dopravního značení, kde pak k očekávanému zklidnění a zvýšení bezpečnosti a pobytových funkcí ulice nemusí dojít. Klíčové jsou stavební úpravy vedoucí ke zklidnění, jako jsou vysazená chodníková nároží, zvýšené plochy křižovatek do úrovně chodníku, jednopruhové obousměrné komunikace s výhybnami, které nakonec v důsledku nemusí být doprovázeny značkami. Možnosti ad-hoc stavebních úprav bývají finančně omezené, a tak soulad prostředí a značení bude dosažen v delším horizontu. Příhodným okamžikem pro jejich zavedení dopravním značením je realizace parkovacího managementu.

Ke zklidnění průtahů je třeba uvažovat právě konkrétní stavební prvky, jako zmenšení poloměrů, zúžení vozovkových profilů, bezpečné přechody, vysazené chodníkové plochy, zmenšené křižovatky, které je třeba uplatňovat v konkrétní situaci a nelze je paušálně přidělit z koncepce do systému.

6.5 Návrh nových jednosměrek

Zjednosměrňování ulic je ve městech užíváno zejména jako nástroj pro legalizaci parkování nebo usměrňování toků motorové dopravy do uzlů (křižovatek). Pro pěší a cyklistickou dopravu má negativní dopady jak v bezpečnosti, tak v průjezdnosti a v definitivní přerozdělení podstatné části uličního prostoru v jejich neprospěch. Zpracovatel proto šetří tímto nástrojem, neboť nelze bez dalšího prohlubovat preferenci motorové dopravy, přestože má svoje místo v dopravním mixu. Dále je potřeba podotknout, že legalizace parkování může proběhnout místní úpravou dopravního značení při zachování obousměrného provozu při šířce pojížděné vozovky 5,0-5,5m, kde jinak zákon z obecné úpravy požaduje 6,0m (3,0m pro každý směr jízdy).

Tabulka 3: Efekty zřizování jednosměrek pro jednotlivé druhy dopravy.

doprava	pozitiva	rizika (negativa)
pěší	zjednodušení dopravních vzorců mot.voz.	zrychlení jízdy mot.voz. v ulicích bariéra parkujících aut při přecházení
cyklistická	-	zrychlení jízdy mot.voz. v ulicích významné prodloužení cest nebo míjení se s protijedoucími vozidly na užším profilu pojížděné vozovky v případě cykloobousměrky
motorová	zjednodušení dopravních vzorců navýšení nebo legalizace parkování možnost směřování dopravy možnost blokování tranzitu	zrychlení jízdy mot.voz. v ulicích změna zvyklostí uživatelů

Základním kritériem pro umožnění nových jednosměrek je zmenšení dopadů na ostatní druhy dopravy:

- pro pěší:
 - pouze podélné parkování (umožnění volného přecházení v ulici),
 - přítomnost plnohodnotného chodníku (umožnění plynulé chůze),
- pro cyklisty: zřízení cyklo-obousměrky (zbývající šířka pojížděné vozovky 4,0m nebo více).

Zpracovatel prověřil (viz tabulka dále) navrhuje úpravu organizace ulic jednosměrkou:

- Dr. Svěráka (jižní část) – jednosměrka s cyklo-obousměrkou,
- Švermova – jednosměrka s cyklo-obousměrkou,
- O. Chlupa (západní část) - jednosměrka s cyklo-obousměrkou,
- Nerudova – jednosměrka s cyklo-obousměrkou,
- Legionářská – jednosměrka s cyklo-obousměrkou,
- Sadová – obousměrná komunikace jednopruhová,
- Na Vyhlídce (západní část) – jednosměrka s cyklo-obousměrkou.

Tabulka 4: Efekty zřizování jednosměrek v jednotlivých ulicích pro jednotlivé druhy dopravy.

ulice (část)	šířka vozovky [m]	možnost cyklo-obousměrky	chodník	návrh
Dřevařská	5,0-5,5	ne	úzký měnící stranu	-
Dr. Svěráka (jih)	8,0	ano	1x	jednosměrka s cyklo-obousměrkou
Dr. Svěráka (sever)	7,5	ne	úzký	-
Švermova	8,0	ano	2x	jednosměrka s cyklo-obousměrkou
Bezručova (sever)	5,8-6,2	ne	2x	-
Bezručova (jih)	4,5-6,0	ne	1x	-
O. Chlupa (západ)	6,0	ano	2x	jednosměrka s cyklo-obousměrkou
O. Chlupa (východ)	5,0	ne	1x	-
Nerudova	6,25	ano	2x	jednosměrka s cyklo-obousměrkou
Joštova	4,0	ne	není	-
Žerotínova	4,0-4,5	ne (cyklotrasa)	není	-
Velenova	4,75	ne (cyklotrasa)	není	-
Legionářská	6,0	ano	1,5x	jednosměrka s cyklo-obousměrkou
Sadová	5,5-8,5		1x	obousměrná komunikace - jednopruhová
Na Vyhlídce (západ)	6,0	ano	2x	jednosměrka s cyklo-obousměrkou

6.6 Úpravy křižovatek

Zpracovatel posoudil a u většiny navrhl možné úpravy křižovatek (podrobněji viz kapitola náměty):

- Sokolská × Havlíčkova (U pošty) – rozpracována okružní a světelně řízená varianta,
- Nádražní × Mánesova × Komenského (u vlak. nádr.) – rozpracována změna řadících pruhů vedlejších větví,
- Chrudichromská × O.Kubína (PK Orlen) – možná světelná křižovatka případně okružní křižovatka,
- B.Němcové×Štefánikova×Havlíčková – úprava neřízené křižovatky navržena v rámci projektu Bezpečně do škol,
- Hybešova × 9. května (u ev. kostela) – rozpracována úprava neřízené křižovatky,
- kpt.Jaroše × 17. listopadu (u Kaťáku) – rozpracována úprava neřízené křižovatky,
- Na Dolech-Jiráskova-Kollárova – rozpracována úprava neřízené křižovatky

7 Parkovací politika

7.1 Očekávání občanů

Očekávání občanů formulované v PDH 2024 se upínají nejčastěji k požadavkům:

- Více parkovacích míst (obecně),
 - lokace: sídliště Komenského, vlak a bus nádraží (P+R), nemocnice, u Lázní, u MŠ Lidická, u ZŠ Náměstí 9.května u ZŠ Sušilova, Na Výsluní.
 - výstavba: Výstavba parkovacích garáží, svázat výstavbu nemovitostí s parkovacím místem.
 - pravidla: Zřídit parkovací zóny, zakázat stání dodávek, karavanů, motivovat k využívání park. Mánesova x Janáčkova (osobní), odstranit vraky, vyznačit jednotlivá parkovací místa.
- Problém nelegálního parkování v křižovatkách u přechodů, na chodníku, u snížených obrub.

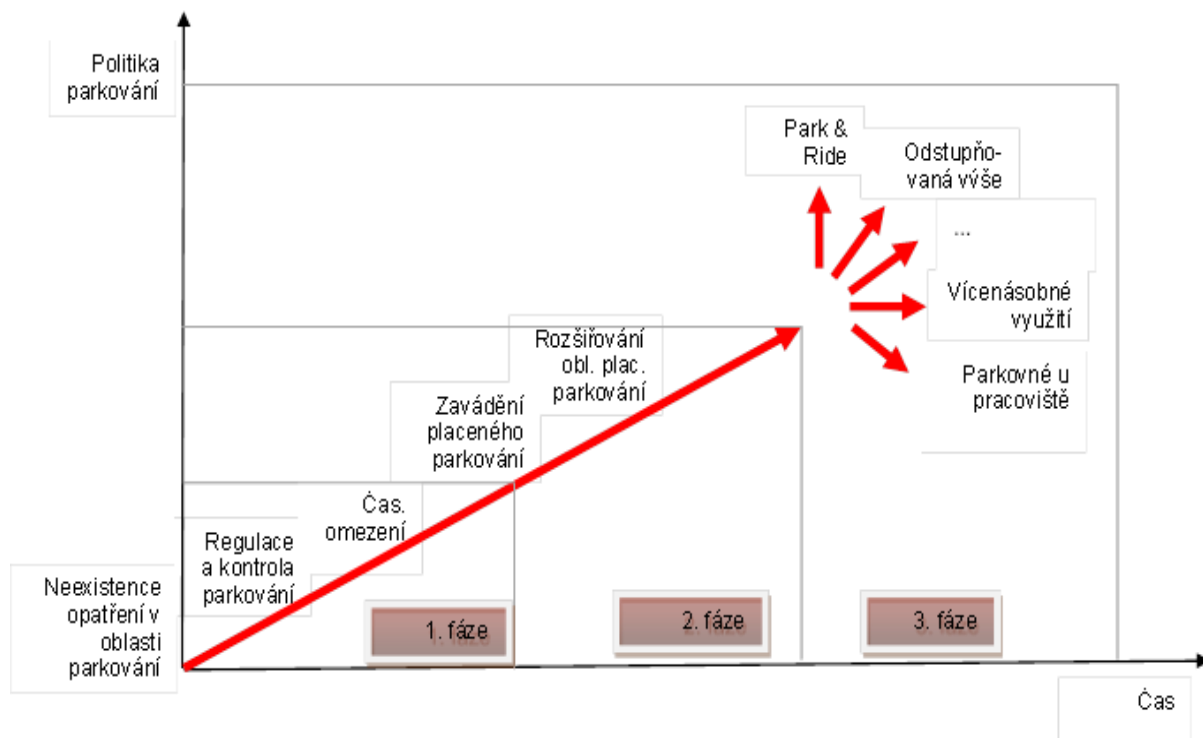
Očekávání občanů odpovídají přetížení veřejného prostoru odstavenými automobily. Požadavky poptávající plošné navýšení parkovacích míst nejsou v ekonomických ani prostorových možnostech města. Poměrně vysoká je obeznamenost s parkovacími zónami a poptávka po nich. Samotný zákaz karavanů a dodávek přinese spíše vizuální útěchu než efektivní nakládání s místem. Důsledky nelegálního parkování (snížení bezpečnosti, snížení kvality chodníků a zeleně) jsou reflektovány v návrhu rezidenčního parkování.

7.2 Metodika - Vývoj parkovací politiky

Nejprve jde o volné využívání parkovacích míst v souladu se zákony a stavební předpisy. V průběhu času přibude poznání, že dříve stanovené předpisy již nevyhovují současným potřebám, což doposud znamenalo, že jsou vnímány jako málo kapacitní pro budoucí potřebu. Přičemž vzniká na politiky tlak, že někdejší deficit míst staveb je třeba dohnat ve veřejném prostoru. Politici pak do nějaké míry dedikují prostředky na výstavbu parkovacích míst. Tento proces se může několikrát opakovat, dokud nenarazí na finanční nebo prostorové limity a tehdy přichází čas na politiku parkování. Ta je v odborné veřejnosti je vnímána v několika stupních:

- 1 regulace délkou stání nebo vyhrazením,
- 2 jednotné zpoplatnění,
- 3 komplexní management parkování.

Město se nejpravděpodobněji nachází v etapě 1. až 2., kdy reguluje část míst jejich rezervací nebo zpoplatněním pro krátkodobá denní stání. A podle analýzy a recepce stavu zpracovatelem již nazrál čas pro pokročení do další, 3. etapy. V kročení do další etapy obvykle nastává ve chvíli, kdy způsoby uspokojování poptávky se vyčerpají a nově může navrácení kvality při větší kvantitě poptávky přinést pouze změna hospodaření s dostupnými zdroji (parkovacími místy).



Obrázek 18: Vývoj přístupu měst k parkovací politice, zdroj: G. Mingardo, B. van Wee, Rye T.: *Urban parking policy in Europe: A conceptualization of past and possible future trends, Transportation Research Part A: Policy and Practice 2015*

Jedním z intuitivních kroků při nedostatku nějaké komodity je reagovat zvýšením nabídky. Zde je však třeba vidět limity prostorové a finanční. Musí existovat vhodný prostor a dostatek investic pro jeho výstavbu, cena za zbudování parkovacího místa často přesahuje cenu ojetého nebo i nového vozidla.

Odborné skupiny se k navyšování kapacity v rámci ulice staví rezervovaně:

“Hlavním problémem zpravidla bývá zvýšená poptávka po odstavení osobních vozidel přímo v ulici, která za současného stavu převyšuje možnou nabídku. Parkovací stání se přitom často zřizují až na hranici fyzických možností prostoru, za snesitelnou mezí z hlediska komfortu a bezpečnosti zejména pěšího pohybu a na úkor veškerých pobytových aktivit.

Zkušenosti z Prahy i jiných měst dokládají, že neustálé navyšování počtu parkovacích stání nepřináší očekávané zlepšení. Zvýšení nabídky způsobuje i zvětšení poptávky, protože se víc řidičů rozhodne na daném místě automobil odstavit. Přesycení prostoru parkujícími vozidly znemožňuje ostatní zejména pobytové funkce v ulici.³

Návrh nových ploch nesmí být na úkor vzrostlé zeleně a vhodnější se považuje podélné stání.⁴ Norské Oslo má manuál pro tvorbu uličního prostoru, kde je úsporný požadavek, že parkování ve veřejném prostoru „Musí být podélné.“, tedy nesmí být kolmé nebo šikmé.⁵

Tabulka 5: Rámcové náklady na zbudování parkovacích ploch a objektů dle typu

skupina	typ	náklady investice na 1 parkovací místo
povrchové	na stávající místní komunikaci (jen dopravní značení)	5 000 Kč - 10 000 Kč
	nové pozemní parkoviště (nové zpevněné plochy)	50 000 Kč - 150 000 Kč
garáže	parkovací objekt nadzemní (lehký montovaný)	150 000 Kč - 300 000 Kč
	parkovací objekt nadzemní (rampový nebo zakladač)	250 000 Kč - 500 000 Kč
	parkovací objekt podzemní či těžký vícepatrový	500 000 Kč - 900 000 Kč

Tabulka 6: Rámcová potřeba místa na parkovací místo dle typu

skupina	typ	potřebná plocha na 1 parkovací místo
povrchové	zálivy nebo místa v rámci vozovky (jen místo, příjezd na místní komunikaci)	15 m ²
	parkoviště (včetně příjezdové komunikace)	30 m ²
garáže	zakladač	30 m ²
	rampový objekt	50 m ²

³ [Manuál tvorby veřejných prostranství hlavního města Prahy](#), IPR 2014, str 107.

⁴ [Manuál tvorby veřejných prostranství hlavního města Prahy](#), IPR 2014, str 107.

⁵ [Street design manual for Oslo](#), Agency for Urban environment Oslo 2020, str. 114

7.3 Nové plochy v rámci organizace dopravy

Nejjednodušší se může jevit změnit organizaci dopravy, a to získáním prostoru zejména na vozovce (využití chodníku pro parkování je vzhledem k jeho obvykle minimálním návrhovým rozměrům nepřipustné):

- zjednosměrnění komunikace (při ponechání obousměrného pohybu pro cyklisty), příčné uspořádání ulice:
 - parkování 2,0m,
 - jízdní pruh 3,0m,
 - protisměrný pruh pro cyklisty 1,0m,
- zóna 30 km/h s možností stanovení jednopruhovú obousměrnú komunikace, příčné uspořádání ulice:
 - parkování 2,0m,
 - jízdní pruh 3,25-4,0m obousměrný,

Takové komunikace musí vykazovat šířku vozovky alespoň 5,25 respektive 6,0 m, což je typická šířka vozovky, musí mít vhodnou délku (po započítání vjezdů), chodník a mít případně prostor pro výhybny. Dále nesmí jít o sběrnou komunikaci nadřazenou obslužným komunikacím (nebo obecně komunikaci dopravně zatíženou (orientačně cca 500 voz/den) a také prostor komunikace nesmí být využíván pro vjíždění na kolmá parkovací místa v zálivech. Tímto sítem projde pro možnost zjednosměrnění jen několik málo ulic (viz kapitola Automobilová doprava). Nová parkovací místa tím však nevzniknou, dojde jen k legalizaci. Pro případ zóny 30 km/h s řešením obousměrných jednopruhových komunikacích nelze paušálně na úrovni strategie stanovit, které ulice jsou nebo nejsou vhodné či proveditelné a projednatelné s PČR. Tento proces posouzení je třeba provést při přípravě realizace dopravního značení rezidenčního/zónového parkování, kdy při velké podrobnosti projektu může dojít k účelnému posouzení každého uličního bloku ulice.

7.4 Návrh ploch pro výstavbu zálivů a parkovišť

Ze zkušenosti z projednávání rozšiřování parkovacích ploch v rámci bydlení zpracovatel zná fenomén, že dojde ke střetu přibližně dvou stejně početných skupin, jedna chce v bydlíšti parkovat vozidla a druhá chce v rámci veřejného prostoru u svého bydliště žít či pobývat.

Z architektonických studií podložených sociologickými výzkumy v Praze plyne: „*Téma parkování místní rozdělilo na dvě přibližně stejně velké názorové skupiny – jedni by si přáli počet parkovacích míst zachovat či navýšit, druzí naopak chtějí parkování ve Slezské omezit a prostor využít pro zeleň, kvalitní chodníky a pobytové prvky.*“⁶

„*Polovina rezidentů a také polovina návštěvníků před parkováním upřednostnila veřejný prostor.*“⁷

Zpracovatel doporučuje pro případné vhodné lokality zpracovat urbanistické studie, které prověří, zda veřejný prostor unese další rozšiřování parkovacích míst a zároveň zachová dostatečný pobytový prostor. Zároveň zpracovatel ze své odbornosti nenalezl územní celky u bytové zástavby, u kterých by byl potenciál vést tuto diskuzi.

7.5 Návrh ploch pro hromadné parkování

Plochy pro nové hromadné parkování nejsou specificky obsaženy ani v územním plánu ani v územních studiích. Všechny plochy tak dnes již slouží pro hromadné parkování na terénu. Jediný rozpracovaný projekt hromadného parkování je potenciálně proveditelný v rámci ploch pro železnici u nádraží v rámci dnešního nákladiště, které by bylo přesunuto severně za město. Ve variantě zpevněné plochy by mohlo nabídnout 60 míst, zpracovaná studie parkovacího domu prověřila, že dům může nabídnout 5 pater s celkovou kapacitou 222 míst za cenu odhadnutou zpracovatelem na 120-180 mil. Kč.

Výstavba parkovacího objektu je vždy nákladná a jeho využívání je méně pohodlné (větší docházková vzdálenost, prodleva technologie obsluhy), než parkování na ulici (někdy i přímo před domem/cílem).

Pokud má dojít k motivaci řidičů ho využívat, je nezbytné začít regulovat stání na veřejném prostoru (např. parkování v garáži zdarma, na ulici za poplatek, který uhradí náklady provozu garáže).

⁶ [Konceptní studie Praha, ul. Slezská – Výsledky anketního průzkumu](#), Hanus 2020, str. 6

⁷ Průzkum veřejného mínění: [Praha ul. Seifertova](#), NMS 2019, str. 40

7.6 Regulace veřejných parkovacích míst

Město dosud reguluje vybrané plochy v centru umožňuje na nich parkovat zpravidla za krátkodobý nebo dlouhodobý poplatek.

Pokud má dojít k efektivnímu užívání veřejných parkovacích míst, nelze je nadále mít většinu parkování zdarma na principu první bere volné místo nebo za symbolický poplatek, protože pronájem parkovací garáže v Boskovicích stojí 22-36 000 Kč/rok. Cílem je také získávat prostředky na nákladnou výstavbu a motivaci využívat méně výhodná ale dostupná a legální parkovací místa. A to včetně motivace znovu využívat parkovací místa v soukromém prostoru jako jsou samostatné garáže (docházka, vjíždění a otevírání vjezdu) nebo parkovací místa u rodinného domu (vjíždění a otevírání vjezdu).

Město jako obec může uplatnit, čtyři základní způsoby regulace:

- omezením počtu vozidel dle kapacity.
 - zavedení pořadníku na volné parkovací místo (praktikuje např. Znojmo).
- omezením počtu vozidel na domácnost/osobu.
 - omezení počtu vozidel na domácnost není právně proveditelné, domácnost nemá právní subjektivitu.
 - omezení počtu vozidel na osobu lze považovat za příliš omezující (praktikuje např. Zlín) a jistá regulace je provedena progresí ceny.
- vyhrazením rezidentních, abonentních a návštěvnických míst.
 - na základě zkušeností z jiných měst jako Brno, Olomouc, Prostějov a Praha. Vyhrazení míst pro nějaké skupiny uživatelů vyžaduje značnou kapacitu a znalost poptávky ve městě, a to v podrobnosti ulic v průběhu dne a zároveň flexibilitu při její změně. Špatná interpretace nebo změna poptávky v čase nebo cyklech pak snižuje efektivitu systému, respektive jeho disponibilní kapacitu.
- regulace cenou s případným zvýhodněním rezidentů/abonentů
 - peníze jsou nejuniverzálnějším vyjádřením poptávky po parkování se zvýhodněním pro rezidenty (a motivací se jím stát).

Zpracovatel doporučuje městu začít pracovat s regulací pomocí ceny – „**Regulace cenou se zvýhodněním rezidentů/abonentů**“. Nedoporučujeme vyhrazovat parkoviště rezidentům.

Návrh zón je odvozen od počtu parkovacích kapacit v majetku města (veřejná prostranství nebo místní komunikace),

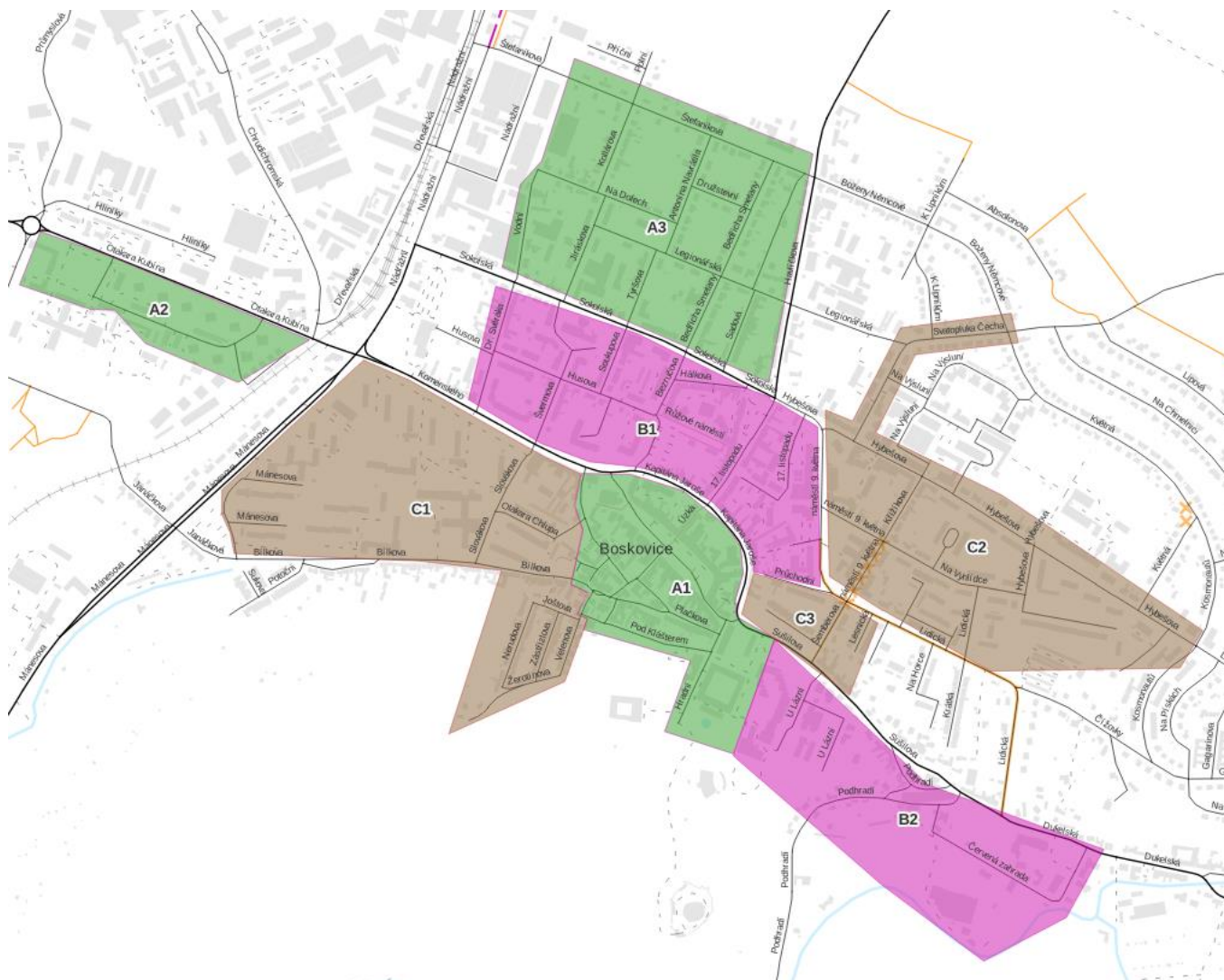
Navrhujeme město rozdělit na zóny A, B a C, které reflektují

- A – historické centrum (regulace přes den, případně přes den i noc)
- B – širší centrum (regulace přes den a v noci)
- C – rezidenční oblast (bytová nebo sídlištní zástavba, regulace v noci)

Navrhujeme navýšit současný hodinový poplatek návštěvníka i roční kartu abonenta.

Tabulka 7: Kapacita parkovacích míst na veřejných prostranstvích

Zóna	Oblast	Počet regulovaných míst	
		Stav	Návrh
A	A1-historické centrum	103	228
	A2-nemocnice	0	126
	A3-sever	0	298
B	B1-širší centrum	168	471
	B2-Červená zahrada	0	205
C	C1-Komenského	0	448
	C2-východ	13	416
celkem		284	2192



Obrázek 19: Parkovací oblasti A1-C3, zeleně zóna A, fialově zóna B a hnědá zóna C.

7.7 Základní typy uživatelů

Základní tři typy uživatelů charakterizující nejčastější uživatele, jsou platné v každé jedné konkrétní zóně:

- **rezident** – občan zde bydlící,
- **abonent** – podnikatel zde podnikající,
- **návštěvník** – všichni ostatní.

Vytvořením skupiny abonentů a rezidentů umožňuje zvýhodnění občanů Boskovic vázané na osobu a bydliště/sídlo/provozovnu. Regulace provedenou na domácnost nebo bytovou jednotku či nebytový prostor nyní legislativa neumožňuje.

Tabulka 8: Návrh definic uživatelů dlouhodobého parkování, navržené změny zvýrazněny žlutě.

Uživatel	Subjekt	Podmínka osoby pro oblast	Podmínka vztahu k vozidlu	Podmínka vozidla
rezident	fyzická osoba	trvalý pobyt, cizinec přechodný (vyjma osob s úřední adresou)	vlastníkem, provozovatelem, s leasingem,	vlastníkem, provozovatelem, s leasingem, služební svěřené do soukromého užívání
abonent	fyzická osoba	vlastník nemovitosti (bez trvalého bydliště)	služební svěřené do soukromého užívání	
	podnikající fyzická nebo právnická osoba	sídlo nebo provozovna	provozováno za účelem podnikání	
návštěvník	fyzická nebo právnická osoba	-	-	

7.8 Stanovení součinitele automobilizace pro ÚP

7.8.1 Legislativa

Úkol stanovit stupeň automobilizace pro výpočet parkovacích kapacit vychází ze starého stavebního zákona (183/2006 Sb.) a jeho prováděcích vyhlášek a odkazu na normy. Od léta 2024 platí nová vyhláška 146/2024 Sb. nového stavebního zákona (283/2021 Sb.), která už na normu nedokazuje a řeší problematiku jinak a bez odkazování se na normu. Roli zde už nehraje stupeň automobilizace ale parkovací minima a maxima.

7.8.2 Součinitel

Stupeň automobilizace stanovuje počet automobilů na tisíc obyvatel v určitém území, respektive předpokládá se, že vzhledem poměrně malé průměrné délce denních cest automobilem (medián 8 km, průměr 16 km) do určité míry může pomoci odhadnout, kolik potenciálních automobilů bude v území používáno (nebo je zde připraveno k použití). Tomu pak bylo třeba přizpůsobit výchozí kapacitu parkování pro automobily v rámci nové výstavby a která v normě dosahovala rozsahu 73-175 %. Tato do jisté míry abstraktní hodnota však znamenala jediný možný vstup samosprávy do parkovací politiky, zda tedy parkovacích míst bude nadbytek a automobilová doprava bude stimulována, nebo určitý nedostatek a automobily budou spíše tlumeny.

Problém také však je, že není jasné, jak k této hodnotě dojít (jedná se o počet automobilů v obci v držení občanů nebo i místních firem nebo jejich zaměstnanců z jiných obcí) a ani z jakých dat vycházet (průzkum parkování, průzkum dopravního chování, registr vozidel).

Nejjednodušeji lze vzít počet osobních automobilů registrovaných v obci (kritika namítá že sídlo/bydliště provozovatele vozidla není totožné s místem, kde je vozidlo provozováno, dále že registr obsahuje neexistující vozidla) a podělit počet obyvatel obce (zde pak chybí obyvatelé bez trvalého bydliště). Zpracovatel provedl tento výpočet a v roce 2014 bylo v Boskovicích registrováno 395 vozidel/1000 obyvatel, v roce 2024 je to již 520 vozidel/1000 obyvatel. Z něj lze dovodit, že počet automobilů spíše roste, vztah k realitě je ale vágní. Pro srovnání průměr ČR 541 vozidel/1000 obyvatel, Brno udává 591, Praha 930 k roku 2023, Vídeň 375 k roku 2021, Linz 502.

7.8.3 Parkovací minima a maxima

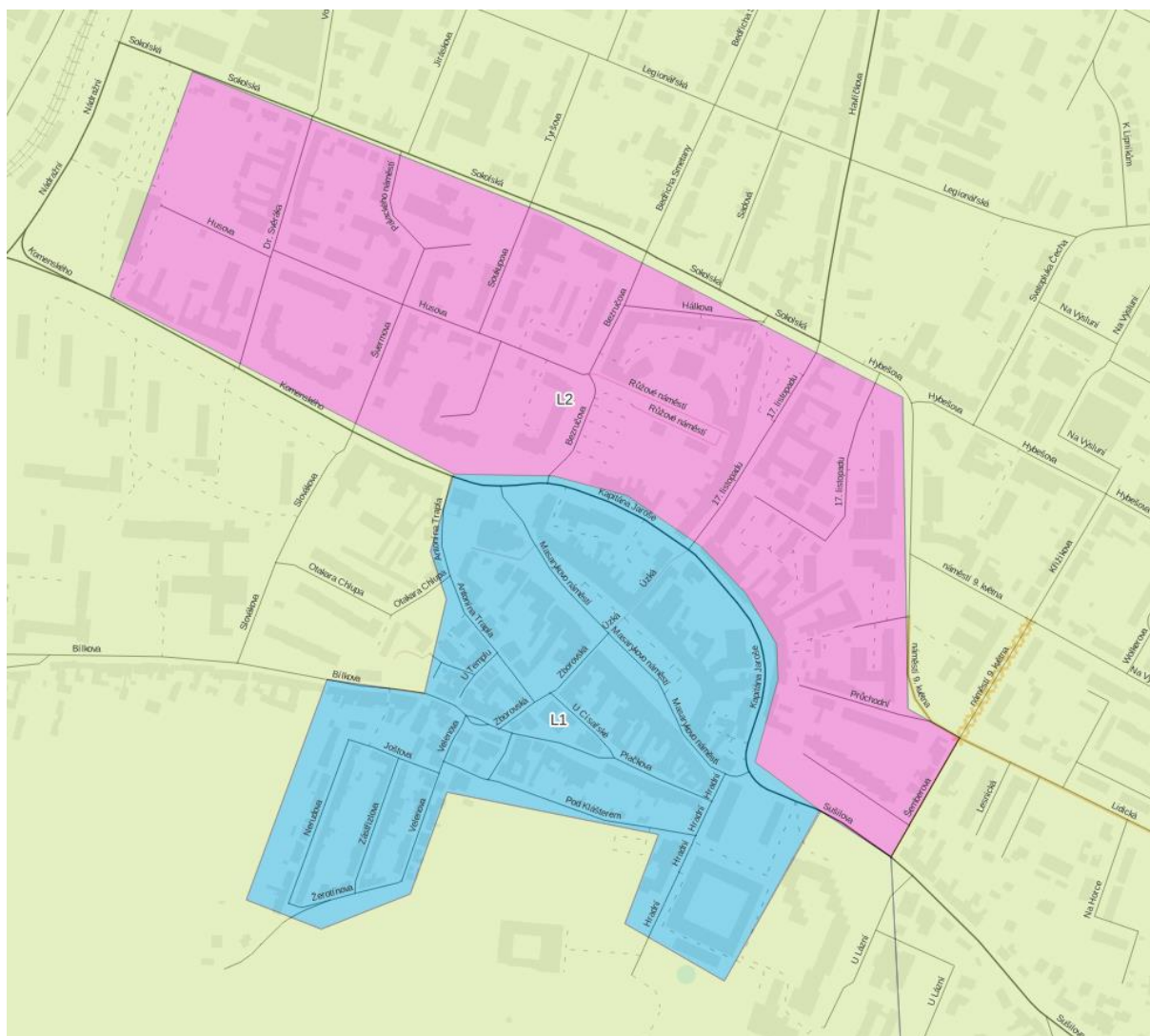
Protože problematika je značně čerstvá a nejsou k dispozici praktické zkušenosti vzal si zpracovatel za vzor Brněnské stavební předpisy (nařízení č. 14/2024), které byly připravovány paralelně s novou vyhláškou 146/2024 Sb.

Parkovací minima mají zajistit, aby stavba mohla v daném území vzniknout z hlediska zástavby městotvorně a adekvátně měla zajištěné parkování v minimálním rozsahu. Parkovací maxima mají zajistit, aby nepřetěžovala dané území dopravou. Prostor mezi tím je dán do volby stavebníkovi. Takový stav, ale předpokládá, že parkování na ulici není z pohledu občana zdarma, ale že je zavedena parkovací politika.

Výjimku z požadavku parkování je možno udělit u přestaveb, dostaveb a nadstaveb v kompaktní zástavbě.

Tabulka 9: Návrh redukce parkovacího minima a maxima pro automobily.

Lokalita redukce	Popis	Stání pro ostatní účely		Stání pro bydlení	
		0 %	15 %	0 %	-
L1	historické centrum	0 %	15 %	0 %	-
L2	širší centrum	15 %	-	50 %	-
L3	ostatní	75 %	-	100 %	-



Obrázek 20: Zóny pro výpočet minima a maxima parkování L1(modrá), L2 (fialový) a L3 (zelená).

8 Náměty

8.1 N01: Ulice 17. listopadu

- Ulici dnes v horní části využívá v běžný všední den 1700 chodců, 20 cyklistů a 1500 motorových vozidel z toho cca 160 autobusů. Pěší využívají ulici pro pohyb sever-jih (Kpt. Jaroše-Sokolská) i křížně východ-západ (Růžové nám-Sokolská), pro vozidla je ulice jednosměrná.
- Zastávka „Boskovice,, 17.listopadu“ je přestupní uzel IDS JmK pro 11 linek, který odbaví ve špičkovou 7 a 14 hodinu 22 a 24 spojů. Většina linek zjednodušeně řešeno využívá tuto zastávku jako nácestnou vzhledem k nádraží, které je vůči náměstí o 500 m dál. Denně odbaví 150 spojů na příjezdu a 155 na odjezdu, přesné stanovení, kolik autobusů nádraží využije nelze z veřejných dat jednoznačně určit bez znalosti turnusů (není jasné, kdy autobus přijede a pokračuje a kdy začíná nebo končí).
- IDS JmK bylo jednáno v tom smyslu, že pro zachování stávající funkce uzlu je nutno zachovat 6 nástupních hran (5 nástup+1výstup).
- Ulice úzce souvisí s křižovatkou „U pošty“ (Havlíčková×Sokolská), zejména zda zůstane průsečná nebo bude nalezena okružní.
- Základním zadáním pro návrh je humanizace ulice, kde nyní dominuje motorová doprava ve prospěch dopravy bezmotorové, která zde početně dominuje při zachování funkce nácestné zastávky bez ambic na přestup.
- Prověřována byla uzavírka celé ulice pro motorovou dopravu vč. autobusů a příjezd umožnit z ulice Sokolské, tento návrh však byl zamítnut z důvodu přesunu motorové dopravy do souběžných ulic zejména rezidenčních a zbytnění autobusové funkce, redukce parkoviště na polovinu (30 míst).
- Základem konečného návrhu je redukce nástupních hran v jižní části náměstí o 3 ks. Nový počet nástupních hran je 3+1 (minimum) až 5+1 (maximum), kde „+1“ je doplněná zastávka na Sokolské pro opačný směr. Rozhodnutí pro minimum musí souviset s redukcí možných přestupů mezi linkami, respektive s jejich časovou výhodností a provázaností. Rozhodnutí pro maximum vyžaduje rozšíření komunikace na 4.5m+zastávka~7,0-7,5m v severní části (dle ČSN 73 6425-2) a odvisí od spolehlivosti přistavení autobusu bezbariérově k nástupní hraně. V severní části náměstí dojde k odpojení parkoviště (68 míst) od ulice 17. listopadu a napojení pouze přes Sokolskou a zaslepení Hálkovy.
- Návrh je zpracován jako dopravní řešení ulice, jako podklad pro budoucí architektonický návrh ulice.

8.2 N02: Křižovatka u Ev. Kostela (Sokolská×Hybešova×Lidická)

- Styková křižovatka je historicky nevhodného úhlu ramen a přímý směr dnes není hlavní. Hlavní směr Sokolská-Lidická je silnicí III. třídy. Intenzity motorové dopravy na rameni Lidická 4900 a Hybešova 1200 vozidel/24h v obou směrech.
- Vedlejší rameno užívá autobus linky 250, z Hybešovy na Sokolskou vede cyklotrasa.
- Základem návrhu je vymezení nepojízdné plochy před katastrálním úřadem jednoznačně fyzicky vymezející přednost. Kompromis mezi vhodnou stykovou úpravou vedlejší větve a potřebou řadicích pruhů je vyřešen nejednoznačným řadicím pruhem (osobní vozidla se vejdou vedle sebe, nákladní užije obou). Kapacitním výpočtem prověřena zbytnost levého řadicího pruhu ze Sokolské (UKD neřízené křižovatky A), naopak jeho absence zklidní rychlost, což je vzhledem mnoha příčným vazbám pěších na Lidické, a pohybu cyklistů žádoucí.

8.3 N03: Cyklostezka Komenského a Mánesova

- Výchozím bodem zadání je naddimenzovanost vozovky ulic Komenského a Mánesova:
 - II/150 Komenského, která je ve stávajícím stavu o šířky vozovky 9,0m s intenzitou 11 000 motorových vozidel/pracovní den,
 - II/384 Mánesova, která je ve stávajícím stavu jako 4 pruhová o šířce vozovky 2x7,0m s intenzitou 5 300 motorových vozidel/pracovní den.
- V ulici Komenského je předpokládána oprava komunikace s otázkou, jak naddimenzovaný prostor využít pro město pozitivně.
- Vzhledem k zadání páteřní cyklistické trasy vedené je v těchto ulicích realizovaná cyklotrasa formou cyklostezky, a to ve třech variantách:
 - cyklostezka na úkor vozovky
 - na místě aleje, náhradní výsadba v rámci vozovky (rozkreslená varianta),
 - na místě vozovky, alej zůstává na svém místě.
 - cyklostezka odsunutím parkoviště Komenského na jih na úkor zeleně před domy.
- Očekávané intenzity cca 200-400 cyklistů za den. (Odborný odhad dle Generelu 2010)
- Dále byly prověřovány cyklopruhy prověřovány, ale vzhledem k vysokým intenzitám motorové dopravy a neproveditelnosti cyklopruhů skrze hlavní křižovatku, je přínos a nízkoprahovost takového opatření velmi omezená.
- Alternativní trasa přes chodníky sídliště, je proveditelná, vzhledem k pohybu chodců, ostrým obloukům a omezené možnosti rozšíření chodníků může fungovat jako doplňková.
- Vazby na navazující cyklistickou infrastrukturu:
 - západ:
 - navržená cyklostezka Janáčkova
 - stávající cyklostezka Mladkov
 - navržená cyklostezka Svitávka
 - jih:
 - navržená cyklostezka Lhota Ropotina
 - východ:
 - chodník s povoleným vjezdem cyklistů Kpt. Jaroše
 - navržená cyklostezka 17. listopadu
- Součástí návrhu je návrh přechodu přes ulici Mánesova (mezi obchodem COOP a hotelem Slávia) a vypuštění zastávky bus Komenského.
- Odhad nákladů 1,2 km cca 15 mil. Kč bez přeložek.

8.4 N04: Cyklostezka Janáčkova

- Výchozím zadáním je propojit stávající cyklostezku Mladkov s cyklostezkou Mánesova.
- Ulice Janáčkova je místní komunikace s intenzitami 2800 mot.voz/prac den, počet cyklistů 203 a chodců 285.
- Navržena je segregovaná cyklostezka za účelem dosažení jednotnosti provedení pro cyklotrasu v úseku Mladkov-Kpt. Jaroše a nízkoprahovosti řešení pro děti, seniory, ženy. Intenzity motorové dopravy nejsou pro běžnou populaci bariérové, a tak lze očekávat, že část stávajících cyklistů nebude navržené cyklostezku používat a pojedou po vozovce.
- Cyklostezka je navržena ve dvou variantách, podle toho, k jakému okraji přiléhá:
 - severní (preferovaná)
 - 3 křížení místních komunikací,
 - přeložka 8 ks veřejného osvětlení a plotu nemocnice.
 - jižní,
 - 4 křížení místních komunikací,
 - vstupy z řadových domů bez předzahrádky Janáčkova č.o. 13-29 přímo na cyklostezku (dnes chodník šířky 2,0),
 - rozšíření chodníku o 1,0 m na úkor vozovky (stávající šířka vozovky 7,0m), úbytek nelegálních parkovacích míst před domy Janáčkova č.o. 13-29.
 - společné vlastnosti pro obě řešení:
 - křížení železnice,
 - všechny pozemky města.
- Odhad nákladů 0,5 km cca 5 mil. Kč bez přeložek.

8.5 N05: Parkoviště ul. Nádražní

- Výchozím zadáním je úprava nebezpečné plochy nákladiště pro parkování osobních vozidel. Pozemek je v majetku SŽ má jeden vjezd a jednu podélnou nákladovou kolej používanou typicky pro nakládku surového dřeva z návěsové soupravy na vagón. Nákladiště je napojeno jedním sjezdem z ulice Nádražní.
- Návrh spočívá v nízkonákladové úpravě a konverzi nákladiště na parkoviště v rozsahu pozemků odpovídající budoucím úpravám plynoucí z výstavby Boskovické spojky. Nezbytné je posunutí současného sjezdu, optimálně zřízení druhého sjezdu pro vhodné najíždění obsluhy nákladiště a dále demolice technické budovy (Pentaco) pro cca 10 míst. Uliční fronta je ponechána volná pro dobudování a dopojení chodníku/cyklostezky z nádražní směrem na Dřevařskou. Návrh je ve dvou variantách:
 - nákladiště + parkoviště kapacita 25 míst (min. 1 vjezd optimálně 2 vjezdy),
 - jen parkoviště kapacita 56 míst.

8.6 N06: Křižovatka „U pošty“ Sokolská×Havlíčková

- Výchozím zadáním je řešit stav křižovatky z pohledu (nebezpečného přecházení) pěších, sekundárně z pohledu (zdržení) motorové dopravy. Křižovatka o 4 ramenech má nevhodný úhel napojení ul. Havlíčkova, která je pootočena od pravého úhlu o 25°. Ramena křižovatky:
 - Sokolská, II/374, 10 100 mot.voz/pracovní den, 61 cyklistů/den
 - 17. listopadu MK, 1 500 mot.voz/pracovní den, 1700 chodců/den, 22 cyklistů/den
 - Hybešova III/37422, 5 800-8 500 mot.voz/pracovní den, 88 cyklistů/den
 - Havlíčkova, II/374, 5 800 mot.voz/pracovní den, 33 cyklistů/den
- Tato křižovatka prošla vývojem návrhů úprav z let cca 2009-2024:
 - průsečná:
 - světelně řízená (anonym 2008),
 - neřízená (anonym 2009, DHV 2010) – kapacitně nevyhoví,
 - okružní:
 - odsunutá na východ (místo parku) – odpor proti zásahu do parku (Novák 2020 průměr 30 m),
 - odsunutá na západ, místo nárožního domu Kebabu – nutnost vykoupit nemovitost (DHV 2024 průměr 30 m).
- Předmětem zde prezentovaného návrhu je návrh průsečné světelně řízené křižovatky bez řadících pruhů s přechody s ostrůvky přes všechny 4 ramena. Toto řešení vyžaduje z důvodu obalových křivek nákladní dopravy z Havlíčkovy na Sokolskou

odsunout jižní část cca o 2 m jižně do pásu zeleně. Taktéž je třeba mírné vysunutí vozovky ul. Havlíčkovy o 1,5 m východně do parku. Křižovatka musí být ve špičce řízena, mimo ni může zůstat neřízená. Návrh byl prověřen kapacitně i vlečnými křivkami.

8.7 N07: Křižovatka U Slávie (Komenského×Nádražní)

- Výchozím zadáním je rozšířit řadicí pruhy na Nádražní s očekáváním intuitivnějšího řazení vozidel a efektivnější využit zeleného signálu.
- Návrh spočívá v prodloužení řadicích pruhů na cca dvojnásobek, které samo o sobě nevyžaduje stavební úpravy. Naznačeno je i doplnění přechodu s ostrůvkem u nádražní budovy a případně úpravy obrub pro vhodné poloměry směrových oblouků a vstřícnosti jízdnic pruhů před a za křižovatkou (které taktéž mohou prospět výkonnosti křižovatky).

8.8 N08: Cyklostezka Mánesova-Lhota Rapotina

- Výchozím zadání je prověřit vedení řešení, technickou proveditelnost a ekonomickou udržitelnost poptávané cyklostezky z města na jih do Svitavského údolí, kde je významná turistická cyklotrasa. Podélné sklony podél potoka Bělá a Boskovického potoka jsou do 2 % a jsou příhodné pro jízdu na kole.
- Cyklostezka je poptávána jako náhradní za současnou jízdu po poměrně úzké a křivolaké silnici II/374 s intenzitou motorových vozidel 4000-5000 tisíc/pracovní den v extravilánu. Intenzita cyklistů je okolo 130 cyklistů/den, podobná jako na cyklostezce z Boskovic na Mladkov. (průzkum DHV 2024 a RSD 2021).
- Možnosti návrhu jsou značně limitovány plánovanou železniční stavbou Boskovická spojka, která ruší dva současné přejezdy bez náhrady a zvětšuje poloměry oblouků. A s ní spojenou přílehlou přeložkou II/374, která se přimyká k Boskovickému potoku a k trati samotné. Boskovický potok je tak ze západní strany omezen přeložkou II/374, z východní strany vymezen skálou kopce Srák, který v délce 150 m musí ustoupit o cca 10 m potoku
- Návrh sleduje dvě varianty řešení:
 - společný úsek pro obě varianty na ul. Mánesova od Janáčkovy po ČOV,
 - var A východně podél silnice II/374:
 - 5 nových lávek (4× Boskovický potok, 1× Bělá),
 - 2 opěrné galerie pro zářez do skály (90+40 bm),
 - 1 přejezd silnice II/374
 - zásah do prostředí VKP Boskovický potok (galerie, lávky).
 - var B západně podél silnice II/374:
 - 2 podjezdy pod 1 kolejnou tratí,
 - 1 nová lávka (Bělá),
 - 1 přejezd silnice II/374.
- Ekonomické hodnocení obou variant bylo provedeno formou propočtu s obdobným výsledkem nákladů 65 mil. Kč vč. DPH za 2 km cyklostezky.
- Nezbytnou podmínkou pro realizaci cyklostezky je koordinace s Boskovickou spojkou, což znamená, mít připraven projekt minimálně do stejného stupně projektové přípravy (tj. DUR).
- Majetkoprávně jsou obě trasy závislé na projednání se soukromými majiteli,
 - var A:
 - 7× fyzické osoby, zábor 1400 m²,
 - 2× právnická osoba, zábor 2200 m²,
 - veřejné pozemky (stát, kraj, obec), zábor 8400 m²,
 - var B:

- 5x fyzické osoby, zábor 1000 m²,
 - 2x právnická osoba, zábor 100 m²,
 - veřejné pozemky (stát, kraj, obec), zábor 5300 m²,
- Z hlediska uživatele je vhodnější trasa varianty A, a to z důvodu menší křivolakosti i příhodného malého konstantního podélného sklonu.

8.9 N09 Křižovatka Hybešova×Kosmonautů

- Výchozím zadáním je zklidnění a zmenšení rozlehlé křižovatky místních komunikací, a to hlavní Hybešovou a vedlejší Kosmonautů s intenzitou do 1000 mot.voz/prac den na každém rameni v obou směrech.
- Návrh spočívá v redukci vozovky v prostoru křižovatky lokálním zúžením uličního profilu hlavních ramen a zmenšení poloměrů oblouků. Zvýšení křižovatky je do úrovně chodníku pozvolným stoupáním vhodným pro autobus, prostor křižovatky nutno doplnit sloupky zabraňující vjezdu vozidel na chodník. Dále byl doplněn chodník na jižní stranu L. Vojtěcha podél kontejnerů a doplněn obslužný záliv.

8.10 N10 Předprostor SŠ Hybešova

- Výchozím zadáním je zklidnění průběžného úseku ulice Hybešova a vhodné spojení s předprostorem vstupu školy. Očekávané intenzitou do 1000 mot.voz/prac den na v obou směrech.
- Návrh zužuje vozovku na 6,5m redukuje několik parkovacích míst ve prospěch pochozích a pobytových ploch chodníku.

8.11 N11 Křižovatka B. Smetany × Legionářská

- Výchozím zadáním je zklidnění a zmenšení rozlehlé křižovatky místních komunikací, a to s hlavní B. Smetany a vedlejší Legionářskou s intenzitou do 300 mot.voz/prac den na každém rameni v obou směrech.
- Návrh spočívá v redukci vozovky v prostoru křižovatky lokálním zúžením uličního profilu všech ramen a na hlavní vyosení tak aby nebyl možný přímý průjezd. Zvýšení křižovatky je do úrovně chodníku, v prostoru křižovatky nutno doplnit sloupky zabraňující vjezdu vozidel na chodník.

8.12 N12 Úpravy ulice Sv. Čecha

- Výchozím zadáním je legalizace parkování a zlepšení napojení (rozhledy, přechod) ulice Na Výsluní. Ulice má do 1000 mot.voz/prac den v obou směrech. V křižovatce Hybešovou došlo k menší úpravě napojení přes zvýšenou křižovatku.
- Návrh fixuje parkování primárně po východojižní straně ulice, úprava napojení ulice Na Výsluní na toto reaguje úpravou obrub nároží a přechodem, tak aby byl zajištěn rozhled. Upravena je také křižovatka Sv.Čecha s Legionářskou, kde jsou zmenšeny pojezdové plochy křižovatky od garáží.

8.13 N13 Přechod náměstí 9. května

- Výchozím zadáním je doplnění přechodu do návrhu architektonické studie atelieru Tah náměstí 9. května od ulice Křížíkova ke školám s intenzitou vozidel dle modelu 1300 mot.voz/prac den v obou směrech.
- Návrh spočívá v redukci vozovky v prostoru křižovatky lokálním zúžením uličního profilu dvou přilehlých ramen a rozšíření chodníku odpovídající významu příchodu ko škole a MěÚ.

8.14 N14 Přechod Dřevařská

- Výchozím zadáním je doplnění přechodu podél ulice Chrudichromské v křižovatce s ulicí Dřevařská s intenzitou vozidel dle modelu 1800 mot.voz/prac den v obou směrech.
- Návrh spočívá v posunu obruby jižní hrany vozovky, zkrácení délky přechodu a redukci vozovky v prostoru křižovatky.

8.15 N15 Masarykovo nám.

- Výchozím zadáním je rozšíření pěších ploch a zvýšení dodržování režimu fyzickým vymezením.
- Návrh spočívá v doplnění pevných a sklopných sloupků do pěších komunikací na náměstí zejména v horní části.

8.16 Návrhy řešení mimo koncepci dopravy

- měření rychlosti (AŽD 2024):
 - 2x ul. Lidická,
 - Sušilova,
 - Dukelská,
 - 2x Sokolská,
- nový zastávkový záliv ul. Dukelská (Patočka 2021),
- vjezdová brána (anonym 2024):
 - II/150 Dukelská,
 - II/374 Havlíčkova,
- rekonstrukce ul. Lidická (DPK 2024):
 - křiž Lidická×Dukelská,
 - křiž Lidická×Čížovka,
 - křiž Lidická×Šemberova,
 - křiž Lidická×Průchodní,
 - křiž Lidická×nám. 9. května,
 - křiž Lidická×Hybešova,
- úprava křižovatky U Repete Havlíčkova × Štefánikova (Fridrichovská 2023),
- úprava křiž. Nádražní×Sokolská (Novák 2008).

Přílohy

Mapy:

1.1. Návrh pěší dopravy	A1
2.1. Stav cyklistické dopravy	A1
2.2. Návrh cyklistické dopravy – cyklostezky	A1
2.3. Návrh cyklistické dopravy – organizační opatření	A1
2.4. Návrh cyklistické dopravy – souhrn	A1
3.1. Návrh komunikační sítě	A1
3.2. Návrh organizace automobilové dopravy	A1
4. Návrh parkovacích zón a oblastí	A1
<i>Model – kartogram zatížení motorové dopravy</i>	
5.1. Důsledky uzavření 17. listopadu	A1
5.2. Důsledky zjednosměrnění ul. Dřevařská	A1
5.3. Důsledky výstavby komunikace tzv. ul. Severní	A1
5.3. Důsledky zjednosměrnění všech ulic (Dřevařská, Dr. Svěráka, Švermova, O. Chlupa, Nerudova, Na Vyhlídce, Legionářská)	A1
6. Klad návrhů	A1
7. Rozpracované náměty č. N01-N15	