

Studie rozmístění autobusových zastávek v Humpolci

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

**Vysoké učení technické v Brně
Fakulta stavební
Ústav pozemních komunikací**

červenec 2017

Identifikační údaje

Název práce:	Studie rozmístění autobusových zastávek v Humpolci
Objednatel:	Město Humpolec IČ 00248266 Horní náměstí 300 396 22 Humpolec
Zpracovatel:	Vysoké učení technické v Brně Fakulta stavební <i>je součástí veřejné vysoké školy, která vznikla ze zákona (zákon č.111/98 Sb.) a nezapisuje se do obchodního rejstříku</i> Ústav pozemních komunikací Veveří 331/95 602 00 Brno IČO: 00216305 DIČ: CZ00216305
Posuzovaná lokalita:	Kraj Vysočina okres Pelhřimov město Humpolec
Vypracoval:	doc. Ing. Jan Pavlíček , CSc. Ing. Martin Všetečka , Ph.D. Ing. Martin Novák
Spolupracoval:	Dilpreet Singh
Verze / datum:	1. / 31. červenec 2017 kompletní verze před projednáním s objednatelem

Obsah

Identifikační údaje	2
1 Cíl studie	4
2 Humpolec	4
3 Veřejná hromadná doprava v Humpolci	4
3.1 VDV (Veřejná doprava Vysočiny).....	5
4 Přepravní průzkum	5
4.1 Místní přeprava	9
5 Stávající (řešené) zastávky	9
5.1 Mléčné lahůdky	9
5.2 Pošta	10
5.3 Autobusové nádraží	10
5.4 Kuchařov	11
5.5 Nemocnice.....	11
5.6 Železniční stanice	12
6 Doporučení	12

Seznam příloh

- A Informační leták vyvěšený v průběhu průzkumu
- B Pentlogramy. Docházka cestujících na jednotlivé zastávky
- C Počty nastupujících cestujících dle zastávek a denní doby
- D Docházka cestujících na jednotlivé zastávky z jednotlivých ulic, resp. osad
- E Počty cestujících do cílových destinací dle denní doby dopoledne a odpoledne
- F Seznam spojů chronologicky dle jednotlivých zastávek
- G Seznam spojů dle jejich čísla – odjezdy z jednotlivých zastávek v Humpolci
- H Seznam tras spojů po zastávkách v Humpolci seřazený dle četnosti využití
- I Seznam přestupů zachycených během průzkumu
- J Podíly cestujících nastupujících na jedné a druhé zastávce do stejného spoje
- K Seznam autobusových zastávek v Humpolci
- L Výhledový souhrnný jízdní řád VDV
- M Isochrony. Dostupnost zastávek v Humpolci
- N Kopie formulářů vyplněných tazateli během přepravního průzkumu

1 Cíl studie

Cílem studie je zodpovědět otázku, zda autobusové zastávky ve městě Humpolci jsou rozmístěny správně, nebo zda by měly být rozmístěny jinak, resp. jak. Při analýze poloh zastávek mají být zohledněna hlediska dostupnosti zastávek, možnosti přestupu, trasování linek, plynulosti a bezpečnosti dopravy a také hledisko architektonicko-urbanistické. Studie je zaměřena na zastávky mléčné lahůdky, pošta, autobusové nádraží, Kuchařov a okrajově na zastávku nemocnice a na železniční stanici.

2 Humpolec

Město Humpolec má kromě vlastního intravilánu (dále nazýván Humpolec – město) řadu místních částí s vlastním intravilánem, tzn. urbanisticky oddělených. Celý Humpolec má 10 850 obyvatel, po odečtení samostatných částí se dostáváme pro Humpolec – město na 8 835 obyvatel. Z mapy lze odečíst plochu Humpolce – města na 4,25 km², z čehož vychází hustota zalidnění 2 080 osob/km², což je hustota velká. To potvrzují vysokou kompaktnost Humpolce tak, jak je zřejmá z rekognoskace nebo z pohledu na mapu. Kompaktnost města je navíc zvýšena památkově zřejmě necitlivou, ale urbanisticky vhodnou panelovou výstavbou nikoli na okraji, ale v centrální části města, čím je zajištěna velká přítomnost osob v centrální části města zároveň krátká průměrná docházková vzdálenost. Vlastní centrum ovšem není definováno (pouze) historickým Horním náměstím s radnicí a kostelem, ale ulicí Husovou, kolem níž se soustředí řada služeb a na které se spolu s navazující ulicí Školní rovněž vyskytuje řada škol. Z hlediska koncentrace lidí je rovněž významná křižovatka ulic Hálkovy a Masarykovy.

3 Veřejná hromadná doprava v Humpolci

Město Humpolec je obsluhováno především autobusovou dopravou, železnice je okrajová, což je dáno existencí jediné trati (Humpolec – Havlíčkův Brod). Humpolec obsluhuje v pracovní den 206 autobusových spojů a 9 vlaků.

Většina autobusových spojů zastavuje (mimo jiné) na autobusovém nádraží, které umožňuje ukončení spojů, resp. parkování autobusů během čekání na další spoj. Výjimkou jsou některé dálkové linky na trase z nebo do Prahy, které na autobusové nádraží nezajíždějí a místo něj zastavují na zastávce mléčné lahůdky. Druhou výjimkou je linka pro návoz zaměstnanců do Pelhřimova, která rovněž autobusové nádraží vynechává a která je výchozí ze zastávky Humpolec, strojírny, která je mimo řešenou oblast. Z celkových 206 spojů autobusové nádraží vynechává 28 spojů. Na druhou stranu pouze 24 spojů zastavuje pouze na autobusovém nádraží (tzn. s vynecháním lahůdek nebo pošty), přičemž kromě dálkových linek jde i o několik regionálních spojů na Pelhřimov a Svěpravice.

Mimo řešenou oblast (centrální Humpolec) se nachází dalších 25 autobusových zastávek pro obsluhu daných místních částí (příloha K). V osadě Plačkov se nalézá železniční zastávka – v českých poměrech je docela nezvyklé, že tato osada je obsluhována pouze železnicí.

Tab. 1. Počet spojů na jednotlivých zastávkách

zastávka	odjezdů	odjezdů dálkových	příjezdů na konečnou
Mléčné lahůdky	121	22	
pošta	69	3	
autobusové nádraží	110	10	71
Kuchařov	31		
nemocnice	7		
železniční stanice	9		
celkem	329		

POZNÁMKA: uvedená data jsou získána z jízdních řádů k datu průzkumu, tzn. k 23. 5. 2017. Je nutno upozornit, že v dálkové autobusové dopravě dochází k výrazným změnám v JŘ, neboť od doby průzkumu během jednoho měsíce došlo ke zrušení tří dálkových linek. Celkový počet odjezdů je vyšší než počet spojů obsluhující Humpolec, protože některé spoje odjíždějí z více zastávek. Souhrnné trasy spojů jsou vypsány v příloze H a trasy (časové polohy) všech spojů řazené podle linek jsou v příloze G. Seznam odjezdů pro jednotlivé zastávky je v příloze F.

3.1 VDV (Veřejná doprava Vysočiny)

Připravovaný integrovaný dopravní systém Kraje Vysočina (název VDV) bude mít svůj vliv i na zatížení zastávek. Dle konceptu jízdního řádu obdrženého od krajského úřadu byl vytvořen souhrnný jízdní řád pro uzel Humpolec, pošta + Humpolec, mléčné lahůdky (uzel myšleno nejenom v prostoru, ale i v čase; viz příloha L). V souladu se stávajícími trendy přebírá návrh VDV koncepci nabídkového jízdního řádu, tedy spojů jezdících v pravidelném časech po celý den stejně, např. tedy do Horní Lhoty 7:49, 8:49, 10:49, 12:49, 13:49, 14:49 atd. Výhodou tohoto konceptu je snadná zapamatovatelnost jízdního řádu včetně přestupů. Přestupy jsou dalším významným trendem stávajících koncepcí veřejné dopravy – snahou jízdního řádu je sjetí všech spojů v uzlu v jeden čas tak, aby bylo možné přestupovat ze všech směrů do všech směrů. To vyvolává nutnost dostatečně kapacitního terminálu, který je v jeden čas zatížen velkým počtem autobusů i velkým počtem cestujících. Zřejmě z důvodů nejistoty ohledně budoucnosti autobusového nádraží Humpolec a přístupu na něj autor koncepce jízdních řádů VDV rozložil uzel do dvojice zastávek pošta a mléčné lahůdky – některé spoje tak mají jezdit jen k lahůdkám, některé jen k poště, některé k poště, poté lahůdkám a poté zpět k poště a některé k lahůdkám, poté k poště a poté k lahůdkám. Mimo to některé spoje mají jak u lahůdek tak u pošty delší přestávku, během které buď budou zabírat cenné místo, nebo musejí odjet na nějaké parkoviště.

4 Přepравní průzkum

Pro zjištění stávajícího využití zastávek byl zorganizován přepravní průzkum. Ten proběhl v úterý 23. května 2017 od 4:00 do 19:00. Průzkum probíhal přímým dotazováním, které prováděli studenti Gymnázia Humpolec zajištění Městem Humpolcem. Pracovníci zpracovatele této studie zajišťovali školení dotazovatelů, distribuci a sběr formulářů, průběžnou kontrolu a také dotazování v ranních hodinách (do 6:00) a operativní dotazování u nemocnice a na železniční stanici.

Tázání byli cestující čekající na nástup do autobusu (resp. vlaku) – při předpokladu párovosti cest je nástup vhodnější, neboť čekající cestující není odpovídáním zdržován. Pokládány byly tři otázky:

1. Ze které ulice jste na zastávku přišli? Příp. odkud jste přijeli (jednalo-li se o přestup z jiného spoje)?
2. Kam jedete? Zapisována byla cílová destinace cestujícího a zároveň čas odjezdu.
3. Jezdíte pravidelně?

Kromě těchto tří otázek ještě dotazovatelé zaznamenávali specifické skupiny cestujících, a to děti (žáky základních škol) a špatně pohyblivé osoby – toto zatřídění bylo dle úsudku dotazovatele. Tyto skupiny byly vybrány s ohledem na možné specifické požadavky ohledně přístupnosti zastávek.

V době průzkumu byly přeloženy zastávky "pošta" (do ulice Hálkovy) a "Kuchařov" (do ulice Nerudovy). Bohužel s ohledem na harmonogram této studie se nebylo možno uzavírkám vyhnout.

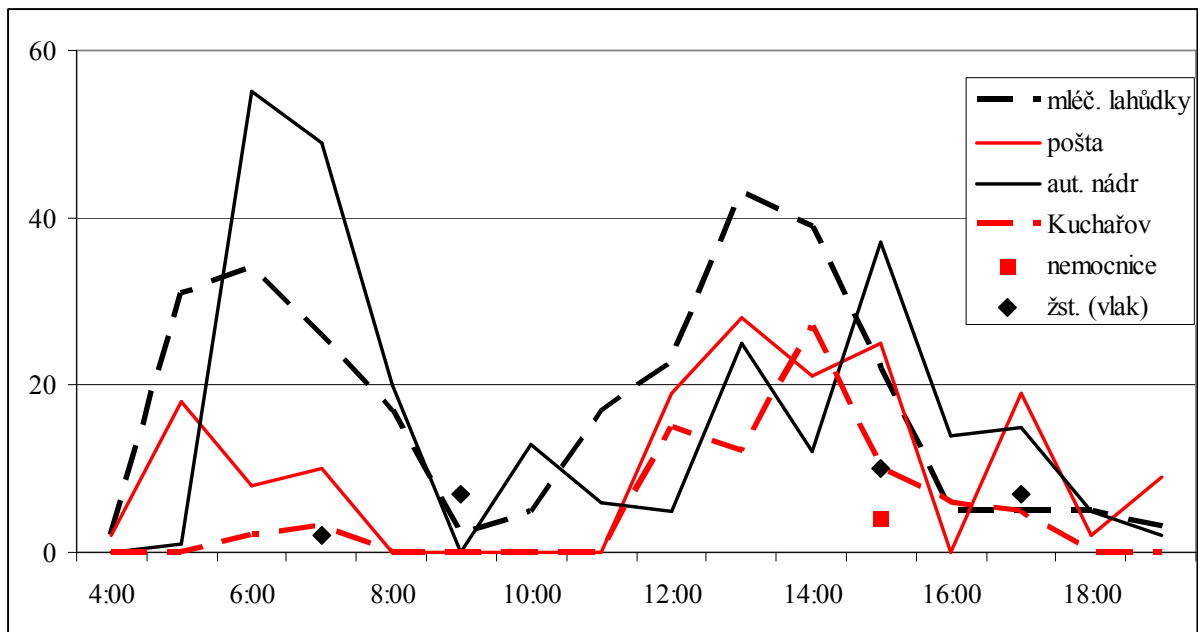
Celkem bylo zaznamenáno 809 cestujících, z nichž u 54 chybí informace, odkud na zastávku přišli – buď z důvodu, že na zastávku přišli těsně před nástupem do autobusu, nebo že odpovídat odmítli. Žádné excesy typu agresivity ze strany dotazovaných cestujících vyjma jedné vulgární osoby na zastávce pošta nebyly zaznamenány. 77 cestujících do Humpolce přijelo jiným autobusem a přestupovalo a 7 lidí přijelo autem a nastupovalo na autobus. Několik cestujících přišlo z osad mimo vlastní intravilán Humpolce.

POZNÁMKA: údaje byly z papírových formulářů přepsány do elektronické databáze za účelem automatizovaného zpracování. Opraveny byly nesmyslné údaje, zejména čas odjezdu, kdy v daném směru nic neodjíždí (zřejmě zapsán čas dotazování nebo odpověď cestujícího, která byla přibližná – řádově desítky oprav). Údaje nepravděpodobné, ale možné byly ponechány – např. u cestujícího z Želivu lze předpokládat přesun vozidlem, ale ponechán byl údaj zaznamenaný dotazovatelem. Čas odjezdu je důležitý pro přiřazení ke konkrétnímu spoji – protože v některých případech jede ve stejný čas více spojů, byly v jízdním řádu i v seznamu odpovědí ručně přiřazeny fiktivní odjezdy posunuté oproti skutečným o minutu až o dvě. Dále byly opraveny a sjednoceny názvy cílových destinací – pro tyto účely bylo mj. zavedeno výhradní používání malých písmen.

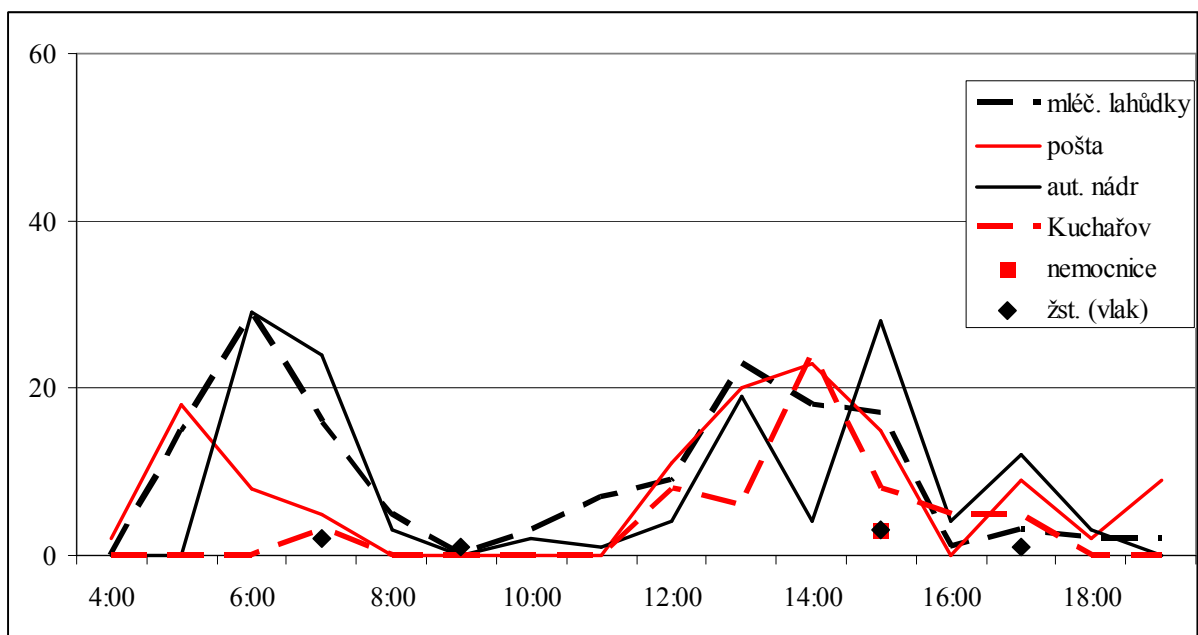
Tab. 2. Počet nastupujících na jednotlivých zastávkách

zastávka	všichni	pravidelní	děti	šp. pohyb.
mléčné lahůdky	279	150	32	8
pošta	161	122	38	10
autobusové nádraží	259	133	33	5
Kuchařov	80	59	32	0
nemocnice (cca 1/2 spojů)	4	3	0	0
železniční stanice (cca 1/2 vlaků)	26	7	0	2
celkem	809	474	135	25

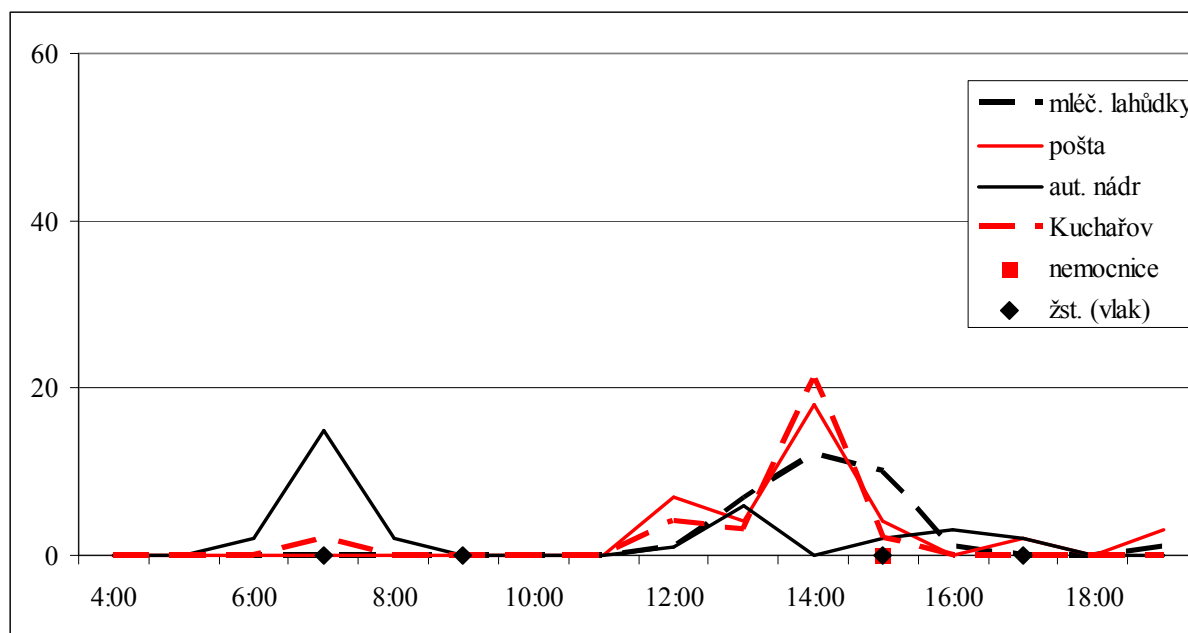
Vytíženost zastávek je z tab. 2 zřejmá. Při analýze denního průběhu (graf 1) je zřetelné, že využití zastávek se liší pro vyjíždějící z Humpolce a dojíždějící do Humpolce. Zatímco ráno je více využita zastávka autobusové nádraží, po obědě je více využita zastávka pošta a mléčné lahůdky, odpoledne se opět zvyšuje využití zastávky autobusové nádraží. Pokud zobrazíme pouze pravidelné cestující (graf 2), tak se rozdíl v denních průbězích stírají. Nepravidelní cestující tedy ráno častěji odjíždějí z autobusového nádraží a odpoledne od mléčných lahůdek. Na grafu 3 jsou zobrazeny pouze děti, které odpoledne výrazně preferují zastávky mléčné lahůdky, pošta a Kuchařov (odjíždějí z Humpolce domů). Ráno však děti odjíždějící studovat mimo Humpolec preferují autobusové nádraží (dotazovatel zřejmě přiřadil status děti i studentům středních škol v Pelhřimově).



Graf. 1. Denní průběh nástupu na jednotlivých zastávkách (na svislé ose počet nastupujících – všichni cestující).



Graf. 2. Denní průběh nástupu na jednotlivých zastávkách (na svislé ose počet nastupujících – pravidelní cestující).



Graf. 3. Denní průběh nástupu na jednotlivých zastávkách (na svislé ose počet nastupujících – děti).

POZNÁMKA: zdrojová data grafů 1 až 3 jsou diskrétní, tzn. součtová pro celé hodiny. Pro provedená měření s nulovým nástupem cestujících je zobrazena nula. Pro dobu bez měření není zobrazena žádná hodnota a proto je datová řada zastávek s dílčím průzkumem tvořena body, nikoli jejich spojnici.

Protože výběr nástupní zastávky je pochopitelně ovlivněn trasou spoje (ne všechny spoje zastavují na všech zastávkách), tak byla provedena analýza nástupu do téhož spoje na různých zastávkách (viz tabulka 3). Pro každou dvojici zastávek je zobrazen podíl mezi cestujícími nastupujícími v první a v druhé zastávce do všech spojů, které zastavují na obou zastávkách. Autobusové nádraží je mírně méně atraktivní než mléčné lahůdky a málo atraktivní vůči poště a Kuchařovu. Při zobrazení pouze pravidelných cestujících se atraktivita mléčných lahůdek oproti autobusovému nádraží zvyšuje a zvyšuje se i atraktivita pošty vůči mléčným lahůdkám. Zajímavá je i atraktivita zastávky nemocnice, kde z průzkumy dvou z pěti mimo Humpolec jedoucích spojů vyplývá, že ji využívá nezanedbatelná, ale minoritní část těch, co cestují autobusy jedoucími přes nemocnici.

Tab. 3. Procentuální podíl nastupujících pro dvojice zastávek (PŘÍKLAD: do spojů zastavujících jak u mléčných lahůdek tak u pošty nastoupilo 47 % všech cestujících u pošty a 53 % u mléčných lahůdek)

zastávka	všichni cestující					pravidelní cestující					děti				
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
1 mléčné lahůdky	x	53	55		83	x	33	62		81	x				41
2 pošta	47	x	74	23		67	x	72	26			x	95	23	
3 aut. nádraží	45	26	x	22	81	38	28	x	26	63	59	5	x		
4 Kuchařov		77	78	x			74	74	x			77		x	
5 nemocnice		17		19	x		19		38	x					x

Analýza průzkumu byla zaměřena rovněž na ulici, ze které na jednotlivé zastávky cestující docházejí. Tyto výstupy jsou k dispozici jak tabelárně (příloha D), tak graficky (příloha B). Z pentlogramů docházky je patrné, že zdrojové oblasti jednotlivých zastávek se výrazně neliší, byť se dají nalézt odlišnosti – např. z ulice Komenského dominuje docházka na

autobusové nádraží. Z hlediska počtu docházejících výrazně dominují ulice, kde jsou školy, což souvisí obecně s vysokým podílem žáků a studentů na počtu cestujících veřejnou dopravu – do školy jezdí dennodenně a možnost využít auto je pro ně omezená jak věkem, tak financemi. Ze sledovaných zastávek se pouze zastávka nemocnice vyznačuje čistě lokálním významem – i na Kuchařov docházejí lidé v podstatě z celého Humpolce.

Průzkumem byla zachycena necelá stovka přestupujících, tzn. zhruba každý desátý cestující přestupuje z jiného spoje (příloha I). K přestupu slouží převážně zastávky mléčné lahůdky a autobusové nádraží. V relativních číslech je vysoký přestup na železnici (nejméně jedna třetina nastupujících na vlak), a to přesto, že u železniční stanice žádný autobus nezastavuje. Kromě pěších přesunů autobusové nádraží – železniční stanice však zřejmě existují i pěší přesuny mezi autobusovými zastávkami, protože, jak bylo uvedeno výše, zhruba polovina autobusů dálkové dopravy zastavuje pouze u mléčných lahůdek, kam ale nejedí zdaleka všechny regionální spoje.

POZNÁMKA: v přílohách jsou rozsáhlé datové soubory vygenerované z výsledků. Souhrnné trasy spojů (příloha H) a seznam odjezdů pro jednotlivé zastávky (příloha F) jsou doplněny o počty nastupujících. Seznam cílových zastávek a počet tamtéž jedoucích cestujících je v příloze E, kde je navíc rozdělen dle části dnů (dojíždka a vyjíždka) a dle charakteru cestujících. Seznam ulic s počtem docházejících na jednotlivé zastávky je v příloze D. Počty cestujících z jednotlivých zastávek rozdělené v průběhu dne jsou v příloze C. Seznam přestupů je v příloze I.

4.1 Místní přeprava

Pro spojení do odlehlých místních částí (osad) města Humpolce je možné využít regionální autobusové linky. Počty cestujících do místních částí Humpolce jsou v tabulce 4.

Tab 4. Počty cestujících jedoucích do místních částí Humpolce

místní část	všichni	pravidelní	děti	poznámka
Brunka	3	2		
Hněvkovice	3	3		
Kletečná	2	1		
Krasoňov	11	6	3	
Lhotka	2			
Petrovice	7	3		
Plačkov	4	3		(vlak – vybrané odjezdy)
Rozkoš	9	7		
strojířny	18	18		(všichni 4:58 od pošty)
Světlice	3	1		
Světlický Dvůr	0	0		
Vilémov	9	7	9	

Jistou zajímavostí je 12 zaznamenaných cestujících jedoucích v 15:10 z autobusového nádraží na zastávku Kuchařov.

5 Stávající (řešené) zastávky

5.1 Mléčné lahůdky

Nejzatíženější zastávka v Humpolci, jak počtem odjíždějících autobusů, tak počtem odjíždějících cestujících. Náskok před autobusovým nádražím však není výrazný – počet nastupujících cestujících je u mléčných lahůdek vyšší pouze o necelých deset procent.

Obdobně počet odjíždějících spojů je u lahůdek i na aut. nádraží obdobný, ovšem při zahrnutí všech spojů (i těch končících), je do počtu autobusů autobusové nádraží více než o polovinu zatíženější.

Kromě regionálních spojů zastávku využívá i dálková doprava (poměr regionálních a dálkových autobusů je zde přibližně 5:1)

Stavební uspořádání je přibližně rok staré a lze jej označit za vyhovující jak délkou nástupních hran (kapacita), tak nástupištěm (prostor pro cestující) ve směru k Okružní ulici. Nástupiště ve směru k ulici Lnářské slouží především pro výstup, neboť jej využívají především autobusy přijíždějící do Humpolce. Minoritně ovšem slouží i pro nástup (např. na spoj 760410/1 do Prahy zde nastupovalo 7 cestujících). Nástupiště není zastřešeno, k dispozici jsou ale dva přístřešky. Informační systém není k dispozici, a to ani elektronický (cedule s aktuálními odjezdy), ani tištěný (souhrnný přehled odjezdů apod.).

Z hlediska urbanisticko-architektonického jde lokalitu vhodnou, neboť jde o lokalitu s charakterem menšího náměstí (tzn. nikoli stísněný prostor), přičemž zastávky jsou soustředěny v jednom prostoru. V těsné blízkosti zastávky jsou služby pro veřejnost (občerstvení, supermarket, veřejné záchody). Vyšší koncentrace osob zvyšuje sociální bezpečnost lokality. Lokalita je v uliční síti dobře dostupná. Výhodou zastávky mléčné lahůdky je její poloha v blízkosti škol na Školní ulici a těsné sousedství polikliniky. Vzdálenost od centra města (radnice na Horním náměstí) je 500 m.

5.2 Pošta

Zastávku využily ve srovnání s mléčnými lahůdkami necelé dvě třetiny nastupujících, přičemž ji obsluhuje více než polovina spojů. Pro dálkovou dopravu slouží zcela sporadicky (tři spoje denně, z nichž dva byly od data průzkumu zrušeny).

V době přepravního průzkumu byla zastávka provizorně přeložena do Hálkovy ulice (mezi ulice Lnářskou a V Brance). Standardní poloha zastávky při ústí ulice Lnářské do ulice Husovy je vybavena dostatečně dlouhými nástupními hranami i dostatečnými nástupišti, která nejsou zastřešena, ale jsou vybavena malými přístřešky (po jednom v každém směru jízdy). V době zpracování této zprávy byla Husova ulice v rekonstrukci, která samotný prostor zastávek nezasahuje, ovšem do trasy autobusů vkládá tři příčné prahy, což je pro průjezd linkových autobusů nevhodné. Informační systém není k dispozici.

Z hlediska urbanisticko-architektonického jde lokalitu vhodnou, neboť přímo navazuje na živou městskou ulici – ulici Husovu, nabízející řadu služeb a obchodů, mj. městské informační centrum. V blízkosti zastávky jsou školy na Školní ulici. Vzdálenost k radnici je 550 m.

5.3 Autobusové nádraží

Z hlediska celkového počtu spojů jde o nejzatíženější zastávku ve městě Humpolci. Z celkového počtu 206 autobusových spojů jedoucích přes Humpolec jich 178 zastavuje na autobusovém nádraží, tzn. největší potenciál pro přestup má nyní právě autobusové nádraží, které je navíc ze sledovaných zastávek nejbližší železniční stanici. Autobusové nádraží má rovněž významnou funkci dopravní, neboť pro všechny spoje končící ve sledované oblasti je konečnou právě autobusové nádraží, které zajišťuje možnost odstavení vozů v době přestávky, byť tyto často jsou odstavovány v prostoru blízkých garáží dominantního dopravce – firmy ICOM.

Autobusové nádraží má tři zastřešená nástupiště s 15 odjezdovými stanovišti. Je zjevné, že tato kapacita je pro dnešní stav značně naddimenzovaná (během deseti minut zde odjíždí nejvíce 8 autobusů). K nádraží patří odbavovací budova poskytující základní služby a možnost čekání ve vnitřním prostoru. K dispozici je informační systém.

Lokalita je vhodná z hlediska napojení na silniční síť, neboť autobusy k nádraží nepřijíždějí po obydlených ulicích. Z urbanistického hlediska je poloha nádraží na okraji vnitřního města v rozvolněné zástavbě. Nádraží je však přístupné městským prostředím ulice Lnářské. V blízkosti zastávky je střední zemědělská škola a 300 m je vzdálena železniční stanice. Vzdálenost k radnici je 1 100 m. Celý areál nádraží působí značně zašlým dojmem, nevhodný je i detail východu z nádraží, který je realizován nenápadnou boční cestou. Oboje se negativně projevuje na prvních dojmech cestujícího, který přijíždí do Humpolce. V době mimo přepravní špičku je nádraží kvůli své poloze zcela opuštěné, což snižuje sociální bezpečnost, resp. pocit jistoty.

5.4 Kuchařov

Na zastávce Kuchařov denně zastavuje 31 spojů a využívá ji denně 80 nastupujících cestujících.

V době přepravního průzkumu byla zastávka provizorně přeložena do Nerudovy ulice (mezi ulice Na Skalce a Na Kasárnách). Standardní zastávka je v obou směrech vybavena zálivem, obě nástupiště mají přístřešek, z nichž ten pro směr z města je nadprůměrné velikosti. Informační systém není k dispozici. Na zastávce je novinový stánek, v těsné blízkosti je supermarket. Pro čekání na autobus lze využít přilehlý park.

Z urbanistického hlediska je lokalita vhodná, neboť přímo navazuje na dvojici centrálních náměstí a nachází se reprezentativním a nestísněným prostorem. Teoretickou výhodou je blízkost většiny humpoleckých velkých obytných (panelových) domů – většina cestujících ji však využívá v odpoledních hodinách, což svědčí o dojíždějících do Humpolce. Vzdálenost k radnici je 500 m.

Jistou zajímavostí je název této zastávky, který je s použitím běžných map nevysvětlitelný. Výhodu mají uživatelé mapy.cz, které zahrnují názvy a polohy zastávek. Uživatel googlemaps ovšem místní název Kuchařov v Humpolci nenalezne...

5.5 Nemocnice

Na zastávce nemocnice denně zastavuje 7 spojů a dílčí průzkum zachytil 4 cestující.

Zastávka je zátkového typu (během stanicování autobusu ho není možné objet), byť tato úprava není stavebně dotažená (dělicí ostrůvky jsou krátké). S ohledem na počty zastavujících autobusů a na intenzitu ostatní dopravy je zátkové uspořádání přijatelné. Zastávka je vybavena přístřeškem.

Vzdálenost k radnici je 370 m, což je nejkratší vzdálenost od všech zastávek. Tato výhoda je však zcela nevyužita, jednak z důvodu výrazně omezené obsluhy této zastávky a jednak z odlišnosti mezi historickým centrem Humpolce (radnice a kostel na centrálním náměstí) a skutečným centrem – místem výskytu lidí, kteří se více pohybují v oblasti západně od náměstí.

5.6 Železniční stanice

Z železniční stanice denně odjíždí 9 vlaků osobní dopravy. Při dílčím průzkumu (4 sledované odjezdy) vlak využilo 26 cestujících.

Koncová železniční stanice Humpolec je v typickém uspořádání reflektujícím dobu svého vzniku. Není vybavena nástupní hranou ve výšce 550 mm nad temenem kolejnice, která by zajistila zcela bezbariérový nástup do nízkopodlažních vozidel, jaká jsou na trati používána. V přepravní špičce je pro cestující k dispozici přepážka zajišťující informace a prodej jízdenek – zároveň je otevřena čekárna a WC.

Z urbanistického hlediska lze lokalitu označit jako okrajovou, v průmyslové části. Neutěšený dojem z veřejného prostoru byl částečně napraven rekonstrukcí přilehlé části ulice Lnářské a Nádražní. Vzdálenost k radnici je 1 200 m, tedy nejdále ze všech sledovaných zastávek. Přestože by lokalizace železniční stanice nasvědčovala jejímu využití především pracovníky z průmyslové zóny, tak průzkumem zachycení cestujících přišli z nejrůznějších částí Humpolce.

6 Doporučení

Posuzované zastávky jsou atraktivní pro cestující, jejich poloha je v rámci městské struktury i jejich trasování logická. Sporné může být vyvíjení závleku přes vnitřní část města (zastávka mléčné lahůdky, příp. pošta) pro linky jedoucím z Humpolce jižním a západním směrem, nicméně to je dáno rozumným požadavkem, aby se veřejná doprava přibližovala cestujícím. Stavební stav a uspořádání všech řešených zastávek jsou velmi dobré s výjimkou autobusového nádraží, na kterém se bohužel projevil zub času. Celkově tedy lze doporučit zachování všech zastávek ve stávající podobě.

Při případné nutnosti opustit stávající autobusové nádraží z vůle jeho vlastníka se k dalšímu řešení nabízejí tři možnosti:

- dostavět autobusové nádraží v prostoru garáží firmy ICOM. Z hlediska dopravních a urbanistických návazností se nejedná o místo vhodné, neboť 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, kam je to k nové poloze nádraží blíž. Nejkratší příchod z centrální části města pěšinou v prodloužení ulice v Brance je z hlediska kvality prostředí vyhovující, ale není vyhovující z ohledu sociální bezpečnosti zejména v okrajové části dne. Z hlediska dopravce a provozovatele je integrace garáží a nádraží do jednoho areálu provozně výhodná, ovšem ponechání vlastnictví nádraží v rukou jednoho z dopravců může nadále komplikovat využití pro jiné dopravce, což je aktuální otázka zejména s ohledem na budoucí výběrová řízení na zajištění regionální dopravy v závazku veřejné služby.
- vybudovat nové nádraží na ploše parkoviště před stávajícím autobusovým nádražím, kdy objekt komerčního centra by zároveň zajišťoval služby cestujícím – symbióza obchodního centra a nádraží je nyní velmi populární, neboť pro podnikatele jsou cestující potenciálními klienty, cestující mají k dispozici různé služby (pasáž jako čekárna při chladném počasí, toalety, občerstvení, ostraha v případě nějakých problémů) a provozovatel nádraží nemusí některé služby nabízet (financovat) separátně.

- vybudovat nové nádraží na ploše brownfieldu v bloku Hálkova, Masarykova, Školní v revokování návrhu jeho využití. Při situování obchodního centra do této lokality by byla zajištěn stejný vztah jako v předchozí variantě. Nové nádraží by nahradilo zastávku mléčné lahůdky, vhodné by bylo pro regionální autobusy zřídit zastávku Lnářská při křižovatce s ulicí Okružní. Výhodou je přiblížení nádraží k centrální části města, nevýhodou je zavlečení většího množství autobusů do této lokality (při dnešním jízdním řádu 208 místo 116)



Obr. 1. Zeleně – nové autobusové nádraží v areálu firmy ICOM, červeně – alternativní poloha v předprostoru dnešního autobusového nádraží (výhledově obchodního centra), černě – alternativní poloha v rámci přestavby brownfieldu mezi Masarykovou a Školní.

Zrušit autobusové nádraží bez náhrady nelze doporučit, neboť to komplikuje vytvoření uzlu VDV Humpolec (myšleno jak v prostoru, tak v čase), resp. si to vynucuje křečovitě řešení s přejížděním autobusů mezi poštou, lahůdkami a parkovištěm. Dimenze (počet stanovišť a parkovišť) nového autobusového nádraží musí vycházet z koncepce jízdního řádu VDV. V době vždy okolo 30. minuty se bude v Humpolci pohybovat 14 autobusů – ne všechny nutně musejí odbavovat cestující ve stejný čas – výhodou je, že pouze jediná linka je průjezdná – ostatní mohou do terminálu přijíždět postupně a postupně odjíždět. Lze však očekávat, že dopravci dálkových linek logicky posunou průjezd Humpolcem do polohy uzlu, bude-li to možné kvůli návaznostem v jiných městech. Bezpečně lze tedy uvažovat se současným odbavováním nejméně 6 autobusů už kvůli nepřetížení nácestných zastávek. Zbylé autobusy je však nutno odstavit, pro omezení zbytných jízd co nejbližší terminálu. Je zřejmé, že větší terminál umožňuje větší flexibilitu jízdních řádů a tím jejich větší přínos pro cestující.

Užší napojení železnice na autobusové linky nelze doporučit, neboť počet přestupujících je v absolutních číslech nízký a cestující přestupují z různých linek, tzn. zajištění konkrétního spoje by využívali jeden nebo dva cestující. Železniční trať Humpolec – Havlíčkův Brod zdaleka nemá charakter páteřní dopravy, na kterou by v přestupních uzlech měly navazovat autobusy. Proto se také v návrhu VDV předpokládá častější spojení do Havlíčkova Brodu autobusovou linkou 250.

Návrh VDV počítá s vytvořením nové zastávky Okružní u křižovatky s ulicí Jihlavskou pro linky na Jihlavu a Bystré. Ve stávajícím uspořádání zde lze zastávku bez stavebních úprav zřídit, ovšem ve velmi nevhodném uspořádání (v jízdním pruhu blízko křižovatky). Návrh VDV rovněž počítá s výrazně vyšším využitím zastávky nemocnice – je otázka, zda zátkovité uspořádání nebude vytvářet problémy. Je vhodné zde situaci po spuštění VDV sledovat.

Zavedení speciální místní dopravy linkového charakteru nelze doporučit kvůli kompaktní městské struktuře a tím dané malé docházkové vzdálenosti. Pro obsluhu samostatných místních částí samostatnou linkou nelze uvažovat s dostatečným počtem cestujících ani při uvažování indukce (zisku nových cestujících při lepší nabídce jízdního řádu). Během průzkumu byly zaznamenány hlasy cestujících volající po doplnění spojů v dopoledním sedle pro lidi, kteří si jedou do Humpolce něco vyřídit (lékař apod.) a nyní musejí čekat na odpolední spoje. Tento problém bude zřejmě řešen v rámci VDV, který převádí jízdní řád regionálních linek na nabídkový (mj. pravidelná doprava po celý den). Při snaze o zlepšení mobility osob s omezenou schopností pohybu (senioři, maminky s kočárky) by úvahy měly směřovat ke službě nazývané v jiných městech seniortaxi, příp. seniorbus. Trasa mikrobusu má okružní charakter a obsluhuje supermarkety, zdravotní střediska apod. i za cenu závleků a tudíž pro běžné uživatele neatraktivní jízdní doby. Na znamení může zastavit i mimo zastávku. Větší závleky, např. do samostatných místních částí, mohou být podmíněny telefonickým objednááním.