



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost



KONCEPCE DOPRAVY města Valašské Klobouky

V rámci projektu: „Rozvoj nástrojů strategického řízení a komunikace s veřejností v podmínkách města Valašské Klobouky“, CZ.03.4.74/0.0/0.0/17_080/0010018



Objednatel: MĚSTO VALAŠSKÉ KLOBOUKY
Zpracovatel: AKADEMIE DIGITÁLNÍ EKONOMIKY, s.r.o.
Sídlo: Blažkova 186, 104 00, Praha 10, IČO: 056 107 61

DIGITAL
ACADEMY
OF DIGITAL ECONOMY & MANAGEMENT



Obsah

1. 1. Metodický postup zpracování.....	4
1. 1. 1. Metodika implementace koncepce do strategických dokumentů města	5
2. Analytická část Koncepce dopravy jako první krok k trvale udržitelné mobilitě	9
2. 1. Charakteristika poptávky po dopravě	9
2. 1. 1. Poloha města	9
2. 1. 2. Sociodemografie města	10
2. 1. 3. Největší zaměstnavatelé ve městě.....	11
2. 1. 4. Investiční akce v oblasti mobility v letech 2019 a 2018	12
2. 2. Automobilová doprava.....	14
2. 3. Autobusová a železniční doprava.....	18
2. 3. 1. Autobusová doprava	18
2. 3. 2. Vlaková doprava	19
2. 4. Doprava v klidu	20
2. 4. 1. Dopravní průzkum širšího centra	21
2. 4. 2. Dopravní průzkum náměstí.....	22
Víkend	22
Pracovní den.....	23
2. 4. 3. Shrnutí	25
2. 4. 4. Údaje z parkovacích automatů	27
2. 5. Pěší doprava	29
2. 5. 1. Podrobný rozbor pohybu chodců podle jednotlivých částí města	30
2. 6. Cyklistická doprava	32
2. 7. Elektromobilita	36
2. 8. Přístup k letecké a lodní dopravě	36
2. 9. Místní komunikace.....	37
2. 10. Analýza nehodovosti	37
2. 10. 1. Celková analýza dopravních nehod města	37
2. 10. 2. Lokalita se zvýšenou nehodovostí: Pošta + obchodní centrum.....	41
2. 10. 3. Lokalita se zvýšenou nehodovostí: Penny Market	42
2. 10. 4. Lokalita se zvýšenou nehodovostí: ČSPH „F & M Sába, s.r.o.“	42
2. 11. Zhodnocení dopravy ve městě z hlediska konceptu Smart City.....	45
2. 12. Shrnutí výstupů analytické části.....	47
2. 13. SWOT analýza pro oblast mobility ve VK	48
3. Vize Koncepce dopravy	50
4. Definování oblastí pro změny v dopravě ve VK.....	51



5. Vztah Koncepce dopravy ke Strategii města Valašské Klobouky 2030.....	53
6. Popis aktivit spadajících do opatření v oblasti dopravy	62
7. Implementace.....	97
8. Použité zdroje	98
9. Přílohy	99
9. 1. Příloha 1: Mapa cyklostezky	99
9. 2. Příloha 2: SWOT analýza dle jednotlivých dopravních systémů	100
9. 3. Příloha 3: Ukázky dobré praxe v oblasti dopravy / smart mobility.....	101
9. 4. Příloha 4: Dopravní nehody na jednotlivých křižovatkách.....	102
9. 4. 1. I/57 x II/494	102
9. 4. 2. I/57 x Nádražní.....	102
9. 4. 3. II/494 x III/4942	103
9. 4. 4. I/57, úsek SOU VK – konec obce	103
9. 4. 5. I/57, Československé armády – SOU VK.....	104
9. 4. 6. I/57, Dobrovského – Nádražní	105
9. 4. 7. I/57, Nádražní – konec obce	105
9. 4. 8. II/494, Komenského - Dobrovského.....	106
9. 4. 9. II/494, Komenského – konec obce	107
9. 4. 10. III/4942, II/494 – konec obce	107
9. 4. 11. Nádražní.....	108
9. 4. 12. Vyhodnocení nehodovosti	108
9. 5. Příloha 5: Vizualizace situací B.1 – B.18 (pro realizační část)	110
10. Přehled tabulek, schémat a obrázků	135

SEZNAM ZKRATEK

DN	Dopravní nehoda
EU	Evropská unie
IAD	Individuální automobilová doprava
OZE	Obnovitelné zdroje energie
ŘSD ČR	Ředitelství silnic a dálnic ČR
SC	Smart City – koncept inteligentních měst
SWOT	Silné stránky, slabé stránky, hrozby a příležitosti
VHD	Veřejná hromadná doprava
VK	Valašské Klobouky



ÚVOD

Doprava je jedním z faktorů, který utváří město a zajišťuje jeho životaschopnost. V současnosti doprava patří mezi nejrychleji se rozvíjející sektory národního hospodářství. Zároveň je ale jeden z největších zdrojů emisí skleníkových plynů. Proto je nezbytné, v souladu s cíli dokumentu „Evropa 2020: Strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění“, hledat řešení, která zmírní nežádoucí vlivy dopravy, ale zároveň nebudou mít negativní vliv na ekonomiku a mobilitu obyvatel.

Koncepce dopravy města Valašské Klobouky (dále též Koncepce dopravy) se stane strategickým dokumentem, jehož cílem je vytvořit podmínky pro uspokojení potřeb mobility lidí i podniků a přispět ke zlepšení kvality života všech obyvatel. Koncepce dopravy komplexně řeší dopravní dostupnost, která bude k dispozici všem, zlepší účinnost a hospodárnost systému, zvýší bezpečnost v dopravě a sníží se negativní vlivy dopravy na životní prostředí. Dokument staví na již existujících aktivitách v plánování a rozvoji města, pracuje s nimi tak, aby všechny aktivity Koncepce dopravy směřovaly ke zlepšení kvality života.

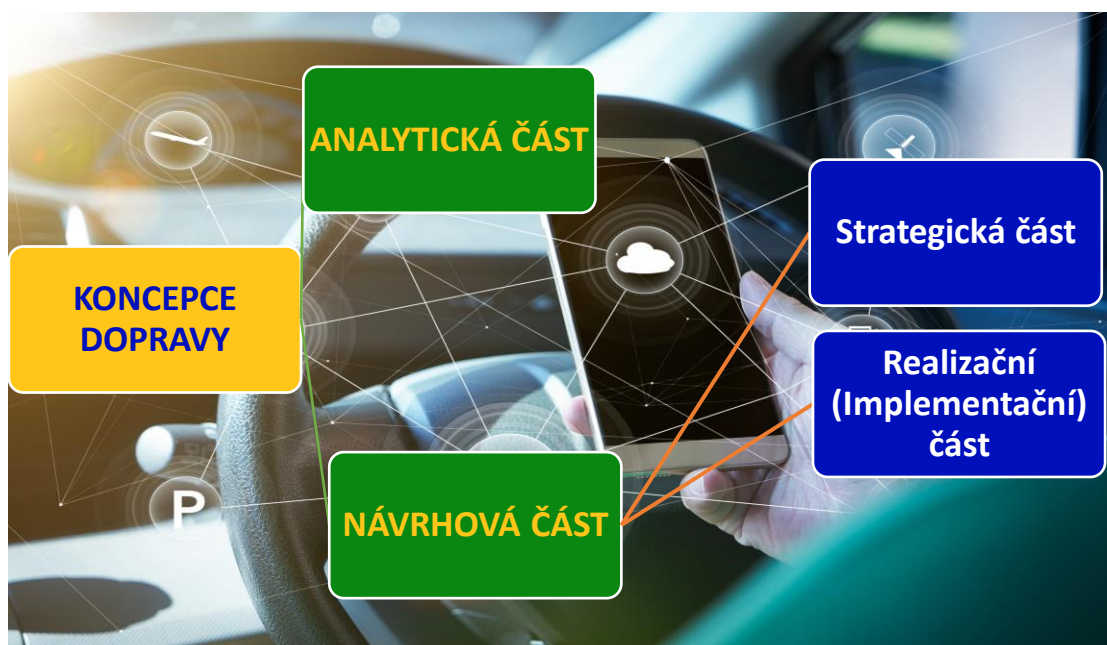
Koncepce dopravy řeší cyklistickou a pěší dopravu, individuální automobilovou dopravu (dále IAD), autobusovou, vlakovou, nákladní dopravu a dopravu v klidu jako jeden celek, neboť všechny tyto systémy dopravy se vzájemně ovlivňují.

Hlavním cílem Koncepce dopravy je vytvořit vyvážený funkční dopravní systém šetrný k životnímu prostředí s významnou rolí pěší a cyklistické dopravy a usměrněnou automobilovou dopravou.

1. 1. Metodický postup zpracování

Celá Koncepce dopravy je rozdělena do dvou hlavních částí, přičemž ta druhá část má dvě zásadní podkapitoly.

Obr. 1: Metodologické rozdělení Koncepce dopravy

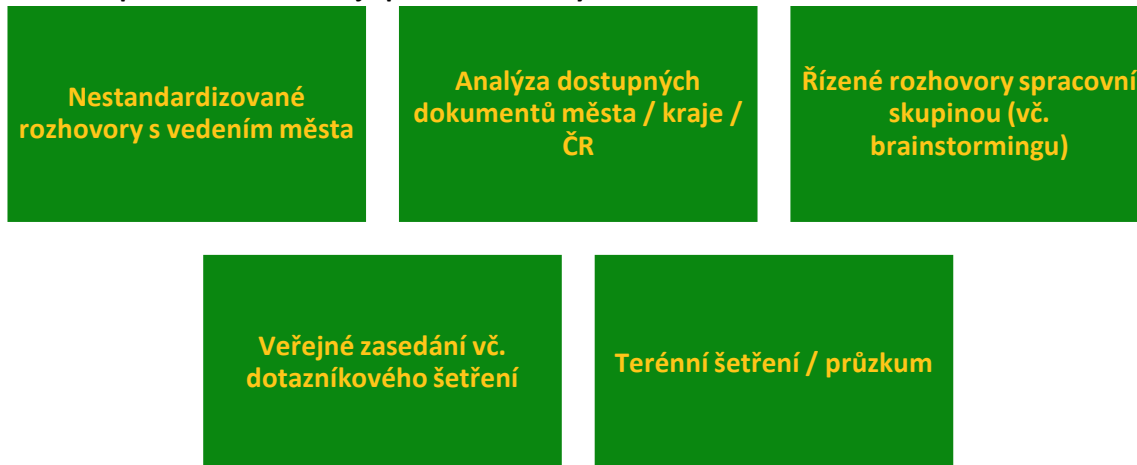


Zdroj: ADE, s.r.o.



Účelem analytické části je shromáždění a analýza dostupných informací o stavu a možnostech rozvoje všech dopravních subsystémů a tendenci vývoje přepravních vztahů. V analytické části je provedeno vyhodnocení stávající kvality dopravy, zhodnocení dopravní obslužnosti a dostupnosti. Na konci analytické části je zpracovaná přehledná SWOT analýza, která popisuje hlavní silné a slabé stránky, příležitosti a ohrožení každého dopravního systému.

Schéma 1: Vstupní informační zdroje pro tvorbu analytické části



Zdroj: ADE, s.r.o.

Na analytickou část navazuje návrhová část Koncepce dopravy, která charakterizuje možné a žádoucí zásahy, které by se měly na řešeném území realizovat prostřednictvím stanovení cílů a z nich vycházejících aktivit (opatření). Při tvorbě návrhové části je reagováno na identifikované silné a slabé stránky města ze SWOT analýzy s přihlédnutím k možným příležitostem a hrozbám dalšího rozvoje. Do zpracování návrhové části jsou zapojeni odborné pracovní skupiny, jejichž členy jsou klíčoví aktéři a subjekty v regionu.

V rámci návrhové části je definovaná vize mobility pro město Valašské Klobouky a vzhledem k jejímu naplnění i dílčí cíle pro jednotlivé subsystémy. V závěru této části je uveden zásobník aktivit, které slouží jako vstup pro realizační část Koncepce dopravy.

Realizační část detailně popisuje jednotlivé aktivity, daný text je doplněn i vizualizačními nákresey. Kapitola obsahuje popis dvaceti aktivit, z nichž většina obsahuje více konkrétních projektů.

1. 1. 1. Metodika implementace koncepce do strategických dokumentů města

Směr rozvoje města určuje aktualizovaný dokument „Strategie města Valašské Klobouky 2030“. Jako další koncepční dokumenty s ohledem na nejvyšší relevanci má město Valašské Klobouky zpracováno „Územní plán - úplné znění po změně č. 1a, který nabyl účinnosti 12. 7. 2018“ a několik územních studií, jako jsou „Územní studie Valašské Klobouky - lokalita Luční“, „Územní studie Valašské Klobouky - lokalita Sychrov“ a „Územní studie Valašské Klobouky – Masarykovo náměstí“.

Strategie města Valašské Klobouky 2030 definuje dlouhodobé cíle města a vizi: **Valašské Klobouky budou prosperujícím centrem regionu jižního Valaška, přitažlivé pro občana, podnikatele i turistu.**

V rámci prioritní oblasti E – environmentální oblast, je i oblast dopravy, kde jsou všeobecné cíle a aktivity definovány takto:



Schéma 2: Cíle a aktivity v oblasti dopravy ve Strategii města VK



Zdroj: Strategie města VK 2030



Vzhledem k faktu, že tento dokument nevzniká jako paralelní, nýbrž jako nadstavba již existujících dokumentů (jejich rozšíření), prostupují tyto výše uvedené cíle celým dokumentem.

V rámci celé Evropské unie je základním strategickým dokumentem Bílá kniha – Plán jednotného evropského dopravního prostoru. Dokument pracuje s výhledem do roku 2050.

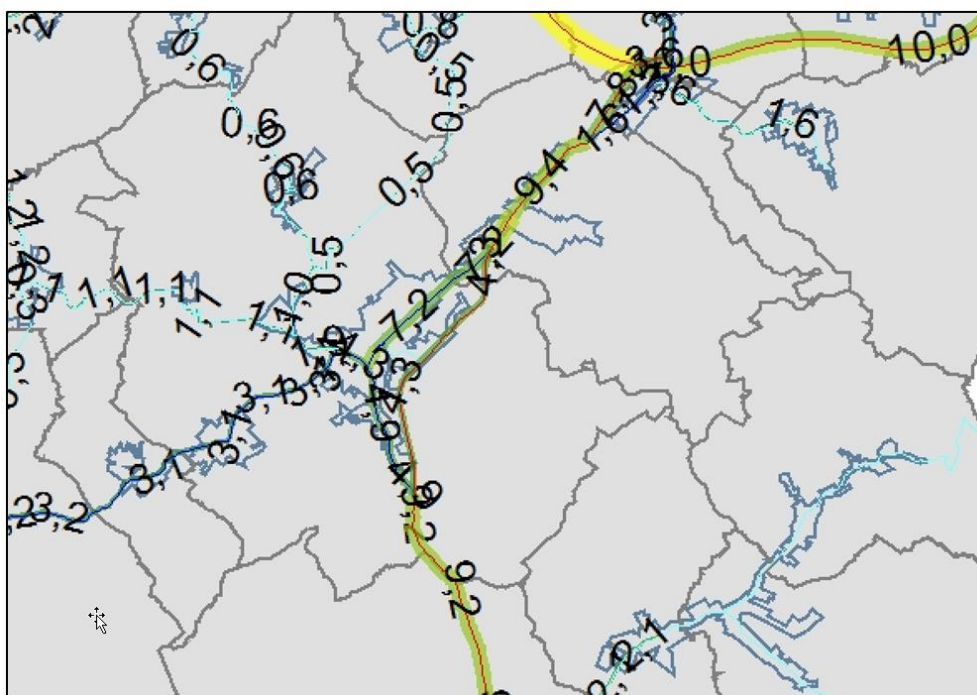
Na úrovni České republiky, konkrétně Ministerstva dopravy, jsou důležitým podkladem pro tvorbu Koncepce dopravy dva strategické dokumenty: „Dopravní politika ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050“ (jedná se o vrcholový strategický dokument Vlády ČR pro sektor doprava) a „Bílá kniha – koncepce veřejné dopravy 2015–2020 s výhledem do roku 2050“. Cílem tohoto dokumentu je stanovit základní strategii České republiky v oblasti veřejné dopravy pro další období. Na tento dokument navazují dílčí strategie ministerstva dopravy, jako jsou: Národní strategie cyklistické dopravy, Národní akční plán čisté mobility, Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011–2020.

Rovněž se nesmí opomenout oblast Smart City, konkrétně Smart mobility (chytrá mobilita), kdy Ministerstvo pro místní rozvoj vydalo v roce 2019 metodiku tvorby konceptu inteligentních měst, kde tato problematika „chytré mobility“ je obsažena. Město Valašské Klobouky prozatím strategii Smart City zpracovanou nemá.

Zlínský kraj v roce 2011 aktualizoval Generel dopravy z roku 2009, jež je dostupný na webových stránkách kraje. Generel dopravy slouží jako podklad pro rozhodování orgánů Zlínského kraje a pro strategická rozhodnutí, týkající se rozvoje Zlínského kraje v oblasti dopravy. Obsahuje dopravní modely pro roky 2015 a 2030. V roce 2030 je v dopravním modelu zahrnut také obchvat města Valašské Klobouky, takže je možné kvantifikovat vliv obchvatu na danou dopravní síť. Níže je uvedena ukázka – výřez z dopravního modelu.

Na žádost dotčených obcí byl z Generelu dopravy vypuštěn obchvat I/54 formou revize generelu. V roce 2020 má být vydán nový generel, který by byl v souladu s platným ZÚR. Vzhledem k značnému pozitivnímu vlivu obchvatu na bezpečnost a plynulost dopravy ve Valašských Kloboukách v materiálu uvádíme i závěry na dopravu při realizaci obchvatu.

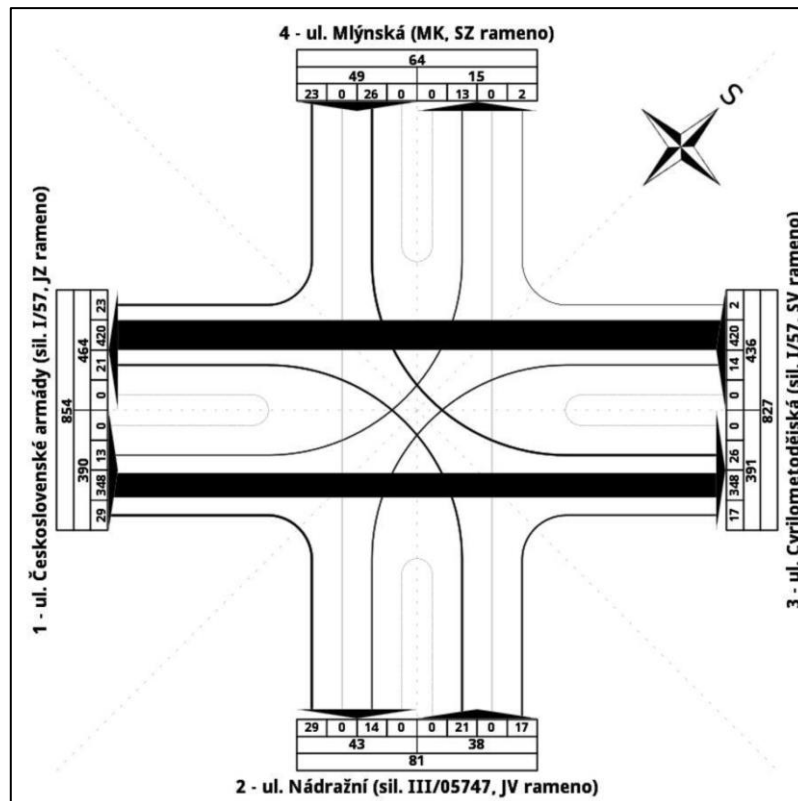
Obr. 2: Výřez z dopravního modelu v části Valašské Klobouky



Zdroj: ADE, s.r.o.



Dalším podkladem pro tvorbu Koncepce dopravy je pak Dopravní studie Valašské Klobouky z prosince 2019 zpracované firmou HBH Projekt s.r.o. z Brna. Tato dopravní studie obsahuje intenzity dopravy křižovatky Československé armády x Cyrilometodějská x Nádražní x Mlýnská a to z vlastního průzkumu pořízeného zpracovatelem studie. Podrobnosti viz dopravní studie. Kartogram křižovatky roku 2019 – viz **obrázek 3**.



Zdroj: ADE, s.r.o.

V současné době není zpracován strategický dokument komplexně řešící problematiku dopravy ani problematiku jednotlivých dopravních systémů. Na základě výstupů Koncepce dopravy mohou být následně zpracovány podrobnější strategické dokumenty zabývající se jednotlivými dopravními systémy včetně intermodálních vazeb a vztahů (např. koncepce cyklistické dopravy, strategie rozvoje a provozu veřejné dopravy, koordinace nákladní dopravy apod.). Tyto návazné dokumenty by pak měly plně respektovat základní doporučení v této Koncepci dopravy a měly by být v koordinaci s implementačními plány a rozvíjet jednotlivá témata do potřebných podrobností k realizaci.

Pozn. pro doplnění: V dubnu 2011 přijala EU dlouhodobou strategii Doprava 2050 pro konkurenceschopný dopravní systém, která má za cíl zvýšit mobilitu, odstranit největší překážky v klíčových oblastech a podpořit růst a zaměstnanost. Návrhy obsažené ve strategii zároveň dramaticky sníží závislost Evropy na dovozu ropy s cílem snížit emise uhlíku v dopravě do roku 2050 o 60 %. K dosažení tohoto globálního cíle bude třeba transformovat současný dopravní systém v Evropě. Mezi hlavní cíle strategie patří žádná vozidla s konvenčním palivem ve městech a 50 % přesun cest na střední vzdálenosti v meziměstské osobní a nákladní dopravě ze silniční dopravy na železniční a vodní dopravu.

Zdroj: *Plán udržitelné mobility města Mostu a Litvínova, 2017*



ANALYTICKÁ ČÁST



2. Analytická část Konceptu dopravy jako první krok k trvale udržitelné mobilitě

2. 1. Charakteristika poptávky po dopravě

V rámci kapitoly je popsán sociodemografický vývoj obyvatel, počet a struktura obyvatel vč. popisu největších zaměstnavatelů.

2. 1. 1. Poloha města

Valašské Klobouky jsou město ležící v okrese Zlín ve Zlínském kraji, 27 km jihovýchodně od Zlína v údolí říčky Brumovka (místně zvaná též *Klobučka*). Valašské Klobouky jsou bránou do Bílých Karpat – biosférické rezervace UNESCO. Významnou je v tomto směru cyklostezka BEVLAVA, která byla v červnu loňského roku rozšířena o nový úsek, který spojil sousední města Valašské Klobouky a Brumov-Bylnici. Cyklostezka



BEVLAVA je uceleným záměrem mikroregionů Hornolidečsko, Jižní Valašsko a slovenských partnerů. Cílem projektu je vybudování spojitě cyklostezky o celkové délce 50 km, která propojí obě příhraniční oblasti a zajistí jak obyvatelům, tak návštěvníkům velmi kvalitní a příjemné bezmotorové dopravní spojení. Tato cyklostezka mezinárodního významu vede nádherným údolím řeky Vlárky a překonává masiv Bílých Karpat. Je velmi vhodná pro všechny věkové kategorie. Po její trase vás provedou informační tabule, na kterých najdete zajímavosti z okolí. Dále jsou na trase umístěna odpočívadla s tábořišti a přírodní posilovna. V případě, že jste náročný horší cyklisté, můžete kdykoliv odbočit a využít okolních strmých svahů. Pokud naopak toužíte po nenáročném terénu v údolí říční nivy, můžete se pohybovat pouze podél řeky. (infocentrum-valasskékloubouky.cz) - **Mapa stezky Příloha 1**

Známým rodákem je Hubert Gesner. Ve Valašských Kloboukách se nachází několik staveb jednoho z nejvýznamnějších středoevropských architektů první poloviny 20. století. Zajímavou budovou je Obytný a obchodní dům Josefa Horného ("Hornův dům") z roku 1897. Další zajímavou stavbou je Bratmannova vila ve Smetanově ulici č.p. 116 z roku 1896. Jedná se o první secesní stavbu na území České republiky.

Každoročním lákadlem, na které se sjíždí tisíce lidí z blízkého i vzdáleného okolí je tradiční Mikulášský jarmek, spojený s lidovými zvyklostmi, prožitky, chutěmi nebo vůněmi. Doprava je zde zajištěna tzv. Mikulášským expresem s trasami spojujícími celé široké okolí. (Valašský jarmek a.s., 2019) Dalšími akcemi jsou například pravidelné Kloboucké hospodářské trhy, nebo sportovní zápasy. I tyto akce jsou spojeny s vyšší dopravní zátěží, která bude podrobněji probírána na dalších stranách tohoto dokumentu.

Již od středověku je město centrem jižního Valašska, první historická zmínka o Kloboukách je z roku 1341 a o 15 let později, v roce 1356, získávají Klobouky statut města.

Valašské Klobouky leží cca 10 km od státní hranice se Slovenskou republikou, mezi Horní Lidčíc, což je poslední významný železniční uzel před hranicí se Slovenskou republikou ve Zlínském kraji a také železniční hraniční přechod, a od automobilového hraničního přechodu Brumov-Bylnice/Horné Srnie. S Horní Lidčíc jsou Valašské Klobouky spojeny jak železniční tratí s pravidelným vlakovým spojením, tak silnicí první třídy I/57, která z Valašských Klobouk pokračuje do automobilového hraničního přechodu Brumova-Bylnice/Horné Srnie. Valašské Klobouky jsou mimo hlavní dopravní trasy republiky, nejbližší dálnice D1 je vzdálena 106 km (nájezd na D1 ve Vyškově), resp. 115 km (nájezd na D1 ve Slavkově), tedy cca 2 hodiny jízdy automobilem. Dopravní dostupnost se nepatrně zlepšila až napojením krajského města Zlín na dálnici D1, od kterého jsou Valašské Klobouky vzdáleny 44 km, tedy cca 50 minut jízdy. Ve městě ani v jeho blízkosti se nenachází žádná rychlostní komunikace. Ve městě se dále nachází stavební úřad, matrika, obvodní oddělení policie ČR, úřad práce, finanční úřady a katastrální úřad.

2. 1. 2. Sociodemografie města

Město Valašské Klobouky si z pohledu obyvatelstva v roce 2019 udrželo symbolickou pětitisícovou hranici. K 31. prosinci tam žilo 5015 obyvatel, z nichž 4966 bylo občanů s trvalým pobytem a 49 obyvatel s cizí státní příslušností. Oproti předchozímu roku se počet obyvatel snížil jen o šest osob, z nichž polovinu tvořili občané a druhou polovinu cizinci. Průměrný věk valašsko-klobouckého obyvatele je 41 let. Během loňského roku se do města přistěhovalo 85 občanů a 100 se jich odstěhovalo. Změnu bydliště v rámci města učinilo 101 občanů. (Zlínský deník, únor 2020)

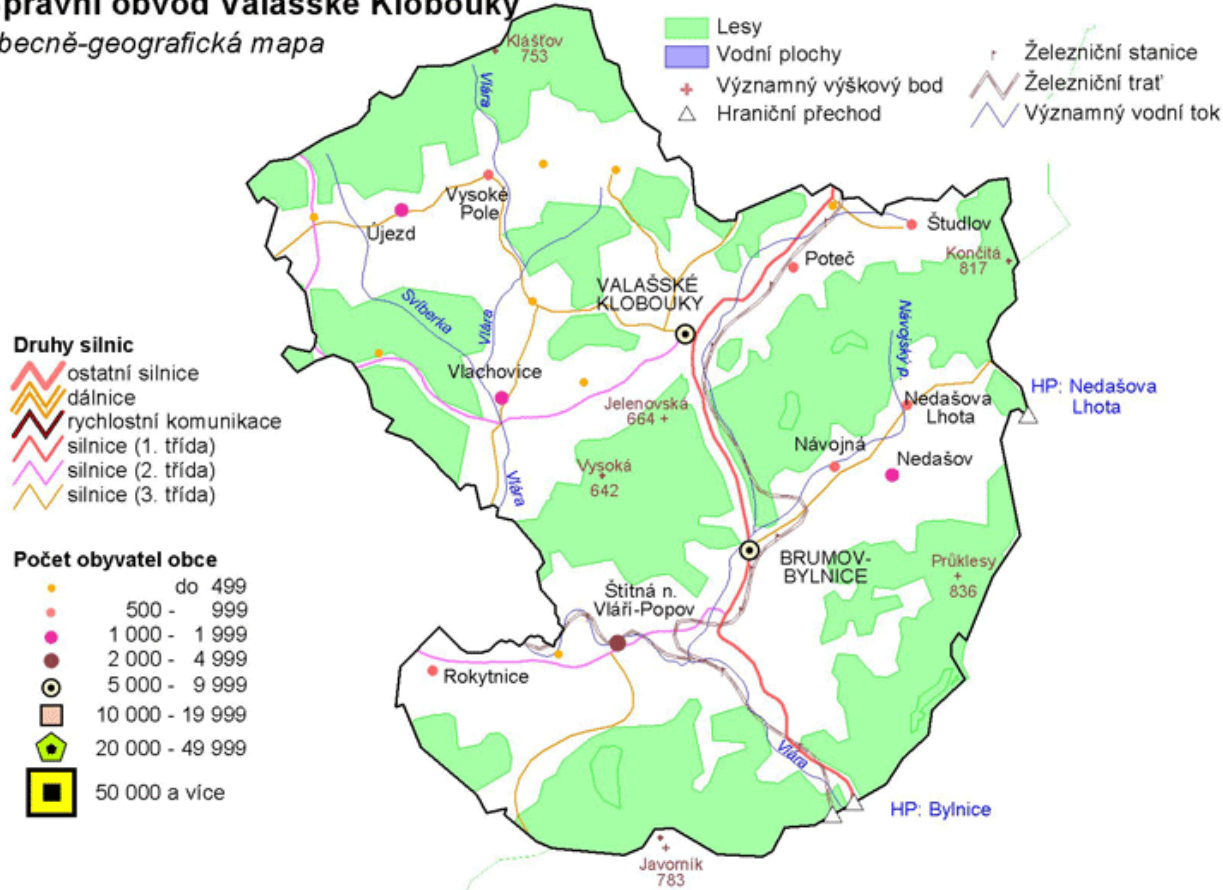
Hustota obyvatel je nejnižší ve Zlínském kraji, na 1 km² připadá 91 obyvatel. Podíl městského obyvatelstva představuje téměř 46 %, podíl obyvatel žijících v sídle správního obvodu je 21,4 % a je nejnižší ze všech správních obvodů ve Zlínském kraji. Do tohoto správního obvodu patří 20 obcí, z toho dvě mají statut města.(ČSÚ)



Obr. 3 : Správní obvod Valašské Klobouky

Správní obvod Valašské Klobouky

obecně-geografická mapa



Zdroj: ČSÚ

2. 1. 3. Největší zaměstnavatelé ve městě

Mezi největší a nejvýznamnější zaměstnavatele ve městě Valašské Klobouky a v místních částech patří: soukromá firma FARE, spol. s r.o. (výroba obuvi), SECAPRO s.r.o. (instalace kamerových systémů, bezpečnostních systémů apod.), EUROCORP TRADE s.r.o. (zemědělská prvovýroba, potravinářství, zpracovatelský a chemický průmysl), a Groz-Beckert Czech s.r.o., což je dlouho existující německá firma vyrábějící jehly, její vedení sídlí v Adlbachu a pobočky působí nejenom v ostatních státech Evropy, ale také v USA a v Japonsku. Hlavní závod pro ČR sídlí v Českých Budějovicích, ve Valašských Kloboukách firma koupila a funguje v prostorách bývalého závodu IGLA, který také vyráběl jehly. Firma zaměstnává 700 lidí a je největším zaměstnavatelem ve Valašských Kloboukách. Mezi další zaměstnavatele patří chemické výrobní družstvo Důbrava, které existuje již od roku 1961. Výrobní činnost družstva zahrnuje bytovou chemii, kartonáž a galanterii a zaměstnává 120 lidí, z nichž více než polovina jsou pracovníci se ZPS.

Město Valašské Klobouky zřizuje za účelem zajištění nejrůznějších služeb pro občany města celkem devět organizací, z toho je pět příspěvkových a čtyři jsou obchodními společnostmi s ručením omezeným. I tyto společnosti zajišťují další pracovní místa:

- Mateřská škola Valašské Klobouky (25 zaměstnanců)
- Základní škola Valašské Klobouky (80 zaměstnanců)
- Kulturní a vzdělávací středisko Valašské Klobouky, p.o.¹ (11 zaměstnanců na HPP a 2 zaměstnanci na zkrácený úvazek).
- Dům dětí a mládeže Valašské Klobouky (4 zaměstnanci)

¹ Pod Kulturní a vzdělávací středisko spadá: Kulturní dům Klobučan (15 zaměstnanců), Městské informační centrum, Městská knihovna, Městské muzeum, Kino Svět, Kulturní dům ve Smolině.



- Výroba tepla, s. r. o. (7 zaměstnanců)
- Městské lesy Valašské Klobouky s. r. o. (2,63 přepočtených zaměstnanců)
- Valaškokloboucké služby s. r. o. (35 zaměstnanců)
- Valaškokloboucká poliklinika (25 zaměstnanců)
- Valaškokloboucké podnikatelské centrum s. r. o. (4 zaměstnanci, z toho jeden externista)

Městský úřad má 11 odborů a zaměstnává 70 osob. Jedná se o Odbor dopravy a silničního hospodářství (11), Odbor finanční (7), Odbor informatiky (2), Odbor investic a strategického rozvoje (3), Kancelář úřadu (3), Odbor matriky a evidence obyvatel (7), Odbor sociálních věcí (8), Odbor stavební (7), Odbor vnitřních věcí (11), Odbor obecní živnostenský úřad (3), Odbor životního prostředí, oddělení školství a památkové péče (8). *Pozn. číslo v závorce znázorňuje počet zaměstnaných osob na daném odboru.*

Určitě stojí za zmínku, že MěÚ Valašské Klobouky v roce 2018 získal 1. místo v krajské soutěži Férový zaměstnavatel a také v soutěži Přívětivý úřad (v roce 2019 pak MěÚ VK získal v krajském kole bronzovou příčku), 2. místo v soutěži Zlatý erb za webové stránky města. V roce 2019 město VK v této soutěži (Zlatý erb) zvítězilo, opět díky výborné informační hodnotě a přehlednosti svých stránek. Kvalita poskytovaných služeb byla potvrzena certifikací podle normy ISO 9001:2015. Městský úřad VK získal v roce 2019 bronzový stupeň Ceny ministerstva vnitra za kvalitu.



2. 1. 4. Investiční akce v oblasti mobility v letech 2019 a 2018

Tab. 1: Investice města do oblasti mobility (2019)



Parkoviště u polikliniky: V rámci investiční akce doslo k výstavbě 11 kolmých parkovacích míst pro osobní automobily a souběžně došlo k vydláždění chodníku pro peší. Bezbariérově bylo upraveno i místo pro bezpečné přecházení komunikace. Finanční náklady celkem: 598 435 Kč.



Oprava místní komunikace v ulici Koželužská: V rámci investiční akce doslo k rekonstrukci chodníku a místní komunikace, díky které vznikl obousměrný pruh pro cyklisty a jednosměrná komunikace pro vozidla. Finanční náklady celkem: 1 576 752 Kč.



Dokončení rekonstrukce chodníku v ulici Brumovská u SOU: Došlo k rekonstrukci zbývajících částí chodníku v ulici Brumovská, které vedou podél zídky u areálu SOU. Finanční náklady celkem: 254 177 Kč. Dotace ze Státního fondu dopravní infrastruktury ve výši 69 832 Kč.



Bezpečné cesty do škol: V říjnu 2019 byly započaty stavební práce na II. etapě projektu Bezpečné cesty do škol. Byla zahájena výstavba parkoviště v ulici Dlouhá pod mateřskou školou, kde bude vybudováno 16 parkovacích míst. Stavební práce budou pokračovat na jaře 2020. Finanční náklady v roce 2019: 543 394 Kč.

Zdroj: Výroční zpráva VK, 2019



Tab. 2: Investice města do oblasti mobility (2018)



Přechod přes silnici I/57 v ulici Cyrilometodějská: Na hlavním silničním průtahu městem (silnice I/57) byl na křižovatce veřejné komunikace Cyrilometodějská a ulice Jana Nerudy vybudován nový přechod pro chodce. Přechod byl doplněn o svislé a vodorovné značení a o dva nové stožáry veřejného osvětlení. Nová úprava silnice a osvětlení zvýšila bezpečnost na přechodu a zároveň usměrnila rychlost vozidel odpovídající požadavkům v zastavěném území. Finanční náklady celkem: 707 000 Kč.



Propojovací chodník u KD Klobučan: V rámci investiční akce došlo k rekonstrukci chodníku vedeného podél jižní fasády kulturního domu Klobučan, který propojuje stávající podélné chodníky v ulici Dobrovského s ulicí Soukenickou. Finanční náklady celkem: 445 279 Kč



Bezbariérové chodníky v ulici Brumovská – II. etapa: Při druhé etapě rekonstrukce bylo po obou stranách hlavní silnice vydlážděno celkem 1 110 metrů bezbariérové trasy pro pěší a vznikla dvě místa pro přecházení. Ulice pak v celé své délce dostane i úsporné veřejné osvětlení. Finanční náklady celkem: 4 047 400 Kč. Dotace ze SFDI



Bezpečné cesty do škol: V rámci první etapy projektu Bezpečné cesty do škol vznikl nový bezbariérový chodník pod základní školou. Dále bylo vybudováno deset podélných parkovacích stání pro vozidla. Do investiční akce byla zahrnuta také výstavba nové dešťové kanalizace a přeložka veřejného osvětlení. Finanční náklady celkem: 4 289 480 Kč.



Cyklostezka Bečva – Vlára – Váh, úsek Valašské Klobouky - Brumov: V letošním roce byly započaty stavební práce na výstavbě dvoukilometrové cyklostezky, která začíná u výrobního družstva Důbrava, vede zahrádkářským areálem, kolem městské pily a čistírny vod až k hranici s katastrem sousedního města. Stavební práce budou pokračovat na jaře 2019. Finanční náklady v roce 2018: 14 179 800 Kč. Dotace z INTERREG V-A SR – ČR.



Rekonstrukce místní komunikace a veřejného osvětlení v ulici Kramolišova: V září 2018 byla zahájena rekonstrukce místní komunikace a veřejného osvětlení. Finanční náklady v roce 2018: 7 445 100 Kč.

Zdroj: Výroční zpráva VK, 2018

Následující kapitoly se zabývají analýzou jednotlivých dopravních systémů, počínaje automobilovou dopravou, jak z pohledu intenzit, tak i z pohledu hybnosti. Po analýze dopravních systémů následuje analýza nehodovosti a celá kapitola je zakončena definováním silných / slabých stránek, příležitostí a ohrožení ve SWOT matici.

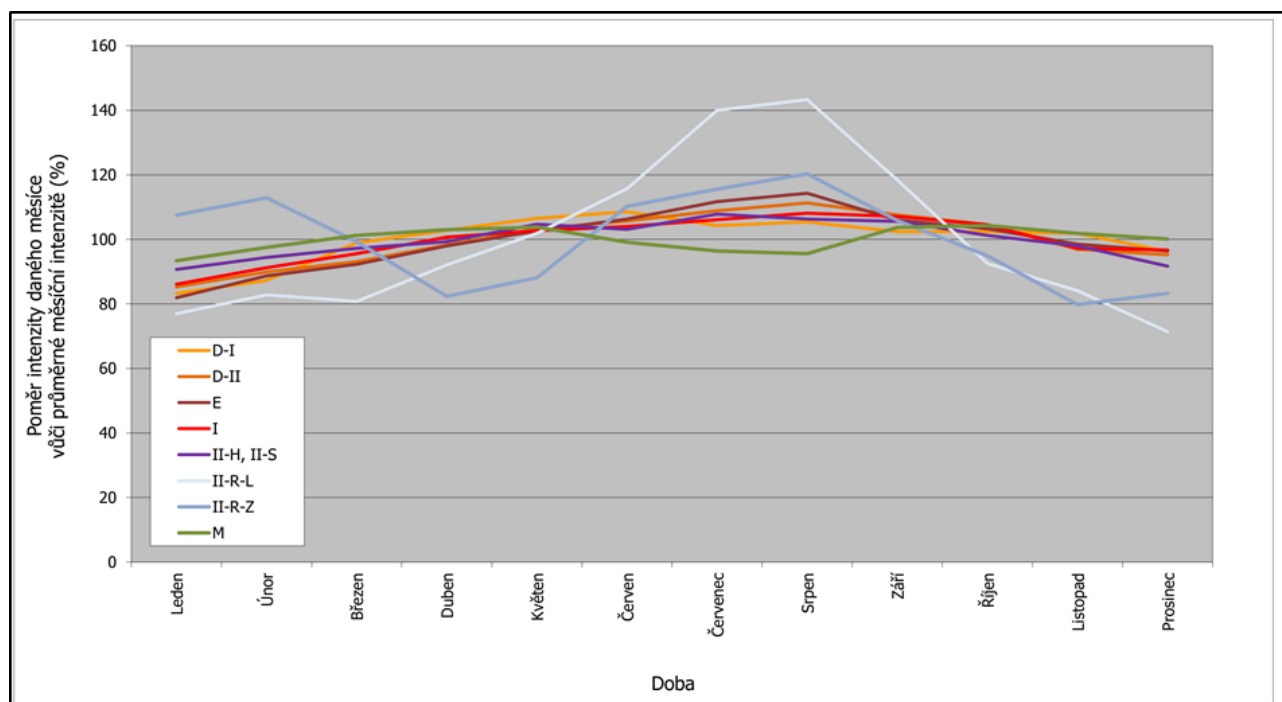


2. 2. Automobilová doprava

Nejdůležitějším silničním spojením je silnice I/57, což je trasa spojující sever Moravy a hranici s Polskem (hraniční přechod Bartultovice) s hraničním přechodem na Slovensko Brumovem-Bylnicí/Horné Srnie a dále pokračuje do města Trenčianská Teplá. Valašské Klobouky jsou díky této silnici první třídy spojeny s městy Krnov, Opava, Fulnek, Nový Jičín, Valašské Meziříčí, Vsetín. Městem pak prochází několik silnic II. a III. tříd, které mají již význam jen pro místní obsluhu přilehlých obcí a napojení na nadřazenou silniční síť. Město leží mimo zájmy výstavby dálnic či rychlostních komunikací.

Níže jsou znázorněny poměry intenzit daného měsíce vůči průměrné měsíční intenzitě, dělené dle typu komunikace – tj. hladina 100 % ukazuje průměrnou měsíční intenzitu. Na první pohled je patrné, že motoristická sezóna (tj. kdy je poměr nad 100 %) je cca od dubna do začátku až poloviny listopadu.

Obr. 4: Poměry intenzit daného měsíce vůči průměrné měsíční intenzitě



Zdroj: ADE, s.r.o.

Dále je patrný pokles intenzit na místních komunikacích v prázdninovém období a naopak nárůst na komunikacích s rekreačním charakterem a to především v letním (II-R-L) a v zimním charakterem provozu (II-R-L).

Z porovnání údajů stejného grafu pro nákladní soupravu vyplývá, že nejvíce těchto vozidel je v provozu na daných komunikacích cca od dubna do června a pak od září do listopadu. Nejslabšími měsíci jsou leden a únor. Z hlediska silnic zájmu této analýzy, tedy především I. a II. třídy je nejvyšší provoz (seřazeno od nejvyššího) v měsících září, říjen, květen, duben a červenec. Na místních komunikacích je to pak paradoxně prosinec, listopad a říjen.

Obrázek níže ukazuje přehled intenzit dopravy dle Celostátního sčítání dopravy spolu s intenzitami dopravy z dopravního modelu z Generelu dopravy Zlínského kraje.



Realizace obchvatu měla zajistit pokles intenzit na I/57 až o tisíce vozidel denně, a to konkrétně:

I/57, ul. Brumovská: pokles z 9200 na 4900 voz/den, tj. až o 4300 voz/den

I/57, ul. Cyrilometodějská: pokles z 9400 na 7900 voz/den, tj. až o 2200 voz/den

V případě ul. Brumovské to může být pokles o cca 50 % z původní hodnoty. V případě ul. Cyrilometodějská pak méně, a to pokles cca o 25 %.

Silnice II/494 přenáší poměrně velké dopravní výkony na silnici II. třídy. V porovnání s úseky silnic I/57 tak například ul. Sbořisko má v odhadu roku 2020 poloviční intenzity dopravy Silnice II/494 než ul. Brumovská a úsek Dobrovského – Komenského má intenzity cca na 60 % ul. Cyrilometodějská. Doprava na tomto úseku II/494 je konstantní, mírně rostoucí. Intenzita dopravy závisí spíše na místní a regionální dopravě v případě dojížděky zaměstnanců, dětí a žáků do města.

Úsek silnice III/4942 průjezdní komunikace městem je nejméně zatížený ze všech sledovaných úseků. Její trend je rostoucí a v roce 2030 může být oproti roku 2000 na této komunikaci až 2x více vozidel – tj. až 2x větší intenzita dopravy.

Shrnutí závěrů z analýzy automobilové dopravy

Mezi hlavní cíle motorové dopravy v pracovní době patří úřady v okolí Masarykova náměstí, Česká spořitelna, Česká pošta a lékařské zařízení poliklinika. Pošta generuje dopravu v průběhu dne a v odpoledních hodinách při cestě z práce.

Obchodní domy Lidl, Penny Market a Az market jsou navštěvovány průběžně, s nákupní špičkou v pátek odpoledne. Obchodní domy Lidl a Penny Market disponují dostatečnou kapacitou parkovacích míst. Obchodní dům AZ a Česká pošta má velice omezené možnosti parkování.

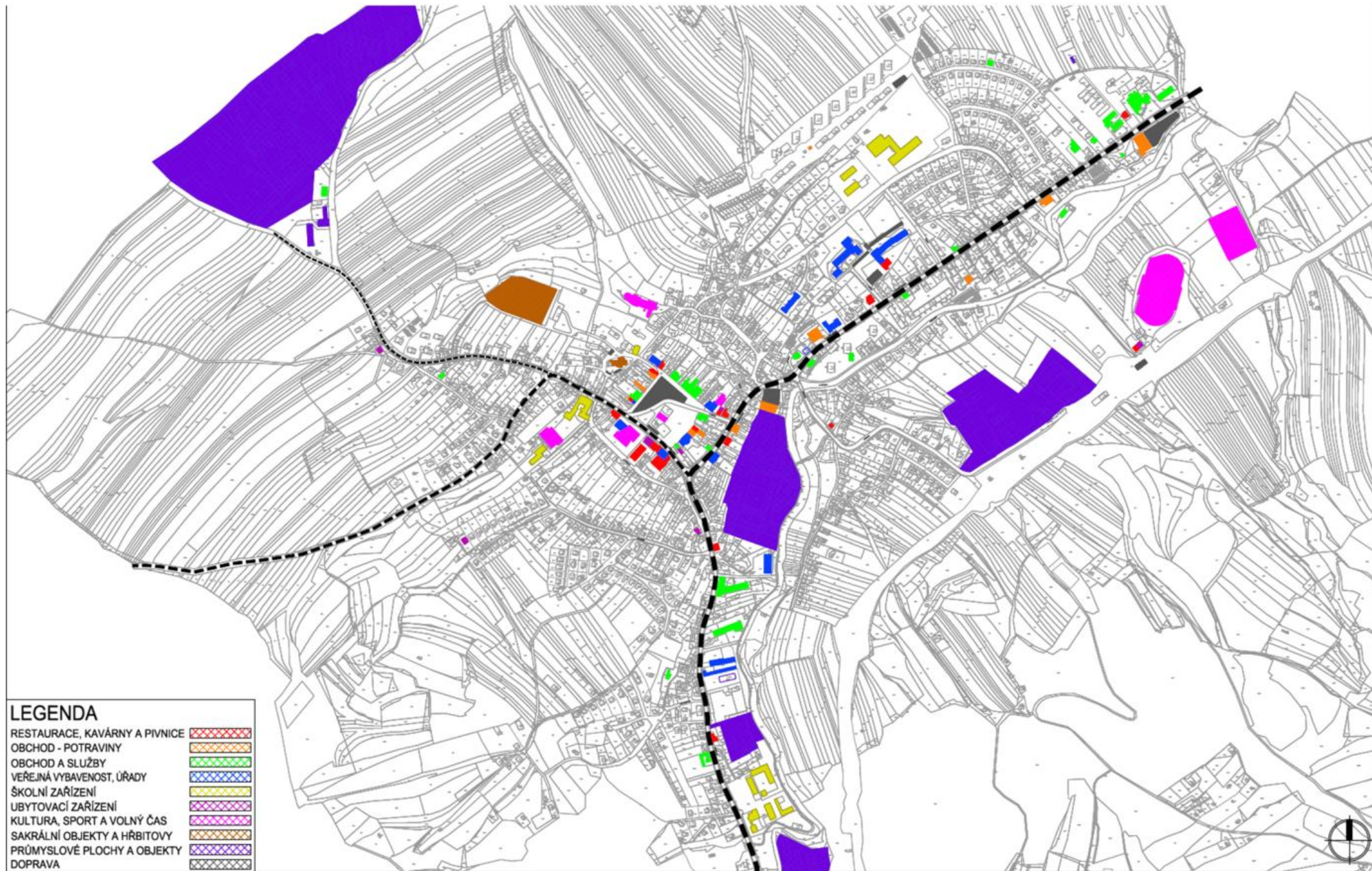
V době začátku vyučování pak jsou cílem dopravy školy, kdy rodiče vozí děti do školy, zajedou si a následně pokračují do zaměstnání. Mezi největší zaměstnavatele patří Groz – Beckert, Eurocorp, FARE, chemické výrobní družstvo Důbrava a cesta do práce generuje dopravu v ranních a odpoledních hodinách.

Parkování na Masarykovo náměstí, foto: MĚÚ VK





Obr. 7: Grafické znázornění Analýzy zdrojů a cílů dopravy ve městě





2. 3. Autobusová a železniční doprava

Hromadná doprava ve Zlínském kraji je organizována KOVED.

V roce 2019 byl zaveden nový tarifní systém. Ceník jízdného určuje Zlínský kraj a je nastaven jednotně pro autobusovou a železniční dopravu. K pevné nástupní sazbě 9 korun se připočte za každý kilometr na trase koruna.

V rámci kraje není zaveden integrovaný systém dopravy, cestující musí kupovat jízdenky zvlášť u autobusů i u vlaků. Ceník je stanoven na úrovni IN25: oproti současným cenám základního jízdného u Českých drah budou ceny v rámci nového tarifu Zlínského kraje nižší o celou čtvrtinu.

Stávající stav značně komplikuje cestování, kdy cestující musí kupovat jízdenky pro různé druhy dopravního prostředku nebo spoje. Pro obyvatele města a okolí tento systém zdražil cestování na krátké vzdálenosti. Nástup do vozidla VHD a cesta na 1 km novým systémem vyjde cestujícího na 10,- Kč. Tím klesla motivace k využívání VHD na krátké vzdálenosti. Nový jízdní řád neřeší problematiku kumulování odjezdu spojů z Masarykova náměstí.

2. 3. 1. Autobusová doprava

Město Valašské Klobouky neprovozuje žádnou městskou autobusovou linku. Autobusové nádraží, ze kterého vyjíždějí autobusové linky do okolních vesnic a do měst (Uherské Hradiště, Zlín, Vsetín, Velké Meziříčí, Ostrava), je umístěno na Masarykově náměstí na ploše s příjezdem vyhrazeným pouze autobusům. Nádraží je vybaveno nástupištěm. Lze konstatovat, že je zajištěna doprava do zaměstnání, škol a k návštěvě zdravotních zařízení. Ovšem doprava osob po 16. hodině odpolední je nedostatečná, doprava osob ve dnech pracovního klidu je špatná.

Město Valašské Klobouky poskytuje Zlínskému kraji finanční příspěvek na dopravu.

Mezi autobusovou stanicí na Masarykově náměstí a železniční stanicí jsou v jednom směru vypravovány 3 spoje v pracovních dnech, ve dnech pracovního klidu žádný. Čas vypravování spojů neodpovídá potřebám cestujících pro cesty do zaměstnání a do škol.

Veřejnou osobní linkovou dopravu ve Zlínském kraji zajišťují následující dopravci:

- Krodos Bus, a. s. – veřejná osobní linková doprava v provozní oblasti Kroměříž,
- ČSAD Bus Uherské Hradiště, a. s. – veřejná osobní linková doprava v provozní oblasti Uherské Hradiště,
- Arriva Morava, a. s. – veřejná osobní linková doprava červenými autobusy v provozní oblasti Valašské Klobouky,
- ČSAD Vsetín, a. s. – veřejná osobní linková doprava v provozních oblastech Valašské Meziříčí, Vsetín a Zlín.
- Valašské Klobouky jsou obsluhovány společností Arriva Morava, a. s. a ČSAD Vsetín, a. s.

V autobusové dopravě nejsou zavedeny časové jízdenky a ani přestupné jízdenky. V autobusech není možné platit platebními kartami, jsou využívány stávající elektronické peněženky (mimo Valašských Klobouk, ARIVA Moravia nepodporuje).

Dopravce Arriva Morava má zaveden moderní odbavovací systém s jinou odbavovací kartou, to znamená další nekomfort pro cestující z Valašských Klobouk. Podle dostupných informací by měl KOVED problém v roce 2020 vyřešit.



2.3.2. Vlaková doprava

Valašskými Klobouky prochází úsek trati ČD č. 280 Hranice na Moravě – Vsetín – Bylnice. Trať spojuje město s Bylnicí a Horní Lidčí s návazností na rychlíkové tratě 280 směr Vsetín (a dále Hranice na Moravě, Ostrava, Přerov, Praha) a Slovensko a 340 Brno – Veselí n. Moravou – Vlárský průsmyk. Zastávka „Valašské Klobouky“ je umístěna mimo zastavěnou část města. To se nepříznivě projevuje z pohledu využití vlaku veřejností. Při lepší dostupnosti pro cestující by byly služby osobní železniční dopravy více využívány (přeprava studentů středních škol, přeprava do Vsetína za nákupy a kulturou). Poblíž železniční zastávky se nachází areál firmy Groz-Beckert, při vhodné intenzitě dopravy je tedy železniční doprava ideálním způsobem dopravy zaměstnanců.

Ve městě došlo k uzavření pokladny Českých drah na vlakovém nádraží, cestující si jízdenku mohou zakoupit až ve vlaku, bez doplatku. Platba je možná i kartou. Veřejná osobní železniční doprava je zajištěna dopravcem Arriva vlaky, s. r. o. (vlak Arriva Express z Nitry do Prahy není součástí krajského tarifu). Ve vlakové dopravě neplatí cestujícím ve vlacích Českých drah na území Zlínského kraje karty IN25 a IN 50. Karty IN 100 a IN Business zůstávají zachovány.

Pro cesty ve vyšších třídách Českých drah (rychlíky, expresy, InterCity aj.) nebo při cestách mimo hranice kraje nadále platí pouze jízdenky Českých drah dle jejich tarifu. V rámci krajského tarifu jsou zavedeny sedmidenní a třicetidenní časové jízdenky.

Nepřívětivost cestování vlakem z Valašských Klobouk je dále podtržena uzavřením nádražní budovy. Jediným místem pro cestující tak je restaurace v Hotelu u nádraží.

V rámci terénního šetření bylo zjištěno, že okolí nádraží je zcela zanedbané a vozovka je ve velice špatném stavu. V kontrastu s tímto stavem je modernizovaný areál firmy GrozBeckert a několik budov bývalého skladu obchodní společnosti Jednota. Neexistuje zázemí jak pro cestující vlakem, slušné místo na zaparkování vozidla a bezpečné uložení kola. Tím nádraží neplní základní úlohu pro multimodální dopravu. SŽDC disponuje pozemky v okolí nádraží, které by mohlo být využité pro výstavbu parkoviště, úložiště kol a další vybavenosti pro cestující.

Shrnutí závěrů z analýzy autobusové a vlakové dopravy

Hlavním autobusovým uzlem ve městě je Masarykovo náměstí. Tím je ještě podtržen charakter náměstí jako dopravního uzlu místo jeho úlohy sociálně kulturního a společenského centra. Autobusy čekající na odjezd parkují na náměstí (v rozporu se smlouvou s MěÚ), obdobně jako řidiči z přilehlých obcí, kteří využívají autobusovou dopravu pro následnou cestu. Možnosti bezpečného uložení kol na náměstí zvyšuje provoz individuální automobilové dopravy pro pokračující využití veřejné dopravy. Parkování autobusů na náměstí čekajících na linku je v rozporu se smlouvou mezi městem a dopravcem. Tento stav je nežádoucí a dále prohlubuje nefunkčnost plochy náměstí jako přirozeného centra města.

Pro využití vlakové dopravy v rámci individuální osobní dopravy nejsou ve městě ideální podmínky. Nepříznivé podmínky zhoršilo uzavření nádražní budovy jejím správcem. Při vhodné koordinaci autobusové a železniční dopravy, vybudování zázemí pro cestující a řidiče vozidel veřejné dopravy a vybudování parkoviště pro individuální dopravu včetně zázemí pro cyklo dopravu v oblasti nádraží by vznikl moderní dopravní uzel, který by zvýšil atraktivitu železniční dopravy. Současně by odlehčil provozu vozidel na Masarykově nádraží.



2. 4. Doprava v klidu

Doprava v klidu v centru města je organizována rozdělením do zón, vyznačením parkovacích míst a instalací 5 ks zastaralých parkovacích automatů s možností placení pouze mincemi. Po selhání tří stávajících automatů v prosinci 2019 byl instalován moderní parkovací automat s možností placení EMV kartami a poskytováním rozsáhlých statistik, které je možné využívat pro vyhodnocení nastavení parkovacího režimu.

Samotné centrum města vypadá spíše jako záchytné parkoviště, ne jako funkční plocha pro občany a návštěvníky města. Vyjímkou je známá akce Jarmerk a SMBK, kdy je vjezd vozidel do centra zakázán a centrum je využíváno pro potřeby kulturní akce.

Na náměsí běžně parkují i autobusy, které čekají na odjezd. Tyto autobusy by měly parkovat na vyhrazeném místě v areálu společnosti Sába. Prostředí s minimálním zázemím pro řidiče, vzdálené od restaurací vede k neukázněnosti řidičů a k nedodržování vymezeného parkovacího místa.

Parkování v zónách vyjma přidělování bezplatných parkovacích karet, prodeje návštěvnických karet a zpoplatnění parkování pomocí automatů není regulováno. Městská policie nemá dostatečnou kapacitu pro vymáhání nastaveného parkování. Řidiči parkují v první zóně neukázněně v rozporu s vyznačenými parkovacími místy. V místech, kde již nejsou instalovány parkovací automaty neplatí za parkování, hrozba postihu mimo Masarykovo náměstí je minimální. Mezi taková místa patří Smetanova ulice, kde parkuje větší množství vozidel, než kolik je naplánováno parkovacích míst. Na místech určených pro podélné stání parkují vozidla kolmo k okraji vozovky. Tím dochází k vytváření míst se stíženým průjezdem pro vozidla údržby a IZS. Jako další parkovací místa využívají řidiči různé zpevněné (i nezpevněné) plochy, tím dojem odstavného parkoviště dále umocňují.

Obyvatelé přílehlých nemovitostí využívají možnosti dané městem a bezplatně parkují na veřejných plochách, vjezdy a dvorky svých domů pro parkování téměř nevyužívají.

Dalším hojně navštěvovaným a exponovaným místem pro parkování je okolí polikliniky, kde město navýšilo počet parkovacích míst výstavbou parkoviště. I přes tento krok je počet parkovacích míst nedostatečný. Z pohledu Smart mobility (chytré dopravy) je vytváření parkovacích míst zábořem zelené plochy chybným řešením. Zvýšení počtu parkovacích míst u polikliniky a domu s pečovatelskou službou by bylo vhodné řešit parkovacím objektem s bezbariérovým přístupem na polikliniku a do domu s pečovatelskou službou. Stávající parkovací místa v ulici Krátká a U Náhonu by byla v rámci revitalizace prostoru nahrazena cyklostezkou.

Parkování v obytných částech města je řešeno parkováním na komunikacích. Nárůst počtu vozidel na bytovou jednotku znamená zhoršování možnosti parkování pro obyvatele. Jedná se zejména o oblast Luční ulice a Cyrilometodějské ulice. Obyvatelé si stěžují, že nemohou parkovat v těsné blízkosti svých domů, ale nejsou ochotni akceptovat míru nepohodlí nebo finanční zátěž spojenou s regulací parkování. V ulici Luční obyvatelé odmítli revitalizaci sídliště výstavbou zastřešených stání se zelenou střechou.

Z denního i nočního průzkumu parkování organizovaného společností HBH Projekt spol. s r.o. vyplynulo, že se ve městě nachází dostatek legálních míst k odstavení vozidla. Dílčí nedostatky jsou většinou pouze lokálního charakteru, rozprostření parkovacích míst ve městě neodpovídá aktuálním požadavkům řidičů.

Průzkum naznačuje, že lokalitou, kde by bylo vhodné navýšit počty parkovacích míst pro parkování ve dne, je okolí polikliniky. Ve večerních a nočních hodinách je nedostatek míst v nové zástavbě podél ulice Luční.



Rozvržení parkovacích míst ve městě:

- | | |
|--|--------------------|
| • Brumovská - Vizet | 18 míst (soukromé) |
| • Nádražní Groz – Beckert | 55 míst (soukromé) |
| • Brumovská - Valašskokloboucké služby, s.r.o. | 18 míst |
| • Motocest Šafrán
nezpevněné ploše) | 5 míst (další na |
| • Parkoviště Penny Market | 75 míst |
| • Parkoviště Lidl | 120 míst |

A dále na adrese:

- | | |
|----------------------------|-----------------|
| • Cyrilometodějská 641-644 | 33 míst |
| • Cyrilometodějská | v celém průběhu |



Zdroj: Dopravní studie Valašské Klobouky společnost HBH Projekt spol. s r.o.

Pozn. Ve studii neuvádí počty parkovacích míst před soukromými objekty

Cena za 1 hodinu parkování v centru města je 10 korun. Druhá a každá další započatá hodina je zpoplatněna 15 korunami. Pro celodenní stání je stanovena limitní sazba 50 korun.

Lokalita v Soukenické a jejím okolí je určena výhradně pro stání vozidel s parkovacími kartami. Obyvatelé bydlící na adresách v dotčených místních komunikacích a na Masarykově náměstí, s výjimkou úřední adresy na č. p. 189, mají nárok na vydání jedné parkovací karty pro jedno vozidlo v domácnosti zdarma.

2. 4. 1. Dopravní průzkum širšího centra

Dle vyhodnocení níže je patrné, že žádná lokalita „netrpí“ vyloženě nedostatkem parkovacích stání, pokud uvažujeme pouze legální kapacitu parkování. Je však patrné, že pokud započteme počet parkujících/odstavených vozidel celkově, tj. včetně nelegálních, tak jsou některé lokality kapacitně okolo nuly volných míst. Jedná se o tyto lokality:

- Dobrovského
- Masarykovo náměstí
- Poliklinika (rezervovaná místa)
- Smetanova
- Soukenická
- Školní

Záporná bilance, tj. nedostatek kapacity byl zaznamenán pouze v lokalitě U Náhonu. Naopak kladná bilance, tj. přebytek kapacity byl, zaznamenán v ul. Dlouhá, Hřbitovní, Koželužská, Krátká, Luční a Palackého. K lokalitě Luční je třeba poznamenat, že se jedná o průzkum ve dne. V odpoledních a nočních hodinách tomu je naopak. Zajímavý je také větší počet volných míst v Koželužské a Palackého, které jsou pro běžné parkování k dostupnosti centra neatraktivní.



Obr. 8: Analýza dopravy v klidu ve dne

LOKALITA	KAPACITA			OBSAZENOST			ROZDÍL KAPACITA - OBSAZENOST*	
	běžné	vyhrazená	CELKEM	legální	nelegální	CELKEM	LEGÁLNÍ	CELKEM (VČ. NELEGÁLNÍCH)
Dlouhá	39	0	39	18	1	19	21	20
Dobrovského	11	0	11	11	1	12	0	-1
Hřbitovní	21	2	23	16	0	16	7	7
Koželužská	62	4	66	44	5	49	22	17
Krátká	54	6	60	37	11	48	23	12
Luční	181	5	186	77	34	111	109	75
Masarykovo nám.	101	5	106	99	8	107	7	-1
Palackého	59	5	64	27	1	28	37	36
Poliklinika (reserve)	6	0	6	6	0	6	0	0
Smetanova	21	6	27	14	11	25	13	2
Soukenická	17	0	17	16	0	16	1	1
Školní	3	3	6	6	0	6	0	0
U Náhonu	32	0	32	32	12	44	0	-12

*záporná hodnota = nedostatečná kapacita; kladná hodnota = přebytek kapacity

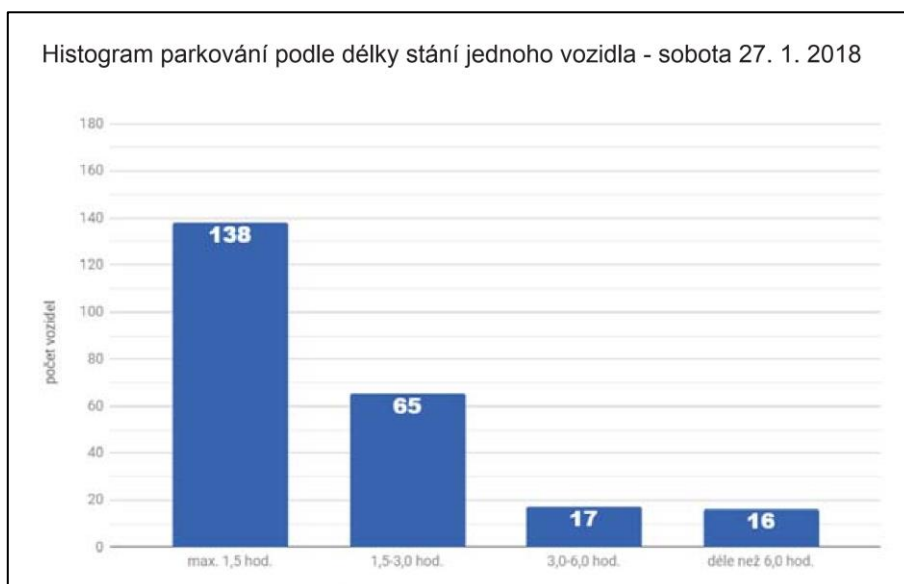
Zdroj: ADE s.r.o.

Z těchto výstupů je patrné, že problematika nedostatku parkovacích a odstavných stání se soustřeďuje především na centrální část města – Dobrovského, Masarykovo náměstí, Smetanova a Soukenická. Tyto výsledky jsou brány v potaz v řešení návrhové části.

2. 4. 2. Dopravní průzkum náměstí

Víkend

Obr. 9: Histogram parkování podle délky stání 1 vozidla – sobota 27.1.2018



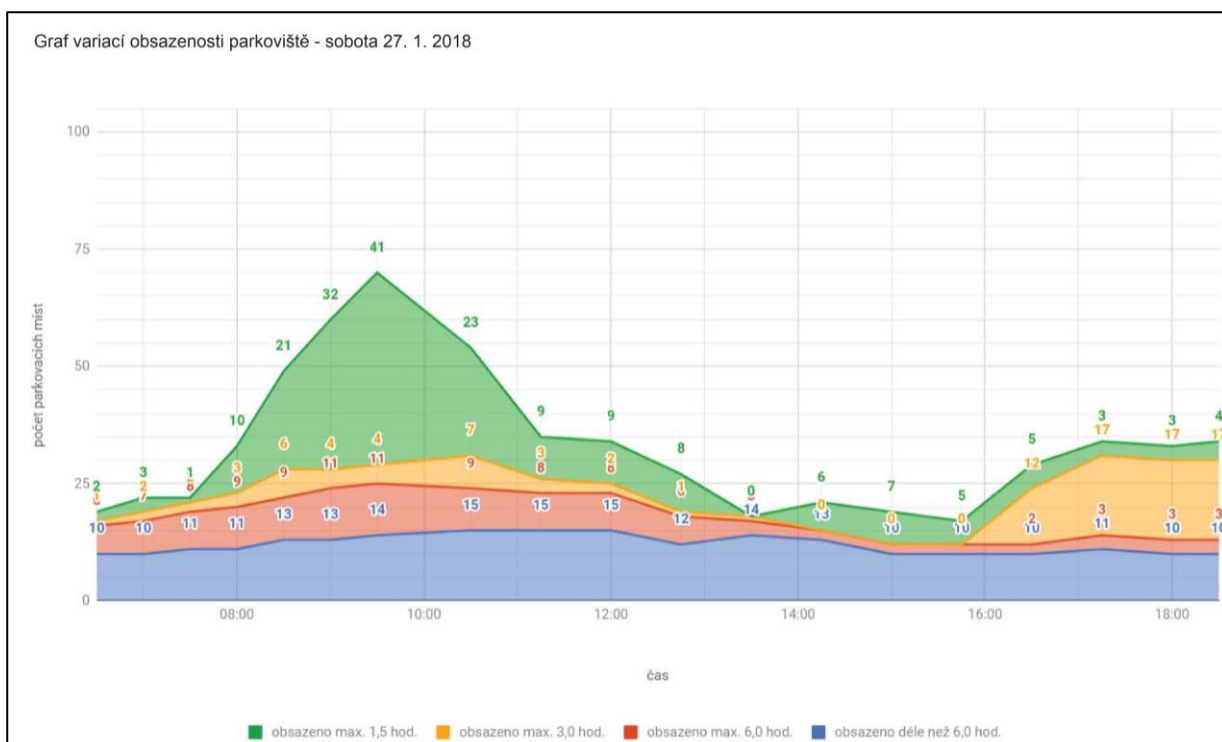
Zdroj: HBH Projekt spol. s r.o



Z víkendových výsledků je patrné, že největší podíl z hlediska délky stání je délka do 1,5 hod. Z celkového počtu 236 vozidel stálo cca 60 % vozidel maximálně 1,5 hod. Dále pak 25 % od 1,5 – 3 hod následované stejným podílem 7,5 % o délce stání 3 – 6 hod a 6 hod a více. To ukazuje na vysokou rotaci vozidel. **Celková kapacita 103 stání tedy za den vygenerovala 236 vozidel, tj. 1 stání vygeneruje cca 2,3 jízdy o víkendové denní době (sobota).**

Z dalších výstupů je pak možné vidět graf variací obsazenosti parkoviště. Je patrné, že obrat vozidel parkujících max. 6 hod a nad 6 hod délky stání je v průběhu dne přibližně konstantní bez výrazných špiček či nerovností. V případě vozidel parkujících max. 3 hod jsou pak větší počty odpoledne a to v daném počtu řádově. Jediná výrazná špička je u krátkodobě parkujících vozidel, a to cca v 9:30, kdy 41 vozidel parkovalo max. 1,5 hod. Jedná se především o dojížděku za službami, nákupy a potenciálně na krátkodobé návštěvy. Obsazenost parkoviště nepřekoneá cca 70 %, tj. cca 70 vozidel, z nichž cca maximálně 30 vozidel parkuje déle jak 3 hod a tím trvale obsazuje třetinu kapacity náměstí. Průměrná obsazenost je 32 %. Stání v délce trvání více než 3 hodiny je možné realizovat v delší docházkové vzdálenosti od centra.

Graf 1: Variace obsazenosti parkoviště – sobota 27.1.2018



Zdroj: HBH Projekt spol. s r.o

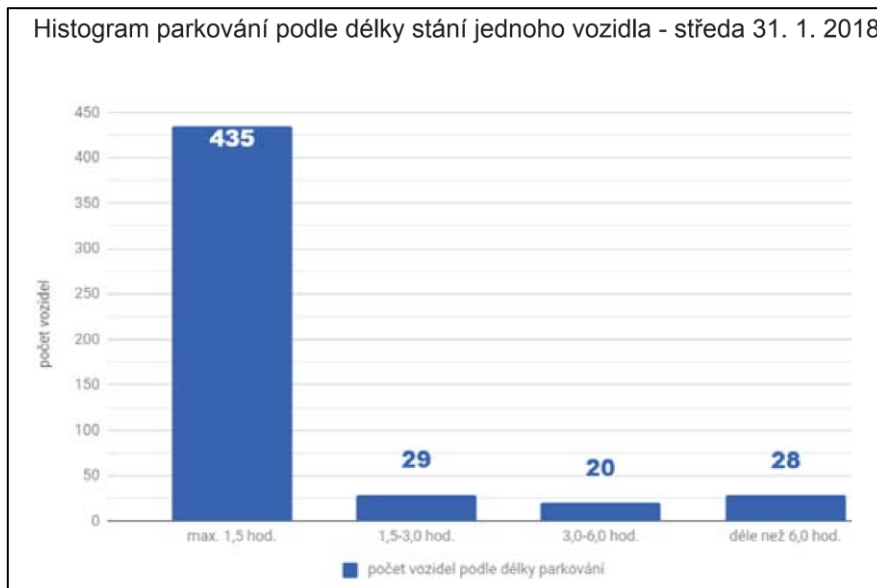
Pracovní den

Z výsledků v pracovní den jsou patrné rozdíly oproti parkování o víkendu. V případě víkendu bylo 40 % parkujících vozidel déle než 3 hodiny. V případě pracovního dne je to 85 %, což je také největší podíl z hlediska délky stání a to 1,5 hod. Z celkového počtu 512 vozidel dále zhruba stejně jsou rozloženy délky stání 1,5 – 3, 3 – 6 a více jak 6 hodin po cca 5 %.

Celková kapacita 103 stání tedy za den vygenerovala 512 vozidel, tj. 1 stání vygeneruje cca 5,0 jízdy v denní době v pracovním dni. To je 2x více než o víkendu.



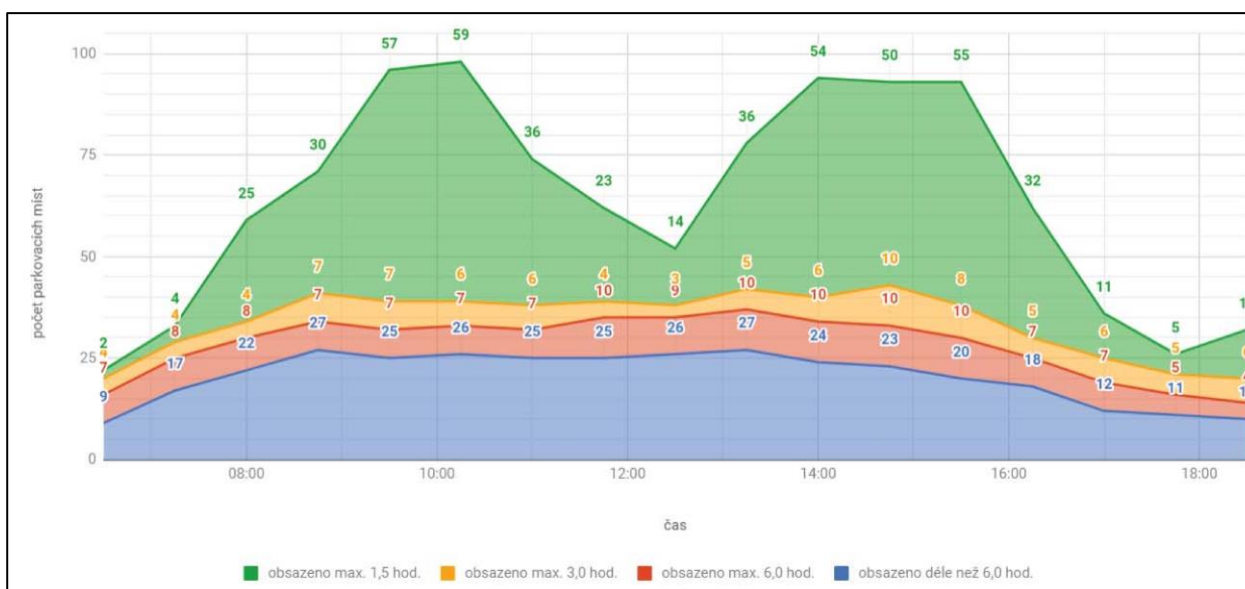
Obr. 10: Histogram parkování podle délky stání 1 vozidla – středa 31.1.2018



Zdroj: HBH Projekt spol. s r.o

Z dalších výstupů je pak možné vidět graf variací obsazenosti parkoviště. Je patrné, že oproti víkendu jsou zde patrné určité špičky a to dopolední a ranní. Méně patrné je to v případě vozidel parkujících nad 3 hod délky stání, kde je cca od 9:00 do 15:00 konstantní průběh bez výrazných špiček či nerovností. Před touto dobou lze vidět náběh a po této době úbytek. V případě pracovního dne jsou pak nejpodstatnější vozidla parkující max. 1,5 hod., kde jsou patrné 2 výrazné špičky a to ranní mezi 9:30 a 10:15 a odpolední mezi 14:00 a 15:30. Vyšší obsazenost parkoviště je v průběhu ranní špičky, kdy dosahuje až 95 %. V případě odpolední špičky až 90 %. Pokud bychom uvažovali v maximální hodině podíl jednotlivých délek parkování pak 60 % vozidel (tj. cca 60 vozidel) stálo do 1,5 hod, dále 25 % vozidel nad 6 hod a zbytek vozidel mezi 3 až 6 hod po 7,5 %. Je tedy možné konstatovat, že min. 25 % - 40 % vozidel parkujících více jak 3 hod by nemusela parkovat na náměstí, ale v jeho docházkové vzdálenosti.

Graf 2: Variace obsazenosti parkoviště – středa 31.1.2018



Zdroj: HBH Projekt spol. s r.o



2.4.3. Shrnutí

Z hlediska vyhodnocení je nejdůležitější vyhodnotit špičkové hodnoty dopravního průzkumu. V případě pracovního dne byla nejvyšší obsazenost z celkové kapacity 95 %. V případě víkendu pak 68 %. Průměrná obsazenost pak 82 %, tj. v průměru je vytiženo 84 stání ze 103 stání. Dále je patrné, že ať už se jedná o víkend či pracovní den, tak podíl krátkodobě parkujících do 1,5 h je cca 60 %. V průměru je to pak 50 vozidel. Nejmenší podíl vozidel je s délkou stání 1,5 – 3 hod, následovaný 3 – 6 hod. Druhou nejdelší dobu s největším počtem řidičů odstavuje své vozidlo déle jak 6 hodin.

Obr. 11: Shrnutí dopravního průzkumu dopravy v klidu

typ dne	kapacita	max. obsazenost z průzkumu + podíl z aktuální obsazenosti				celkem max. hodina	obsazenost z celkové kapacity	
		do 1,5 hod	1,5 - 3 hod	3 - 6 hod	více jak 6 hod			
pracovní den	103	59	6	7	26	98	95%	
		60%	6%	7%	27%	100%		
víkend		41	4	11	14	70	68%	
		59%	6%	16%	20%	100%		
PRŮMĚR			50	5	9	20	84	82%

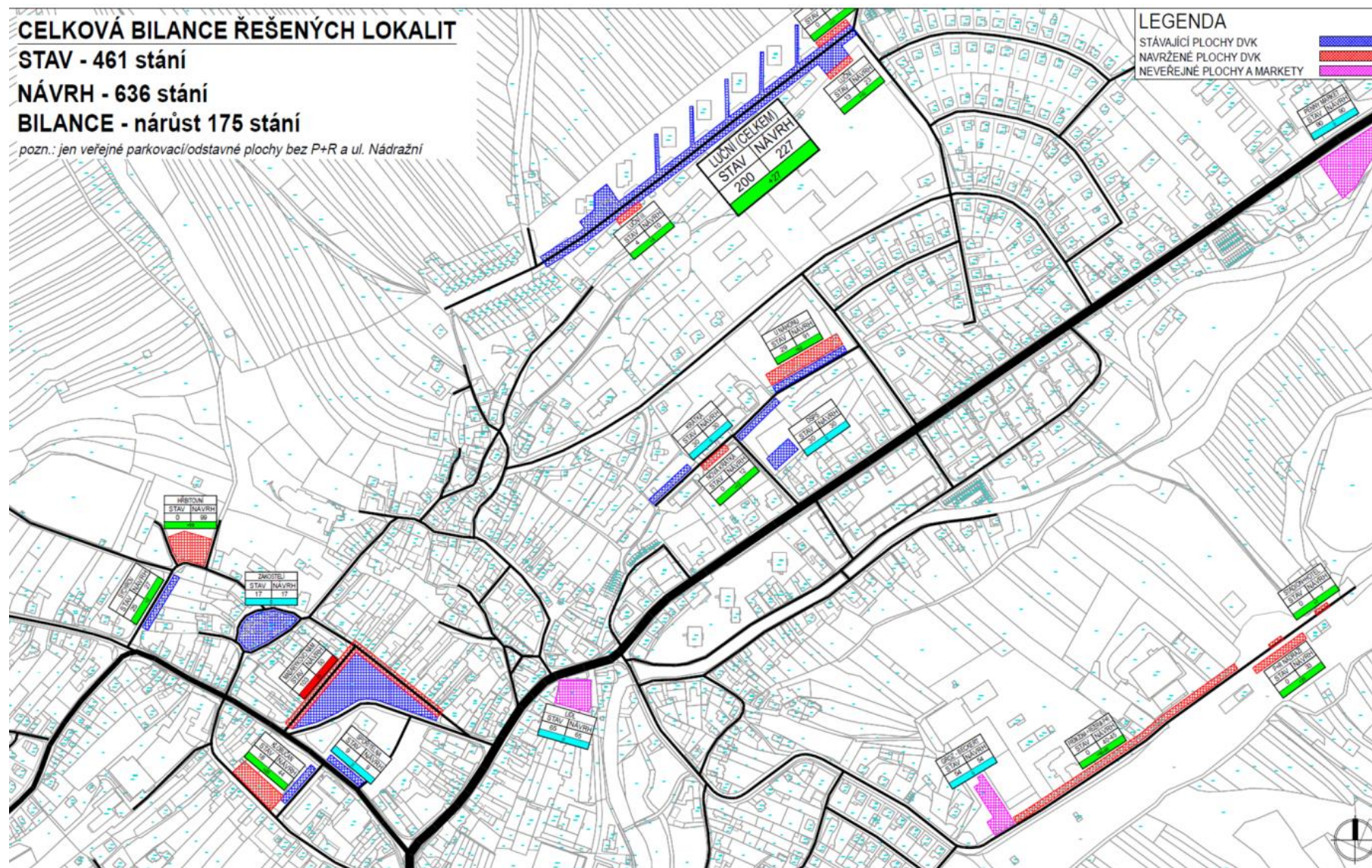
Zdroj: HBH Projekt spol. s r.o

Z výsledků je patrné, že na náměstí by byla dostatečná kapacita pro vozidla parkující max. 1,5 m což odpovídá průměrné kapacitě 50 vozidel. Je také možné zahrnout i vozidla parkující 3 hod, což je v průměru 5 vozidel. Vozidla parkující do 1,5 hod parkují spíše kratší dobu do 30 až 60 min a vozidla parkující v rozsahu 1,5 – 3 hodiny budou parkovat spíše déle jak 2 hod.

Proto je dle vyhodnocení tohoto průzkumu dostatečná kapacita parkování na náměstí 50 stání pro krátkodobé rychloobrátkové účely a ostatní stání v docházkové vzdálenosti do 300 m od náměstí pro parkující 1,5 hod a déle, protože člověk je schopnější akceptovat delší docházkovou vzdálenost v případě, že bude stát déle, což člověk parkující do cca 30 min nemusí příliš vnitřně akceptovat. Tyto výsledky jsou brány v potaz v řešení návrhové části.



Obr. 12: Celková bilance řešených lokalit



Zdroj: ADE s.r.o.



2. 4. 4. Údaje z parkovacích automatů

Je patrné, že výsledky jsou oproti klasickému dopravnímu průzkumu rozdílné, protože se přepočítávají podle toho, jak probíhaly a jak velké byly platby. Výsledky ukazují základní rozdělení, nejvíce řidičů parkuje spíše krátkodobě, což vlastně brát jako potvrzení pro fakt, že na náměstí dominuje především krátkodobé parkování do 30 resp. 60 minut.

Obr. 13: Vyhodnocení parkování dle parkovacích automatů

stání do počtu minut	počet vozidel základní	podíl základní	počet vozidel agregace	podíl vozidel agregace
30	403	58,7%	403	59%
36	16	2,3%	211	31%
42	15	2,2%		
48	2	0,3%		
60	178	25,9%		
72	2	0,3%	57	8%
80	12	1,7%		
100	43	6,3%		
140	3	0,4%	9	1%
160	4	0,6%		
180	2	0,3%		
600	7	1,0%	7	1%
CELKEM	687	100%	687	100%

Zdroj: ADE s.r.o.

Nový parkovací automat poskytuje statistiky o provedených platbách. Za 12 hodin parkovacího dne 19.12.2019 bylo provedeno 352 plateb. Z toho bylo 202 plateb do 5 Kč, tedy do 30 minut parkování. 106 plateb do 10 Kč, parkovací doba byla do 60 minut. Počet plateb do 30 Kč bylo 27, tedy do 2 hodin parkování. Nad 30 Kč bylo provedeno 5 plateb.

- Od 8 do 11 hodin parkovalo 138 vozidel, z toho 81 vozidel do 30 minut, 36 vozidel do 60 minut, 15 vozidel nad 60 minut.
- od 11 hodin do 16 hodin 194 vozidel, z toho z toho 116 vozidel do 30 minut, 57 vozidel do 60 minut, 16 vozidel nad 60 minut.
- a od 16 hodin do 20 hodin 20 vozidel, z toho 13 vozidel do 30 minut, 6 vozidel do 60 minut

Tedy výsledky z nového parkovacího automatu potvrzují předchozí závěry o délce parkování.



Schéma 3: Popis zón a výdej platebních karet

Zóna I.

1. parkoviště na Masarykově náměstí
2. parkoviště u kostela
3. ul. Smetanova
4. ul. 2. května
5. parkoviště před Českou spořitelnou

Zóna II.

6. u Kulturního a vzdělávacího střediska ze strany ulice Soukenická
7. u Kulturního a vzdělávacího střediska ze strany hotelu Alfa
8. ul. Soukenická
9. místní komunikace před sportovní halou gymnázia a před jídelnou gymnázia
10. parkoviště u Katastrálního úřadu

Zóna I. - Masarykově náměstí a v ulicích Smetanova a 2. Května: 2000 Kč / rok, vydáno 61 parkovacích karet
Zóna I – zdarma pro 1 vozidlo na domácnost, vydáno 21 ks parkovacích karet

Celkem je pro I. zónu vydáno 82 parkovacích karet na 133 stání. Z toho je 11 míst vyhrazených.

Zóny II (ulice Soukenická v celé délce ulice, a na parkovištích pod kulturním domem a v jeho zadní části): 1500 Kč/ rok
Vydáno 25 parkovacích karet
Parkoviště u katastru vydáno 8 ks parkovacích karet (ale je zřízeno 9 míst)
Celkem je pro II. zónu vydáno 33 parkovacích karet na 29 stání

Zdroj: ADE s.r.o.

Z dotazníkového šetření projektu „Na zelenou“ vyplývá vnímání nebezpečných míst respondenty. Na některých místech ve městě chybí přechody pro chodce (ulice Luční, Sychrov, Nádražní, Na Výsluní). Rovněž v rámci akce Veřejné fórum 2020 byly zaznamenány požadavky na řešení místní úpravy.

Dopravní značení je obvykle osazováno postupně podle vývoje požadavků na místní úpravy. Zpětně již nemusí dojít k úpravě značení v navazujících úsecích. Častým problémem bývá i „zapomenuté“ dopravní značení po předchozí místní úpravě a dále poškozené dopravní značení stářím nebo dopravní nehodou. Z místního šetření, lze konstatovat, že stav neodpovídá stávajícím požadavkům na dopravní značení. Jedná se o oblasti účelnosti, srozumitelnosti, výstižnosti, viditelnosti a údržby značení. Postupem času však dochází k vývoji stylu aplikování dopravního značení.

Město nemá zpracováváno pasportizaci vodorovného a svislého značení. Pro úpravu stávajícího stavu je nezbytné tuto pasportizaci zpracovat a následně zadat inspekci dopravního značení.



Shrnutí závěrů z analýzy dopravy v klidu

Je potřebné navýšení počtu parkovacích míst pro parkování ve dne pro návštěvníky polikliniky, navíc s ohledem na volnou lokalitu pro stavební projekt města, bude pravděpodobně narůstat požadavek na další parkovací místa. Zajištění volných parkovacích míst je nezbytné pro obyvatele sídliště v ulici Luční, ale vzhledem k nedostatku prostoru v lokalitě bude tento problém obtížně řešitelný. V ostatních lokalitách jsou dostupná volná parkovací místa v dochozí vzdálenosti do 200 m od míst, kde řidiči parkují v ruzpou s předpisy. Problém parkování dále zhoršuje nedostatečná nebo žádná kontrola placení parkovného na zpoplatněných místech. V zóně parkování na ulici Soukenické umístěna značka Zóna parkování již v obousměrné části komunikace, při stání vozidel není dodržena minimální průjezdní šířka, je možno provést změnou dopravního značení za křižovatku místní komunikace ke sportovní hale.

Vybudování nových parkovacích míst mimo Masarykovo náměstí ke snížení počtu řidičů, kteří budou chtít parkovat na náměstí, nepovede. Jedinou účinnou možností je důsledná kontrola placení parkovacích poplatků a následné vymahání případných pokut.

2. 5. Pěší doprava

Z hlediska pěší dopravy nebyly dostupné přesné počty ani hodnoty na jednotlivých přechodech či místech pro přecházení. Jsou známé dopravní nehody s účastí chodců. Pro určení pohybu chodců můžeme využít mapy se zdroji a cíle dopravy.

Dalším zdrojem analýzy pohybu chodců jsou průzkumy vnímání nebezpečných míst provedených například v rámci projektu „CESTA KE ŠKOLE PĚŠKY A NA KOLE“. Jako nebezpečná místa bylo žáky ZŠ hodnoceno okolí MŠ a ZŠ a dále silnice vedoucí od školy k zastávkám autobusů VHD. Nebezpečná místa v okolí MŠ a ZŠ byla popsána i v rámci projektu „Na zelenou“. Dopravní studie řešila nejproblematičtější části, které děti a rodiče trápily nejvíce:

- křižovatka u školy
- ulice Dlouhá
- napojení Starého města ulicí Sušilova a Kopec na ulici Dlouhou.

Z analýzy zdrojů a cílů dopravy vyplývá, že „pracovní“ pěší doprava je směřována z obytných čtvrtí do cílů pracovních, úředních i míst s občanskou vybaveností ulicí Cyrilometodějskou. Značná část cílů dopravy je soustředěna v okolí Masarykova náměstí. Zajímavým zdrojem informací je projekt Cesty ke škole? Pěšky a na kole!, kde v Příloze č.1 - školní mapa nebezpečných míst je sumář nebezpečných míst z dotazníků žáků.

Jako nejnebezpečnější komunikace je hodnocena ulice Cyrilometodějská. Výsledek tohoto průzkumu je potvrzen i statistikou nehodovosti na ulici Cyrilometodějské. To je dáno i značnou intenzitou dopravy na průjezdní komunikaci městem VK.

Naproti tomu je rekreační pěší doprava koncentrována do vedlejších ulic, popř. pěšin, či stezek. To je dáno mj. tím, že rekreační chodci vyhledávají nejvíce klidné trasy bez vedlejšího vlivu intenzivní dopravy. Především pak nákladní dopravy. V místech vlivu intenzivní dopravy se pak musí pohybovat občané v rámci pravidelných denních cest do zaměstnání, do škol nebo na úřady. Rekreační pěší doprava je na komunikaci I/57 Brumovská v centrální části a ul. ČSA nižší než na pěšině/stezce podél potoka Brumovka a dále stejně jako cyklistická doprava ulicemi U Váhy, Hodňov, Koželužská, přes most, Palackého a dále na chodníky I/57 popř. po jiných trasách/pěšinách apod. Dále je velká koncentrace chodců patrná ve východní části města a v místech občanské vybavenosti.



2. 5. 1. Podrobný rozbor pohybu chodců podle jednotlivých částí města:

Chodníky spravuje městem zřizovaná organizace Valašskokloboucké služby s.r.o. Chodníky v mnoha lokalitách města jsou vedeny místně, bez návaznosti nebo chybí. Tento stav je patrný zejména podél průtažných silnic III třídy. V okrajových částech města musí chodci používat vozovku. Nově pokládané chodníky jsou budovány ze zámkové dlažby. Město investuje do chodníků okolo 700 000 Kč ročně. Město má připraveno projekt na vybudování chodníků na ulici Luční v předpokládané výši 5 000 000 Kč, zatím bez finančního krytí.

Chodci, co nesměřují, resp. nemusí do/z centra města centrum obcházejí. Část pohybu chodců zobrazují heatmapy pěší dopravy aplikace Strava. ***Tato aplikace zachycuje pouze pohyb osob využívajících aplikaci, tedy zejména rekreační aktivity, ale pro některé účely je užitečným zdrojem informací.*** Pro zjištění obdobných dat pro pěší dopravu do zaměstnání a škol nejsou k dispozici relevantní podklady. Provedení dlouhodobějšího sčítání pěší dopravy je obtížně proveditelné. Technická opatření pro sčítání pěší dopravy jsou značně nákladná. V současné době dostupné a spolehlivé řešení jsou data o pohybu mobilních telefonů. Na principu zjišťování polohy mobilních telefonů pracuje i aplikace Strava. Tyto aplikace jsou však závislé na počtu uživatelů, kteří si aplikaci nainstalují. Výrazně spolehlivějším postupem je získání anonymizovaných dat od mobilních operátorů.

Východní část města

Ve východní části města je rozdíl v četnosti chodců na I/57 před ul. Školní (od centra) a za ul. Školní (z centra). Za tímto úsekem se řádově zvyšuje četnost chodců. To může být dáno více faktory, ale nejpravděpodobnější je ten, že neexistuje atraktivní souběžná trasa/chodník. Je sice možné využít polní cestu mezi ul. Palackého a Sv. Prokopem, ale tato trasa nemá zpevněný povrch a obsahuje také terénní nerovnosti (klesání a stoupání), což je pro běžný, každodenní pohyb chodců neatraktivní.

Zvýšený pohyb chodců je u základní školy, nemocnice a domova pro seniory. Lze také vidět jednotlivé „zkratky“ chodců napříč daným prostorem, což může být motivace pro částečné ***zpevnění těchto tras, popř. doplnění či oprava chodníků.***

Částečně lze z mapy určit/vytipovat místa, kde by mohl být zřízen přechod pro chodce či místo pro přecházení. Jedná se většinou o místa, kde ústí vedlejší ulice a navazuje na další pěší trasu.

Obr. 14: Východní část města





Jižní část města

V jižní části města je patrná velmi silná četnost pohybu chodců v trase podél potoka Brumovka s přerušením kolem areálu Brumovská č.p. 703, kde se areál musí obcházet západně přes silnici I/57. Dle trajektorií je patrné, že je možné tento areál obejít také z východní strany, ale nejedná se o žádnou oficiální trasu/cestu. Další trasy je možné pozorovat ve směrech rekreačních tj. do Nadskalí a Podskalí.

Obr. 15: Jižní část města



Město postupně opravuje chodníky a přechody, nahrazuje dožitá chodníky za chodníky ze zámkové dlažby. Obnova chodníků by měla být příležitostí pro řešení cyklostezek ve městě, pokládce chrániček na optiku a obnovy kabelového vedení pro veřejné osvětlení.

Z projektu Bezpečné cesty do školy - vzniknou v okolí mateřské a základní školy nové chodníky, místa pro přecházení, přechod pro chodce i bezbariérově upravené křižovatky. Pěší trasy směřují od školy na sídliště a do města, od základní školy k domu dětí a mládeže a do města. Součástí projektu je i přípojná cyklotrasa v rámci stezky Bečva – Vlára – Váh.

Ve fázi výběrového řízení na dodavatele je rekonstrukce chodníku a veřejného osvětlení v ulici Sbořisko.

Probíhá příprava projektu chodníku v Cyrilometodějské ulici směrem k benzinové pumpě, realizace je podmíněna přidělením dotace. Pěší a cyklistická doprava mezi spádovou obcí Poteč a městem je možná pouze po dopravně zatížené silnici 57 a následně po Cyrilometodějské ulici. Bezpečnost pěší i cyklistické dopravy je negativně ovlivněna průtahem silnice I/57 městem.

Shrnutí závěrů z analýzy pěší dopravy

Pěší doprava je základním prvkem dopravního systému každého historického města. Ochota obyvatel „chodit pěšky“ je dána bezpečím chodců, kvalitou sítě chodníků, přechodů, komunikací a jejich osvětlení v nočních hodinách. Cíle pěší dopravy jsou ve městě rozptýleny rovnoměrně. Železniční stanice je již na samé hranici docházkové vzdálenosti. Město postupně opravuje chodníky. Na hlavních průjezdných tazích městem je nezbytné zvýšit bezpečnost chodců potřebnými úpravami přechodů pro chodce. Provedené analýzy pěší dopravy jsou zatíženy chybou získávání relevantních dat o pohybu chodců. Při

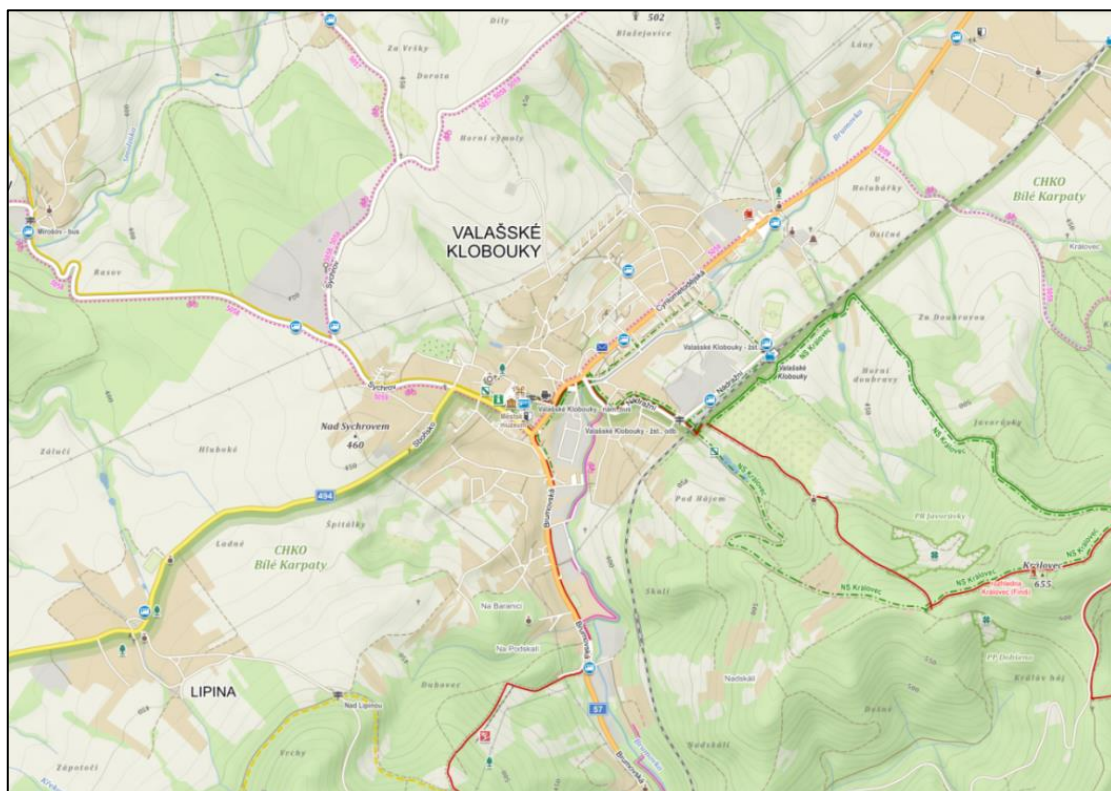


přesném změření hustoty pěší dopravy se zaměřením na její zdroje a cíle, by bylo možné naplánovat obnovy chodníků, výstavby nových chodníků a upřesnit návrh přechodů pro chodce. Výstupy z měření pěší dopravy je dále vhodné použít pro návrh zónových opatření ve městě.

2. 6. Cyklistická doprava

Cyklotrasa č. 5059 vede na I/57 v ul. ČSA a Cyrilomětodějská, což je z hlediska k velkému podílu nákladní dopravy v tomto úseku nevhodné, nebezpečné a nežádoucí. Šířka této komunikace I/57 také nedovoluje bezpečné míjení cyklistů a motorové dopravy. Bylo by tedy vhodné vést tuto cyklotrasu mimo I/57 a to v úseku ul. Nádražní – U Holubářky, cca stejným způsobem jako vedení cyklotrasy podél potoku Brumovka mezi jižní částí města a ul. Nádražní. Cyklotrasa č. 5059 dále vede ulicemi Dobrovského, Komenského a dále na silnici III/4942 ul. Sychrov. Zde je opět cyklotrasa vedena na silnici, kde je vysoký podíl nákladní dopravy. Šířka těchto komunikací také nedovoluje bezpečné míjení cyklistů a motorové dopravy.

Obr. 16: Schéma cyklotras ve městě Valašské Klobouky

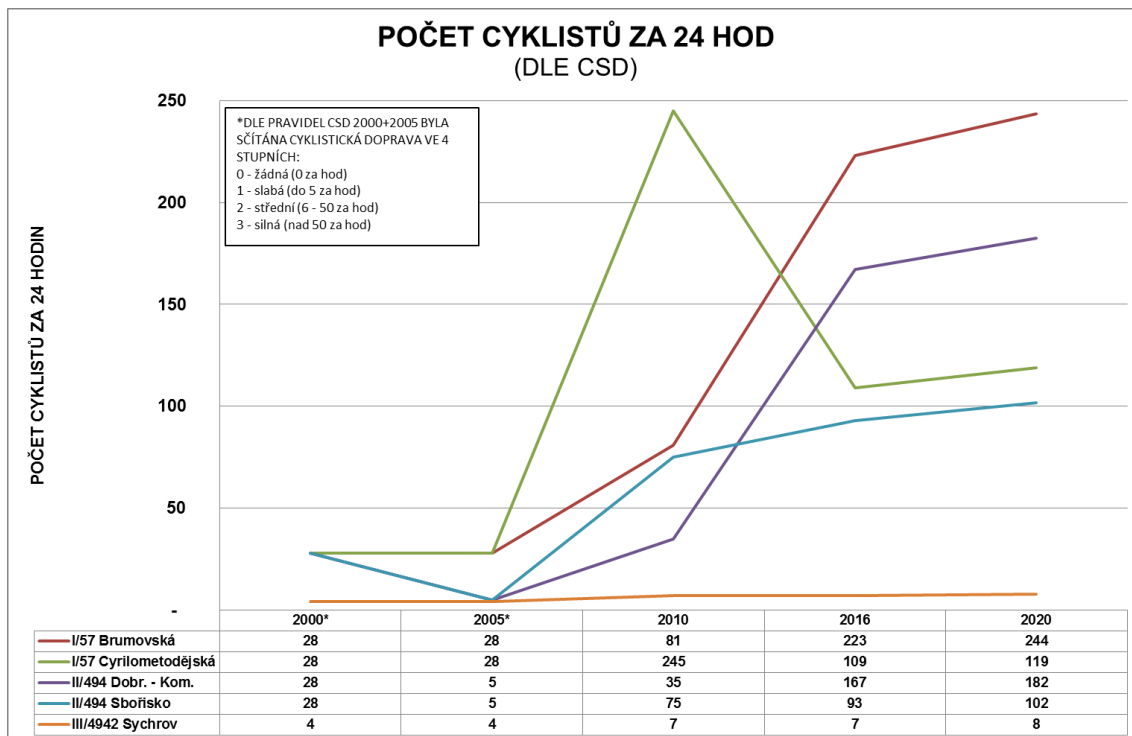


Zdroj: mapy.cz

Cyklistická doprava, resp. její intenzita je od CSD 2010 sčítána do skupin podle významnosti. Je tedy možné přesně určit významnost komunikace z hlediska cyklistické dopravy. Je nutné upozornit, že CSD 2000 a 2005 nesčítaly přesné počty cyklistů, ale pouze 4 skupiny dle počtu cyklistů a to žádná, slabá, střední a silná – viz tabulka v grafu níže.



Graf. 3. Počet cyklistů za 24 hodin



Zdroj: ČSD

Údaje z roku 2016 ukazují nejvíce cyklistů v ul. Brumovská a to celkem 223 cyklistů/den. To může být mezi 15 – 25 cyklisty/hod ve špičce, což odpovídá jednomu cyklistovi za 4 min. Vzhledem k atraktivitě celé oblasti z hlediska cykloturistiky bude nezbytné přijmout opatření k samostatným od motorové dopravy segregovaným cyklostezkám pro zvýšení bezpečnosti a komfortu cyklistů.

Cyklistická doprava je nejvíce koncentrovaná na hlavních komunikacích a méně po vedlejších. Největší zátěž cyklistů je zaznamenána na hlavních průjezdních komunikacích městem, tj. I/57, II/494 a III/4942.

Dále je patrný silný velký pohyb cyklistů na cyklostezce podél potoka Brumovka, která pak pokračuje ul. U Váhy, Hodňov, Koželužská, přes most, Palackého a zpět na Cyrilometodějskou, tedy na I/57 s velkým provozem nákladní a individuální dopravy.

Z dalších zajímavých dopravních vztahů lze určit trasu od ul. Cyrilometodějská, Dlouhá, Luční a nahoru k vodojemu. Tento dopravní vztah lze spíše zařadit do rekreační dopravy.

Dále lze specifikovat řadu místních vztahů např. ul. Soukenická či Záhumenní. V centrální části města pak ul. Kramolišova, Partyzánská a Hřbitovní. Jistý intenzivnější provoz cyklistů je také na Masarykově náměstí. Tyto dopravní vztahy mohou být pravděpodobně zařazeny do dopravní funkce cyklistické dopravy (občanská vybavenost, úřady, nákupy, apod.)

Důležitou součástí Smart City řešení dopravy je podpora cyklistiky. Cyklo doprava umožní snížit zátěž ve městě danou individuální dopravou.

Cyklistickou dopravu je důležitá nejen pro turistiku, ale i pro cestu do práce, obchodů a škol. V současnosti je dálková cyklotrasa - mezinárodní cyklistické trasy Bečva-Vlára-Váh s názvem „BEVLAVA“ z větší části dokončená. Realizují se zbývající dílčí části trasy, napojuje se úsek Vsetín – Valašská Polanka. Z Brumova je trasa zprovozněna až na Slovensko.



Místní cyklotrasy

- **č.5058: Slavičín – Divnice – Vlachovice – Vlachova Lhota – Mirošov – Valašské Klobouky**
- **č.5059: Valašské Klobouky – Poteč – Nedašova Lhota – hranice ČR-SR**

V roce 2019 byla dokončena cyklostezka propojující město se sousedním Brumovem-Bylnicí. Nový úsek cyklotrasy vznikl úpravou chodníku a opravou místní komunikace v ulici Koželužská. Nová cyklostezka propojila Valašské Klobouky a Brumov-Bylnici bezpečnou trasou pro cyklisty, kteří se tak vyhnou frekventovanému silničnímu tahu I/57. Vybudovaný úsek je součástí záměru mezinárodní cyklistické trasy Bečva-Vlára-Váh s názvem „BEVLAVA“.

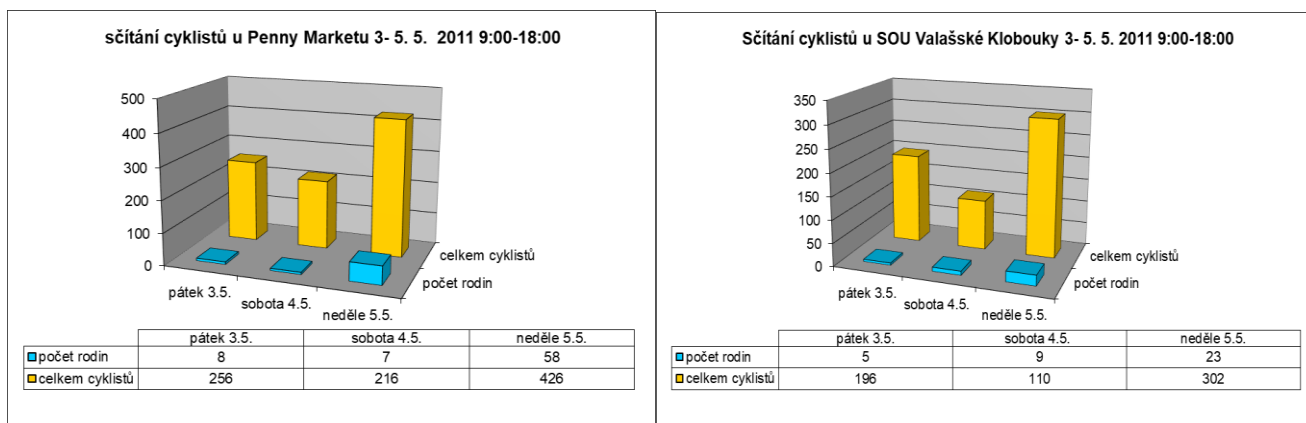
Probíhá příprava realizace cyklostezky ze sídliště Palackého k ekoparku Trhovisko, realizace je podmíněna získáním dotace.

Cyklistická doprava mezi spádovou obcí Poteč a městem je možná pouze po dopravně zatížené silnici 57 a následně po Cyrilometodějské ulici. Bepečnost cyklistické dopravy je negativně ovlivněna průtahem silnice I/57 městem.

V rámci projektu Nadace Partnerství „Cesty ke škole – Pěšky nebo na kole!“ odpovídalo 376 žáků. Respondenti uvedli, že pěšky sám (nebo s někým) jde do školy 289 žáků, což je 78 % respondentů. Proti tomu na kole sám (nebo s někým) jede do školy 27 žáků, což je pouze 7 % respondentů. Tento počet je nedostatečným a mohl by být navýšen díky snížení počtu žáků cestujících automobilem s rodiči – 48 žáků (13 %). K tomu je však nezbytné vybudovat vhodnou a bezpečnou cyklotrasu ze vzdálenějších míst (například Poteč).

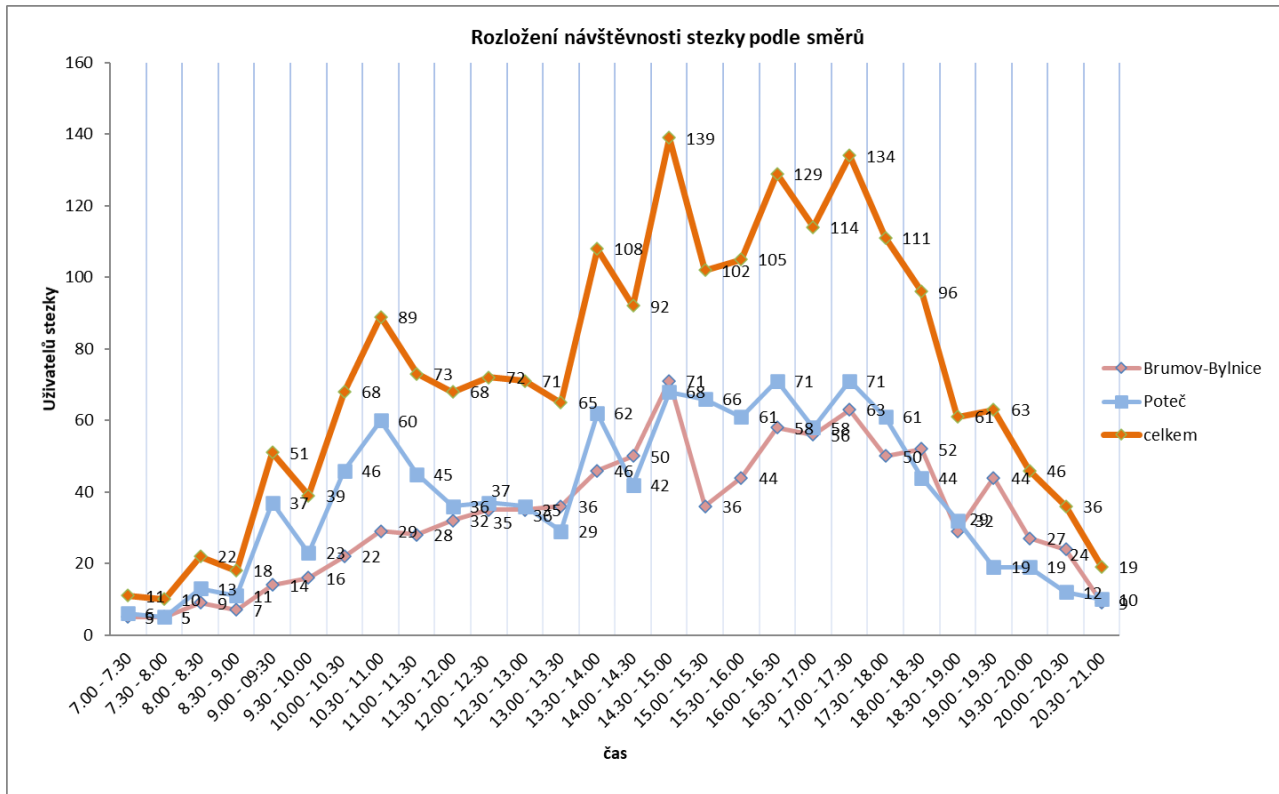
3. až 5. května roku 2011 proběhlo ve městě sčítání cyklistů u Penny Marketu a u SOU Valašské Klobouky. Z uvedených údajů vyplývá značný nárůst cyklistů v neděli. Ten je dán rekreační cyklistikou. Nejnižší pohyb cyklistů byl zaznamenán v sobotu. To může být dáno počasím (není k dispozici) nebo cílem cyklistů v sobotu – spíše nákupy než rekreační cyklistika. Páteční provoz cyklistů bude složen z cest do zaměstnání, škol za nákupy a rekreační cyklistika.

Dne 16.6.2012 proběhlo sčítání uživatelů cyklostezky Bečva-Vlára-Váh na vjezdech do města. Sčítání proběhlo u hasičské zbrojnice Valašské Klobouky ve směrech Brumov – Bylnice a Poteč. Sčítání bylo provedeno pro cyklisty, in-line bruslaře a pěší. V obou směrech projelo stezkou v době od 7 do 21 hodin 1508 cyklistů, 127 bruslařů a 377 pěších. Výše uvedené průzkumy potvrzují značný potenciál cyklistiky pro město Valšské Klobouky nejen pro volnočasové využití, ale i pro cesty do zaměstnání, do škol a na nákupy. V rámci Smart City aktivit by město mělo tyto aktivity podporovat výstavbou cyklostezek a další infrastruktury podporující cyklistiku. Výsledky sčítání jsou níže na **grafech 4 a 5**.



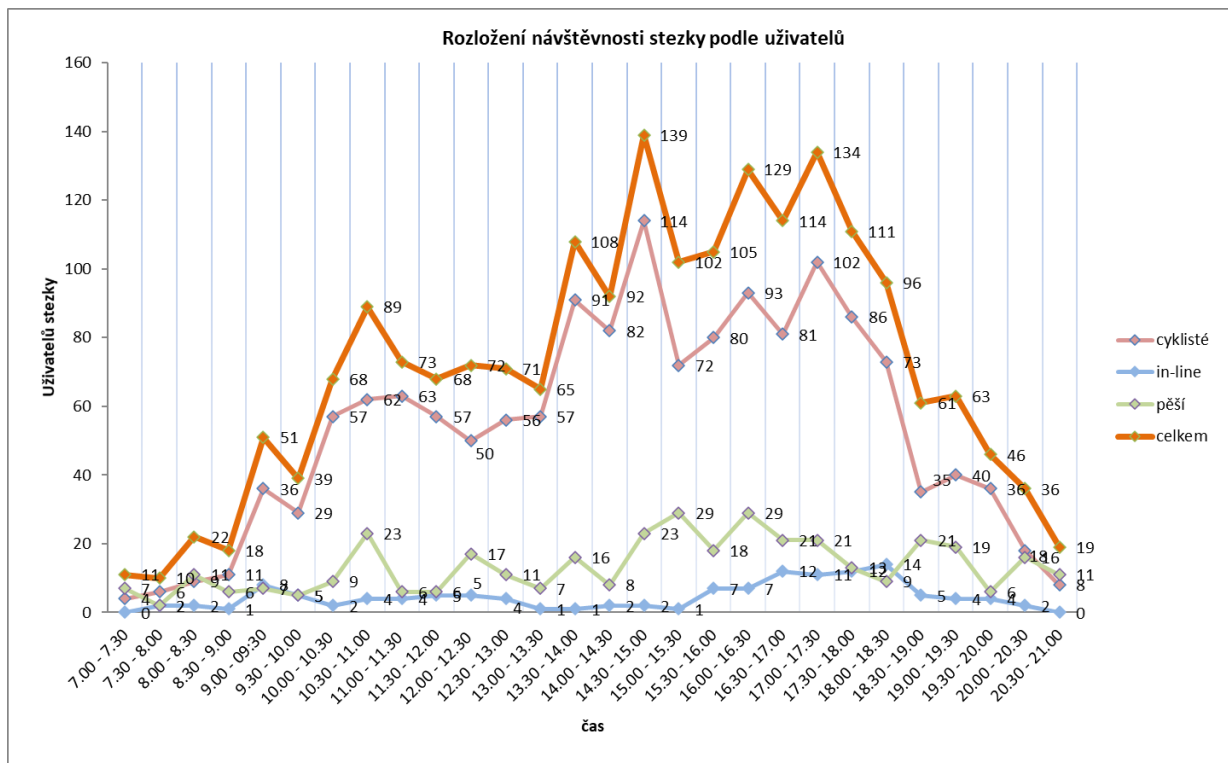


Graf 3: Rozložení návštěvnosti stezky podle směrů



Zdroj: město Valašské Klobouky

Graf 4: Rozložení návštěvnosti stezky podle uživatelů



Zdroj: město Valašské Klobouky



Při realizaci obnovy veřejného osvětlení je vhodné pamatovat na místa pro dobíjení elektrokol a připolozě chrániček optických vláken.

Pro podporu a rozvoj cykloturistiky je nezbytná nejen výstavba cyklostezek, ale také zázemí pro cyklisty. Ve městě není k dispozici bezpečné úložiště pro kola, které by mělo být situováno v místech přestupních uzlů, v centru města a v okolí polikliniky.

V podmínkách kopcovitého území města je nezbytná podpora elektrokol, elektrokola umožní využívat cyklodopravu i pro starší občany města, kteří by se jinak neodvážili cyklodopravu využívat. Ta musí spočívat v dostupnosti nabíjecích míst pro elektrokola v místech s vyšší koncentrací cyklistů a v dostupnosti bezpečného úložiště poměrně drahých kol.

Možnost využití kola pro cestu do školy je podmíněna existencí bezpečných cyklostezek tak, aby se rodiče nebáli vypravit děti do školy na kole a možnost bezpečného uložení kol po dobu výuky. Město vybudovalo v rámci projektu „Školního plánu mobility“ krytá úložiště pro kola u základní školy. Obdobná zařízení však chybí u obecního úřadu, polikliniky a nádraží. Přitom půjčovna kol a bezpečné úložiště kol by kombinací cyklistické a železniční dopravy mohly výrazně posílit.

Shrnutí závěrů z analýzy cyklistiky

Cyklistická doprava je důležitým druhem dopravy ve městě. Její rozvoj je nezbytné podporovat vhodnými opatřeními. Mezi základní opatření pro její podporu patří budování cyklistické infrastruktury, která v současné době není zajišťovaná v potřebné míře. Provedené analýzy cyklistické dopravy jsou zatíženy chybou získávání relevantních dat o pohybu cyklistů. Při přesném změření hustoty cyklo dopravy se zaměřením na její zdroje a cíle, by bylo možné naplánovat budování opatření pro podporu cyklodopravy, zřizování cyklostezek, a cyklo pruhů a provést návrh přejezdů pro kola. Výstupy z měření cyklo dopravy je dále vhodné použít pro návrh zónových opatření ve městě.

2. 7. Elektromobilita

Město podpořilo elektromobilitu požadavkem na investora obchodního domu Lidl. Ten má zrealizovat v souladu s podmínkami povolení stavby dobíjecí stanice pro elektromobily. V době místního šetření žádná dobíjecí stanice v areálu Lidl nebyla zaznamenána. Město při obnově veřejného osvětlení ani při revitalizaci chodníků a stavbě parkovišť nepokládá kabely vhodné pro napájení dobíjecích stanic elektrokol a elektromobilů.

Podporu elektromobility neřeší město ani pořízením elektromobilu pro potřeby úřadu nebo pro zajištění některých služeb údržby společnosti Valaškokloboucké služby s. r. o.

2. 8. Přístup k letecké a lodní dopravě

Okolí Valašských Klobouk není svým terénem vhodné pro leteckou dopravu. Nejbližší letiště se nachází v Holešově, v Kroměříži a v Otrokovicích vhodné pro sportovní vyžití. Letiště se statutem veřejné mezinárodní letiště se nachází v Kunovicích a v Brně Tuřanech. ZUR verze č. 2 stanovuje **plochy pro heliport nadmístního významu** s vnitrostátním, případně mezinárodním provozem ve Valašských Kloboukách. Cílem vrtulníkové dopravy je rychlá přeprava osob s přednostní využitelností pro záchrannou službu.

Městem nevedou ani žádné vhodné vodní toky pro lodní dopravu. Územím Zlínského kraje prochází uvažovaný plavební kanál Dunaj-Odra-Labe. Nejbližší možný lodní provoz je od Valašských Klobouk vzdálen



62 km na řece Moravě v úseku Spytihněv – Bělov (v délce cca 12 km), a je určen pouze k rekreačním účelům.

2. 9. Místní komunikace

Problematika místních komunikací je dána díky svažitému terénnímu profilu města. Komunikace jsou vesměs úzké s nepřehlednými zatáčkami a kříženími. Šíře komunikací neumožňuje obousměrný provoz vozidel, popřípadě jednosměrný provoz vozidel s podélným parkováním vozidel. Mnohdy nezbývá místo pro vybudování chodníků. Letní a zimní údržbu na komunikacích a chodnících v lokalitě města Valašské Klobouky provádí městská společnost Valašskokloboucké služby s.r.o. (Zdroj: Profil města VK)

2. 10. Analýza nehodovosti

V rámci analytické části je zpracována podrobná analýza dopravních nehod ve městě Valašské Klobouky. Analýza nehodovosti vychází z aplikace JDVM (Jednotná dopravní vektorová mapa), do které jsou zadávány údaje od Policie ČR a ŘSD ČR (popř. ČSÚ). Tato statistika dopravních nehod zahrnuje všechny nehody od 1.1.2007 do 4.2.2020 (aktuální v den zpracování analýzy nehodovosti tj. 02/2020).

Analýza dopravních nehod zahrnuje křižovatky, úseky a oblasti. Je také provedena analýza v rámci celého zastavěného území města Valašské Klobouky. Dále jsou řešeny lokality, kde bylo zjištěno více nehod v menší oblasti. Jedná se o tyto lokality:

- 1) **Celková analýza nehodovosti města Valašské Klobouky**
 - a) I/57x II/494
 - b) I/57 x Nádražní
 - c) II/494 x III/4942
- 2) **Křižovatky**
 - a) I/57x II/494
 - b) I/57 x Nádražní
 - c) II/494 x III/4942
- 3) **Úseky**
 - a) I/57
 - i) SOU VK – konec obce
 - ii) Československé armády – SOU VK
 - iii) Dobrovského – Nádražní
 - iv) Nádražní – konec obce
 - b) II/494
 - i) Komenského – Dobrovského
 - ii) Komenského – konec obce
 - c) III/4942
 - i) II/494 – konec obce
 - d) ul. Nádražní
- 4) **Oblasti**
 - a) Masarykovo náměstí a okolí kostela
 - b) Obytná oblast ZÁPAD
 - c) Obytná oblast SEVER
 - d) Obytný oblast JIHOVÝCHOD
- 5) **Lokality se zjištěnou zvýšenou nehodovostí (mimo výše uvedené)**
 - a) Pošta + Obchodní centrum (Cyrilometodějská č.p. 576)
 - b) Penny Market
 - c) ČSPH „F & M Sába, s.r.o.“

Každá ze zmíněných úseků, křižovatek, lokalit či oblastí bude vyhodnocena zvlášť vč. situace a určení parametrů dopravní nehodovosti. Těmito parametry je relativní nehodovost a průměrná roční nehodovost. Dále budou analyzovány hlavní příčiny nehod, podle druhu nehody, podle viníka popř. zavinění. Čím více nehod bude v dané oblasti, tím hlubší bude analýza dané části. Shrnutí dopravní nehodovosti je uvedeno v závěru této kapitoly vč. hodnocení.

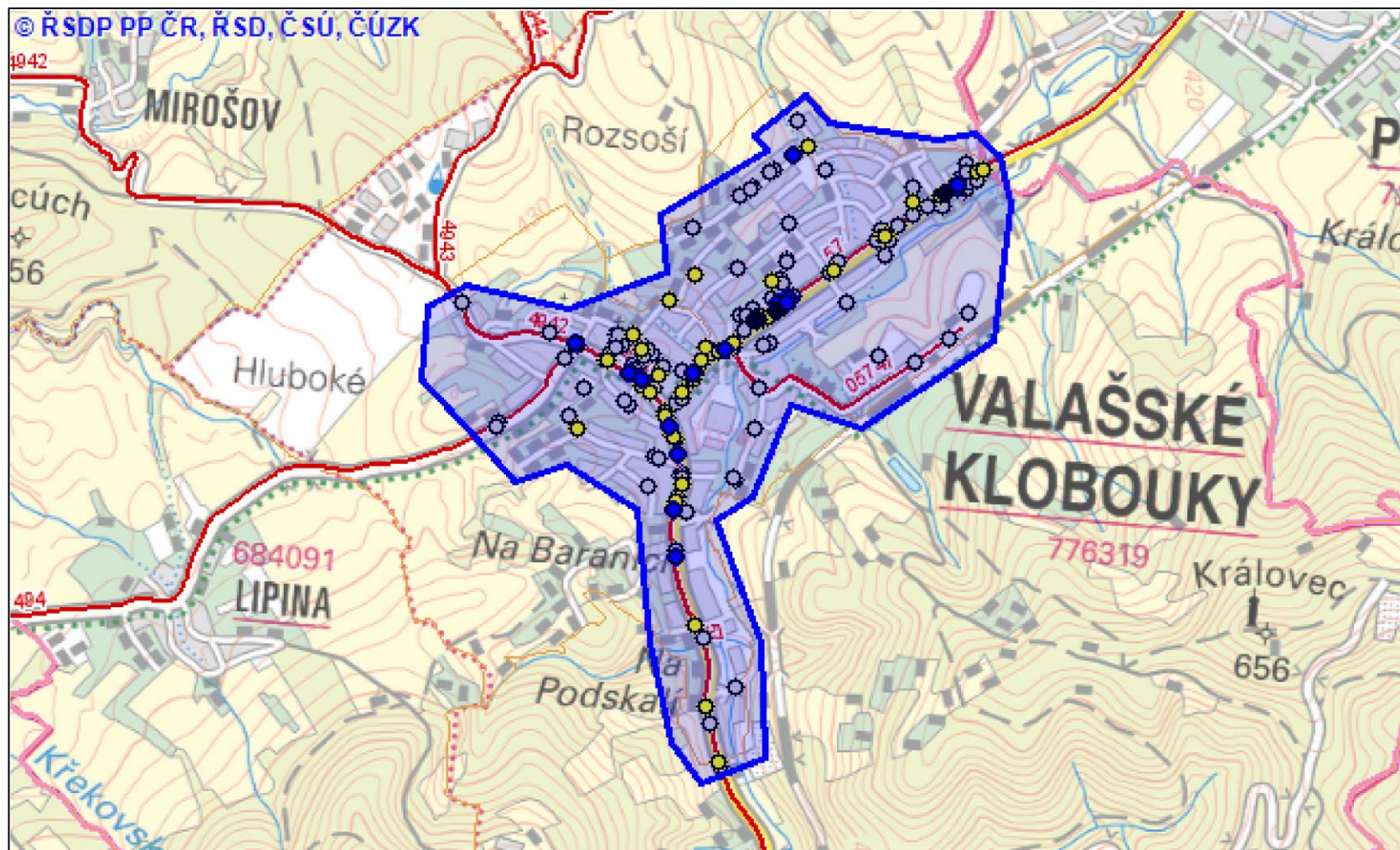
2. 10. 1. Celková analýza dopravních nehod města

Celková analýza je nejpodrobnější částí analýzy dopravních nehod. Na obrázku níže je zobrazena mapa dopravních nehod v mapovém podkladu. Je zahrnuto zastavěné území.

V průměru se stalo cca 16 dopravních nehod ročně.



Obr. 17: Analýza dopravních nehod ve městě



Zdroj: ŘSDP ČR

Z hlediska nehod je legenda (barva teček) následující:

- **Šedá** – dopravní nehoda bez následků na zdraví
- **Žlutá** – lehká zranění (stav do 24 hodin)
- **Modrá** – těžká zranění (stav do 24 hodin)
- **Černá** – usmrcené osoby (stav do 24 hodin)



Je patrné, že za cca 13 let se stalo ve městě mnoho dopravních nehod (dále DN). Celkem se jedná o 212 DN. Počet DN s následky na zdraví je celkem 71 DN. To odpovídá zhruba každé třetí DN. Vysoké procento DN je také v případě počtu těžce a lehce zraněných osob, což odpovídá 8,5 % DN z celkového počtu nebo cca každé 12 DN. Jako poslední je nezbytné zmínit fakt, kdy za 13 let došlo k 3 smrtelným nehodám. Z toho ve 2 případech jsou to chodci v blízkosti přechodu pro chodce.

Tab. 3.: Počty dopravních nehod dle následků na zdraví

Všeobecný přehled o nehodách v zadané lokalitě	
Počet nehod celkem	212
Počet nehod s následky na zdraví	71
Počet usmrcených osob (stav do 24 hod.)	● 3
Počet těžce zraněných osob (stav do 24 hod.)	● 15
Počet lehce zraněných osob (stav do 24 hod.)	● 60

Tab. 4: Statistika dopravních nehod podle příčin

Statistika nehod podle hlavních příčin nehody				
Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	105	0	4	16
nepř. rychlosti stavu vozovky (náledí, výtluky, bláto, mokrá povrch apod.)	19	1	0	7
proti příkazu dopravní značky DEJ PŘEDNOST	16	0	3	6
nepř. rychlosti dopravně technickému stavu vozovky (zatáčka, klesání, stoupání, šířka apod.)	13	0	0	6
nezaviněná řidičem	12	0	3	6
chodci na vyznačeném přechodu	8	1	3	3
nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	7	0	0	2
při odbočování vlevo	4	0	1	3
samovolné rozjetí nezajištěného vozidla	4	0	0	0
jiný druh nepřiměřené rychlosti	3	0	1	1
nesprávné otáčení nebo couvání	3	0	0	2
nepř. rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu	3	0	0	0
jiný druh nesprávného způsobu jízdy	2	0	0	1
při vjíždění na silnici	2	0	0	1
proti příkazu dopravní značky STŮJ DEJ PŘEDNOST	2	0	0	1
při předjíždění došlo k ohrožení předjížděného řidiče (vynucované zařazení, předjížděný musel prudce brzdit, měnit směr jízdy apod.)	2	0	0	1
vyhýbání bez dostatečné boční vůle	1	1	0	0
předjíždění bez dostatečného rozhledu (v nepřehledné zatáčce nebo její blízkosti, před vrcholem stoupání apod.)	1	0	0	2
nezvládnutí řízení vozidla	1	0	0	1
jiné nedání přednosti	1	0	0	1
předjíždění vpravo	1	0	0	0
jízda po nesprávné straně, vjetí do protisměru	1	0	0	0
závada provozní brzdy	1	0	0	0

Zdroj obou tabulek: ŘSDP PP ČR

Z hlediska hlavních příčin je patrné, že nejvíce DN bylo způsobeno příčinou „řidič se plně nevěnoval řízení vozidla“ – celkem 105 DN, to odpovídá každé 2 nehodě (50 %). To ukazuje na fakt, že řidiči v obci se věnují jiným podnětům než řízení. Také to může znamenat nedostatek dopravních podnětů v okolí komunikací jako například neexistence přechodů pro chodce, vysazených chodníkových ploch nebo například



ochranných ostrůvků pro chodce. Výsledkem těchto nehod je celkem 20 DN s následky na zdraví z toho 4 osoby byly zraněné těžce.

Druhou nejčastější příčinou nehod je nepřizpůsobení rychlosti stavu, tj. především za snížených povětrnostních podmínek nebo technickému stavu vozovky. Jinými slovy řidič volil takovou rychlost, která není vhodná za daných podmínek. Výsledkem je 1 smrtelná nehoda a 7 lehce zraněných osob.

Třetí nejčastější příčinou nehod je nedodržení příkazu dopravní značky „dej přednost“. Z tohoto zjištění mohou plynout určitá místa, která bude nutné upravit takovým způsobem, aby řidič včas pochopil, že má dát přednost.

Čtvrtá nejčastější příčina nehod je nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky. Jinými slovy řidič volil vyšší rychlost, než je pro danou geometrii vozovky vhodná. Jedná se například a směrové a výškové oblouky nebo například šířka komunikací.

Pátá a šestá příčina nehod je nezavinění řidičem resp. chodcem na vyznačeném přechodu. Další příčiny jsou z celkového podílu víceméně marginální, ale ne nedůležité. Jedná se například nedodržení bezpečné vzdálenosti, při odbočování vlevo, nepřiměřená rychlost, proti dopravní značce STOP. Tato statistika ukazuje na celkové chování řidičů, na které má vliv dané dopravní řešení v daném prostoru

Následující statistika DN ukazuje druhy nehody. Je patrné, že nehody jsou relativně rozdělené mezi nehody pouze s vozidly v pohybu a v klidu. Dále pak velký počet nehod s pevnou překážkou a 29 DN s chodcem, což je nejrizikovější účastník silničního provozu.

Tab. 5: Statistika dopravních nehod podle druhu

Statistika nehod podle druhu				
Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	65	1	5	27
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	53	0	0	7
srážka s pevnou překážkou	52	0	0	3
srážka s chodcem	29	2	10	17
havárie	7	0	0	5
jiný druh nehody	3	0	0	1
srážka s domácím zvířetem	1	0	0	0
srážka s vlakem	1	0	0	0
srážka s lesní zvěří	1	0	0	0

Zdroj: ŘSDP PP ČR

Téměř 90 % dopravních nehod bylo zaviněno řidičem motorového vozidla. Zbytek DN pak řidičem nemotorového vozidla (jízdni kolo) a chodcem. Z hlediska zavinění chodcem se může jednat o přecházení vozovky mimo místa k tomu určená. To může ukazovat na nepříliš vhodné podmínky pro chodce a cyklisty.

Zajímavou statistikou je druh vozidla, který zavinil nehody. Ve více než polovině případů se jedná o osobní automobil. Překvapivý je počet nehod, kde řidič ujel. Jedná se cca o každou čtvrtou dopravní nehodu. **Možným řešením této situace by mohlo být využití městského bezpečnostního (ne dopravního) kamerového systému**, které by mohlo i ex-post tyto nehody řešit. Poměrně vysoký počet DN je zaviněn nákladními automobily, což je dáno vzhledem k vysokému podílu dopravy na silnici I/57 k celkové dopravě ve městě.



Tab. 6: Statistika dopravních nehod podle druhu vozidla viníka nehody

Statistika nehod podle druhu vozidla viníka nehody				
Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
osobní automobil bez přívěsu	113	2	11	37
nezjištěno, řidič ujel	51	0	0	1
nákladní automobil (včetně multikáry, autojeřábu, cisterny atd.)	25	1	0	7
jízdní kolo	9	0	1	7
nákladní automobil s přívěsem	4	0	1	1
motocykl (včetně sidecarů, skútrů apod.)	4	0	0	4
malý motocykl (do 50 ccm)	2	0	1	1
autobus	2	0	0	2
nákladní automobil s návěsem	1	0	1	0
traktor (i s přívěsem)	1	0	0	0

Zdroj: ŘSDP PP ČR

2. 10. 2. Lokalita se zvýšenou nehodovostí: Pošta + obchodní centrum

V této lokalitě kromě nehod bez následku na zdraví došlo k 1 DN se smrtelnými následky. Jedná se o nehodu na přechodu pro chodce u pošty.

Obr. 18: Dopravní nehody, Pošta + obchodní centrum



Zdroj: ŘSDP PP ČR, ADE s.r.o.

Celkový počet nehod v tomto místě je 9 DN a z toho již výše zmíněna 1 smrtelná nehoda. Žádné další nehody s následky na zdraví nebyly zaznamenány.

Všeobecný přehled o nehodách v zadané lokalitě	
Počet nehod celkem	9
Počet nehod s následky na zdraví	1
Počet usmrcených osob (stav do 24 hod.)	● 1
Počet těžce zraněných osob (stav do 24 hod.)	● 0
Počet lehce zraněných osob (stav do 24 hod.)	● 0

Hlavními příčinami nehod je nevěnování se plně řízení vozidla z čehož je většina (7 DN) se zaparkovaným nebo odstaveným vozidlem a 2 DN s pevnou překážkou.



2. 10. 3. Lokalita se zvýšenou nehodovostí: Penny Market

V případě této lokality jde o typické DN objevující se na parkovištích po celé ČR. Jde o nehody s poškozenými plechy a laky vozidel. Celkově se jedná o 7 dopravních nehod.

Obr. 19: Dopravní nehody, Penny Market



Zdroj: ŘSDP PP ČR, ADE s.r.o.

Příčinami je nevěnování se plně řízení vozidla a také nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky v případě nepříznivých povětrnostních podmínek.

Statistika nehod podle hlavních příčin nehody				
Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	6	0	0	0
nepř. rychlosti stavu vozovky (náledí, výtluky, bláto, mokrá povrch apod.)	1	0	0	0

V každém případě se nejedná o závažné nehody a stávají se zde kombinace 2 druhů nehod a to srážka s vozidlem zaparkovaným či odstaveným nebo srážka s pevnou překážkou, což v tomto případě mohou být patníky, obrubníky, sloupky, zábradlí apod.

2. 10. 4. Lokalita se zvýšenou nehodovostí: ČSPH „F & M Sába, s.r.o.“

Poslední lokalitou zjišťovanou v rámci této analýzy dopravních nehod je prostor a okolí čerpací stanice na výjezdu z města na východě. Zde došlo ke 4 DN bez následků na zdraví.

Obr. 20: Dopravní nehody, ČSPH



Zdroj: ŘSDP PP ČR, ADE s.r.o.



Příčinami jsou nevěnování se řízení vozidla nepřizpůsobení rychlosti.

Statistika nehod podle hlavních příčin nehody				
Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	3	0	0	0
nepř. rychlosti stavu vozovky (náledí, výtluky, bláto, mokřý povrch apod.)	1	0	0	0

Více o nehodovosti na křižovatkách a ve vybraných lokalitách VK a metodice vyhodnocení analýzy – viz **Příloha 4**.

Shrnutí závěrů z analýzy nehodovosti

Na další stránce je **obr. 21** shrnující analytickou část dopravní nehodovosti ve městě Valašské Klobouky. Údaj relativní nehodovost v celém městě je vypočítán pouze s počtem nehod na hlavní síti, na které jsou známy intenzity dopravy dle CSD 2016. Je patrné, že nehodovost na hlavní komunikační síti, tedy na I/57, II/494 a III/4942 je relativně vysoká. Hodnota relativní nehodovosti v Praze za rok 2018 je 3,1. To znamená, že ve městě Valašské Klobouky je dopravní nehodovost až 3x vyšší než v Praze.

Z hlediska jednotlivých křižovatek, úseků, oblastí a lokalit je patrné, že nejvíce nehodové jsou úseky na I/57, které tvoří hlavní průtah městem. Průtah I/57 tvoří celkem 92 ze 106 DN, které jsou na průtazích městem (tj. mimo I/57 také II/494 a část III/4942).

Nejvyšší relativní nehodovost je tedy zaznamenána na silnici I/57 v centrální části města na úseku mezi ul. Dobrovského a Nádražní – tj. 21,08 dopravních nehod na milion vozidel. Dále se jedná o 2 zbylé úseky I/57 v intravilánu města. Z nichž v tom východním od Nádražní po konec obce jsou také 3 smrtelné nehody a 5 těžce zraněných.

Obecně se dá konstatovat, že relativní nehodovost je zvýšená nebo vysoká na průtazích městem, ale pouze na průtahu silnice první třídy č. I/57 jsou zaznamenány dopravní nehody se smrtelnými následky či těžkými zraněními. Dále například Masarykovo náměstí vykazuje poměrně „nízké“ parametry dopravní nehodovosti, ale zase zde byly zaznamenány 2 dopravní nehody s těžkým zraněním.

Závěrem je nutné konstatovat, že analýza nehodovosti prokázala, že město Valašské Klobouky má zvýšenou nehodovost. Celkově se za období od 1.1.2007 do 4.2.2020 stalo 212 dopravních nehod, z čehož byly 3 smrtelné. V průměru se tak jedná o cca 16 dopravních nehod ročně. To odpovídá při přepočtu na 22,5 dne 1 dopravní nehoda. Relativní nehodovost na průjezdních komunikacích ve městě je až 3x vyšší než v Praze v roce 2018 (kdy byla vydaná poslední ročenka dopravy).

Příčinami vzniku nehody bývá především nepozornost řidičů. Dále pak nedodržování rychlosti anebo její nepřizpůsobení. Ukazují se také i nehody, které jdou proti příkazům „dej přednost v jízdě“ nebo „stop, dej přednost v jízdě“.

Velký počet nehod byl zaznamenán s účastí chodce a to především v lokalitách občanské vybavenosti, resp. v místech se zvýšeným počtem chodců. Z toho může plynout, že dopravní řešení či úpravy komunikací v těchto místech nejsou dostatečné a je nutné přijmout taková opatření, aby se tyto nehody v takových počtech nestávaly. Z výsledků analýzy dopravních nehod budou v návrhové části zpracovány návrhy, které by měly tyto lokality upravit tak, aby bylo možné v dalším horizontu dopravní nehodovost snižovat.



Obr. 21: Vyhodnocení dopravní nehodovosti

POPIS		typ lokality	VSTUPNÍ PARAMETRY					VÝSTUPNÍ PARAMETRY			PRŮMĚR HODNOT*	TEORETICKÉ POŘADÍ - DLE TYPU LOKALITY	ZDROJ INTENZIT DOPRAVY	
umístění	úsek / rozsah		počet dopravních nehod	z toho těžce zraněných	z toho smrtelných	časové období	délka úseku (kom.)	intenzita dopravy	průměrná nehodost	hustota nehod				relativní nehodovost
			[počet]			[roky]	[km]	[voz/den]	[DN/rok]	[DN/km/rok]	[DN/mil. vozidel]			
Valašské Klobouky	intravilán (jen průtah)	I/57+II/494 +III/4942	123	3	14	13,1	4,3	26 072	9,39	2,18	9,87	7,15	X	CSD 2016
I/57 x II/494	křižovatka + řazení	křižovatka	9	0	1	13,1	0,15	10 734	0,69	4,58	1,75	2,34	3	CSD 2016
I/57 x Nádražní	křižovatka + řazení	křižovatka	8	0	1	13,1	0,15	10 860	0,61	4,07	1,54	2,07	2	CSD 2016
II/494 x III/4942	křižovatka + řazení	křižovatka	5	0	1	13,1	0,15	5 433	0,38	2,54	1,92	1,62	1	CSD 2016
I/57	SOU VK - konec obce	úsek	4	0	0	13,1	0,65	5 492	0,31	0,47	2,34	1,04	1	CSD 2016
I/57	Československé armády - SOU VK	úsek	20	0	4	13,1	0,75	5 492	1,53	2,04	10,15	4,57	5	CSD 2016
I/57	Dobrovského - Nádražní	úsek	22	0	1	13,1	0,25	8 732	1,68	6,72	21,08	9,82	8	CSD 2016
I/57	Nádražní - konec obce	úsek	46	3	5	13,1	1,10	8 732	3,51	3,19	10,02	5,57	6	CSD 2016
II/494	Komenského - Dobrovského	úsek	5	0	0	13,1	0,30	5 471	0,38	1,27	6,37	2,68	4	CSD 2016
II/494	Komenského - konec obce	úsek	3	0	0	13,1	0,40	3 048	0,23	0,57	5,15	1,98	2	CSD 2016
III/4942	II/494 - konec obce	úsek	2	0	0	13,1	0,45	1 432	0,15	0,34	6,49	2,33	3	CSD 2016
ul. Nádražní	I/57 - nádraží	úsek	4	0	0	13,1	1,00	476	0,31	0,31	17,58	6,06	7	dopravní studie HBH
Masarykovo nám. a okolí	Masarykovo náměstí + kostel	oblast	24	0	2	13,1	0,70	-	1,83	2,62	-	2,22	4	nesčítáno
Obytná oblast ZÁPAD	kvadrant mezi I/57 a II/494	oblast	10	0	0	13,1	3,20	-	0,76	0,24	-	0,50	2	nesčítáno
Obytná oblast SEVER	kvadrant mezi I/57 a centrem města	oblast	25	0	1	13,1	5,50	-	1,91	0,35	-	1,13	3	nesčítáno
Obytná oblast JIHOVÝCHOVÍ	kvadrant mezi I/57 a areálem PAL	oblast	8	0	0	13,1	3,00	-	0,61	0,20	-	0,41	1	nesčítáno
Pošta + Obchodní centrum	plocha	lokality	9	0	0	13,1	0,16	-	0,69	4,29	-	2,49	3	nesčítáno
Penny Market	plocha	lokality	7	0	0	13,1	0,2	-	0,53	2,67	-	1,60	2	nesčítáno
ČSPH „F & M Sába, s.r.o.“	plocha	lokality	4	0	0	13,1	0,2	-	0,31	1,53	-	0,92	1	nesčítáno

*JEDNÁ SE O ARITMETICKÝ PRŮMĚR VŠECH VÝSTUPNÍCH PARAMETRŮ - NEJDE O OFICIÁLNÍ NEHODOVÝ ÚDAJ, ALE SPÍŠE O ZJEDNODUŠENÍ VÝSLEDKŮ PRO PŘEDSTAVU O NEHODOVOSTI

Zdroj: ŘSDP ČR



2. 11. Zhodnocení dopravy ve městě z hlediska konceptu Smart City

Město vnímá oblast dopravy jako klíčovou, ale z hlediska zavádění prvků konceptu Smart City provádí pouze kroky zaměřené na prostou obnovu stávajících komunikací a rozvoj daný nárůstem dopravy. Cílem Smart mobility by mělo být zvýšení bezpečnosti dopravy, snížení negativních jevů (emise, hluk) a zvýšení komfortu dopravy pro rezidentní obyvatele i návštěvníky. Město si ve strategických dokumentech uvědomuje naléhavost problému dopravního zatížení města.

Důležitou silniční stavbou pro oblast Smart City je zajištění odklonu zbytné dopravy městem. Tou měl být obchvat průjezdní komunikace městem. Bohužel v návaznosti na ZUR aktualizace č. 2 byly zrušeny plány na výstavbu obchvatu. Obchvat města by snížil dopravu ve městě se současným poklesem nehodovosti a snížením emisí.

Problémem, ostatně jako ve většině měst, je neustále obyvateli hodnocený nedostatek parkovacích míst a systém rezidentního parkování (prioritizace). Město podporuje a organizuje výstavbu nových parkovacích míst, parkovací objekty pro větší počet vozidel však neřeší. Také v oblasti cyklo dopravy město realizuje projekty směřujících k výstavbě nových tras. Priority v oblasti dopravní obslužnosti hromadnou dopravou narážejí na zajišťování služeb organizátorem dopravy. Vozový park VHD není vybaven vozidly s ekologickým pohonem, tím je dále zvyšována zátěž města emisemi dieselových motorů ve městě.

Město zatím neuvažuje o zavedení elektronizace služeb spojených s parkováním (platba parkovného vč. informačních upozornění na překročení zaplacené doby, informace o obsazenosti parkovišť, navigace na volná parkovací místa, automatizovaná kontrola dodržování parkovacího režimu).

Město nevyužívá systémy monitorování dopravy dopravními senzory s výstupy pro popis chování dopravy ve městě a s možnou vazbou na případné budoucí telematické řízení dopravy, proměnlivé dopravní značení umožňující směřování dopravy mimo místa s hustou dopravou – objížděné trasy pro obyvatele, informace o volných parkovacích místech, inteligentní přechody pro chodce. Na území města probíhá jednou za pět let dopravní průzkum, který popisuje chování průjezdní dopravy městem.

Technologie sledování obsazenosti a navigační prvky parkování by měly být zavedeny i s ohledem na výstavbu parkovacích domů.

V oblasti cyklistické dopravy je nutné vyřešit propojení stávajících a budovaných cyklostezek v komplikovaných podmínkách centra města. Při obnovách komunikací je nezbytné budovat cyklistické stezky nebo pruhy pro cyklisty. Dále je pro zvýšení atraktivity cyklo dopravy nezbytné vybudovat zařízení pro bezpečné uložení kol v místech zvýšené potřeby ukládání kol a podpora rozvoje dobíjecích stanic pro elektrokola.

Důležitým prvkem z pohledu Smart City je veřejná hromadná doprava. Ta je zajišťována krajským koordinátorem dopravy. Bohužel stávající zajištění železniční dopravy je pro využití obyvatel města nedostatečné, nenavazuje na ni autobusová doprava a ani vzdálenost železniční stanice není příznivá pro navazující pěší dopravu.

Chybějícím prvkem důležitým pro rozvoj ekologicky udržitelné dopravy je multimodální dopravní uzel. Jako centrální prvek multimodální dopravy je chápáno nádraží veřejné dopravy buď železniční, nebo autobusové. Vhodným prostranstvím ve městě je okolí železniční stanice, zde však není žádné zázemí, které by mohlo jako multimodální dopravní systém sloužit. Pozemky v okolí nádraží jsou v majetku SŽDC a město by mělo o jejich získání usilovat. Vybudování tohoto uzlu by odlehčilo automobilové dopravě v centrální části města.

Město při opravách komunikací a výstavbě nových parkovacích míst nepostupuje v souladu s požadavky na hospodaření s dešťovou vodou v Plánu hlavních povodí České republiky (PHP ČR). Ten mimo jiné ukládá, že



je třeba: „Uplatňovat v generelech odvodnění urbanizovaných území koncepci nakládání s dešťovými vodami, umožňující jejich zadržování, vsakování i přímé užívání.“ Cílem, přímo uvedeným v PHP ČR, je zejména:

- snížit množství srážkových vod odváděných kanalizací a zlepšit podmínky pro jejich přímé vsakování do půdního prostředí;
- snížit znečištění vodních toků při přímém vypouštění srážkových vod z městských a průmyslových kanalizací zavedením povinnosti oddělené likvidace srážkových a odpadních vod;
- posílit výzkum vlivu přírodě blízkých opatření na zvyšování retenční kapacity krajiny včetně kvantifikace jejich vlivu na vodní režim.

Opatření pro vsakování z povrchu terénu:

- Plošné vsakování přes půdní profil – humusovou vrstvu
- Plošné vsakování přes technické prvky
- Vsakovací průleh
- Vsakovací nádrž

Při výstavbě a opravách komunikací je možné využívat kombinace drenážních povrchů, zatravnovacích dlaždic povrchů a přerušovaných obrubníků na travnaté plochy.



2. 12. Shrnutí výstupů analytické části

KŘÍŽOVATKY:

- 1/ ČSA x Brumovská x Dobrovského - neusměrněné dopravní proudy, nevhodné napojení vedlejší, vodorovné dopravní značení málo obnovované, za deště a v noci není VZDn zřetelné, hlavní do oblouku, není vyznačen ani jeden přechod pro chodce
- 2/ ČSA x 2.května - neusměrněný výjezd na hlavní, přechod nepřiléhá úplně ke křižovatce
- 3/ ČSA x Nádražní - rozlehlá nepřehledná křižovatka, šifkové parametry nevhodné, neusměrněné dopravní proudy, parkování v křižovatce, hlavní a jediný přístup motorové dopravy k nádraží
- 4/ Dobrovského x Masarykovo nám. (dolní) - chybí odbočovací pruh pro autobusy, široká komunikace (10 m), spíše odstavňá komunikace pro autobusy
- 5/ Dobrovského x Masarykovo nám. (horní) - napojení v nevhodném úhlu, za vjezdem se rozděluje na parkoviště a kom. skrz náměstí, nevhodný dopravní režim, vjezd převážně k účelu parkování
- 6/ Komenského x Smetanova x Soukenická - vedlejší komunikace spojují historické části města, kostel, školu, obecní úřad, není zdůrazněn význam těchto komunikací
- 7/ Sychrov x Sbořisko - neusměrněné dopravní proudy, nepřehledné vedení hlavní do oblouku, není vyznačen ani jeden přechod pro chodce

PĚŠÍ A CYKLISTICKÁ DOPRAVA:

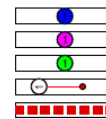
- 1/ Ukončení cyklostezky a převedení provozu směr ul. Nádražní, cyklisté ve směru do centra musí zajíždět
- 2/ Nepřehledný přejezd pro cyklisty na ul. Nádražní
- 3/ Nebezpečný přechod pro chodce u pošty
- 4/ Nebezpečný přechod pro chodce při ul. Krátká
- 5/ Nebezpečný přechod pro chodce při ul. Školní
- 6/ Neexistující přechod pro chodce či místo pro přecházení v návaznosti na pěší trasu směr nádraží
- 7/ Neexistující přechod pro chodce či místo pro přecházení v návaznosti na ul. Dlouhá (obytná zastavba)
- 8/ Ukončení chodníku na jižní straně komunikace u garáží
- 9/ Ukončení chodníku na severní straně komunikace u Motorestu

DOPRAVA V KLIDU:

- 1/ Nadbytečná kapacita stání na Masarykově náměstí na úkor pobytových prostor veřejného prostranství. Náměstí tvoří parkoviště a odstavňovou plochu, což dokládá počet stání a analýza dopravních nehod. Vhodné spíše pro víceobrátkové činnosti, než za dlouhodobé parkování
- 2/ Odstavňování autobusů o počtu cca 5 vozidel ve špičce, což tvoří z náměstí další odstavňovou plochu. Nevhodné v historické části města. Rušení pohledů. Autobusy také vytváří oproti osobním vozidlům značné emise a víří prachové částice (PM10, P5 a PM2,5).
- 3/ Parkování za KD Kloboučan v nedostatečné kapacitě
- 4/ Prostor pro parkovací a odstavňovou plochu jako nahrazení za úbytek kapacity na náměstí. Je v ideální docházkové apru pracující na náměstí a hosty města. Vhodné spíše menší obrátkovost stání.
- 5/ Možný vznik dopravního terminálu. V současnosti chybí parkoviště, odstavňové plochy pro autobusy, točna a základní služby.

LEGENDA

- KŘÍŽOVATKY
- PĚŠÍ A CYKLISTICKÁ DOPRAVA
- DOPRAVA V KLIDU
- VÝZNAMNÉ NEHODOVÉ LOKALITY
- LIŇOVÉ DOPRAVNÍ ZÁVADY



Zdroj: ADE s.r.o.

LIŇOVÉ ZÁVADY:

- 1/ Průtah silnice I/57 městem od křižovatky s II/494. Jedná se o nejvíce nehodovou komunikaci ve městě. V historické části křivolaké vedení s nepřilhlí přehlednými úseky. V části za ul. Nádražní přímý úsek svádějící ke zvýšené rychlosti.
- 2/ Část průtahu silnice II/494 od Sychrova po I/57. Jedná se o úsek se zvýšenou nehodovostí. Silnice II/494 zde dělí 2 historické části města, kde se nachází hlavní zdroje a cíle zájmu ve městě.
- 3/ "Průtah" Masarykovým náměstím. Dělí náměstí na 2 části a díky tomu nelze horní část náměstí

NEHODOVÉ LOKALITY:

- 1/ Lokalita u připojení ul. Soukenická. Zvýšená nehodovost s chodci. V minulosti vyřešeno realizací přechodu pro chodce
- 2/ Lokalita u připojení ul. 2. Května. Zvýšená nehodovost s chodci. Velký počet lehkých zranění a objevilo se i těžké zranění
- 3/ Křižovatka I/57 x Nádražní - relativně nehodová křižovatka s následky na zdraví (4 lehké a 1 těžké zranění)
- 4/ Lokalita se smrtelnou nehodou chodce u přechodu pro chodce u pošty zaviněno řidičem motorového vozidla srážkou chodce na vyznačeném přechodu
- 5/ Lokalita se smrtelnou nehodou chodce u přechodu pro chodce cca 50 m od přechodu pro chodce zaviněno řidičem motorového vozidla v důsledku vysoké rychlosti
- 6/ Křižovatka I/57 x Krátká s častými výskytmi nehodovosti s následky na zdraví z toho 3 s účastí chodce



2. 13. SWOT analýza pro oblast mobility ve VK

Souhrnná SWOT analýza se zaměřuje na identifikované silné a slabé stránky vnitřního fungování města vyplývající z výše uvedených analýz, na příležitosti a ohrožení vyplývající z vnějších faktorů dopadajících na město. **Níže Schéma 4: Souhrnná SWOT analýza pro oblast dopravy (výběr)** zobrazuje hlavní silné a slabé stránky, příležitosti a ohrožení pro dopravu jako celek. **SWOT analýza detailně rozdělena dle dopravních systémů je uvedena v Příloze 2.** Využité zdroje jsou především informace čerpané z rozhovorů se členy pracovních skupin, ze strategií, analýz a investičních záměrů města, webových stránek a podkladů poskytnutých městem.

Schéma 4: Souhrnná SWOT analýza – výběr hlavních charakteristik



Zdroj: ADE, s.r.o.



NÁVRHOVÁ ČÁST



STRATEGICKÁ ČÁST

Strategická část Koncepce dopravy navazuje na analytickou část a při její tvorbě bylo reagováno na identifikované silné a slabé stránky města ze SWOT analýz s přihlédnutím k možným příležitostem a hrozbám dalšího rozvoje. V kapitole jsou sumarizovány návrh aktivit z oblasti dopravy, z nichž následně některé budou v realizační části vybrány pro jejich nejvyšší relevantnost a potenciál.

Ke stanovení těchto řešení je však důležité propojení prioritní oblasti, cílů a opatření ze Strategického plánu města VK 2030, a potažmo z dalších koncepčních aktuálních dokumentů města, nebo dopravních studií. Autoři této koncepce se při návrhu konkrétních opatření inspirovali také příklady dobré praxe v oblasti dopravy (s ohledem na provázanost s konceptem Smart City). **Ukázky příkladů dobré praxe v oblasti dopravy (popř. smart mobility) jsou uvedeny v Příloze 3.**

Nejprve je definována rozvojová vize vztažená na oblast dopravy, a následně jsou stanoveny cíle pro její naplnění. Tyto cíle jsou provázány s oblastmi, jako je životní prostředí, ekonomika města či řízení veřejné správy, neboť doprava tyto oblasti značně ovlivňuje. Následuje zásobník aktivit, který slouží jako vstup pro



tvorbu realizační části koncepce (akční plán). Pro lepší přehlednost je struktura strategické části dokumentu ukázána v následujícím schématu.

Schéma 5: Struktura strategické části Koncepce dopravy



Zdroj: ADE, s.r.o.

3. Vize Koncepce dopravy

Rozvojová vize města definuje stav, ve kterém by se mělo město ve střednědobém až dlouhodobém časovém období nacházet a k němuž by mělo směřovat. Vize je dlouhodobější než časové působení strategického plánu a pomáhá zajistit směry rozvoje města i pro nadcházející období.

Strategická vize Valašské Klobouky

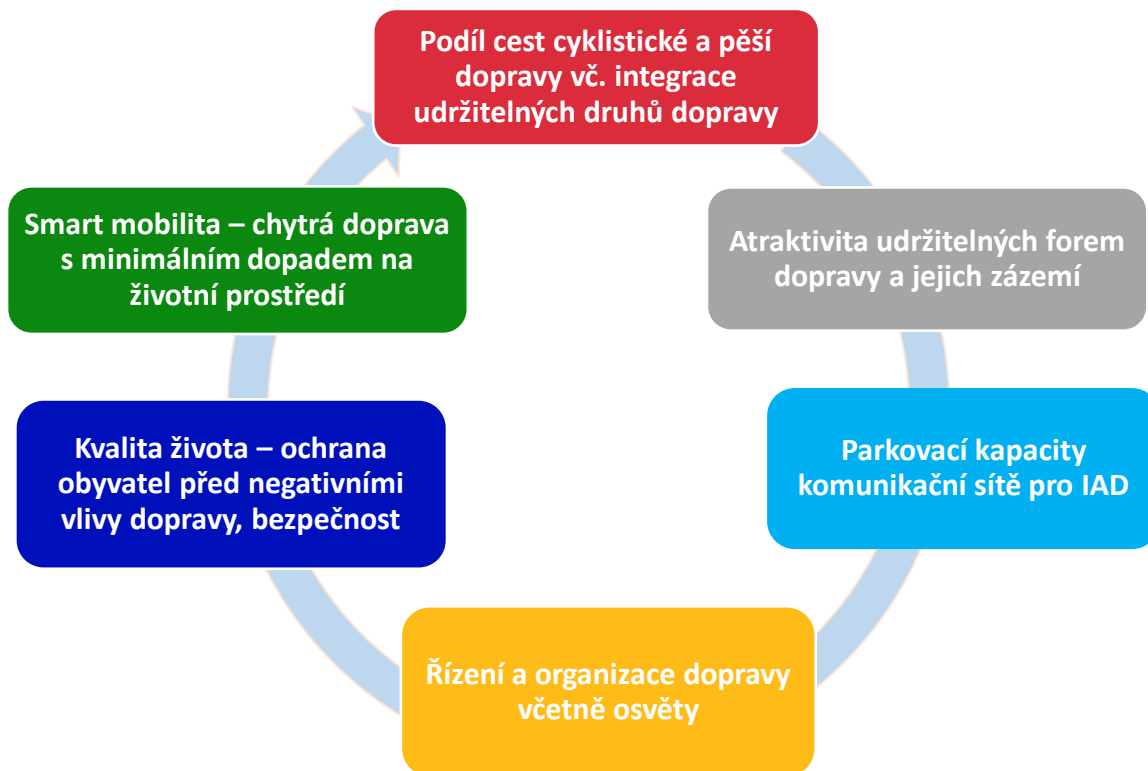
Valašské Klobouky budou prosperujícím centrem regionu jižního Valašska, přitažlivé pro občana, podnikatele i turistu.

Rozvojová vize pro dopravu ve Valašských Kloboukách

V roce 2030 se bude jednat o „město krátkých vzdáleností“ s fungujícím dopravním integračním systémem, kde bude negativní dopad na ŽP minimální i díky navýšení podílu cyklo dopravy a snížení automobilové zátěže.

4. Definování oblastí pro změny v dopravě ve VK

Schéma 6: Hlavní oblasti dopravy vyžadující změnu



Zdroj: ADE, s.r.o.

Podíl cest cyklistické a pěší dopravy vč. integrace udržitelných druhů dopravy: je velmi důležité kontinuálně navyšovat cesty pro veřejnou, cyklistickou a pěší dopravu. Rovněž je zapotřebí zvyšovat integraci udržitelných druhů dopravy (podíl multimodálních cest). Tato změna vyžaduje mnoho dílčích projektů a poměrně vysoké investice. Ruku v ruce s touto změnou je i **zvyšování atraktivity udržitelných forem dopravy**. Velkou investici nejen pro podporu atraktivity veřejné dopravy si vyžádá zvýšení kvality infrastruktury a vozového parku. Další možná cesta ke zvyšování atraktivity jsou slevové či jiné marketingové akce, informační kampaně a osvěta občanů. Z toho vyplývá opět velmi potřebná oblast ke změně definovaná jako: **Řízení a organizace dopravy včetně osvěty**. Moderní městský dopravní systém se v současné a budoucí době již neobejde bez dostatečně sofistikovaného telematického řízení provozu. Řízení provozu může reagovat na mimořádné situace, může provádět regulaci dopravy podle aktuální situace.

Řízení a organizace dopravy z pohledu efektivního propojení dopravního a územního plánování, kdy se zavádí principy integrovaného plánování dopravy zaměstnanců a návštěvníků města při kulturní akci (např. plány mobility pro velké kulturní akce).

Cílem osvětových / vzdělávacích kampaní je zvýšit povědomí a informovanost o městské hromadné dopravě, ale i o příměstské veřejné dopravě. Důležité je jasné a viditelné sdělení, které bude působit motivačně a přesvědčivě na cestující. Sdělení je vhodné cílit na výhody karty, tj. rychlost, čistota prostředí, ekologie, nižší finanční zátěž. V případě podpory pěší dopravy je důležité apelovat na pozitivní dopad pro jejich zdraví.

Je důležité nezapomínat na vytváření zázemí – bezpečné přechody na správných místech, čisté zastávky s interaktivními časy příjezdu a odjezdu, s možností připojení se na wifi, napojené cyklostezky s lavičkami, se



stojany na kola, s interaktivními prvky a kvalitním povrchem (především pro páteční trasy a trasy využívané pro každodenní dojížděku např. do zaměstnání či školy, musí mít kvalitní povrch, který bude eliminovat znečištění cyklisty a zároveň musí být pohodlný a bezpečný pro jízdu). K tomuto pak vede další definovaná potřebná změna, a to v oblasti **zvýšování kvality života obyvatel – díky ochraně před negativními vlivy a důrazem na bezpečnost** (snížení dopravních nehod, nadlimitního hluku, minimalizace negativních dopadů city logistiky – jedná se o systém zásobování zejména v centrální části města) a rovněž i **změna v oblasti Smart City, konkrétně chytré mobility**, kdy efektivní řízení dopravy a využití moderní technologie má za následek: efektivnější dopravu (např. energetické úspory, plynulost dopravy, chytré semaforey, dopravní integrační systém), zvýšení bezpečnosti (chytré přechody), ekologičnost (elektromobily, autobusy poháněné na zemní plyn) a zatraktivnění (chytré zastávky, naváděcí systém, platba parkovného online)

Obr. 22: Autobusová zastávka Valašské Klobouky



Zdroj: Radek Šatka

Dalším chytrým řešením je podpora využití mobilní aplikace pro získání aktuálních informací o dopravě pomocí datového přenosu do telefonu. V rámci cyklické dopravy je i rostoucím trendem doplňování městského mobiliáře o možnost dobíjení elektrokol a bezpečného úložiště kol.²

Pro zvyšování kvality života je důležité myslet i na občany s omezenou možností pohyblivosti a na rodiny s malými dětmi (v kočárku). Město aktivně realizuje postupné odstraňování bariér ve veřejném prostoru území města. Především z dotačních programů dochází k budování bezbariérových tras také ve smyslu zvyšování přístupnosti pro osoby s omezenou možností pohybu.

Součástí dopravy je oblast **parkování** – především z hlediska dostatečných kapacit. Město VK se na tuto oblast zaměřuje průběžně, ale je potřeba na frekventovaných místech vytvořit parkovací místa, např. výstavbou parkovacího objektu. Ke změně v této oblasti může přispět i regulace parkovacích míst pro dlouhodobé parkování ve vybraných lokalitách, neboli zavedení systému rezidentního parkování. Významným nástrojem pro ovlivnění parkování je cenová politika parkování - její nastavení je poměrně citlivá záležitost, neboť příliš levné parkování neodradí řadu řidičů od cesty (Zdroj: Plán mobility Brno). Přitom v prostředí města VK, kde je ve většině částí města dostatečná parkovací kapacita, se jedná o přesun

² Pro podporu cyklistiky je vhodné využít obnovu veřejného osvětlení pro budování dobíjecích míst pro elektrokola. Bikesharing a jeho rozšiřování do vhodných lokalit na území města je vzhledem k terénnímu profilu města a k velikosti města zatím otázkou budoucnosti a měl by význam zejména jako soukromá aktivita s podporou města...



vozidel na nově zřízená parkovací místa v dochozí vzdálenosti od občanské vybavenosti. Dalším nástrojem pro zlepšení v oblasti parkování může být využívání mobilní aplikace a navigačních značek pro aktuální informace o obsazenosti parkovišť – řidič mající informace o stavu volných míst na parkovištích upřednostní rychlé zaparkování, před zdoluhavým hledáním volného parkovacího místa v uličním prostoru. Dojde k úspoře času a ke snížení vypouštěných emisí. Nebo lze nastavit zvýhodněné parkovné pro ekologicky šetrná vozidla.

Jak je vidět z výše uvedeného schématu (**Schéma 6**) a textu, všechny potřebné změny v oblastech dopravy se vzájemně překrývají a doplňují, je potřeba komplexní pohled a provádět změny ve všech oblastech ve vzájemné kooperaci pro jejich synergické efekty.

5. Vztah Koncepce dopravy ke Strategii města Valašské Klobouky 2030

Dokument „Strategie města Valašské Klobouky 2030“ byl zpracován dle metodiky pro místní Agendu 21 pod radou vlády pro udržitelný rozvoj. Dokument definuje hlavní pilíře „města pro lidi“: udržitelné, živé, zdravé, bezpečné a atraktivní. Tyto pilíře by se částečně mohly vztáhnout i na oblast dopravy.

Obr. 23: Město pro lidi



Zdroj: Strategie města VK 2030

Následně definuje cíle a aktivity pro čtyři prioritní oblasti:

- **Tematické oblasti V: Veřejná správa**
- **Tematické oblasti E: Environmentální prostředí**
- **Tematické oblasti S: Sociální prostředí**
- **Tematické oblasti P: Podnikatelské prostředí**

V následujícím schématu jsou uvedeny **PODOBLASTI** k tematické oblasti patřící ve Strategii města do kat. E Environmentální prostředí, konkrétně E4 Doprava. Tyto podoblasti vychází ze struktury analytické části a detailní SWOT analýzy v příloze, přičemž se jedná o:



D0: DATA V OBLASTI MOBILITY

D1: DOPRAVA V KLIDU

D2: PĚŠÍ DOPRAVA

D3: CYKLISTICKÁ DOPRAVA

D4: AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

D5: HROMADNÁ DOPRAVA

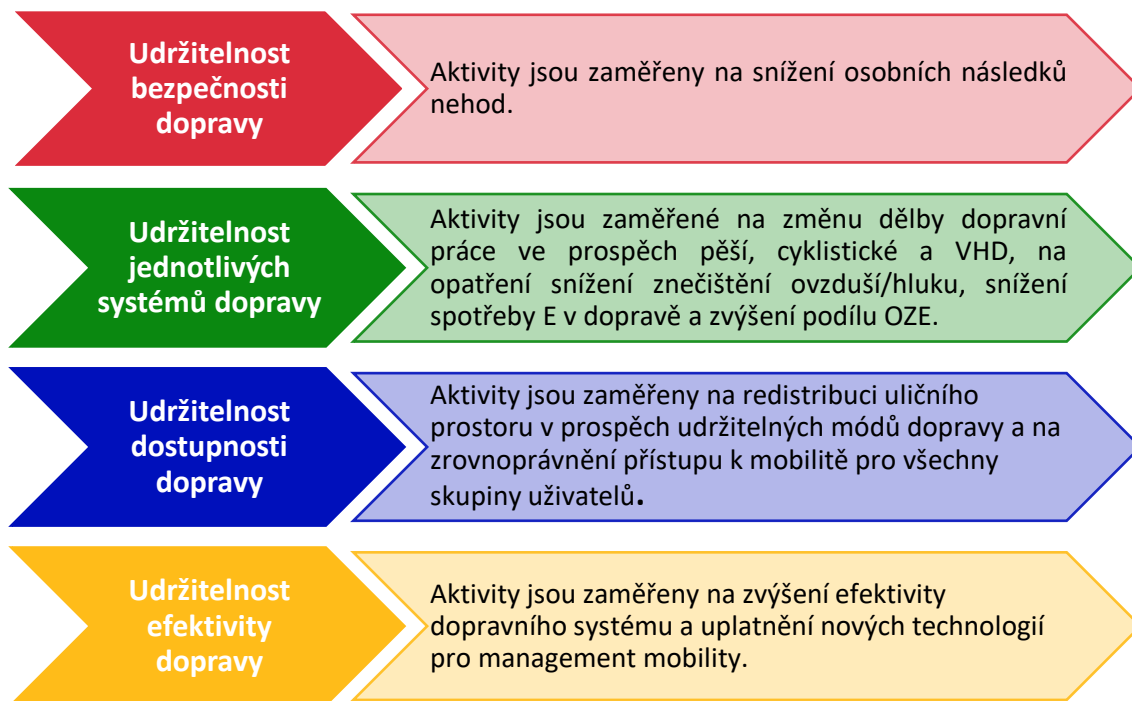
D6: NÁKLADNÍ DOPRAVA



K podoblastem jsou definovány **STRATEGICKÉ CÍLE**, které jsou určeny i s ohledem na metodu SMART (specifické, měřitelné, akceptovatelné, realistické a v čase dosažitelné).

Pro naplnění vytyčených cílů jsou uvedeny **AKTIVITY**, které jsou relevantní pro město, vzájemně se liší jinou úrovní prioritizace. Aktivity jsou rozděleny nejen dle cílů, ale i podle podoblastí. Navržené aktivity (**Schéma 9**) mají vést, k dosažení **trvalé udržitelnosti mobility**. Lze ji rozdělit na čtyři typy:

Schéma 7: Jednotlivé typy udržitelnosti mobility



Zdroj: ADE, s.r.o. + Technologická platforma silniční doprava

Následně proběhne dotazníkové šetření, rozhovory s vedením města, s pracovní skupinou, a s ohledem i na inspiraci u jiných srovnatelných měst (příklady dobré praxe) budou vybrány projekty do tvorby akčního plánu, který tvoří poslední, realizační část Koncepce dopravy.



Schéma 8: Podoblasti, cíle a zásobník aktivit

PRIORITNÍ OBLAST E: ENVIRONMENTÁLNÍ PROSTŘEDÍ – KONKRÉTNĚ E4: DOPRAVA		
PODOBLASTI	CÍLE	AKTIVITY
D1: DATA V OBLASTI MOBILITY	CÍL D0.1 Zabezpečení dat pro jednotlivé podoblasti dopravy	D0.1.1 Měření hustoty dopravy
D1: DOPRAVA V KLIDU	CÍL D1.1 Zabezpečení dostatku vhodných parkovacích míst	D1.1.1 Výstavba parkovacích míst U náhonu, pietní místo (hřbitov), za kulturním domem Klobučan, Sychrov a u nádraží
		D1.1.2 Parkování v obytné lokalitě ulice Luční
	D1.1.3 Úprava místních komunikací a parkovacích míst na Masarykově náměstí a Zákostelí	
CÍL D1.2 Zvýšit možnosti (+zlepšit) parkování a snížit dopravní zátěž pomocí smart technologie	D1.2.1 Systém detekce obsazenosti parkovacích míst, vymáhání dodržování vyhlášky o parkování, navigace na volná parkovací místa, platební aplikace	
D2: PĚŠÍ DOPRAVA	CÍL D2.1 Zvýšení bezpečnosti chodců	D2.1.1 Budování bezpečných přechodů pro chodce
		D2.1.2 Zřízení obytné zóny a Zón 30
		D2.1.3 Vybudování nebezpečné stezky pro volnočasové aktivity.
D3: CYKLISTICKÁ DOPRAVA	CÍL D3.1 Zvýšení využívání cyklistické dopravy pro cesty do práce, škol a na úřady	D3.1.1 Budování cyklostezek
		D3.1.2 Budování bezpečného úložiště kol
		D3.1.3 Podpora elektrokol
		D3.1.4 Zvýšení průjezdnosti města pro kola



D4: AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA	CÍL D4.1 Snížení hustoty automobilové dopravy ve městě	D4.1.1 Obchvat města silnice I/57 (stavební opatření)
	CÍL D4.2 Zvýšení bezpečnosti automobilové dopravy	D4.2.1 Úprava křižovatky Nádražní/ Cyrilometodějská
		D4.2.2 Úprava křižovatky Brumovská x Dobrovského x ČSA
		D4.2.3 Úprava křižovatky Komenského x Sychrov x Sbořisko
	CÍL D4.3 Zvýšení plynulosti dopravy	D4.3.1 Úprava dopravního značení
		D4.3.2 Propojit dopravní a územní plánování, zavést principy integrovaného dopravního plánování včetně posílení významu telematických systémů
		D4.3.3 Zvýšení prostupnosti města – změna místní úpravy – obytná zóna
		D4.3.4 Zvýšení prostupnosti města – změna místní úpravy – zóna 30
		D4.3.5 Zvýšení prostupnosti města – výstavba nových komunikací
	<hr/>	
D5: HROMADNÁ DOPRAVA	CÍL D5.1 Zvýšení využívání /atraktivity veřejné hromadné dopravy	D5.1.1 Autobusová zastávka Masarykovo náměstí
		D5.1.2 Multimodální dopravní uzel u nádraží
		D5.1.3 Zvýšení počtu autobusových linek autobusové dopravy obsluhujících stanici (multimodální uzel) nádraží
		D5.1.4 Zavést vzdělávání, školení, osvětu v oblasti městské mobility a informovanost účastníků dopravního provozu
<hr/>		
D6: NÁKLADNÍ DOPRAVA	CÍL D6.1 Snížení intenzity nákladní dopravy	D6.1.1 Obchvat města silnice I/57 (stavební opatření) – viz aktivita D4.1.1
<hr/>		

Zdroj: ADE, s.r.o.



REALIZAČNÍ ČÁST

Realizační část, již závěrečná část Konceptce dopravy, navazuje na obě předcházející, na analytickou a strategickou část. Samotná implementace vybraných aktivit do praxe se uskuteční v časovém horizontu 6 měsíců až 8 let. Tato část konceptce obsahuje charakteristiku jednotlivých aktivit.

D1: DOPRAVA V KLIDU

Z provedených rešerší shrnutých v analytické části vyplývá, že celkový počet parkovacích míst na většině území města odpovídá požadavkům na parkování. V některých lokalitách ale požadavek na parkovací místa přesahuje stávající možnosti lokality. Specifickou lokalitou je Masarykovo náměstí, které se postupným nárůstem využívání vozidel i pro krátké vzdálenosti stalo parkovištěm, tím byla potlačena jeho historická úloha jako společenského a sociálního centra města. Podle aktualizovaného ZÚR by měly jednotlivé samosprávy v Bílých Karpatech dbát na budování nástupních míst pro turistiku v této oblasti. Pro dosažení tohoto cíle je nezbytné zajistit vhodné a dostupné parkování v předpokládaných cílových místech individuální i hromadné dopravy.

K řešení dopravy v klidu je nezbytné přistoupit na území celého města tak, aby bylo dosaženo rovnovážného stavu poptávky a nabídky parkovacích míst. Řešení pouze v jedné části přijetím restriktivních opatření povede k přelití problému s parkováním do sousedních lokalit.

Řešení dopravy v klidu v oblasti Masarykova náměstí vyžaduje zřízení parkovacích míst v oblasti hřbitova (pietní síň). Toto parkoviště bude sloužit jednak pro zajištění dostatečného počtu parkovacích míst pro cestující do oblasti Masarykova náměstí, dále bude vhodným a důstojným místem pro parkování smutečních hostí obřadní síň.

Pro dosažení cílů stanovených v ZÚK je nezbytné vybudovat parkovací místa v ulici Nádražní typu P+R pro osobní vozidla (33 stání) a 3 stání pro zájezdové autobusy. Tato parkovací místa nebudou zpoplatněna, ale bude na nich stanoven časový režim parkování omezením parkovací doby na 10 hodin tak, aby jej pohodlně mohli využívat jak cestující VHD do zaměstnání, za kulturou do sousedních měst nebo za turistikou v oblasti Bílých Karpat. V této lokalitě bude i odstavné parkoviště pro autobusy VHD.

Bilance nových stání

Jsou řešeny pouze lokality, které byly označeny jako problematické. Shrnutí viz následující tabulka. Je patrné, že po úpravách by mohlo dojít k nárůstu až o 175 stání v dané lokalitě.

Jsou řešeny tyto lokality:

- Parkovací plocha „pietní síň – hřbitov“, řeší jiná studie
- Parkovací plocha „U Náhonu“
- Parkovací plocha „Klobučan“, řeší jiná studie
- Parkování „Luční“, řeší jiná studie
- Parkoviště P+R Nádraží
- Parkování Nádraží



Obr. 24: Bilance parkovacích stání

typ oblasti	lokality	stávající počet stání	navrhovaný počet stání	bilance lokality	bilance oblasti	poznámka
centrum a nejbližší okolí	Masarykovo náměstí	103	40	-63	63	možnost většího snížení díky parkovišti u hřbitova
	Zákostelí	17	16	-1		ponechané dopravní řešení, možné nahradit řešením dle územní studie
	Klobučan	18	44	26		započtená stávající šikmá stání
	Spořitelna	9	9	0		možnost zrušení těchto stání (není nezbytné)
	Hřbitov	0	99	99		nová parkovací plocha 250 m od náměstí (cca 4 min pěšky)
	Sychrov	25	27	2		úprava parkovací plochy kolmých stání na normové parametry, možnosti zřízení šikmých stání a rozšíření komunikace
poliklinika + DSPS	U Náhonu	29	91	62	74	nová stání částečně zasazená do svahu nad stávající stání
	Krátká	60	72	12		menší parkovací plocha kolmých stání k doplnění například pro zaměstnance
bytové domy	Luční	200	227	27	27	doplnění 2 nových parkovacích ploch a úprava 1 parkoviště
CELKEM		461	625	164	164	V ŘEŠENÉ OBLASTI NÁRŮST POČTU +175 STÁNÍ

Zdroj: ADE, s.r.o.

D2: PĚŠÍ DOPRAVA

Pěší doprava je nejdůležitějším způsobem dopravy jednak z pohledu zátěže města, jednak ze zdravotních důvodů. Obec velikosti Valašské Klobouky je vzhledem k rozmístění zdrojů a cílů dopravy ideálním místem pro docházení do škol, na úřad a do zaměstnání. Mimo pohodlnou dochozí vzdálenost je vlakové nádraží.

Pro podporu pěší dopravy je nezbytná údržba chodníků v letním i zimním období, opravy chodníků a budování vhodných míst pro přecházení v oblastech města s malou intenzitou dopravy a budování bezpečných přechodů pro chodce na frekventovaných komunikacích.

Důležitým prvkem návrhů zajišťujícím právě bezpečnost je umístění ochranného ostrůvku pro chodce a místa pro přecházení. Především tam, kde je to možné. Ochranný ostrůvek pro chodce má velkou výhodu v tom, že chodci v podstatě přecházejí vozovku na 2x. Řidiči musí dát v souladu se zákonem přednost chodcům z obou stran. Pokud ale řidič nevěnuje pozornost řízení vozidla a nedá přednost, je chodec relativně chráněn. To se týká zejména seniorů, rodičů dětí a samotných dětí, popř. osob se sníženou schopností orientace a pohybu. V neposlední řadě se to týká i nepozorných uživatelů mobilních telefonů.

V každém případě není vhodné přidávat některým přechodům pro chodce zvýšenou významnost ve formě nadprůměrných opatření pro jejich rozpoznatelnost. Důvodem je předpoklad, že pokud řidič vidí jeden přechod nadprůměrně vyznačený (např. moderní led osvětlení, blikající led diody či blikající oranžový signál chodce), může totéž očekávat také u jiných přechodů pro chodce a pokud tomu tak není, nemusí dávat pozor.

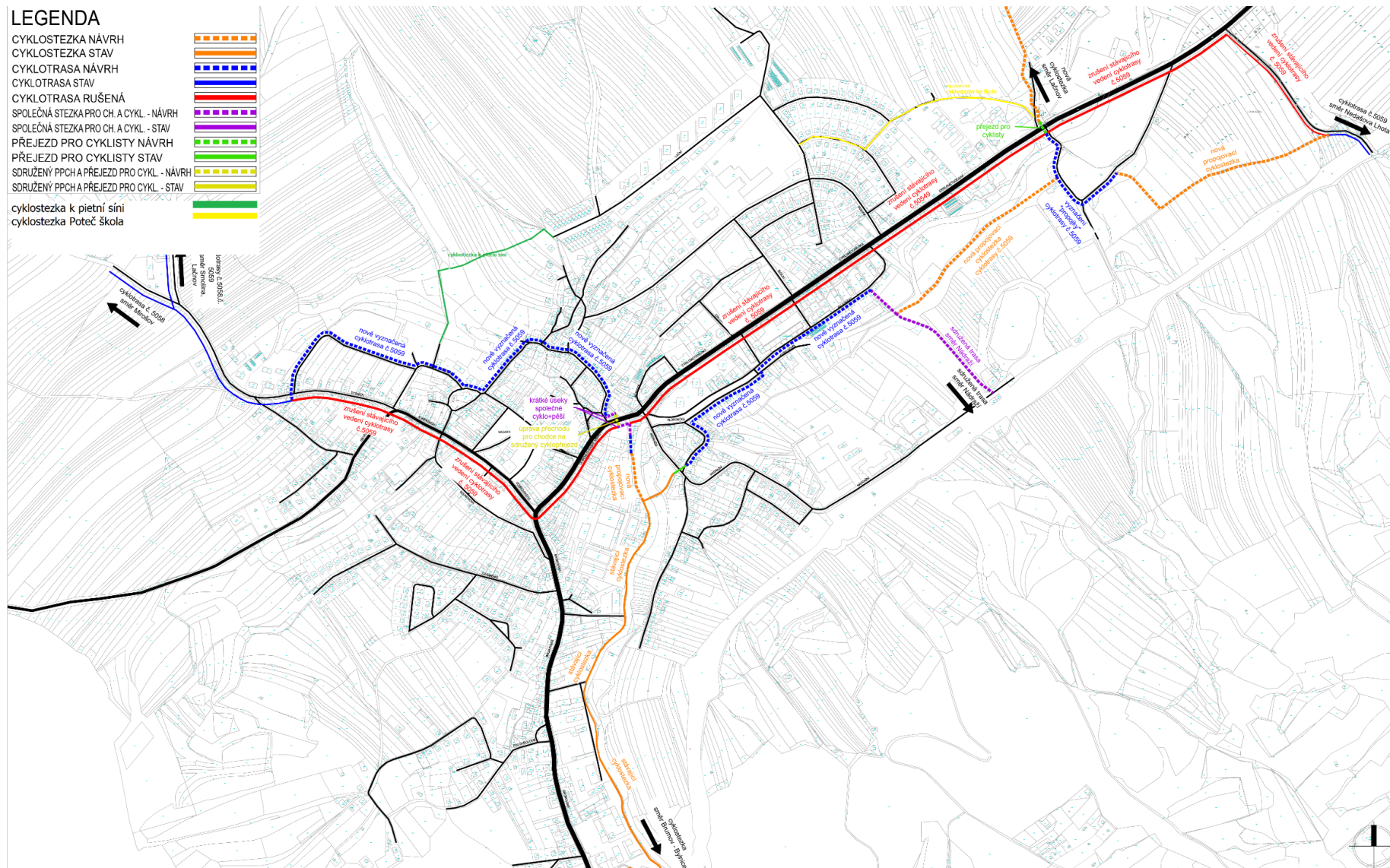


D3: CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Návrhy aktivit korespondují s výstupy ze situačního výkresu. Základním principem je umístění co největšího (ideálně celého) podílu vedení cyklotrasy do vedení mimo hlavní komunikace, popř. na samostatnou cyklostezku. Pro podporu cyklodopravy ve městě je nutné zlepšit průjezdnost pro cyklisty na stávajících komunikacích. Pro dosažení tohoto cíle bude nezbytné provést úpravy komunikací tak, aby byla zajištěna průchodnost města pro cyklisty a bezpečnost cyklistů. Jedná se o kombinace vedení ve stávající uliční síti, společně s chodci nebo samostatnou, vyhrazenými pruhy pro cyklisty, ochrannými pruhy pro cyklisty, piktografy koridory a cyklostezkami. Pro zvýšení využívání kol pro cesty po městě je nezbytné vedle výstavby cyklistických tras zabezpečení bezpečného ukládání kol. V poslední době dochází k masivnímu nárůstu využívání dražších elektrokol, využitím elektrokol je umožněno využívání kol v kopcovitém terénu města širší veřejností. Možnost bezpečného ukládání kol v cílových místech dopravy povede ke zvýšení cyklistické dopravy a omezení individuální automobilové dopravy. Návrhy úprav veřejných prostranství, zejména náměstí T.G. Masaryka a kulturní dům Klobučan musí počítat s prostorem bezpečného ukládání kol.



Obr. 25: Vizualizace vedení cyklostezek ve městě



Zdroj: ADE



D4: AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

Rozvoj automobilové dopravy znamená velkou zátěž pro město v mnoha oblastech. Doprava v klidu generuje požadavky na volná parkovací místa. Ta vznikají zejména zábořem zeleně nebo úpravami komunikací na jednosměrné, popřípadě kombinací obou možností. Návrhy aktivit vychází z potřeby řešení dopravy v klidu při respektování principů řešení chytré mobility. Důležitým opatřením je omezení průjezdné dopravy městem, město však opustilo od plánu na budování obchvatu. Pro zklidnění dopravy je důležité zavádění obytných zón a zón 30 s předností jízdy zprava. Zklidněním dopravy dochází ke zvýšení bezpečnosti pěších a cyklo účastníků provozu. Pro zlepšení průjezdnosti města je nutné budovat nové komunikace spojující stávající cíle a zdroje dopravy. Bez těchto úprav dochází ke zvyšování zátěže stávajících dopravních uzlů.

D5: HROMADNÁ DOPRAVA

Hromadná doprava je důležitým nástrojem snížení zátěže města od individuální dopravy. V této oblasti je nezbytné spolupracovat s organizátorem dopravy ve Zlínském kraji. Pro zvýšení atraktivity hromadné dopravy ve městě je nezbytné zabezpečit pravidelné spojení cestujících s nádražím pro zajištění návaznosti vlakové a autobusové dopravy. V přestupních uzlech je nezbytné zajistit bezpečné úložiště kol a místa pro parkování vozidel. Důležitým nástrojem pro využívání hromadné dopravy jsou i možnosti jednotných platebních dokladů v celém kraji.



D6: NÁKLADNÍ DOPRAVA

Nákladní automobilová doprava je důležitým logistickým nástrojem pro místní výrobce i pro zásobování obyvatel. Zbytečnou nákladní dopravu by bylo vhodné svést z města. Město však opustilo od plánu na budování obchvatu. V případě zprůjezdnění některých hraničních přechodů pro nákladní dopravu by došlo k dalšímu nárůstu nákladní dopravy.



6. Popis aktivit spadajících do opatření v oblasti dopravy

Cíl D0.1	Zabezpečení dat pro jednotlivé podoblasti dopravy
Aktivita	D0.1.1 Měření hustoty dopravy
Popis aktivity	Provedení analýzy dopravy na základě údajů mobilních operátorů, tedy zjištění cílů a zdrojů dopravy a její hustoty v závislosti na denní době a dnech v týdnu v období jednoho roku.
<p>Na základě dat od mobilních operátorů bude provedena analýza pěší, cyklistické individuální a veřejné dopravy, její hustoty, zdrojů a cílů. Tato analýza bude sloužit pro efektivní zavedení aktivit D2.1.1 „Budování bezpečných přechodů pro chodce“, D1.1.1 „Výstavba parkovacích míst“, D4.3.2 Propojit dopravní a územní plánování, D5.1.3 Zvýšení počtu autobusových linek autobusové dopravy obsluhujících stanici (multimodální uzel), a D6.1.1 „Obchvat města silnice I/57“, tak aby byly ověřeny jednotlivé návrhy a stanoven postup zavádění opatření. Pro efektivní zavádění aktivit D2.1.2 je tato aktivita nezbytná</p> <p>Měření rytmu a spádovosti města, centra města a/nebo vybraných lokalit – měření na úrovni 1 hodiny (30 minut).</p> <p>Základní analýza mobility obyvatel:</p> <ul style="list-style-type: none">• Počty přítomných rezidentů• Počty přítomných pravidelně dojíždějících• Počty přítomných nepravidelně se opakujících návštěvníků• Počty návštěvníků klasifikovatelných pod cestovní ruch (dle maximálního počtu návštěv)• Počty jednotlivých kategorií přítomných• Zdroje návštěvy pro jednotlivé kategorie (kumulativně za měřené období)• Délka návštěvy (pobytu) pro jednotlivé kategorie – histogram četností dle délky pobytu• Opakovaná návštěva - Histogram četností opakovaných návštěv učiněných za měřené období pro jednotlivé kategorie <p>Matice uskutečněných cest - vztah města a okolí:</p> <ul style="list-style-type: none">• Území města (data jsou agregována dle místní části města, event. katastrů ve městě za předpokladu, že je taková analýza možná)• Území sousedících měst či jinak vymezeného spádového regionu v okolí 50 km• Území celého kraje Zlín• Celá Česká republika (data jsou agregována dle krajského členění)• Analýza druhu dopravy (individuální, hromadná)• Identifikace dopravních uzlů <p>Turistický ruch:</p> <ul style="list-style-type: none">• Klasifikace jednodenních návštěvníků – po hodinách<ul style="list-style-type: none">– Počet domácích návštěvníků za den– Počet zahraničních návštěvníků za den• Klasifikace turistů (s přenocováním)<ul style="list-style-type: none">– Počet turistodnů realizovaných domácími turisty– Počet turistodnů realizovaných zahraničními turisty• Zdroje návštěvy, původ hostů<ul style="list-style-type: none">– Zdroje domácích návštěvníků do úrovně okresů– Zdroje zahraničních návštěvníků do úrovně zemí (země s malými četnostmi budou sloučeny)• Délka návštěvy<ul style="list-style-type: none">– Délka pobytu domácích návštěvníků v lokalitě ve dnech – průměr a histogram četností	



- Délka pobytu turistů (přenocujících) v lokalitě ve dnech – průměr a histogram četností
- Počet osobodnů – návštěvodnů a turistodnů
- Opakovaná návštěva
 - Histogram četností opakovaných návštěv učiněných za měřené období
 - Histogram četností opakovaných přenocování učiněných za měřené období
- Objednatel požaduje zahrnout i data z období státních svátků na začátku měsíce července

Cíl D1.1	Zabezpečení dostatku vhodných parkovacích míst
Aktivita	D1.1.1 Výstavba parkovacích míst U Náhonu, pietní místo (hřbitov), za kulturním domem Klobučan, Sychrov a u nádraží Poliklinika, pietní místo, za kulturním domem a u nádraží
Popis aktivity	Zvýšení počtu parkovacích míst v příslušných lokalitách výstavbou vhodných parkovacích objektů nebo parkovacích ploch. Dostatečně nezbytný počet parkovacích míst povede ke snížení dopravní zátěže v okolí.
Parkovací plocha „pietní síň (hřbitov)“ Parkovací plocha je navržena pro maximálně 81 vozidel z toho 5 stání pro osoby se sníženou schopností orientace a pohybu. Parkoviště je umístěno do plochy zeleně u pietní síně. Již řešeno jiným projektem města...	
Parkovací plocha „Klobučan“ <ul style="list-style-type: none">• Důležitou lokalitou pro snížení počtu parkovacích míst na náměstí je vybudování parkoviště v ulici Soukenické za KD Klobučan. Kapacita by měla mít 47 stání. Již řešeno jiným projektem města.	
Parkoviště P+R Nádraží <ul style="list-style-type: none">• Je navrženo celkem 33 stání K+R, které vychází z vlastních výpočtů. Je řešeno v rámci návrhu terminálu Valašské Klobouky, který je předmětem jiné kapitoly. Návrhy parkovacích ploch – viz Příloha 5, situace B.16.	
Parkování Nádraží <ul style="list-style-type: none">• V rámci návrhu dopravního terminálu u nádraží je nezbytná úprava příčného profilu ul. Nádražní od turistického rozcestí až po stadion. V rámci toho je navrženo zřízení parkovacích zálivů pro podélná a kolmá stání. Jedná se vlastně o legalizaci stávajícího stavu. Kolmá stání navržená v rámci tohoto úseku lze využít jako rezervu pro K+R. Návrhy parkovacích ploch – viz Příloha 5, situace B.17.	
Parkování v ulici „U Náhonu“ <ul style="list-style-type: none">• Problematickým místem z hlediska parkování je oblast polikliniky a DSPS především v době provozních hodin polikliniky. Pro zajištění dostatečného množství parkovacích míst je nezbytné zřídit parkovací objekt v těsné blízkosti polikliniky. Jako vhodný pozemek se jeví pozemek č. 2210/1. Jako dočasné cenové příznivější řešení je možné zřízení parkovací plochy o celkovém počtu 94 míst.• Jedná se o vhodné ale drahé řešení.• Přechodným řešením do zajištění financování může být provedení technických opatření pro zajištění vymáhání dodržování pravidel parkování. V oblasti budou instalovány parkovací automaty s identifikací parkujících vozidel podle RZ. Do oblasti vjezdu a výjezdu budou instalovány kamery s rozpoznáním RZ. Informace z kamer musí být vyhodnoceny spolu s daty	



z platebních automatů. V případě překročení doby parkování bude vyzooměna městská policie o překročení doby parkování.

- Dále je vedle objektu ul. Krátká č.p. 1008 navrženo nových 12 kolmých stání, které lze jednoduše umístit do stávajícího terénu bez výrazných zemních prací.

Návrhy parkovacích ploch – viz Příloha 5, situace B.14 a B.15

Cíl D1.1	Zabezpečení dostatku vhodných parkovacích míst
Aktivita	D1.1.2 Parkování v lokalitě ulice Luční
Popis aktivity	Zvýšení počtu parkovacích míst v ulici Luční a současné omezení počtu parkujících vozidel nastavením vhodného mechanismu regulace parkování. Zavedení regulace parkování a dodržování předpisů pro parkování zajistí průjezdnost vozidel záchranných složek. Opatření by mělo být provedeno jako součást parkování v celém městě formou vydávání placených parkovacích karet na jednu bytovou jednotku pro soukromé vozidlo i služební vozidlo využívané pro soukromé účely. Druhá a další parkovací karta na bytovou jednotku by byla výrazněji zpoplatněna a (ne)vydávala by se podle obsazenosti ulice Luční.
Parkování „Luční“ Město má zpracován koncept revitalizace komunikace a parkování v Luční s celkovou kapacitou 295 parkovacích míst. Již řešeno jiným projektem města.	

Cíl D1.1	Zabezpečení dostatku vhodných parkovacích míst
Aktivita	D1.1.3 Úprava místních komunikací a parkovacích míst na Masarykově náměstí a Zákostelí
Popis aktivity	Změna využití Masarykova náměstí z plochy charakteru parkoviště na moderní multifunkční náměstí s nezbytným počtem parkovacích míst, objízdnou komunikací, průjezdní autobusovou stanicí a místem pro bezpečné ukládání kol.
V rámci revitalizace náměstí T.G. Masaryka a přilehlé rezervace podle návrhu Ing. arch. Josefa Hlavatého dojde k úpravám náměstí tak, aby se z čistě parkovací plochy změnilo na multifunkční plochu s dostatkem parkovacích pro zajištění základní obslužnosti cílů a zdrojů dopravy na náměstí zejména krátkodobým stáním. Na náměstí zůstane 40 parkovacích míst. V Zákostelí je navrženo 16 parkovacích míst. Již řešeno jiným projektem města.	

Cíl D1.2	Zvýšit možnosti (+zlepšit) parkování a snížit dopravní zátěž pomocí smart technologie
Aktivita	D1.2.1 Systém detekce obsazenosti parkovacích míst, vymáhání dodržování vyhlášky o parkování, navigace na volná parkovací místa
Popis aktivity	Pro zajištění podmínek pro parkování je nezbytné nastavit systém parkování ve všech lokalitách města se zvýšenou poptávkou na parkování v denních nebo nočních hodinách. Bez uceleného řešení systému povede částečné řešení k přesouvání problému s parkováním do sousedních částí města bez regulace dopravy. Ve většině zón bude smíšený režim parkování s platbou za parkování v parkovacím automatu, popřípadě platební aplikací a s parkovací kartou. Platby za parkování v automatech i



platby přes mobilní aplikaci, či vydávané rezidenční karty, budou vázány na RZ vozidla.

Na parkoviště je navrženo jednoduché statické navádění. Jedná se o sestavy směrového značení s názvem parkoviště a směrem jízdy. Princip navádění je takový, že na začátku zastavěné části města na hlavních komunikacích bude umístěna informační tabule s přehledem parkovacích ploch, jejich kapacitě a výšší parkovného. Tato značka musí být dostatečně velká a umístěna tak, aby bylo možné před ní krátce zastavit. Je navrženo navádění na celkem 5 parkovacích ploch a to:

- parkoviště „Hřbitovní“ (81 stání)
- parkoviště „Sychrov“ (27 stání)
- parkoviště „Náměstí a Zákostelí“ (40 + 16 stání) (Stávající Zóna I)
- parkoviště „Klobučan“ (47 stání) (Stávající Zóna II)
- parkoviště P+R (36 stání z toho 3 pro BUS)
- parkoviště „U Náhonu“ (91)

Optimálním řešením jsou navigační ukazatele s počtem aktuálně volných parkovacích míst. Vhodným doplňkem je mobilní aplikace pro platbu a navigaci na volná parkovací místa.

Návrhy navádění na parkovací plochy – viz Příloha 5 - situace B.2

Návrh tarifů a cenová politika

Níže jsou uvedeny ideové návrhy tarifní politiky. Je nutné je brát jako úvodní a objednatel si je může upravit dle vlastních návrhů. Ke zpracování přesné tarifní politiky je vhodné zpracovat podrobný materiál s více variantami a analýzami dopadů, což není případ této práce.

- **parkování na Masarykově náměstí (Zóna I)**

Nastavení politiky parkování MUSÍ vycházet z cílů města. V tabulce níže jsou uvedeny stávající cenové podmínky a časové rozdělení a návrh tarifů a časových rozdělení parkování na Masarykově náměstí.

Na Masarykově náměstí (po vybudování parkoviště u pietní síně) bude redukován počet parkovacích míst na 50 přímo na náměstí. V obou lokalitách budou parkovací místa hlídána (monitorována) kamerovým systémem pro snížení kriminality. Parkování v této části města bude možné po zaplacení parkovacího poplatku v době pondělí až sobota do 12:00 hodin. Parkovací poplatek bude stanoven jako nejvyšší v celém městě a bude rozvrstven podle času parkování. Minimální platba může být stanovena na prvních 30 minut v ceně 10,- Kč. Poplatek za další čas bude zpoplatněn progresivně.

Navrhovaná cenová politika parkovného vychází z faktu, že na náměstí je redukována kapacita stání a zároveň existuje v docházkové vzdálenosti takové parkování, které má příznivé cenové podmínky, aby se vyplatilo zde parkovat vozidlo, což se týká především dlouhodobě parkujících. Je také uvedena úprava tarifů v případě, že by kapacita parkoviště na náměstí nebyla omezena. Tarify jsou konstruovány, tak, aby se při stání nad 4 hodiny vyplatilo kupovat spíše celodenní parkování a omezilo se dlouhodobé parkování.



Obr. 26: Ideový návrh nových tarifů s porovnáním se stávajícími

PARKOVACÍ POLITIKA NÁMĚSTÍ									
ŘEŠENÝ STAV	1.hodina (Kč)	2. hodina (Kč)	3. hodina (Kč)	každá další hodina (Kč)	celodenní (Kč)	provoz			poznámka
						pracovní den	sobota	neděle	
STÁVAJÍCÍ (103 STÁNÍ)	10	15	15	15	50	7:00 - 17:00	7:00 - 12:00	bez omezení	při parkování 4 hodiny a více se vyplatí celodenní za 50 Kč
NÁVRHOVÝ SE SNIŽENÍM KAPACITY (50 STÁNÍ)	20	30	50	50	150	8:00 - 16:00	8:00 - 12:00	bez omezení	nevyplatí se nad 4 hodiny stání kupovat každou hodinu zvlášť, ale koupit rovnou celodenní v ceně 150 Kč
NÁVRHOVÝ V SOUČASNÉ KAPACITĚ KAPACITY (103 STÁNÍ)	15	20	30	30	100	8:00 - 16:00	8:00 - 12:00	bez omezení	nevyplatí se nad 4 hodiny stání kupovat každou hodinu zvlášť, ale koupit rovnou celodenní v ceně 100 Kč

Pro obyvatele Masarykova náměstí bude vydávána jedna rezidentní parkovací karta na jednu bytovou jednotku (například placené inkaso na číslo popisné) za regulační poplatek v rozmezí 800,- až 1 500,- Kč. Vydání rezidentní karty bude dále podmíněno vlastnictvím vozu s platnou technickou prohlídkou, popřípadě užíváním služebního vozu pro soukromé účely. Jedná se o ideový návrh, který může být jakkoliv upravován a je ukázáno jakým směrem je možné se vydat pro zajištění efektivnosti parkování ve městě. V současné době je v platnosti lineární tarif s malou progresí mezi 1. a další hodinou. Je také možné v rámci regulace přistoupit ke zrušení celodenního tarifu, který při jeho nesprávně nastavené výši může zvýšit obsazenost stání, tak, že zůstane malá kapacita pro krátkodobá stání, resp. při obsazenosti všech míst budou řidiči objezdem náměstí hledat nově uvolněná místa.

Se zvýšením cen za parkování je také vhodné zkrátit dobu platnosti regulace parkování. V současnosti je zpoplatněno 10 hodin v pracovní den a to od 7:00 do 17:00. Dle průzkumu je však patrné že mezi 7:00 až 8:00 a 16:00 až 17:00 je obsazenost parkoviště pod 50 %, regulace není příliš nutná a zkrácením doby platby za parkování by se jednalo o vstřícný krok v rámci zdražení parkování. Ty by mělo být výhodou pro obyvatele, jež ráno potřebují například provést rychlý nákup, navštívit bankomat, lékárnu apod.

Vzhledem ke zřízení dostatečného množství parkovacích míst v lokalitě u pietní síně nebudou dojíždějícím z okolních obcí vydávány parkovací karty pro oblast Masarykova náměstí, popřípadě je možné parkovací karty vydávat pro občany i podnikatele v ceně 8 000,- až 12 000,- Kč za rok s tím, že s touto kartou bude možné parkovat na všech městech zpoplatněných místech.

Ostatní parkovací plochy

Níže uvedené hodnoty tarifů jsou také uvedeny v informačních tabulkách pro navádění na parkoviště.

- **parkoviště „pietní síň“:** Po – So: 30 Kč/den, neděle: zdarma

Vjezd a výjezd z parkoviště bude osazen závorami s kamerou rozpoznávající RZ pro zajištění dodržování Režim parkování bude v časovém režimu od 6.00 do 20:00 hodin. Pro zaměstnance dojíždějící pravidelně do města může být vydána parkovací karta za cenu 2 000,- až 2 500,- Kč/ rok.

Zpoplatnění nebo časový režim parkoviště u pietní síně má regulační cíl, který má zabránit dlouhodobému odstavení vozidel (vraků). Parkovací místa budou hlídána (monitorována) kamerovým systémem pro snížení kriminality.

- **parkoviště „Sychrov“:** Po – So: 30 Kč/den, neděle: zdarma



- **parkoviště „Klobučan“ (Zóna II):** Po – So: 15 Kč/hod, neděle: zdarma

Prvních 30 minut může být zpoplatněno zvýhodněnou cenou 5,- Kč pro možnost nákupu zboží či služeb u místních obchodníků a vyřízení agendy na městském úřadě. Pro místní obyvatele bude vydávána jedna parkovací karta na jednu bytovou jednotku (například placené inkaso na číslo popisné) za regulační poplatek v rozmezí 800,- až 1 500,- Kč/ ročně, pro zaměstnance gymnázia může být vydána parkovací karta do celkového počtu míst u školních budov za cenu odpovídající ceně parkovací karty na parkovišti „pietní síň“ 2 000,- až 2 500,- Kč/ rok. Ve stejném režimu budou i parkovací místa v navazující části ulice Soukenická a u katastrálního úřadu.

- **Parkovací objekt „U Náhonu“:** Po – So: 15 Kč/hod, neděle: zdarma

Pro regulaci parkování v této lokalitě bude vhodné zvolit zpoplatněný režim v době od 8:00 do 15:00 hodin v pracovních dnech. Prvních 30 minut parkování může být nastaveno zadarmo pro zajištění dopravy, vyložení a naložení seniorů u polikliniky. V ostatní době bude možné parkování bezplatně. Tím bude parkoviště sloužit zároveň i jako parkoviště pro místní obyvatele, kteří nezaparkují blíže k domovu. Stejně by mělo být zpoplatněno i parkování v ulici Dlouhá nad poliklinikou.

- **parkoviště P+R (36 stání z toho 3 pro BUS):** Po – Ne: zdarma

Toto parkoviště bude sloužit zejména pro cestující přestupující pro další cestu na prostředek veřejné dopravy (vlak, autobus) nebo pokračující dále v cestě na kole. Vzhledem k podpoře multimodální dopravy nebude toto parkoviště zpoplatněno. Vhodným opatřením musí být zabráněno k dlouhodobým odstavkám vozidel (vraků).

- **parkování v ulici Luční:** Po – Ne: pouze pro obyvatele

Úpravami získaný počet parkovacích míst nebude z dlouhodobějšího hlediska bez dalších opatření dostatečný. Pro snížení tlaku na počet parkovacích míst bude nezbytné přijmout regulační opatření formou vydávání parkovacích karet pro ulici Luční. Pro místní obyvatele bude vydávána jedna parkovací karta na jednu bytovou jednotku (například placené inkaso na číslo popisné) za regulační poplatek v rozmezí 150,- až 800,- Kč/ za rok. Minimální cena by měla pouze pokrýt náklady spojené s vydáváním parkovacích karet. Parkovací karta na druhé a další vozidlo by byla vydávána pouze v případě dostupných volných míst za zvýšený poplatek 2 400,- až 3 500,- Kč na rok. – pokud bude dost míst na druhou kartu.

Veškeré parkovací karty budou vydávány na RZ vozidla, buď soukromého registrovaného na vlastníka/ provozovatele bydličního na příslušné adrese, popřípadě na služební vozidlo přidělené pro soukromé užívání. Tento režim užívání je patrný z placení daně z ceny vozidla, kterou strhává zaměstnavatel zaměstnanci. Vozidlo musí mít platnou technickou. Karty budou vydávány na příslušnou lokalitu s platností jeden rok. Karty budou opatřeny čipem pro snadnou kontrolu strážníky městské policie. Parkovací karta negarantuje držiteli volné parkovací místo, ale pouze mu umožňuje volné místo využívat. Prokázání užívání vozu pro soukromé účely je nezbytné z důvodu, že některé zásilkové a přepravní společnosti nevyužívají k parkování svých prostor, ale nechávají řidiče parkovat v jejich bydlišti. Tím šetří náklady za garážování vozidel a přenášení je na obce při zřizování dalších parkovacích míst.

Takto nastavený režim odpovídá legislativním požadavkům pro zpoplatnění parkování.



Cíl D2.1	Zvýšení bezpečnosti chodců
Aktivita	D2.1.1 Budování bezpečných přechodů pro chodce
Popis aktivity	Zvýšení bezpečnosti chodců budováním bezpečných přechodů pro chodce. Mezi nebezpečná místa patří křižovatky a přechody na ulici Cyrilometodějské.
<p>Tato aktivita se zabývá pěší dopravou ve městě Valašské Klobouky a to místy a lokalitami, které jsou z hlediska bezpečnosti pěších nejpotřebnější. Všechny návrhy jsou zpracovány jako ideové. Je nezbytné dále ověřit, zdali lze do daného prostoru takové úpravy umístit.</p> <p>Nejedná se o stavební či jinou vyšší dokumentaci pro realizaci. Pro přesný návrh je nutné provést geodetické zaměření. Návrhy také v tomto detailu neobsahují bezbariérové a hmatové úpravy pro osoby se sníženou schopností orientace a pohybu. Tyto úpravy musí být pro vlastní realizaci navrženy. Pro prezentované návrhy nejsou nutné. Návrhy obsahují pouze vodorovné dopravní značení. Svislé dopravní značení není z důvodu nízkého stupně přípravy nutné a bylo by v této chvíli matoucí.</p> <p>Přecházení komunikací</p> <p>V případě přechodů pro chodce (míst pro přecházení) jsou označeny jednotlivé přechody a identifikována místa pro přecházení jako stávající, nově navrhovaná nebo v režimu „rekonstrukce“, tj. že u nich je navržena změna. Dále jsou v situaci vyznačeny vzdálenosti jednotlivých přechodů.</p> <p>Při návrzích přechodů pro chodce (míst pro přecházení) vycházíme především z dopravní nehodovosti a také z logických místních vazeb. Také je uvažováno se vzdálenostmi jednotlivých přechodů pro chodce (míst pro přecházení) tak, aby byly alespoň minimálně v takových vzdálenostech, aby nebylo nutné překračovat komunikace v místech mimo ně.</p> <p>Jedná se především o úpravy a návrhy přechodů pro chodce (míst pro přecházení) na průtahu silnice I/57 od ul. Brumovská/Dobrovského ke konci obce na východě. Dále pak o průtah silnice II/494 od Sychrova po průtah silnice I/57.</p> <p>Návrhy přechodů pro chodce a míst pro přecházení jsou řešeny v maximalistické formě, tj. je navrženo tolik přechodů pro chodce a míst pro přecházení, které zabezpečí v nejvyšší míře pravidelné prostory, kde může chodec komunikaci překonat, aniž by musel komunikaci překonat mimo tato místa.</p> <p>Z hlediska minimálních rozměrů přechodů pro chodce je min. šířka přechodu 3,00 m a optimální 4,00 m. Místa pro přecházení jsou stanovena dle místních podmínek, nejméně však 2,50 m. Minimální šířka ochranného ostrůvku pro chodce pak činí min. 1,50 m.</p> <p>Z hlediska legislativy je rozdíl přechodu pro chodce a místa pro přecházení z hlediska přednosti chodců před vozidly a následně možnou náhradou škod v případě dopravní nehody. Na přechodu pro chodce v případě následků na zdraví má chodec právo na odškodnění na místě pro přecházení nikoliv.</p> <p>Chodníky a pěší trasy</p> <p>Z hlediska chodníků a pěších tras jsou řešeny především lokality hlavních tahů ve městě a to především na průtazích. Minimální šířka pěších komunikací je uvažována 1,50 m, optimální pak 2,00 m. Z hlediska křížení chodníků a to jak nových a stávajících se uvažuje při přechodu vedlejších komunikací automaticky s místem pro přecházení, které je i vyznačeno příslušnou vodorovnou dopravní značkou v případě nového návrhu. V případě stávajícího stavu se v situacích nevyznačuje a uvažuje se s ním automaticky (s jeho vyznačením). V případě křížení s důležitými vedlejšími komunikacemi je vyznačen také přechod pro chodce.</p> <p>Popis úprav</p> <p>Dále je uveden přehled navrhovaných řešených přechodů pro chodce (míst pro přecházení) a to jak stávajících tak navrhovaných či upravovaných. Níže je uvedena tabulka celkovým přehledem. Dále bude uveden bližší popis. Souhrnný přehled návrhu přechodů a míst pro přecházení – viz Příloha 5, situace B.19.</p>	



Obr. 27: Přehled navrhovaných přechodů pro chodce

Č.	KOMUNIKACE	UMÍSTĚNÍ	PŘESNÁ POZICE	ZMĚNY KRÍŽENÍ KOMUNIKACE	STÁVAJÍCÍ STAV		ÚPRAVA	NOVÝ STAV		poznámka
				stávající/úprava/nový	PPCH x MPP	typ		PPCH x MPP	typ	
1	2. května	křižovatka s ČSA	-	nový	x	x	x	PPCH	klasický	součástí křižovatky
2	I/57	Brumovská	č.p. 522	stávající	PPCH	klasický	x	x	x	-
3	I/57	Brumovská	ul. Záhumení	stávající	PPCH	klasický	x	x	x	-
4	I/57	Brumovská	č.p. 261	nový	x	x	x	PPCH	s ostrůvkem	součástí křižovatky
5	I/57	ČSA	katastrální úřad	nový	x	x	x	PPCH	klasický	-
6	I/57	ČSA	2.května	úprava	x	x	posun	x	x	součástí křižovatky
7	I/57	ČSA	LIDL	úprava	x	x	sružení s přejezdem pro cykl.	x	x	-
8	I/57	Cyriometodějská	u pošty	úprava	PPCH	klasický	doplnění ostrůvku	x	x	smrtelná nehoda chodce
9	I/57	Cyriometodějská	ul. Krátká	úprava	PPCH	klasický	doplnění ostrůvku	x	x	nehodová lokalita pro chodce
10	I/57	Cyriometodějská	ul. Školní	úprava	PPCH	klasický	doplnění ostrůvku	x	x	nehodová lokalita pro chodce
11	I/57	Cyriometodějská	mezi č.p. 365 a 379	nový	x	x	x	MPP	s ostrůvkem	pěší trasa k nádraží
12	I/57	Cyriometodějská	ul. Dlouhá	nový	x	x	x	PPCH	s ostrůvkem	-
13	I/57	Cyriometodějská	Penny Market	stávající	PPCH	s ostrůvkem	x	-	-	-
14	II/494	Sbořisko	č.p. 943	nový	x	x	x	PPCH	klasický	součástí křižovatky
15	II/494	Komenského	č.p. 89	nový	x	x	x	PPCH	klasický	součástí křižovatky
16	II/494	Komenského	č.p. 93	nový	x	x	x	PPCH	klasický	součástí křižovatky
17	II/494	Komenského	č.p. 57	úprava	MPP	klasický	vyznačení V7b	x	x	součástí křižovatky
18	II/494	Komenského	horní část náměstí	úprava	PPCH	klasický	doplnění ostrůvku	x	x	vč. odbovacího pruhu vlevo
19	II/494	Dobrovského	střední část náměstí	úprava	PPCH	klasický	doplnění ostrůvku	x	x	vč. odbovacího pruhu vlevo
20	II/494	Dobrovského	dolní část náměstí	úprava	MPP	klasický	vyznačení V7b	x	x	-
21	II/494	Dobrovského	č.p. 36	nový	x	x	x	PPCH	s ostrůvkem	součástí křižovatky
22	III/4942	Sychrov	č.p. 88	úprava	MPP	klasický	posun, vyznačení V7b	x	x	součástí křižovatky

Zdroj: ADE

Komunikace I/57 (Československé armády, Cyrilometodějská)

Komunikace II/57 je druhou hlavní komunikací ve městě, v jejíž okolí se nachází podstatná část zdrojů a cílů města. Také je obklopena rezidenčními oblastmi na severu a jihu. Na jižní části komunikace se nachází průmyslová zóna, nádraží a stadion. V severní části se nachází občanská vybavenost – pošta, školy, školky, poliklinika a dům s pečovatelskou službou. Komunikace je v intravilánu dlouhá cca 1,50 km a v celé délce téměř přímá směrově i výškově, což vyvolává větší potřebu řídičů nedodržet maximální dovolenou rychlost. Její významnost spočívá dále ve faktu, že jsou na ní připojeny téměř veškeré zdroje a cíle.

Je zde umístěna také řada podélných parkovacích zálivů a různých připojení objektů různého druhu na poměrně krátkých vzdálenostech. Míchá se zde více funkcí dopravy - jak tranzitní doprava, tak místní obslužná doprava.



Tento fakt spolu s pohybem chodců a cyklistů, kteří potřebují tuto komunikaci překonat, klade zvýšené požadavky na kvalitní dopravní řešení.

V současné době se v tomto úseku nachází celkem 6 přechodů pro chodce, což je průměrná vzdálenost mezi přechody cca 250 metrů s tím, že 5 přechodů pro chodce je na cca 580 m a poslední přechod pro chodce až u Penny Marketu, tedy dalších cca 550 m za posledním přechodem pro chodce. To je dle názoru zpracovatele příliš velká vzdálenost s ohledem na zdroje a cíle v okolí a tím daný pohyb chodců na přecházení komunikace.

Nově je navrhováno doplnění dalších 2 nových přechodů pro chodce a 1 místa pro přecházení stávající 3 přechody pro chodce jsou navrženy na úpravu (doplnění ostrůvku).

Nový přechod pro chodce – ul. ČSA u katastrálního úřadu

V současné době není v tomto místě řešeno přecházení komunikace. V případě, že chodec půjde ze západní strany, byla by toto první možnost jak přejít ke katastrálnímu úřadu, což je bezesporu významný cíl. Další přechod je vzdálen 100 m u ul. 2. května. Doplnění přechodu pro chodce je tedy žádoucí. Přechod navazuje na vyvýšenou pěší cestu – chodník a nezasahuje do přilehlého vjezdu. Tento přechod pro chodce je v podstatě součástí křižovatky. Vzhledem k vyvýšenému chodníku je toto umístění nejlépe možné ke křižovatce. **Návrh přechodu – viz Příloha 5, situace B.24.**

Upravený přechod pro chodce – ul. ČSA při ul. 2. Května

Jedná se o stávající přechod pro chodce, který je navržen k posunutí více do křižovatky díky úpravě nároží křížení s ul. 2. Května tak, aby bylo patrné jeho umístění. V současnosti je přechod osvětlen a vybaven tzv. „rocbindou“. Tato úprava je nezbytná i v případě posunutí přechodu. Jedná se o posun cca 3-4 m. **Návrh přechodu – viz Příloha 5, situace B.23.**

Upravený přechod pro chodce – ul. Cyrilometodějská u pošty

Jedná se o velmi významný přechod pro chodce u pošty a obchodního centra. Stala se zde smrtelná dopravní nehoda. Tento přechod je navržen k úpravě směrem k bezpečnějšímu dopravnímu řešení. Navrhovaným řešením je doplnění ochranného ostrůvku pro chodce. Rozšíření je navrženo na úkor severního chodníku, který je pro tento účel dostatečně široký. Dále jako doplňkové opatření je navrženo zaslepení vjezdu k obchodnímu centru, protože tento vjezd ovlivňuje negativně rozhledové poměry na přechodu pro chodce. Také levé odbočení do tohoto vjezdu může negativně ovlivňovat rozhledové poměry chodců na přechodu. Zároveň je navrženo na rozšířené části ohraničení sloupky, aby chodec měl větší pocit bezpečí a řidiči byl více naváděn. **Návrh přechodu – viz Příloha 5, situace B.6.**

Obr. 28: Lokality nového přechodu pro chodce v ul. ČSA u katastrálního úřadu

Obr. 29: Lokality upraveného přechodu pro chodce v ul. ČSA při ul. 2. Května

Obr. 30: Lokality upraveného přechodu pro chodce v ul. Cyrilometodějská u pošty



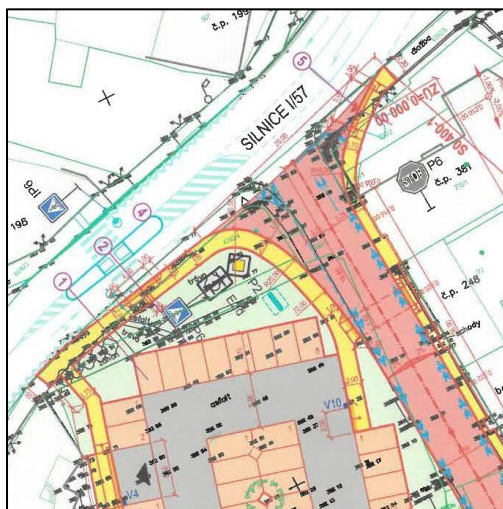
Upravený přechod pro chodce – ul. ČSA u Lidlu

Jedná se o nový přechod pro chodce s ochranným ostrůvkem vybudovaný v rámci záměru supermarketu Lidl. Otevření bylo realizováno 10/2019. Přechod není nikterak navrhován ke stavební úpravě, ale pouze k pře značení z přechodu pro chodce VDZn - V7a na tzv. „Sdružený přechod pro chodce a přejezd pro cyklisty“ s VDZn – V8c. Přes tento přechod, resp. nově upravený sdružený přechod pro chodce a přejezd



pro cyklisty je nově navrženo vést cyklotrasu – tj. část chodníku u Lidlu a ve směru do ul. Kramolišova. Detailní řešení je uvedeno v rámci návrhové části cyklistické dopravy. **Návrh přechodu – viz Příloha 5, situace B.4.**

Obr. 31: Lokalita přechodu pro chodce u supermarketu Lidl



Upravený přechod pro chodce – ul. Cyrilometodějská při ul. Krátká

Jedná se o další důležitý přechod pro chodce, který směřuje k poliklinice a domu s pečovatelskou službou. Jedná se o nehodovou lokalitu. Navrhované řešení je doplnění ochranného ostrůvku pro chodce. Rozšíření je navrženo na úkor jižního zeleného pásu přiléhajícímu k chodníku a vozovce. Tento zelený pás je dostatečně široký pro tento účel. **Návrh přechodu – viz Příloha 5, situace B.7.**

Upravený přechod pro chodce – ul. Cyrilometodějská při ul. Školní

Jedná se o další exponovaný přechod pro chodce, který směřuje k základní a mateřské škole. Jedná se o relativně nehodovou lokalitu. Navrhované řešení je doplnění ochranného ostrůvku pro chodce. Rozšíření je navrženo na úkor jižního zeleného pásu a parkovacího pásu přiléhajícímu k chodníku a vozovce. Tento zelený/parkovací pás je dostatečně široký pro tento účel. Úpravou dojde ke snížení počtu o 1 – 2 stání. **Návrh přechodu – viz Příloha 5, situace B.8.**

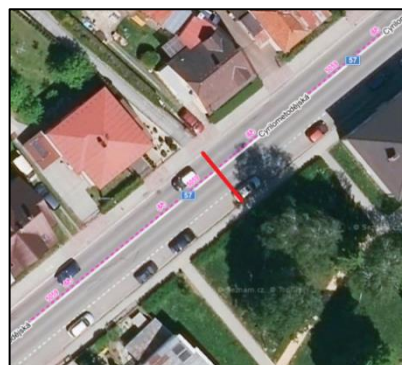
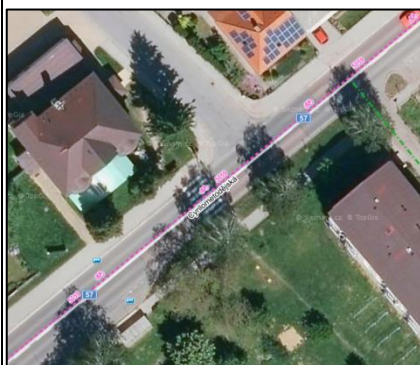
Nové místo pro přecházení – ul. Cyrilometodějská mezi č.p. 365 a 379

Jedná se o nové místo pro přecházení s navrženým ostrůvkem. V tomto místě je vyústění pěší cesty navazující na slepou ul. Jana Nerudy. Dále je pak možné pokračovat pěší cestou až na nádraží. Místo pro přecházení je navrženo s ochranným ostrůvkem. Rozšíření je na úkor parkovacího pásu na jižní straně vozovky. Jednalo by se o úbytek cca 6 stání. **Návrh místa pro přecházení – viz Příloha 5, situace B.9.**

Obr. 32: Lokalita upraveného přechodu pro chodce v ul. Cyrilometodějská při ul. Krátká

Obr. 33: Lokalita upraveného přechodu pro chodce v ul. Cyrilometodějská při ul. Školní

Obr. 34: Lokalita nového místa pro přecházení v ul. Cyrilomet. při pěší trase ul. Jana Nerudy - Nádraží





Nový přechod pro chodce – ul. Cyrilometodějská při ul. Dlouhá

V tomto místě je navržen nový přechod pro chodce z důvodu návaznosti na ul. Dlouhá. Přechod pro chodce doplňuje možnost překonání vozovky v místě, kde nejbližší přechod pro chodce je cca 250 m na každou stranu. Tento přechod také spojuje velkou rezidenční oblast na severu s jižní částí města. **Návrh přechodu – viz Příloha 5, situace B.10.**

Stávající přechod pro chodce – ul. Cyrilometodějská u Penny Marketu

Jedná se o stávající přechod pro chodce vybavený ochranným ostrůvkem. V rámci návrhové části je navrhovaná drobná úprava severní hrany komunikace v rámci vybudování chodníku. Jinak se nenavrhuje jakákoliv změna či větší úprava.

Komunikace I/57 (Brumovská)

Na tomto úseku a v okolí I/57 se nenachází velké množství zdrojů a cílů ve městě, resp. těch zdrojů a cílů, které jsou využívány pravidelně – denně i několikrát. Komunikace také v podstatné délce prošla rekonstrukcí. Také zde nedošlo k žádné smrtelné nehodě nebo nehodě s těžkým zraněním s účastí chodce. Z tohoto důvodu zde nejsou navrhována rozsáhlejší dopravní opatření z hlediska chodců.

V současné době se na tomto úseku nachází 2 značené přechody pro chodce a to při ul. Záhumení a u č.p. 522 (cca 60 m severně od ul. Nad Dubovcem). Nově se navrhuje 1 nový přechod pro chodce s ostrůvkem u křižovatky s ul. Dobrovského. Důvodem je doplnění možnosti přecházení v této křižovatce v místě s dobrými rozhledovými poměry a zlepšení pěších vazeb od rezidenční oblasti ve směru do centra města.

Stávající přechod pro chodce – ul. Brumovská u č.p. 522

V rámci úpravy křižovatky je také navrženo zřízení přechodu pro chodce na jižním rameni (stejně jako na severním a východním) a to v pozici na navazující pěší cestu – chodník z ul. Soukenická. Přechod pro chodce je navržen s ochranným ostrůvkem. **Návrh přechodu – viz Příloha 5, situace B.3.**

Stávající přechod pro chodce – ul. Brumovská při ul. Záhumení

Jedná se o stávající přechod pro chodce u ul. Brumovská při ul. Záhumení.

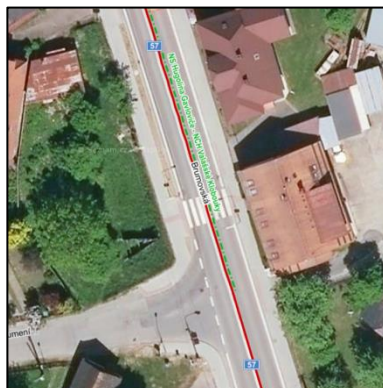
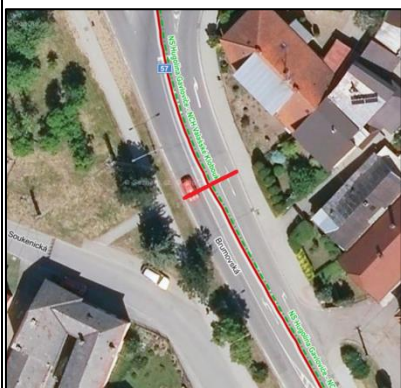
Nový přechod pro chodce – ul. Brumovská u č.p. 261

Jedná se o stávající přechod pro chodce u ul. Brumovská u č.p. 261. Tento přechod pro chodce nenavazuje na žádnou vedlejší komunikaci a není součástí žádné křižovatky.

Obr. 35: Lokality nového přechodu pro chodce v ul. Brumovská u č.p. 522

Obr. 36: Lokality stávajícího přechodu pro chodce v ul. Brumovská při ul. Záhumení

Obr. 37: Lokality stávajícího přechodu pro chodce v ul. Brumovská u č.p. 261



Komunikace II/494

Komunikace II/494 je hlavní komunikací ve městě kolem které se nachází řada zdrojů a cílů města a dělí také historickou část města na 2 části. Vzhledem k počtu zdrojů a cílů na obou stranách je také nutné zajistit/upravit lokality, kde je možné bezpečně komunikaci překonat. Za historickým centrem na západě



se nachází oblast rezidenčního bydlení. Tyto všechny faktory ovlivňují počty pěších relací přes komunikaci II/494.

V současné době jsou na cca 400 m komunikace II/494 od Sychrova po Brumovskou pouhé 3 přechody pro chodce a 1 místo pro přecházení, tj. cca 100 m na 1 přechod/místo pro přecházení. Návrh nově umístí 4 nové přechody pro chodce a 2 stávající upravuje doplněním ochranných ostrůvků, tj. nově bude 6 přechodů pro chodce 2 místa pro přecházení – celkem tedy 8 lokalit, kde je možné komunikaci překonat. Průměrná vzájemná vzdálenost přechodů (míst pro přecházení) je nově cca 50 m.

Nové místo pro přecházení ul. Sbořisko

V současné době není v tomto místě žádné místo pro přecházení nebo přechod pro chodce. Chodec, který chce překonat komunikaci, musí překonávat křižovatku v místech, která nejsou z hlediska bezpečnosti příliš vhodná. Toto doplnění místa pro přecházení je také vhodné z důvodu navržení křižovatky na rekonstrukci a severní rameno by potenciálně bylo hlavním přístupem k parkovišti u hřbitova. Místo pro přecházení neomezuje automobilovou dopravu zejména v příkrém stoupání komunikace. Délka přechodu je 6,00 m a šířka 3,00 m. **Návrh přechodu – viz Příloha 5, situace B.5.**

Nový přechod pro chodce v ul. Komenského při ul. Hřbitovní

V současné době není v tomto místě žádné místo pro přecházení nebo přechod pro chodce. Chodec, který chce překonat komunikaci, musí překonávat křižovatku v místech, která nejsou z hlediska bezpečnosti příliš vhodná, tj. téměř skrz křižovatku. Toto doplnění přechodu pro chodce je také vhodné z důvodu navržení křižovatky na rekonstrukci a severní rameno by potenciálně bylo hlavním přístupem k parkovišti u hřbitova. Délka přechodu je 7,00 m a šířka 3,00 m. **Návrh přechodu – viz Příloha 5, situace B.5.**

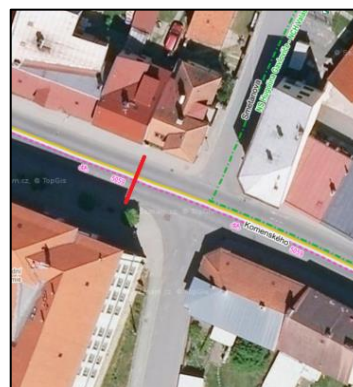
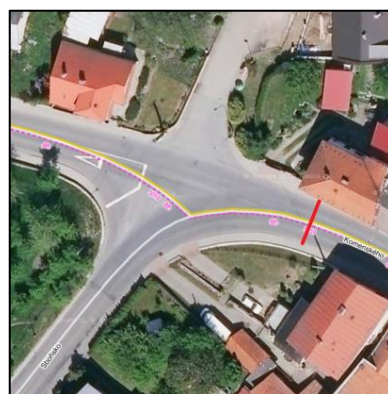
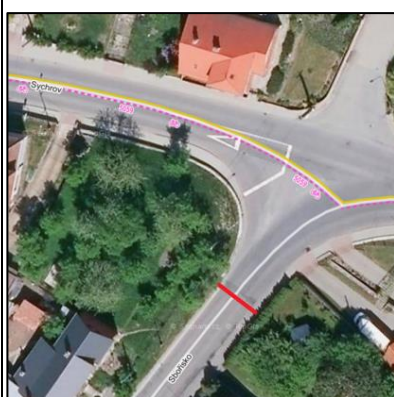
Nový přechod pro chodce u obchodní akademie

Zřízení resp. obnovení přechodu v této lokalitě je motivováno navazujícími ulicemi Smetanova – Soukenická a také přítomností obchodní akademie. Přechod pro chodce byl v minulosti na východním rameni křižovatky, kde je v současné době místo pro přecházení. Délka přechodu je 7,00 m a šířka 3,00 m. **Návrh přechodu – viz Příloha 5, situace B.20.**

Obr. 38: Lokalita nového přechodu pro chodce ul. Sbořisko

Obr. 39: Lokalita nového přechodu pro chodce ul. Komenského při ul. Hřbitovní

Obr. 40: Lokalita nového přechodu pro chodce u obchodní akademie



Upravené místo pro přecházení – ul. Komenského při ul. Smetanova

Bývalý přechod pro chodce je vybaven bezbariérovými a hmatovými úpravami. Je však nutné zajistit odsazení signálního a varovného pásu o 30 cm, aby byla zajištěna rozpoznatelnost tohoto místa pro nevidomé. Bude také doplněno vodorovným dopravním značením V7b (místo pro přecházení). Bude tak zajištěna druhá možnost k přejetí vozovky. **Návrh přechodu – viz Příloha 5, situace B.20.**



Upravený přechod pro chodce – ul. Komenského u č.p. 53

Přechod pro chodce je umístěn na pěší trase mezi pěší cestou mezi č.p. 53 a KD Klobučan a horní částí náměstí. Tento přechod je řešen jako klasický přechod bez ostrůvku. Délka stávajícího přechodu je cca 7,50 m a šířka 3,00 m.

Nově je navrhováno zřízení nového ochranného ostrůvku pro chodce o šířce 2,25 m. Jízdní pruhy jsou o šířce 3,00 m a postranní vodící proužky o šířce 0,25 m. Šířka přechodu je navržena na 4,00 m. Délka ostrůvku je 8,00 m.

Díky úpravě na přechodu pro chodce vznikne také za přechodem prostor pro krátký pruh pro odbočení vlevo do horní části náměstí, což je vhodné z hlediska bezpečnosti provozu.

Návrh přechodu – viz Příloha 5, situace B.21.

Upravený přechod pro chodce – ul. Komenského u KD Klobučan a ČS

Přechod pro chodce je umístěn na pěší trase mezi KD Klobučan a střední částí náměstí. Tento přechod je řešen jako klasický přechod bez ostrůvku. Délka stávajícího přechodu je cca 7,50 m a šířka 4,00 m. Nově je navrhováno zřízení nového ochranného ostrůvku pro chodce o šířce 2,25 m. Jízdní pruhy jsou o šířce 3,00 m a postranní vodící proužky o šířce 0,25 m. Šířka přechodu je navržena na 4,00 m. Délka ostrůvku je 32,00 m, protože je navržen už od křižovatky do horní části náměstí. Důvodem je sjednocení návrhu s předchozím přechodem pro chodce, aby byla zachována kontinuita návrhu a nemuselo se navrhovat na 50 m zúžení a následné rozšíření komunikace.

Díky úpravě na přechodu pro chodce vznikne také za přechodem prostor pro krátký pruh pro odbočení vlevo do horní části náměstí, což je vhodné z hlediska bezpečnosti provozu.

Poznámka: Návrh je proveden podle stávajícího zástavby místa. Pokud dojde v architektonickém návrhu k zástavbě proluky bude nezbytné návrh uvést do souladu.

Návrh přechodu – viz Příloha 5, situace B.22.

Obr. 41: Lokalita místa pro přecházení ul. Komenského při ul. Smetanova

Obr. 42: Lokalita upravovaného přechodu pro chodce ul. Komenského č.p. 53

Obr. 43: Lokalita upravovaného přechodu pro chodce ul. Dobrovského u KD Klobučan a ČS



Stávající místo pro přecházení – ul. Komenského (dolní část náměstí)

Současné místo pro přecházení je vybaveno bezbariérovými a hmatovými úpravami s úpravami signálního a varovného pásu na místo pro přecházení, tj. odsazení varovného pásu od signálního pásu cca 0,3 m. Bude doplněn vodorovným dopravním značením V7b (místo pro přecházení). Bude tak zajištěna druhá možnost k přejití vozovky. Návrh místa pro přecházení – viz Příloha 5, situace B.3.

Nový přechod pro chodce ul. Komenského u křižovatky s I/57

Jedná se o nový přechod pro chodce s ochranným ostrůvkem. Motivací zřízení tohoto přechodu pro chodce je to, že nejbližší přechod pro chodce je cca 120 m vzdálen, což je na centrum města příliš velká vzdálenost. Navíc u křižovatek je vhodné přechody pro chodce umísťovat, protože v křižovatkách je dosahována nižší rychlost vozidel než na úsecích mezi křižovatkami. Dalším důvodem je předpokladu/očekávání z hlediska řidičů i chodců. Návrh přechodu – viz Příloha 5, situace B.3.

Komunikace III/4942 - Upravené místo pro přecházení – Sychrov

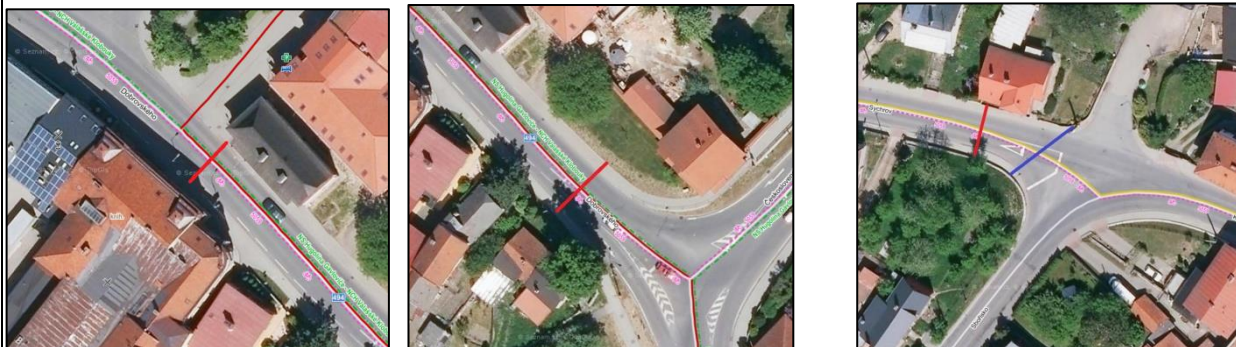


Jedná se o v současnosti nevyznačené místo pro přecházení na západním rameni křižovatky Sychrov x Sbořisko x Komenského. Pokud by měl chodec respektovat snížené obruby, tak by musel jít našikmo v křižovatce (viz obrázek níže, modrá čára). Je navržen posun místa pro přecházení dále od křižovatky, aby došlo ke zkrácení délky přecházení (viz obrázek níže, červená čára). Délka nového místa pro přecházení je 7,00 m a šířka 3,00 m. **Návrh přechodu – viz Příloha 5, situace B.5**

Obr. 44: Lokalita stávajícího místa pro přecházení

Obr. 45: Lokalita nového přechodu pro chodce při křižovatce s komunikací I/57

Obr. 46: Lokalita místa pro přecházení ul. Sychrov



Cíl D2.1	Zvýšení bezpečnosti chodců
Aktivita	D2.1.2 Zřízení obytné zóny a Zón 30
Popis aktivity	Zvýšení bezpečnosti chodců zřízením Obytné zóny a Zóny 30.

Tato aktivita je provázána a popsána v aktivitách D4.3.3 a D4.3.4

Základním opatřením pro budování Obytné zóny je zdůraznění samotného vjezdu, který musí být přes zvýšený práh a z jiného materiálu než nerozebíratelného povrchu (asfalt). Ideální volbou je tedy dlažba – kamenná či betonová. Betonová dlažba je však pro historická jádra obcí vhodnější volbou a má delší trvanlivost. Asfalt však není vyloučen.

Dalším opatřením je změna samotného povrchu uvnitř obytné zóny a srovnání celé plochy hlavního dopravní (pojízdná plocha) a vedlejšího dopravního prostoru (pochozí plocha) do jedné výškové úrovně, pouze z oddělení obou účelů zapuštěnou obrubou. Oba účely by měly mít odlišné barevné či skladebné provedení, aby byly jednoduše rozpoznatelné.

Zóna 30 je ohraničená oblast obce nebo města, jejíž začátek je označen dopravní značkou č. IP 25a Zóna s dopravním omezením a konec je označen dopravní značkou č. IP 25b Konec Zóny s dopravním omezením. Zónu tvoří soubor zpravidla obslužných komunikací s převahou pobytové funkce. V celé Zóně 30 smí řidič jet rychlostí nejvýše 30 km/h, chodci a hrající si děti musí používat chodník, členění prostoru na vozovku a chodník je zachováno.

Obr. 47: Příklad obytné zóny v Klatovech





Obr. 48: Příklad zóny 30 ve Svinarech





Cíl D2.1	Zvýšení bezpečnosti chodců
Aktivita	D2.1.3 Vybudování nezpevněné stezky pro volnočasové aktivity.
Popis aktivity	Vybudování nezpevněné stezky pro volnočasové aktivity v části města, kde nevedou žádné turistické ani cyklistické cesty.

Obr. 49: Nezpevněná stezka



Vybudování nezpevněné stezky pro volnočasové aktivity v severní části města v místě ochranného pásma plynovodu a vodovodu. Stezku bude možné využívat pro pěší procházky v této části města. Stezka bude osazena stromy a lavičkami pro posezení.

D3: CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Cíl D3.1	Zvýšení využívání cyklistické dopravy pro cesty do práce, škol a na úřady
Aktivita	D3.1.1 Budování cyklostezek
Popis aktivity	Pro zvýšení cyklistické dopravy je nezbytné budování sítě nových cyklostezek nebo vyhrazených pásů pro cyklisty. Při výstavbě nebo úpravě stávajících komunikací je potřeba současně budovat i infrastrukturu pro cyklodopravu. Nově vybudovaná cyklostezka může spojit Poteč s Valašskými Klobouky. Tato cyklostezka by mohla být využívána dětmi pro cesty do školy mimo hlavní průtah I/57. Další možná cyklotrasa by mohla spojit sídliště na ulici Luční, koupaliště a centrum města.
Směr Brumov-Bylnice – Smolína/Mirošov Základním prvkem je prodloužení cyklostezky podél Brumovky až k supermarketu Lidl, kde je navrženo jako první vedení po nevýznamné vedlejší komunikaci. Následně na společnou stezku pro chodce a	



cyklisty, dále přes sdružený přechod pro chodce a přejezd pro cyklisty přes ul. ČSA (I/57). Tím je cyklista veden bezpečně na druhé straně a následně ulicemi Kramolišova – Partyzánská – Hřbitovní – kolem hřbitova až na hlavní komunikaci III/494 Sychrov. Tímto vedením je možné se zcela vyhnout hlavním komunikacím ve městě a zároveň je zachován směr vedení bez zbytečného zajištění mimo tento směr. Z hlediska majetkoprávní je prodloužení stávající cyklostezky podél Brumovky k ul. ČSA kolem supermarketu Lidl dle KN na pozemcích města. Jedná se o pozemek p.č. 400/2

Směr Brumov-Bylince – Horní Lideč

Tato úprava zahrnuje vyznačení cyklotrasy za stávajícím koncem cyklostezky v ul. Nádražní za cyklo přejezdem, a to v ulicích U Váhy – Hodňov – Koželužská – Palackého. Následně je využívána pěší trasa k nádraží, která by měla být rozšířena až k nádraží alespoň na 2,50 – 3,50 m. Zhruba v dolní třetině této trasy by mělo dojít k napojení na stávající polní cestu, ze které by měla být realizována samostatná cyklostezka. Ta by mohla být realizovaná na pozemcích města dle KN. Jedná se o pozemky p.č. 4338/1, 2575/2, 4337/2 a 2577/1 až k ul. Trhovisko ke kapli sv. Prokopa a nahoru ke zvonici Trhovisko. Dále vpravo nahoru na polní cestu v majetku města pozemek p.č. 4334 a po stejném pozemku následně vlevo až ke zpevněné cestě na k.ú. Poteč p.č 2300/7, kde se napojí na stávající cyklotrasu č. 5059.

Spojka Trhovisko – Poteč (kraj)

Z hlediska možných návazností by bylo možné v místě, kde u kapličky sv. Prokopa odbočuje návrh vedení cyklotrasy vpravo vyznačení cyklotrasy také směrem dolů k silnici I/57 a následně překonat tuto komunikaci k odbočce na Poteč. Tuto polní cestu je nutné zpevnit a rozšířit min. na 2,50 – 3,50 m. Tento směr/návrh může být vhodným doplňkem a kratší trasou v případě, že chce cyklista jet přímo např. na Horní Lideč a vyhnout se tak silnici I/57.

Spojka kaplička sv. Konstantina a Metoděje – Základní škola

Jedná se o napojení obce Poteč Podlání a J. Nerudy po Zahradní ulici pro cestu dětí z Poteče do školy.

Spojka Luční - Hřbitovní

Napojení sídliště na Luční, koupaliště a pietní sítě s napojením na cyklotrasu č. 5059.

Cíl D3.1	Zvýšení využívání cyklistické dopravy pro cesty do práce, škol a na úřady
Aktivita	D3.1.2 Budování bezpečného úložiště kol
Popis aktivity	Pro zvýšení cyklistické dopravy je nezbytné v přestupních uzlech dopravy anebo v cílových místech dopravy budovat bezpečná úložiště pro kola. Dostatečná kapacita bezpečných úložišť pro kola pomůže zvýšit využívání dražších kol nebo elektrokol.
Na náměstí T.G. Masaryka by vhodným řešením pro krátkodobé nezabezpečené odstavení kol byla instalace uzamykatelných stojanových hnízd na kola v dosahu kamerového systému pro krátkodobé odložení kola s dosažením základní úrovně bezpečnosti.	
Pro středně dobé uložení kola s plným zabezpečením je vhodné vybudovat u KD Klobučan ukládací boxy pro kola s možností nabíjení elektrokol. Bezpečné úložiště pro kola je možné začlenit do čelní ustoupené stěny budovy KD Klobučan. Kapacita úložiště bude na 25 kol. Místem pro zvýšení kapacity pro zřízení dlouhodobého úložiště kol s plným zabezpečením je prostor za KD Klobučan u trafostanice.	
Pro krátkodobé i dlouhodobé ukládání kol s plným zabezpečením v multimodálním přestupním uzlu u Nádraží je nutné vybudovat úložiště kol pro dlouhodobé ukládání i dražších kol včetně možnosti nabíjení elektrokol. Tato úložiště pro kola by mohla být využívána cestujícími pro bezpečné uložení kol při přestupu na veřejnou hromadnou dopravu, dojížděcími do VK nebo naopak cestujícími z VK. Jako vhodné úložiště je možné využít cyklo boxy pro menší počet kol, při požadavku na ukládání více jak 50–70 kol pak kapacitně odpovídající úložiště, bude zřízeno úložiště pro 50 kol.	
Dalším místem pro krátkodobé nezabezpečené odstavení kol je v bezprostřední blízkosti poliklinika. Zde	



bude instalováno stojanové hnízdo pro 15 kol v dosahu kamerového systému pro krátkodobé odložení kola s dosažením základní úrovně bezpečnosti. Pro střednědobé uložení kol s plným zabezpečením budou vybudovány ukládací boxy pro 15 kol s možností nabíjení elektrokol.

Pro zvýšení počtu žáků dojíždějících na kole do školy je nutné zajistit dostatečný počet míst pro uložení kol s částečným zabezpečením na středních i základní škole. Při této aktivitě je možné využít zkušenosti základní školy s vybudováním úložiště pro kola pro žáky školy, kapacita stávajícího úložiště je nedostatečná, při zprůjezdnění města pro kola bude docházet k nárůstu žáků cestujících na kolech. Kapacita úložiště bude navýšena na 50 kol.

Samozřejmou výbavou úložiště pro kola s plným zabezpečením je možnost dobíjení elektrokol.

Cíl D3.1	Zvýšení využívání cyklistické dopravy pro cesty do práce, škol a na úřady
Aktivita	D 3.1.3 Podpora elektrokol
Popis aktivity	Při obnově veřejného osvětlení je nezbytné počítat i s výstavbou infrastruktury pro dobíjení elektrokol. Využívání elektrokol posune věk cyklistů do vyšších věkových kategorií, to má významný vliv pro podporu cyklistické dopravy v kopcovitém reliéfu města.
Moderní veřejné osvětlení má několik možných technických řešení realizace úspory veřejného osvětlení. Jednou z nich je přivedení trvalého napájení ke každému světelnému zdroji, nebo k jedné skupině zdrojů. Trvalé napájení musí být dimenzováno tak, aby umožnilo budoucí napájení elektromobilů.	

Cíl D3.1	Zvýšení využívání cyklistické dopravy pro cesty do práce, škol a na úřady
Aktivita	D 3.1.4 Zvýšení průjezdnosti města pro kola
Popis aktivity	Obousměrný provoz v jednosměrných ulicích zvýhodní cyklisty na jejich cestování po městě.
Pro podporu cyklo dopravy ve městě je kromě budování nových cyklotras nutné zlepšit průjezdnost pro cyklisty na stávajících komunikacích. Pro dosažení tohoto cíle bude nezbytné provést úpravy komunikací tak, aby byla zajištěna bezpečnost cyklistů.	
Ulice Na Výsluní a Zahradní Pro zajištění bezpečné cesty dětí do školy z obce Poteč bude vybudována nová cyklostezka navazující na ulici Na Výsluní a dále povede ulicí Zahradní k ulici Jana Nerudy. V obou ulicích bude vyznačen po obou stranách obousměrné komunikace (bez středové dělicí čáry) ochranný pruh pro cyklisty. Provedení podle obr. 52.	
Navazující opatření pro podporu cyklistiky bude provedeno v ulici Dlouhá v celé její délce. V ulici před budovou školy došlo k úpravám chodníků a parkovacích míst. V ulici bude vyznačen po obou stranách obousměrné komunikace (bez středové dělicí čáry) ochranný pruh pro cyklisty. Provedení podle obr. 52. Z ulice Dlouhá bude vyznačen po obou stranách slepé ulice Mlýnská (bez středové dělicí čáry) ochranný pruh pro cyklisty. Provedení podle obr. 52.	
Střední část stezky Mlýnská by bylo vhodné využít pro cestu cyklistů na poštu a do obchodů. Tato část je však v dolní části strmá, vhodné narovnání na svážnici by znamenalo napřímit ji do míst stávajících soukromých garáží. Tato úprava umožní pohyb cyklistů z ulice Nádražní směrem k poliklinice a škole.	
Ulice U Náhonu je jednosměrná ulice s možným podélným parkováním po pravé straně a parkovacím pásem pro příčné parkování na levé straně. Toto uspořádání brání cyklistické dopravě ze směru od sídliště	



Luční a Na Výsluní. Pro odstranění této překážky bude zaveden provoz cyklistů v obou směrech. Provedení podle obr. 54.

Město plánuje revitalizaci ulice **Luční**. Pro zklidnění automobilové dopravy a podporu cyklo dopravy doporučujeme zpracovat do řešení komunikace piktogramový koridor. Provedení podle obr. 53. Pro další zklidnění dopravy bude ve dvou místech zřízeno úmyslné zúžení komunikace. Provedení podle obr. 55. Úprava ve vozovce pro provoz všech vozidel s cílem zklidnění motorové dopravy a přednostně umožní zachování průjezdu jízdních kol bez omezení. Ostatní vozidla mohou být nucena výrazně zpomalit či zastavit při střídavém provozu. Bude provedeno zúžení komunikace vodorovným dopravním značením v kombinaci s montovanými prvky (plastové sloupky).

V jednosměrné ulici **Josefa Valčíka** bude povolena jízda cyklistů v obou směrech. Provedení podle obr. 54.

Ulice **Školní** je jednosměrná ulice ve směru k ulici Cyrilometodějská. Přitom se jedná o důležitý propoj z cyklostezky procházející údolím Brumovky ke škole, poliklinice a dále na sídliště Luční. Toto uspořádání brání cyklistické dopravě ze směru ulice Brumovská k cílům a zdrojům cyklistické dopravy. Pro odstranění této překážky bude zaveden provoz cyklistů v obou směrech. Komunikace je v současné době úzká a neumožňuje provést její zobousměrnění pro cyklo dopravu. V celé délce bude provedeno rozšíření komunikace na zelený pás pro zajištění požadované šířky komunikace o 1 metr. Provedení podle obr. 54.

V ulici **Partyzánská** bude vyznačen po obou stranách obousměrné komunikace (bez středové dělicí čáry) piktogramový koridor. Provedení podle obrázku 53. Tím dojde k významnému zprůjezdnění města pro cyklo dopravu. Pro bezpečnost cyklistického provozu v této lokalitě je nezbytné v této ulici zavést obytnou zónu pro zklidnění automobilové dopravy.

Ulice **2. Května** bude upravena pro obousměrný cyklistický provoz, ve které bude zaveden provoz cyklistů v obou směrech. Provedení podle obr. 54.

Ulice **Soukenická** je jednosměrná ulice. Toto uspořádání brání cyklistické dopravě ze směru ulice Brumovská ke gymnáziu, tedy ze zdrojů dopravy v místech nové a plánované výstavby obytné zástavby. Pro odstranění této překážky bude zaveden provoz cyklistů v obou směrech. V nejužších místech podle zástavby bude nutné provést rozšíření komunikace na zelený pás pro zajištění požadované šířky komunikace. Provedení podle obrázku 54.

Pro zajištění bezpečného pohybu chodců a cyklistů mezi ulicemi **Luční** a **Hřbitovní** bude vedle navrhované komunikace vybudována dělená obousměrná stezka pro chodce a cyklisty. Provedení podle obr. 57. Návrh navazuje na Aktivitu D4.3.5 vybudování komunikace Luční Hřbitovní.

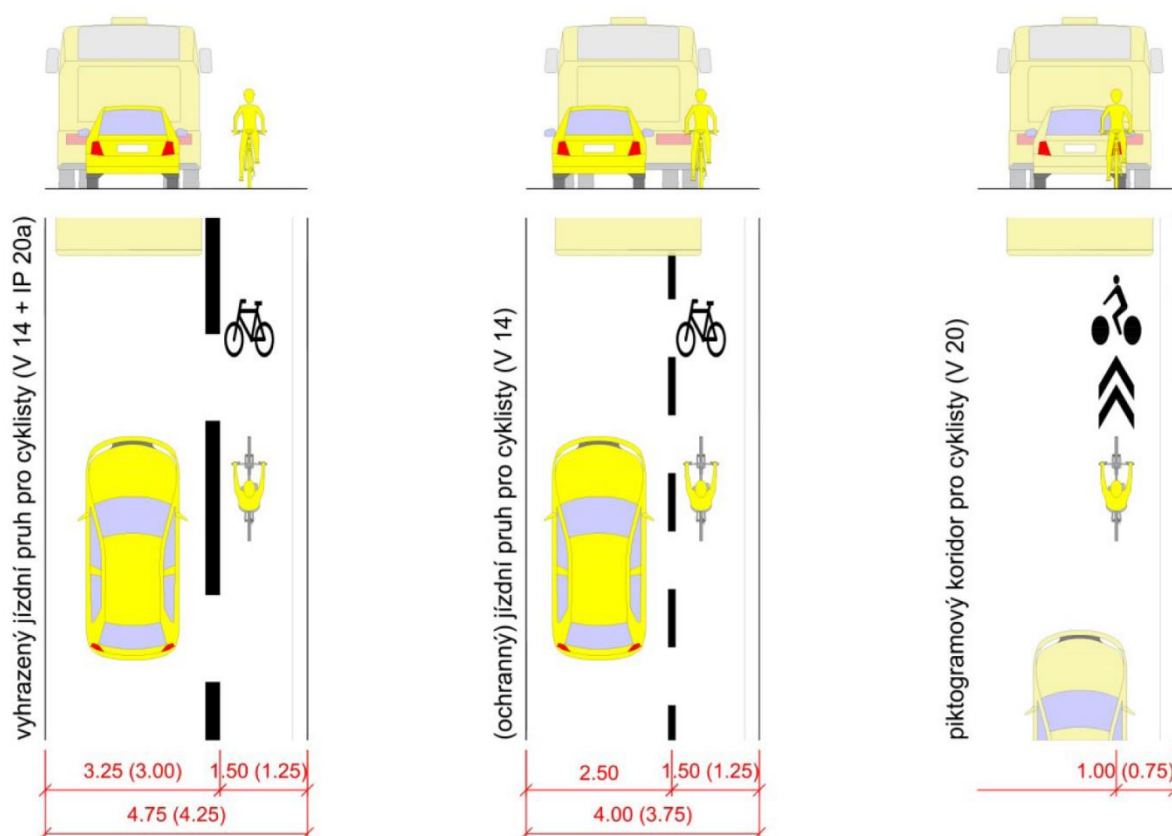
V ulici **Nádražní** bude vyznačen po obou stranách obousměrné komunikace (bez středové dělicí čáry) ochranný pruh pro cyklisty. Provedení podle obr. 52. Tím dojde k bezpečnému spojení centra města pro cyklo dopravu s navrhovaným multimodálním uzlem Nádraží. Pro zajištění dopravní obslužnosti multimodálního uzlu Nádraží bude vybudována nová komunikace Nádražní Cyrilometodějská. Provedení podle obr. 56. Návrh navazuje na Aktivitu D4.3.5 vybudování komunikace Nádražní Cyrilometodějská.

Pro zajištění bezpečného pohybu cyklistů na **Smolinu** bude vedle navrhované komunikace vybudována obousměrná stezka pro cyklisty. Provedení podle obr. 58. Návrh navazuje na Aktivitu D4.3.5 vybudování komunikace Spojka na Smolinu.

Pro zajištění bezpečného pohybu cyklistů z **Brumovské** ulice k Lidlu bude na nově navrhované komunikaci vyznačen piktogramový koridor. Provedení podle obr. 53. Návrh navazuje na Aktivitu D4.3.5 vybudování komunikace Spojka Brumovská Lidl.



Obr. 50: Minimální prostorové nároky integračních opatření pro cyklisty podél obruby



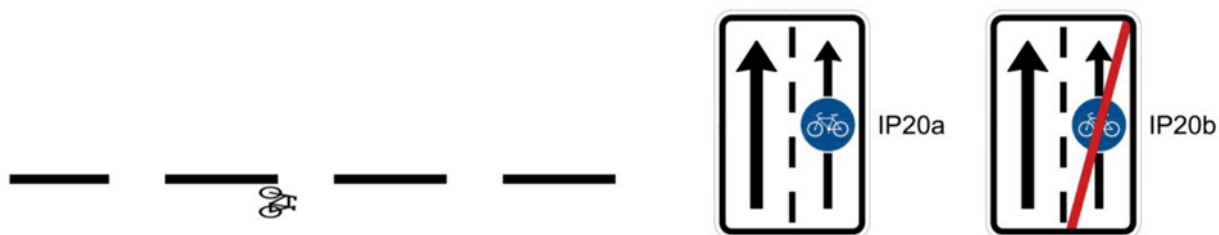
Dopravní integrační opatření pro cyklisty

Vyhrazený pruh pro cyklisty

Vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty jsou integračním opatřením cyklistické dopravy pro oddělený provoz od ostatních vozidel:

- jednosměrné jízdní pruhy v hlavním dopravním prostoru určené pouze pro cyklistický provoz;
 - vyznačené při pravém okraji vozovky;
 - vždy vyznačené příslušným vodorovným a označené příslušným svislým dopravním značením;
 - vhodné červené zvýraznění zejména úseků křížení (příčných vazeb).
- pro jízdu cyklistů ve vozovce prostorově nejnáročnější opatření;
 - souběžný jízdní pruh pro ostatní vozidla musí umožnit jízdu všech ostatních vozidel;
 - případné rozšíření souběžného jízdního pruhu ve směrovém oblouku je vždy nezbytné.

Obr. 51: Vyhrazený pruh pro cyklisty

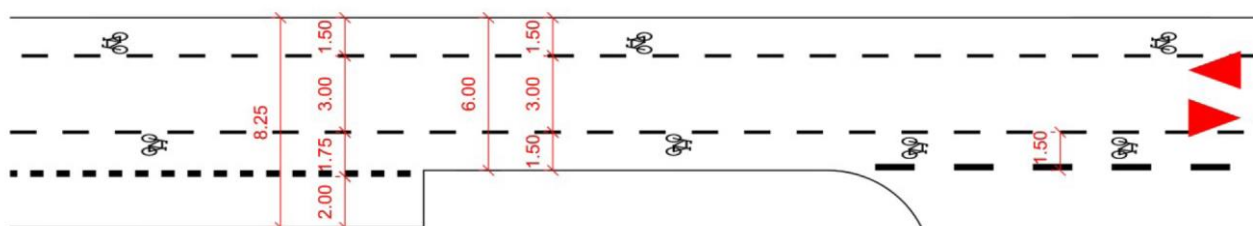




Ochranný pruh pro cyklisty na komunikaci šířky 6 metrů

- opatření je motivováno bezpečností cyklistů
- pro jízdu cyklistů ve vozovce prostorově úsporné opatření
- souběžný jízdní pruh má umožňovat neovlivněný průjezd alespoň osobních vozidel
- rozměrnější vozidla mohou podélně pojíždět jízdní pruh pro cyklisty;
- šířka vozovky mezi čarami jízdních pruhů pro cyklisty menší než 5,0 m (2x 2,5 m);
- komunikace se pro ostatní vozidla (než jízdní kola) považuje za jednopruhovou s obousměrným provozem;
- cyklisté se pohybují v jízdních pružích pro cyklisty;
- ostatní vozidla projíždějí jízdním pruhem uprostřed vozovky, v případě protijedoucích vozidel se pak vyhýbají vpravo průjezdem přes jízdní pruhy pro cyklisty.

Obr. 52: Ochranný pruh pro cyklisty na komunikaci šířky 6 metrů



V obou ulicích dojde k úpravě ve vozovce pro provoz všech vozidel s cílem zklidnění motorové dopravy a přednostně umožní zachování průjezdu jízdních kol bez omezení. Ostatní vozidla mohou být nucena výrazně zpomalit či zastavit při střídavém provozu. Bude provedeno zúžení komunikace vodorovným dopravním značením v kombinaci s montovanými prvky (plastové sloupky).

Piktogramový koridor pro cyklisty

- pro jízdu cyklistů ve vozovce prostorově nejúspornější opatření;
- slouží pro zvýraznění pohybu cyklistů nebo naznačení směrových pohybů;
- vyznačují se pouze pomocí vodorovného dopravního značení složeného z piktogramu cyklisty a směrového znaku;
- vyznačením nevyplývají pro účastníky provozu žádná další zvláštní práva ani povinnosti.

Obr. 53: Piktogramový koridor



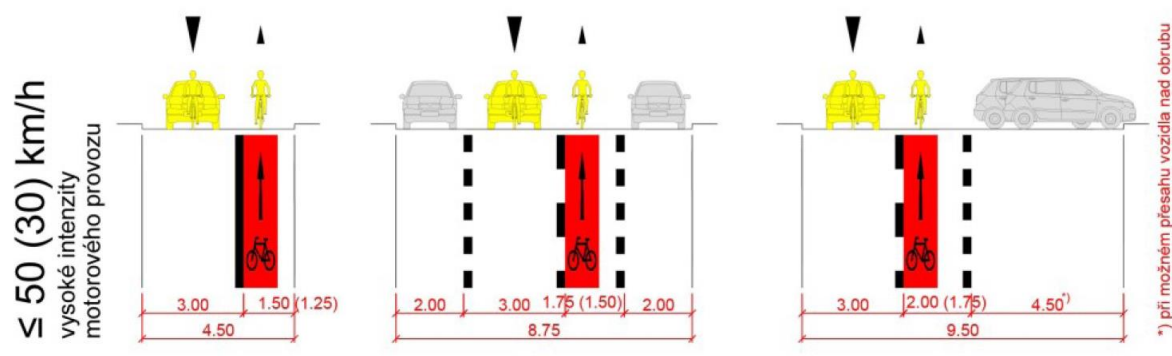
Cykloobousměrka

Cykloobousměrka musí být označena svislým dopravním značením:

- standardně se používají dodatkové tabulky „Jízda cyklistů v protisměru“ (E 12 a) a „Vjezd cyklistů v protisměru povolen“ (E 12 b), které se doplňují pod značky „Jednosměrný provoz“ (IP 4 b, případně IP 4 a) a „Zákaz vjezdu všech vozidel“ (B 2);



Obr. 54: Cykloobousměrky – přehled šířkových uspořádání



Úmyslné zúžení komunikace

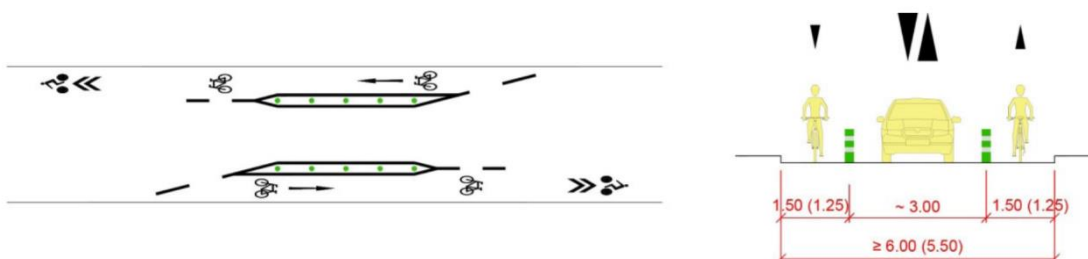
Šířkové zklidnění nutně řidiče zpomalit kvůli lokálnímu zúžení průjezdného profilu komunikace.

Úprava zřízená ve vozovce pro provoz všech vozidel má vést ke zklidnění motorové dopravy a přednostně umožňuje zachování průjezdu jízdních kol bez omezení. To platí i v případě, kdy jsou ostatní vozidla nucena výrazně zpomalit či zastavit (například při střídavém provozu).

Pro úmyslné zklidňující zúžení lze užít:

- vodorovné dopravní značení v kombinaci s montovanými prvky (např. plastové sloupky);
- stavební úpravu

Obr. 55: Úmyslné zúžení komunikace



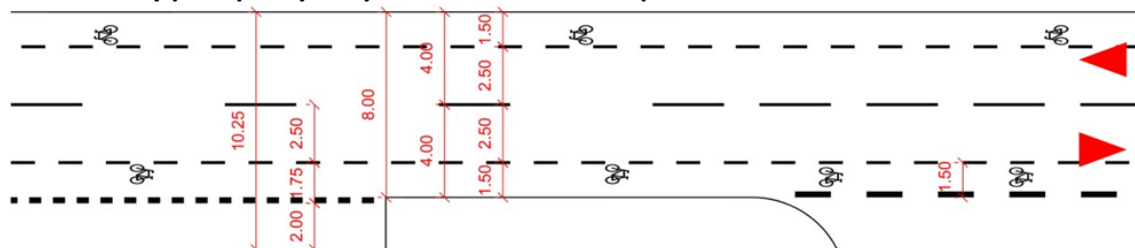
Ochranný pruh pro cyklisty na obousměrné dvoupruhové komunikaci (se středovou dělicí čarou)

Jízdní pruhy pro cyklisty ve vozovce jsou základním cyklistickým integračním opatřením:

- umožňují částečné nebo případně úplné oddělení cyklistického provozu od ostatních vozidel;
- vyznačují se pouze vodorovným dopravním značením pomocí přerušované čáry a symbolu jízdního kola, červené zvýraznění se (zpravidla) neprovádí;
- svislým dopravním značením se ochranné jízdní pruhy pro cyklisty neoznačují.

Základní minimální šířka souběžného jízdního pruhu je 2,50 m, v případě jeho rozšíření lze umožnit souběžný provoz i rozměrnějšími vozidly. Ostatní rozměrnější vozidla (autobus, nákladní vozidlo) pak pojíždějí i samotný jízdní pruh pro cyklisty a s jízdními koly se řadí vzájemně za sebou, nebo je míjejí s vybočením do přilehlého jízdního pruhu.

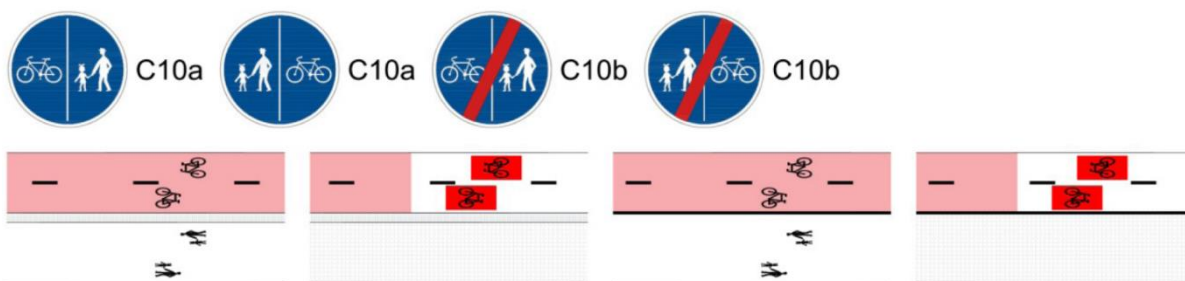
Obr. 56: Ochranný pruh pro cyklisty na obousměrné dvoupruhové komunikaci



Stežka pro chodce a cyklisty dělená obousměrná

- Určena pro oddělený pěší a cyklistický provoz vedle sebe v rámci jednoho prostoru;
- provoz je zpravidla obousměrný v rámci příslušných pásů, jednosměrné omezení cyklistického provozu se provádí zpravidla v kontextu širších provozně-prostorových vztahů;
- prostorově relativně náročné řešení.

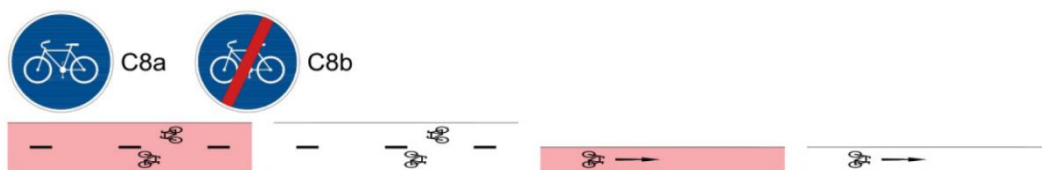
Obr. 57: Stežka pro chodce a cyklisty dělená obousměrná (s hmatným pásem / bez hmatného pásu)



Obousměrná stežka pro cyklisty

Stežka podél komunikace bude navržena jako součást místní komunikace nebo jako samostatná pozemní komunikace souběžná s nadřazenou pozemní komunikací. Výškové i směrové vedení bude srovnatelně komfortní, nebo komfortnější než u souběžné komunikace.

Obr. 58: Stežka pro cyklisty (obousměrná / jednosměrná)



Obr. 59: Ulice Josefa Valčíka – místo budoucího cyklo pruhu (obousměrky) pro provoz v obou směrech



Zdroj: ADE, s.r.o.



Obr. 60: Místo budoucího cyklo pruhu (obousměrky) pro provoz v obou směrech



Zdroj: ADE, s.r.o.

D4: AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

Cíl D4.1	Snížení hustoty automobilové dopravy ve městě
Aktivita	D4.1.1 Obchvat města silnice I/57
Popis aktivity	Obchvat průjezdní komunikace města I/57 (stavební opatření); povede ke snížení hustoty dopravy ve městě. Tím dojde i ke snížení nehodovosti ve městě a ke snížení emisí způsobených zbytnou dopravou.
Obnovit plány na přesunutí průjezdní dopravy mimo průjezdní komunikaci Cyrilometodějská a zahájení jednání s krajským úřadem o jeho opětovné zařazení do ZÚR kraje.	

Cíl D4.2	Zvýšení bezpečnosti automobilové dopravy
Aktivita	D4.2.1 Úprava křižovatky Nádražní/ Cyrilometodějská
Popis aktivity	Zvýšení bezpečnosti a průjezdnosti komunikace úpravou křižovatky Nádražní/ Cyrilometodějská. Provedení základní úpravy křižovatky a jejího značení povede ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy bez nutnosti rozsáhlých stavebních úprav.
Křižovatka je navržena k usměrnění dopravních proudů, aby byla zajištěna rozpoznatelnost a přehlednost křižovatky. Dosavadní prostor je maximálně využit k tomu, aby protisměrné dopravní proudy na hlavní komunikaci byly směrově vychýlené a došlo tak k maximálnímu snížení rychlosti. Odbočovací pruh pro levé odbočení do ul. Nádražní je od protisměrného oddělen dělicím ostrůvkem.	



Náběh do tohoto pruhu je od východního směru taktéž oddělen dělicím ostrůvkem. Na nároží při ul. Nádražní je upraven parkovací pás. Ve směru do centra pak po realizaci supermarketu Lidl vznikl levý odbočovací pruh. Návrh se na něj napojuje a to tím způsobem, že i tento pruh pro levé odbočení je částečně oddělen dělicím ostrůvkem. Výjezd z ul. Mlýnská je upraven, aby plně pokryl obousměrný provoz. Ulice Koželužská zůstane z hlediska směrovosti beze změny. Napojení ul. Nádražní je upraveno, aby byly zajištěny rozhledové poměry a řidič tak mohl najet pouze v jednom místě, tj. je optimalizována šířka připojení. **Viz příloha 5: návrhy B4.**

Cíl D4.2	Zvýšení bezpečnosti automobilové dopravy
Aktivita	D4.2.2 Úprava křižovatky Brumovská x Komenského x ČSA
Popis aktivity	Zvýšení bezpečnosti a průjezdnosti komunikace úpravou křižovatky Brumovská x Komenského x ČSA. Provedení základní úpravy křižovatky a jejího značení povede ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy bez nutnosti rozsáhlých stavebních úprav.
<p>Křižovatka je navržena k usměrnění dopravních proudů, aby byla zajištěna rozpoznatelnost a přehlednost křižovatky. Směr od ul. Komenského je vychýlen, aby nedocházelo k vyšší rychlosti na vjezdu. Mezi protisměrnými pruhy hlavní komunikace do oblouku jsou vytvořeny dělicí ostrůvky. Dále je vytvořeno několik směrovacích ostrůvků. Na všech ramenech křižovatky je v nejbližších pozicích ve směru do středu křižovatky zřízen přechod pro chodce. Na ramenech Dobrovského a Brumovská jsou přechody vč. ochranného ostrůvku. Třetí klasický přechod je na rameni ČSA u katastrálního úřadu. Šířky jízdních pruhů v přímé jsou min. 3,50 m pro silnici I/57 a 3,25 m na II/494. Ostrůvky je vhodné budovat se šikmými obrubami jako například u středů okružních křižovatek, aby bylo zajištěno případné přejetí. Nebo také v případě vychýlení směru jízdy, aby nedošlo k dopravní nehodě, popř. proražení pneumatiky. Vnitřky ostrůvků je možné řešit buď zelení (směr bezúdržbových travin a bylin), anebo zpevněním plochy – asfalt a dlažba. Viz příloha 5: návrhy B3.</p>	

Cíl D4.2	Zvýšení bezpečnosti automobilové dopravy
Aktivita	D4.2.3 Úprava křižovatky Komenského x Sychrov x Sbořisko
Popis aktivity	Stavební úpravy průjezdní komunikace povedou ke zklidnění dopravy. Řidiči budou nuceni věnovat zvýšenou pozornost. Tím dojde ke zlepšení bezpečnosti provozu včetně bezpečnosti chodců. Současně dojde ke zvýšení atraktivity bezprostředního okolí komunikace.
<p>Křižovatka je navržena k usměrnění dopravních proudů, aby byla zajištěna rozpoznatelnost a přehlednost křižovatky. Je maximálně využit dosavadní prostor k tomu, aby protisměrné dopravní proudy na hlavní komunikaci v oblouku byly směrově vychýlené a došlo tak k maximálnímu snížení rychlosti. Pravé odbočení od Sychrova do Sbořiska je od přímého směru od Sychrova do Komenského oddělen směrovacím ostrůvkem. Hlavní směry po silnici II/494 jsou v oblouku směrově vychýleny, aby mohl vzniknout krátký prostor pro levé odbočení do ul. Hřbitovní, kde je navržen hlavní přístup k parkovištím u hřbitova a Sychrov. Dále jsou na ramena Komenského a Sbořisko doplněny klasické přechody pro chodce. Na rameni Sychrov je navrženo posunutí místa pro přecházení, aby bylo co nejkratší. Viz příloha 5: návrhy B5.</p>	

Cíl D4.3	Zvýšení plynulosti dopravy
Aktivita	D4.3.1 Úprava dopravního značení
Popis	Návyky správného chování řidičů nejsou na stejné úrovni, záleží na jejich výcviku a



aktivity	zkušenostech. Vodorovné značení pomůže zvýšit plynulost dopravy zejména v křižovatkách.
Křižovatka ulic 2. května a Čs. Armády. V ulici 2. května provést vodorovné dopravní značení pás pro odbočení vlevo a pás pro odbočení vpravo.	
Křižovatka ulic Soukenická a Brumovská. V ulici Soukenické provést úpravu vyústění ulice do Brumovské a vodorovné dopravní značení pás pro odbočení vlevo a pás pro odbočení vpravo.	
Jednosměrný výjezd z ulice Mlýnské na ulici Cyrilometodějskou u pošty.	

Cíl D4.3	Zvýšení plynulosti dopravy
Aktivita	D4.3.2 Propojit dopravní a územní plánování, zavést principy integrovaného dopravního plánování včetně posílení významu telematických systémů
Popis aktivity	Plánování mobility musí být nutně provázáno s územním plánováním. Propojení územního plánování a plánování mobility také pomůže omezit sub-urbanizaci, která je jedním z největších problémů menších měst. Rozvoj města musí být stanoven tak, aby docházelo k primární podpoře udržitelných druhů dopravy (VHD, pěší a cyklistické dopravy). Nesmí se opomenout provázanost výstavby obytných ploch s rozvojem systému pro veřejnou, pěší a cyklistickou dopravu a plánování inteligentního systému řízení dopravy, např. v souvislosti dynamického řízení křižovatek.
Při plánování nové výstavby podporovat pěší a cyklistickou dopravu budováním chodníků a cyklostezek jako součást budování nových komunikací (silnic). Současně je nutné zrevidovat umístění stávajících zastávek v rozvojových lokalitách města.	

Cíl D4.3	Zvýšení plynulosti dopravy
Aktivita	D4.3.3 Zvýšení prostupnosti města – změna místní úpravy – obytná zóna
Popis aktivity	Zavedení obytné zóny v okolí kostela Povýšení sv. Kříže
<p>Pro zvýšení plynulosti a bezpečnosti dopravy bude upraven provoz v okružní ulici Smetanova na jednosměrný, tak aby úzkou boční komunikací u kostela Povýšení svatého Kříže vedla jednosměrná komunikace směrem na ulici Partyzánskou. Tím bude odstraněno nebezpečné křížení ulice Smetanovy a Partyzánské, kdy při současné úpravě dopravního značení výhledové poměry z ulice Smetanovy směrem od hřbitovní ulice nemají dostatečný rozhled směrem k hlavní komunikaci Partyzánská. Jednosměrný úsek Partyzánské ulice od Kramolišovi se šířkou 4,6 metru bude upraven jako obousměrný. Výhledové poměry od ulice Kramolišovi jsou dostatečné pro zajištění možnosti střídavé jízdy vozidel daným úsekem. Dalším opatřením pro zvýšení průjezdnosti bude vybudována výhybna před vjezdy na soukromé pozemky u domy č.p. 230 v Partyzánské ulici. Podle katastrální mapy jsou tyto části komunikace městským majetkem. Jednosměrnou úpravou komunikace Smetanova bude zajištěn dostatečný výhled i z této strany komunikace. Touto úpravou bude odstraněn závlek přes ulici Československé armády (sil. I/57) a Dobrovského (sil. II/494) pro obyvatele této části města při cestě směrem od Smetanovi.</p> <p>Ulice Hřbitovní s charakterem pojížděného chodníku je osazena značkou zákaz vjezdu. Do komunikace zasahují dvoje schodiště přilehlého objektu a způsobují nebezpečné překážky provozu. Podle katastrálních map jsou na městském pozemku a budou odstraněny. Dopravní značky zákaz vjezdu budou na obou stranách komunikace odstraněny.</p> <p>Ulice Kopec je označena v horní části směrem do příkrého kopce nejprve značkou IP 10a „Slepá pozemní komunikace“ a dále je umístěna značkou B1 „Zákaz vjezdu všech vozidel v obou směrech. Toto značení</p>	

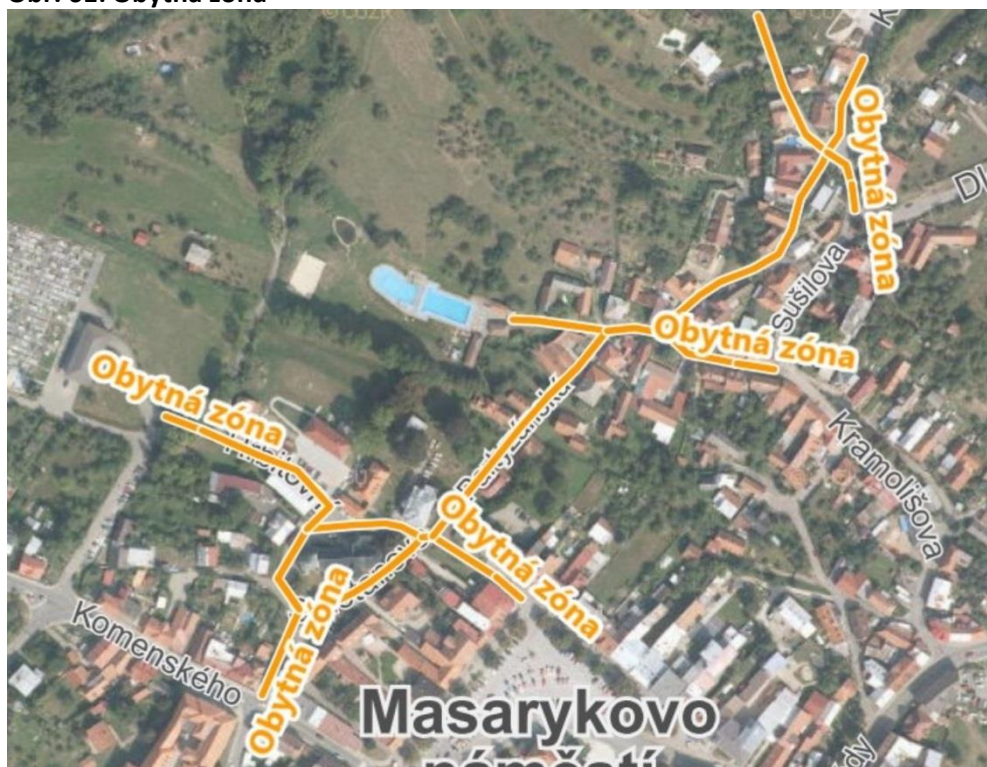


je matoucí, když v místě zákazové značky je ulice velice úzká a řidič má pouze jedinou možnost, jak toto místo opustit a to nebezpečným couváním na úzké komunikaci, popřípadě porušením zákazové značky. Ve směru z kopce dolů je osazena značka B1 doplněná dodatkovou tabulkou „Dopravní obsluha vjezd povolen. Pro cyklisty je tedy tento úsek obousměrně neprůjezdný.

Paralelní ulice Sušilova je vyznačena jako jednosměrná v úseku od křižovatky s ulicí Kramolišovou ke křižovatce s ulicí Dlouhou.

Komunikace Kopec slouží pro obslužnou dopravu přilehlých objektů a navýšení motorové dopravy na této komunikaci není žádoucí. Pro zajištění dopravní obslužnosti bude tato komunikace upravena jako jednosměrná v opačném směru jízdy než paralelní ulice Sušilova.

Obr. 61: Obytná zóna



Zdroj: ADE, s.r.o.

Vzhledem k charakteru rezidentní zástavby bude celá popisovaná oblast upravena jako obytná zóna. Na vjezdech do zóny budou upraveny komunikace tak, aby byl dostatečně zřetelně oddělen prostor obytné zóny, a budou označeny dopravními značkami IU 5a Obytná zóna. V celé zóně bude platit na křižovatkách přednost zprava. Budou osazeny pouze značky označující parkoviště a jednosměrné úseky.

Zóna bude zřízena od křižovatky ulic Dlouhá a Sušilova směrem do kopce, dále v úseku ulice Kramolišova od křížení s ulicí Sušilovou. Směrem od náměstí bude zřízena od Křížení Smetanovy ulice s Komenského a ulicí Hřbitovní po pietní síň.

Tato úprava zajistí bezpečný pohyb chodců a cyklistů v celé zóně a přitom umožní dopravní obslužnost obyvatel. Pro zajištění podpory cyklistiky pro cesty do zaměstnání a na úřady je tato úprava nezbytná.

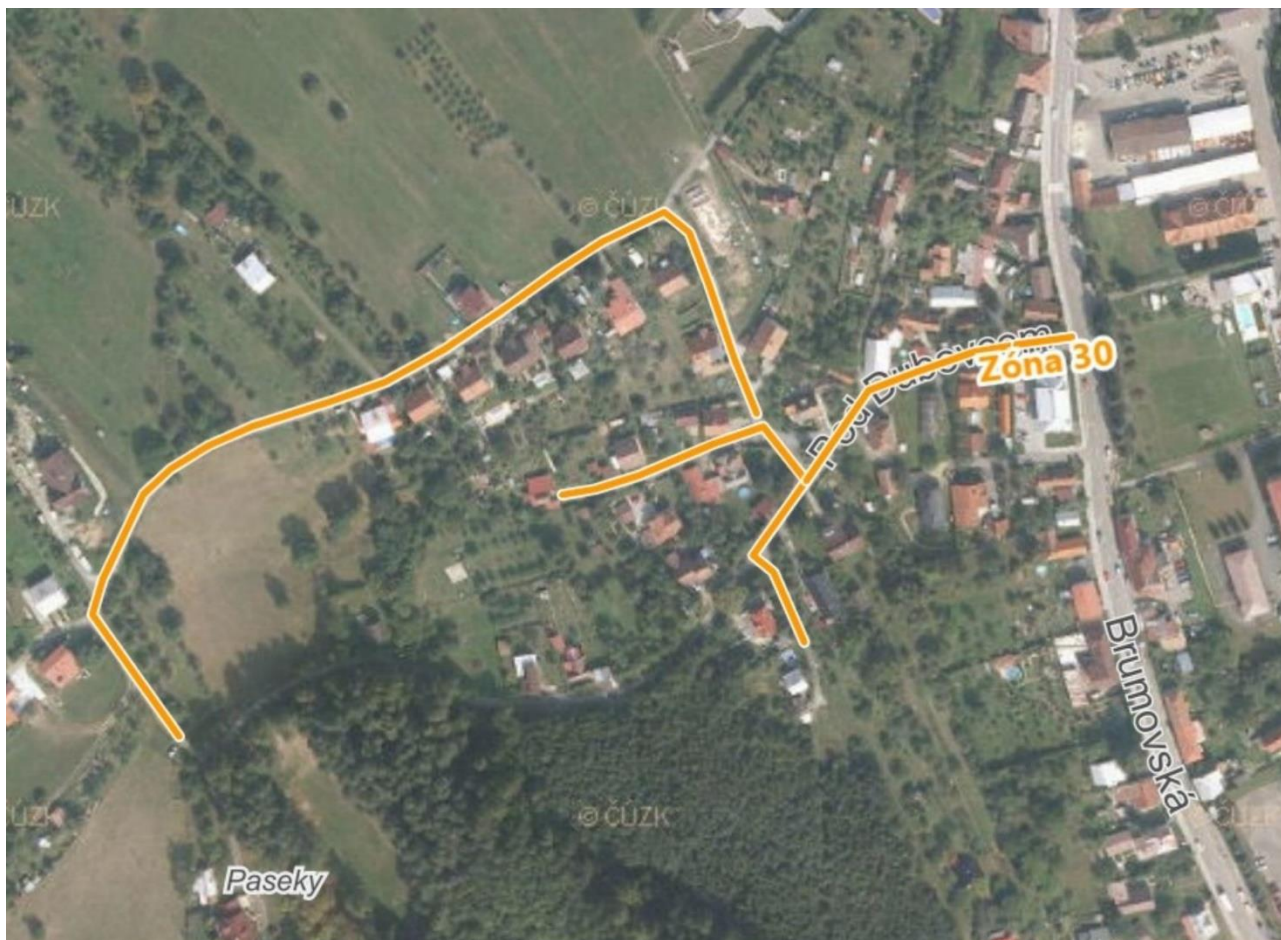
Cíl D4.3	Zvýšení plynulosti dopravy
Aktivita	D4.3.4 Zvýšení prostupnosti města – změna místní úpravy zóna 30
Popis aktivity	Zavedení zóny 30
Zóna Strmá bude zřízena v celé délce komunikace Strmá od komunikace Brumovská. Vjezd do ulice Strmá	



bude upraven tak, aby bylo na první pohled patrné, že se jedná o zónu a vjezd bude osazen značkou IP 25a a výjezd osazen značkou IP 25b s označením zóna 30 a přednost v jízdě zprava.

Pro zvýšení bezpečnosti dopravy v dalších obytných částech města bude upraven provoz v rezidentních částech města na provoz zóna 30 s předností v jízdě zprava. Toto přispěje ke snadnější orientaci řidičů, když ve všech obytných čtvrtích bude uplatněn princip přednosti v jízdě zprava. Zónu tvoří soubor zpravidla obslužných komunikací s převahou pobytové funkce. V celé Zóně 30 smí řidič jet rychlostí nejvýše 30 km/h, chodci a hrající si děti musí používat chodník, členění prostoru na vozovku a chodník je zachováno. Pro pěší dopravu, nebudou vyznačovány přechody pro chodce vodorovným ani svislým dopravním značením a nebudou zřizována místa pro přecházení.

Obr. 62: Zóna Pod Dubovcem



Zóna Pod Dubovcem bude zřízena v celé délce komunikace Pod Dubovcem. Vjezd do ulice Pod Dubovcem od komunikace Brumovská bude upraven tak, aby bylo na první pohled patrné, že se jedná o zónu a vjezd bude osazen značkou IP 25a a výjezd osazen značkou IP 25b s označením zóna 30 a přednost v jízdě zprava. Značky upravující přednost v jízdě budou z této komunikace odstraněny.

Zóna Záhumení bude zřízena v celé délce komunikace Záhumení, Sadová, Okružní a Jámy. Vjezd do ulice Záhumení z komunikace Brumovská bude upraven tak, aby bylo na první pohled patrné, že se jedná o zónu a vjezd bude osazen značkou IP 25a a výjezd osazen značkou IP 25b s označením zóna 30 a přednost v jízdě zprava. Značky upravující přednost v jízdě budou z této komunikace odstraněny.



Obr. 63: Zóna Záhumení



Další zóna bude zřízena v celé délce komunikace **Žaboskřeky, Pod Hájem a Sokolská**. Vjezd do ulice Žaboskřeky, Pod Hájem a Sokolská z ulice Nádražní bude upraven tak, aby bylo na první pohled patrné, že se jedná o zónu a vjezd bude osazen značkou IP 25a a výjezd osazen značkou IP 25b s označením zóna 30 a přednost v jízdě zprava. Značky upravující přednost v jízdě budou z této komunikace odstraněny.

Obr. 64: Zóna Žaboskřeky





Zóna Koželužská, Palackého bude zřízena v celé délce komunikace Koželužská a Palackého. Vjezd do ulice Koželužská a Palackého bude upraven tak, aby bylo na první pohled patrné, že se jedná o zónu a vjezd bude osazen značkou IP 25a a výjezd osazen značkou IP 25b s označením zóna 30, přednost v jízdě zprava a Parkování pouze na vyznačených místech. Dopravní značky upravující přednost v jízdě budou z této komunikace odstraněny a budou osazeny dopravní značky IP 11b Parkoviště.

Zóna Jana Nerudy – Luční bude zřízena v celé délce komunikace Josefa Valčíka, Jana Nerudy, Dlouhá od ulice Cyrilometodějská po Školní, Zahradní, Na Výsluní a Luční. Vjezdy do zóny budou upraveny tak, aby bylo na první pohled patrné, že se jedná o zónu a vjezd bude osazen značkou IP 25a a výjezd osazen značkou IP 25b s označením zóna 30, přednost v jízdě zprava a Parkování pouze na vyznačených místech. Dopravní značky upravující přednost v jízdě budou z této komunikace odstraněny a budou osazeny dopravní značky IP 11b Parkoviště. V ulici Josefa Valčíka bude povolena jízda cyklistů v obou směrech. Vodorovným značením bude vyznačen jízdni pruh pro cyklisty, ten bude označen piktogramy.

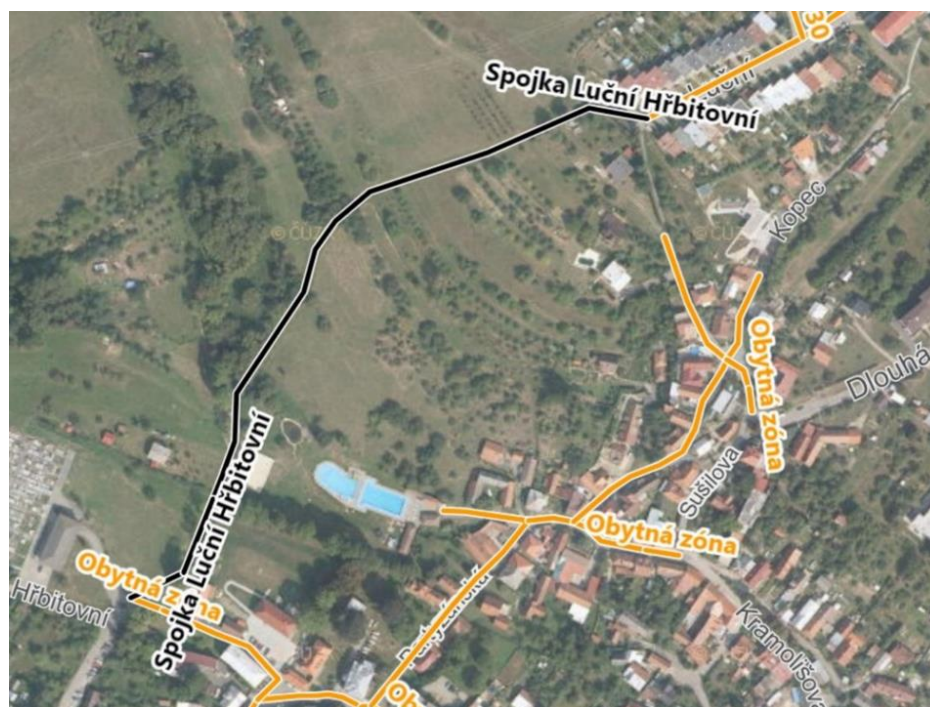
Obr. 65: Zóna Jana Nerudy – Luční



Cíl D4.3	Zvýšení plynulosti dopravy
Aktivita	D4.3.5 Zvýšení prostupnosti města – výstavba nových komunikací
Popis aktivity	
<p>Při rozvoji města dochází k budování nových cílů a zdrojů dopravy. Pro zajištění dopravní obslužnosti je nezbytné na tyto skutečnosti reagovat výstavbou nových komunikací. Součástí těchto komunikací musí být i cyklostezky a stezky pro chodce, popřípadě společná stezka pro chodce a cyklisty.</p> <p>Pro sídliště Luční a plánovanou bytovou výstavbou nad koupalištěm je potřeba zajistit spojení této části města s ulicí Sychrov pro zajištění dopravní obslužnosti směrem na Brumov a Lipinu, tak aby doprava neprocházela ulicemi Cyrilometodějskou. Součástí této komunikace musí být vybudována i smíšená stezka pro pěší a cyklisty. Součástí komunikace bude i zřízení ochranného pruhu pro cyklisty. Naznačené vedení komunikace je jednou z možností, stanovení jejího přesného vedení přesahuje rozsah tohoto materiálu. Město se rozhodne pro její přesné vedení na základě studie proveditelnosti této komunikace.</p>	



Obr. 66: Spojka Luční Hřbitovní



Pro zajištění dopravní obslužnosti z Brumovské na předpokládaný multimodální dopravní uzel Nádraží je nutné propojit Brumovskou ulici s ulicí Žaboskřecky.

Obr. 67: Spojka Brumovská Žaboskřecky



Výstavba multimodálního uzlu Nádraží a přesunutí konečné stanice autobusů z Masarykova náměstí do tohoto uzlu bude znamenat zvýšení dopravy autobusů a dále vozidel řidičů přestupujících na vlak nebo autobus. Komunikace Nádražní Cyrilometodějská odlehčí křižovatce Nádražní, Cyrilometodějská a Čs. Armády. Součástí komunikace bude i zřízení ochranného pruhu pro cyklisty. Naznačená vedení komunikace jsou jednou z možností, stanovení jejího přesného vedení přesahuje rozsah tohoto materiálu. Město se rozhodne pro její přesné vedení na základě studie proveditelnosti.



Obr. 68: Spojka Nádražní Cyrilometodějská



Pro zlepšení dostupnosti výletní lokality Jelenská je vhodné vybudovat novou cestu. Tato cesta výrazně zkrátí cestu obyvatel na toto výletní místo. Tato komunikace by měla být budována jako bezpečná cesta pro cyklisty s možností využití automobily.



Obr. 69: Cesta na Jelenovskou



Zjednodušení cesty mezi Smolinou a Luční by umožnila komunikace vedoucí z ulice Luční. Součástí této komunikace bude i stezka pro chodce a cyklisty.

Obr. 70: Spojka na Smolinu



Spojka Brumovská Lidl odlehčí dopravě po Čs. Armády při cestě z Brumovské do Lidlu.



Obr. 71: Spojka Brumovská Lidl



D5: HROMADNÁ DOPRAVA

Cíl D5.1	Zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy
Aktivita	D5.1.1 Autobusová zastávka Masarykovo náměstí
Popis aktivity	Úprava autobusové stanice na průjezdní zastávku v návaznosti na multimodální uzel u vlakového nádraží podle architektonické studie.
Zavedením této aktivity přestanou parkovat autobusy na Masarykově náměstí (i dnes je to stav v rozporu s požadavky města na dopravce). Tento krok musí předcházet revitalizaci Masarykova náměstí. Autobusy přesunutím konečné stanice k nádraží budou pouze zastávkou Masarykovo náměstí projíždět.	

Cíl D5.1	Zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy
Aktivita	D5.1.2 Multimodální uzel u nádraží
Popis aktivity	Výstavba multimodálního uzlu podpoří veřejnou hromadnou dopravu a nemotorovou dopravu ve městě pro cesty do zaměstnání i za zábavou.
Vhodným místem je lokalita u nádraží. Tato aktivita vyžaduje více kroků popsaných v předchozích aktivitách. Nejdůležitější součástí je změna vedení autobusových linek tak, aby co nejvíce linek zajíždělo k nádraží nebo zde mělo koncovou stanici. Další související aktivitou je vybudování parkoviště P + R a místa pro bezpečné uložení kol. Prvním krokem by měla být změna vedení linek autobusové dopravy k nádraží a následné vybudování parkoviště P + R včetně základní vybavenosti jako je hygienické zázemí a možnost bezpečného ukládání kol.	



Cíl D5.1	Zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy
Aktivita	D5.1.3 Zvýšení počtu autobusových linek autobusové dopravy obsluhujících stanici nádraží
Popis aktivity	Zvýšení počtu linek obsluhujících železniční stanici.
Tato aktivita vychází z aktivity D.5.1.1.	

Cíl D5.1	Zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy
Aktivita	D5.1.4 Zavést vzdělávání, školení, osvětu v oblasti městské mobility a informovanost účastníků dopravního provozu
Popis aktivity	Realizace propagačních a vzdělávacích aktivit, které jsou nezbytné podniknout pro zajištění udržitelné mobility v oblasti regulace dopravy v klidu, nezbytnosti vybudování obchvatu města (stavebního opatření), podpory cyklistické a pěší dopravy. Osvěta by se však nevztahovala pouze na informování občanů, co je potřeba změnit v dopravě, ale i proč používat VHD, proč jezdit na kole, jaké dopady má pěší doprava apod.
Pro podporu veřejnosti se záměry v oblasti veřejné dopravy je vhodným opatřením publikace záměrů města formou kulatých stolů a zveřejňováním cílů ve využívaných sociálních kanálech.	

D6: NÁKLADNÍ DOPRAVA

Cíl D6.1	Snížení intenzity nákladní dopravy ve městě
Aktivita	D6.1.1 Obchvat města silnice I/57 (stavební opatření)
Popis aktivity	Tato aktivita je shodná s podoblastí D4. Obchvat průjezdní komunikace města I/57 povede ke snížení hustoty dopravy ve městě. Tím dojde i ke snížení intenzity nákladní dopravy ve městě.
Obnovit plány na přesunutí průjezdní dopravy mimo průjezdní komunikaci Cyrilometodějská a zahájení jednání s krajským úřadem o jeho opětovné zařazení do ZÚR kraje.	

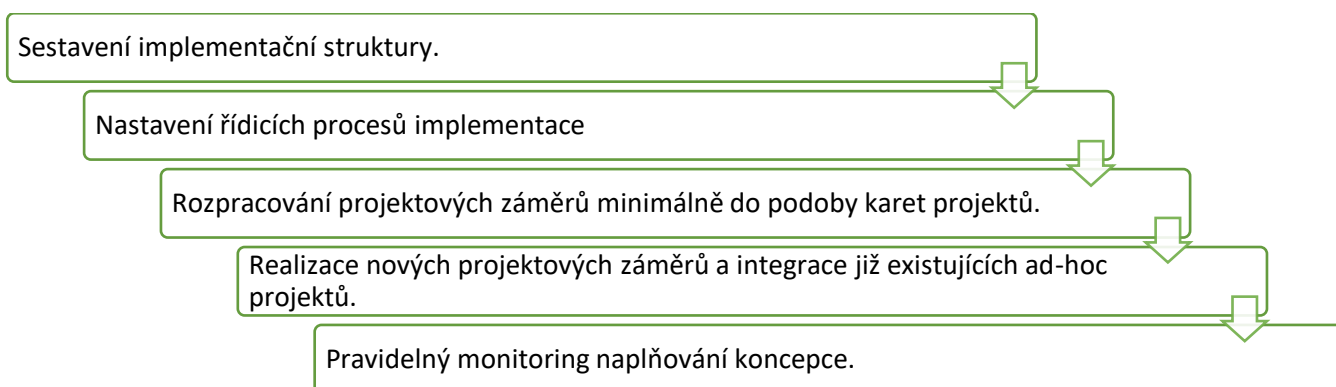


7. Implementace

Za účelem zajištění implementace doporučených opatření, je nutné vytvořit implementační strukturu, která je na to vybavena. Doporučená struktura je uvažována:

1. Řídící výbor Koncepce mobility
 - Řídící výbor je skupina, která je vytvořena pro konkrétní účel provozního řízení zavádění řešení v oblasti mobility do praxe. Jednalo by se o organizační složku, která by byla podřízena vedení města (starostka). Mezi hlavní kompetence by patřilo: iniciace realizace strategických cílů v oblasti mobility, koordinace naplňování Koncepce mobility, včetně její aktualizace a evaluace.
2. Realizační tým Koncepce mobility
 - Jedná se o zaměstnance úřadů včetně externích spolupracovníků, kteří se budou aktivně podílet na implementačním procesu a realizaci konkrétních projektů plánovaných v daném roce v koordinaci s Řídícím výborem Koncepce mobility. Hlavní odpovědnost by byla v realizaci konkrétních projektových záměrů včetně přípravy podnětů k doplnění a aktualizaci koncepce mobility.
3. Zastupitelstvo města Valašské Klobouky
 - Svrchovanou autoritou je Rada města VK, jakožto zástupce voličů a obyvatel města. Jejich kompetence a odpovědnost spočívá především ve schvalování navrhované aktualizace či změn / doplnění Koncepce mobility. Dále bere na vědomí informace o postupu realizace koncepce mobility či schvaluje zprávy o výsledcích monitoringu Koncepce mobility.

Po projednání a schválení dokumentu volenými zástupci města a radou města budou následovat tyto činnosti:



Zdroj: Koncepce mobility, Třebíč

Městu Valašské Klobouky přejeme úspěšné naplnění vize mobility.

Tým ADEM



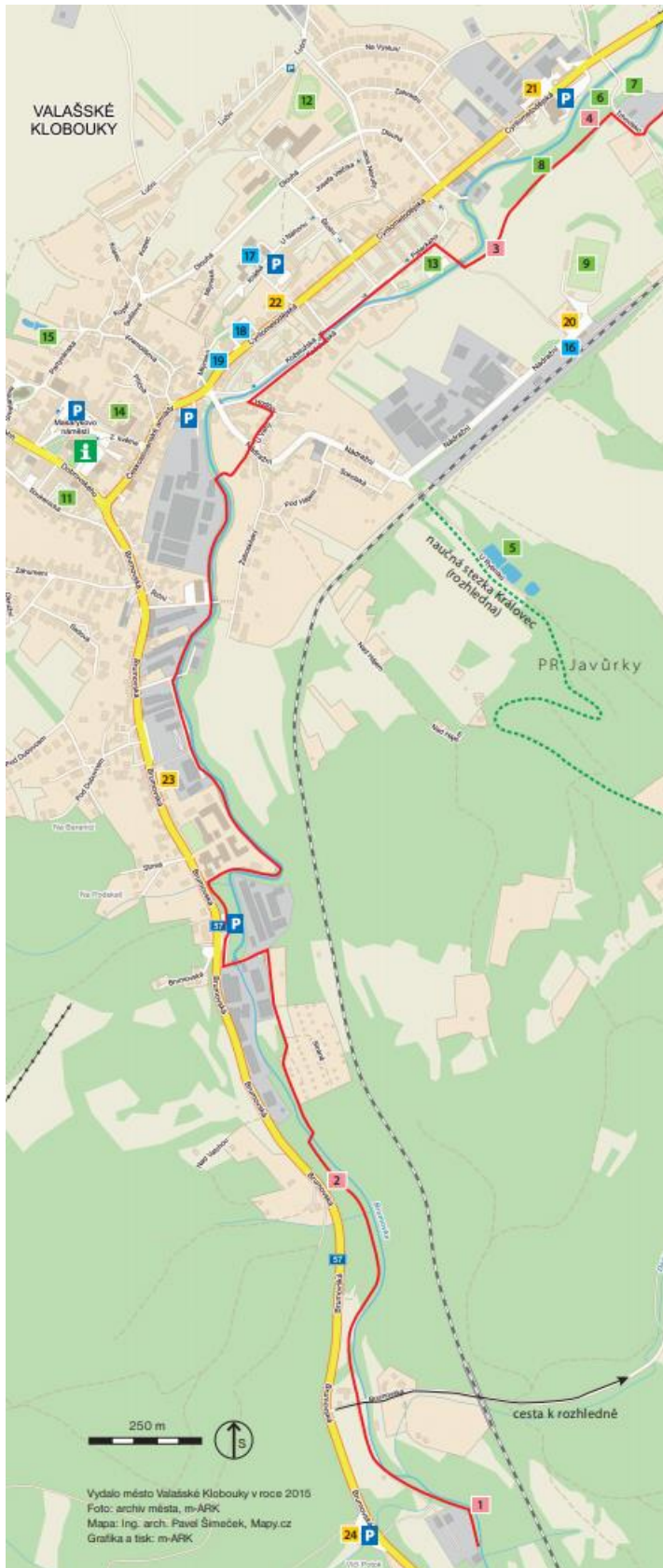
8. Použité zdroje

- HBH Projekt spol. s.r.o., Dopravní studie Valašské Klobouky 2019
- MěÚ Litvínov, *Plán udržitelné městské mobility měst Mostu a Litvínova*, XII. 2017, cit. 4. 5. 2020, dostupné na: <https://www.mulitvinov.cz/plan-udrzitelne-mestske-mobility-mest-mostu-a-litvinoiva/d-459180>
- Valašský jarmek a.s., *doprava*, 2008-2019, cit. 4. 5. 2020, dostupné na: <http://www.jarmek.cz/doprava.html>
- Valašské Klobouky, *Výroční zpráva města Valašské Klobouky 2019*, IV. 2020, cit. 4. 5. 2020, dostupné na: https://www.valasskeklobouky.cz/assets/File.ashx?id_org=17631&id_dokumenty=472091
- Valašské Klobouky, *Výroční zpráva města Valašské Klobouky 2018*, III. 2019, cit. 4. 5. 2020, dostupné na: https://www.valasskeklobouky.cz/assets/File.ashx?id_org=17631&id_dokumenty=468637
- Valašské Klobouky, *Strategie města Valašské Klobouky 2030*, III. 2019, cit. 4. 5. 2020, dostupné na: https://www.valasskeklobouky.cz/assets/File.ashx?id_org=17631&id_dokumenty=464656
- Zlínský deník, *Valašské Klobouky drží pěti tisícovou hranici počtu obyvatel*, II. 2020, cit. 4. 5. 2020, dostupné na: https://zlinicky.denik.cz/zpravy_region/valasske-klobouky-drzi-peti-tisicovou-hranici-poctu-obyvatel-20200203.html
- Základní škola Valašské Klobouky, Školní plán mobility ZŠ Valašské Klobouky 2013/2014 v rámci projektu Nadace Partnerství: „*Cesty ke škole – Pěšky nebo na kole!*“
- ZÚR ZK, Příloha č. 1 - Textová část úplného znění ZÚR ZK po vydání aktualizace č. 2 **ÚPLNÉ ZNĚNÍ ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE ZLÍNSKÉHO KRAJE PO VYDÁNÍ AKTUALIZACE Č. 2**, listopad 2018



9. Přílohy

9.1. Příloha 1: Mapa cyklostezky



Zdroj: ADE, s.r.o.



9. 2. Příloha 2: SWOT analýza dle jednotlivých dopravních systémů

Silné stránky	Slabé stránky
<p>Doprava v klidu</p> <ul style="list-style-type: none">• Dostatek volného prostoru pro výstavbu parkovacích objektů ve většině lokalit• Pořízení moderního parkovacího automatu• Zpracování dopravní studie města• Zpracování plánu revitalizace Masarykova náměstí. <p>Pěší doprava</p> <ul style="list-style-type: none">• Postupná obnova chodníků• Zapojení žáků do průzkumů bezpečnosti pěší dopravy• Oprava chodníků a úprava dopravní situace u základní školy <p>Cyklistická doprava</p> <ul style="list-style-type: none">• Cyklostezky zaměřené především na turistiku.• Vybudování úložiště na kola v areálu základní školy. <p>Automobilová doprava</p> <ul style="list-style-type: none">• Město plánuje provést modernizaci křižovatky Nádražní/ Cyrilometodějská <p>Hromadná doprava</p> <ul style="list-style-type: none">• Informační systém o odjezdech vozidel na Masarykově náměstí <p>Nákladní doprava</p> <ul style="list-style-type: none">• Město leží na hlavním tahu – město VK je dostupné pro zásobování nákladní dopravou	<p>Doprava v klidu</p> <ul style="list-style-type: none">• Nedostatečná regulace dopravy v klidu, nevhodně nastavená cena parkování• Neexistence vymáhání organizace dopravy v klidu• Chybí elektronizace služeb spojených s parkováním.• Nedostatek prostoru pro rozvoj parkovacích míst na sídlištích (Luční). <p>Pěší doprava</p> <ul style="list-style-type: none">• Množství nebezpečných míst pro přecházení komunikací• Velká část chodníků v nevyhovujícím stavu <p>Cyklistická doprava</p> <ul style="list-style-type: none">• Cyklostezky nejsou propojeny do jednotné sítě (projekt propojení v realizaci).• Při výstavbě a revitalizace komunikací nejsou budovány cyklostezky• Chybí bezpečná úložiště pro kola a elektrokola v přestupních uzlech VHD. <p>Automobilová doprava</p> <ul style="list-style-type: none">• Neexistence řešení problematiky dopravního kolapsu v případě nehody centru města• Nehodovost způsobená hustotou provozu a tranzitní dopravou na území města• Chybějící podpora alternativních pohonů <p>Hromadná doprava</p> <ul style="list-style-type: none">• Neexistence multimodálního dopravního uzlu.• Nevyhovující dostupnost zastávek.• Nedostatečná návaznost autobusové a vlakové dopravy• Nedostatečné spojení vlakovou dopravou <p>Nákladní doprava</p> <ul style="list-style-type: none">• Neexistence obchvatu města pro průjezdní nákladní dopravu

Příležitosti	Ohrožení
<ul style="list-style-type: none">• Zpracování strategie dopravy v klidu.• Vybudování multimodálního dopravního uzlu u nádraží - Dostupný prostor ve vlastnictví SŽDC u nádraží.• Zřízení bezpečného úložiště pro kola a elektrokola.• Vhodný prostor pro budování parkovacích míst u Masarykova náměstí a u Polikliniky• Podpora elektromobily (kola) při obnově osvětlení	<ul style="list-style-type: none">• Neřešení dopravy v klidu situaci s parkováním postupně zhorší.• Nedostatečné vnímání řešení dopravy v klidu obyvateli.• Nárůst kolapsů dopravy a negativních jevů dopravy nerealizací obchvatu města



9. 3. Příloha 3: Ukázky dobré praxe v oblasti dopravy / smart mobility

Cyklověž – Biketower

Stavba nového dopravního terminálu v Jaroměři s cyklověží pro 118 kol na Labské stezce.

Poplatek za uschování kola je 5 korun na den. Držitelé IN Karty Českých drah mají parkování ve věži zdarma.



Obytné zóny

Obytná zóna Letkov u Plzně

Z obrázku je patrná úprava komunikace s vyhýbacími místy a nově osázenou zelení. Není nutné zřizovat jednosměrnou úpravu dopravy.

Obytná zóna Klatovy

Z obrázku je patrná úprava komunikace s parkovacími místy zvýšeným prahem na vjezdu.

Obr. 72: Příklad obytné zóny Letkov u Plzně



Obr. 73: Příklad vjezdu do obytné zóny Klatovy



Cyklo a pěší stezky

Cyklistická stezka vybudovaná mezi Staňkovem Krchleby

Obr. 74: Cyklostezka Krchleby



Platba parkovného aplikací a platební kartou

Liberec, Příbram, Praha (parkujvklidu.cz), ClickPark (Chrudim), Smart4City – Parkování (Čáslav)



Systém detekce obsazenosti parkovacích míst

Město Pardubice: Jednotný systém řízení parkování,
Město Kolín: pilotní projekt Karlovo náměstí.

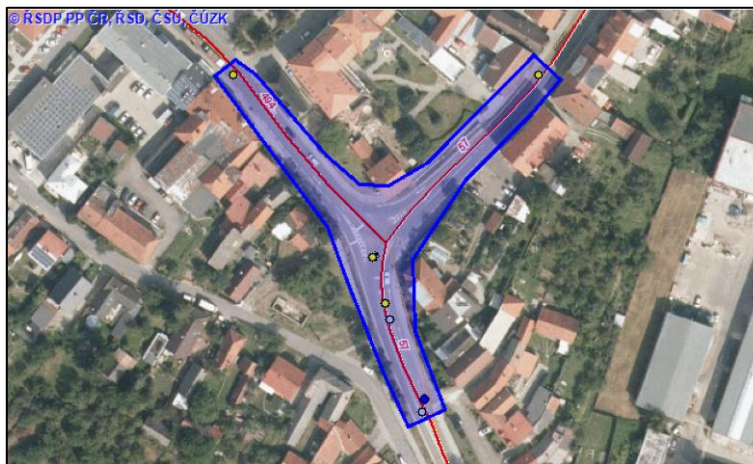


9. 4. Příloha 4: Dopravní nehody na jednotlivých křižovatkách

9. 4. 1. I/57 x II/494

Křižovatka průtahu silnice první a druhé třídy není dle statistik DN nikterak nehodovou lokalitou. Celkem je za dané období dle statistik evidováno 9 DN. Přímou v prostoru křižovatky se staly 2 DN ostatní DN se staly na vjezdových, resp. výjezdových částech křižovatky – ramenech

Obr. 75: Dopravní nehody křižovatka I/57 x II/494



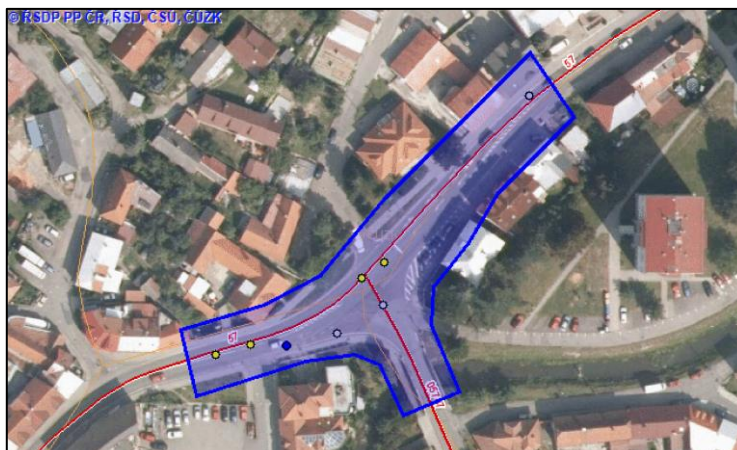
S následkem na zdraví se zde stalo 5 DN. Z hlediska zraněných pak bylo 1 těžké a 6 lehkých zranění. V případě relativních počtů bylo 7 DN z 9 DN se zraněním, což je téměř každá dopravní nehoda co se stane v křižovatce.

Všeobecný přehled o nehodách v zadané lokalitě		
Počet nehod celkem		9
Počet nehod s následky na zdraví		5
Počet usmrcených osob (stav do 24 hod.)	●	0
Počet těžce zraněných osob (stav do 24 hod.)	●	1
Počet lehce zraněných osob (stav do 24 hod.)	●	6

9. 4. 2. I/57 x Nádražní

Jedná se o křižovatku, která je v podstatě 5ti ramenná a tvoří velký prostor, který může být nepřehledný a pro řidiče nemusí být tzv. „samovysvětlitelný“. Křižovatka nemá příliš usměrněné dopravní proudy. I přesto se nejedná o křižovatku se zvýšenou dopravní nehodovostí. Je patrné, že přímo v křižovatce došlo ke 4 DN. Celkově se na křižovatce za dané období stalo 8 DN.

Obr. 76: Dopravní nehody křižovatka I/57 x Nádražní





5 DN mělo následky na zdraví s lehkým či těžkým zraněním. Opět jako v případě křižovatky v minulé kapitole je zde velká pravděpodobnost, že každá další dopravní nehoda bude s následky a zdraví. Zde se jedná o každou 2 DN.

Všeobecný přehled o nehodách v zadané lokalitě	
Počet nehod celkem	8
Počet nehod s následky na zdraví	5
Počet usmrcených osob (stav do 24 hod.)	● 0
Počet těžce zraněných osob (stav do 24 hod.)	● 1
Počet lehce zraněných osob (stav do 24 hod.)	● 4

9. 4. 3. II/494 x III/4942

Jedná se o poslední významnou křižovatky ve městě. Všechny dopravní nehody jsou lokalizovány v křižovatce. Celkem se zde stalo 5 DN.

Obr. 77: Dopravní nehody křižovatka I/494 x III/4942



Křižovatka není příliš nehodová, ale došlo zde k 1 DN s těžkým zraněním. Jednalo se o nehodu vozidel, kde došlo k porušení příkazové značky DEJ PŘEDNOST.

Všeobecný přehled o nehodách v zadané lokalitě	
Počet nehod celkem	5
Počet nehod s následky na zdraví	1
Počet usmrcených osob (stav do 24 hod.)	● 0
Počet těžce zraněných osob (stav do 24 hod.)	● 1
Počet lehce zraněných osob (stav do 24 hod.)	● 0

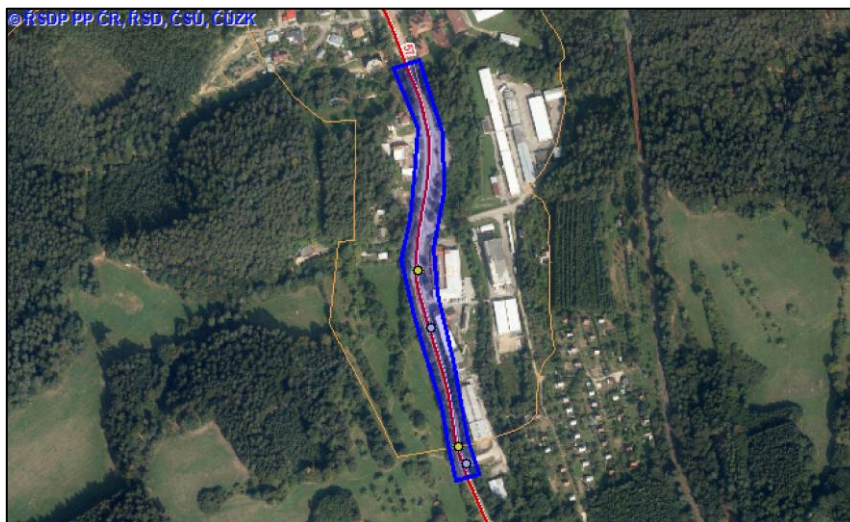
Statistika nehod podle přítomnosti alkoholu nebo drog u viníka nehody

9. 4. 4. I/57, úsek SOU VK – konec obce

Jedná se o jižní konec průtahu silnice I/57 městem. Tato lokalita, resp. úsek není nikterak nehodový. Staly se zde celkem 4 DN.



Obr. 78: Dopravní nehody, úsek I/57 SOU VK – konec obce



Celkem zde jsou evidovány 2 DN s následky na zdraví a celkem 3 lehce zraněné osoby. Z toho plyne, že ¾ DN byly s lehkým zraněním, což není příliš pozitivní statistika.

Všeobecný přehled o nehodách v zadané lokalitě		
Počet nehod celkem		4
Počet nehod s následky na zdraví		2
Počet usmrcených osob (stav do 24 hod.)	●	0
Počet těžce zraněných osob (stav do 24 hod.)	●	0
Počet lehce zraněných osob (stav do 24 hod.)	●	3

9. 4. 5. I/57, Československé armády – SOU VK

V úseku od Středního odborného učiliště Valašské Klobouky po křižovatku s ul. Československé armády je patrně více dopravních nehod, než na úseku předchozím.

Obr. 79: Dopravní nehody, úsek I/57 SOU VK – Československé armády



Celkově došlo v této lokalitě k 20 DN, z toho byla polovina dopravních nehod s následky na zdraví. To je každá druhá nehoda! Celkem došlo k 4 těžkým a 7 lehkým zraněním. Tento úsek je tak relativně nehodový.



Všeobecný přehled o nehodách v zadané lokalitě		
Počet nehod celkem		20
Počet nehod s následky na zdraví		10
Počet usmrcených osob (stav do 24 hod.)	●	0
Počet těžce zraněných osob (stav do 24 hod.)	●	4
Počet lehce zraněných osob (stav do 24 hod.)	●	7

9. 4. 6. I/57, Dobrovského – Nádražní

Jedná se o úsek v centrální části města pod Masarykovým náměstím. Je patrné, že nejvíce dopravních nehod je situováno v křižovatce od náměstí. Komunikace je však jednosměrná ve směru od náměstí a proto není řešena jako samostatná křižovatka, protože neobsahuje všechny dopravní pohyby.

Obr. 80: Dopravní nehody, úsek I/57 Dobrovského – Nádražní



Celkový počet dopravních nehod na tomto úseku je 22 DN z toho víc jak polovina (12 DN) s následky na zdraví. To je velký počet nehod, i když to bylo za časový úsek cca 13 let. Jedná se tak v průměru o 1 DN ročně s následky na zdraví. Naštěstí většina zranění byla lehkých.

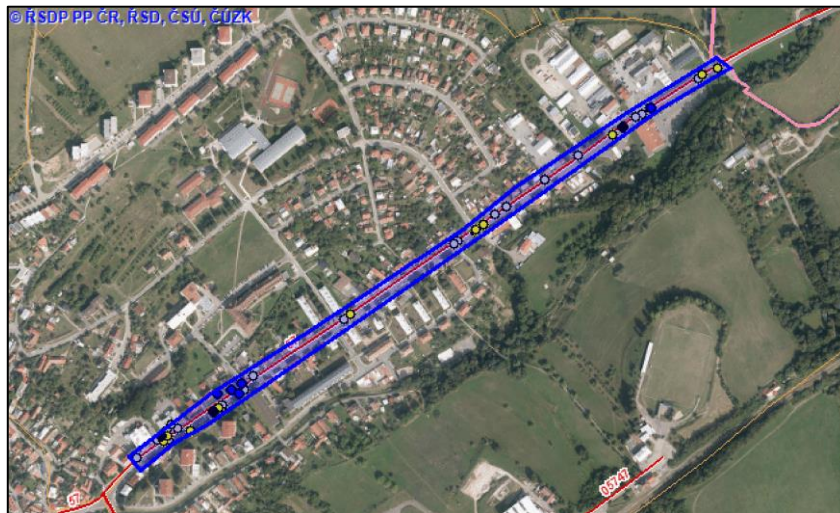
Všeobecný přehled o nehodách v zadané lokalitě		
Počet nehod celkem		22
Počet nehod s následky na zdraví		12
Počet usmrcených osob (stav do 24 hod.)	●	0
Počet těžce zraněných osob (stav do 24 hod.)	●	1
Počet lehce zraněných osob (stav do 24 hod.)	●	11

9. 4. 7. I/57, Nádražní – konec obce

Níže uvedený úsek je nejnehodovějším úsekem v celém městě. Nejedná se tak ani o četnost jako spíše o počty těžce zraněných a usmrcených osob. Nehody jsou rozloženy do celého úseku s tím, že jsou koncentrovány do míst s občanskou vybaveností.



Obr. 81: Dopravní nehody, úsek I/57 Nádražní – konec obce



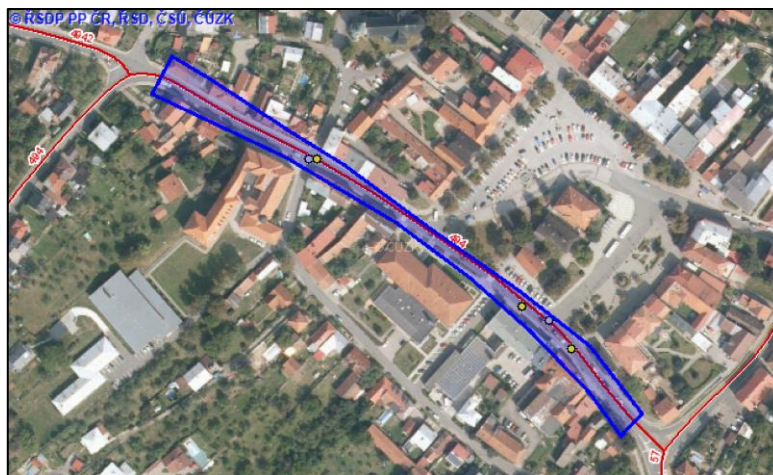
Celkově se stalo na daném úseku 46 dopravních nehod z toho 23 DN s následky na zdraví, což je přesně polovina ze všech DN. Bezsporu nejhorší statistikou jsou 3 usmrcené osoby a 5 těžce zraněných osob. Nepříznivou statistiku už pak „pouze“ dokresluje 18 lehce zraněných.

Všeobecný přehled o nehodách v zadané lokalitě		
Počet nehod celkem		46
Počet nehod s následky na zdraví		23
Počet usmrcených osob (stav do 24 hod.)	●	3
Počet těžce zraněných osob (stav do 24 hod.)	●	5
Počet lehce zraněných osob (stav do 24 hod.)	●	18

9. 4. 8. II/494, Komenského - Dobrovského

Jedná se o úsek průjezdní komunikace II. třídy městem v centru města. Je patrné, že tento úsek není zcela nehodový při srovnání s úsekem I/57 jihozápadně od Masarykova náměstí. Z tohoto úseku probíhá jedno z hlavních napojení na Masarykovo náměstí

Obr. 82: Dopravní nehody, úsek II/494 Komenského - Dobrovského



Je patrné, že nedošlo k žádným těžkým ani smrtelným zraněním. Pouze k lehkým. Ty však vzhledem k podílu na celkovém počtu nehod přesahují polovinu – tj. méně, než každá druhá dopravní nehoda má pravděpodobnost být s lehkým zraněním.



Všeobecný přehled o nehodách v zadané lokalitě	
Počet nehod celkem	5
Počet nehod s následky na zdraví	3
Počet usmrcených osob (stav do 24 hod.)	0
Počet těžce zraněných osob (stav do 24 hod.)	0
Počet lehce zraněných osob (stav do 24 hod.)	3

9. 4. 9. II/494, Komenského – konec obce

Na navazujícím úseku silnice II/494 se stali pouze 3 DN bez jakýchkoliv následků na zdraví. Níže proto budou uvedeny pouze hlavní příčiny dopravních nehod.

Obr. 83: Dopravní nehody, úsek II/494 Komenského – konec obce



Hlavními příčinami jsou níže uvedené. Jedná se spíše o náhodné jevy bez nějaké příčinné souvislosti s daným prostorem komunikace.

Statistika nehod podle hlavních příčin nehody				
Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
nezaviněná řidičem	1	0	0	0
řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	1	0	0	0
nepř. rychlosti dopravě technickému stavu vozovky (zatáčka, klesání, stoupání, šířka apod.)	1	0	0	0

9. 4. 10. III/4942, II/494 – konec obce

Posledním analyzovaným úsekem komunikace ve městě je silnice III. Zde došlo pouze ke 2 DN bez jakýchkoliv následků na zdraví. Níže proto budou uvedeny pouze hlavní příčiny dopravních nehod.

Obr. 84: Dopravní nehody, úsek III/4942 mezi II/494 – konec obce





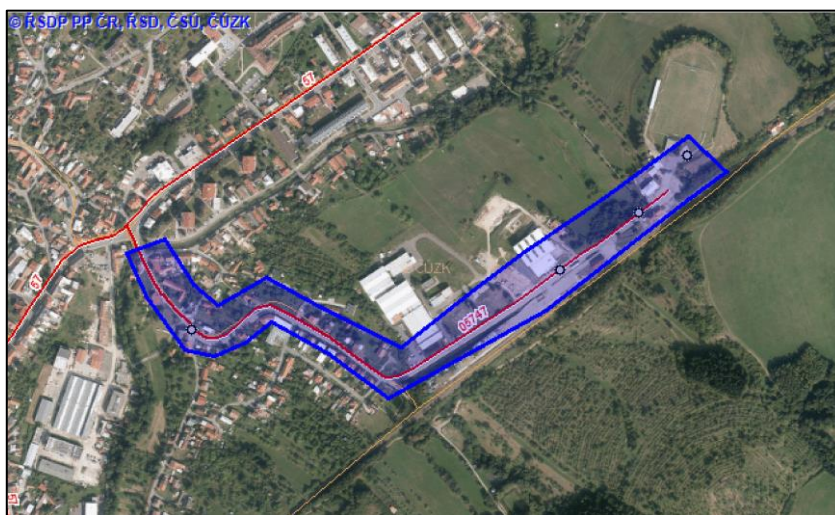
Hlavními příčinami je zde nezavinění řidičem a proti příkazu DEJ PŘEDNOST. Jedna nehoda byla s jiným vozidlem a druhá do pevné překážky. Pevná překážka byl v tomto případě strom.

Statistika nehod podle hlavních příčin nehody				
Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
nezaviněná řidičem	1	0	0	0
proti příkazu dopravní značky DEJ PŘEDNOST	1	0	0	0

9. 4. 11. Nádražní

Ulice Nádražní napojuje nádraží s centrem města ze silnice I/57. Jedná se o slepou komunikaci a tomu odpovídá i počet nehod. Celkem 4 DN za cca 13 let. Nehody jsou nepravidelně rozmístěny. Žádná z nehod nebyla s následky na zdraví.

Obr. 85: Ulice Nádražní



Hlavní příčinou je časté pochybení – řidič se plně nevěnoval řízení vozidla.

Statistika nehod podle hlavních příčin nehody				
Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	3	0	0	0
jiný druh nepřiměřené rychlosti	1	0	0	0

Zdroj dat: ŘSDP PP ČR

9. 4. 12. Vyhodnocení nehodovosti

Tato kapitola se bude zabývat vyhodnocením dopravní nehodovosti z hlediska jejich parametrů. Hodnotí se 3 základní parametry a to:

- průměrná roční nehodovost – průměrný počet nehod za rok
- hustota nehod – počet nehod na délku komunikace, výsledek je uváděn v počtu nehod na 1 km za rok
- relativní nehodovost - vypovídá o pravděpodobnosti vzniku nehody na určité komunikaci ve vztahu k jejímu jízdnímu výkonu, tj. počet osobních nehod/milion vozidel



Průměrná nehodovost

Průměrná nehodovost je pouze podíl počtu nehod v dané lokalitě za časovou jednotku. Jedná se tedy o průměrný počet nehod na 1 rok. Tato statistika však nic neříká o tom, kolik v dané oblasti, úseku či na křižovatce jezdí vozidel. To posuzuje až relativní nehodovost.

Pokud si vezmeme příklad, kdy bychom srovnávali za 10 let dvě komunikace, z nichž na hlavní z nich bude provoz 10 000 voz/den se 100 DN a pak na vedlejší komunikaci s desetinovým provozem a počtem nehod, tak relativní nehodovost bude stejná (27,40). Zatímco průměrná nehodovost by byla rozdílná, tj. na hlavní v průměru 10 DN/rok, tak na vedlejší 1 DN/rok.

Hustota nehod

Je ukazatel udávající počet nehod na délku komunikace. Lze jej orientačně vnímat jako riziko nehodovosti na určité komunikaci. Využívá se například pro posouzení relativní bezpečnosti na určitém silničním tahu. Oproti průměrné nehodovosti za rok je nutné znát i délku posuzované komunikace. Počítá se podle vzorce:

$$H = \frac{N}{L \cdot t}$$

kde:

- H ... hustota nehod
- N ... počet nehod
- L ... délka úseku [kilometr]
- t ... sledované období [rok]

Výsledek je uváděn v počtu nehod na 1 km komunikace a rok.

Relativní nehodovost

Relativní nehodovost se dělí na 2 ukazatele a to na relativní nehodovost na křižovatce a relativní nehodovost v mezikřižovatkovém úseku. Relativní nehodovost je ukazatel, který vypovídá o pravděpodobnosti vzniku nehody na určité komunikaci ve vztahu k jejímu jízdnímu výkonu. Výpočet relativní nehodovosti vychází z níže uvedených vzorců. Oproti hustotě nehod zde vstupuje navíc intenzita provozu a roční koeficient 365 a přepočet na milion vozidel (10^6).

V křižovatce

$$R = \frac{N_0}{365 \cdot I \cdot t} \cdot 10^6$$

kde:

- R – relativní nehodovost [počet osobních nehod/milion vozidel]
- N_0 – celkový počet osobních nehod ve sledovaném období
- I – průměrná denní intenzita provozu [vozidel/24 hodin]
- t – sledované období [rok]



Mezikřižovatkový úsek

$$R = \frac{N_0}{365 \cdot I \cdot L \cdot t} \cdot 10^6$$

kde:

- R ... relativní nehodovost [počet osobních nehod/milion voz.km]
- N_0 ... celkový počet osobních nehod ve sledovaném období
- I ... průměrná denní intenzita provozu [vozidel/24 hodin]
- L ... délka úseku [kilometr]
- t ... sledované období [rok]

Způsob vyhodnocení

Všechny výše uvedené způsoby dopravní nehodovosti budou vyhodnoceny tabulkově, aby je bylo možné porovnat. Z hlediska toho, které parametry mohou být pro jaké lokality vyhodnoceny je výsledek závislý na vstupních datech. Relativní nehodovost lze určit pouze tam, kde je známá intenzita dopravy. Tam, kde intenzita dopravy není známá, není možné určit relativní nehodovost. Na všechny výstupní parametry je nutné pohlížet s tím, jaké parametry do něj vstupují

Z hlediska toho jaká výše parametru relativní nehodovosti je považována za takovou, aby bylo možné konstatovat, že se jedná o bezpečné či nebezpečné místo je možné stanovit tyto hranice. Nejedná se však o oficiálně stanoveného hranice, ale odvozené z hlediska dostupných údajů o relativní nehodovosti.

- Bezpečná křižovatka/úsek – do 1 DN/milion vozidel (popř. voz.km)
- Lehce zvýšená nehodovost – mezi 1 až 2 DN/milion vozidel (popř. voz.km)
- Střední nehodovost – mezi 2 až 5 DN/milion vozidel (popř. voz.km)
- Vysoká nehodovost – více jak 5 DN/milion vozidel (popř. voz.km)

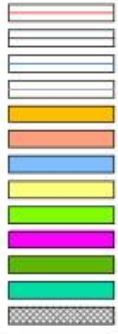
9. 5. Příloha 5: Vizualizace situací B.1 – B.18 (pro realizační část)

Nyní následují situace B.1 – B.18, na které je odkazováno v rámci charakteristik aktivit v realizační části.

Označení písmenem „B“ zde nemá explicitně žádný význam, v rámci zpracování se jednalo o „druhé“ modelování (nákresy) v řadě, proto byly označeny písmenem B.

LEGENDA

- NOVÉ HRANY
- STÁVAJÍCÍ HRANY
- NOVÉ VODOROVNÉ ZNAČENÍ
- STÁVAJÍCÍ VODOROVNÉ ZNAČENÍ
- KOMUNIKACE - NEZVÝŠENÁ
- KOMUNIKACE - ZVÝŠENÁ
- PARKOVACÍ/ODSTAVNÉ PLOCHY
- POCHOZÍ PLOCHY/CHODNÍKY
- ZELEŇ
- VJEZDY
- PŘÍČNÉ PRAHY
- SDRUŽENÝ PROVOZ CHODCI+CYKLO
- VÝZNAMNÉ OBJEKTY



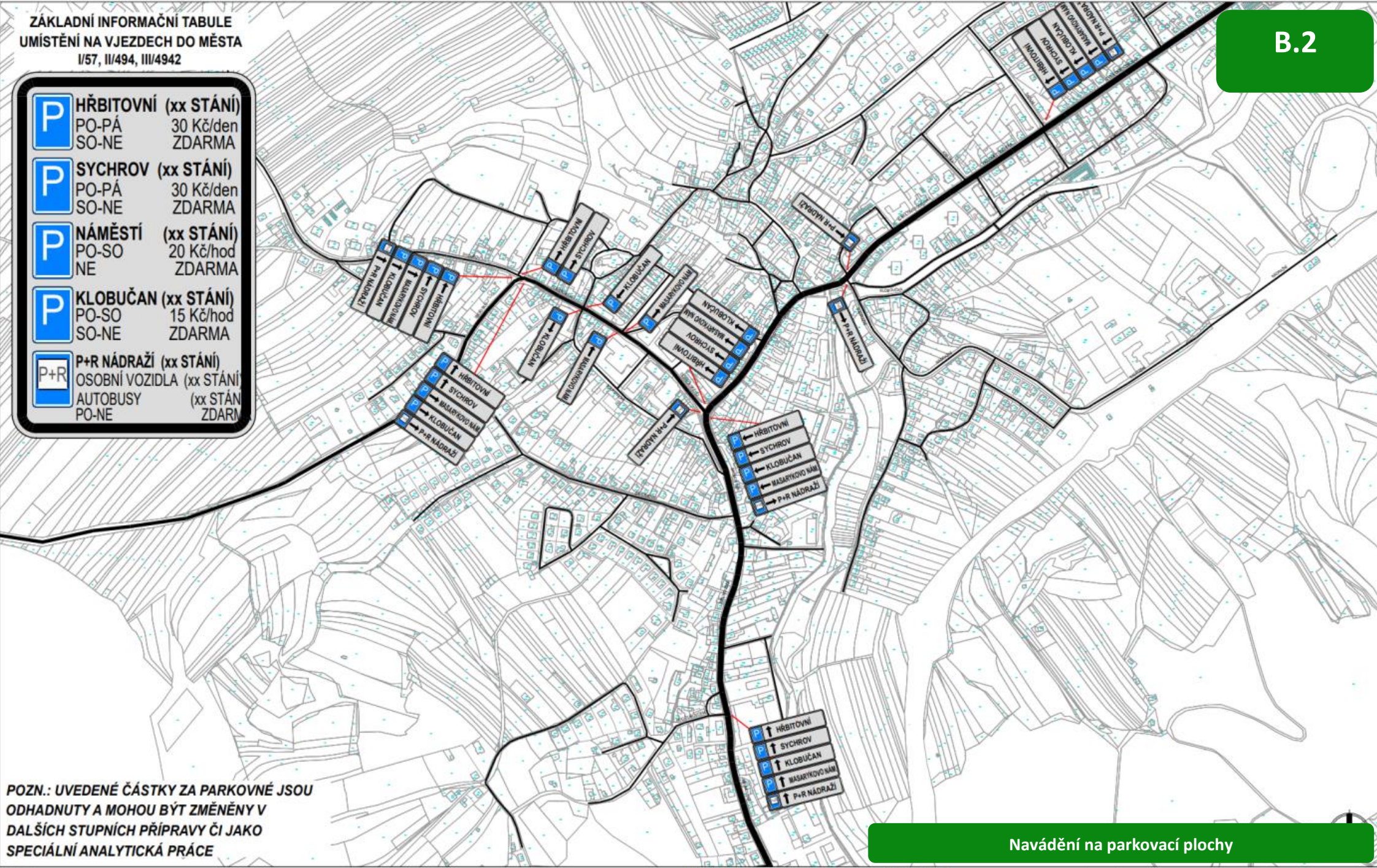
B.1



**ZÁKLADNÍ INFORMAČNÍ TABULE
UMÍSTĚNÍ NA VJEZDECH DO MĚSTA
I/57, II/494, III/4942**

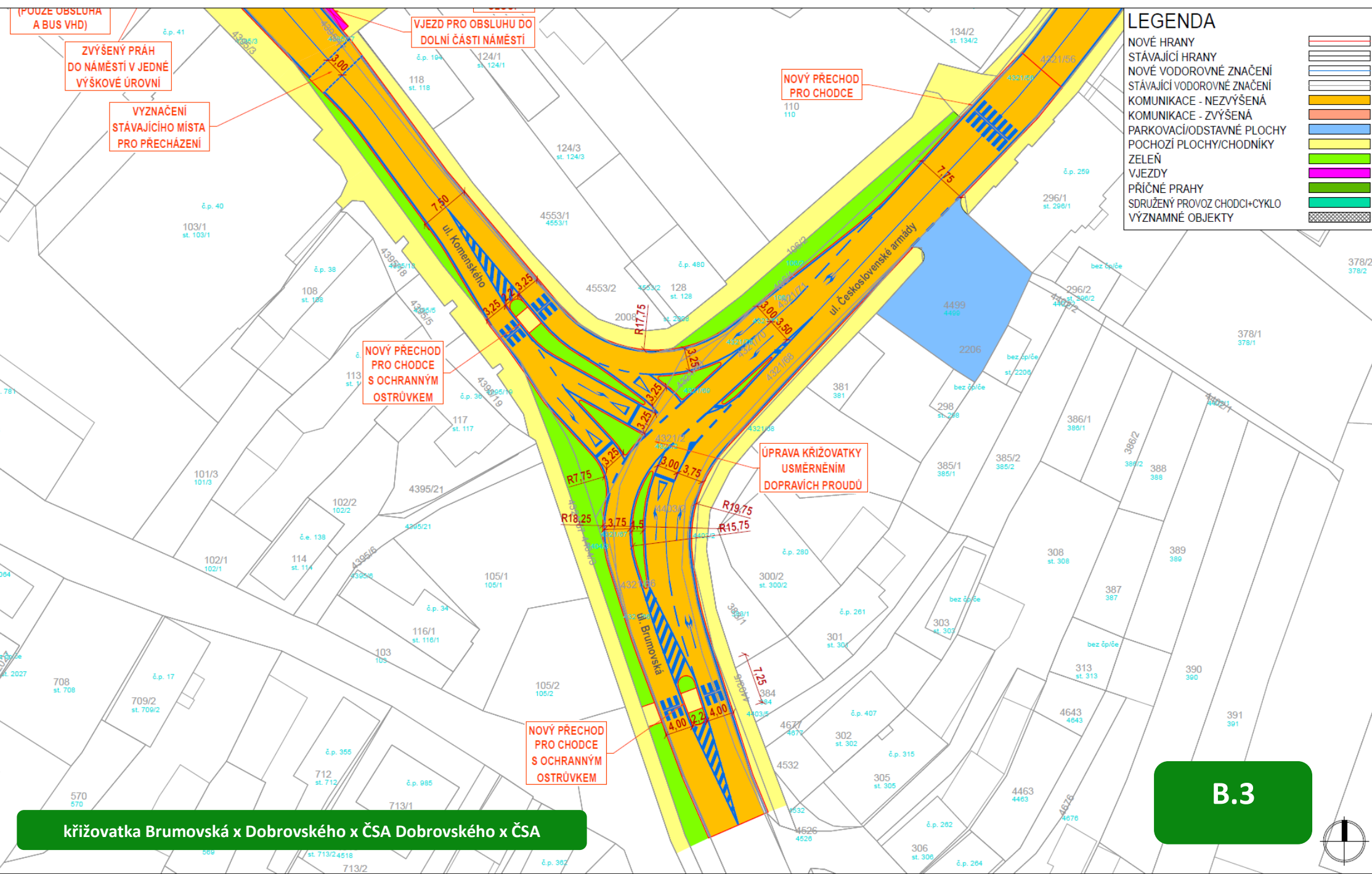
B.2

P	HŘBITOVNÍ (xx STÁNÍ) PO-PÁ 30 Kč/den SO-NE ZDARMA
P	SYCHROV (xx STÁNÍ) PO-PÁ 30 Kč/den SO-NE ZDARMA
P	NÁMĚSTÍ (xx STÁNÍ) PO-SO 20 Kč/hod NE ZDARMA
P	KLOBUČAN (xx STÁNÍ) PO-SO 15 Kč/hod SO-NE ZDARMA
P+R	P+R NÁDRAŽÍ (xx STÁNÍ) OSOBNÍ VOZIDLA (xx STÁNÍ) AUTOBUSY (xx STÁNÍ) PO-NE ZDARMA



**POZN.: UVEDENÉ ČÁSTKY ZA PARKOVNÉ JSOU
ODHADNUTY A MOHOU BÝT ZMĚNĚNY V
DALŠÍCH STUPNÍCH PŘÍPRAVY ČI JAKO
SPECIÁLNÍ ANALYTICKÁ PRÁCE**

Navádění na parkovací plochy



LEGENDA

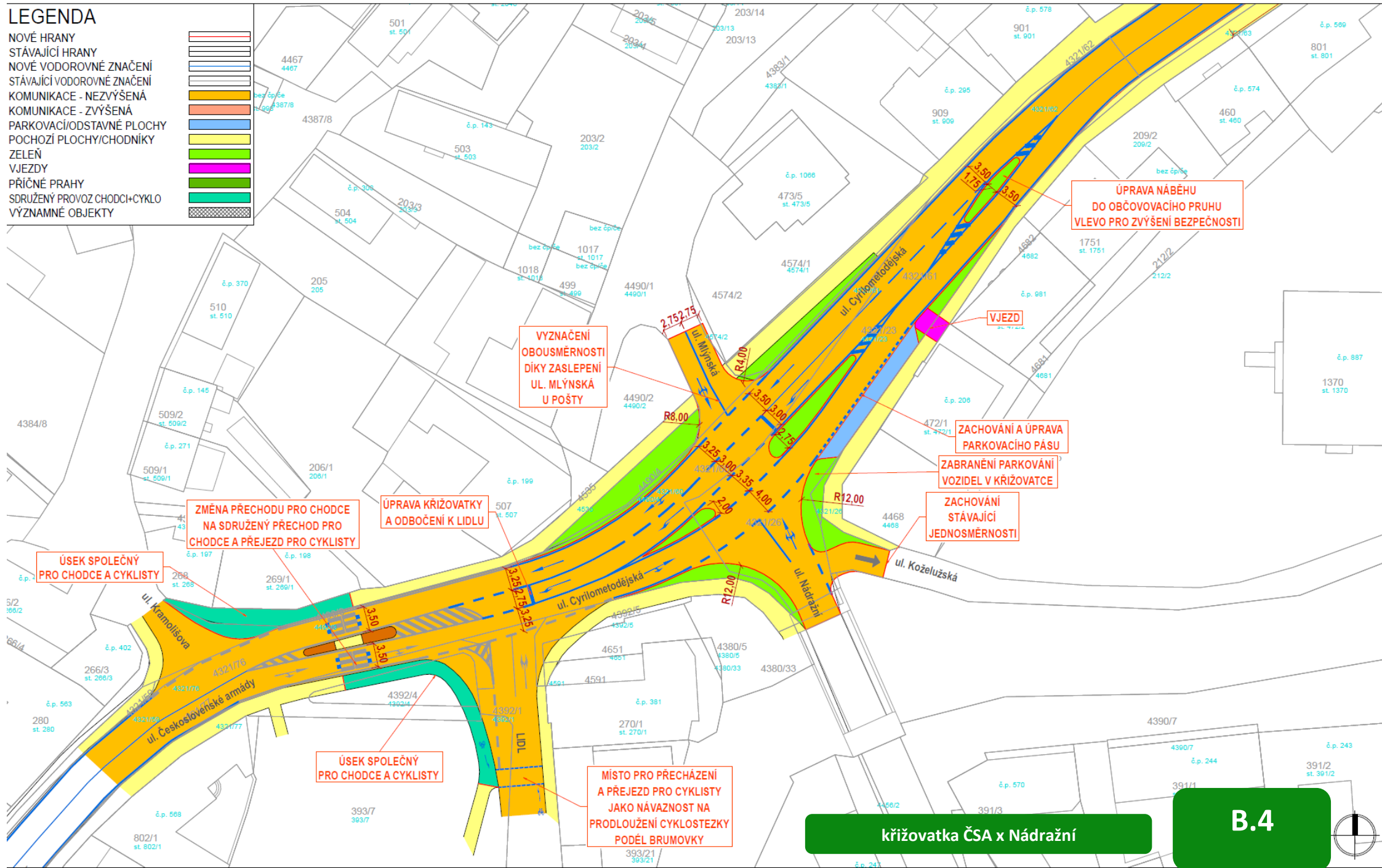
- NOVÉ HRANY
- STÁVAJÍCÍ HRANY
- NOVÉ VODOROVNÉ ZNAČENÍ
- STÁVAJÍCÍ VODOROVNÉ ZNAČENÍ
- KOMUNIKACE - NEZVÝŠENÁ
- KOMUNIKACE - ZVÝŠENÁ
- PARKOVACÍ/ODSTAVNÉ PLOCHY
- POCHOZÍ PLOCHY/CHODNÍKY
- ZELEŇ
- VJEZDY
- PŘÍČNÉ PRAHY
- SDRUŽENÝ PROVOZ CHODCI+CYKLO
- VÝZNAMNÉ OBJEKTY

křižovatka Brumovská x Dobrovského x ČSA Dobrovského x ČSA

B.3

LEGENDA

- NOVÉ HRANY
- STÁVAJÍCÍ HRANY
- NOVÉ VODOROVNÉ ZNAČENÍ
- STÁVAJÍCÍ VODOROVNÉ ZNAČENÍ
- KOMUNIKACE - NEZVÝŠENÁ
- KOMUNIKACE - ZVÝŠENÁ
- PARKOVACÍ/ODSTAVNÉ PLOCHY
- POCHOZÍ PLOCHY/CHODNÍKY
- ZELĚŇ
- VJEZDY
- PŘÍČNÉ PRAHY
- SDRUŽENÝ PROVOZ CHODCI+CYKLO
- VÝZNAMNÉ OBJEKTY



ZMĚNA PŘECHODU PRO CHODCE
NA SDRUŽENÝ PŘECHOD PRO
CHODCE A PŘEJEZD PRO CYKLISTY

ÚSEK SPOLEČNÝ
PRO CHODCE A CYKLISTY

ÚPRAVA KŘÍŽOVATKY
A ODBOČENÍ K LIDLU

ÚSEK SPOLEČNÝ
PRO CHODCE A CYKLISTY

VYZNAČENÍ
OBOUSMĚRNOSTI
DÍKY ZASLEPENÍ
UL. MLÝNSKÁ
U POŠTY

MÍSTO PRO PŘECHÁZENÍ
A PŘEJEZD PRO CYKLISTY
JAKO NÁVAZNOST NA
PRODLOUŽENÍ CYKLOSTEZKY
PODĚL BRUMOVKY

ZACHOVÁNÍ A ÚPRAVA
PARKOVACÍHO PÁSU

ZABRÁNĚNÍ PARKOVÁNÍ
VOZIDEL V KŘÍŽOVATCE

ZACHOVÁNÍ
STÁVAJÍCÍ
JEDNOSMĚRNOSTI

ÚPRAVA NÁBĚHU
DO OBCOVOVACÍHO PRUHU
VLEVO PRO ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI

VJEZD

křižovatka ČSA x Nádražní

B.4

B.5

POSUN MÍSTA PRO PŘECHÁZENÍ
OD KŘÍŽOVATKYZ DŮVODU
ZKRÁCENÍ DÉLKY PŘECHÁZENÍ

LEGENDA

- NOVÉ HRANY
- STÁVAJÍCÍ HRANY
- NOVÉ VODOROVNÉ ZNAČENÍ
- STÁVAJÍCÍ VODOROVNÉ ZNAČENÍ
- KOMUNIKACE - NEZVÝŠENÁ
- KOMUNIKACE - ZVÝŠENÁ
- PARKOVACÍ/ODSTAVNÉ PLOCHY
- POCHOZÍ PLOCHY/CHODNÍKY
- ZELEŇ
- VJEZDY
- PŘÍČNÉ PRAHY
- SORUŽENÝ PROVOZ CHODCI-CYKLO
- VÝZNAMNÉ OBJEKTY



ÚPRAVA KŘÍŽOVATKY
USMĚRNĚNÍM DOPRAVNÍCH
PROUDŮ

PRODLOUŽENÍ CHODNÍKU
ZA NÁROŽÍ A NOVÉ
MÍSTO PRO PŘECHÁZENÍ

PROSTOR PRO ODBOČENÍ
VLEVO K NOVÉMU
PARKOVIŠTI U HŘBITOVA

křižovatka Komenského x Sychrov x Sbořisko

B.6

SLOUPKY PRO ODDĚLENÍ
PĚŠÍHO A MOTOROVÉHO
PROVOZU

ROZŠÍŘENÍ DO VOLNÉ
PĚŠÍ PLOCHY

ÚPRAVA ŠIKMÝCH
A PODÉLNÝCH
STÁNÍ PRO OPAČNÝ
SMĚR JÍZDY

JEDNOSMĚRNOST
UL. MLÝNSKÁ
(POUZE VÝJEZD)
PŘES CHODNÍKOVÝ
PŘEJEZD

NOVÝ OCHRANNÝ OSTRŮVEK
NA STÁVAJÍCÍM PŘECHODU
PRO CHODCE

LEGENDA

- NOVÉ HRANY
- STÁVAJÍCÍ HRANY
- NOVÉ VODOROVNÉ ZNAČENÍ
- STÁVAJÍCÍ VODOROVNÉ ZNAČENÍ
- KOMUNIKACE - NEZVÝŠENÁ
- KOMUNIKACE - ZVÝŠENÁ
- PARKOVACÍ/ODSTAVNÉ PLOCHY
- POCHOZÍ PLOCHY/CHODNÍKY
- ZELEŇ
- VJEZDY
- PŘÍČNÉ PRAHY
- SDRUŽENÝ PROVOZ CHODCI-CYKLO
- VÝZNAMNÉ OBJEKTY



přechod pro chodce "U Pošty"

B.7

LEGENDA

NOVÉ HRANY	
STÁVAJÍCÍ HRANY	
NOVÉ VODOROVNÉ ZNAČENÍ	
STÁVAJÍCÍ VODOROVNÉ ZNAČENÍ	
KOMUNIKACE - NEZVÝŠENÁ	
KOMUNIKACE - ZVÝŠENÁ	
PARKOVACÍ/ODSTAVNÉ PLOCHY	
POCHOZÍ PLOCHY/CHODNÍKY	
ZELEŇ	
VJEZDY	
PŘÍČNÉ PRAHY	
SDRUŽENÝ PROVOZ CHODCI+CYKLO	
VÝZNAMNÉ OBJEKTY	

**NOVÝ OCHRANNÝ OSTRŮVEK
NA STÁVAJÍCÍM PŘECHODU
PRO CHODCE**

**ZASLEPENÍ VÝJEZDU
PRO ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI
PRO CHODCE A VYJÍZDĚJÍCÍCH
VOZIDEL**

**ROZŠÍŘENÍ DO
ZELENÉ PLOCHY**

přechod pro chodce při ul. Krátká

B.8

1016/1
st. 1016/1

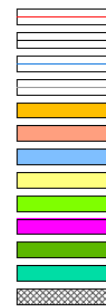
č.p. 638, 639, 640

4522

ul. Školní

LEGENDA

- NOVÉ HRANY
- STÁVAJÍCÍ HRANY
- NOVÉ VODOROVNÉ ZNAČENÍ
- STÁVAJÍCÍ VODOROVNÉ ZNAČENÍ
- KOMUNIKACE - NEZVÝŠENÁ
- KOMUNIKACE - ZVÝŠENÁ
- PARKOVACÍ/ODSTAVNÉ PLOCHY
- POCHOZÍ PLOCHY/CHODNÍKY
- ZELEŇ
- VJEZDY
- PŘÍČNÉ PRAHY
- SDRUŽENÝ PROVOZ CHODCI-CYKLO
- VÝZNAMNÉ OBJEKTY



VJEZD K PLOŠE
U BD ZACHOVÁN

NOVÝ OCHRANNÝ OSTRŮVEK
NA STÁVAJÍCÍM PŘECHODU
PRO CHODCE

ÚPRAVA NAPOJENÍ
VEDLEJŠÍ KOMUNIKACE
A VYZNAČENÍ MÍSTA
PRO PŘECHÁZENÍ

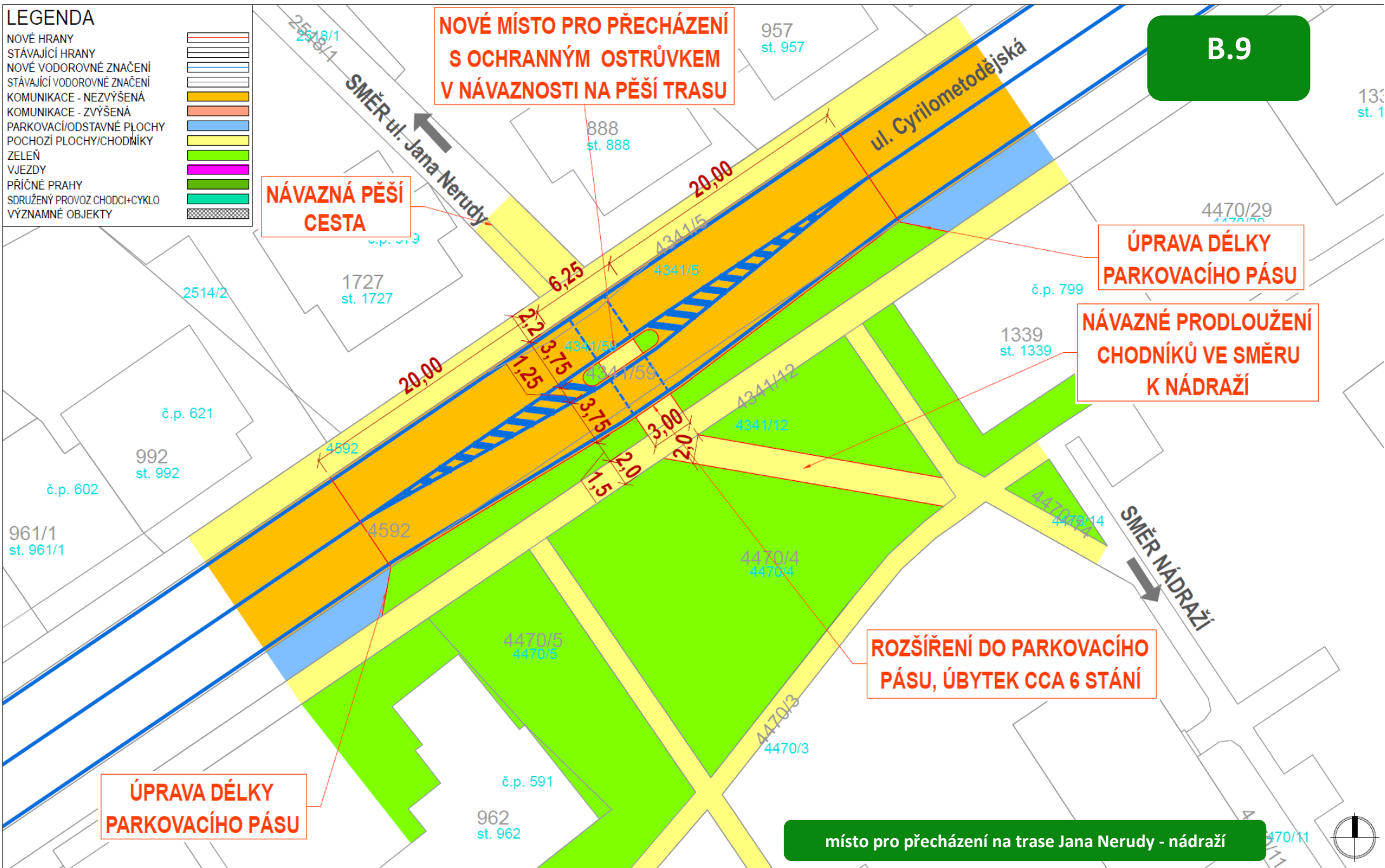
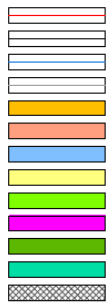
ROZŠÍŘENÍ DO
ZELENÉ PLOCHY

přechod pro chodce při ul. Školní



LEGENDA

- NOVÉ HRANY
- STÁVAJÍCÍ HRANY
- NOVÉ VODOROVNÉ ZNAČENÍ
- STÁVAJÍCÍ VODOROVNÉ ZNAČENÍ
- KOMUNIKACE - NEZVÝŠENÁ
- KOMUNIKACE - ZVÝŠENÁ
- PARKOVACÍ/ODSTAVNÉ PLOCHY
- POCHOZÍ PLOCHY/CHODNÍKY
- ZELEŇ
- VJEZDY
- PŘÍČNÉ PRAHY
- SDRUŽENÝ PROVOZ CHODCI+CYKLO
- VÝZNAMNÉ OBJEKTY



B.10

LEGENDA

NOVÉ HRANY	
STÁVAJÍCÍ HRANY	
NOVÉ VODOROVNÉ ZNAČENÍ	
STÁVAJÍCÍ VODOROVNÉ ZNAČENÍ	
KOMUNIKACE - NEZVÝŠENÁ	
KOMUNIKACE - ZVÝŠENÁ	
PARKOVACÍ/ODSTAVNÉ PLOCHY	
POCHOZÍ PLOCHY/CHODNÍKY	
ZELEŇ	
VJEZDY	
PŘÍČNÉ PRAHY	
SDRUŽENÝ PROVOZ CHODCI+CYKLO	
VÝZNAMNÉ OBJEKTY	

NOVÝ PŘECHOD PRO CHODCE
S OCHRANNÝM OSTRŮVKEM

ROZŠÍŘENÍ DO
CHODNÍKU

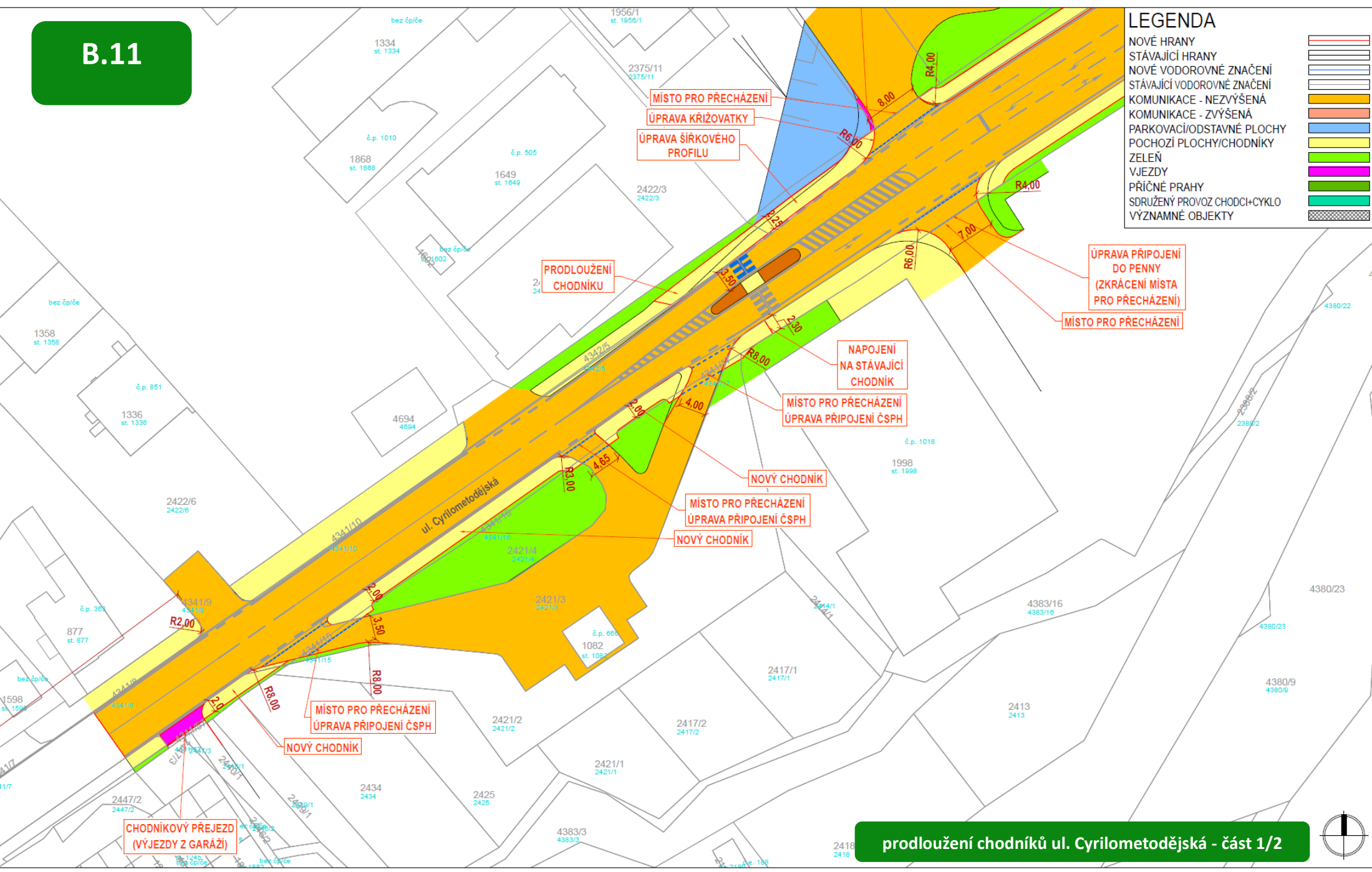
ÚPRAVA PŘIPOJENÍ
VEDLEJŠÍ KOMUNIKACE

přechod pro chodce při ul. Dlouhá

B.11

LEGENDA

NOVÉ HRANY	
STÁVAJÍCÍ HRANY	
NOVÉ VODOROVNÉ ZNAČENÍ	
STÁVAJÍCÍ VODOROVNÉ ZNAČENÍ	
KOMUNIKACE - NEZVÝŠENÁ	
KOMUNIKACE - ZVÝŠENÁ	
PARKOVACÍ/ODSTAVNÉ PLOCHY	
POCHOZÍ PLOCHY/CHODNÍKY	
ZELEŇ	
VJEZDY	
PŘÍČNÉ PRAHY	
SDRUŽENÝ PROVOZ CHODCI+CYKLO	
VÝZNAMNÉ OBJEKTY	

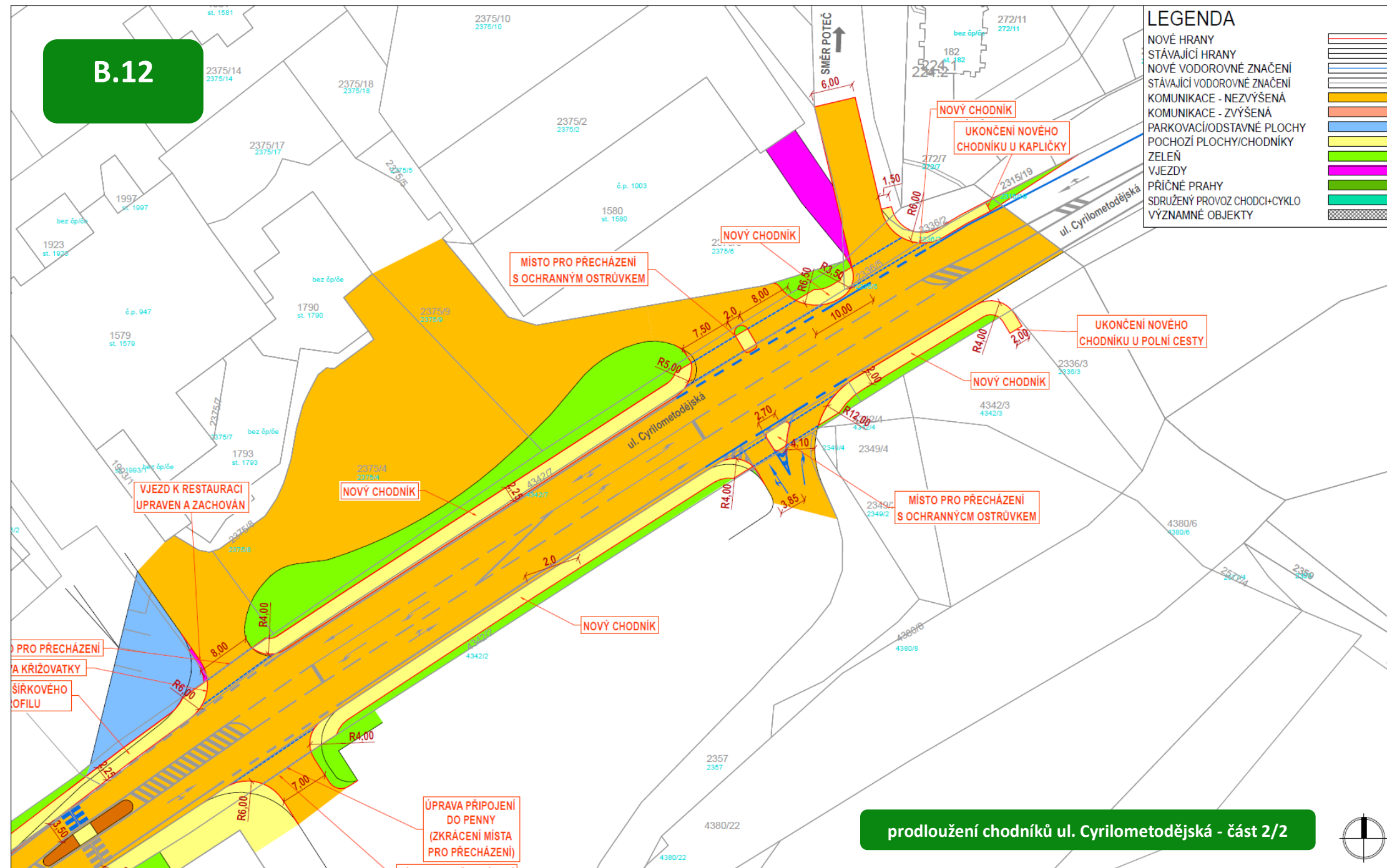
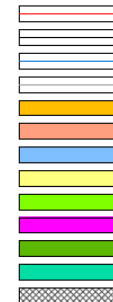


prodloužení chodníků ul. Cyrilometodějská - část 1/2

B.12

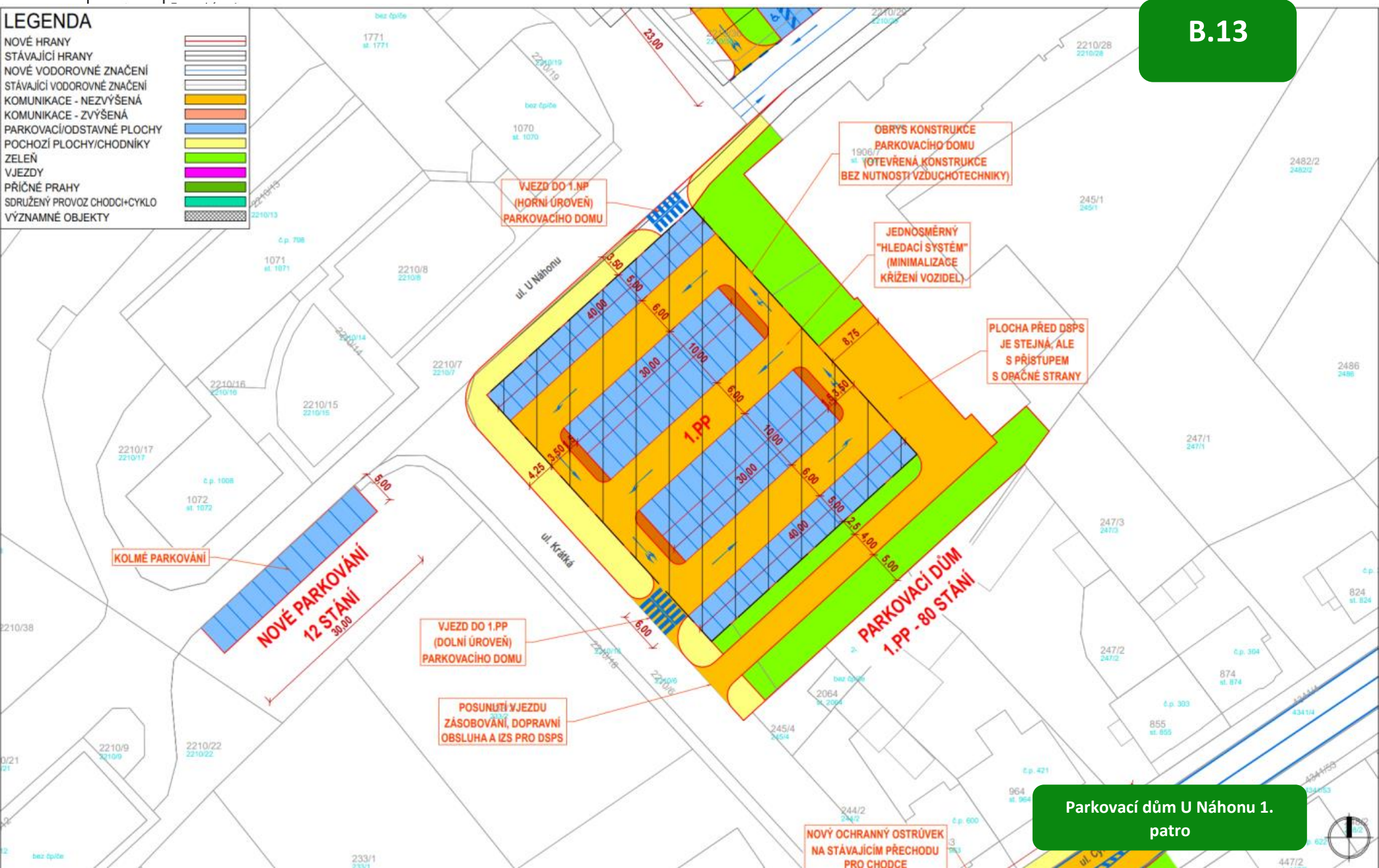
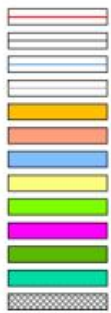
LEGENDA

- NOVÉ HRANY
- STÁVAJÍCÍ HRANY
- NOVÉ VODOROVNÉ ZNAČENÍ
- STÁVAJÍCÍ VODOROVNÉ ZNAČENÍ
- KOMUNIKACE - NEZVÝŠENÁ
- KOMUNIKACE - ZVÝŠENÁ
- PARKOVACÍ/ODSTAVNÉ PLOCHY
- POCHOZÍ PLOCHY/CHODNÍKY
- ZELEŇ
- VJEZDY
- PŘÍČNÉ PRAHY
- SDRUŽENÝ PROVOZ CHODCI-CYKLO
- VÝZNAMNÉ OBJEKTY

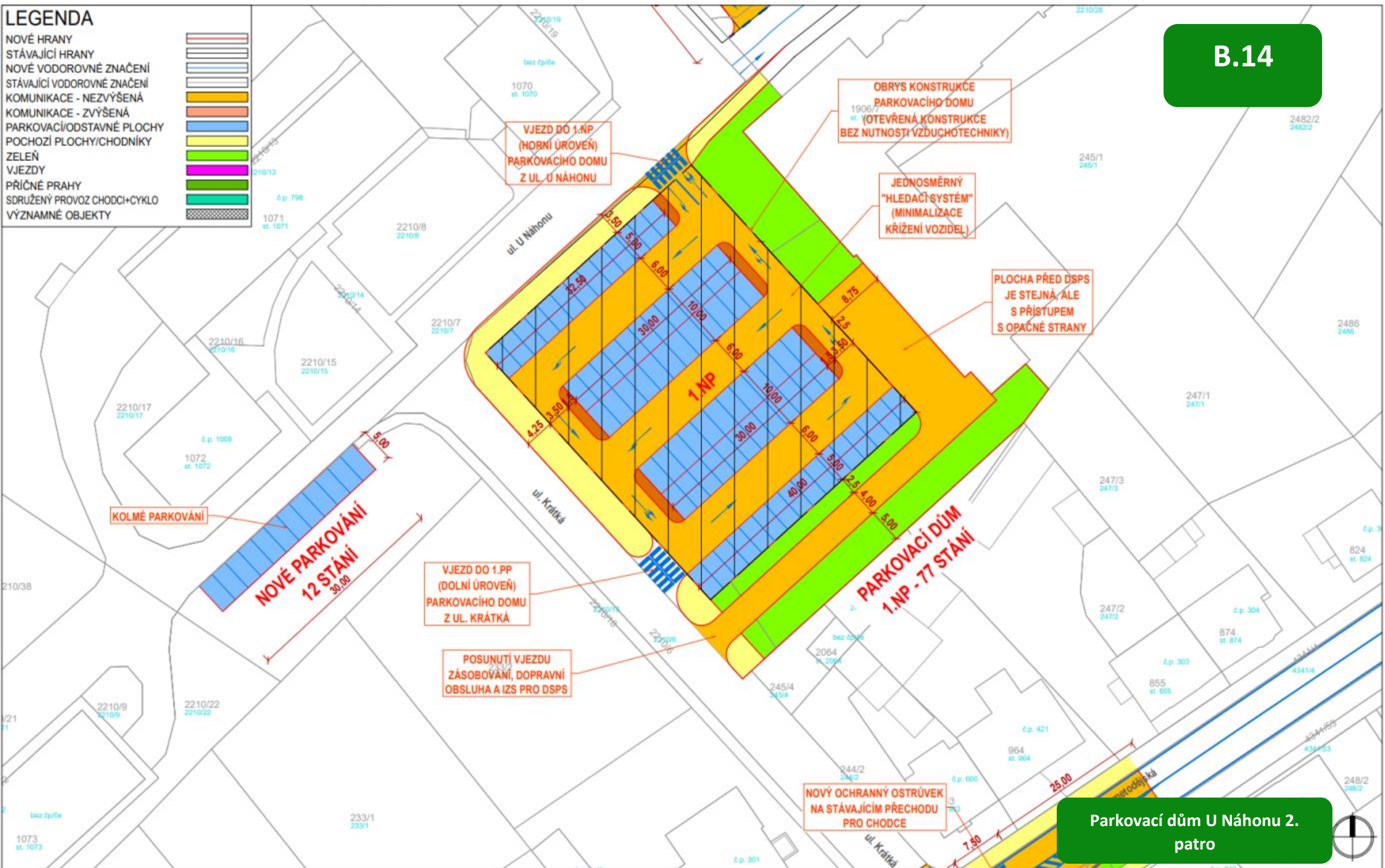


LEGENDA

NOVÉ HRANY
 STÁVAJÍCÍ HRANY
 NOVÉ VODOROVNÉ ZNAČENÍ
 STÁVAJÍCÍ VODOROVNÉ ZNAČENÍ
 KOMUNIKACE - NEZVÝŠENÁ
 KOMUNIKACE - ZVÝŠENÁ
 PARKOVACÍ/ODSTAVNÉ PLOCHY
 POCHOZÍ PLOCHY/CHODNÍKY
 ZELEŇ
 VJEZDY
 PŘÍČNÉ PRAHY
 SDRUŽENÝ PROVOZ CHODCI+CYKLO
 VÝZNAMNÉ OBJEKTY



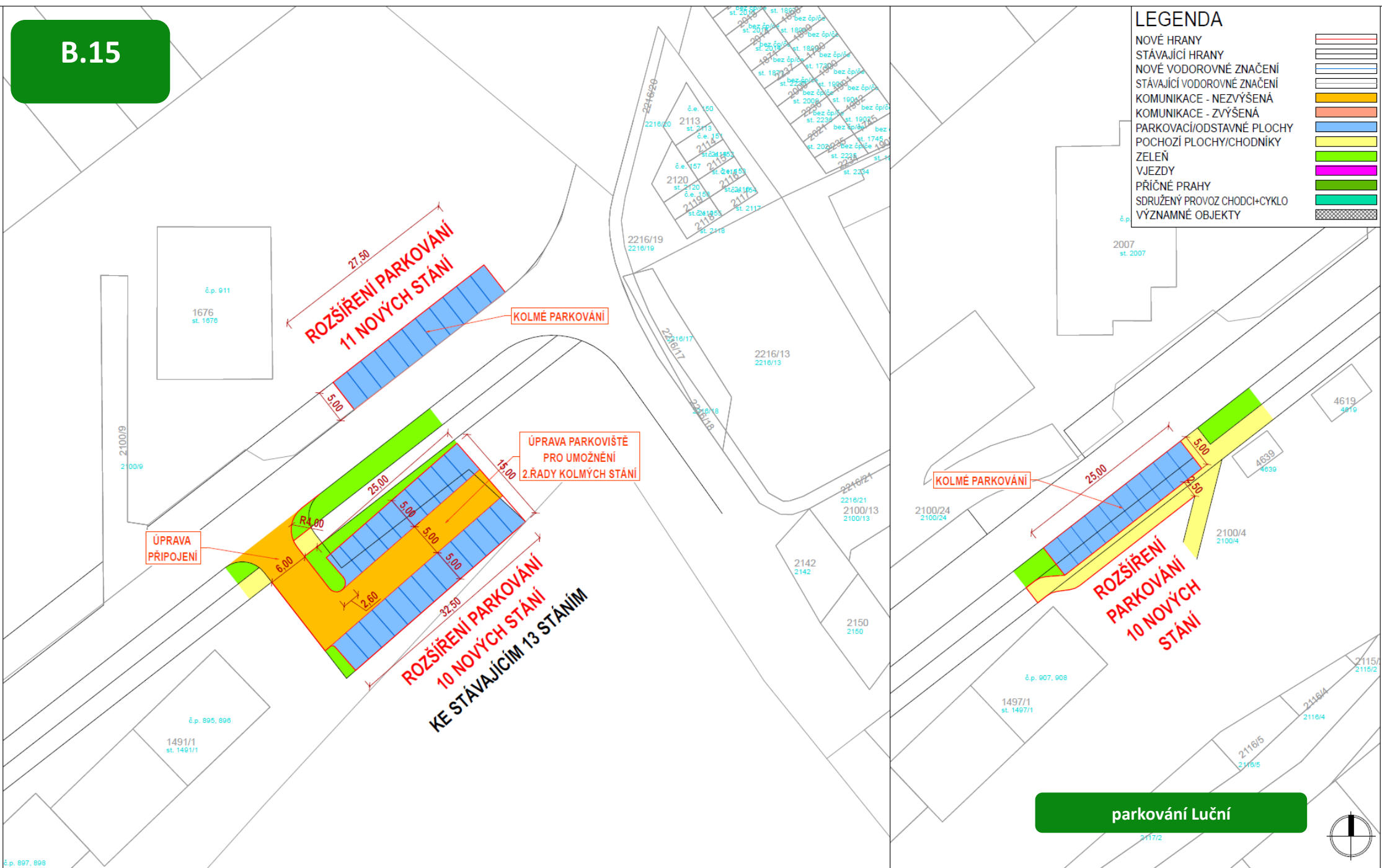
Parkovací dům U Náhonu 1.
 patro



B.15

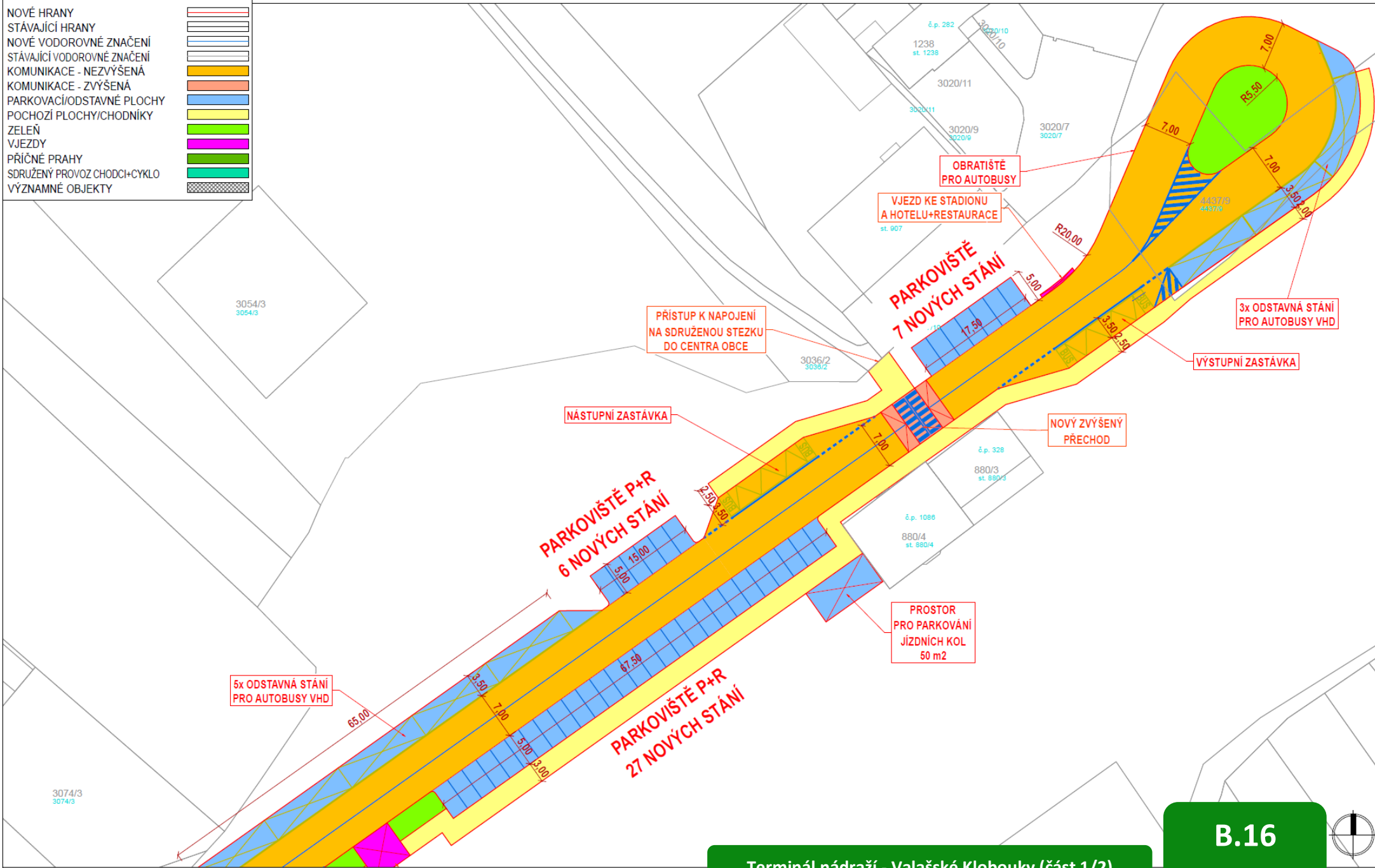
LEGENDA

- NOVÉ HRANY
- STÁVAJÍCÍ HRANY
- NOVÉ VODOROVNÉ ZNAČENÍ
- STÁVAJÍCÍ VODOROVNÉ ZNAČENÍ
- KOMUNIKACE - NEZVÝŠENÁ
- KOMUNIKACE - ZVÝŠENÁ
- PARKOVACÍ/ODSTAVNÉ PLOCHY
- POCHOZÍ PLOCHY/CHODNÍKY
- ZELEŇ
- VJEZDY
- PŘÍČNÉ PRAHY
- SDRUŽENÝ PROVOZ CHODCI+CYKLO
- VÝZNAMNÉ OBJEKTY



LEGENDA

NOVÉ HRANY	
STÁVAJÍCÍ HRANY	
NOVÉ VODOROVNÉ ZNAČENÍ	
STÁVAJÍCÍ VODOROVNÉ ZNAČENÍ	
KOMUNIKACE - NEZVÝŠENÁ	
KOMUNIKACE - ZVÝŠENÁ	
PARKOVACÍ/ODSTAVNÉ PLOCHY	
POCHOZÍ PLOCHY/CHODNÍKY	
ZELEŇ	
VJEZDY	
PŘÍČNÉ PRAHY	
SDRUŽENÝ PROVOZ CHODCI+CYKLO	
VÝZNAMNÉ OBJEKTY	

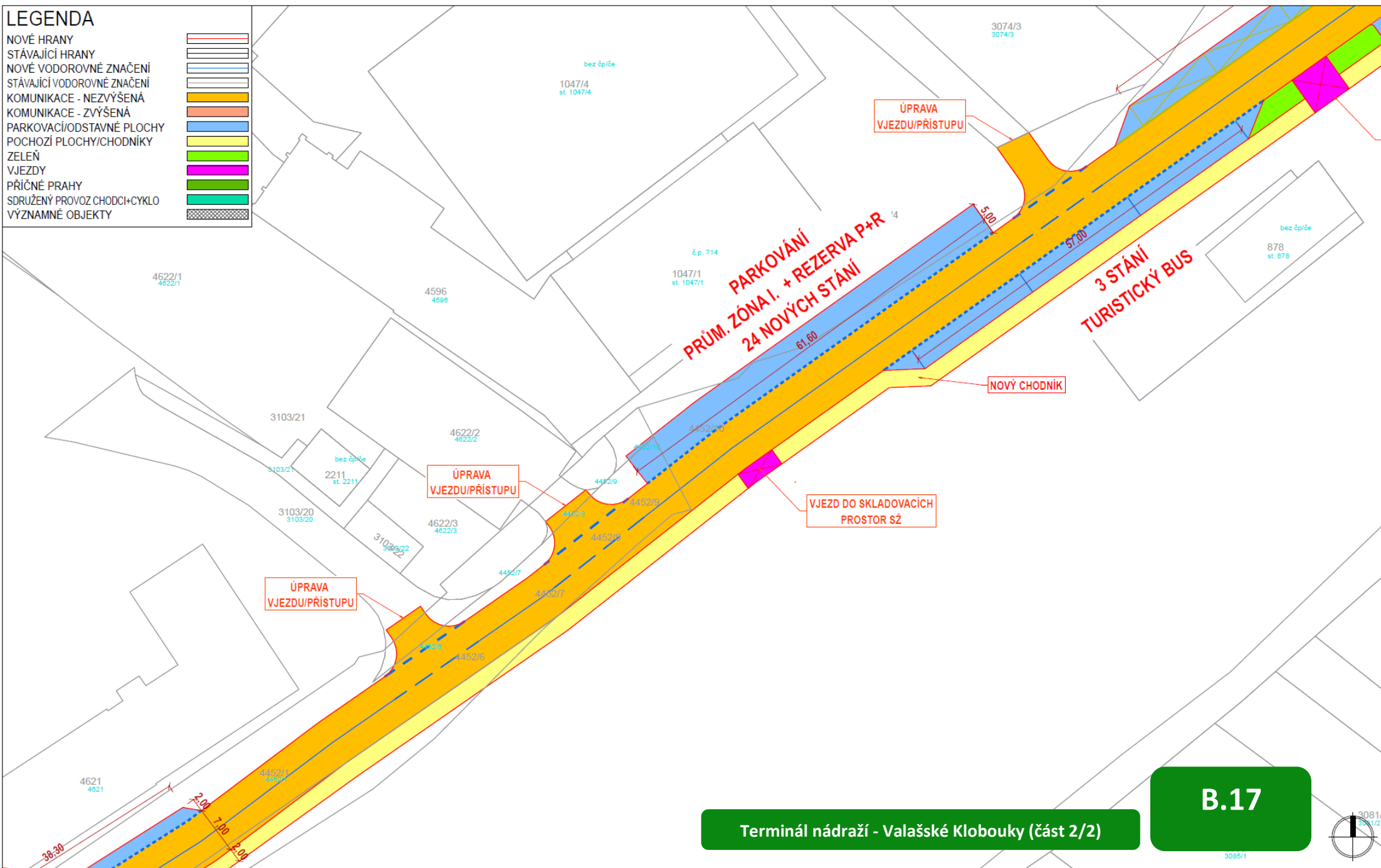


Terminál nádraží - Valašské Klobouky (část 1/2)

B.16

LEGENDA

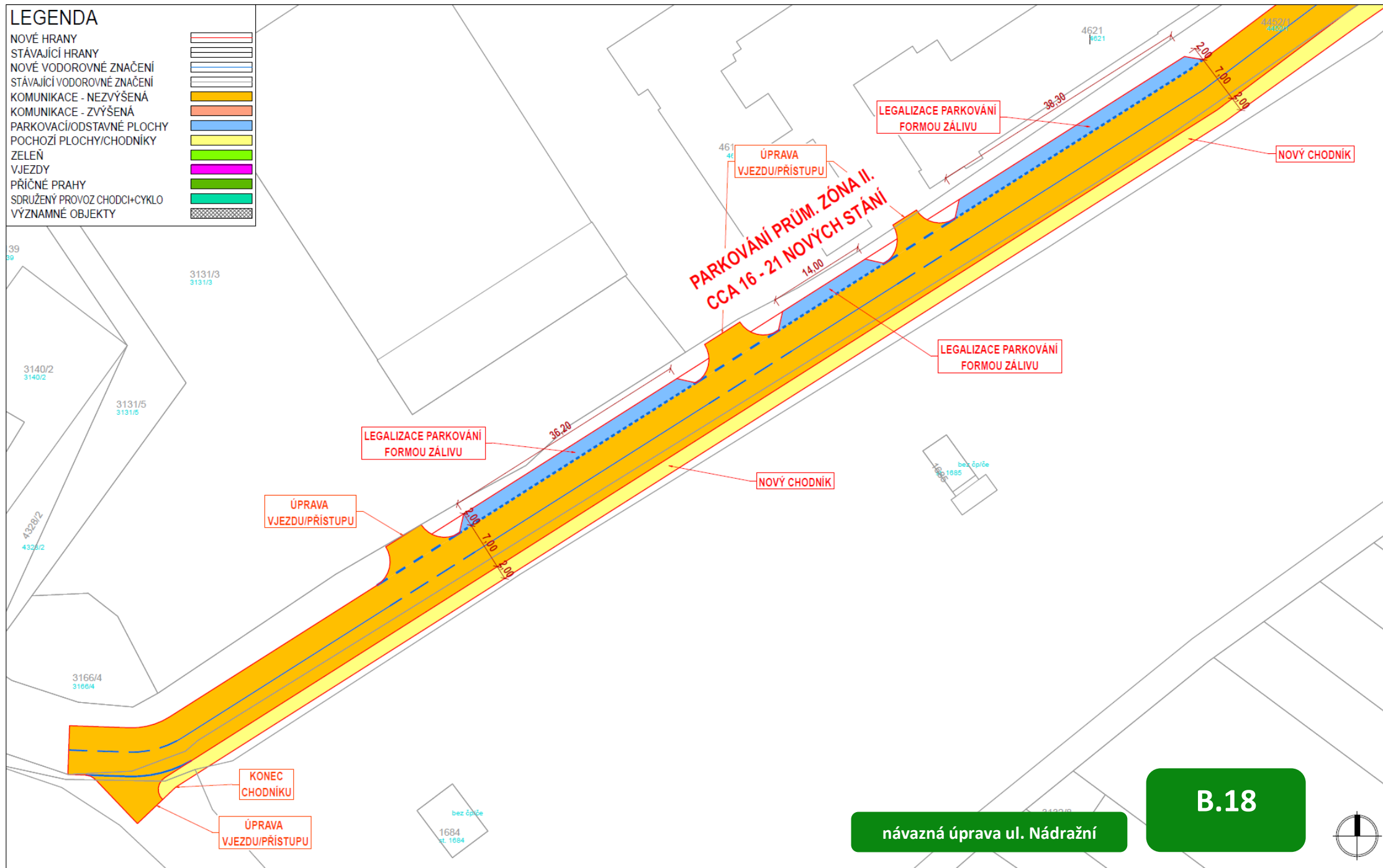
- NOVÉ HRANY
- STÁVAJÍCÍ HRANY
- NOVÉ VODOROVNÉ ZNAČENÍ
- STÁVAJÍCÍ VODOROVNÉ ZNAČENÍ
- KOMUNIKACE - NEZVÝŠENÁ
- KOMUNIKACE - ZVÝŠENÁ
- PARKOVACÍ/ODSTAVNÉ PLOCHY
- POCHOZÍ PLOCHY/CHODNÍKY
- ZELEŇ
- VJEZDY
- PŘÍČNÉ PRAHY
- SDRUŽENÝ PROVOZ CHODCI+CYKLO
- VÝZNAMNÉ OBJEKTY



Terminál nádraží - Valašské Klobouky (část 2/2)

B.17

LEGENDA	
NOVÉ HRANY	
STÁVAJÍCÍ HRANY	
NOVÉ VODOROVNÉ ZNAČENÍ	
STÁVAJÍCÍ VODOROVNÉ ZNAČENÍ	
KOMUNIKACE - NEZVÝŠENÁ	
KOMUNIKACE - ZVÝŠENÁ	
PARKOVACÍ/ODSTAVNÉ PLOCHY	
POCHOZÍ PLOCHY/CHODNÍKY	
ZELEŇ	
VJEZDY	
PŘÍČNÉ PRAHY	
SDRUŽENÝ PROVOZ CHODCI+CYKLO	
VÝZNAMNÉ OBJEKTY	

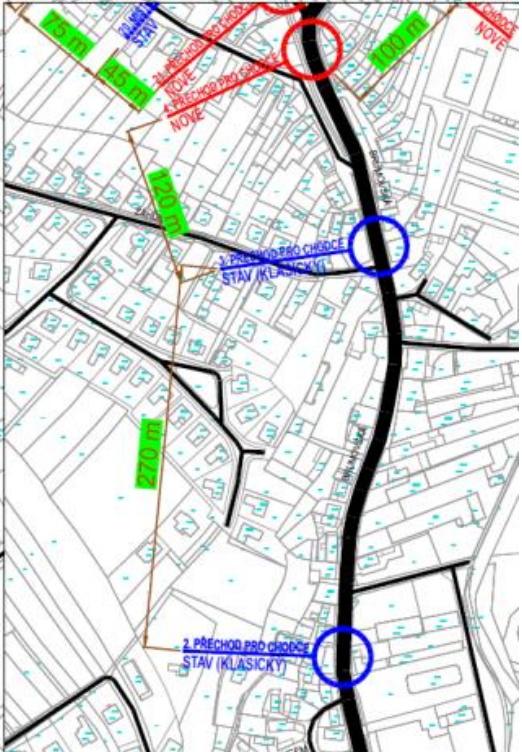
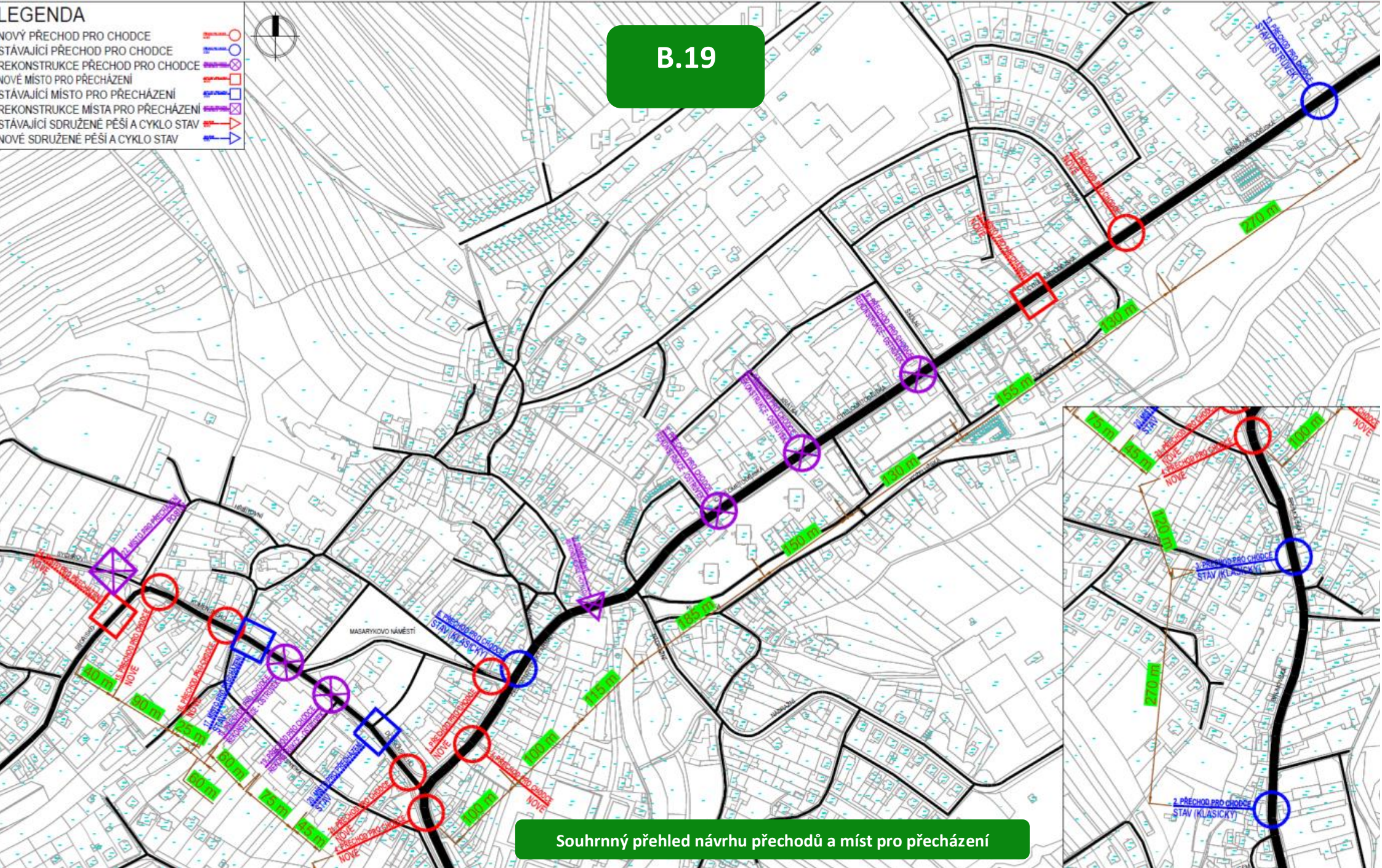


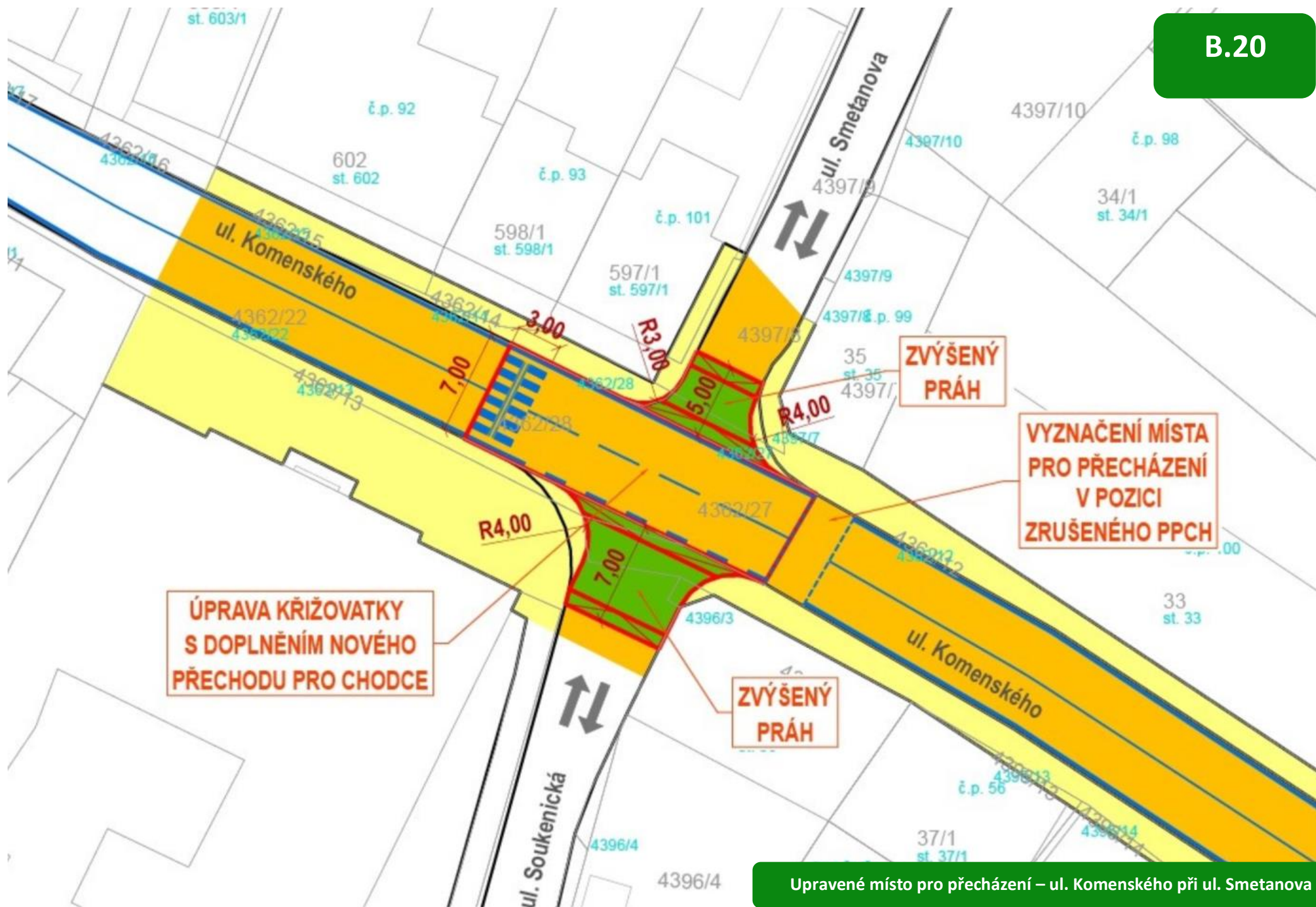
LEGENDA

- NOVÝ PŘECHOD PRO CHODCE
- STÁVAJÍCÍ PŘECHOD PRO CHODCE
- REKONSTRUKCE PŘECHODU PRO CHODCE
- NOVÉ MÍSTO PRO PŘECHÁZENÍ
- STÁVAJÍCÍ MÍSTO PRO PŘECHÁZENÍ
- REKONSTRUKCE MÍSTA PRO PŘECHÁZENÍ
- STÁVAJÍCÍ SDRUŽENÉ PĚŠÍ A CYKLO STAV
- NOVÉ SDRUŽENÉ PĚŠÍ A CYKLO STAV



B.19

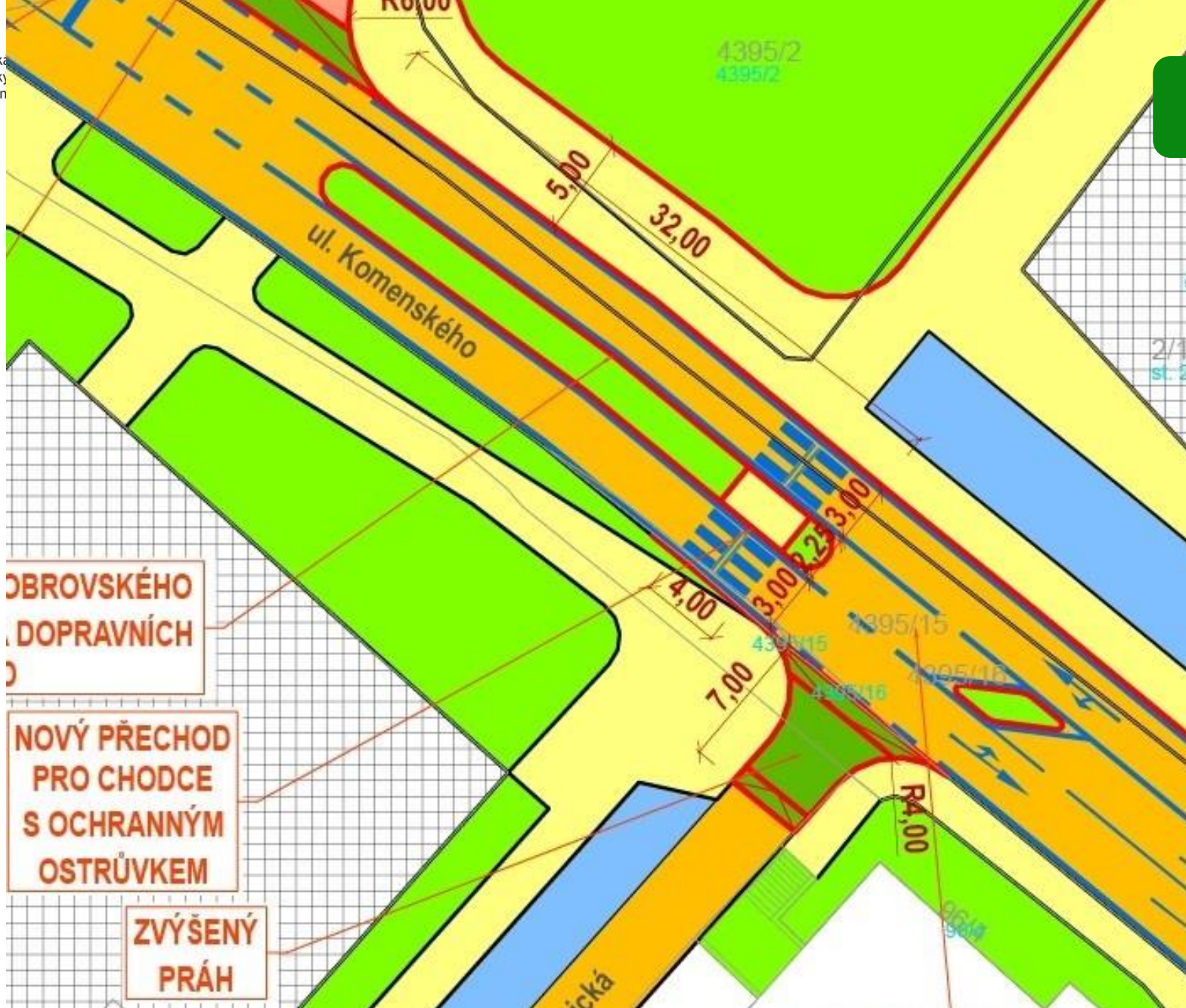




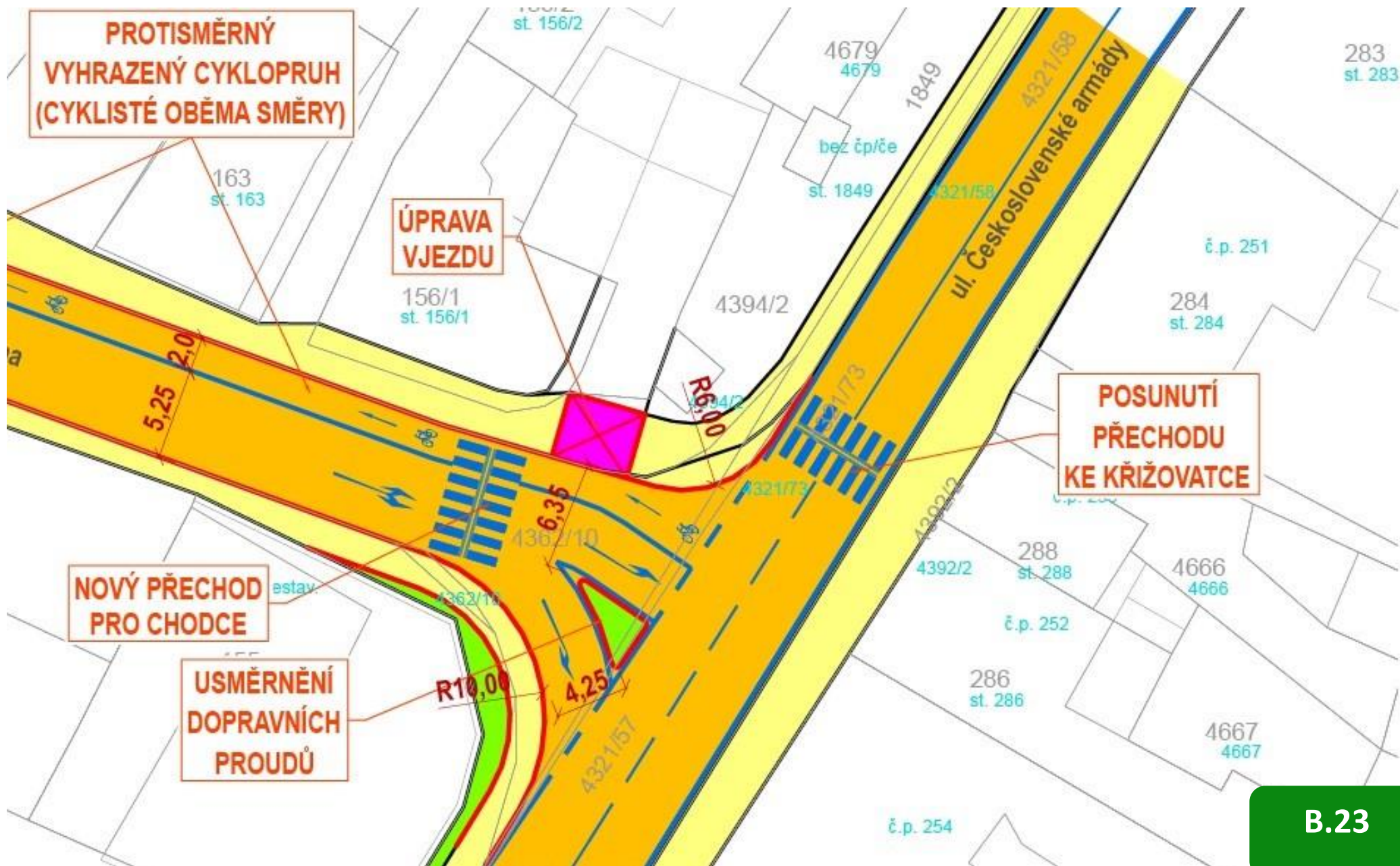
Upravené místo pro přecházení – ul. Komenského při ul. Smetanova



Upravený přechod pro chodce – ul. Komenského u č.p. 53

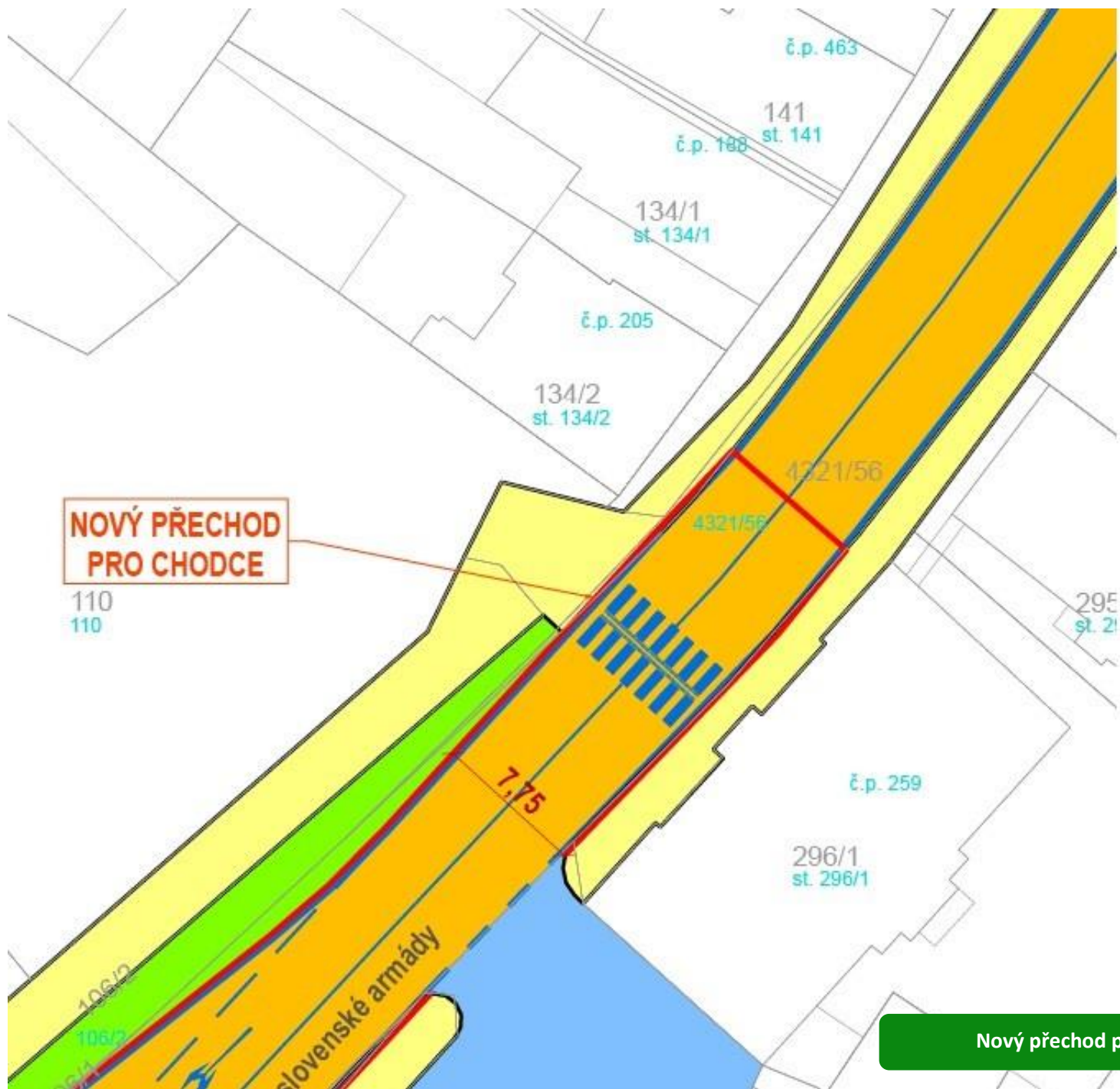


Upravený přechod pro chodce – ul. Komenského u KD Klobučan a ČS



B.23

Upravený přechod pro chodce – ul. ČSA při ul. 2. Května



B.24

Nový přechod pro chodce – ul. ČSA u katastrálního úřadu



10. Přehled tabulek, schémat a obrázků

Tabulky:

Tab. 1: Investice města do oblasti mobility (2019)

Tab. 2: Investice města do oblasti mobility (2018)

Tab. 3: Počty dopravních nehod dle následků na zdraví

Tab. 4: Statistika dopravních nehod podle příčin

Tab. 5: Statistika dopravních nehod podle druhu

Tab. 6: Statistika dopravních nehod podle druhu vozidla viníka nehody

Schémat:

Schéma 1: Vstupní informační zdroje pro tvorbu analytické části

Schéma 2: Cíle a aktivity v oblasti dopravy ve Strategii města VK

Schéma 3: Popis zón a výdej platebních karet

Schéma 4: Souhrnná SWOT analýza – výběr hlavních charakteristik

Schéma 5: Struktura strategické části Koncepce dopravy

Schéma 6: Hlavní oblasti dopravy vyžadující změnu

Schéma 7: Jednotlivé typy udržitelnosti mobility

Schéma 8: Podoblasti, cíle a zásobník aktivit

Obrázky:

Obr. 1: Metodologické rozdělení Koncepce dopravy

Obr. 2: Výřez z dopravního modelu v části Valašské Klobouky

Obr. 3: Správní obvod Valašské Klobouky

Obr. 4: Poměry intenzit daného měsíce vůči průměrné měsíční intenzitě

Obr. 5: Vývoj intenzit I/57 Valašské klobouky (od roku 2000 – 2030 prognóza)

Obr. 6: Výřez z dopravního modelu, rok 2030, všechna vozidla

Obr. 7: Grafické znázornění Analýzy zdrojů a cílů dopravy ve městě

Obr. 8: Analýza dopravy v klidu ve dne

Obr. 9: Histogram parkování podle délky stání 1 vozidla – sobota 27.1.2018

Obr. 10: Histogram parkování podle délky stání 1 vozidla – středa 31.1.2018

Obr. 11: Shrnutí dopravního průzkumu dopravy v klidu

Obr. 12: Celková bilance řešení lokalit

Obr. 13: Vyhodnocení parkování dle parkovacích automatů

Obr. 14: Východní část města

Obr. 15: Jižní část města

Obr. 16: Schéma cyklotras ve městě Valašské Klobouky

Obr. 17: Analýza dopravních nehod ve městě

Obr. 18: Dopravní nehody, Pošta + obchodní centrum

Obr. 19: Dopravní nehody, Penny Market

Obr. 20: Dopravní nehody, ČSPH

Obr. 21: Vyhodnocení dopravní nehodovosti

Obr. 22: Autobusová zastávka Valašské Klobouky

Obr. 23: Město pro lidi

Obr. 24: Bilance parkovacích stání

Obr. 25: Vizualizace vedení cyklostezek ve městě

Obr. 26: Ideový návrh nových tarifů s porovnáním se stávajícími

Obr. 27: Přehled navrhovaných přechodů pro chodce

Obr. 28: Lokalita nového přechodu pro chodce v ul. ČSA u katastrálního úřadu

Obr. 29: Lokalita upraveného přechodu pro chodce v ul. ČSA při ul. 2. Května

Obr. 30: Lokalita upraveného přechodu pro chodce v ul. Cyrilometodějská u pošty

Obr. 31: Lokalita přechodu pro chodce u supermarketu Lidl



- Obr. 32: Lokalita upraveného přechodu pro chodce v ul. Cyrilometodějská při ul. Krátká
- Obr. 33: Lokalita upraveného přechodu pro chodce v ul. Cyrilometodějská při ul. Školní
- Obr. 34: Lokalita nového místa pro přecházení v ul. Cyrilometodějská při pěší trase ul. Jana Nerudy - Nádraží
- Obr. 35: Lokalita nového přechodu pro chodce v ul. Brumovská u č.p. 522
- Obr. 36: Lokalita stávajícího přechodu pro chodce v ul. Brumovská při ul. Záhumení
- Obr. 37: Lokalita stávajícího přechodu pro chodce v ul. Brumovská u č.p. 261
- Obr. 38: Lokalita nového přechodu pro chodce ul. Sbořisko
- Obr. 39: Lokalita nového přechodu pro chodce ul. Komenského při ul. Hřbitovní
- Obr. 40: Lokalita nového přechodu pro chodce u obchodní akademie
- Obr. 41: Lokalita místa pro přecházení ul. Komenského při ul. Smetanova
- Obr. 42: Lokalita upravovaného přechodu pro chodce ul. Komenského č.p. 53
- Obr. 43: Lokalita upravovaného přechodu pro chodce ul. Dobrovského u KD Klobučan a ČS
- Obr. 44: Lokalita stávajícího místa pro přecházení
- Obr. 45: Lokalita nového přechodu pro chodce při křižovatce s komunikací I/57
- Obr. 46: Lokalita místa pro přecházení ul. Sychrov
- Obr. 47: Příklad obytné zóny v Klatovech
- Obr. 48: Příklad zóny 30 ve Svinarech
- Obr. 49: Nezpevněná stezka
- Obr. 50: Minimální prostorové nároky integračních opatření pro cyklisty podél obruby
- Obr. 51: Vyhrazený pruh pro cyklisty
- Obr. 52: Ochranný pruh pro cyklisty na komunikaci šířky 6 metrů
- Obr. 53: Piktogramový koridor
- Obr. 54: Cykloobousměrky – přehled šířkových uspořádání
- Obr. 55: Úmyslné zúžení komunikace
- Obr. 56: Ochranný pruh pro cyklisty na obousměrné dvoupruhové komunikaci
- Obr. 57: Stezka pro chodce a cyklisty dělená obousměrná (s hmatným pásem / bez hmatného pásu)
- Obr. 58: Stezka pro cyklisty (obousměrná / jednosměrná)
- Obr. 59: Ulice Josefa Valčíka – místo budoucího cyklo pruhu (obousměrky) pro provoz v obou směrech
- Obr. 60: Místo budoucího cyklopruhu (obousměrky) pro provoz v obou směrech
- Obr. 61: Obytná zóna
- Obr. 62: Zóna Pod Dubovcem
- Obr. 63: Zóna Záhumení
- Obr. 64: Zóna Žaboskřeky
- Obr. 65: Zóna Jana Nerudy – Luční
- Obr. 66: Spojka Luční Hřbitovní
- Obr. 67: Spojka Brumovská Žaboskřeky
- Obr. 68: Spojka Nádražní Cyrilometodějská
- Obr. 69: Cesta na Jelenovskou
- Obr. 70: Spojka na Smolinu
- Obr. 71: Spojka Brumovská Lidl
- Obr. 72: Příklad obytné zóny Letkov u Plzně
- Obr. 73: Příklad vjezdu do obytné zóny Klatovy
- Obr. 74: Cyklostezka Krchleby
- Obr. 75: Dopravní nehody křižovatka I/57 x II/494
- Obr. 76: Dopravní nehody křižovatka I/57 x Nádražní
- Obr. 77: Dopravní nehody křižovatka I/494 x III/4942
- Obr. 78: Dopravní nehody, úsek I/57 SOU VK – konec obce
- Obr. 79: Dopravní nehody, úsek I/57 SOU VK – Československé armády
- Obr. 80: Dopravní nehody, úsek I/57 Dobrovského – Nádražní
- Obr. 81: Dopravní nehody, úsek I/57 Nádražní – konec obce
- Obr. 82: Dopravní nehody, úsek II/494 Komenského - Dobrovského
- Obr. 83: Dopravní nehody, úsek II/494 Komenského – konec obce
- Obr. 84: Dopravní nehody, úsek III/4942 mezi II/494 – konec obce
- Obr. 85: Ulice Nádražní



Grafy:

Graf 1: Variace obsazenosti parkoviště – sobota 27.1.2018

Graf 2: Variace obsazenosti parkoviště – středa 31.1.2018

Graf 3: Rozložení návštěvnosti stezky podle směrů

Graf 4: Rozložení návštěvnosti stezky podle uživatelů