

Plán
udržitelné
městské
mobility
města
Vsetína



Obsah dokumentu

I Analytická část

Veřejná osobní doprava	3
Cyklistická doprava	12
Pěší doprava	22
Doprava v klidu	33
Nákladní doprava	42
Organizace a řízení provozu, telematika	45
Individuální automobilová doprava	51
Veřejná prostranství	54
Obecná charakteristika území	70
Souhrnná SWOT analýza a indikátory	83

II Návrhová část

Návrhy úprav veřejných prostranství (V)	94
Principy veřejných prostranství v souvislosti s dopravou	105
Návrhy úprav pěší a cykloinfrastruktury (C)	109
Rozvojové záměry města – cyklostezky (S)	135
Rozvojové záměry města – mobilita (M)	141
Rozvojové záměry města – regenerace a parkoviště (R)	152
Opatření zvyšující bezpečnost dopravy	160
Elektromobilita a nízkoemisní doprava	167
Městská hromadná doprava	169
Financování dopravy a mobility	172
Nízkoemisní zóny	173
Doprava v klidu	174
Dopravní model	177
Shrnutí a doporučení návrhové části	187

III Vize

Vize města	189
------------	-----

IV Akční plán

Akční plán udržitelné mobility	195
--------------------------------	-----

V Přílohy

Závěr zjišťovacího řízení SEA	202
-------------------------------	-----

ČÁST I

Analytická část

Veřejná osobní doprava

Železniční doprava

Vsetín je významnou stanicí v železniční síti České republiky z pohledu obratu cestujících. Zároveň je z regionálního pohledu uzlovou stanicí, kde začínají a končí některé linky dálkové a regionální dopravy a odbočuje trať do Velkých Karlovic. od prosince 2019 vejde v platnost nová koncepce železniční dopravy Zlínského kraje, které významně posílí roli osobní železniční dopravy. Počet spojů bude navýšen přibližně o 1/3 a bude zavedeny i nové linky. Z pohledu infrastruktury leží stanice Vsetín na strategicky významné trati spojující Česko a Slovensko dvoukolejnou elektrizovanou tratí Hranice na Moravě – Horní Lideč – Púchov (v knižním jízdním řádu označovanou č. 280)

Obrat cestujících vlakové stanice Vsetín je v současné době přibližně 5 000 cestujících denně (nástup + výstup), tj. přibližně 1,825 mil. cestujících ročně. Z pohledu železniční dopravy je Vsetín významnou stanicí dálkové i regionální dopravy. Zásadní je v tomto expresní linka dálkové dopravy Praha – Vsetín – Žilina, která zajišťuje spojení celého regionu s významnými městy na Moravě i Čechách. V dálkové železniční dopravě má město má velmi kvalitní přímé spojení s Prahou, Olomoucí či Pardubicemi každé dvě hodiny. S jedním přestupem v Hranicích na Moravě existuje uspokojivé spojení i Brnem a Ostravou. Jízdní doba do Prahy v současné době činí 3 h 44 min (resp. s přestupem na SC Pendolino 3 h 27 min), což nabízí vhodnou alternativu vůči cestě IAD. Jízdní doba do Olomouce 1 h 12 min je na hranici denní dojíždky. Obecně se spojení dálkovými linkami ze Vsetína za posledních 10 let výrazně zlepšilo a díky modernizaci III. železničního koridoru se zkrátila cestovní doba ze Vsetína do Prahy o přibližně 80–90 min. Zároveň počet denních přímých rychlíkových spojení stoupl ze dvou na osm, přičemž došlo i k zásadnímu zlepšení komfortu cestování, kdy na všechny vlaky dálkové dopravy jsou dnes řazeny vozy vybavené klimatizací, restauračním vozem a připojením wi-fi. Z Ročenky dopravy Ministerstva dopravy za rok 2016 vyplývá, že posledních 6 let vytrvale přepravní výkony v osobní železniční dopravě stoupají, a to v kumulativním součtu o +30 %. Jedním ze segmentů, který tento strmý nárůst způsobuje je dálková, což znamená vyšší atraktivitu a potenciál dalšího růstu železniční dálkové dopravy v žst. Vsetín.

Z pohledu regionální dopravy je žst. Vsetín přirozený uzlem, kde se na hlavní trať napojuje regionální trať Vsetín – Velké Karlovice. Mikroregion Vsetína obsluhují regionální linky vlaků kategorie Os Olomouc / Přerov – Vsetín – Horní Lideč (Střelná) a Os Vsetín – Velké Karlovice. Kompletní přehled linek a počet spojení podává tabulka.

Tabulka: Přehled železničních linek procházejících žst.Vsetín

linka	počet spojů v pracovní den	významné přímo obsluhované obce
Ex směr Vsetín – Olomouc – Praha	8	Praha, Kolín, Přelouč, Pardubice, Č. Třebová, Zábřeh, Mohelnice, Olomouc, Lipník n. B., Hranice, Val. Meziříčí,
Ex směr Vsetín – Žilina	6	Horní Lideč, Púchov, Považská Bystrica, Žilina
Os směr Vsetín - Val. Meziříčí – Přerov / Olomouc	15	Olomouc, Přerov, Lipník n. B., Hranice, Teplice n. B., Hustopeče n. B., Milotice n. B., Val. Meziříčí, Bystrčicka, Jablůnka
Os Vsetín – H. Lideč (Střelná)	14	Leskovec, Lužná, Lidečko, Horní Lideč, Střelná
Os Vsetín – Velké Karlovice	11	Hovězí, Huslenky, Halenkov, Nový Hrozenkov, Karolinka, Velké Karlovice

Rozvoj železniční dopravy

V roce 2016 byla dokončena Správou železniční dopravní cesty studie proveditelnosti, která má za cíl odůvodnit modernizaci tratě č. 280 z Hranic do Horní Lidče (SP Hranice na Moravě – Horní Lideč st. hr.). Dokument byl v únoru 2017 projednán v Centrální komisi Ministerstva dopravy, která vyslovila souhlas s pokračováním další přípravy. Jako směry dalšího pokračování práce byly zvoleny varianty A2.2, nebo D2, které znamenají zásadní modernizaci celé tratě. V případě varianty D2 se předpokládá přeložka stávající trati mezi Hranicemi a Miloticemi nad Bečvou a vybudování nového dvoukolejného tunelu. K řešení variantou D2 se přiklání Zlínský, Olomoucký i Moravskoslezský kraj, jelikož povede k výraznému zkrácení jízdních dob osobních vlaků a zároveň dojde ke zlepšení návazností jednotlivých železničních linek všech objednatelů regionální dopravy. Ze stejných důvodů variantu podporuje i Odbor veřejné dopravy Ministerstva dopravy, jako objednatel dálkové železniční dopravy. Silnou podporu má i ze strany měst Hranice, Valašské Meziříčí a Vsetín. Stejně tak je varianta preferována i investorem a správcem železniční infrastruktury, tj. SŽDC. V letošním roce s očekává zpracování aktualizace studie, na jejímž konci bude s definitivní platností rozhodnuto pro realizaci jedné z variant. Celkové náklady investice se předpokládají ve výši 16,4 mld. Kč (varianta D2), resp. 14,9 mld. (varianta A2.2). Realizace studie proveditelnosti se předpokládá v letech 2018–2027.

V případě realizace varianty D2 dojde k zásadnímu zkrácení cestovních časů jak u vlaku Os, tak vlaků kategorie EC. V úseku Hranice – Vsetín dojde ke zkrácení jízdních dob přibližně o 25, resp. 15 minut. Zároveň se tím vytvoří možnost sestavit jízdní řád takovým způsobem, aby vlaky Os a EC budou z/do stanice Vsetín odjíždět/přijíždět v pravidelném prokladu 30 min. Tím dojde k vytvoření velmi kvalitní dopravní nabídky po celý občanský den. Cestující ze Vsetína se

tak rychle a zároveň v pravidelných intervalech dostanou do všech důležitých regionálních center (Olomouc, Hranice, V. Meziříčí, H. Lideč), kde je soustředěno velké množství pracovních míst. Varianta D2 vytváří ideální podmínky pro přípoje, jak v případě Hranic, Valašského Meziříčí, tak Vsetína. V ostatní variantách vychází vzájemné přípoje v těchto uzlových skupinách méně příznivě. Ve variantě D2 je dosažena cílová dlouhodobá koncepce vlakové dopravy jak v dálkové dopravě, tak v regionální dopravě (dle koncepcí Olomouckého a Zlínského kraje).

Tabulka: Zkrácení jízdních dob po modernizaci trati Hranice n. M. – H. Lideč

		varianta D2		současný stav	
z	do	EC	Os	EC	Os
Vsetín	Praha	3:15	-	3:31	-
	Olomouc	0:55	1:05	1:10	1:30
	Hranice	0:26	0:29	0:41	0:55
	V. Meziříčí	0:13	0:15	0:16	0:19
	Brno *	1:15	-	2:50	-
	Ostrava *	1:00	-	1:50	-

Zdroj: Studie proveditelnosti Hranice n. M. – Horní Lideč, st. hr.
* přestup v Hranicích realizovanou modernizací tratě Brno – Přerov

Výsledky přepravní prognózy

Z výsledků přepravní prognózy studie proveditelnosti vyplývá, že po dokončení modernizace tratě Hranice n. M. – Horní Lideč dojde k nárůstu počtu cestujících zhruba o 75 % oproti současnému stavu. Na trati Vsetín – Velké Karlovice je dokonce prognózován více než dvojnásobný nárůst počtu cestujících. Uvedené hodnoty se vztahují k roku 2028.

Výstavba nového železniční stanice Vsetín

První etapou celé investice je modernizace žst. Vsetín ve výši 1,4 mld. Kč. V rámci modernizace žst. Vsetín se počítá s demolicí současné nádražní budovy a výstavbou nové budovy multimodálního terminálu (investice SŽDC). V souvislosti s touto investicí město přesune autobusové nádraží přímo před novou výpravní budovu. Město v té souvislosti změní i vedení linek MHD, které zcela podřídí taktovému jízdnímu řádu vlaků.

Autobusová doprava

V autobusové dopravě tvoří Vsetín přirozený uzel, do kterého míří linky z celého spádového území. Počet spojů odjíždějících ze zastávky „Vsetín, autobusové nádraží“ činí v pracovní den 228 spojů. Tento počet je z drtivé části tvořen linkami regionální dopravy. Zároveň je na Vsetíně zavedena MHD, která denně obsluhuje území města 227 spoji. Schéma linek MHD je uvedeno v Přílohách. Autobusové linky projíždějící Vsetínem jsou uvedeny níže v tabulce:

Tabulka: Přehled dálkových a regionálních autobusových linek obsluhujících Vsetín

Vsetín, aut. nádr. → Brno, ÚAN Zvonařka
Vsetín, aut. nádr. → Ostrava, ÚAN
Ostrava, ÚAN → Zlín, aut. nádr.
Ostrava, ÚAN → Luhačovice, aut.st.
Haviřov → Luhačovice
Vsetín, aut. nádr. → Slušovice → Zlín, aut. nádr.
Vsetín, aut. nádr. → Vizovice → Zlín, aut. nádr.
Vsetín, aut. nádr. → Přerov, aut.st.
Vsetín, aut. nádr. → Velké Karlovice
Vsetín, aut. nádr. → Halenkov
Vsetín, aut. nádr. → Huslenky
Vsetín, aut. nádr. → Seninka
Vsetín, aut. nádr. → Liptál
Vsetín, aut. nádr. → Zděchov
Vsetín, aut. nádr. → Valašské Meziříčí, aut.st.
Vsetín, aut. nádr. → Hošťálková
Vsetín, aut. nádr. → Bystřička
Vsetín, aut. nádr. → Kateřinice
Vsetín, aut. nádr. → Nový Hrozenkov
Vsetín, aut. nádr. → Karolinka
Vsetín, aut. nádr. → Lačnov
Vsetín, aut. nádr. → Valašská Senice
Vsetín, aut. nádr. → Hovězí
Vsetín, aut. nádr. → Janová
Vsetín, aut. nádr. → Mikulůvka
Vsetín, aut. nádr. → Neubuz
Zlín, aut. nádr. → Rožnov pod Radhoštěm, aut. st.

Počet cestujících využívajících MHD a autobusovou regionální dopravu

Dominantním dopravcem v regionální autobusové dopravě je ČSAD Vsetín, který je provozovatelem více než 95 % spojů. Zbylé spoje jsou provozovány dopravci Arriva Morava a Housacar. Zároveň je ČSAD Vsetín jediným provozovatelem MHD Vsetín. Dle jeho údajů nastoupilo za kalendářní rok 2016 v zastávce MHD „Vsetín, autobusové nádraží“ 250 304 cestujících, přičemž v nejzatíženějším úseku mezi náměstím a autobusovým nádražím nastoupilo cestu 135 050 cestujících. Celkově využilo systém MHD 1 419 648 cestujících za rok. V rámci příměstské autobusové dopravy využilo ve stejném roce k nástupu zastávku „autobusové nádraží“ 745 581 cestujících.

Stav infrastruktury (trasy, zastávky, terminály)

Současný stav infrastruktury určené pro veřejnou dopravu je velmi neuspokojivém stavu. Služby a komfort železniční stanice zcela neodpovídají současným představám a nároků konkurenceschopné veřejné dopravy. Zázemí autobusového nádraží (čekárna a lavičky na nástupištích) zcela neodpovídají představám současných trendů ve veřejné dopravě.

Stejně tak jsou velmi zastaralé zastávky MHD, které neprošly od doby své výstavby zásadní opravou či designovou obnovou. Obnova zastávek a zastávkového mobiliáře probíhá velmi výjimečně, avšak i renovované zastávky jsou designově zastaralé a špatně udržované

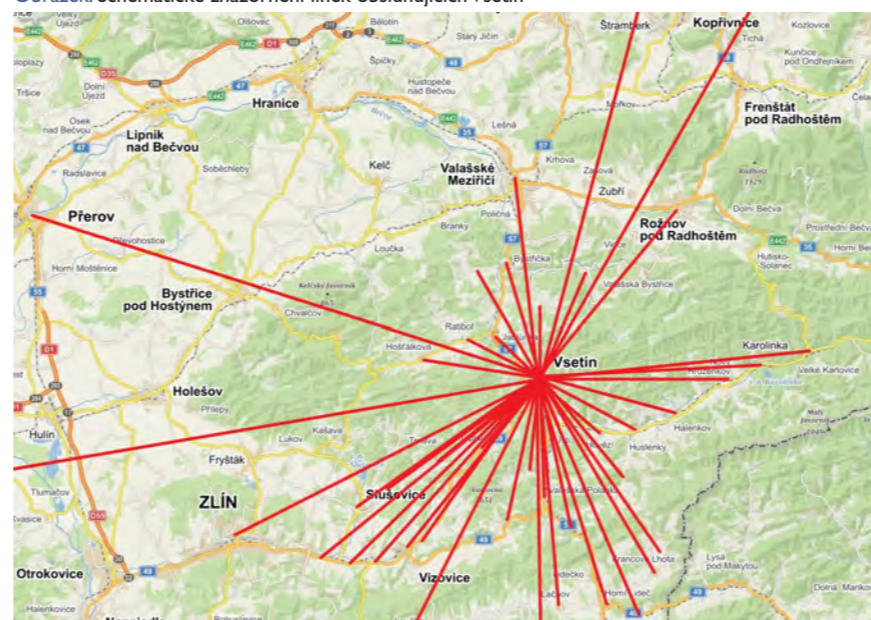
Paradoxně tak mnohem lépe vypadají zastávky v Smetíně, které jsou sice v původním provedení, avšak velmi dobře udržované, dobře slouží svému účelu a není třeba je třeba nijak přebudovávat a modernizovat.

Některé zastávky jsou ve zcel zanedbaném stavu, či přístup na ně značně znesnadněn skladování výrobků z nedaleké provozovny.

Ve velmi špatném stavu je bezbariérovost zastávek. V minulosti se na tento požadavek nebralo výrazný ohled, velké množství zastávek je tam zbudováno bez vyvýšeného nástupního ostrůvku. Překvapivé je však zjištění, že zastávka MHD na Dolním náměstí, která je spolu se zastávkou autobusové nádraží nejvytíženější v celém systému, nebyl v rámci rekonstrukce náměstí zbudována tak aby umožňovala bezbariérový přístup do vozidla.

Samostatnou kapitolou jsou označičky. Ty jsou v původním provedení, což by není samo o sobě problematické. Slabou stránkou je však jejich údržba a úprava na nich vyvěšených informací. Ty jsou v některých případech vyvěšeny tak nepřehledně a nevhodným formátu, že prakticky zamezují možnosti rychlého nalezení nejbližšího spoje.

Obrázek: Schematické znázornění linek obsluhujících Vsetín



Udržované zastávky v Semetíně



Zanedbaná zastávka „Jasenice VIII“



Zastávka „Jasenice I“ sloužící zároveň jako skladiště materiálu pro nedalekou výrobu (3. nejvytíženější zastávka ve městě)

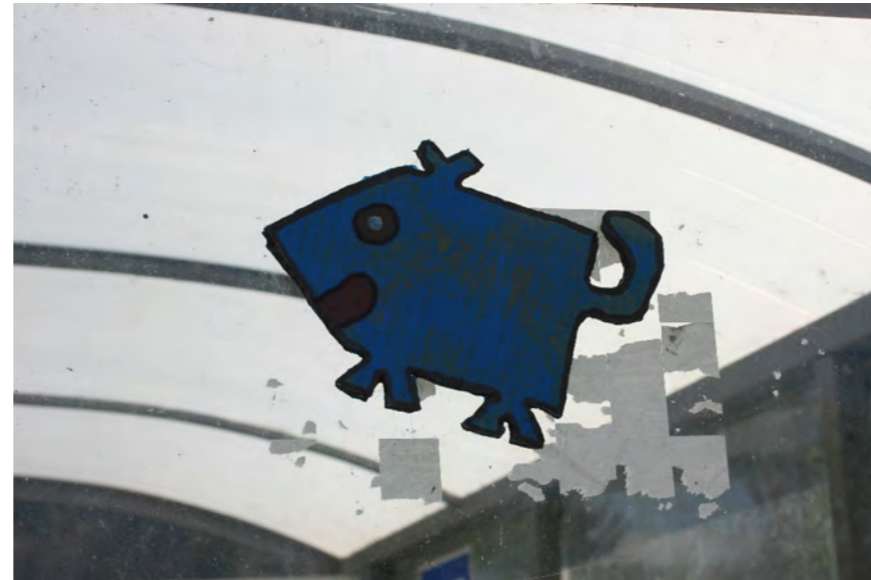


Nepřehledné informace na označníku zastávky „Jasenice I“



Bariérová zastávka „Náměstí“

Zrekonstruovaná neudržovaná zast. „Luh I“





Vzhled jedné z nevytíženějších zastávek ve městě „Luh II“ (4. nevytíženější zastávka ve městě)

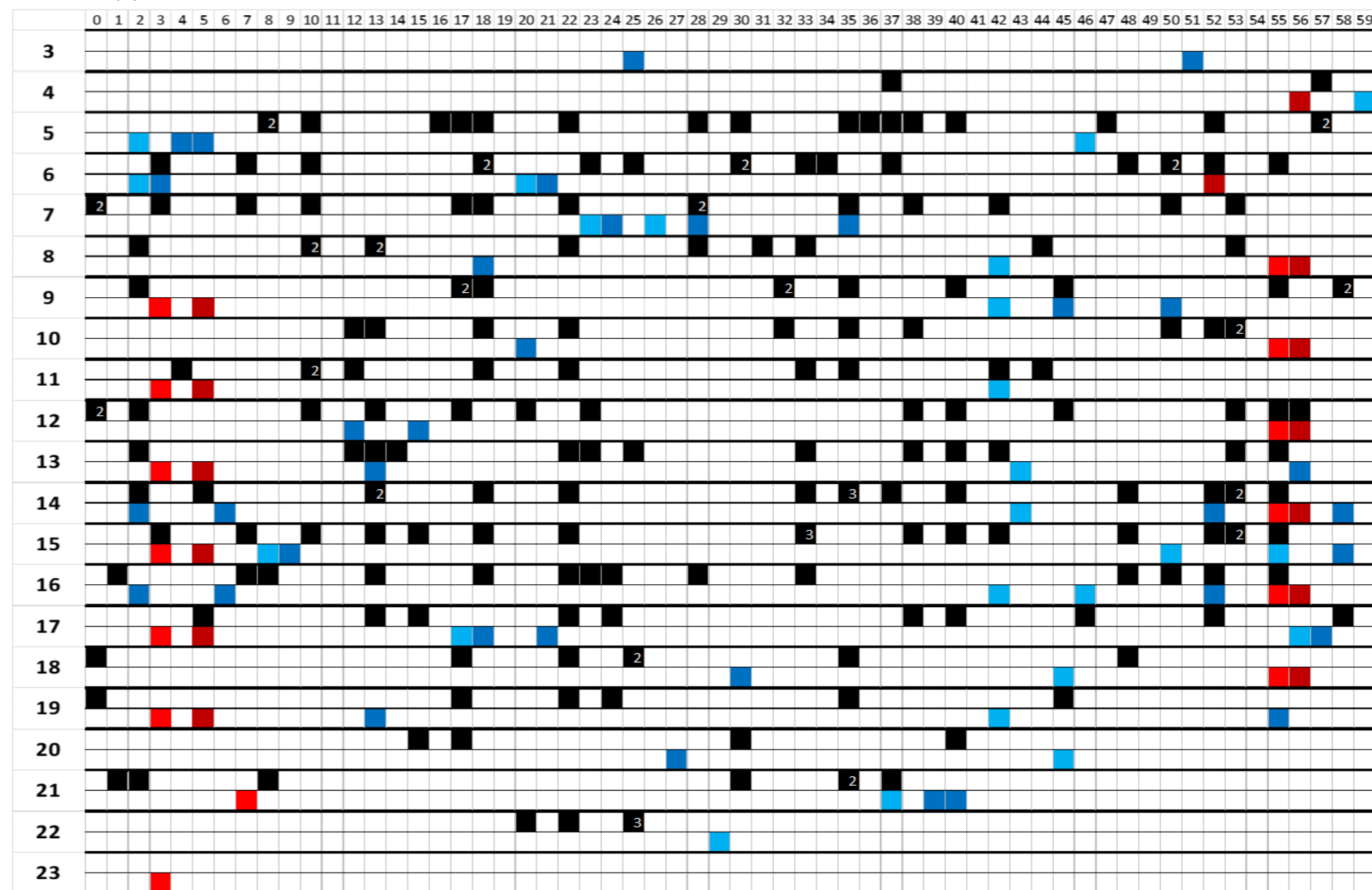


MHD: Převážní vztahy a zatížení sítě, přestupní vazby

Systém MHD v posledních letech vykazuje setrvalý pokles, jehož důvodů je třeba hledat v neuspokojivé nabídce spojů, vzájemné neprovázanosti jednotlivých linek MHD i vlakovým spoji, nevhodná struktura tarifu, která nijak nezvýhodňuje pravidelné uživatele a majitele dlouhodobých jízdenek. K atraktivitě nepřispívá ani velmi starý vozidlový park s nesourodým standardem u jednotlivých autobusů. Přehled naprosto nahodilých přípojů mezi MHD a vlakovými spoji zobrazuje tabulka.

Uvedená tabulka zobrazuje návaznosti spojů MHD na vlak. V horizontální rovině je zobrazen čas v hodinách, ve svislé ose jsou uvedeny minuty. Černé políčko označuje odjezdy linek MHD, modrá políčka označují vlaky kategorie Os, červená políčka dálkové spoje (R a Ex). Světlejší barva políčka označuje příjezd, tmavší odjezd. Z tabulky jasně vyplývá, že návaznosti, že vzájemné návaznosti nejsou žádným způsobem řešeny a případné přípoje na vlak/od vlaku vycházejí pouze nahodile a zřídka. V mnoha případech dochází k situaci kdy, autobus MHD těsně ujedě vlakovému přípoji, či naopak spoj MHD přijde na autobusové nádraží jen malou chvíli před odjezdem vlaku a není tak dostatek času na přestup. Přitom jak dálková, tak regionální doprava je již několik posledních let organizována v pravidelném taktu a alespoň některé spoje by na šly navázat na příjezd/odjezd vlaků.

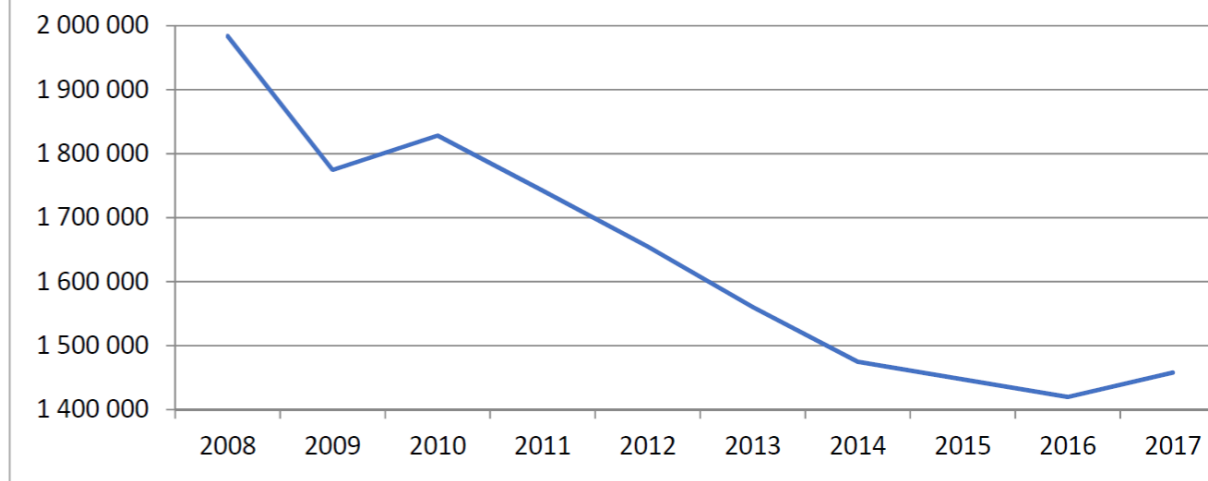
Tabulka: Přehled (ne)návazností MHD na vlak



- odjezd linky MHD
- příjezd Os
- odjezd Os
- příjezd R, Ex
- odjezd R, Ex
- 2 odjezd více linek MHD (číslo udává počet linek)

Nabídka spojů neodpovídá současným požadavkům na funkční systém MHD, což je se odráží v setrvalém poklesu počtu cestujících, resp. přepravním výkonu, který ilustruje míru využívání MHD ještě lépe. Vozidlový park je zastaralý, dopravní nabídka je nepravidelná a časy jednotlivých nejsou z důvodu absence intervalové dopravy snadno zapamatovatelné. Nabídka spojů v okrajových přepravních časech je omezená, což demotivuje od použití MHD ty, kteří by systém rádi využili, ale z důvodu neexistence vhodného spoje zpět jsou nuceni využít IAD. Tarif nenabízí možnost zakoupení ročního předplatné jízdenky a tím se stává neúměrně drahým i ve srovnání s mnohem vyšší dopravní nabídkou ve větších městech, kde jsou předplatní časové kupóny dokonce levnější. Zároveň tarif MHD není integrován s návaznými regionálními autobusovými a vlakovými spoji, což použití systému dále prodražuje, protože si cestující musí kupovat jednotlivé jízdenky, které jsou výrazně dražší, než přestupní napříč celým systémem MHD (tj. integrovaný tarif).

Vývoj počtu cestujících

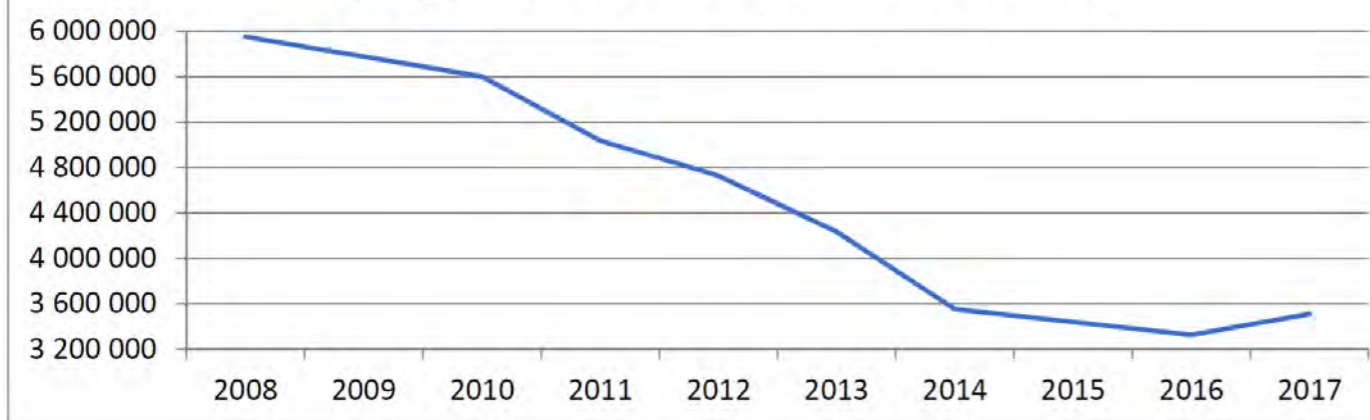


Graf: Vývoj počtu cestujících přepravených v MHD Vsetín

rok	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
počet cestujících	1 983 953	1 774 728	1 828 322	1 742 184	1 654 699	1 560 238	1 474 680	1 447 164	1 419 648	1 457 940
změna v %	100,0 %	89,5 %	92,2 %	87,8 %	83,4 %	78,6 %	74,3 %	72,9 %	71,6 %	73,5 %

Tabulka: Vývoj počtu cestujících přepravených v MHD Vsetín

Vývoj přepravního výkonu (oskm)

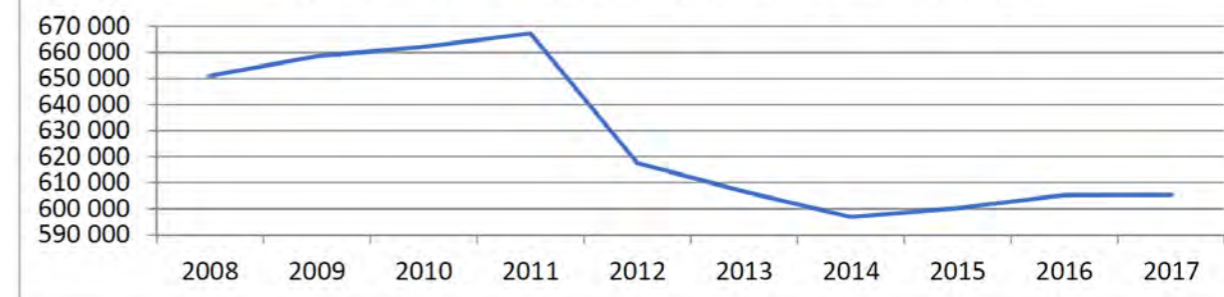


Graf: Vývoj přepravního výkonu MHD Vsetín

rok	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
počet oskm	5 951 686	5 776 619	5 601 552	5 035 801	4 728 101	4 233 828	3 553 593	3 439 220	3 324 848	3 510 584
změna v %	100,0 %	97,1 %	94,1 %	84,6 %	79,4 %	71,1 %	59,7 %	57,8 %	55,9 %	59,0 %

Tabulka: Vývoj přepravního výkonu MHD Vsetín (množství osobokilometrů)

Vývoj dopravního výkonu (vozokm)



Graf: Vývoj dopravního výkonu MHD Vsetín

rok	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
počet vozokm	650 964	658 652	662 142	667 336	617 563	606 636	596 819	600 250	605 235	605 480
změna v %	100,0 %	101,2 %	101,7 %	102,5 %	94,9 %	93,2 %	91,7 %	92,2 %	93,0 %	93,0 %

Tabulka: Vývoj objednaného dopravního výkonu MHD Vsetín

Z výše uvedených tabulek vyplývá, za sledovaní období let poklesl přepravní výkon MHD o více než 40 %. Tento ukazatel, lze označit jako lépe vypovídající o stavu MHD, než např. prostý počet přepravených cestujících, který klesl „jen“ o 26 %. Přestože může částečným důvodem snížení objednávky ze strany města v letech 2011 a 2012, bylo toto snížení výkonů jen v řádu několika procent, zatímco propad využitelnosti celého systému je v desítkách procent. Důvody takto významného propadu jsou shrnuty v následujících bodech.

— Současný tarif MHD není integrován a není tak kompatibilní s regionální autobusovou dopravou, ani dopravou vlakovou. Cestující, kteří nevládní předplatní časovou jízdenku na systém MHD si musí při každé cestě do regionu zakoupit jízdenku novou, čímž se cestování prodražuje a je není konkurenceschopné vůči IAD ani v oblasti ceny. Analýzou tarifu byly identifikována následující slabá místa.

— **Struktura tarifu** – Je překvapivé, že nelze zakoupit časové předplatné na celý rok. Taková nabídka je u systémů MHD obvyklá a možnost zakoupit si 30denní či 90denní časové předplatné je minimálně uživatelsky nepřívětivé, protože každý cestující musí několikrát v roce opakovat nákup.

— **Cena** – Velmi překvapivá je u nepřilíš rozsáhlého systému MHD Vsetín cena časových kuponů. Plnocenná občanská jízdenka na 30 dní stojí 350 Kč, na 90 dní 1000 Kč. Cenově nejvýhodnější variantou pro pravidelně cestující je tak nákup čtyř čtvrtletních kuponů za 4000 Kč. Tím je vsetínská MHD dražší i než například MHD v Praze, kde lze pořídit roční kupon za 3650 Kč, přičemž dopravní nabídka je více než 300× vyšší (dopravní výkon MHD Praha je 185 mil. vozkm ročně vs. 0,6 mil. vozkm ročně u MHD Vsetín).

— **Přestupní jízdenka** – Jednotlivé jízdné je přestupné, avšak maximálně pro přestupy 30 min po zakoupení první jízdenky. V praxi je toto pravidlo velmi omezující, protože pokud cestující stráví v 1. spoji 10 min a bude čekat na 2. navazující spoj, musí tento spoj mít reálně návaznost maximálně 10 min. Pokud by i 2. cesta trvala více než 10 min, musel by se cestující zakoupit jízdenku novou. Tím, že v rámci MHD nejsou cíleně sledovány prakticky žádné vzájemné návaznosti lze a spoje mezi sebou zpravidla nenavazují, lze tarif ve své podstatě označit za nepřestupní.

— **Nepřenosná čipová karta** – Čipová karta je nepřenosná, a to ani pro plnocenný občanský tarif. K takovému zákazu není důvod a pouze omezuje možnost používání MHD občasnými uživateli, kteří by se měli čipovou kartou půjčenou.

— **Dětské kočárky** – Tarif povoluje přepravu právě jednoho dětského kočárku a přeprava druhé je povolena jen ve výjimečných případech na svolení řidiče. Takové pravidlo je velmi restriktivní a demotivující pro maminky s dětmi, jelikož v šanci, že se na palubě autobusu sejdou kočárky dva je vcelku vysoká.

— Závěrem lze tarif MHD Vsetín označit jako drahý, nelogický, nepružný a celkově uživatelsky nepřívětivý.

— Základ MHD tvoří 7 základních linek a 4 účelové. Linky jsou vedeny radiálním směrem, kdy je přirozeným těžištěm systému centrum města, respektive zastávka „autobusové nádraží“. Ve směrech na Valašské Meziříčí, Zlín, Rožnov pod Radhoštěm a Velké Karlovice jsou některé linky navíc doplněné linkami příměstské autobusové dopravy (PAD).

— Město Vsetín tvoří centrální část, která je přirozeným cílem cest z okolních sídlištních celků, které jsou buď rozprostřeny bezprostředně v okolí centra (oblast Trávníky, Rybníky, Ohrada atd.) nebo v údolích vedoucích z kotliny (Jasenice, Jasenka, Janišov atd.). Do všech těchto směrů je důležité, aby bylo rozložení spojů nejen na jednotlivých linkách, ale také mezi jednotlivými linkami co nejrovnoměrnější. Dnes je systém nastaven tak, že většina linek MHD nemá nastaven jednotný interval v rámci linky, natož aby docházelo k prokladům. Pokud není interval na lince jednotný a taktéž v celém systému, jen velmi těžko se realizují tyto proklady a také návaznosti. A to jak mezi jednotlivými linkami MHD, tak návaznosti na jiné druhy dopravy (železnici).

— V případě, že na daném rameni jezdí spoje MHD či PAD nabízí se, aby byly vedeny v časových prokladech, tak aby se maximálně využilo synergického efektu. Tento potenciál je však zcela nevyužitý, a přestože linky MHD i PAD provozuje stejný dopravce, není tento efekt vůbec využit.

— Celkový počet za dané období nevypovídá o kvalitě spojení. Pro příklad můžeme uvést příklad, kdy na stejné trase jedou v intervalu 7.00–8.00 spoje v 7.10, 7.12, 7.15 a 7.20. Můžeme říci, že cestující má spojení 4× za hodinu, ale v reálné se do může využít pouze spoje v období 10 min.

— Níže jsou uvedeny souhrnné JŘ za jednotlivé linky, kde jsou uvedeny i linky PAD. Z jednotlivých tabulek je zřejmá časová nevyváženost dopravní nabídky. Z té je patrné, že až na občasná výjimky není zaveden prakticky nikde intervalový JŘ, který je nejen uživatelsky nejlepší, ale i provozně efektivní.

— Ze souhrnné analýzy vyplývá zásadní potřeba koncepčně přepracovat systém MHD Vsetín, a to jak po stránce dopravní, tak po stránce tarifní. Tím, že v současné době budou provedeny zásadní změny z iniciativy Zlínského kraje v systému regionální autobusové a vlakové dopravy a zároveň se chystá zavedení integrovaného jízdního, je velmi výhodný čas komplexně přehodnotit systém současného MHD a využít synergických efektů při změně regionální dopravy.

Oblasti s problematickou dostupností MHD

— Sychrov, Ohrada

Skladba vozového parku VHD ve vazbě na alternativní druhy energie

Průměrné stáří vozového parku dosahuje průměrného stáří 10 let, což je nadprůměrně vysokým průměr. Výrazným hendikepem je i absence jakéhokoliv jednotného standardu kvality vozidel, proto jsou linkách MHD běžně nasazovány i vyřazené autobusy ze zahraničí, které jsou již za hranic své obvyklé životnosti.

Tabulka: Přehled využitelnosti jednotlivých zastávek (údaj za průměrný den)

zastávka	počet cestujících	
	rok	den
Vsetín,,aut.nádr.	258 473	708
Vsetín,,náměstí	221 261	606
Vsetín,Jasenice,I	94 409	259
Vsetín,Luh II,	71 264	195
Vsetín,Luh III,	67 592	185
Vsetín,Rybníky,Konečná	51 727	142
Vsetín,,Sychrov	49 937	137
Vsetín,Rokytnice,sídlíště	43 811	120
Vsetín,,Smetanova	42 293	116
Vsetín,,TES	41 211	113
Vsetín,Jasenice,XV	39 258	108
Vsetín,Luh I,	37 222	102
Vsetín,Ohrada,sportovní stadion	36 516	100
Vsetín,Trávníky,zdrav.stř.	34 997	96
Vsetín,,kovárna	31 742	87
Vsetín,Jasenka,sídlíště	29 979	82
Vsetín,Ohrada,rest.	28 091	77
Vsetín,Benátky,rozcestí	25 150	69
Vsetín,Jasenice,Climax	25 043	69
Vsetín,Trávníky,	24 584	67
Vsetín,Rokytnice,Kotovo	20 540	56
Vsetín,Rokytnice,škola	17 488	48
Vsetín,Jasenice,VIII	15 361	42
Vsetín,Benátky,škola	15 076	41
Vsetín,Trávníky,točna	11 142	31
Vsetín,Rokytnice,dům služeb	10 581	29
Vsetín,Semetín,Na kozačce	9 287	25
Vsetín,Jasenka,škola	8 817	24
Vsetín,Jasenka,pošta	8 705	24
Vsetín,Rokytnice,ZD	7 721	21
Vsetín,Bohrky,	6 400	18
Vsetín,Semetín,u Koňariků	6 205	17
Vsetín,Rokytnice,hor.zast.	6 069	17
Vsetín,Semetín,Rybníky	5 873	16
Vsetín,Janišov,točna	5 594	15
Vsetín,Semetín,konečná	5 327	15
Vsetín,Rokytnice,mateřská škola	5 218	14
Vsetín,Bohrky,autoservis	4 677	13
Vsetín,Lázky,	4 089	11
Vsetín,Janišov,střed	3 600	10
Vsetín,,Červenka	3 517	10
Vsetín,Rokytnice,Lipta	2 936	8
Vsetín,Jasenka,u Zemánků	2 697	7
Vsetín,Bohrky,Hirschmann	2 694	7
Vsetín,Jasenka,u Kučerů	2 632	7
Vsetín,,4.května	2 227	6
Vsetín,Semetín,u Babiců	1 915	5
Vsetín,,OSP	1 886	5
Vsetín,Rybníky,Družstevní	1 199	3
Vsetín,Jasenka,čerp.st.	1 140	3
Vsetín,Semetín,Na Maříčce	1 138	3
Vsetín,Trávníky,škola	867	2
Vsetín,Jasenice,u Janušů	542	1
Vsetín,,U zámku	209	1

MHD Vsetín

Silné stránky

- Tradiční systém města, lidé věd, kam MHD jezdí
- Dostačující rozsah sítě MHD a vyhovující umístění zastávek MHD

Slabé stránky

- JŘ není zaveden v pravidelných intervalech, odjezdy autobusů si nelze snadno zapamatovat
- Není návaznost mezi jednotlivými linkami MHD
- Není návaznost s vlakovými spoji
- Linky MHD nejsou nijak koordinovány linkami PAD
- Po 19 hodině žádné spoje, či jen výjimečně
- Velmi špatná nabídka o víkendech
- Na méně vytížených linkách i několikahodinové rozestupy mezi spoji
- Přestupní jízdenka, jež prakticky nelze využívat
- Neexistence ročního kuponu
- Tarifní neprovázanost s linkami PAD
- Zastaralý vozidlový park i mobiliář pro cestující

Příležitosti

- Zavedení intervalové dopravy
- Zlepšení obsluhy ve večerních hodinách a o víkendech
- Využití synergických efektů časově proložených spojů MHD a PAD
- Integrované jízdné s tarifem Integrované dopravy Zlínského kraje a možnost zakoupení ročního kuponu
- Modernizace vozového parku a mobiliáře
- Zavedení přípojů na vlaky a navzájem mezi linkami MHD
- Rozšíření MHD do v oblasti Sychrova (ul. Bří Hlaviců) a Ohrady (okružní linka)

Hrozby

- Nenalezení dohody na prokladech spojů PAD se Zlínským krajem
- Využití synergických efektů časově proložených spojů MHD a PAD
- Integrované jízdné s tarifem Integrované dopravy Zlínského kraje a možnost zakoupení ročního kuponu
- Neschválení investice na pořízení modernizovaného vozového parku

Cyklistická doprava

Stav sítě cyklistických komunikací včetně vybavení doprovodnou infrastrukturou

Ve městě jsou pro potřeby cyklistické dopravy vymezeny cyklostezky a cyklotrasy (zdroj: *Mapy.cz*).

Cyklostezky bez přítomnosti motorové dopravy jsou umístěny při vodních tocích Vsetínská Bečva a Jasenice. Cyklotrasy vedou po frekventovaných komunikacích v ulicích Dolní Jasenka a Rokytnice, i po méně frekventovaných tazích jako je ulice Jiráskova, Podsousedky, Stará cesta a Pod školou.

Vybavení doprovodnou infrastrukturou (např. stojany pro kola) jsou umístěny při významných občanských budovách (např. úřady, školy, komerční vybavenost, nádraží, atd.).

Stav cyklostezek, cyklotras ani vybavení doprovodnou infrastrukturou není zcela vyhovující, více viz kapitola *SWOT*.

Obyvatelé města nevyužívají pro pohyb po městě na kolech pouze značené cyklostezky a cyklotrasy, ale i další dopravní komunikace, včetně chodníků.

Základní kostra sítě, vazba na regionální a neregionální síť

Všechny cyklotrasy a cyklostezky směřují do centra města (Dolní město) a střetávají se v několika významných uzlech:

1. Smetanova ulice při ZŠ Humanitas
2. Při Vsetínské Bečvě v úrovni Panské zahrady
3. Při silničním mostě (19,6)

Ani jeden z těchto prostorů není pro cyklisty přívětivý.

Dále cyklotrasy a cyklostezky směřují na všechny světové strany, tak aby obsloužily, co největší území města, zejména rezidenčních čtvrtí. I přesto vyznačené cyklistické trasy neobsluhují některé významné rezidenční čtvrti (Rybníky, Dolní město), nebo jsou nevhodně trasovány, a proto nejsou využívány (Sychrov, Rokytnice, Ohrada), případně jsou zatíženy morfologií terénu a nejsou využívány pro každodenní dojíždku do města (zejména Sychrov). Nabídka cyklotras tedy není kvalitativně ani kvantitativně vyhovující. V návrhové části je třeba se zaměřit na koncepční řešení území, a lepe propojovat jednotlivé městské čtvrti (např. Ohrada a Rokytnice, Rybníky a Trávníky, Dolní Jasenku a Horní město).

Vsetínem prochází dvě dálkové cyklotrasy významné v celorepublikovém měřítku (č. 46 – Vizovice – Vsetín – Rožnov pod Radhoštěm, č. 50 – Valašské Meziříčí – Vsetín – Velké Karlovice).



Zhodnocení základní kostry sítě a jejího stavu z terénního šetření

V analytické části bylo provedeno dotazníkové šetření mezi obyvateli města, z jehož záměrů vyplynulo následující:

- Nedostatečná bezpečnost jízdy pro cyklisty
- Požadavek na vytvoření většího množství cyklostezek nebo alespoň cyklopruhů po městě (zejména z lokality Jasenka)
- Pokud by byl menší provoz, využívali by častěji k jízdám kolo

Intenzita cyklistické dopravy

V rámci Analytické části byl proveden průzkum denní intenzity cyklistické dopravy ve městě ve 12 významných bodech (viz příložená mapa intenzity cyklo dopravy). Sčítání intenzity cyklistické dopravy probíhalo ve všední den, níže uvádíme výsledky tohoto průzkumu:

SP1	SP2	SP3	SP4	SP5	SP6	SP7	SP8	SP9	SP10	SP11	SP12
1043	1207	772	979	70	924	617	1436	698	268	780	308

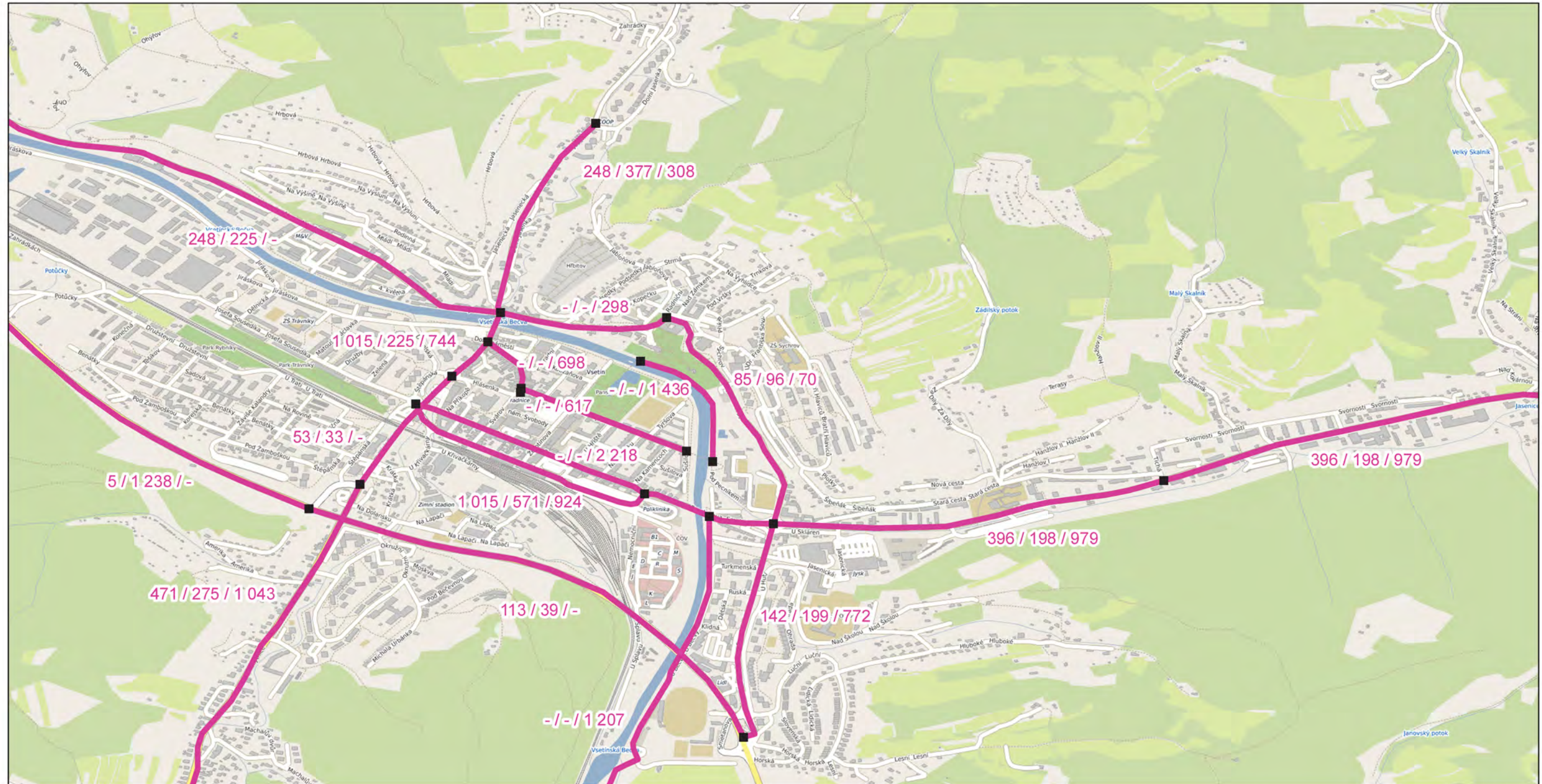
SP = S

Intenzita cyklistické dopravy

V rámci Analytické části byl proveden průzkum denní intenzity cyklistické dopravy ve městě ve 12 významných bodech (viz příložená mapa intenzity cyklodopravy). Sčítání intenzity cyklistické dopravy probíhalo ve všední den, zde uvádíme výsledky tohoto průzkumu.

průměrná denní intenzita dopravy za roky 2010, 2016 a 2019 ve formátu:
2010 / 2016 / 2019

(- = data chybí/bez provozu)



Podklad: © OpenStreetMap
www.openstreetmap.org/copyright



Odborné zhodnocení kvality tras a dostupnost území

V analytické části byly prováděny průzkumy v místě týmem odborníků (specialista na dopravní řešení, MHD a urbanismus), z něhož vyplynulo, že reálné využívání cyklotras a cyklostezek je dáno zejména jejich kvalitou, kterou je možné definovat jako:

- Pocit bezpečí (závisí zejména na způsobu oddělení od motorové dopravy, na šířce uličních profilů)
- Trasování cyklotras a cyklostezek (logika trasování cyklistické dopravy, která obsluhuje významná území – centrum města s vybaveností, rezidenční, území s pracovními příležitostmi)
- Okolním prostředím (zejména atraktivita a mikroklima)
- Kvalitou povrchů (povrchy vhodné pro pohyb nejen cyklistů, ale i in-line bruslařů, rodičů s kočárky atd.)
- Kvalitou doprovodného vybavení (kvalita a vhodné umístění stojanů na kola, přítomnost opraven kol, možnost občerstvení atd.)

Ve městě je umístěna řada stojanů na kola (B+G), nejčastěji při vstupech do významných občanských nebo komerčních budov. Nabídka těchto stojanů není vyhovující (jedná se o různé typy mobiliáře, rozdílného stáří i kvality). Problematické je také jejich umístění (umístění stojanů poblíž vstupu + dostatečně viditelný v prostoru), a nedostatečný prostor k uvázání kola, což se projevuje tím, že obyvatelé města uvazují svá kola k dopravním značkám, zábradlí atd., přestože se v prostoru stojany na kola nachází).

Výše uvedené indikátory a jejich vhodné i nevhodné řešení je zhodnoceno v příložené mapě a dále slovně popsáno ve SWOT analýze uvedené na závěr této kapitoly.

Obrázek: Ulice Štěpánská – pás vymezený pro cyklisty v úrovni chodníku



Dálková cyklostezka č. 50 vede na území města od Lázků (továrny TES) přes „Vsetín, lázně“ a Panskou zahradu na Ohradu, kde dále pokračuje na Ústí a Velké Karlovice. Trasa je vedena velmi atraktivním prostředím podél vodního toku, nicméně jejímu širšímu využití brání několik limitů:

- Nedostatečná šířka komunikace – trasa se přirozeně atraktivní nejen pro cyklisty, ale i pro inline bruslaře, běžce, pěší či vycházky pro seniory či maminky s kočárky a malými dětmi. Šířka komunikace však neodpovídá nárokům všech uživatelů, jelikož je prakticky v cele své šíří nedostatečně široká.
- Nedostatečná šířka je problémem v místě bývalého železničního mostu (20,8), kde je pro šířku profilu nucen cyklista sesednout z kola.
- Nevyhovující povrch – přestože byla větší část trasy v nedávných letech zrekonstruována, není její povrch v bezvadném stavu a zejména velké rozestupy mezi jednotlivými dlažebními kostkami znesnadňuje pohyb cyklistů i kočárků a prakticky zcela vylučuje bezpečné používání in-line bruslí. V části u mostu přes Bečvu je asfaltový povrch ve velmi nevyhovujícím stavu. Kořeny v některých místech povrch rozrušili tak, že je obtížné jej využívat jak po procházce s kočárkem, ale i pro cyklistiku.
- Bodové překážky – jednou z překážek v bezkolizním využívání cyklostezky je zlepšení průjezdnosti okolo mostu ve 20,5 km toku Bečvy, kde lze dále pokračovat rovně k silničnímu mostu na Smetanově ulici v km 20,8 km Bečvy.
- Chybějící odpočívadla – tím, že je trasa vedena podél řeky, je tato vhodná lokalita ideální pro odpočinek a zastavení. V trase bohužel žádná taková místa nejsou vybudovaná v případě, že zde lavičky jsou, jsou velmi v neudržovaném stavu.

Obrázek: Situace u mostu (20,5 km)



Dálková cyklostezka č. 46 vede na území města kolem Janišovského vrchu, ulicemi Potůčky, Jiráskova a Dolní Jasenka. Trasa je mimo zastavěné území obce vedena velmi atraktivním prostředím po hřebeni podél Janišovského vrchu, nicméně jejímu širšímu využití zejména v místě, kde prochází urbanizovanou částí města, brání:

- Nepřehlednost a bezpečnost – cyklotrasa je na území města vedena po místních komunikacích. Značení trasy je pouze svisle.
- Pro zvýšení orientace i bezpečnosti cyklistů je vhodné v místě cyklotrasy graficky vymežit pruh pro cyklisty.
- I přestože ulice Dolní Jasenka nemá dostatečný šířkový profil, je velmi frekventovaná.
- Nevyhovující povrch – cyklotrasa je vedena v profilu asfaltové silnice. Tento povrch je pro jízdu na kole ideální. Chybí zde však nějaká forma oddělení prostoru vymezeného pro automobily od prostoru vymezeného pro cyklisty.
- Bodové překážky – ve vedení cyklotrasy se na území města nachází několik bodových překážek (železniční přejezd) nebo nevyjasněných úseků (Jiráskova ulice při městských lázních).

Obrázek: Ulice Dolní Jasenka



Vztah cyklistické a motorové dopravy, kvalita tras

V závislosti na nastavení vzájemných vztahů nemotorové (míněno cyklistické) a motorové dopravy je možné členit veřejná prostranství do následujících kategorií:

Ulice s jednosměrným pohybem automobilů

Jedná se o plochy bezpečné a přívětivé pro chodce i cyklisty. Rychlost motorové dopravy je zde zpravidla nižší a automobily lze očekávat pouze z jedné strany. Například v ulici Tyršova je pro cyklisty vymezený cyklistický pruh. V jednosměrných ulicích není umožněn pohyb cyklistů také v protisměru. Velmi dobře je v těchto lokalitách (Rybíky, Dolní město) řešeno odstavení kol – existují ulice, kde jsou stojany pro kola umístěna před každým vstupem do objektu.



Například: oblast Dolního města, rezidenční čtvrť Rybníky



Ulice s obousměrným pohybem automobilů nezatížené dopravou

Jedná se o plochy bezpečné a přívětivé pro chodce i cyklisty. Frekvence dopravy je zde zpravidla nižší, šířka komunikace je zpravidla dostatečně široká pro jízdu cyklistů i osobních automobilů – vymezené samostatné pruhy pro cyklisty zde nejsou. Vhodné by bylo se v tomto typu ulic zaměřit na vymezení těchto pruhů.

Například: většina území města / Obrázek: ulice Benátky



Ulice s obousměrným pohybem automobilů zatížené dopravou

Veřejný prostor je negativně ovlivněn vysokou frekvencí motorové dopravy a prostorovými požadavky, které vyvolává (šířka silnice, potřeba záboru pro dopravu v klidu). Tyto ulice jsou pro cyklisty nebezpečné (uliční profil je velmi úzký a neumožňuje dostatečné manévrování při předjíždění cyklistů) i nepřívětivé (chybí zde řešení sadových úprav a díky zaparkovaným automobilům se snižuje přehlednost celého prostoru).

Například: ulice Nádražní, Mostecká, Smetanova, Generála Klapálka, Bratří Hlaviců
Obrázek: ulice Generála Klapálka (Ohrada)



Dopravní uzly

Jedná se o dopravně zatížené plochy, kde se střetává několik významných komunikací. V tomto prostoru jasně dominuje dopravní funkce nad potřebami cyklistů. Prostory jsou nepřehledné a pro chodce nebezpečné, chybí zde řešení sadových úprav.



Například: dopravní uzel při Mostecké ulici, dopravní uzel při Smetanově a Jasnické ulici, prostor před autobusovým a vlakovým nádražím, parkoviště při nákupní galerii
Obrázek: prostor před vlakovým nádražím



01 – inspirativní řešení – vybavení – Umístění stojanu pro kola i lavičky před každým vstupem přispívá k využití kol pro každodenní jízdy a zvyšuje pobytový faktor prostoru.



02 – inspirativní řešení – povrchy – Ukázkové řešení povrchu vhodného pro cyklisty se nachází v parku při železnici, jedná se o hladký povrch z litého betonu.



03 – inspirativní řešení – vybavení – Ukázkové řešení způsobu odstavení kol do stojanů – vhodný je zejména výběr mobiliáře, použitý povrch i dostatečný prostor pro odložení kola, který nezužuje chodník.



04 – velmi závažný – okolní prostředí – Okolní prostředí degraduje významný komunikační bod ve městě. Negativně je hodnocen návrh parkování, absence mobiliáře a zejména sadových úprav.

04



05 – inspirativní řešení – povrchy – Ukázkové řešení způsobu oddělení prostoru vymezeného pro cyklisty od prostoru pro pěší i motorovou dopravu.



06 – velmi závažný – pocit bezpečí – Úzký uliční profil, vysoká frekvence dopravy.

07 – středně závažný – trasování – Nevhodné trasování značené cyklotrasy pro napojení sídliště Rokytnice.

08 – málo závažný – trasování – Nepřehledný prostor pro cyklisty, zejména vlivem zeleně

09 – velmi závažný – pocit bezpečí – Úzký uliční profil, vysoká frekvence dopravy.

09 – velmi závažný – okolní prostředí – Okolní prostředí degraduje významný komunikační bod ve městě. Negativně je hodnocen návrh parkování, absence mobiliáře a zejména sadových úprav.



10 – velmi závažný – pocit bezpečí – Nevhodný prostor pro cyklisty bez vymezení prostoru pro ně, úzký uliční profil, velký počet chodců.



11 – inspirativní řešení – vybavení – Umístění stojanu pro kola vstupem přispívá k využití kol pro každodenní jízdy.



12 – inspirativní řešení – pocit bezpečí – Pruh vymezený pouze pro pohyb cyklistů přispívá k bezpečnosti prostoru.



13 – středně závažný – povrchy – Dlažba s velkými spárami je nevhodná nejen pro pohyb cyklistů, ale i in-line bruslařů, rodičů s kočárky atd.

14 – velmi závažný – trasování – Nejasnost v dalším pokračování cyklostezky, která vede od Panské zahrady.

15 – velmi závažný – povrchy – Povrch z láného kamene s velkými spárami je nevhodný nejen pro pohyb cyklistů, ale i in-line bruslařů, rodičů s kočárky atd.



16 – velmi závažný – vybavení – Absence mobiliáře s pobytovou, rekreační a sportovní funkcí nevyužívá potenciál místa.

17 – málo závažný – pocit bezpečí – Úzký profil most neumožňuje průjezd cyklistů.



18 – středně závažný – trasování – Nejasnost v dalším pokračování cyklostezky, která vede od Panské zahrady.



19 – středně závažný – trasování – Nejasnost v dalším pokračování cyklostezky.



20 – velmi závažný – pocit bezpečí – Nejasný prostor se sníženou přehledností.

20 – velmi závažný – vybavení – Stojany na kola nedispungují dostatkem prostoru pro jejich umístění, brání v něm betonové sloupky.



21 – velmi závažný – pocit bezpečí – Úzký profil a nepřehledný prostor kvůli parkování rezidentů.

22 – středně závažný – trasování – Nevhodně volené trasování cyklotrasy pro napojení sídliště Sychrov.

23 – středně závažný – trasování – Cyklotrasa vede po rušné silnici, chybí zde vymezení pruhu pro cyklisty.

Pocit bezpečí

Silné stránky

- Na okružní křižovatce při mostecké ulici je úrovnově oddělen prostor pro cyklisty od motorové dopravy
- V Tyršově ulici je graficky vymezen pruh pro cyklisty
- Přítomnost cyklostezek oddělených od motorové dopravy
- Přejezdy komunikace zvýšené do úrovně cyklostezky

Slabé stránky

- Chybí vymezení pruhů pro cyklisty v uličním profilu, i v případě, že to šířka profilu umožňuje
- Přehlednost veřejných prostranství
- Parkování automobilů
- Nevhodné povrchy

Příležitosti

- Graficky vymežit pruhy pro cyklisty do uličního profilu
- Podpořit vznik cyklostezek oddělených od motorové dopravy

Hrozby

- Pokračovat v používání nevhodných povrchů se spárami
- Opomíjení potřeb cyklistů ve veřejném prostranství
- Nejednotné grafické značení pruhů pro cyklisty

Trasování

Silné stránky

- Cyklostezky i cyklotrasy směřují do centra města, napojení na všechny světové strany

Slabé stránky

- Chybí ucelený koncept cyklistické dopravy
- Málo frekventované jednosměrné komunikace neumožňují průjezd cyklistům
- I vzhledem k morfologii terénu je realizováno nevhodné trasování cyklostezek a cyklotras (např. napojení Sychrova)
- Cyklistická doprava vede po frekventovaných komunikacích
- Nejasné pokračování trasy

Příležitosti

- Tvorba konceptu cyklistické dopravy
- Umožnit průjezd cyklistům v jednosměrných komunikacích
- Prioritně hledat trasy mimo frekventované komunikace s v prostředí s příjemným mikroklimatem (např. při vodních tocích)

Hrozby

- Ponechání nebo zhoršení stávajícího stavu

Povrchy

Silné stránky

- Příkladné řešení materiálu cyklostezky v parku při železnici, včetně obrubníku jen po jedné straně
- Příkladné řešení materiálu u stojanů pro kola (Trávníky, Rybníky)

Slabé stránky

- Materiál na cyklostezce na nábřeží (široké spáry, prorůstá zeleň)
- Zábrany z betonových květináčů, které jsou v úrovni šlapek
- Neznačení samostatných pruhů pro cyklisty

Příležitosti

- Inspirovat se vhodnými příklady ve městě i pro další úpravy tras pro cyklisty

Hrozby

- Používání nevhodných materiálů

Okolní prostředí

Silné stránky

- Vedení tras podél řeky
- Přítomnost stromů v uličním profilu (zejména Trávníky, Rybníky)

Slabé stránky

- Rozsáhlé parkovací plochy (při nákupní galerii, před vlakovým a autobusovým nádražím, ulice Nádražní atd.
- Dehonestující prostředí (kvalita cyklostezky podél Vsetínské Bečvy bez dalšího vybavení pro cyklisty (pobytové prvky, občerstvení)

Příležitosti

- Doplnovat uliční profil vzrostlou zelení a dalšími sadovými úpravami
- Trasovat cyklostezky podél vodních toků
- Vhodným mobiliářem podpořit rekreační a sportovní funkci podél tras pro cyklisty

Hrozby

- Ponechání nebo zhoršení stávajícího stavu

Vybavení

Silné stránky

- Příkladné řešení stojanů pro kola (Dolní město), např. stojany jsou umístěny před každým vstupem do bytového domu
- Příkladné řešení stojanů pro kola (Trávníky), např. řešení stojanů pro kola před Cukrárnou

Slabé stránky

- Není jednotné pro celé město
- Není vhodně umístován, nebo zde není dostatečný prostor pro odstavení kola (např. před nákupní galerií)
- Ponechání starých prvků mobiliáře a přidání nových
- Absence dalšího vybavení pro cyklisty (pobytová místa, možnost občerstvení)

Příležitosti

- Sjednotit design vybavení pro cyklisty
- Zaměřit se na vhodné umístování
- Inspirovat se vhodnými příklady ve městě i pro další úpravy tras pro cyklisty

Hrozby

- Ponechání nebo zhoršení stávajícího stavu

Pěší doprava

Odborné zhodnocení základní kostry sítě a jejího stavu

V analytické části byly prováděny průzkumy v místě týmem odborníků (specialista na dopravní řešení, MHD a urbanismus), z něhož vyplynulo, že město je přizpůsobeno chodcům. Silnice jsou zpravidla doplněny chodníky (mimo okrajové části, kde toto řešení neumožňuje šířka uličního profilu), pro zvýšení prostupnosti území jsou pěší trasy vedeny také mimo silniční síť, např. vnitrobloky, parky, nábřeží, pěší zóny atd.

Jako možné bariéry prostupnosti území je možné vnímat:

— Vodní toky (Vsetínské Bečva, Jasenice, Rokytenka, Jasenka), ty jsou doplněny mosty a lávkami. Vhodné by bylo doplnit most na km 21 Vsetínské Bečvy, který by zvyšoval průchodnost území zejména mezi Sídlišti Ohrada a Rokytnice)

— Železniční trať, ta je doplněna vyhrazenými přechody nebo podchodem. Návrhová část by se mj. měla tímto tématem zabývat. Prostupnost území díky železniční trati je narušena a obyvatelé využívají i neznačená místa k překonání trati

— Frekventované silniční tahy a jejich okolí (Mostecká, Nádražní, Rokytnice, komunikace č. 57) Všechny tyto komunikace jsou z pohledu cyklistů velmi nepřátelským a rizikovým prostředím

Zhodnocení základní kostry sítě a jejího stavu z terénního šetření

V analytické části bylo provedeno dotazníkové šetření mezi obyvateli města, z jehož záměrů vyplynulo následující:

- Cesty a chodníky jsou ve špatném stavu (jsou zarostlé trávou, atd.)
- Přechody nejsou dobře viditelné (jsou nevhodně označené, vybledlé) nebo jich je nedostatek (např. ulice Svárov)
- Přechod u Polikliniky by bylo vhodné opatřit semaforem
- Chybí zpomalovací retardéry v kritických místech
- V některých ulicích chodník zcela chybí, např. ulice Stará cesta



Obrázek: Neznačená místa, která obyvatelé využívají k překonávání trati



Značené turistické trasy

Městem prochází několik turistických značených tras, které směřují k významným bodům ve městě (vlakové i autobusové nádraží, Dolní náměstí, Panská zahrada, Horní náměstí s Muzeem regionu Valašsko, židovský hřbitov) a ve volné krajině pokračují zpravidla po hřebenech okolních vrchů nebo podél vodních toků. Obecně lze turistické značení, které je ve správě Klubu českých turistů označit za velmi přehledné a udržované.

Podmínky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace

Podmínky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace jsou negativně ovlivněny morfologií terénu. Z hlediska těchto osob je naprosto nevhodné nekoncepční umístění zastávek VHD pouze ve spodní části sídliště (např. Sychrov). Nemotorová doprava je v sídlištních prostorech soustředěna zejména do zelených vnitrobloků a často jsou tyto trasy pro pěší doplňovány schodišti.

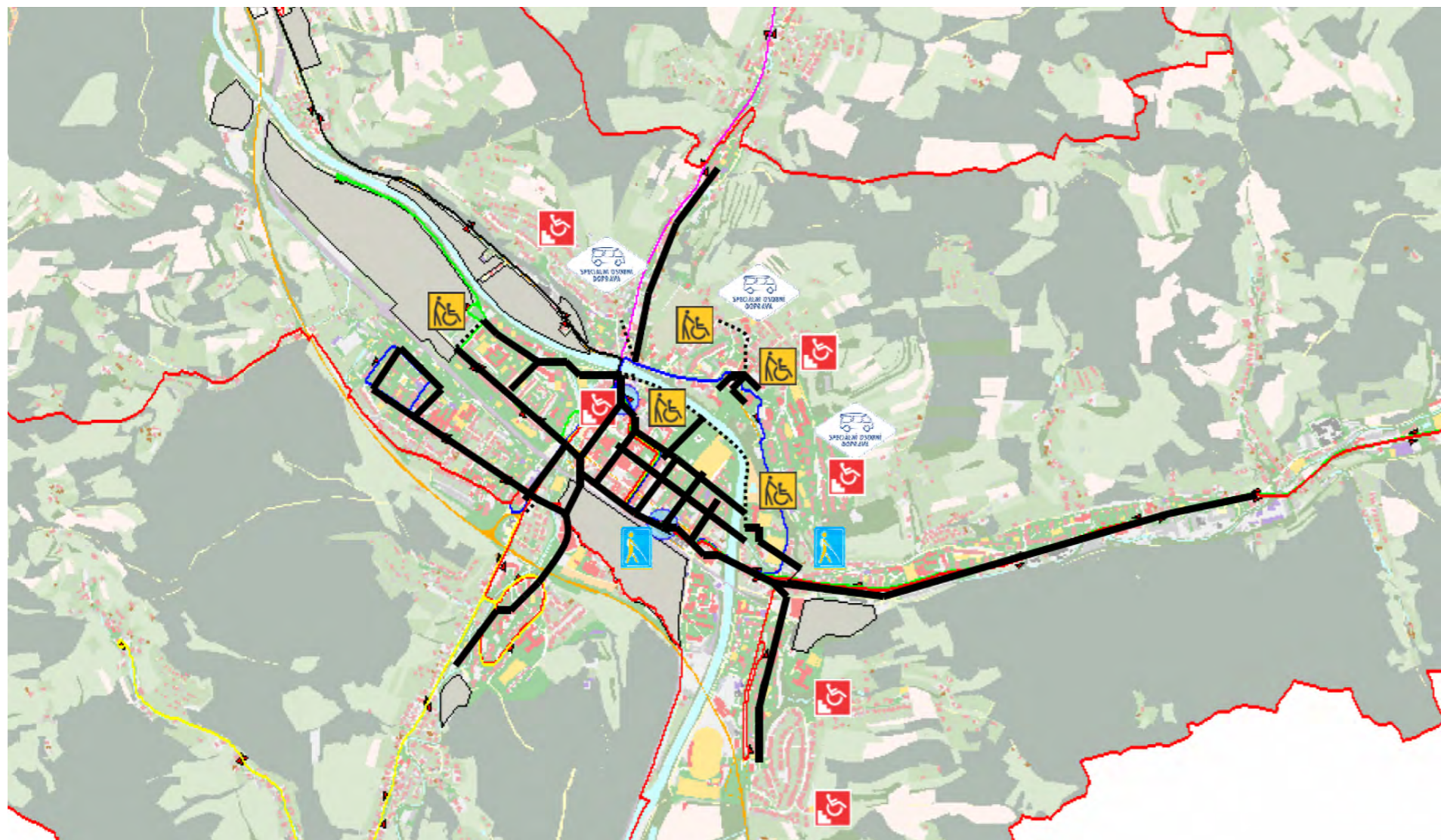
Další faktory, které ovlivňují pohyb těchto osob po městě je nevyhovující šířka chodníků, umožnění sjezdu v místě přechodů, volba povrchů (např. dlažba se spárami), atd.

Z pohledu zlepšení bezbariérové dopravy doporučujeme úpravu zejména nejvíce zatížených zastávek MHD tak, aby byly přístupné i pro osoby se sníženou pohyblivostí a orientace. To se týká zejména zastávek MDH Dolní náměstí či Jasenice I.

Město Vsetín nabízí službu senior taxi, která se zaměřuje na zlepšení mobility zejména starších obyvatel i dalších znevýhodněných skupin. Zásadním problémem je chybějící vozidla MHD s bezbariérovým řešením.

V této oblasti byla pro Vsetín vytvořena Studie bezbariérových tras na území města Vsetína (VKC Integra Vsetín o.p.s, 2007), která podrobně mapuje nedostatky ve veřejných prostranstvích i ve veřejných budovách.

Obrázek: Řešení parkovacího stání pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace s vazbou na chodník, zdroj: Studie bezbariérových tras na území města Vsetína (VKC Integra Vsetín o.p.s, 2007)



Intenzita pěší dopravy

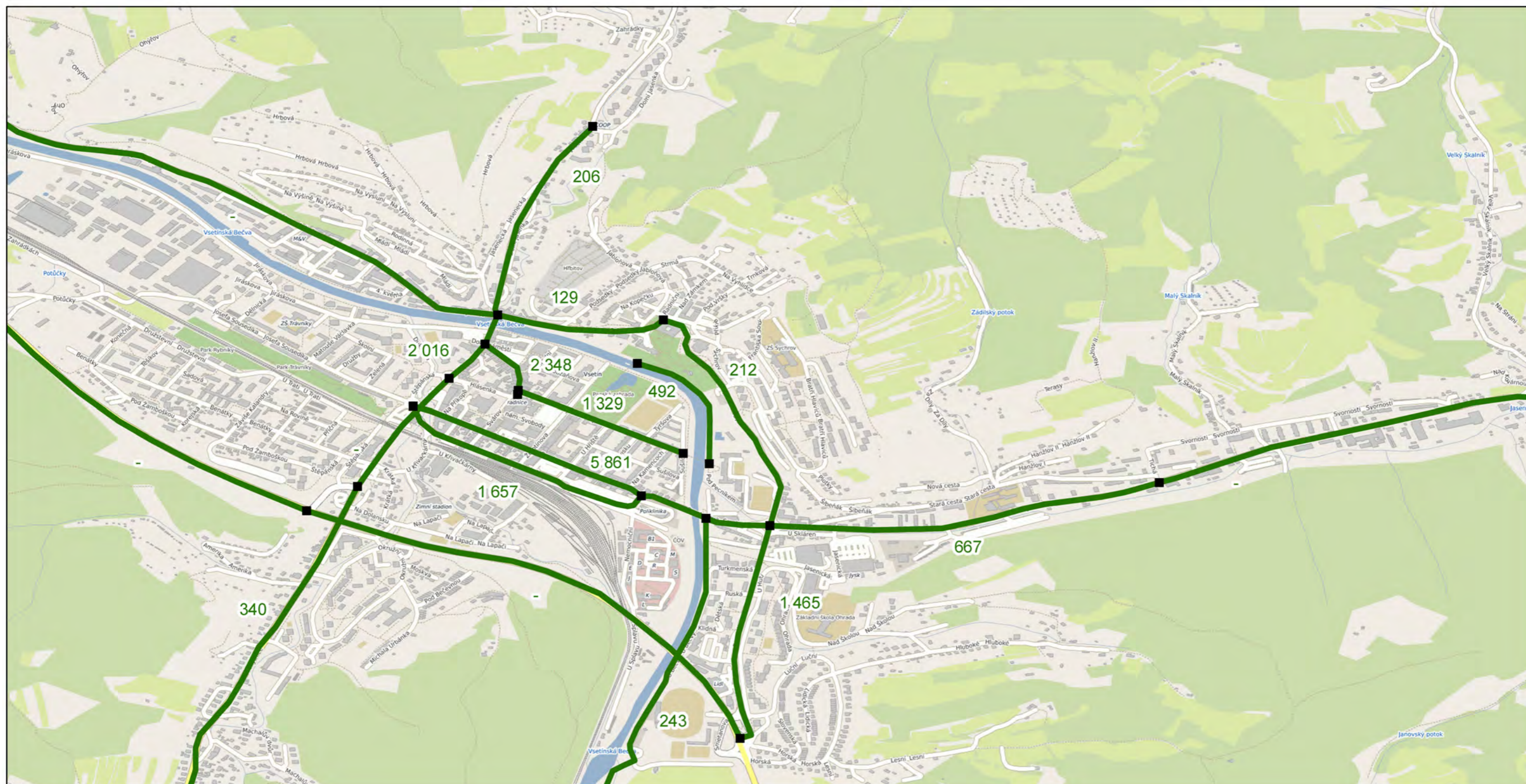
Obecně platí, že vyšší intenzita dopravy je v místech občanské vybavenosti. Nejvíce jsou využívány z hlediska pěší dopravy části před autobusovým a vlakovým nádražím, Smetanova ulice, Žerotínova ulice, most pro pěší (19,9), Dopravní uzel při Mostecké ulici, ulice Na Lapači, vnitrobloky sídlištních prostor Sychrov a Rokytka.

Je důležité si uvědomit, že bez jakéhokoli omezení by se chodci pohybovali přímočaře mezi dvěma body. Různé bariery jim tento přirozený pohyb narušují. Tradiční bariérou je doprava, které má specifické požadavky na řízení provozu (poloměry otáček, rozhledové trojúhelníky atd.), ale i ve veřejných prostranstvích bez motorové dopravy najdeme bariéry, které chodcům znesnadňují pohyb (např. úzké chodníky, nevhodně umístěný mobiliář, stabilní i mobilní reklamní zařízení).

V případě Dolního náměstí se jedná o plochu zeleně, která snižuje průchodnost náměstí, dále se jedná např. o nevhodné umístění pomníku na náměstí Svobody, kdy je tento pomník umístěn přesně v křížení několika pěších tras. V případě Smetanovy ulice se jedná o úzké chodníky, jejichž průchodnost je snížena stožáry veřejného osvětlení, mobilními reklamními poutači atd.)

Při návrhu veřejných prostranství je třeba soustředit se na přirozený pohyb chodců a mobiliář (tj. lavičky, pomníky, kašny, socha, altány) umísťovat mimo tyto přirozené pěší trasy.

V rámci Analytické části byl proveden průzkum intenzity pěší dopravy ve městě ve 12 klíčových bodech (viz příložená mapa níže). Výsledky tohoto průzkumu uvádí níže příložená tabulka.



Vztah pěší a motorové dopravy, kvalita tras

V závislosti na nastavení vzájemných vztahů nemotorové (míněno pěší) a motorové dopravy je možné členit veřejná prostranství do následujících kategorií:

A / Pěší zóny, obytné ulice nebo území s jasnou preferencí pěší dopravy

Jedná se o plochy s jasnou preferencí pohybu chodců, kde se chodci mohou pohybovat v celé ploše bez výraznějších omezení. Chodci mají vždy přednost před ostatními účastníky silničního provozu. Tato veřejná prostranství mají výraznou pobytovou funkci.

Takovými příklady jsou: *Dolní náměstí, prostor před Domem kultury, park podél železniční tratě v Trávnících a Rybníkách nebo zelené vnitrobloky v rezidenčních čtvrtích, prostranství u zimního stadionu v ulici Na Lapači*

B / Ulice s jednosměrným pohybem automobilů

Jedná se o plochy bezpečné a přívětivé pro chodce i cyklisty. Rychlost motorové dopravy je zde zpravidla nižší a automobily lze očekávat pouze z jedné strany. Chodci mají přednost před ostatními účastníky silničního provozu pouze na pro ně vyznačených přechodech.

Takovými příklady jsou: *oblast Dolního města, rezidenční čtvrt Rybníky*

C / Ulice s obousměrným pohybem automobilů nezatížené dopravou

Jedná se o plochy bezpečné a přívětivé pro chodce i cyklisty. Rychlost motorové dopravy je zde zpravidla nižší a automobily lze očekávat pouze z jedné strany. Chodci mají přednost před ostatními účastníky silničního provozu pouze na pro ně vyznačených přechodech.

Takovými příklady jsou: *většina území města*

Obrázek:
Náměstí Svobody (Dolní město)



Obrázek:
ulice Na Plavisku (Dolní město)



Obrázek:
ulice Josefa Soušedlka (Trávníky)



Obrázek:
Smetanova ulice (Dolní město)



Obrázek:
Při nákupní galerii (Ohrada)



D / Ulice s obousměrným pohybem automobilů zatížené dopravou

Veřejný prostor je negativně ovlivněn vysokou frekvencí motorové dopravy a prostorovými požadavky, které vyvolává (šířka silnice, potřeba záboru pro dopravu v klidu). Tyto ulice jsou pro chodce nepřívětivé, chodníky jsou zpravidla velmi úzké, chybí zde řešení sadových úprav a díky zaparkovaným automobilům se snižuje přehlednost celého prostoru. Za další bariéru jsou zpravidla považovány reklamní poutače (stabilní i mobilní), které ještě více zužují šířku chodníků.

Takovými příklady jsou: *ulice Nádražní, Mostecká, Smetanova, Generála Klapálka, Bratři Hlaviců*

E / Dopravní uzly

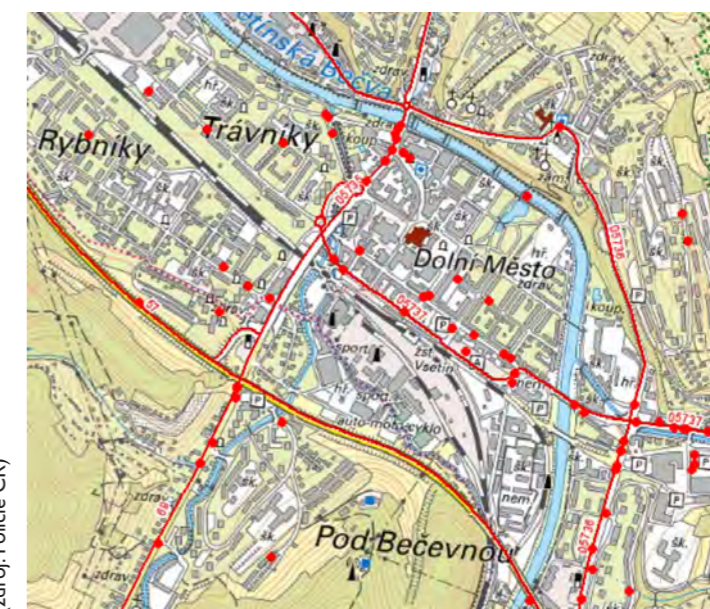
Jedná se o dopravně zatížené plochy, kde se střetává několik významných komunikací. V tomto prostoru jasně dominuje dopravní funkce nad potřebami chodců. Prostory jsou nepřehledné a pro chodce nebezpečné, chybí zde řešení sadových úprav.

Takovými příklady jsou: *dopravní uzel při Mostecké ulici, dopravní uzel při Smetanově a Jasenické ulici, Prostor před autobusovým a vlakovým nádražím, Parkoviště při nákupní galerii*

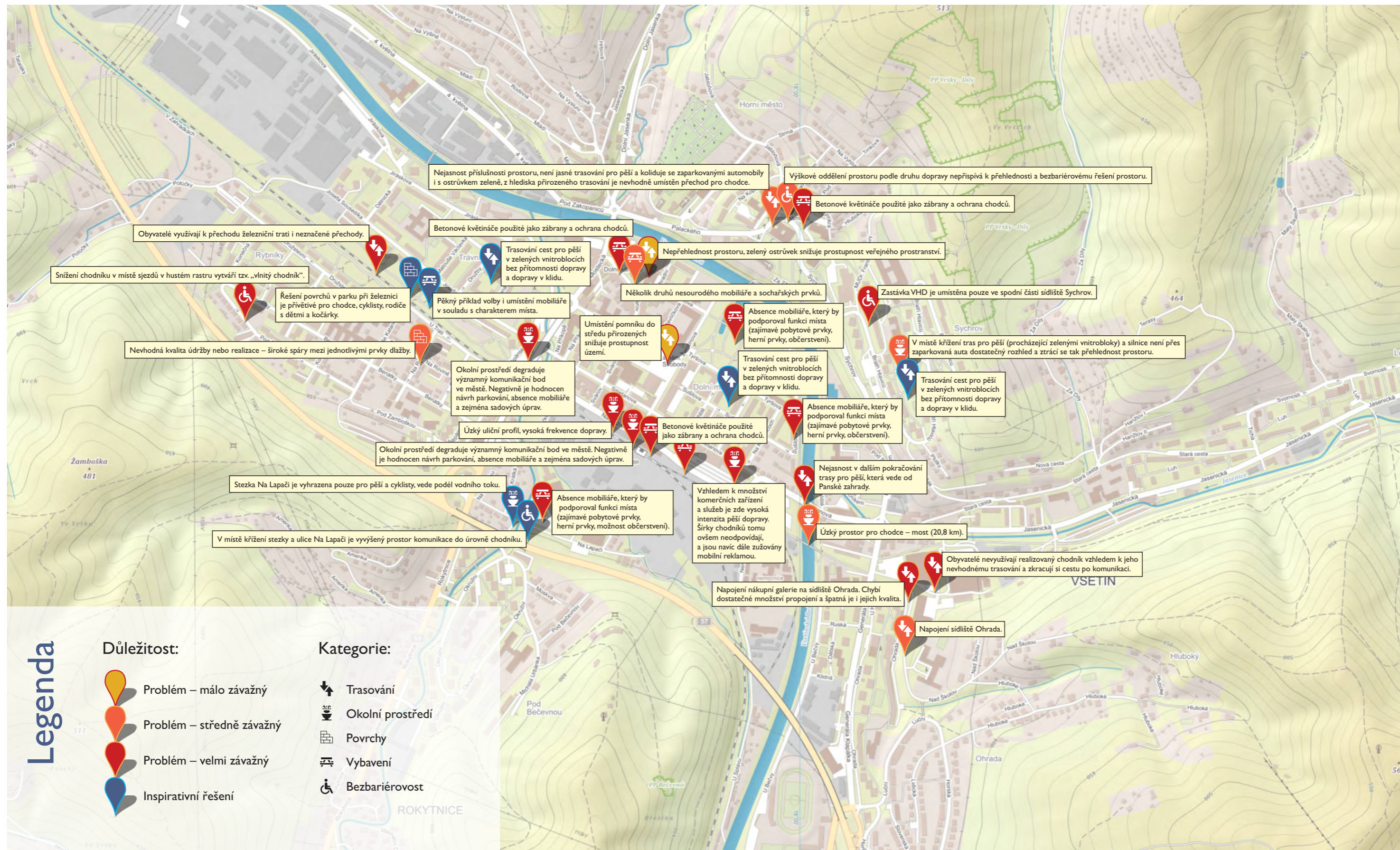
Problémové oblasti, nehodové lokality

Mezi problémové oblasti patří zejména Ulice s obousměrným pohybem automobilů zatížené dopravou a Dopravní uzly. Jejich specifické charakteristiky, včetně typických zástupců jsou uvedeny výše.

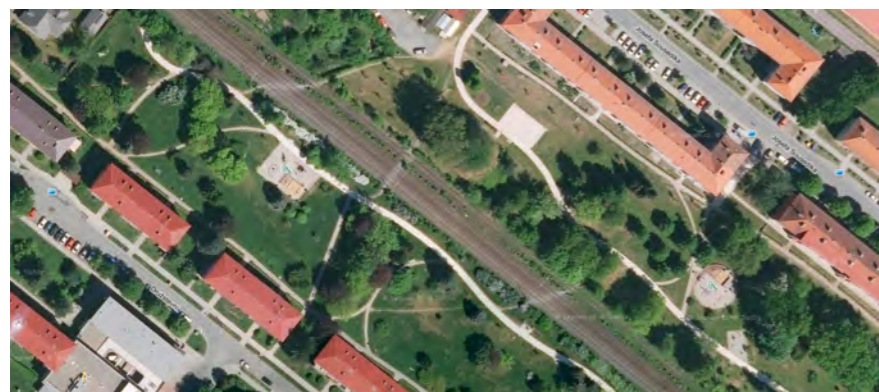
Obrázek:
Srážky automobilů s chodci 2010–2018, celkem 86 nehod
(zdroj: Policie ČR)



Problémová mapa pěší dopravy



01 – velmi závažný – trasování – obyvatelé využívají k přechodu železniční trati i neznačené přechody



02 – málo závažný – trasování – nepřehlednost prostoru, zelený ostrůvek snižuje prostupnost veřejného prostranství

02 – středně závažný – vybavení – několik druhů nesourodého mobiliáře a sochařských prvků



03 – středně závažný – povrchy – nevhodná kvalita údržby nebo realizace – široké spáry mezi jednotlivými prvky dlažby



04 – velmi závažný – bezbariérovost – snížení chodníku v místě sjezdů v hustém rastru vytváří tzv. „vlnitý chodník“



05 – velmi závažný – okolní prostředí – okolní prostředí degraduje významný komunikační bod ve městě; negativně je hodnocen návrh parkování, absence mobiliáře a zejména sadových úprav



06 – inspirativní řešení – okolní prostředí – stezka Na Lapači je vyhrazena pouze pro pěší a cyklisty, vede podél vodního toku

06 – inspirativní řešení – bezbariérovost – v místě křížení stezky a ulice Na Lapači je vyvýšený prostor komunikace do úrovně chodníku



07 – inspirativní řešení – trasování – trasování cest pro pěší v zelených vnitroblocích bez přítomnosti dopravy a dopravy v klidu



08 – velmi závažný – okolní prostředí – úzký uliční profil, vysoká frekvence dopravy



08 – velmi závažný – okolní prostředí – okolní prostředí degraduje významný komunikační bod ve městě. Negativně je hodnocen návrh parkování, absence mobiliáře a zejména sadových úprav



09 – velmi závažný – okolní prostředí – vzhledem k množství komerčních zařízení a služeb je zde vysoká intenzita pěší dopravy; šířky chodníků tomu ovšem neodpovídají a jsou navíc dále zužovány mobilní reklamou



10 – středně závažný – okolní prostředí – úzký prostor pro chodce most (20,8 km)

11 – velmi závažný – trasování – nejasnost v dalším pokračování trasy pro pěší, která vede od Panské zahrady

12 – středně závažný – trasování – nejasnost příslušnosti prostoru, není jasné trasování pro pěší a koliduje se zaparkovanými automobily i s ostrůvkem zeleně, z hlediska přirozeného trasování je nevhodně umístěn přechod pro chodce



12 – středně závažný – bezbariérovost – výškové oddělení prostoru podle druhu dopravy nepřispívá k přehlednosti a bezbariérovému řešení prostoru

13 – středně závažný – okolní prostředí – v místě křížení tras pro pěší (procházející zelenými vnitrobloky) a silnice není přes zaparkovaná auta dostatečný rozhled a ztrácí se tak přehlednost prostoru



14 – velmi závažný – trasování – obyvatelé nevyužívají realizovaný chodník vzhledem k jeho nevhodnému trasování a zkracují si cestu po komunikaci



15 – velmi závažný – trasování – napojení nákupní galerie na sídliště Ohrada. Chybí dostatečné množství propojení a špatná je i jejich kvalita



16 – středně závažný – trasování – napojení sídliště Ohrada



17 – málo závažný – trasování – umístění pomníku do středu přirozených tras snižuje prostupnost území

18 – inspirativní řešení – povrchy – řešení povrchů v parku při železnici je přívětivé pro chodce, cyklisty, rodiče s dětmi a kočárky



18 – inspirativní řešení – vybavení – pěkný příklad volby i umístění mobiliáře v souladu s charakterem místa



19 – velmi závažné – vybavení – absence mobiliáře, který by podporoval funkci místa (zajímavé pobytové prvky, herní prvky, možnost občerstvení)

20 – velmi závažné – vybavení – betonové květináče použité jako zábrany a ochrana chodců



21 – velmi závažné – bezbariérovost – zastávka VHD je umístěna pouze ve spodní části sídliště Sychrov

Trasování

Silné stránky

- Chodníky při komunikacích v zastavěném území, pokud to šířka uličního profilu dovoluje
- Náměstí, parky jsou řešeny s jasnou preferencí chodců
- Dolní město a Rybníky jsou převážně jednosměrné
- Vnitrobloky zpravidla pouze pro pěší a cyklisty

Slabé stránky

- Absence koncepčního řešení VP s ohledem na potřeby chodců (např. území nákupní galerie a napojení na okolí)
- V rizikových místech jsou příliš úzké chodníky (např. Smetanova, Nádražní ulice)
- Snížená prostupnost a přehlednost v dopravních uzlech (např. při mostecké ulici)
- Nevhodné umístování prvků mobiliáře a drobné architektury do přirozených tras pro chodce i pohledových os (např. nám. Svobody, Dolní náměstí, Sušilova)
- Morfologie terénu

Příležitosti

- Smetanova ulice jako nová nákupní třída města, rekonstrukce a rozšíření Nádražní ulice s doplněním pobytových prvků, sadových úprav
- Systematicky zvyšovat prostupnost území (např. v místech vyšlapaných cest, včetně neznačených přechodů železniční trati)

Hrozby

- Umístění parkování do vnitrobloků v zelených čtvrtích

Okolní prostředí

Silné stránky

- Vedení tras podél řeky
- Přítomnost stromů v uličním profilu (zejména Trávníky, Rybníky)
- Zelené vnitrobloky a trasování cest těmito prostory

Slabé stránky

- Rozsáhlé parkovací plochy (při nákupní galerii, před vlakovým a autobusovým nádražím, ulice Nádražní atd.)
- Dehonestující prostředí (kvalita prostoru při dopravních uzlech)
- Příliš dlouhé trasy bez atrakce (např. Jiráskova ulice)
- Parkování automobilů a jejich vliv na snížení přehlednosti a prostupnosti
- Mobilní reklamy umístěné na chodníku zužují uliční profil

Příležitosti

- Podpora výsady zeleně (zejména vzrostlé)
- Rozšíření chodníků a zvýšení počtu a rozmanitosti pobytových míst

Hrozby

- Ponechání stávajícího stavu
- Vznik dalších komunikačních uzlů s dominancí dopravy
- Nesystémové řešení parkovacích stání v ulicích

<p>Povrchy</p>	<p>Silné stránky</p> <ul style="list-style-type: none"> • Velmi dobré příklady řešení v oblasti Trávníky, Rybníky (park u železnice, použití povrchů pro oddělení parkovacích stání od chodníků) • Použití historických povrchů v centru města, velmi kvalitní jsou také při výstavbě ze 70., 80. let 20. století 	<p>Slabé stránky</p> <ul style="list-style-type: none"> • Údržba a zpracování (příliš velké spáry, kořeny atd.) • Horní náměstí – vše v jednom materiálu, pouze nakreslené čáry, které organizují prostor • Vyšlapané cesty 	<p>Příležitosti</p> <ul style="list-style-type: none"> • Legalizace vyšlapaných cest • Volit materiály s ohledem na hlavní uživatele veřejných prostranství • Snaha o sjednocení typů povrchů pro stejné účely v rámci celého města 	<p>Hrozby</p> <ul style="list-style-type: none"> • Předláždění prostoru před Domem kultury
<p>Vybavení</p>	<p>Silné stránky</p> <ul style="list-style-type: none"> • Řešení parku při železnici 	<p>Slabé stránky</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vsetín nemá žádné zajímavé nestandardní prvky mobiliáře, které by lákaly návštěvníky • Někde není mobiliář vůbec (např. nábřeží, Smetanova ulice), někde je ho až příliš a velmi různorodý přístup (Horní náměstí, Dolní náměstí) • Mobiliář není jednotný (ani barevně ani materiálově) • Umisťování květináčů jako zábrany pro vjezd vozidel • Mobilní reklamy umístěné na chodníku zužují uliční profil 	<p>Příležitosti</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nastavení koncepčního přístupu • Zvyšovat pobytovou funkci pomocí mobiliáře (zejména nábřeží) • Změnit myšlení lidí pomocí akcí typu „Zažít město jinak“ 	<p>Hrozby</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ponechání současného stavu • Ponechání původní skladby mobiliáře i při nahrazení novými kusy
<p>Vybavení</p>	<p>Silné stránky</p> <ul style="list-style-type: none"> • Snaha realizovat bezbariérové přístupy (např. Rybníky – výtah u podchodu pod železnici, sjezd z chodníku při parkovacích stání pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace) 	<p>Slabé stránky</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vazba na VHD a její reálnou obslužnost území • Morfologie terénu • Nevhodná volba povrchů • Místy zúžení chodníků vlivem umístění lamp veřejného osvětlení 	<p>Příležitosti</p> <ul style="list-style-type: none"> • Volit koncepční přístup při volbě povrchů 	<p>Hrozby</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ponechání současného stavu

Doprava v klidu

Odborné zhodnocení stavu infrastruktury a technologických zařízení

Ve městě je doprava v klidu řešena přímo v uličním profilu (podélné, šikmé nebo kolmé parkování), případně jsou zde vymezeny samostatné plochy pro parkování (např. při nákupní galerii, vlakovém nádraží, v místě dopravního uzlu při Mostecké ulici).

Samostatné parkovací plochy jsou umístěny při Dolním městě v docházkové vzdálenosti (tj. 300 m) od míst s největší hustotou občanské a komerční vybavenosti z celé struktury města.

Potřeba počtu parkovacích stání vzrůstá s hustotou zástavby a přítomností občanské a komerční vybavenosti. Tlak na parkování je zde opravdu výjimečný – obyvatelé města i okolních obcí využívají automobily pro každodenní dojíždění do Vsetína, kde svá auta parkují. Denní užívání automobilů je dáno zejména morfologií terénu, nedostatečnou obsluhou území VHD (například sídliště Sychrov, Ohrada), kvalitou trasování pěších tras (např. sídliště Sychrov), kvalitou cyklistické infrastruktury (nejasně značený prostor pro cyklisty v uličním profilu atd.). Deficit parkovacích míst je patrný v centru města (parkoviště při vlakovém i autobusovém nádraží, Smetanova ulice, dopravní uzel při mostecké ulici) i v některých rezidenčních čtvrtích (zejména Sychrov, Ohrada, Rokytnice).

Průměrná obrátkovost vozidel v rezidenčních oblastech je 1,5. Na parkovištích v centru města 4,2 vozidla na jedno parkovací místo.

Odborné zhodnocení stavu infrastruktury a technologických zařízení

V analytické části bylo provedeno dotazníkové šetření mezi obyvateli města, z jehož záměrů vyplynulo následující:

- Nedostatek parkovacích míst. „Mělo by se vybudovat kapacitní parkoviště.“
- Mnoho aut parkujících u cesty
- Parkování u nákupních center

Inspirativní příklady řešení dopravy v klidu

Z hlediska kvality řešení dopravy v klidu je vhodné poukázat na dobré i špatné řešení na území města.

Jako **dobré příklady** je vhodné zmínit řešení parkovacích stání v oblasti Trávníky, Rybníky, Dolní město, kde jsou parkovací stání od komunikace provozně odděleny jiným materiálovým řešením a jsou doplněny sadovými úpravami. Vnitrobloky mezi objekty zůstávají zelené bez přítomnosti dopravy v klidu. Jedná se o lokality s nižší hustotou zástavby a tlak na počet parkovacích stání zde není tak výrazný v porovnání s lokalitou sídliště Sychrov, Ohrada, Rokytnice.

Obrázek: Parkování v ulici Josefa Sousedíka, inspirativní řešení parkování (použité materiály, použité sadové úpravy)



Obrázek: Parkování při obchodní galerii, materiálové řešení, absence sadových úprav



Nevhodná řešení dopravy v klidu ve městě

Naopak v těchto místech (Sychrov, Ohrada, Rokytnice) odstavná a parkovací stání dominují veřejnému prostranství. Parkovací stání nejsou provozně (např. použitím jiného materiálu, chybí označení parkovacích stání na vozovce) oddělena od jízdních pruhů, neustálý nedostatek parkovacích stání se projevuje i tím, že místa křížení komunikace a pěších tras jsou nepřehledná a chodec se v nich špatně orientuje. I v těchto lokalitách jsou zpravidla zelené vnitrobloky ochráněny před dopravou v klidu.

Dále jako **špatné příklady** je možné označit velkoplošná parkoviště zejména v místech významných komunikačních uzlů pro pěší i cyklisty. Jedná se např. o plochu dopravního uzlu při Mostecké ulici nebo plochu před nádražím, při nákupní galerii. Tyto plochy jsou primárně řešeny jako parkoviště a neberou příliš v potaz potřeby chodců a cyklistů (přehlednost, prostupnost, mikroklima, sadové úpravy, možnost pobytových míst). V budoucnu by měla být parkovací plocha před nádražím nahrazena parkovacím domem o kapacitě cca 300 parkovacích stání i podzemními garážemi v obchodní galerii s přibližně 150 místy.

Obrázek: Parkování v ulici Bratří Hlaviců, jeden materiál pro jízdní pruh i parkování, parkovací místa zde nejsou vymezena čarami, vhodné je doplnění sadovými úpravami, absence prostoru pro chodce



Oblasti regulace, nástroje a způsoby

Parkování v centru města je regulováno tarifní politikou města. Ta svou výší parkovného odpovídá místním podmínkám a kupní síle. Placená parkoviště jsou zejména v centru města (Parkoviště Dolní město, Kryté parkoviště Dolní město, Parkoviště Hlásenka, Parkoviště Na Příkopě, Parkoviště obchodní dům Jednota, Parkoviště Vsetí – lázně). Důsledkem toho je, že v centru města je minimalizován počet zaparkovaných automobilů, což je hodnotíme, jako velmi pozitivní jev. Na druhou stranu, o to větší je tlak na parkování automobilů na parkování automobilů na neplacených parkovištích v docházkové vzdálenosti města (parkoviště Štěpánská atd.).

Zcela neregulovanou je parkování v rezidenčních čtvrtích města, kde by bylo vhodné uvažovat a zavedení tarifní regulace v závislosti na počtu aut v domácnosti. Tj. 1. auto za mírný poplatek, 2. za vyšší, 3. a další za vysoký. Tento způsob regulace je běžný ve velkých městech a velkým tlakem na parkovací místa, avšak osvědčuje se i ve městech střední velikosti. Jako nezbytné se jeví zavést regulaci na sídlišti Sychrov, kde je zejména při komunikaci Bratří Hlaviců – velké množství parkovacích stání je „rezervováno“ pomocí značek s uvedením SPZ, což značí buď nadprůměrný počet obyvatel se sníženou pohyblivostí s právem přednostního stání, či vyřízení si příslušného oprávnění i osobami, které by na něj neměly mít dle zákona nárok, ale podařilo se jim ho získat.



Obrázek: Bývalé parkování u věžového domu, kde dnes na místě probíhá výstavba obchodní galerie, která původní počet míst k parkování rozšíří



P+G a jiné přestupní terminály

V současné době nejsou na území města typické P+G terminály. Jejich roli zastávají parkovací plochy u autobusového nádraží, městského bazénu či v ulici Štěpánská.

Jako terminál P+R a P+G plánuje město společně se SŽDC vystavět parkovací dům v prostoru dnešní železniční vlečky, která by měla být zrušena a funkce nakládky (zejm. dříví) přesunuta do Jablůnky. Tato investice je plánována v rámci kompletní modernizace žst. Vsetín, která by mohla být započata v roce 2020. V rámci této investice je město Vsetín dohodlo se SŽDC, že modernizace žst. bude obsahovat i výstavbu parkovacího domu s přibližně 300 parkovacími místy, přičemž jeho výstavba by měla proběhnout v horizontu 3 let.

Dále je v současné době je ve výstavbě obchodní galerie, který v prostoru současného přednádraží nabídne přibližně 150 krytých míst. Ta budou sloužit jak pro nakupující, tak částečně pro návštěvníky centra města. Plánované dokončení galerie je konec roku 2019.

Další rozvojovou plochou, ne které vzniknou nová parkovací stání, je areál v mezi ulicemi U Křivačkárně a Na Lapači v těsné blízkosti žst. Zde by měla ve střednědobém horizontu vzniknout rezidenční zástavba, která mimo jiné nabídne další parkovací plochy, a to nejen pro své obyvatele. Celkem v této lokalitě má vzniknout parkovací kapacita o přibližně 50 místech. Ty budou sloužit jako alternativní záchytné parkoviště zejména pro ty, kteří budou do města přijíždět od jihu silnicí I/69 od Zlína. Tento prostor bude nově propojen průchodem pod železniční tratí, čím vznikne velmi krátká docházková vzdálenost od parkoviště na nástupiště.

Jako záchytná plocha P+R a P+G dnes funguje i část autobusového nádraží, které je na potřeby současné autobusové dopravy rozsahem zastávek předdimenzované, a proto byla plocha celého jednoho nástupiště uvolněna pro potřeby parkování osobních aut. Zároveň byly za účelem zvýšení parkovací kapacity v zázemí žst. a centra města demolovány sklady už výpravní budovy, na jejich ploše mohly být zřízeny nová parkovací stání.

Obrázek: Přípravovaná Nákupní galerie Na Smetance



Obrázek: Jedno nástupiště autobusového nádraží bylo vyhrazeno pro stání osobních aut



Bilance nabídky a využití parkovacích ploch

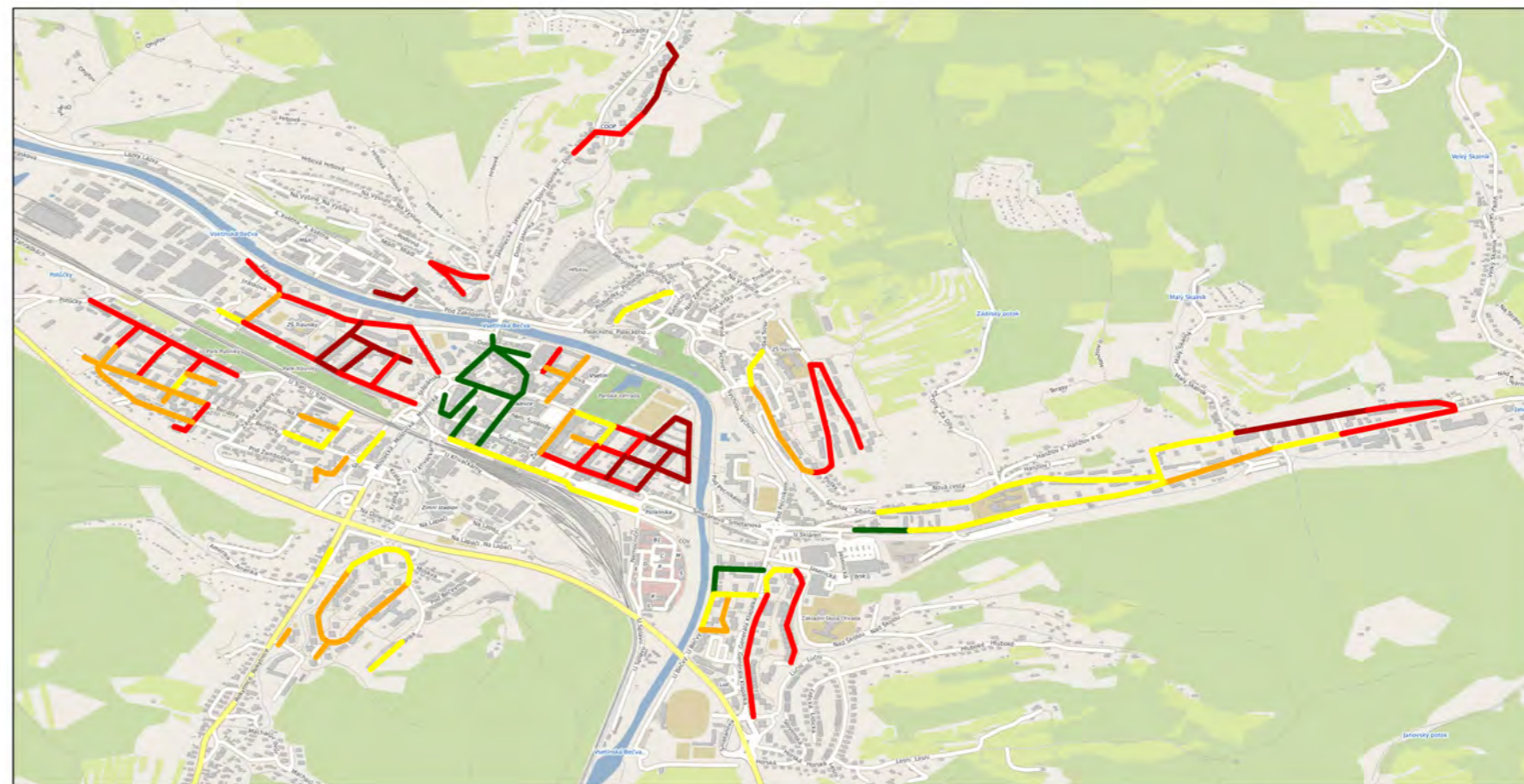
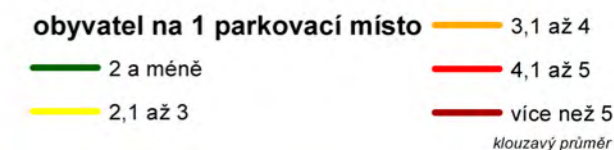
V rámci všech rezidenčních oblastí ve městě bylo provedeno sčítání nabízení kapacity parkovacích míst a počet skutečně zaparkovaných vozidel. Do statistiky byla zpočítána i ta vozidla, která stála na místech k parkování nevhrazených, avšak z kontextu vyplývalo, že takový stav je v dané lokalitě normální a není nijak postihován. Zároveň byly do statistiky započítána i všechna garážová stání. Tyto údaje byly porovnány s počtem rezidentů hlášených jako trvale bydlící na příslušném domě a ulici. S těchto dvou statistik by následně vypočten poměr, který určuje míru poptávky na 1 parkovací místo (míru tlaku na parkovací kapacity).

Na první pohled nevykazuje nehorší poměr nabízených parkovacích míst vůči počtu obyvatel sídliště Sychrov, ale některé oblasti Dolního města či sídliště Trávníky. I zde je velký tlak na jedno parkovací místo, ale zatímco na Dolním městě je teoretický tlak na parkovací místo v nejbližším okruhu od bydliště ještě větší než na Sychrově, mají obyvatelé centra možnost zaparkovat své vozidlo na například z ulici Nádražní v podél autobusového nádraží. Obyvatelé Sychrova takovou možnost nemají, jelikož žádné další ulice v okolí sídliště nejsou. Přestože, že je u Sychrova poměr 4–5 obyvatel na jedno parkovací místo, tím že neexistuje alternativa ulic v docházkové vzdálenosti, je vnímáno parkování na Sychrově jako větší problém, že v jiných částech města.

Počet nabízených parkovacích míst v jednotlivých částech města

Dolní Jasenka	celková kapacita 325 míst
Dolní město	celková kapacita 481 míst
Luh	celková kapacita 794 míst
Ohrada	celková kapacita 442 míst
Rokytnice	celková kapacita 621 míst
Rybníky	celková kapacita 422 míst
Sychrov	celková kapacita 872 míst
Trávníky	celková kapacita 593 míst

PARKOVACÍ MÍSTA vsetínská sídliště



Podklad: © OpenStreetMap
www.openstreetmap.org/copyright

Kvalita dostupnosti území

Ve městě je snaha umísťovat odstavňá a parkovací stání přímo před objekty, se kterými tato stání souvisí. Hlavní překážkou při vymezování odstavňých a parkovacích stání je šířka uličního profilu a nároky na počet parkovacích stání (dány hustotou zástavby a funkčním využitím). Z tohoto důvodu vznikají zejména na území Dolního města (přítomnost dopravní, občanské a komerční infrastruktury) rozsáhlé plochy pro parkování, která slouží místním obyvatelům i dojíždějícím z okolních obcí. Docházková vzdálenost parkoviště je vyhovující, nedostatečná je však jejich kapacita.

Historická část města je uzavřela pro individuální automobilovou dopravu, v docházkové vzdálenosti od centra města je umístěno několik parkovacích ploch (parkoviště Štěpánská, parkoviště Vsetín – lázně, kryté parkoviště Dolní náměstí, parkoviště Na Příkopě, parkoviště u OD Jednota, parkoviště Poliklinika). Tato parkovací stání jsou saturována, což je dáno zvyklostí obyvatel dojíždět do centra automobily i nedostatečnou nabídkou kvalitní infrastruktury pro ostatní druhy dopravy (pěší, cyklistická). V budoucnu by se měl realizovat parkovací dům v nově vznikajícím obchodním centru (Smetanova ulice) a při vlakové nádraží.

Kvalita dostupnosti dopravy v rezidenčních čtvrtích závisí na urbanistickém návrhu těchto čtvrtí. Obecně lze říci, že v lokalitách s nižší podlažností a širšími uličními profily (tj. Dolní město, Trávníky, Rybníky) není dostupnost dopravy

v klidu vnímána jako zásadní problém, jelikož se nabízí alternativa parkování i jiných lokalitách v docházkové vzdálenosti.

Jiná situace je na sídlištích s vyšší podlažností zástavby (tj. 5+ NP), konkrétně Sychrov, Ohrada, Rokytnice. Obyvatelé se opět snaží parkovat své osobní automobily, co nejbližší ke vstupům do objektů, kapacita je parkovacích stání je však nedostatečná. Tlak na umístění vozidla je zde opravdu velký, co dokládá „rezervace“ parkovací stání pro konkrétní SPZ na Sychrově. V rámci těchto lokalit jsou vymezeny i rozsáhlejší parkovací plochy (Sychrov – parkoviště Bratří Hlaviců, parkoviště Sychrov, Rokytnice – při čp. 208, 417, 450), obyvatelé je však i nízkou docházkovou vzdáleností nepreferují a snaží se zaparkovat před vstupy do svých objektů i mimo vyhrazená parkovací stání. Nekritičtější situace je na sídlišti Sychrov.

Problémová mapa dopravy v klidu



01 – velmi závažný – trasování – obyvatelé využívají k přechodu železniční trati i neznačené přechody



02 – velmi závažné – vliv na okolní prostředí – dominantní řešení plochy pro parkování automobilů, které nebere v potaz potřeby cyklistů ani chodců; nepřehledný prostor, který se stává v době dopravní špičky i nebezpečný



03 – velmi závažné – dostupnost – nedostatek parkovacích stání; nedostatek parkovacích míst je na některých místech města natolik výrazný, že automobilisté parkují i na místech k tomu nevyhrazených



03 – velmi závažné – dostupnost – nedostatek parkovacích stání; nedostatek parkovacích míst je na některých místech města natolik výrazný, že automobilisté parkují i na místech k tomu nevyhrazených

Dostupnost

Silné stránky

- Parkovací a odstavná stání jsou prioritně umisťována před objekty, pro které jsou vymezeny
- V oblasti s nižší hustotou zástavby a příznivější morfologií terénu je počet parkovacích stání dostatečný (Rybníky, Trávníky)

Slabé stránky

- Nedostatečná kapacita na Sídlištích (Sychrov, Ohrada, Rokytnice)
- Nedostatečná kapacita v centru města v oblasti s přítomností služeb (Smetanova ulice, vlakové a autobusové nádraží)
- Absence klasického zachytného parkoviště P+G a P+R v zázemí centra města

Příležitosti

- Realizace záměru podzemních garáží v obchodním centru a parkovacího domu při vlakovém nádraží
- Podpora a zlepšení systému VHD, cyklistické infrastruktury i podmínek pro pěší
- Výstavba parkovacího domu v rámci modernizace žst. Vsetín
- Rozvoj území na protilehlé straně budovy žst., k rámci něhož vzniknou i nové parkovací kapacity

Hrozby

- Ponechání současného nastavení systému VHD, zhoršení podmínek pro cyklisty i pro pěší
- Bez realizace záměrů, které by kultivovaly parkování ve městě (podzemní garáže, parkovací dům), popř. špatná koordinace těchto záměrů
- Odkládání investice SŽDC do modernizace žst.

Vliv na okolní prostředí

Silné stránky

- Možnost využít auto pro cesty po městě, včetně možnosti parkování před objekty občanské i komerční vybavenosti
- Odstavná a parkovací stání na Dolním městě jsou doplněna vzrostlou zelení a parkování aut nepůsobí rušivě, ale je citlivě zasazeno do zástavby

Slabé stránky

- Degradace území významných komunikačních uzlů, které jsou ve velké míře využívány i chodci a cyklisty
- Ztvárnění zábran proti parkování – betonové květináče; Vysoce neestetické

Příležitosti

- Systémová změna přístupu k návrhu parkovacích a odstavných stání s ohledem na zvýšení kvality veřejných prostranství (např. sadové úpravy)
- Odstranění květináčů a nahrazení jiným vymezením prostoru, kam je zákaz vjezdu motorových vozidel

Hrozby

- Ponechání nebo zhoršení stávajícího stavu
- Rezignace na hledání řešení a tichá tolerance města stavu, kdy řidiči parkují i na nepovolených místech a zabraňují tak i průjezdu IZS

Povrchy a sadové úpravy

Silné stránky

- Ztvárnění parkovacích stání v oblasti Dolního města, Trávníky, Rybníky, zejména použité materiály, sadové úpravy

Slabé stránky

- Ztvárnění parkovacích stání v oblasti Horního náměstí, Sychrova, Ohrady, atd. – chybí jasné vymezení parkovacích stání (materiálově, nebo alespoň nakreslené pruhy, atd.)
- Absence sadových úprav při odstavných a parkovacích stání na většině území města

Příležitosti

- Systémová změna k přístupu návrhu parkovacích a odstavných stání s ohledem na zvýšení kvality veřejných prostranství (např. sadové úpravy)

Hrozby

- Neřešení otázky výsadby zeleně v okolí parkovacích kapacit a kultivace dnes bezcenného prostoru

Vybavení a přestupní terminály

Silné stránky

- V současné době jako v blízkosti vlakového autobusového nádraží plochy mezi výpravní budovou žst. Vsetín a nemocnici, plochy východně od žst. v místě v nedávné době odstraněných skladů a na ploše zrušených autobusových stání na autobusové nádraží; celkem tedy v okolí obou nádraží vytváří maximální počet parkovacích míst v současných podmínkách

Slabé stránky

- Kvalita a komfort přístupu na současná parkovací místa je zcela nedostatečný a lze ho označit za dočasný
- Zcela chybí jakákoliv organizace, značení či inteligentní parkovací technologie; parkování je velmi živelné
- Na některých místech je parkování trpěno, přestože k tomu předemné místo není vůbec určeno
- Zcela chybí místa K+R (kiss & ride) pro rychle naložení a vyložení pasažérů

Příležitosti

- Projekt na výstavbu parkovacího domu v zázemí žst. s předpokládanou kapacitou přibližně 300 míst
- Dokončení stavby obchodní galerie se 150 parkovacími místy
- Vytvoření dalších míst v docházkové vzdálenosti zamyšleného společného dopravního terminálu využitím nově uvolněných ploch po modernizaci železniční stanice

Hrozby

- Nerealizace parkovacího domu, který má mít investici SŽDC
- Odklad modernizace žst. Vsetín a udržování současného neutěšeného stavu v následujících letech

Nákladní doprava

Nákladní železniční doprava

Nákladní železniční doprava realizována ve východní polovině žst. Vsetín. V současné době je realizována převážně nakládkou dřeva. V poslední dvou dekádách však objem přepraveného zboží významně klesl. Proto SŽDC v rámci modernizace stanice Vsetín uvažuje i o variantě zrušení tohoto nákladního nádraží a centralizaci veškerých prací spojených s nakládkou a vykládkou do jiných vhodnějších prostor. Tím, že bude přesunuto autobusové nádraží k železniční stanici a jeho budoucí plocha bude výrazně redukována, nebude možné odstavovat autobusy přímo na ploše autobusového nádraží, ale je nutné pro krátkodobé odstavení najít nové plochy. Ty musí být v co nejkratší vzdálenosti, tak aby byly přejezdy vozidel pro objednatele dopravy finančně únosné.

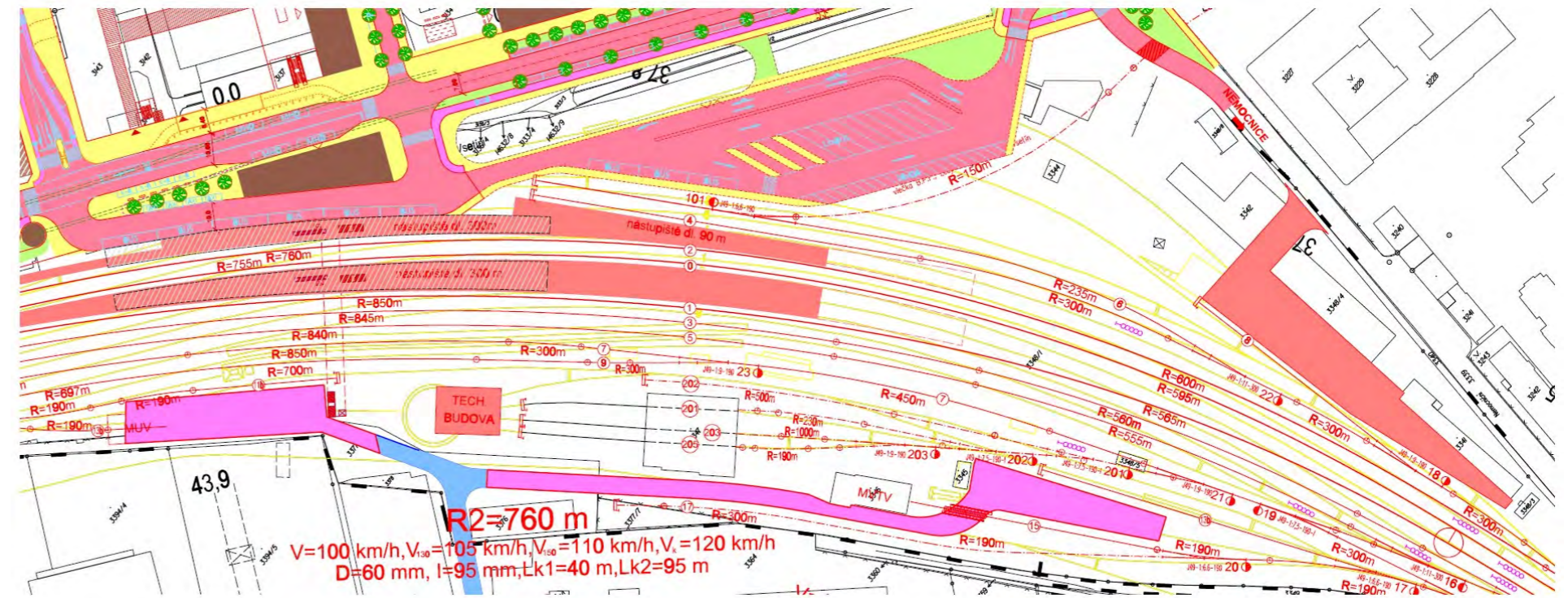
Z toho důvodu se z pohledu města jeví plocha současného nákladního nádraží jako ideální rozvojová plocha pro výstavbu kapacitního parkoviště P+R a odstavných ploch pro autobusy. Představu o novém upořádání prostoru poskytuje obrázek níže.

Vlečka, kde se v současnosti nakládá dříví by byla zcela zrušena a tato činnost by mohla být přesunuta do nedaleké žst. Jablůnka, kde je pro manipulaci těžké techniky vhodnější prostor, které je lokalizován v těsné blízkosti silnice I/57 a je zároveň mimo obytnou zástavbu. Tím by došlo úplnému vymístění automobilové nákladní dopravy, která zajišťuje svoz dříví na nakládku, částečnému úbytku těžkých nákladních vozidel v centru města.

Zároveň by protilehlé straně bylo vybudována plocha VNPK (všeobecná nakládková a vykládková) pro zboží přepravované po železnici určené po potřeby výrobních závodů ve městě. K tomuto účelu byla zbudována nakládková plocha, ke které by byla upravena ulice Na Lapači, tak aby byla průjezdná pro nákladní vozidla. Ty budou však jezdit po silnici I/69 a pouze ulicí Na Lapači a zatíží tak infrastrukturu a obyvatele města zcela minimálně. Navíc se je tento druh tzv. kusových železničních zásilek v posledních 20 letech ve výrazném útlumu a lze tedy předkládat průměrný denní počet vozidel mířících na toto veřejné železniční nákladní nádraží v malých jednotkách.

Současné nákladní nádraží by bylo přesunuto do žst. Jablůnka a na místě současných nákladních kolejí by v návaznosti na jejich zrušení vznikly nové parkovací plochy pro potřeby vlakových cestujících, kteří by plochy využívali jako parkoviště P+R, jako další kapacity parkování v centru města a areálu nemocnice a polikliniky.

Obrázek: Výkres návrhu přebudování přednádraží a zrušení vlečky „Baťových lesů“ (spol. B.F.P., Lesy a statky Tomáše Bati, spol. s r.o.)



Obrázek: Síť nákladních železničních koridorů v Evropě



Obrázek: Mezinárodní nákladní železniční koridor RFC 9



Obrázek: Budoucí stav přednádraží žst. Vsetín



Automobilová nákladní doprava

Nákladní automobilovou dopravou zatížena zejména silnice I/57, kudy proudí přeshraniční a tranzitní kamionová doprava. Na území města je jednoznačně největší proud nákladní dopravy na ulici Mostecká, Generála Klapálka, Nádražní, Rokytnice a na komunikaci do areálu Zbrojovky (ul. Jasenická), kde je dnes soustředěna převážná většina výrobních kapacit ve městě. Zatímco u první čtyřech nejzatíženějších je počet vozidel dán tím, že se jedná o páteřní komunikace v rámci města a je těmito cestami realizováno zásobování města, ulice Jasenická je zatížena prakticky výlučně vozidly obsluhující průmyslový areál Zbrojovky. Počet nákladních aut v posledních dekádách kontinuálně roste. Zatímco v roce 2010 bylo na této komunikaci vedoucí do výrobních areálů naměřeno 610 nákladních aut, v roce 2016 to bylo již 744 a ověřovacím průzkumem bylo v roce 2019 zjištěno přes 800 nákladních aut v obou směrech za průměrný pracovní den.

Jelikož byl areál Zbrojovky byl záměrně ze strategických vojenských důvodů vybudován v srdci Československa ve velmi nepřístupném terénu Vsetínských vrchů s jedinou přístupovou cestou, a to z města, je to dnes důvod, proč nelze navrhnout alternativní trasu pro nákladní dopravu do tohoto areálu. Do údolí v minulosti vedla železniční vlečka, nicméně pro její velmi nízké využití došlo v roce 1998 k zastavení jejího provozu a od roku 2016 je využívána jako cyklostezka. Tento krok se jeví jako logický a správný, jelikož současná diferencovaná skladba výrobních aktivit v areálu vyžaduje zpravidla doručení materiálu „just in time“, tj. právě v době, kde je pro výrobu potřebný díl finálního výrobku potřeba. Tím podniky snižují své náklady na skladování materiálu a udržují jen krátkodobé prostory pro dočasné skladování. Takovým požadavkům nedokážou železniční dopravci ani dnes dostát, proto závodům nezbyvá jiná možnost než zásobování výroby kamionovou dopravou. Jedinou možností tak i do budoucna zůstane obsluha celého areálu automobilovou nákladní dopravou a její dopady lze proto jen mírnit.

Toho lze dosáhnout učením přístupové trasy této nákladní dopravy po městě, tak by po jeho území byla probíhala co nejmenší část. Z tohoto pohledu se jeví jako optimální trasa sjezdem ze silnice I/57 u sportovního stadionu na sídlišti Ohrada a dále po ulici Gen. Klapálka na odbočku do ulice Jasenická, která vede až do jednotlivých podniků.

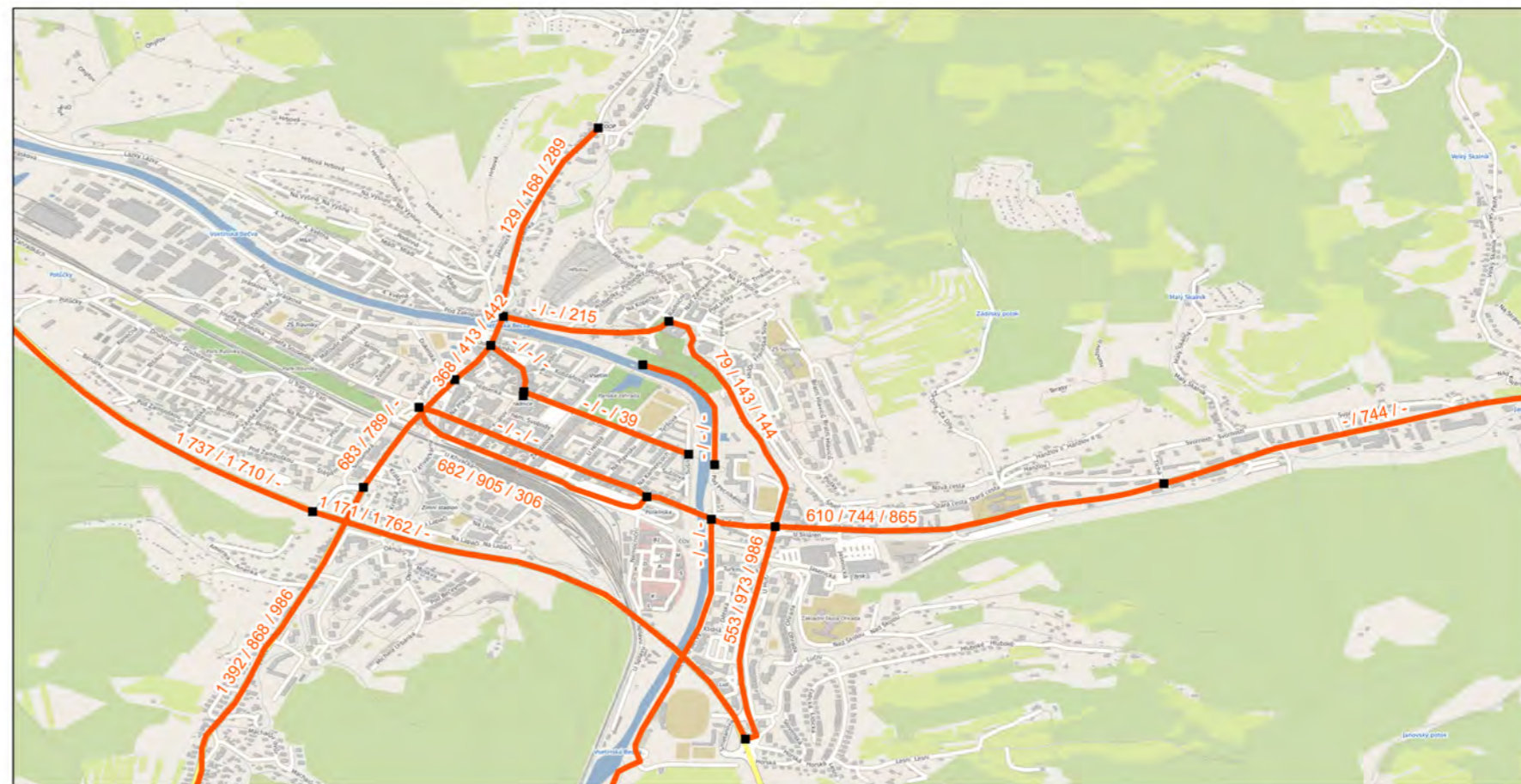
Pozitivem pro město je fakt, že veškerá tranzitní doprava využívá silničního obchvatu města, který chrání obyvatele města před hlukem a imisemi z nákladní automobilové dopravy. Níže uvedená mapa zobrazuje celkové zatížení města nákladní automobilovou dopravou a změnu její intenzity mezi roky 2010, 2016 a 2019

INTENZITA DOPRAVY – NÁKL. VOZY Vsetín

průměrná denní intenzita dopravy za roky 2010, 2016 a 2019 ve formátu:

2010 / 2016 / 2019

(- = data chybí/bez provozu)



Podklad: © OpenStreetMap
www.openstreetmap.org/copyright

Obrázek: Zbrojovky nebyly dimenzovány na současný počet nákladních vozidel, zajišťujících jejich zásobování, proto dnes vzniká tlak na dočasná odstavení kamionů při vykládce zboží a skladování zboží na ulici v prostoru zastávky MHD.



Obrázek: Mapa zatížení nákladní dopravou 2010–2019.

Železniční nákladní doprava

Silné stránky

- Na území města není lokalizováno žádné velké překladiště.
- Nákladní železniční doprava není na trati 280 silná, denně je touto tratí trasováno jen přibližně 10 párů nákladních vlaků.
- Po okrajích železničního tělesa roste v dnešní době na většině trasy obytné části města vegetace, které účinně pohlcuje hluk.

Slabé stránky

- Místa nakládky na železniční dopravu se nacházejí v samotném centru města v těsné blízkosti areálu nemocnice. V případě navýšení objemu nakládky (např. z důvodu kůrovcové kalamity) bude centrum města vystaveno vyššímu zatížení nákladních aut s dřívím.
- V místech, kde neroste okolo trati vegetace nejsou instalovány v intravilánu protihluková opatření.

Příležitosti

- Vymístění nakládky dřeva ze Vsetína do Jablůnky.
- Rekonstrukce žst. Vsetín a použití nových technologií, které sníží hluk z tranzitujících nákladních vlaků na Slovensko.
- Přirozenou obnovou nákladních železničních vozů bude docházet ke snížení hluku. Nové vagony již nemají špalkové brzdy a jsou výrazně tišší.
- V důsledku modernizace tratě bude investor nucen dodržet nové hlukové limity, které jsou přísnější, než současné. Důsledně budou muset být vyřešena všechna místa ve městě, tak by se hluk nešířil do města v žádné místě.

Hrozby

- Nedohoda a majitelé pozemků v okolí žst. Jablůnka na podmínkách zřízení nákladního a přesunutí nakládky dříví ze Vsetína.
- Souhlas současného majitele vlečky s jejím zrušením.
- Navýšení počtu nákladních vlaků využívajících koridoru transevropského železničního nákladního koridoru RFC 9.

Automobilová nákladní doprava

Silné stránky

- Automobilová nákladní doprava je trasována zejména na hlavních komunikacích směřujících do města a nezatěžuje žádné místní komunikace ve městě více, než je nezbytně nutné.

Slabé stránky

- Do areálu Zbrojovky vede jen jedna přístupová komunikace, neexistuje možnost alternativy.
- Limitovat počet nákladních aut do areálu Zbrojovky není možné, protože na jejich zásobování je závislá výroba.

Příležitosti

- Vést veškerou nákladní dopravu do Zbrojovky co nejméně zatěžující trasou. Tj. sjezdem z I/57 na Ohradě, pro areál Zbrojovky a sjezdem z I/57 na Bobrkách pro průmyslový areál v Trávníkách.
- V horizontu dvou dekád lze očekávat rozvoj alternativních ekologičtějších forem pohonů i u nákladních aut.

Hrozby

- Vznik nových výrobních kapacit v blízkosti areálů bydlení.
- Výstavba spalovny odpadů v Luhu by přinesla navýšení nákladní dopravy.

Organizace a řízení provozu, informační a dopravně-telematické systémy

Současný stav

Ve městě je provozováno několik křižovek řízených světelným signalizačním zařízením (SSZ). Nejzatíženější křižovatkou je styk ulic Smetanova / Generála Klapálka / Jasnická / Pod Pecníkem (místně nazývaná „U Růžičků“).

Informační systémy pro cestující jsou v podobě informační tabule o odjezdech autobusů umístěny v místnosti autobusové čekárny, avšak tím, že je mimo hlavní přirozené trasy cestujících, není výrazně využíváno. Informace o zpoždění autobusových spojů nejsou podávány, ačkoliv by mohly, jelikož vozidla MHD jsou vybaveny modulem GPS.

Inteligentní parkovací informační tabule, které by cestující navedly na volná místa, aniž by museli po městě vykonat nadbytečnou cestu, nejsou zavedeny. Obecně lze konstatovat, že míra a úroveň informačních technologií a inteligentních dopravních systémů je i v porovnání s obdobně velkými městy nízká.

Sledování a vyhodnocování parametrů dopravního proudu na vybrané síti komunikací

Za účelem sledování a vyhodnocování parametrů dopravního proudu, které může sloužit pro statistické vyhodnocování i jako podklad pro posouzení další opatření na komunikační síti města a koncepční činnost, je vhodné na síti vybraných komunikací a na vjezdech na území města instalovat detektory parametrů dopravního proudu (intenzita, rychlost, následná mezera, skladba dopravního proudu). Tyto detektory mohou mít – dle místních podmínek – formu indikačních smyček, videodetekce, apod.

Obrázek: Indukční smyčka v řadicích pružích



Dynamické řízení SSZ

Celoevropským standardem je nasazování dynamicky řízených signálních plánů na křižovatkách řízených SSZ. Na základě údajů z detektorů před křižovatkou a v řadicích pružích sledujících počet vozidel přijíždějících ke křižovatce a obsazenost jednotlivých řadicích pruhů dynamický signální program reaguje na aktuální dopravní situaci na křižovatce. V návaznosti na to, poté optimalizuje efektivní délky zelené fáze pro jednotlivé směry. Výsledným efektem může být zvýšení kapacity křižovatky, snížení doby čekání vozidel na křižovatce a související snížení lokálně vypouštěných emisí. V současné době nejsou na území města žádné dynamicky řízené křižovatky.

Koordinace SSZ, liniové řízení dopravního proudu

Vzhledem k velmi nízkému počtu křižovek řízených SSZ, které jsou na území města rozmístěny izolovaně, není nezbytné, aby byla zajištěna vzájemná koordinace signálních programů na těchto SSZ. Rovněž vzhledem k velikosti města Vsetín se nepředpokládá účelnost aplikace liniového řízení dopravního proudu.

Preference VHD

Preference veřejné dopravy je zásadním nástrojem na straně infrastruktury pro zajištění plynulosti a spolehlivosti provozu veřejné dopravy s pozitivním dopadem na atraktivitu veřejné dopravy pro cestující, energetickou efektivitu i ekonomickou efektivitu jejího provozu z pohledu objednatele. To se pochopitelně týká jak přímo linek MHD Vsetín, tak i ostatních meziměstských autobusových linek zajišťující dopravní obslužnost města a okolí.

Při řešení preference VHD je třeba komplexně řešit pohyb vozidel v uličním prostoru a dopravní režim komunikace i řízení dopravního proudu koncipovat tak, aby bylo dosaženo tzv. systémové přednosti v jízdě s následujícími atributy:

- systémová přednost v jízdě vozidel VHD
- plynulý provoz nebo vyhrazená jízdní dráha
- preference na SSZ i na příjezdu ke křižovatce

Obrázek: Příklad systémové přednosti v jízdě: chráněný výjezd BUS z terminálu VHD



Obrázek: Vyhrazený jízdní pruh pro autobusy v místě pravidelného výskytu kongescí (Praha)



Obrázek: Křižovatka SSZ vybavená systémem preference VHD (Jihlava)

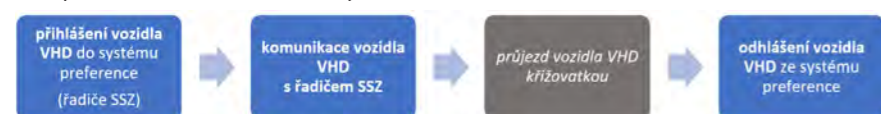


V místech, kde pravidelně dochází k dopravním kongescím a je zde zároveň silný provoz veřejné dopravy, je vhodné prověřit možnosti realizace vyhrazeného jízdního pruhu pro autobusy. Principiálně shodná situace panuje před křižovatkami řízenými SSZ i neřízenými či okružními, kde dochází k pravidelným lokálním kongescím, které mohou zdržovat provoz spojů veřejné dopravy.

Pro zajištění priority průjezd vozidel VHD křižovatkou je třeba zajistit detekci vozidel VHD přijíždějící k ní a následně nastavit prioritu průjezdu v rámci (dynamického) signálního programu křižovatky. Dnešním standardem je tzv. aktivní detekce vozidel VHD před křižovatkou, která je založena na pozicování vozidel VHD pomocí GNSS (GPS) a radiové komunikaci vozidla s řadičem křižovatky. Princip aktivní preference autobusů VHD na SSZ spočívá v detekci vozidla VHD před křižovatkou, respektive přihlášení se vozidla VHD blížící se ke křižovatce do systému křižovatky, a v následné radiové komunikaci mezi palubním počítačem ve vozidle a řadičem SSZ. Konkrétně **vozidlo VHD** na základě určení své polohy:

- přihlásí se do systému preference při přibližování se k SSZ
- vyšle informaci o požadovaném směru průjezdu křižovatkou (případně i o shodě své jízdy s jízdním řádem)
- po průjezdu křižovatkou se ze systému odhlásí

Princip aktivní detekce autobusu VHD před křižovatkou:



Možné způsoby polohování vozidla VHD jsou založeny na systému infračervených majáků (vyžaduje investici do vybudování sítě inframajáků) nebo pomocí GNSS technologie (GPS; optimálně, pokud již vozidla VHD jsou vybavena GPS pro sledování polohy vozidel).

Při zavádění lze využít otevřených komunikačních protokolů. Vzhledem k předpokládanému zavádění Integrované dopravy Zlínského kraje je třeba toto řešení koordinovat se záměry krajského objednatele, lze předpokládat zavedení systému preference VHD na SSZ na krajské úrovni garantovaného organizátorem IDS.

Oblast řízení provozu VHD a informování cestujících

Současný stav

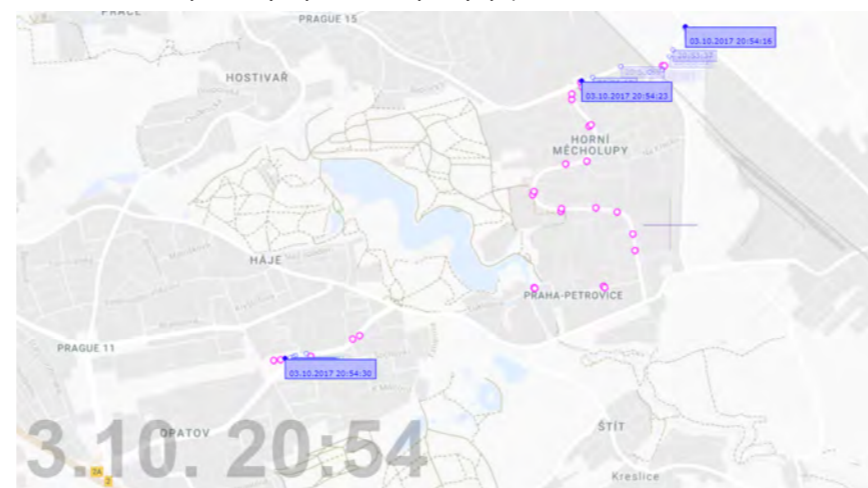
V současné době dispečink řízení provozu ČSAD Vsetín není koncipován tak, aby ve standardním režimu informoval cestující o změnách v dopravě, poskytoval aktuální informace o zpoždění spojů či zajišťoval nerozvázaní přípojů mezi jednotlivými linkami.

V současné době nejsou vozidla MHD systémově vybavena informačními systémy. Tento stav je dán velmi různorodou kvalitou vozového parku, kdy průměrné stáří vozového parku MHD Vsetín je 10 let, což znamená, že se otíla. Vozidla MHD je tvořena velkým množstvím autobusů se stářím přes 10 let. Dále je na územní města provozováno několik vozidel, které byly dovezeny z Německa, kde byly již vyřazeny z provozu. Takové vozy samozřejmě nesplňují současné nároky cestujících na informovanost a ani se takové vozy nevyplácí novými systémy dovybavovat. Výjimkou u těchto dovezených vozidel z druhé ruky nejsou ani původní nápisy v cizím jazyce. Bohužel ani smlouva uzavřená mezi městem a dopravcem ČSAD Vsetín, nijak podrobněji nedefinuje standardy kvality, proto současný stav neodporuje nijak plnění smlouvy.

Sběr a vyhodnocování dat o provozu VHD

Základním nástrojem sběru a následného vyhodnocování dat o provozu VHD je sledování pohybu vozidel VHD v reálném čase. To následně může sloužit jak ke kontrole dopravce ze strany objednatele (např. identifikace neodjetých spojů, vyhodnocování dodržování jízdního řádu, identifikace nežádoucího předjetí spoje), k vyhodnocování plynulosti provozu v různých částech sítě (což může být podkladem pro úpravy infrastruktury či zavedení preferenčních opatření – viz výše) a především je nutnou podmínkou pro poskytování informací o odjezdech spojů v reálném čase pro cestující (viz dále). Požadavek sledování pohybu vozidel v reálném čase lze rovněž očekávat s rozvojem Integrované dopravy Zlínského kraje a se zapojením vozidel MHD do centrálního dispečinku KOVED, u kterého lze předpokládat, že mimo jiné bude mít kompetenci řídit příslušné přestupní vazby (vlak – regionální autobusy – MHD).

Obrázek: Příklad mapového výstupu sledování polohy spojů VHD v reálném čase



Data o obsazenosti jednotlivých spojů a přepravním výkonu linek jsou rovněž významnými, zejména pro optimalizaci přepravní nabídky, tedy provozních parametrů linek VHD a linkového vedení. V současné době se pomalu stává standardem vybavování vozidel zařízeními pro automatické počítání cestujících (APC). Data o obsazenosti jednotlivých spojů jsou sbírána v reálném čase. Díky těmto údajům vznikne přehledná databáze dlouhodobých statistických dat, které lze využít pro projektování veřejné dopravy. Celkovým přínosem je získání znalosti o pohybu cestujících a dlouhodobé obsazenosti vozidel.

V současné době se připravuje zásadní modernizace krajského dispečinku, který zajišťuje koordinátor veřejné dopravy (KOVED). V souvislosti se zavedením integrovaného dopravního systému na území celého kraje plánuje se rovněž zapojení jednotlivých systémů MHD na území kraje. Jeví se jako racionální a ekonomické, aby tento servis byl zajišťován centrálně krajským koordinátorem. U něj by se tak sdružovali všechny informace týkající se provozu vlakové, autobusové regionální, městské hromadné dopravy a bude tak možné řídit všechny složky IDS centrálně i ohledem na aktuální provozní informace z jednotlivých systémů veřejné dopravy, tak případných omezení a kongescí v IAD.

Zapojení města do toho systému vedení města podporuje a z pohledu investic nebude u vozidel vybavených sledováním polohy vozidla nutné dalších investic. Zároveň město uvažuje o zásadní obnově celé flotily MHD, u které je vhodné požadovat kompletní vybavení vizuálním i akustickým informačním systémem.

Souběžně se zpracováním PUMM města Vsetína byla zpracovávána studie smart řízení města Vsetína, která v sobě obsahovala i návrhy na zavedení principů smart city v oblasti dopravy. Ve lhůtě odevzdání této studie však nebyly tyto návrhy závazně schváleny, a proto je PUMM ve své návrhové části nemohl zohlednit.

Informování cestujících ve VHD

Jedním z klíčových kritérií vnímání kvality VHD ze strany cestujících je poskytování relevantních informací („statických“ i v reálném čase), a to na zastávce, ve vozidle i prostřednictvím webu či mobilní aplikace. Nutnou podmínkou pro poskytování informací, zejména těch v reálném čase, je vytvoření systému sběru, vyhodnocování a poskytování těchto dat (viz výše).

Na zastávkách veřejné dopravy cestující očekává zejména informace o jízdním řádu, tarifu a elektronický odjezdový panel s informacemi o odjezdech spojů v reálném čase. Elektronický odjezdový panel může kromě údajů o odjezdech zobrazovat další informace relevantní k provozu MHD („chystá se/probíhá výluka“, „omlouváme se za zpoždění“, „bude platit nový tarif“ apod.), případně i další důležité či krizové informace („je vyhlášen stupeň povodňové aktivity“ apod.). Elektronické odjezdové panely mohou být v provedení LED, LCD či e-papíru. Každá z technologií má své výhody a nevýhody. Obecně platí, že na významnější zastávky s větším obrátem cestujících či na významné přestupní body se aplikuje technologie LED zejména pro svoji činnost z větší vzdálenosti, naopak na zastávky s malým obrátem se používá spíše technologie e-papíru pro svoji energetickou nenáročnost.

Obrázek: Zastávkový označnick s elektronickým odjezdovým panelem poskytující odjezdy spojů v reálném čase (Ústní nad Labem)



Obrázek: Technologie e-papíru použitá pro zobrazení odjezdů v reálném čase na zastávce s malým obrátem cestujících



Technologie e-papíru může být teoreticky využita i pro zobrazení jízdních řádů, kde výhodou může být úspora nákladů při změně jízdních řádů (místo „výlepu“ se jízdni řády přepíše elektronicky). Konstrukce označnicků může být využita i pro osazení další senzorké technologie využitelné i mimo oblast dopravy (měření meteorologické situace, smogové situace apod.), či k osazení fotovoltaického panelu, který se může podílet na energetické spotřebě označnicku.

Cestující očekává relevantní informace i ve vozidlech VHD. Dnešním standardem nejen ve velkých městech je vybavení autobusů vnějšími elektronickými panely technologie LED (pro zobrazení linky, cílové zastávky a případně informací o trase) i vnitřními elektronickými informačními panely pro cestující technologie LCD.

Obrázek: Autobus s vnějšími elektronickými panely pro zobrazení označení linky, cílové zastávky apod. (Pražská integrovaná doprava)



Obrázek: Vnitřní LCD informační panel s informacemi o trase, následující zastávce, aktuálním čase a přestupech (Pražská integrovaná doprava)

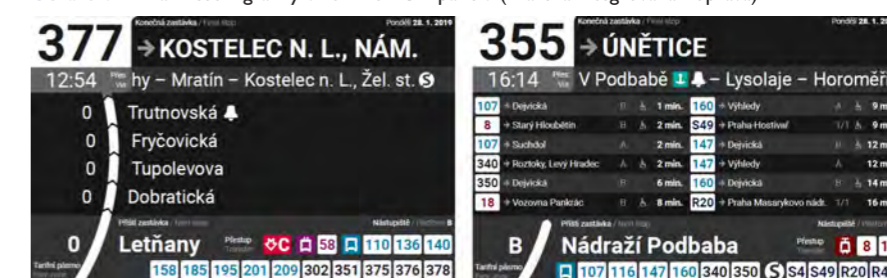


Vnitřní LCD panely typicky zobrazují číslo linky, cílovou zastávku, trasu, následující zastávku, přestup na linky v následující zastávce, může zobrazovat i aktuální zpoždění či další informace pro cestující („chystá se/probíhá výluka“, „omlouváme se za zpoždění“, „bude platit nový tarif“ apod.).

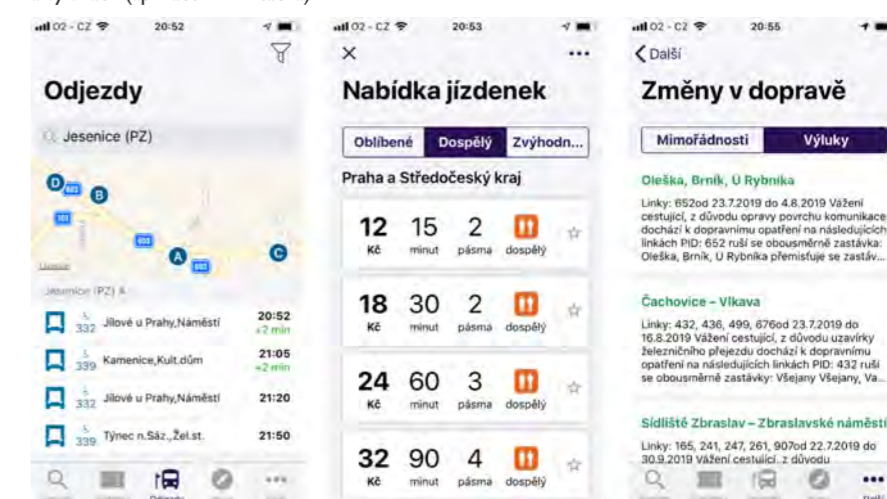
Veškeré informace pro cestující je možné publikovat rovněž na webových stránkách pro veřejnost i v strojově čitelném formátu v režimu open data. Trendem je informování cestujících prostřednictvím mobilní aplikace, která slouží nejen k informování cestujících, ale i k prodeji jízdního dokladu. Do této mobilní aplikace je rovněž vhodné implementovat i informace o umístění a obsazenosti parkovišť P+R případně i návštěvnických parkovišť v rámci města, případně i do aplikace integrovat službu bikesharingu (pokud bude ve městě i okolí plánována).

Žádný z těchto informačních systémů není v současné době zaveden. V rozvinutých systémech MHD se však takové informace a služby stávají standardem a pro zajištění dalšího rozvoje MHD Vsetín je nutné, aby obnovou vozidlového parku a implementací krajského tarifního systému byly zavedeny i zde.

Obrázek: Příklad řešení grafiky vnitřního LCD panelu (Pražská integrovaná doprava)



Obrázek: Příklad mobilní aplikace pro cestující ve veřejné dopravě – informace o odjezdech z vybrané zastávky v reálném čase, nákup jízdního dokladu, informace o mimořádnostech a výlukách (aplikace PID Lítačka)



Definice potřebného vybavení vozidel VHD

Vybavení vozidel veřejné dopravy příslušnými technickými zařízeními musí definovat objednatel prostřednictvím standardů kvality či tzv. technických standardů a implementovat je do smluv s dopravci. Město Vsetín je objednatelem MHD Vsetín, příslušná pravidla tedy může stanovit pro linky v rámci MHD. U meziměstských linek a regionálních železničních je objednatelem Zlínský kraj.

U integrovaných dopravních systémů tyto parametry a pravidla obvykle denuje A organizátor jednotně pro celý systém. Vzhledem k očekávanému zavedení Integrované dopravy Zlínského kraje a předpokládané integraci MHD Vsetín do krajského IDS je doporučeno definici těchto požadavků koordinovat s krajským organizátorem tak, aby byla zajištěna vzájemná kompatibilita (posílání dat do koordinačního dispečinku, možnost zobrazení přestupů na vlak či regionální autobusové linky v MHD Vsetín a obráceně, možnost na jednom informačním panelu na zastávce zobrazovat informace o MHD Vsetín i regionálních autobusových spojích).

Oblast dopravy v klidu (parkování)

Současný stav

V současné době není ve městě Vsetín doprava v klidu významným způsobem regulována. Pouze v rámci centra města. Placené parkování je v současné době zavedeno na Dolního náměstí vč. krytého parkoviště v jeho zázemí, v blízkosti Městského úřadu (ul. Hlásenka, Na Příkopě) a u městských lázní (ul. Jiráskova).

V blízkosti železniční stanice prakticky funguje neoficiální parkoviště v režimu P+R. Ploch pro odstavení auta jsou na po obou stranách výpravní budovy, parkování není nijak organizováno, natož aby byly zavedeny systémy indikující jejich obsazenost. Jednotlivé problémové lokality jsou popsány v kapitole 3. Doprava v klidu.

Možné varianty organizace parkování v klidu a uplatnění telematických aplikací

Parkovací politika města musí k problematice přistupovat komplexně, a to na celém řešeném území. V opačném případě může docházet k tzv. „přelévání“ problému. Obecně je třeba na celém řešeném území řešit 3 základní typy parkování:

- tzv. rezidentní parkování (odstavení vozidel obyvatelů města)
- parkování návštěvníků města (parkování vozidla u cíle cesty)
- parkování typu P+R (zejména u přestupního bodu veřejné dopravy; železniční stanice – autobusové nádraží)

Obrázek: Parkoviště P+R (Česká Lípa)

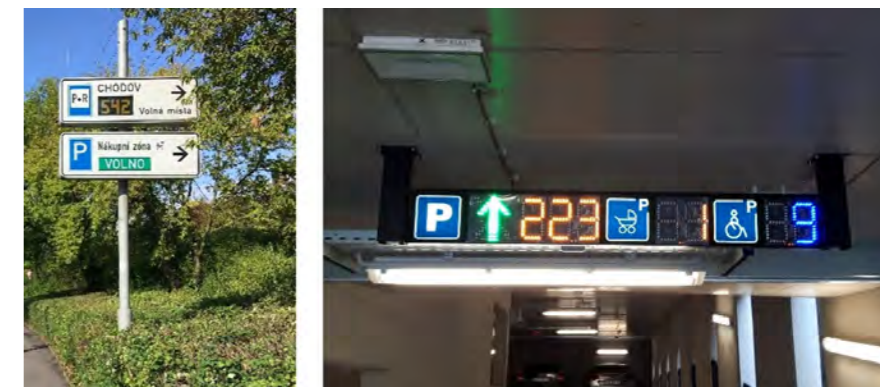


Základními principy dopravní politiky musí být zejména:

- **dostatečné dimenzování parkoviště P+R** v přímé návaznosti na řešení přestupního bodu veřejné dopravy
- **organizace a regulace parkování návštěvníků města** tak, aby byl vliv dopravy v klidu na zábor veřejných prostranství udržován v únosné míře a aby umístění lokalit návštěvníckého parkování bylo realizováno promyšleně s kritériem minimalizace zbytečné dopravy zejména na území centra města
- přiměřené **ochrana odstavných míst pro rezidenty**

V návaznosti na realizaci parkoviště P+R či dalších „záchytných“ parkovišť a parkovacích domů v rámci města je vhodné tato parkoviště vybavit detektory obsazenosti jednotlivých míst formou počítání vozidel na vjezdu a výjezdu z parkoviště či formou detektorů obsazenosti u jednotlivých míst. Díky údajům z obsazenosti parkoviště je možné statisticky vyhodnocovat obsazenost parkoviště (a například na základě těchto údajů ovlivňovat tarifní politiku) a především informovat uživatele o počtu volných míst v dané lokalitě v reálném čase. Standardem je realizace navigačního systému k parkovišti prostřednictvím dopravního značení s informacemi o počtu volných míst, informace o počtu volných míst může být poskytována na webu města či v mobilní aplikaci (viz dále).

Obrázky: Příklad navigace k parkovišti P+R prostřednictvím dopravního značení s údajem o počtu volných míst; příklad informačně-navigačního systému v parkovacím domě, usnadňující nalezení volného místa (podmínkou tohoto řešení je aplikace senzorů obsazenosti na každé parkovací stání)



Regulaci návštěvnického parkování a ochranu parkování pro rezidenty většina českých i evropských měst řeší zavedením určité formy parkovacích zón s různým režimem parkování a odstavování vozidel. Ve většině případů se jedná o promyšlenou kombinaci 3 základních typů parkovacích zón:

Zóna parkování pouze pro rezidenty:

Bez omezení mohou na v této zóně parkovat pouze lidé s platným parkovacím oprávněním. To může být vydáno na základě trvalého pobytu v dané oblasti/měste a prokázání právního vztahu k vozidlu, vlastnictví nemovitosti v dané oblasti nebo na základě sídla/provozovny v dané oblasti.

Zóna parkování pro návštěvníky:

Zóna je určena pro krátkodobé parkování návštěvníků. Délka parkování je typicky časově omezena a parkování zpoplatněno (možné metody placení poplatku – viz dále).

Zóna smíšeného parkování:

Jedná se o kombinaci zóny parkování pro rezidenty a zóny parkování pro návštěvníky. Bez omezení mohou v takové zóně parkovat pouze lidé s platným parkovacím oprávněním. To může být vydáno na základě trvalého pobytu v dané oblasti a prokázání právního vztahu k vozidlu, vlastnictví nemovitosti v dané oblasti či na základě sídla/provozovny v dané oblasti. Ostatní motoristé mohou v této zóně parkovat krátkodobě se stanovenou maximální dobou stání, a to pouze ve vymezenou dobu v rámci dne. Parkování je pro návštěvníky zpoplatněno podobně jako v zóně parkování pro návštěvníky.

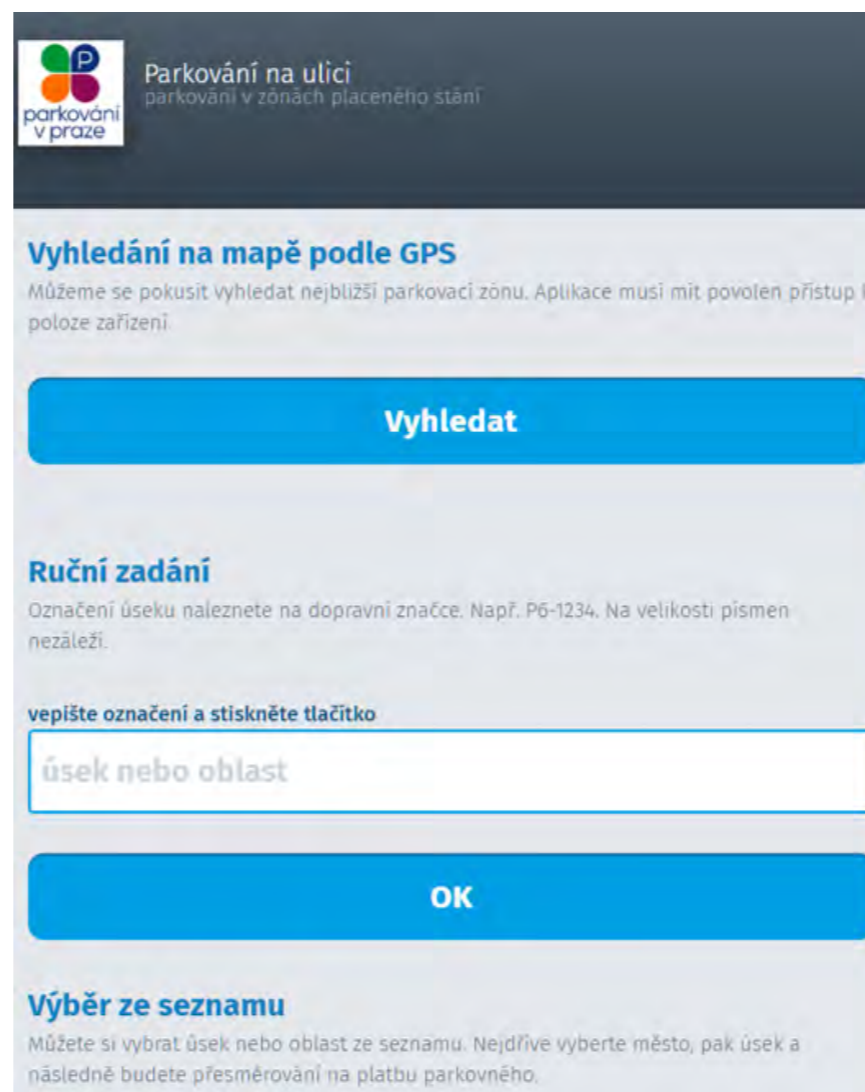
Parkovací zóny pro rezidenty jsou zaváděny zejména v obytných oblastech právě za účelem ochrany rezidentního parkování před parkování návštěvníků, které je umožněno pouze ve vybraných lokalitách (typicky v centru města v blízkosti významných cílů dopravy), případně před živelným parkování typu „P+R“, které by mělo být soustředěno právě do parkoviště P+R. Zóna smíšeného parkování se typicky užívá v lokalitách se smíšeným funkčním využitím území, kde období od večera do rána je lokalita určena pro rezidentní parkování, zatímco v průběhu dne ji mohou na krátkodobé parkování využít.

Oblast parkování je rovněž aplikační oblastí telematických aplikací, které mohou zajistit snadnější placené poplatků za parkování pro uživatele, ale i snadnější a efektivnější kontrolu či zjišťování dat o obsazenosti parkovacích stání v zónách (které lze následně zveřejňovat prostřednictvím dopravního značení, webu či mobilních aplikací pro uživatele).

Obrázek: Příklad parkovacího automatu s možností platit mincemi i platebními kartami, včetně klávesnice pro zadání RZ/SPZ (České Budějovice)



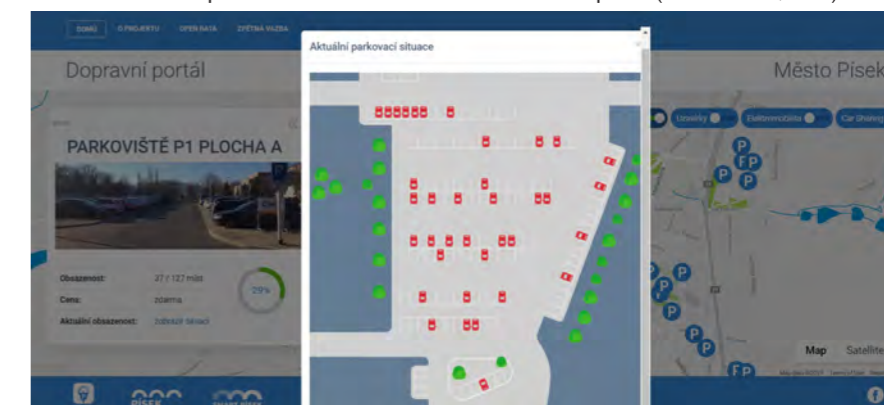
Obrázek: Příklad mobilní aplikace pro placení parkovacího poplatku (parkujvklidu.cz; Praha)



Tradiční model platby za parkování (tj. umístění potvrzení o zaplacení z parkovacího automatu viditelně za přední sklo) lze doplnit o další prvky, případně nahradit. Kromě umožnění platby prostřednictvím kreditní karty či bankovkami přímo parkovacího automatu je možné zavedení možnost platby prostřednictvím aplikace v mobilním telefonu (na základě vyplnění RZ/SPZ vozidla). Rovněž tradiční tisk potvrzení o zaplacení lze nahradit zadáním RZ/SPZ v parkovacím automatu. Tyto nové způsoby jsou obecně pohodlnější po uživatele a umožňují efektivnější (i automatickou) kontrolu zaplacení poplatku za parkování a dodržení maximální doby stání ze strany městské policie. Systém zadávání RZ/SPZ rovněž generuje data o aktuální obsazenosti parkovacích míst v oblasti a umožňuje generování statistických dat dále použitelných pro plánování a projektování dopravy či dalších opatření.

Jednotlivá parkovací místa (zejména na parkovištích pro návštěvníky) lze osadit detektory obsazenosti parkovacího místa, což rovněž může sloužit k informování o počtu obsazených míst v reálném čase i pro další statistická vyhodnocení.

Obrázek: Zobrazení parkovací situace v reálném čase na webové aplikaci (Parkoviště P1, Písek)



Organizace a řízení provozu, informačně a dopravně-telematické systémy

Silné stránky

- Snaha města navýšit kapacitu parkovacích stání v centru na strategicky správném a urbanisticky správném místě
- Připravenost územního plánu na výstavbu nových parkovacích kapacit
- Dohoda se SŽDC na investici parkovacího domu P+R (= 1. parkovací dům jako investice státu v souvislosti s rozvojem železnice a veřejné dopravy)

Slabé stránky

- Absence sběru a vyhodnocování dat o parametrech dopravního proudu ze strany města
- Slabé nebo žádné informování cestujících ve veřejné dopravě (ve vozidlech i na zastávkách)
- Absence parkoviště P+R u přestupního bodu (železniční stanice – autobusové nádraží)
- Nekoncepční přístup k problematice parkování na území města
- Absence moderních prostředků pro informování občana v oblasti dopravy a mobility

Příležitosti

- Využití moderních technologií a telematiky ke zkvalitnění projektování dopravy ve městě
- Využití moderních technologií a telematiky k informování cestujících i občanů
- Možnosti využití dotačních titulů pro realizaci technologických a telematických aplikací
- Nákup nových moderních vozidel MHD a připojení se k Integrované dopravě Zlínského kraje
- Zavádění nejmodernějších řešení, která byla již vyzkoušena v praxi, je možné kupovat systém s již prověřenou funkcí

Hrozby

- Nekoordinace technologických a telematických aplikací města s ostatními subjekty (organizátor IDS ve veřejné dopravě, ŘSD při přesahu na síť komunikací I. třídy, apod.)
- Odkládání výstavby parkovacího domu u žst.
- Neeinvestice do nových systémů řízení dopravy
- Politický neshoda na investicích do informačních a navigačních systémů města

Individuální automobilová doprava

Současný stav

Městem Vsetínem a celým regionem prochází významná silnice I/57 od Valašského Meziříčí přes Vsetín dále přes Valašské Klobouky až na Slovensko. Tato silnice je v hornatém území přirozenou dopravní osou, na kterou se napojuje silnice I/69 vedoucí ze Vsetína do Zlína. Ze silnice I/57 dále vycházejí silnice II/487 do Velkých Karlovic a II/437 vedoucí do Bystřice pod Hostýnem.

Pozitivním faktem je skutečnost, že hlavní dopravní silnice jsou vedeny přirozeně a západovýchodním a severojižním směrem a vždy vzájemně zastupitelnosti, kdy existuje i paralelní druhé kapacitní spojení, které zajistí obsluhu města v případě výpadu jedné se spojovacích komunikací. V západovýchodním směru plní tyto funkce ulice Nádražní, resp. Palackého/ Sychrov/ Pod Pecníkem, v severojižním směru pak ulice Mostecká, resp. Generála Klapálka.

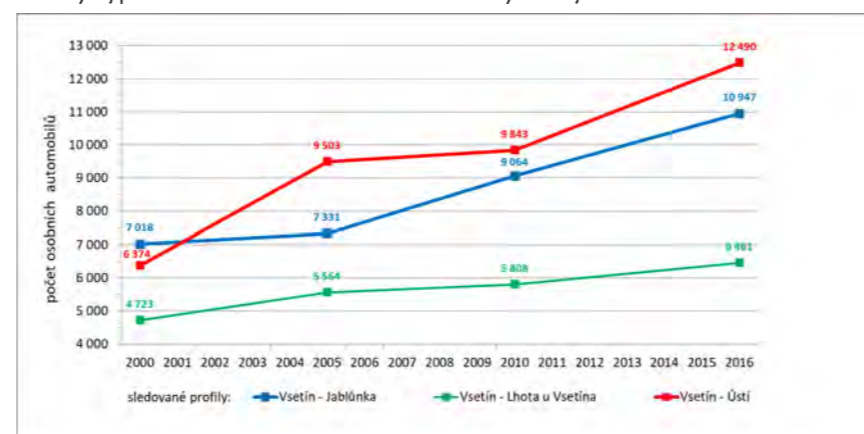
Z tabulky a grafu vyplývá neustále se zvyšující se objem dopravy, který v posledních 16 letech stoupl na všech měřených profilech na okraji Vsetína o desítky procent až dvojnásobek. Lze se důvodně domnívat, že většina přírůstku je dána vnitroregionální dopravou a jen menší vliv má tranzitní osobní doprava mezi regiony a mezinárodní doprava. Šancí na zastavení tohoto nárůstu je podpora výstavby odstavňových ploch P+R u dopravních uzlu a zkvalitnění veřejné dopravy.

V době provádění sčítání probíhala výstavba obchodního Smetanova. Výsledky dopravního sčítání z roku 2019 byly proto kalibrovány s předešlými sčítáními ŘSD.

Tabulka: Vývoj počtu osobních automobilů na silnicích I. třídy směřujících do Vsetína
Zdroj: Sčítání dopravy ŘSD v letech 2000–2016

	2000	2005	2010	2016
I/57 úseku Vsetín – Jablunka	7 018	7 331	9 064	10 947
I/69 úsek Vsetín – Lhota u Vsetína	4 723	5 564	5 808	6 461
I/57 úsek Vsetín – Ústí	6 374	9 503	9 843	12 490

Graf: Vývoj počtu osobních automobilů na silnicích I. třídy směřujících do Vsetína



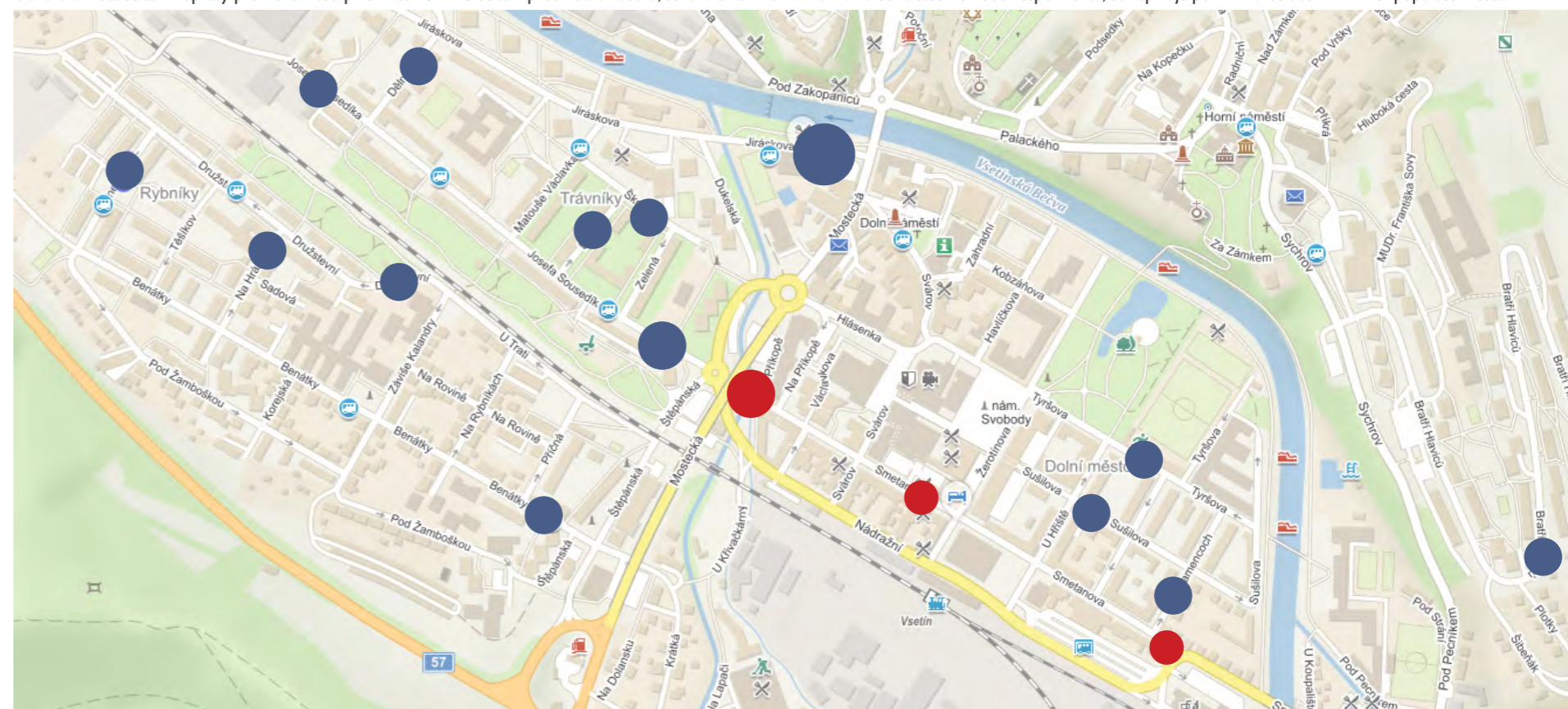
Hybnost obyvatel

Průměrný obyvatel Vsetína vykoná denně přibližně 2,5 cesty. Celková hybnost všech obyvatel Vsetína je 65 275 cest za den. Lze předpokládat, že se hybnost obyvatel města Vsetína bude i nadále zvyšovat, a to až k hodnotě 3,5 cest za den, která je obvyklá v zemích západní Evropy, které vykazují nejvyšší míry hybnosti.

Průměrná přepravní vzdálenost je 3,1 km, přičemž údaj vyjadřuje pouze obyvatele uskutečňující svou cestu na území města (průměrnou přepravní vzdálenost je vzdálenost, na kterou se v průměru přepraví jedna osoba.)

Prostorové rozmístění cest odpovídá poměrům cest uskutečňovaných MHD, kdy největší podíl cest připadá z jednotlivých sídlišť do centra města a do míst nabídky práce. Největší zaměstnavatelé jsou v případě Vsetína koncentrováni v oblasti areálu Zbrojovky, centra města a TES.

Obrázek: Místa sčítání dopravy pro získání vstupních dat PUMM / Sčítání probíhala v květnu, červnu a září 2019. Průzkumu se zúčastnilo 1300 respondentů, což splňuje podmínku oslovení min. 2 % populace města.



Současné intenzity dopravy za 24 h



Plánovaný rozvoj silniční sítě

Významný vliv pro dopravní dostupnost města a regionu bude mít dostavba dálniční sítě České republiky. V nejbližších letech se počítá se dostavbou D49 z Hulína do Fryštáku, čtyřproudé silnice I/57 Semetín – Valašské Meziříčí a silnice I/35 Valašské – Meziříčí, čímž dojde k napojení na dálnici D48.

Přehled všech souvisejících silničních staveb mající vliv na dostupnost mikroregionu Vsetína je uveden v tabulce dále.

Výše uvedená data dostavby jednotlivých úseku silničních spojení budou mít negativní vliv na poptávku po veřejné dopravě v regionu a na její atraktivitu. Nicméně většina úseků bude realizována v relativně vzdálených termínech. I po otevření úseku D49 Hulín – Fryšták a částí čtyřproudých silnic I/57 a I/35 nedojde k zásadnímu zkrácení cestovních dob mezi Vsetínem a místy pravidelné dojíždky z mikroregionu. Nejsilnější vztah Vsetín – Zlín touto dostavbou zůstane nedotčen. Výstavba všech výše v tabulce uvedených úseků je dlouhodobě odsouvána a ani stávající předpokládané doby uvedení do provozu nelze považovat za definitivně platné. Realizaci těchto staveb dojde v horizontu 20 let ke zkrácení cestovních dob IAD ze Vsetínska do Valašského Meziříčí, Hranic, Olomouce či Ostravy.

silnice	úsek	uvedení do provozu	délka v km
D49	Hulín – Fryšták	09/2021	16,4
D49	Fryšták – Lípa	2020 *	3
D49	Lípa – Pozdětchov	2024 *	9,9
D49	Pozdětchov – Horní Lideč	2024 *	9,1
D49	Horní Lideč - st. hr. CZ/SK	2024 *	5,6
I/57	Semetín – Bystřička, 1. stavba	06/2009	2,6
I/57	Semetín – Bystřička, 2. stavba	2022	4,4
I/57	Jarcová – Bystřička, jih	není známo	3,5
I/57	Valašské Meziříčí – Jarcová, obchvat	2024 *	6,5
I/35	Valašské Meziříčí – Lešná, 3. etapa	09/2017	0,7
I/35	Valašské Meziříčí – Lešná, 2. etapa	09/2017	1,7
I/35	Lešná – Palačov	2021	4,9

Tabulka: Plánované dostavby významných silnic ve Zlínském kraji / * jedná se o datum předpokládaného začátku výstavby / Zdroj: ŘSD

Vozový park městského úřadu

Následující tabulka inventarizuje aktuální skladbu automobilů vlastněných městským úřadem.

	Název	registrační značka	datum zařazení	palivo
102000000009	1 AUTOMOBIL ŠKODA OCTAVIA	1Z6 1522	06/2005	benzín
102000004455	2 AUTOMOBIL RENAULT CLIO	2Z3 9727	12/2006	benzín
102000004462	3 AUTOMOBIL RENAULT THALIA	2Z3 9969	03/2007	nafta
102000004464	5 AUTOMOBIL RENAULT THALIA	2Z3 9910	03/2007	nafta
102000004466	6 AUTOMOBIL RENAULT MEGAN SEDAN	2Z9 7505	08/2007	nafta
102000004490	7 AUTOMOBIL FIAT SCUDO	4Z0 2898	12/2009	nafta
102000004498	8 AUTOMOBIL SUZUKI SX4 1,6	4Z2 3633	08/2010	benzín
102000004507	9 AUTOMOBIL SLUŽEB. DACIA DUSTER	4Z5 8757	11/2011	benzín
102000004514	10 AUTOMOBIL RENAULT THALIA	2Z9 6050	03/2007	benzín
102000004539	11 AUTOMOBIL SUZUKI JIMNY 1,3	5Z2 4984	12/2013	benzín
102000004629	12 ŠKODA SUPERB	5Z6 2880	07/2018	nafta
102000004632	13 ŠKODA FABIA	6Z4 0331	09/2018	benzín
102000004633	14 ŠKODA FABIA	6Z4 0332	09/2018	benzín
102000004634	15 ŠKODA OCTAVIA	6Z4 0334	09/2018	benzín
102000004643	16 AUTOMOBIL ŠKODA YETTI	6Z4 0540	12/2018	benzín
102000004647	17 ŠKODA OCTAVIA	6Z4 0509	03/2018	benzín

Tabulka: Vozový park Městského úřadu Vsetín

Veřejná prostranství

Odborné zhodnocení vybraných veřejných prostranství

Cílem analytické části je také zhodnocení kvality stávajících veřejných prostranství jako jedné z oblastí kvality života.

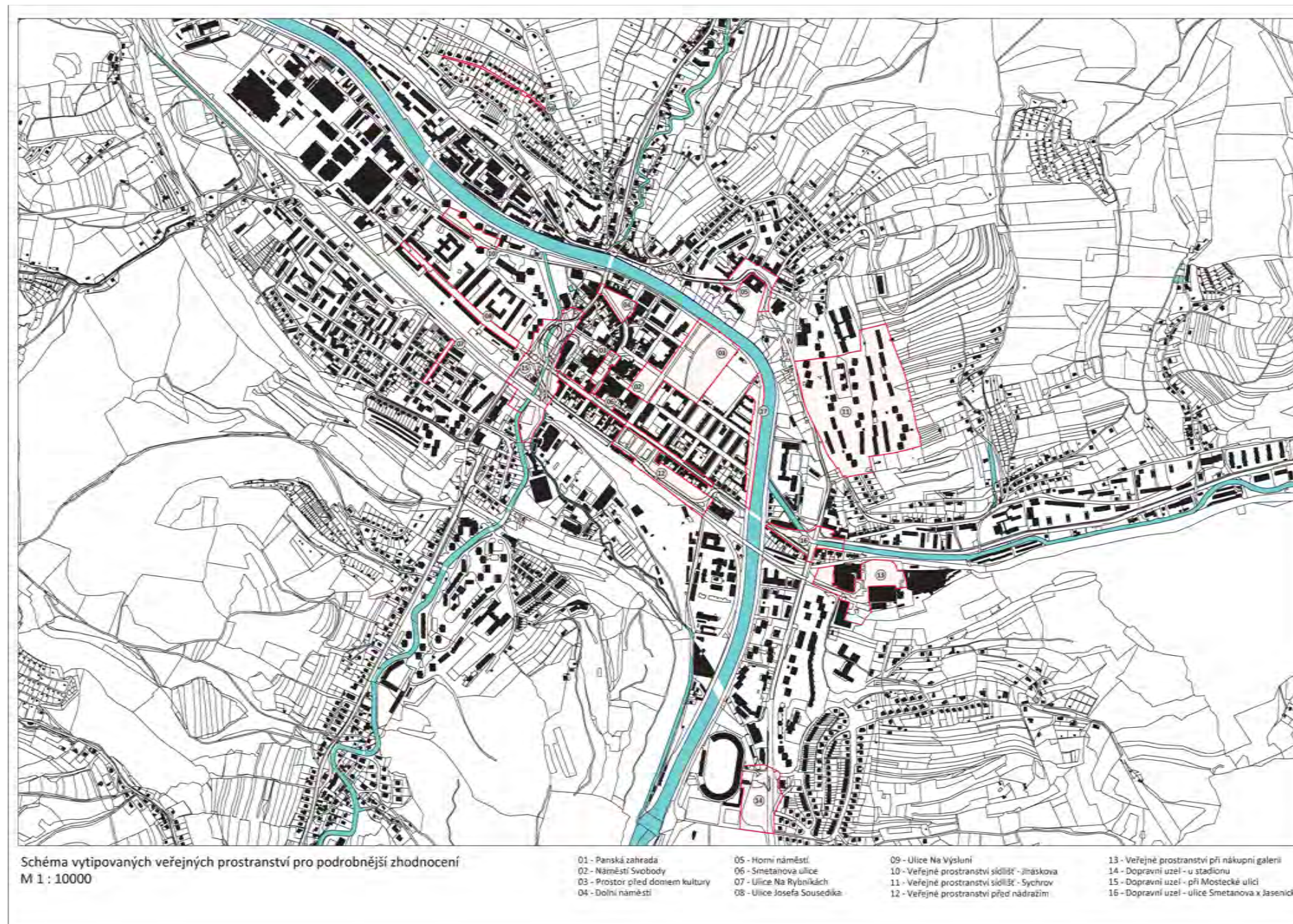
Při výběru veřejných prostranství jsme se soustředili na:

- Typická veřejná prostranství (náměstí, ulice)
- Veřejná prostranství s potenciálem rozvoje nemotorové dopravy (nábřeží)
- Nejčastější problematická veřejná prostranství ve vztahu k dopravě (dopravní uzly, parkoviště při významných stavbách, sídliště)

Vybraná veřejná prostranství jsou detailně zhodnocena v jednotlivých kartách, které jsou součástí tohoto dokumentu. V této kapitole bychom se rádi soustředili na obecné principy (ať už dobré nebo špatné), které jsme ve městě Vsetín zaznamenali.

Ve struktuře města byla vybrána taková veřejná prostranství, která jsou příkladem dobrých i špatných řešení.

- 1 Panská zahrada
- 2 Náměstí Svobody
- 3 Prostor před domem kultury
- 4 Dolní náměstí
- 5 Horní náměstí
- 6 Smetanova ulice
- 7 Ulice Na Rybníkách
- 8 Ulice Josefa Sousedíka
- 9 Ulice Na Výsluní
- 10 Veřejné prostranství sídliště – Jiráskova
- 11 Veřejné prostranství sídliště – Sychrov
- 12 Veřejné prostranství před nádražím
- 13 Veřejné prostranství při nákupní galerii
- 14 Dopravní uzel – u stadionu
- 15 Dopravní uzel – při Mostecké ulici
- 16 Dopravní uzel – ulice Smetanova x Jasenická



Listy hodnocení veřejných prostranství

NÁZEV PLOCHY	Panská zahrada				
ČÍSLO PLOCHY	01				
POPIS PLOCHY	Významná plocha zeleně v dosahu centra města s návazností na nábreží Vsetinské Bečvy. V okolní zástavbě chybí parter, ale jsou zde umístěny objekty občanské vybavenosti (gymnázium, mateřská škola). Jedna z hlavních pěších tras pro dosažení sídliště Sychrov.				
CHARAKTER PLOCHY PODLE TYPOLOGIE (označit X)	ULICE V HISTORICKÉ ZÁSTAVBĚ		VZTAH KVALITY VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ A DOPRAVY (hodnocení 1-5) (1 - nejlepší, 5 - nejhorší)	POHYB PĚŠÍCH	1
	ULICE V NOVODOBÉ ZÁSTAVBĚ			POHYB CYKLISTŮ	1
	NÁMĚSTÍ			POHYB MOTOROVÉ DOPRAVY	1
	VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ SÍDLIŠTĚ			PARKOVÁNÍ	1
	VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ V OKOLÍ VÝZNAMNÝCH BUDOV			KVALITA PROPOJENÍ TYPŮ MOBILITY	1
	NÁBREŽÍ			PŘEHLEDNOST PROSTORU	1
	SPECIFICKÁ LINIOVÁ/DOPRAVNÍ VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ			PROSTUPNOST ÚZEMÍM/VYHOVUJÍCÍ TRASOVÁNÍ	1
	OSTATNÍ - PARK	X		BEZBARIÉROVOST	1
				PARTER	3
				MIKROKLIMA	1
CHARAKTER PLOCHY PODLE FUNKCE (označit X)	REPREZENTATIVNÍ	X		POVRCHY	1
	KOMERČNÍ			MOBILIÁŘ	2
	REZIDENČNÍ			SADOVÉ ÚPRAVY	1
	REKREAČNÍ	X			
	DOPRAVNÍ				
VÝZNAM (označit X)	NADMÍSTNÍ		PŘEVAŽUJÍCÍ CHARAKTER (označit X)	ZPEVNĚNÝ HISTORICKÝ	
	CELOMĚSTSKÝ	X		ZPEVNĚNÝ NOVODOBÝ	
	LOKÁLNÍ			PŘÍRODNÍ	X
GRAF					
LOKALITA	Dolní město				
URBANISTICKÁ STRUKTURA	Převažuje historická i novodobá bloková zástavba				
SWOT ANALÝZA					
SILNÉ STRÁNKY	- pěkné prostředí, přítomnost dětského hřiště, altánek, mobiliář, vodotrysk - pohledová osa na Horní náměstí				
SLABÉ STRÁNKY	- lépe umístit mobiliiář, chybí stánek s občerstvením				
PŘÍLEŽITOSTI	- realizovat stánek s občerstvením v parku při dětském hřišti, nebo vodní ploše				
HROZBY	- ztráta přírodního charakteru místa				
POZNÁMKY					

NÁZEV PLOCHY	Náměstí Svobody				
ČÍSLO PLOCHY	02				
POPIS PLOCHY	Novodobé náměstí v centru města. Na náměstí se nachází objekty občanské vybavenosti (obchody, gymnázium). Okolní zástavba je nesourodá (historické objekty i objekty z období 70., 80. let 20. století) a nevytváří uzavřený prostor. Ze dvou stran je náměstí obklopeno komunikacemi (Žerotínova a Tyršova) s kolovými parkovacími stáními. Vzrostlá zeleň je umístěna pouze v prostoru vymezeném pro pěší pohyb.				
CHARAKTER PLOCHY PODLE TYPOLOGIE (označit X)	ULICE V HISTORICKÉ ZÁSTAVBĚ		VZTAH KVALITY VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ A DOPRAVY (hodnocení 1-5) (1 - nejlepší, 5 - nejhorší)	POHYB PĚŠÍCH	2
	ULICE V NOVODOBÉ ZÁSTAVBĚ			POHYB CYKLISTŮ	2
	NÁMĚSTÍ	X		POHYB MOTOROVÉ DOPRAVY	1
	VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ SÍDLIŠTĚ			PARKOVÁNÍ	2
	VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ V OKOLÍ VÝZNAMNÝCH BUDOV	X		KVALITA PROPOJENÍ TYPŮ MOBILITY	1
	NÁBREŽÍ			PŘEHLEDNOST PROSTORU	1
	SPECIFICKÁ LINIOVÁ/DOPRAVNÍ VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ			PROSTUPNOST ÚZEMÍM/VYHOVUJÍCÍ TRASOVÁNÍ	1
	OSTATNÍ			BEZBARIÉROVOST	2
				PARTER	3
				MIKROKLIMA	4
CHARAKTER PLOCHY PODLE FUNKCE (označit X)	REPREZENTATIVNÍ	X		POVRCHY	1
	KOMERČNÍ	X		MOBILIÁŘ	2
	REZIDENČNÍ			SADOVÉ ÚPRAVY	3
	REKREAČNÍ				
	DOPRAVNÍ				
VÝZNAM (označit X)	NADMÍSTNÍ		PŘEVAŽUJÍCÍ CHARAKTER (označit X)	ZPEVNĚNÝ HISTORICKÝ	
	CELOMĚSTSKÝ	X		ZPEVNĚNÝ NOVODOBÝ	X
	LOKÁLNÍ			PŘÍRODNÍ	
GRAF					
LOKALITA	Dolní město				
URBANISTICKÁ STRUKTURA	Převažuje historická i novodobá bloková zástavba				
SWOT ANALÝZA					
SILNÉ STRÁNKY	- přehledný prostor, pro pěši				
SLABÉ STRÁNKY	- před kinem Vatra je umístěn stánek s občerstvením, který narušuje zamýšlenou pohledovou osu (Dům Kultury - Sušilova) - sochy přímo ve středu náměstí znesnadňují pohyb pro pěši i cyklisty - doplněné hracími prvky, pro prostor ovšem nevhodné + chybí stín				
PŘÍLEŽITOSTI	- zlepšení mikroklima - obnovit pohledovou osu - nalézt vhodný mobiliář pro pořádání trhů (inspirace např.: Nám Jiřho z Poděbrad, Praha)				
HROZBY	- ponechání stávajícího stavu				
POZNÁMKY					

NÁZEV PLOCHY	Prostor před Domem kultury				
ČÍSLO PLOCHY	03				
POPIS PLOCHY	Prostor je komponován podle zásad modernistického města a je obklopen zástavbou ze 70./80. let 20. století. Prostor je napojen ulicí Svárov směrem na Dolní náměstí a je zde zamýšlená pohledová osa do ulice Sušilova.				
CHARAKTER PLOCHY PODLE TYPOLOGIE (označit X)	ULICE V HISTORICKÉ ZÁSTAVBĚ		VZTAH KVALITY VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ A DOPRAVY (hodnocení 1-5) (1 - nejlepší, 5 - nejhorší)	POHYB PĚŠÍCH	2
	ULICE V NOVODOBÉ ZÁSTAVBĚ	X		POHYB CYKLISTŮ	1
	NÁMĚSTÍ	X		POHYB MOTOROVÉ DOPRAVY	1
	VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ SÍDLIŠTĚ			PARKOVÁNÍ	1
	VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ V OKOLÍ VÝZNAMNÝCH BUDOV	X		KVALITA PROPOJENÍ TYPŮ MOBILITY	1
	NÁBREŽÍ			PŘEHLEDNOST PROSTORU	3
	SPECIFICKÁ LINIOVÁ/DOPRAVNÍ VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ			PROSTUPNOST ÚZEMÍM/VYHOVUJÍCÍ TRASOVÁNÍ	2
	OSTATNÍ			BEZBARIÉROVOST	1
				PARTER	3
				MIKROKLIMA	4
CHARAKTER PLOCHY PODLE FUNKCE (označit X)	REPREZENTATIVNÍ	X		POVRCHY	2
	KOMERČNÍ	X		MOBILIÁŘ	4
	REZIDENČNÍ			SADOVÉ ÚPRAVY	5
	REKREAČNÍ				
	DOPRAVNÍ				
VÝZNAM (označit X)	NADMÍSTNÍ		PŘEVAŽUJÍCÍ CHARAKTER (označit X)	ZPEVNĚNÝ HISTORICKÝ	
	CELOMĚSTSKÝ	X		ZPEVNĚNÝ NOVODOBÝ	X
	LOKÁLNÍ			PŘÍRODNÍ	
GRAF					
LOKALITA	Dolní město				
URBANISTICKÁ STRUKTURA	Modernistické město (urbanismus 70. a 80. let 20. století)				
SWOT ANALÝZA					
SILNÉ STRÁNKY	- přítomnost služeb i lidí - původní materiálové řešení objektů				
SLABÉ STRÁNKY	- narušení pohledové osy - mikroklima (nevhodné sadové výsadby) - zastaralý mobiliář a i v případě, že je nahrazen jiným, zůstává i tak v prostoru (např. stojan na kola)				
PŘÍLEŽITOSTI	- obnovení pohledové osy - nový mobiliář, nový návrh sadových úprav, údržba				
HROZBY	- údržba - doplnění dalších nevhodných objektů do komponovaného prostoru				
POZNÁMKY					

Listy hodnocení veřejných prostranství

NÁZEV PLOCHY	Dolní náměstí				
ČÍSLO PLOCHY	04				
POPIS PLOCHY	Nejvýznamnější veřejné prostranství ve městě. Náměstí má převážně historický charakter, nachází se zde občanská vybavenost (knihovna, obchody, restaurace). V západní části je napojeno na ulici Mosteckou. V prostoru je jasná preference pěší dopravy nad ostatními typy mobility (VHD, osobní automobilová doprava).				
CHARAKTER PLOCHY PODLE TYPOLOGIE (označit X)	ULICE V HISTORICKÉ ZASTAVBĚ		VZTAH KVALITY VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ A DOPRAVY (hodnocení 1-5) (1 - nejlepší, 5 - nejhorší)	POHYB PĚŠÍCH	2
	ULICE V NOVODOBÉ ZASTAVBĚ			POHYB CYKLISTŮ	3
	NÁMĚSTÍ	X		POHYB MOTOROVÉ DOPRAVY	1
	VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ SÍDLIŠTĚ			PARKOVÁNÍ	1
	VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ V OKOLÍ VÝZNAMNÝCH BUDOV			KVALITA PROPOJENÍ TYPŮ MOBILITY	1
	NABŘEŽÍ			PŘEHLEDNOST PROSTORU	3
	SPECIFICKÁ LINIOVÁ/DOPRAVNÍ VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ			PROSTUPNOST ÚZEMÍM/ VYHOVUJÍCÍ TRASOVÁNÍ	3
	OSTATNÍ			BEZBARIÉROVOST	1
CHARAKTER PLOCHY PODLE FUNKCE (označit X)	REPREZENTATIVNÍ	X		PARTER	2
	KOMERČNÍ	X		MIKROKLIMA	2
	REZIDENČNÍ			POVRCHY	2
	REKREAČNÍ			MOBILIÁŘ	2
	DOPRAVNÍ			SADOVÉ ÚPRAVY	2
VÝZNAM (označit X)	NADMÍSTNÍ		PŘEVAŽUJÍCÍ CHARAKTER (označit X)	ZPEVNĚNÝ HISTORICKÝ	X
	CELOMĚSTSKÝ	X		ZPEVNĚNÝ NOVODOBÝ	
	LOKÁLNÍ			PŘÍRODNÍ	
GRAF					
LOKALITA	Dolní město				
URBANISTICKÁ STRUKTURA	Původní historická				
SWOT ANALÝZA					
SILNÉ STRÁNKY	- zachovaný historický charakter (materiály, sadové úpravy) - zklidněné plochy s dominancí pěší dopravy, vše v jedné úrovni - prostorem prochází i osobní automobilová doprava, vhodné řešení parkování				
SLABÉ STRÁNKY	- chybí ostrůvek pro bezbariérový nástup do vozidel VHD, - velké množství prvků a designově nesourodý mobiliář v ploše zeleně - betonové truhlíky jako prvky pro oddělení dvou prostorů				
PŘÍLEŽITOSTI	- umístění prstříšku pro uživatele VHD - schody před knihovnou mají potenciál vzniku nového pobytového prvku				
HROZBY					
POZNÁMKY	Přehlednost i pohyb znesnadňuje plocha zeleně s mobiliářem před knihovnou.				

NÁZEV PLOCHY	Horní náměstí					
ČÍSLO PLOCHY	05					
POPIS PLOCHY	Historické náměstí s významnými stavbami a dominantami. V současné době je zatíženo dopravou (ulice Palackého, Sychrov), je nepřehledné (plocha zeleně, nejasný (vymezený pro pěší, automobily a pro parkovací stání) i nesjednocený (různé úrovně) prostor.					
CHARAKTER PLOCHY PODLE TYPOLOGIE (označit X)	ULICE V HISTORICKÉ ZASTAVBĚ		VZTAH KVALITY VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ A DOPRAVY (hodnocení 1-5) (1 - nejlepší, 5 - nejhorší)	POHYB PĚŠÍCH	5	
	ULICE V NOVODOBÉ ZASTAVBĚ			POHYB CYKLISTŮ	3	
	NÁMĚSTÍ	X		POHYB MOTOROVÉ DOPRAVY	1	
	VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ SÍDLIŠTĚ			PARKOVÁNÍ	3	
	VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ V OKOLÍ VÝZNAMNÝCH BUDOV	X		KVALITA PROPOJENÍ TYPŮ MOBILITY	3	
	NABŘEŽÍ			PŘEHLEDNOST PROSTORU	4	
	SPECIFICKÁ LINIOVÁ/DOPRAVNÍ VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ			PROSTUPNOST ÚZEMÍM/ VYHOVUJÍCÍ TRASOVÁNÍ	5	
	OSTATNÍ			BEZBARIÉROVOST	4	
CHARAKTER PLOCHY PODLE FUNKCE (označit X)	REPREZENTATIVNÍ	X		PARTER	4	
	KOMERČNÍ	X		MIKROKLIMA	2	
	REZIDENČNÍ			POVRCHY	4	
	REKREAČNÍ			MOBILIÁŘ	3	
	DOPRAVNÍ	X		SADOVÉ ÚPRAVY	4	
VÝZNAM (označit X)	NADMÍSTNÍ		PŘEVAŽUJÍCÍ CHARAKTER (označit X)	ZPEVNĚNÝ HISTORICKÝ	X	
	CELOMĚSTSKÝ			ZPEVNĚNÝ NOVODOBÝ		
	LOKÁLNÍ	X		PŘÍRODNÍ		
GRAF						
LOKALITA	Horní město					
URBANISTICKÁ STRUKTURA	Původní historická					
SWOT ANALÝZA						
SILNÉ STRÁNKY	- svislá hrana veřejného prostranství - ideální rozhledové poměry na přechodu pro chodce					
SLABÉ STRÁNKY	- nescelený a nepřehledný prostor (výškové úrovně, řešení povrchů) - narušení pohledové osy na věž muzea zelení - plocha zeleně včetně "nahuštěného" mobiliáře - kašna, socha, kříž					
PŘÍLEŽITOSTI	- scelení prostoru - možnost zvednutí úrovně komunikace na úroveň chodníku, která povede ke zpomalení automobilů, zlepšení prostupnosti území a oživení prostoru					
HROZBY	- ponechání stávajícího řešení					
POZNÁMKY	Prostor má velký potenciál pro zvýšení kvality veřejného prostranství.					

NÁZEV PLOCHY	Smetanova ulice				
ČÍSLO PLOCHY	06				
POPIS PLOCHY	Významná obchodní ulice v centrální části města, spojuje východní a západní část Dolního města. Ulice obsahuje velké množství obchodů a služeb v parteru a je hojně využívána - což dokládá přítomnost lidí. Dle umístění květináčů je patrná snaha umístění zeleně do veřejného prostranství.				
CHARAKTER PLOCHY PODLE TYPOLOGIE (označit X)	ULICE V HISTORICKÉ ZASTAVBĚ	X	VZTAH KVALITY VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ A DOPRAVY (hodnocení 1-5) (1 - nejlepší, 5 - nejhorší)	POHYB PĚŠÍCH	3
	ULICE V NOVODOBÉ ZASTAVBĚ	X		POHYB CYKLISTŮ	4
	NÁMĚSTÍ			POHYB MOTOROVÉ DOPRAVY	1
	VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ SÍDLIŠTĚ			PARKOVÁNÍ	3
	VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ V OKOLÍ VÝZNAMNÝCH BUDOV			KVALITA PROPOJENÍ TYPŮ MOBILITY	3
	NABŘEŽÍ			PŘEHLEDNOST PROSTORU	1
	SPECIFICKÁ LINIOVÁ/DOPRAVNÍ VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ			PROSTUPNOST ÚZEMÍM/ VYHOVUJÍCÍ TRASOVÁNÍ	2
	OSTATNÍ			BEZBARIÉROVOST	2
CHARAKTER PLOCHY PODLE FUNKCE (označit X)	REPREZENTATIVNÍ	X		PARTER	1
	KOMERČNÍ	X		MIKROKLIMA	3
	REZIDENČNÍ	X		POVRCHY	3
	REKREAČNÍ			MOBILIÁŘ	4
	DOPRAVNÍ	X		SADOVÉ ÚPRAVY	3
VÝZNAM (označit X)	NADMÍSTNÍ		PŘEVAŽUJÍCÍ CHARAKTER (označit X)	ZPEVNĚNÝ HISTORICKÝ	X
	CELOMĚSTSKÝ	X		ZPEVNĚNÝ NOVODOBÝ	X
	LOKÁLNÍ			PŘÍRODNÍ	
GRAF					
LOKALITA	Dolní město				
URBANISTICKÁ STRUKTURA	Převažuje historická i novodobá bloková zástavba				
SWOT ANALÝZA					
SILNÉ STRÁNKY	- aktivní a využívaný prostor s přítomností lidí ve veřejném prostranství - snaha umístit zeleně				
SLABÉ STRÁNKY	- úzký uliční profil, úzké chodníky - parkování aut vytváří bariéru a snižuje přehlednost prostoru				
PŘÍLEŽITOSTI	- zvýšení pobytové funkce rozšířením chodníků (jednosměrná komunikace, snížení počtu parkovacích stání, přesun části parkovacích stání do parkovacího domu) a umístěním mobiliáře, včetně zahrádek restaurací - nový obchodní dům a prostor před ním mohou přispět k pobytové funkci ulice				
HROZBY	- nevhodná vazba nového obchodního domu a ulice (např. nevhodné umístění vstupu, oddělení VP před OC od VP ulice) - nové obchodní centrum odvede velkou část zákazníků a dojde k uzavření obchodů ve Smetanově ulici a tím i ke snížení počtu lidí ve veřejném prostranství				
POZNÁMKY	Prostor má velký potenciál pro změnu a zvýšení kvality veřejného prostranství.				

Listy hodnocení veřejných prostranství

NÁZEV PLOCHY	Ulice Na Rybníkách					
ČÍSLO PLOCHY	07					
POPIS PLOCHY	Zástavba lokality Rybníky je tvořena bytovými i rodinnými domy. Bytové domy jsou zpravidla do max. výšky 5NP. Oblast je doplněna vzrostlou zelení a líniovým parkem při železniční trati. Kladně hodnotíme řešení veřejného prostranství před SOŠ Josefa Sousedíka. Vzhledem k charakteru zástavby v lokalitě Rybníky není dominantním problémem zajištění dostatečného množství parkovacích stání pro rezidenty.					
CHARAKTER PLOCHY PODLE TYPOLOGIE (označit X)	ULICE V HISTORICKÉ ZASTAVBĚ		VZTAH KVALITY VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ A DOPRAVY (hodnocení 1-5) (1 - nejlepší, 5 - nejhorší)	POHYB PĚŠÍCH	1	
	ULICE V NOVODOBÉ ZASTAVBĚ	X		POHYB CYKLISTŮ	2	
	NAMĚSTÍ			POHYB MOTOROVÉ DOPRAVY	2	
	VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ SÍDLIŠŤ	X		PARKOVÁNÍ	1	
	VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ V OKOLÍ VÝZNAMNÝCH BUDOV			KVALITA PROPOJENÍ TYPŮ MOBILITY	2	
	NABŘEŽÍ			PŘEHLEDNOST PROSTORU	1	
	SPECIFICKÁ LINOVÁ/DOPRAVNÍ VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ			PROSTUPNOST ÚZEMÍM/VYHOVUJÍCÍ TRASOVÁNÍ	1	
	OSTATNÍ			BEZBARIÉROVOST	1	
	CHARAKTER PLOCHY PODLE FUNKCE (označit X)	REPREZENTATIVNÍ			PARTER	3
	KOMERČNÍ				MIKROKLIMA	1
REZIDENČNÍ	X			POVRCHY	1	
REKREAČNÍ	X			MOBILIÁR	1	
DOPRAVNÍ				SADOVÉ ÚPRAVY	1	
VÝZNAM (označit X)	NADMÍSTNÍ		PŘEVAŽUJÍCÍ CHARAKTER	ZPEVNĚNÝ HISTORICKÝ		
	CELOMĚSTSKÝ		LOKÁLNÍ	ZPEVNĚNÝ NOVODOBÝ	X	
		X		PŘÍRODNÍ	X	
GRAF						
LOKALITA	Rybníky					
URBANISTICKÁ STRUKTURA	Veřejná prostranství sídlišť a individuální rodinné domy					
SWOT ANALÝZA						
SILNÉ STRÁNKY	- uliční profil je doplněn pásy zeleně (např. ul. Na Rybníkách - výsadba třešní) - střídání umístění parkovacích stání v uličním profilu při pravé nebo při levé straně komunikace funguje jako "zklidňující prvek" sloužící ke zpomalení dopravy, - umístění předzahrádek					
SLABÉ STRÁNKY	- nejsou vymezeny pásy pro cyklisty (ulice jsou zpravidla jednosměrné a nejsou zatíženy dopravou) - keřové patro oddělující komunikaci a chodníky je někdy příliš vysoké a znesnadňuje orientaci v prostoru.					
PŘÍLEŽITOSTI	- zakrešlení pásů pro cyklisty v uličním profilu					
HROZBY	- využití zelených vnitrobloků pro dopravu, zejména dopravu v klidu					
POZNÁMKY	- při železnici mezi lokalitou Trávníky a Rybníky jsou umístěny dva pomníky, zřejmě jako vzpomínka na srážku vlaku s chodcem. Obyvatelé si svévolně zvyšují průchodnost územím mezi těmito lokalitami i mimo stávající vymezený přechod a podchod železniční trati. Bylo by vhodné najít adekvátní řešení (např. umožnit průchody a zajistit jejich bezpečnost, nebo naopak obyvatelům zamezit přecházení trati pomocí vhodných sadových úprav.					

NÁZEV PLOCHY	Ulice Josefa Sousedíka					
ČÍSLO PLOCHY	08					
POPIS PLOCHY	Rezidenční čtvrť převážně se zástavbou z 50. let 20. století (tj. relativně nízká zástavba bytových domů s max. 5 NP), vzrostlou zelení a líniovým parkem při železniční trati. Vzhledem k charakteru zástavby zde není dominantním problémem zajištění dostatečného množství parkovacích stání pro rezidenty.					
CHARAKTER PLOCHY PODLE TYPOLOGIE (označit X)	ULICE V HISTORICKÉ ZASTAVBĚ		VZTAH KVALITY VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ A DOPRAVY (hodnocení 1-5) (1 - nejlepší, 5 - nejhorší)	POHYB PĚŠÍCH	1	
	ULICE V NOVODOBÉ ZASTAVBĚ	X		POHYB CYKLISTŮ	2	
	NAMĚSTÍ			POHYB MOTOROVÉ DOPRAVY	1	
	VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ SÍDLIŠŤ	X		PARKOVÁNÍ	1	
	VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ V OKOLÍ VÝZNAMNÝCH BUDOV			KVALITA PROPOJENÍ TYPŮ MOBILITY	2	
	NABŘEŽÍ			PŘEHLEDNOST PROSTORU	1	
	SPECIFICKÁ LINOVÁ/DOPRAVNÍ VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ			PROSTUPNOST ÚZEMÍM/VYHOVUJÍCÍ TRASOVÁNÍ	1	
	OSTATNÍ			BEZBARIÉROVOST	2	
	CHARAKTER PLOCHY PODLE FUNKCE (označit X)	REPREZENTATIVNÍ			PARTER	2
	KOMERČNÍ	X			MIKROKLIMA	1
REZIDENČNÍ	X			POVRCHY	1	
REKREAČNÍ	X			MOBILIÁR	2	
DOPRAVNÍ				SADOVÉ ÚPRAVY	2	
VÝZNAM (označit X)	NADMÍSTNÍ		PŘEVAŽUJÍCÍ CHARAKTER	ZPEVNĚNÝ HISTORICKÝ		
	CELOMĚSTSKÝ		LOKÁLNÍ	ZPEVNĚNÝ NOVODOBÝ	X	
		X		PŘÍRODNÍ	X	
GRAF						
LOKALITA	Trávníky					
URBANISTICKÁ STRUKTURA	Veřejná prostranství sídlišť					
SWOT ANALÝZA						
SILNÉ STRÁNKY	- Uliční profil je ukázkově řešen - oddělení ploch pro provoz a parkování automobilů použitím různých povrchů, - ukázkové řešení kombinace parkovacích stání a zeleně					
SLABÉ STRÁNKY	- snížená přehlednost při přecházení z důvodu parkování osobních automobilů - řešení parkování při občanské vybavenosti - nejsou vymezeny pruhy pro cyklisty v uličním profilu					
PŘÍLEŽITOSTI	- využít šířky uličního profilu a umístit do něj pruhy pro cyklisty - kultivovat parkování u občanské vybavenosti					
HROZBY	- ponechání stávajícího stavu nebo zhoršení stávající kladně hodnocené úrovně veřejných prostranství - využití vnitrobloků mezi objekty pro bydlení pro dopravu v klidu, popř. oplocení vnitrobloků a zamezení prostupnosti prostoru					
POZNÁMKY	Park při kolejích ukázkově a velmi inspirativní řešení v konceptu i detailu.					

NÁZEV PLOCHY	Ulice Na Výsluní					
ČÍSLO PLOCHY	09					
POPIS PLOCHY	Zástavba individuálních rodinných domů. Přijezdová komunikace nespĺňuje normové požadavky (tj. minimální šířka veřejného prostranství 8 m). V uličním profilu je umístěno pouze těleso komunikace. Pěší a cyklistická doprava je realizována v ploše komunikace. Parkování je zajištěno mimo uliční profil, na pozemcích majitelů staveb a pozemků.					
CHARAKTER PLOCHY PODLE TYPOLOGIE (označit X)	ULICE V HISTORICKÉ ZASTAVBĚ		VZTAH KVALITY VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ A DOPRAVY (hodnocení 1-5) (1 - nejlepší, 5 - nejhorší)	POHYB PĚŠÍCH	3	
	ULICE V NOVODOBÉ ZASTAVBĚ	X		POHYB CYKLISTŮ	3	
	NAMĚSTÍ			POHYB MOTOROVÉ DOPRAVY	2	
	VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ SÍDLIŠŤ			PARKOVÁNÍ	4	
	VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ V OKOLÍ VÝZNAMNÝCH BUDOV			KVALITA PROPOJENÍ TYPŮ MOBILITY	2	
	NABŘEŽÍ			PŘEHLEDNOST PROSTORU	1	
	SPECIFICKÁ LINOVÁ/DOPRAVNÍ VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ			PROSTUPNOST ÚZEMÍM/VYHOVUJÍCÍ TRASOVÁNÍ	1	
	OSTATNÍ			BEZBARIÉROVOST	1	
	CHARAKTER PLOCHY PODLE FUNKCE (označit X)	REPREZENTATIVNÍ			PARTER	4
	KOMERČNÍ				MIKROKLIMA	2
REZIDENČNÍ	X			POVRCHY	2	
REKREAČNÍ				MOBILIÁR	4	
DOPRAVNÍ				SADOVÉ ÚPRAVY	4	
VÝZNAM (označit X)	NADMÍSTNÍ		PŘEVAŽUJÍCÍ CHARAKTER	ZPEVNĚNÝ HISTORICKÝ		
	CELOMĚSTSKÝ		LOKÁLNÍ	ZPEVNĚNÝ NOVODOBÝ	X	
		X		PŘÍRODNÍ		
GRAF						
LOKALITA	Hřbová					
URBANISTICKÁ STRUKTURA	Zástavba individuálních rodinných domů					
SWOT ANALÝZA						
SILNÉ STRÁNKY	- veskerá mobilita se odehrává v jedné úrovni - nízká frekvence jízdy osobními automobily					
SLABÉ STRÁNKY	- úzký profil, není prostor pro parkování ani pro chodník					
PŘÍLEŽITOSTI	- podporovat výsadbu vzrostlé zeleně za ploty, na pozemcích soukromých vlastníků					
HROZBY						
POZNÁMKY						

Listy hodnocení veřejných prostranství

NÁZEV PLOCHY	Veřejná prostranství sídlišť - Jiráskova				
ČÍSLO PLOCHY	10				
POPIS PLOCHY	Část sídliště Trávníky s bodovými věžovými bytovými domy o 13ti NP. Jedná se o okrajovou část při Vsetínské Bečvě v lokalitě Trávníky. Počet obyvatel vyvolává větší nároky na počet parkovacích stání ve veřejné prostranství v porovnání s jinými prostory v oblasti Trávníků. Parkovací stání jsou řešena jako kolmá.				
CHARAKTER PLOCHY PODLE TYPOLOGIE (označit X)	ULICE V HISTORICKÉ ZASTAVBĚ		VZTAH KVALITY VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ A DOPRAVY (hodnocení 1-5) (1 - nejlepší, 5 - nejhorší)	POHYB PĚŠÍCH	3
	ULICE V NOVODOBÉ ZASTAVBĚ			POHYB CYKLISTŮ	2
	NAMĚSTÍ			POHYB MOTOROVÉ DOPRAVY	1
	VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ SÍDLIŠŤ	X		PARKOVÁNÍ	1
	VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ V OKOLÍ VÝZNAMNÝCH BUDOV			KVALITA PROPOJENÍ TYPŮ MOBILITY	2
	NÁBŘEŽÍ			PŘEHLEDNOST PROSTORU	1
	SPECIFICKÁ LINIOVÁ/DOPRAVNÍ VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ			PROSTUPNOST ÚZEMÍM/VYHOVUJÍCÍ TRASOVÁNÍ	2
	OSTATNÍ			BEZBARIÉROVOST	2
	REPREZENTATIVNÍ			PARTER	4
	KOMERČNÍ			MIKROKLIMA	3
CHARAKTER PLOCHY PODLE FUNKCE (označit X)	REZIDENČNÍ	X		POVRCHY	1
	REKREAČNÍ			MOBILIÁR	4
	DOPRAVNÍ			SADOVÉ ÚPRAVY	4
	OSTATNÍ				
VÝZNAM (označit X)	NADMĚSTNÍ		PŘEVAŽUJÍCÍ CHARAKTER (označit X)	ZPEVNĚNÝ HISTORICKÝ	
	CELOMĚSTSKÝ			ZPEVNĚNÝ NOVODOBÝ	X
	LOKÁLNÍ	X		PŘÍRODNÍ	X
GRAF					
	<p>LOKALITA: Trávníky</p> <p>URBANISTICKÁ STRUKTURA: Sídlíšní urbanistická struktura</p> <p>SWOT ANALÝZA</p> <p>SILNÉ STRÁNKY: - dostatečná šířka profilu ulice - přehledné, bezpečné</p> <p>SLABÉ STRÁNKY: - nevhodné sadové úpravy, zhoršené mikroklima, pobytový prostor je mimo ulici</p> <p>PŘÍLEŽITOSTI: - umístit výsadbu vzrostlé zeleně mezi parkovací stání - vytvořit vyhrazené pruhy pro pohyb cyklistů v prostoru</p> <p>HROZBY: - ponechání stávajícího stavu</p> <p>POZNÁMKY:</p>				

NÁZEV PLOCHY	Veřejná prostranství sídlišť - Sychrov				
ČÍSLO PLOCHY	11				
POPIS PLOCHY	Nejvýznamnější rezidenční čtvrť s cca 3 000 obyvateli. Sídlíště je umístěno ve východní části Vsetína na úbočí kopce Sychrov, převýšení je cca 75 m. V území se nachází panelová zástavba s cca 7NP (ve spodní části sídliště) a s cca 4 NP (ve vrchní části sídliště). Osobní automobilová doprava je zajištěna jednou komunikací, která serpentinami prochází celým územím. Autobusová zastávka Vsetín, Sychrov je umístěna na spodním okraji lokality před obchodním domem. Pěší doprava je vedena převážně vnitroblokem, bez přítomnosti automobilové dopravy.				
CHARAKTER PLOCHY PODLE TYPOLOGIE (označit X)	ULICE V HISTORICKÉ ZASTAVBĚ		VZTAH KVALITY VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ A DOPRAVY (hodnocení 1-5) (1 - nejlepší, 5 - nejhorší)	POHYB PĚŠÍCH	3
	ULICE V NOVODOBÉ ZASTAVBĚ			POHYB CYKLISTŮ	4
	NAMĚSTÍ			POHYB MOTOROVÉ DOPRAVY	3
	VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ SÍDLIŠŤ	X		PARKOVÁNÍ	4
	VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ V OKOLÍ VÝZNAMNÝCH BUDOV			KVALITA PROPOJENÍ TYPŮ MOBILITY	4
	NÁBŘEŽÍ			PŘEHLEDNOST PROSTORU	4
	SPECIFICKÁ LINIOVÁ/DOPRAVNÍ VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ			PROSTUPNOST ÚZEMÍM/VYHOVUJÍCÍ TRASOVÁNÍ	3
	OSTATNÍ			BEZBARIÉROVOST	4
	REPREZENTATIVNÍ			PARTER	5
	KOMERČNÍ			MIKROKLIMA	2
CHARAKTER PLOCHY PODLE FUNKCE (označit X)	REZIDENČNÍ	X		POVRCHY	2
	REKREAČNÍ			MOBILIÁR	3
	DOPRAVNÍ			SADOVÉ ÚPRAVY	2
	OSTATNÍ				
VÝZNAM (označit X)	NADMĚSTNÍ		PŘEVAŽUJÍCÍ CHARAKTER (označit X)	ZPEVNĚNÝ HISTORICKÝ	
	CELOMĚSTSKÝ			ZPEVNĚNÝ NOVODOBÝ	X
	LOKÁLNÍ	X		PŘÍRODNÍ	X
GRAF					
	<p>LOKALITA: Sychrov</p> <p>URBANISTICKÁ STRUKTURA: Sídlíšní urbanistická struktura</p> <p>SWOT ANALÝZA</p> <p>SILNÉ STRÁNKY: - pěší trasy vedou zejména vnitrobloky, tedy bez přítomnosti automobilů - vysoký podíl zeleně</p> <p>SLABÉ STRÁNKY: - morfologie terénu - charakter zástavby vyvolává vysoké požadavky na parkovací stání - přehlednost území pro chodce při styku pěší trasy a silnice pro motorová vozidla - veřejná doprava má zastávku pouze ve spodní části hodnoceného území</p> <p>PŘÍLEŽITOSTI: - zavedení veřejné dopravy do území zlepšit životní podmínky místních obyvatel - zavedení veřejné dopravy do území do budoucna přispěje ke snížení potřeby parkovacích stání v hodnocené lokalitě</p> <p>HROZBY: - ponechání stávajícího stavu</p> <p>POZNÁMKY: Zásadní je nedostatečný počet parkovacích míst, parkovací stání lemují komunikaci Bratří Hlaviců. Velké množství parkovacích stání je "rezervováno" pomocí značek s uvedením SPZ. Vzhledem k morfologii terénu je nereálné, aby někdo využíval pro každodenní pohyb po městě</p>				

NÁZEV PLOCHY	Veřejné prostranství před nádražím				
ČÍSLO PLOCHY	12				
POPIS PLOCHY	Převažující dopravní funkce veřejného prostranství je dána i okolní občanskou vybaveností (vlakové nádraží, autobusové nádraží). Vzhledem k úzkému uličnímu profilu zde není příliš prostoru ponechaného pro pěší. Prostor je bez vzrostlých stromů i sadových úprav. Plocha v budoucnu projde velkými změnami (připravené/ realizované záměry: výstavba obchodního centra, nové administrativní budovy v prostoru autobusového nádraží, zásah do ploch autobusového i vlakového nádraží, výstavba P+R parkovacího domu pro cca 450 automobilů).				
CHARAKTER PLOCHY PODLE TYPOLOGIE (označit X)	ULICE V HISTORICKÉ ZASTAVBĚ	X	VZTAH KVALITY VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ A DOPRAVY (hodnocení 1-5) (1 - nejlepší, 5 - nejhorší)	POHYB PĚŠÍCH	4
	ULICE V NOVODOBÉ ZASTAVBĚ	X		POHYB CYKLISTŮ	4
	NAMĚSTÍ			POHYB MOTOROVÉ DOPRAVY	2
	VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ SÍDLIŠŤ			PARKOVÁNÍ	3
	VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ V OKOLÍ VÝZNAMNÝCH BUDOV			KVALITA PROPOJENÍ TYPŮ MOBILITY	4
	NÁBŘEŽÍ			PŘEHLEDNOST PROSTORU	2
	SPECIFICKÁ LINIOVÁ/DOPRAVNÍ VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ	X		PROSTUPNOST ÚZEMÍM/VYHOVUJÍCÍ TRASOVÁNÍ	3
	OSTATNÍ			BEZBARIÉROVOST	3
	REPREZENTATIVNÍ			PARTER	4
	KOMERČNÍ			MIKROKLIMA	4
CHARAKTER PLOCHY PODLE FUNKCE (označit X)	REZIDENČNÍ			POVRCHY	4
	REKREAČNÍ			MOBILIÁR	2
	DOPRAVNÍ			SADOVÉ ÚPRAVY	4
	OSTATNÍ				
VÝZNAM (označit X)	NADMĚSTNÍ		PŘEVAŽUJÍCÍ CHARAKTER (označit X)	ZPEVNĚNÝ HISTORICKÝ	
	CELOMĚSTSKÝ			ZPEVNĚNÝ NOVODOBÝ	X
	LOKÁLNÍ	X		PŘÍRODNÍ	
GRAF					
	<p>LOKALITA: Dolní město</p> <p>URBANISTICKÁ STRUKTURA: Převažuje historická i novodobá bloková zástavba</p> <p>SWOT ANALÝZA</p> <p>SILNÉ STRÁNKY: - přítomnost významných ploch občanského vybavení (autobusové i vlakové nádraží, nový obchodní dům)</p> <p>SLABÉ STRÁNKY: - dominance dopravy a nepřehlednost celého prostoru, nepřívětivé pro chodce i pro cyklisty, absence vzrostlých stromů</p> <p>PŘÍLEŽITOSTI: - realizace všech záměrů s ohledem na vzájemnou koordinaci i na zvýšení kvality veřejného prostranství - zhuštění zástavby, - minimalizace počtu parkovacích stání v uličním prostoru a jejich nahrazení novými parkovacími stánkami v parkovacím domu, - výsadba vzrostlé zeleně, - napojení na Smetanovu ulici</p> <p>HROZBY: - ponechání současného stavu, - absence vzájemných vazeb mezi novými záměry v prostoru</p> <p>POZNÁMKY:</p>				

Listy hodnocení veřejných prostranství

NÁZEV PLOCHY	Veřejné prostranství při nákupní galerii				
ČÍSLO PLOCHY	13				
POPIS PLOCHY	Jedná se o veřejné prostranství před obchodními centry (Albert, Kaufland, atd.), které slouží primárně pro zákazníky těchto staveb. Jedná se o rozsáhlé parkovací plochy, které spolu "nekomunikují" (tj. pro každý obchod je zde vytvořeno samostatné hnízdo parkovacích stání a provozně komplikované je jejich propojení).				
CHARAKTER PLOCHY PODLE TYPOLOGIE (označit X)	ULICE V HISTORICKÉ ZÁSTAVBĚ		VZTAH KVALITY VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ A DOPRAVY (hodnocení 1-5) (1 - nejlepší, 5 - nejhorší)	POHYB PĚŠÍCH	4
	ULICE V NOVODOBÉ ZÁSTAVBĚ			POHYB CYKLISTŮ	4
	NÁMĚSTÍ			POHYB MOTOROVÉ DOPRAVY	1
	VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ SÍDLIŠTĚ			PARKOVÁNÍ	1
	VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ V OKOLÍ VÝZNAMNÝCH BUDOV			KVALITA PROPOJENÍ TYPŮ MOBILITY	3
	NABŘEŽÍ			PŘEHLEDNOST PROSTORU	3
	SPECIFICKÁ LINIOVÁ/DOPRAVNÍ VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ	X		PROSTUPNOST ÚZEMÍM/VYHOVUJÍCÍ TRASOVÁNÍ	4
	OSTATNÍ		X	BEZBARIÉROVOST	2
	REPREZENTATIVNÍ			PARTER	1
	KOMERČNÍ		X	MIKROKLIMA	5
REZIDENČNÍ			POVRCHY	4	
REKREAČNÍ			MOBILIÁŘ	4	
DOPRAVNÍ		X	SADOVÉ ÚPRAVY	5	
VÝZNAM (označit X)	NADMÍSTNÍ	X	PŘEVAŽUJÍCÍ CHARAKTER	ZPEVNĚNÝ HISTORICKÝ	
	CELOMĚSTSKÝ			ZPEVNĚNÝ NOVODOBY	X
	LOKÁLNÍ			PŘÍRODNÍ	
GRAF					
LOKALITA	Nákupní galerie				
URBANISTICKÁ STRUKTURA	Nákupní galerie				
SWOT ANALÝZA					
SILNÉ STRÁNKY	- dostatečné množství parkovacích stání				
SLABÉ STRÁNKY	- návaznosti jednotlivých budov mezi sebou i na okolní zástavbu - chodci nevyužívají navržené chodníky a chodí nejkratší cestou - tj. po trávníku, po silnici - nevhodné detailní řešení (povrchy, sadové úpravy, mikroklima)				
PŘÍLEŽITOSTI	- kultivovat návaznosti mezi objekty i na okolní zástavbu - při rekonstrukci ploch požadovat vhodnější řešení, které bude zlepšovat mikroklima a bude podporovat HDV v místě				
HROZBY	- zachování stávajícího, zejména pro chodce velmi nebezpečného, stavu				
POZNÁMKY					

NÁZEV PLOCHY	Napojení veřejného prostranství sídliště Rokytnice				
ČÍSLO PLOCHY	14				
POPIS PLOCHY	Veřejné prostranství slouží jako hlavní spojnice mezi sídlištěm Rokytnice a centrem města pro nemotorovou dopravu (pěší a cyklistickou). Při centru ústí v místě Dopravního uzlu při Mostecké ulici (viz karta č. 15). Trasa je vedena při vodním toku Rokytnka a prochází územím s významnými sportovními stavbami (zimní stadion, sportovní hala), dále se zde nachází možnost občerstvení v restauraci Náhon.				
CHARAKTER PLOCHY PODLE TYPOLOGIE (označit X)	ULICE V HISTORICKÉ ZÁSTAVBĚ		VZTAH KVALITY VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ A DOPRAVY (hodnocení 1-5) (1 - nejlepší, 5 - nejhorší)	POHYB PĚŠÍCH	1
	ULICE V NOVODOBÉ ZÁSTAVBĚ			POHYB CYKLISTŮ	1
	NÁMĚSTÍ			POHYB MOTOROVÉ DOPRAVY	1
	VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ SÍDLIŠTĚ			PARKOVÁNÍ	1
	VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ V OKOLÍ VÝZNAMNÝCH BUDOV	X		KVALITA PROPOJENÍ TYPŮ MOBILITY	1
	NABŘEŽÍ			PŘEHLEDNOST PROSTORU	1
	SPECIFICKÁ LINIOVÁ/DOPRAVNÍ VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ	X		PROSTUPNOST ÚZEMÍM/VYHOVUJÍCÍ TRASOVÁNÍ	1
	OSTATNÍ		X	BEZBARIÉROVOST	1
	REPREZENTATIVNÍ			PARTER	2
	KOMERČNÍ			MIKROKLIMA	1
REZIDENČNÍ			POVRCHY	2	
REKREAČNÍ		X	MOBILIÁŘ	4	
DOPRAVNÍ			SADOVÉ ÚPRAVY	2	
VÝZNAM (označit X)	NADMÍSTNÍ		PŘEVAŽUJÍCÍ CHARAKTER	ZPEVNĚNÝ HISTORICKÝ	
	CELOMĚSTSKÝ	X		ZPEVNĚNÝ NOVODOBY	X
	LOKÁLNÍ			PŘÍRODNÍ	X
GRAF					
LOKALITA	Dolní město, Rokytnice				
URBANISTICKÁ STRUKTURA	rozvolněná				
SWOT ANALÝZA					
SILNÉ STRÁNKY	- bezpečné, bez přítomnosti motorové dopravy - mikroklima (vodní tok, sadové úpravy) - přítomnost služeb podporujících rekreační a sportovní charakter místa (restaurace a sportovní areál) - bezbariérové řešení křížení s komunikací pro motorová vozidla				
SLABÉ STRÁNKY	- mobiliář plně neodpovídá charakteru místa - povrchy nejsou vhodné pro bruslaře				
PŘÍLEŽITOSTI	- doplnění prostoru mobiliářem s pobytovou funkcí (zajímavé lavičky, dětské hřiště) - více propojit budovy s veřejným prostranstvím vhodným parterem, mobiliářem - při výměně povrchu se soustředit na všechny uživatele VP, včetně bruslařů				
HROZBY	- uzavření prostoru (např. oplocením), - uzavření funkce v území (např. restaurace, sportovní areál)				
POZNÁMKY					

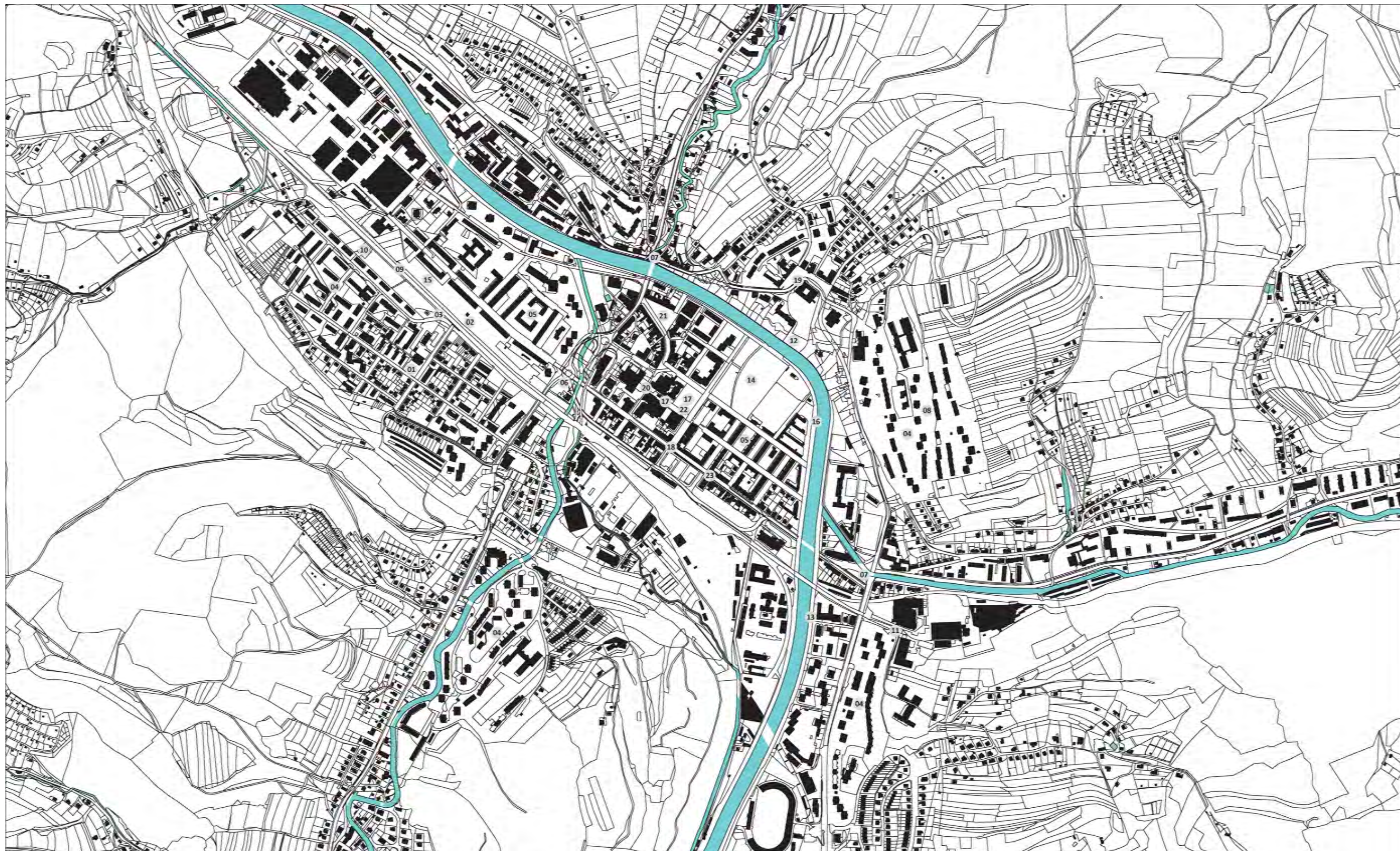
NÁZEV PLOCHY	Dopravní uzel - při Mostecké ulici				
ČÍSLO PLOCHY	15				
POPIS PLOCHY	Plocha s převážujícím dopravním charakterem (estakáda, okružní křižovatka, rozsáhlé plochy vymezené pro parkování osobních automobilů). Plocha je významným dopravním uzlem v rámci celé struktury města - propojuje vzájemně sídliště Trávníky, Rybníky, Ohrada i s centrem města. Patrná snaha řešit prostor s ohledem na cyklisty. Ve vymezeném území se nachází vodoteč. Zátížení dopravou i dopravou v klidu se negativně projevuje na celkovém dojmu z prostoru.				
CHARAKTER PLOCHY PODLE TYPOLOGIE (označit X)	ULICE V HISTORICKÉ ZÁSTAVBĚ		VZTAH KVALITY VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ A DOPRAVY (hodnocení 1-5) (1 - nejlepší, 5 - nejhorší)	POHYB PĚŠÍCH	4
	ULICE V NOVODOBÉ ZÁSTAVBĚ			POHYB CYKLISTŮ	2
	NÁMĚSTÍ			POHYB MOTOROVÉ DOPRAVY	1
	VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ SÍDLIŠTĚ			PARKOVÁNÍ	1
	VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ V OKOLÍ VÝZNAMNÝCH BUDOV			KVALITA PROPOJENÍ TYPŮ MOBILITY	4
	NABŘEŽÍ			PŘEHLEDNOST PROSTORU	4
	SPECIFICKÁ LINIOVÁ/DOPRAVNÍ VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ	X		PROSTUPNOST ÚZEMÍM/VYHOVUJÍCÍ TRASOVÁNÍ	4
	OSTATNÍ			BEZBARIÉROVOST	2
	REPREZENTATIVNÍ			PARTER	4
	KOMERČNÍ			MIKROKLIMA	3
REZIDENČNÍ			POVRCHY	2	
REKREAČNÍ			MOBILIÁŘ	5	
DOPRAVNÍ		X	SADOVÉ ÚPRAVY	5	
VÝZNAM (označit X)	NADMÍSTNÍ	X	PŘEVAŽUJÍCÍ CHARAKTER	ZPEVNĚNÝ HISTORICKÝ	
	CELOMĚSTSKÝ			ZPEVNĚNÝ NOVODOBY	X
	LOKÁLNÍ			PŘÍRODNÍ	
GRAF					
LOKALITA	Dolní město				
URBANISTICKÁ STRUKTURA	dopravní uzel mezi historickou zástavbou a rezidenčními oblastmi				
SWOT ANALÝZA					
SILNÉ STRÁNKY	- oddělení cyklistické dopravy od automobilové v místě okružní křižovatky (cyklistická doprava je vedena v úrovni chodníku, prostor cyklistické dopravy a plochy pro pěší je barevně oddělen)				
SLABÉ STRÁNKY	- prostupnost je ovlivněna zaparkovanými automobily - architektonické ztvárnění prostoru - absence sadových úprav a parteru				
PŘÍLEŽITOSTI	- zlepšení prostupnosti prostoru - možnost umístit parter pod estakádu - doplnit vzrostlou zeleň, zapojit prvek vodoteče do řešení prostoru				
HROZBY	- ponechání stávajícího stavu				
POZNÁMKY	Jedná se o významný dopravní uzel, kterým každý den prochází a projíždí (nemotorová i motorová doprava) velké množství lidí. Bylo by vhodné se na tento prostor prioritně zaměřit.				

Listy hodnocení veřejných prostranství

NÁZEV PLOCHY	Dopravní uzel - ulice Smetanova x Jasenická				
ČÍSLO PLOCHY	16				
POPIS PLOCHY	Křižení dvou významných komunikací v ulicích Smetanova a Jasenická. Dopravně zatížená křižovatka se zástavbou vzdálenou od komunikací.				
CHARAKTER PLOCHY PODLE TYPOLOGIE (označit X)	ULICE V HISTORICKÉ ZASTAVBĚ		VZTAH KVALITY VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ A DOPRAVY (hodnocení 1-5) (1 - nejlepší, 5 - nejhorší)	POHYB PĚŠÍCH	3
	ULICE V NOVODOBÉ ZASTAVBĚ			POHYB CYKLISTŮ	4
	NÁMĚSTÍ			POHYB MOTOROVÉ DOPRAVY	3
	VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ SÍDLIŠTÍ			PARKOVÁNÍ	2
	VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ V OKOLÍ VÝZNAMNÝCH BUDOV			KVALITA PROPOJENÍ TYPŮ MOBILITY	4
	NÁBŘEŽÍ			PŘEHLEDNOST PROSTORU	1
	SPECIFICKÁ LINIOVÁ/DOPRAVNÍ VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ	X		PROSTUPNOST ÚZEMÍM/VYHOVUJÍCÍ TRASOVÁNÍ	3
OSTATNÍ		BEZBARIÉROVOST	2		
CHARAKTER PLOCHY PODLE FUNKCE (označit X)	REPREZENTATIVNÍ		PARTER	4	
	KOMERČNÍ		MIKROKLIMA	3	
	REZIDENČNÍ		POVRCHY	2	
	REKREAČNÍ		MOBILIÁŘ	4	
	DOPRAVNÍ	X	SADOVÉ ÚPRAVY	3	
VÝZNAM (označit X)	NADMÍSTNÍ	X	PŘEVAŽUJÍCÍ CHARAKTER	ZPEVNĚNÝ HISTORICKÝ	
	CELOMĚSTSKÝ			ZPEVNĚNÝ NOVODOBÝ	X
	LOKÁLNÍ		(označit X)	PŘÍRODNÍ	X
GRAF					
LOKALITA					
URBANISTICKÁ STRUKTURA					
SWOT ANALÝZA					
SILNÉ STRÁNKY	- dostatečný prostor				
SLABÉ STRÁNKY	- řešení organizace dopravy (automobilová, pěší, cyklistická) - prostor bez naplněné, velké vzdálenosti bez atrakce pro pěší - nevhodné mikroklima (horko, vítr)				
PŘÍLEŽITOSTI	- změna konceptu organizace dopravy - zpracování návrhu sadových úprav				
HROZBY	- pouze dílčí řešení bez přesahu k celému prostoru veřejného prostranství a jeho širších vztahů				
POZNÁMKY					

NÁZEV PLOCHY	Nábřeží Vsetinské Bečvy				
ČÍSLO PLOCHY	17				
POPIS PLOCHY	- Nábřeží propojuje cyklostezkou Panskou zahradu (centrum města) a rezidenční čtvrtí ve východní části města (Sychrov, Ohrada), - v okolí jsou významné budovy občanské vybavenosti (SOŠ, sportovní areál), - cyklostezka je umístěna na terénním valu.				
CHARAKTER PLOCHY PODLE TYPOLOGIE (označit X)	ULICE V HISTORICKÉ ZASTAVBĚ	X	VZTAH KVALITY VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ A DOPRAVY (hodnocení 1-5) (1 - nejlepší, 5 - nejhorší)	POHYB PĚŠÍCH	2
	ULICE V NOVODOBÉ ZASTAVBĚ			POHYB CYKLISTŮ	3
	NÁMĚSTÍ			POHYB MOTOROVÉ DOPRAVY	1
	VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ SÍDLIŠTÍ			PARKOVÁNÍ	1
	VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ V OKOLÍ VÝZNAMNÝCH BUDOV			KVALITA PROPOJENÍ TYPŮ MOBILITY	1
	NÁBŘEŽÍ	X		PŘEHLEDNOST PROSTORU	1
	SPECIFICKÁ LINIOVÁ/DOPRAVNÍ VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ			PROSTUPNOST ÚZEMÍM/VYHOVUJÍCÍ TRASOVÁNÍ	3
OSTATNÍ		BEZBARIÉROVOST	2		
CHARAKTER PLOCHY PODLE FUNKCE (označit X)	REPREZENTATIVNÍ		PARTER	0	
	KOMERČNÍ		MIKROKLIMA	1	
	REZIDENČNÍ		POVRCHY	5	
	REKREAČNÍ	X	MOBILIÁŘ	5	
	DOPRAVNÍ	X	SADOVÉ ÚPRAVY	2	
VÝZNAM (označit X)	NADMÍSTNÍ		PŘEVAŽUJÍCÍ CHARAKTER	ZPEVNĚNÝ HISTORICKÝ	
	CELOMĚSTSKÝ	X		ZPEVNĚNÝ NOVODOBÝ	
	LOKÁLNÍ		(označit X)	PŘÍRODNÍ	X
GRAF					
LOKALITA	Dolní město				
URBANISTICKÁ STRUKTURA	veřejný prostranství sídliště z 50. let s návazností na centrum				
SWOT ANALÝZA					
SILNÉ STRÁNKY	- voda jako přírodní element s pozitivním vlivem na mikroklima prostoru - převládají nepevněné travnaté plochy, které podporují rekreační a sportovní charakter - není významně zatíženo motorovou dopravou				
SLABÉ STRÁNKY	- nejasná návaznost pokračování cyklostezky v prostoru za mostem pro pěší (20,5) - stávající řešení nerozvíjí potenciál místa (nevhodné povrchy, oddálení cyklostezky od toku Vsetinské Bečvy, absence pobytových míst)				
PŘÍLEŽITOSTI	- potenciál vzniku vyhledávaného místa pro každodenní rekreaci a sport - použití vhodného "hladkého" materiálu by přispělo ke zvýšení využití stezky pro cyklisty, bruslaře, rodiče s kočárky i pro pěší - přiblížení cyklostezky směrem k řece vytvoří lepší mikroklima, lépe odděluje pěší a motorovou dopravu a přispívá tak větší bezpečnosti provozu				
HROZBY	- ponechání stávajícího stavu, - v případě rekonstrukce nevhodné trasování cyklostezky, volba nevhodných povrchů, - ztráta přírodního charakteru místa				
POZNÁMKY	Povrch cyklostezky je nyní realizován ze čtvercové dlažby s výraznými spárami. Takový povrch je nevhodný pro pohyb cyklistů a rodičů s kočárky a je na něm naprosto nemožné použít brusle.				

Problémová mapa veřejných prostranství



01 – inspirativní řešení – drobné prvky architektury – kvalitní ztvárnění celého veřejného prostranství včetně prvků drobné architektury, sadových úprav i povrchů



02 – inspirativní řešení – drobné prvky architektury – architektonická **kvalita zpracování podchodu pod železniční tratí**, zejména při vstupu z lokality Trávníky



03 – středně závažný – prostupnost územím – **při výstupu v lokalitě Rybníky chybí i rampy**, výtah může být psychologickou bariérou pro využití zejména cyklisty



04 – inspirativní řešení – prostupnost územím – možnost projít velkou část územím **zelenými vnitrobloky** bez přítomnosti automobilové dopravy

05 – inspirativní řešení – mikroklima – **zelené vnitrobloky** se vzrostlou zelení



06 – velmi závažný – přístup do města – dominance dopravního řešení **bez zohlednění potřeb chodců a cyklistů**



07 – středně závažný – přístup do města – dominance dopravního řešení **bez zohlednění potřeb chodců a cyklistů**

08 – velmi závažný – prostupnost územím – **snížení přehlednosti** v místě křížení pěších tras a automobilové dopravy, zejména vlivem zaparkovaných aut



09 – velmi závažný – prostupnost územím – v těchto místech dochází k **přecházení železniční trati i v neznačených místech**



10 – velmi závažný – prostupnost územím – umístění **objektu rodinného domu** do plochy parkové zeleně

11 – velmi závažný – prostupnost územím – **nehodně volené trasy** a bariéry v místě propojení rezidenční čtvrti a nákupní galerie



12 – inspirativní řešení – přístup do města – **přístup do města z lokality Solníky** stezkou a mostem pro pěší



13 – inspirativní řešení – přístup do města – **možnost volby cesty** do centra města z lokality Ohrada při řece, tedy místem s nízkou intenzitou dopravy



14 – inspirativní řešení – mikroklima – **významná plocha zeleně** s vhodným příkladem zajištění mikroklimatu

14 – málo závažný – podpora vzniku pobytových míst – místo má výrazný **potenciál pro vznik pobytových míst**, vhodné by bylo zde umístit kiosek s občerstvením a veřejné WC v odpovídající architektonické kvalitě

15 – inspirativní řešení – mikroklima – **významná plocha zeleně** s vhodným příkladem zajištění mikroklimatu

15 – málo závažný – podpora vzniku pobytových míst – místo má výrazný **potenciál pro vznik pobytových míst**, vhodné by bylo zde umístit kiosek s občerstvením a veřejné WC v odpovídající architektonické kvalitě

16 – středně závažný – mikroklima – významná plocha zeleně při vodním toku, **chybí koncepční návrh** sadových úprav a vhodný přístup k vodní ploše pro obyvatele města

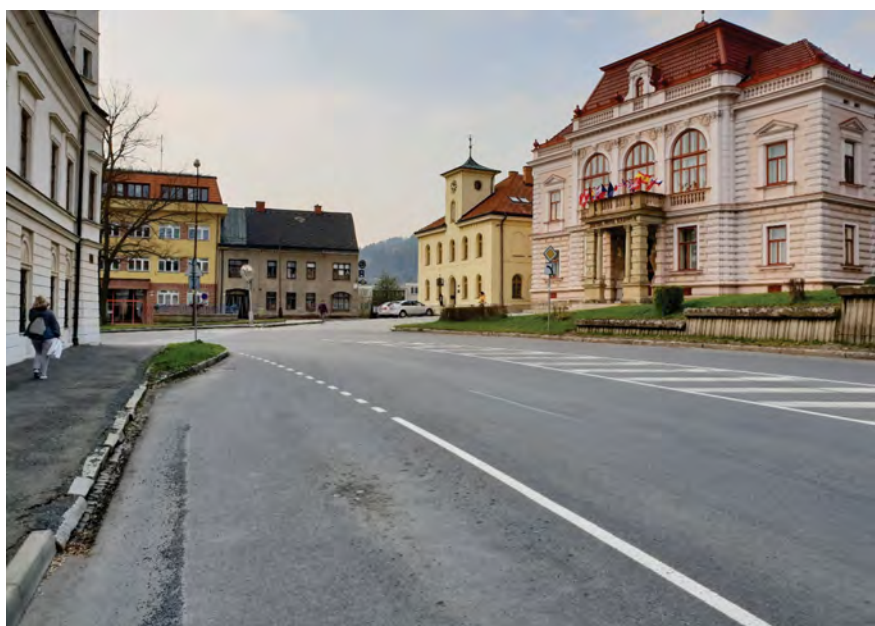
16 – velmi závažný – podpora vzniku pobytových míst – místo má výrazný **potenciál pro vznik pobytových míst**, vhodné by bylo zde umístit kiosek s občerstvením a veřejné WC v odpovídající architektonické kvalitě, podpořit setrvání obyvatel dalšími nekonvenčními pobytovými prvky (chill zóny)



17 – velmi závažný – mikroklima – místo s **velmi špatným mikroklimatem**, je vhodné zde navrhnout koncepční výsadby zeleně s důrazem na volbu vhodných druhů



18 – velmi závažný – potenciál pro zklidnění – místo má velký potenciál pro **vznik hlavní obchodního bulváru** ve městě, tuto funkci je vhodné podpořit vhodným systémem zklidnění dopravy, vznikem pobytových míst a propojením parteru budov s venkovním prostorem (např. předzahrádky)



19 – velmi závažný – potenciál pro zklidnění – **chybí koncepční řešení** prostoru, využít potenciál zklidnění dopravy, opticky i provozně zcelit prostor náměstí, kultivovat vstup do Vsetínského zámku a jeho parku



20 – velmi závažný – drobné prvky architektury – **nevhodné umístění i architektonické ztvárnění „doplňovaných“ objektů** vzhledem k urbanistické a architektonické kvalitě místa



20 – velmi závažný – drobné prvky architektury – **nevhodné řešení mobiliáře a umístění plochy pro pořádání dočasných akcí, zejména trhů**

21 – inspirativní řešení – reklama – inspirativní řešení designu, umístění i velikosti reklamy



22 – velmi závažný – reklama – **nevhodné řešení designu, umístění i velikosti reklamy** degraduje svistou hranu veřejného prostranství (všechny budovy kolem náměstí Svobody i v prostoru před Domem kultury)



23 – velmi závažný – reklama – **nevhodné řešení designu, umístění i velikosti reklamy degraduje svistou hranu veřejného prostranství**; dále mobilní reklamy umístěné na chodníku **snižují ještě více šířku chodníku**



Prostupnost územím a přístup do centra města z rezidenčních čtvrtí

Velmi dobrou prostupnost územím mají jednotlivé rezidenční čtvrti:

— **Sídliště Rokytnice a Ohrada** mají zelené vnitrobloky, kterými je možné projít z jedné strany sídliště na druhé s minimem kolizních bodů se silniční dopravou

— **Čtvrti Trávníky, Rybníky a Dolní město** mají prostupnost mezi bloky umožněnou v menší míře, i tak v prostoru mezi objekty výrazně dominuje zelen a tento prostor není zatížen dopravou (ani dopravou v klidu).

V těchto čtvrtích je třeba se do budoucna věnovat zejména kritickým bodům, tj. křížení pěší a automobilové nebo železniční dopravy. Například:

— Mezi čtvrtěmi Trávníky a Rybníky dochází k přechodu železniční trati i v neznačených místech (viz obrázek níže). Podchod, který je zde realizován (propojující ulice Matouše Václavka a Závaše Kalandy) má rampu pouze v lokalitě Trávníky, v lokalitě Rybníky je bezbariérový výstup zajištěn výtahem. To se stává opět psychologickou překážkou při cestě na kole a s kočárkem. V tomto místě by bylo vhodné doplnit výstup o další rampu, směrem k ulici Na Hrázi. Důkazem o tom, že obyvatelům tato toto bariérové řešení nevyhovuje jsou z ortofotomapy dobře viditelné cesty přes železniční trať. O okolí těchto zakázaných cest přes trať je několik pomníčků.

Obrázek: Přecházení železniční trati i v neznačených místech



Z předchozího hodnocení vyplývá, že prostupnost jednotlivých lokalit je, až na několik výjimek, velmi dobrá. Jako mnohem problematičtější se dle našeho pozorování jeví kvalita propojení těchto čtvrtí s centrem města. Konkrétně jsou tyto nedostatky popsány níže.

Pěší trasy ze sídliště Trávníky, Rybníky a Rokytnice směrem do města se střetávají v jednom bodě – dopravním uzlu při Mostecké ulici (v hodnocení VP č. 15). Každý obyvatel, který směřuje z těchto rezidenčních čtvrtí do centra pěšky nebo na kole musí svou cestu absolvovat tímto esteticky bezcenným místem. Tento dopravní uzel je místem s převažující dopravní funkcí, je tak pro pěší i cyklisty nepřívětivý a nepřehledný, dominují zde zaparkovaná auta a stává se psychologickou bariérou při cestě do centra. Bylo by velmi vhodné se na tento prostor prioritně zaměřit a zkulturnovat ho i s ohledem na potřeby pěších a cyklistů.

Obrázek: Nepřívětivý a nepřehledný dopravní uzel pod mostem



Obrázek: Alternativní cesty do obchodní galerie



Obdobným příkladem je další dopravní uzel – ulice Jasenická × Smetanova (v hodnocení č. 16). Jedná se o rozlehlý prostor, kterému dominuje dopravní funkce, z pohledu pěších je vnímán jako příliš dlouhý, nehostinný (povětrnostní vlivy a bez vzrostlé zeleně), bez pobytových míst (absence laviček atd.). Tomuto místu je však možné se vyhnout a volit při cestě do centra města cestu podél řeky.

Dalším nevhodným příkladem je propojení nákupní galerie s přilehlým sídlištěm Ohrada. Místní obyvatelé si zde vyšlapávají své vlastní cesty a navržené spojovací prvky (např. schodiště) nevyužívají. Ve finále jsou tyto propojující prvky pro ně vlastně bariérou (kočárky, kola, nákupní vozíky na kolečkách je zdolávají jen stěží a obyvatelé si „prošlapávají“ cestičky jinde).

Dalším nevhodným přístupem k veřejným prostranstvím, je jejich „drobení“ a využití pro jinou funkci. Takovým příkladem na např. umístění rodinného domu do plochy parku při železnici, ve čtvrti Rybníky. Čímž se snižuje celistvost parkových ploch a jejich využití.

Obrázek: Umístění objektu rodinného domu v parku Při železnici



Mikroklima

Z hlediska mikroklimatu (teplota, stín, vlhkost, povětrnostní podmínky atd.) jsou velmi dobře hodnoceny zejména plochy zeleně ve městě (tj. Panská zahrada, park při železnici, zelené vnitrobloky) a nábřeží při Vsetínské Bečvě.

Problematické jsou zejména ulice, ve kterých není umístěné stromořadí (např. z důvodu nedostatečné šířky uličního profilu, nebo kolize s technickou infrastrukturou). V návrhové části by bylo velmi vhodné navrhnout opatření, které by zlepšovala podmínky mikroklimatu v ulicích.

Z hlediska mikroklimatu je vhodné zaměřit se na prostor před Domem kultury (hodnocení č. 03) a Náměstí Svobody (hodnocení č. 02), které mají největší potenciál ke změně z hlediska prostorových parametrů i ochrany památkové péče.



Obrázek: Veřejné prostranství před Domem kultury



Potenciál pro zklidnění/oživení

Velmi kladně hodnotíme navrženou koncepci jednosměrných ulic v lokalitách Dolní město, Rybníky, Trávníky, které zvyšují přehlednost a bezpečnost silničního provozu i prostor pro umístění více parkovacích stání (např. kombinace podélné a šikmé stání).

Dále velmi kladně hodnotíme uzavření centrální části města (okolí Dolního náměstí, náměstí Svobody, prostoru před Domem kultury) pro individuální osobní dopravu. V návaznosti na tyto plochy vnímáme velký potenciál pro zklidnění dopravy Smetanovy ulice (forma zklidnění bude předmětem návrhové části na základě dalších diskuzí). Smetanova ulice má velký potenciál stát se významnou obchodní ulicí města se živým parterem přesahujícím do veřejného prostranství formou různých předzahrádek a dalších obytných míst.

Další místo, které podle nás, má velký potenciál ke změně je Horní náměstí, nebo nábřeží řeky Vsetínské Bečvy, které by se mohly stát dalšími vyhledávanými místy pro obyvatele i návštěvníky města.



Obrázek: Návrh úpravy břehů Vsetínské Bečvy (Ateliér 8000, 2017)



Prvky drobné architektury a prostory pro dočasné akce

Jako nejkritičtější vnímáme ve městě z hlediska umístění prvků drobné architektury prostranství před Domem kultury (hodnocení č. 03). Doplněné prvky drobné architektury narušují původní urbanistickou modernistickou koncepci (umístění kiosku do urbanistické osy narušuje zamýšlenou urbanistickou osu Dům Kultury – Sušilova ulice), architektonické ztvárnění je vzhledem k architektuře okolní zástavby více než nevhodné (modernistická architektura je doplněna dřevěnými kiosky v „tradičním“ stylu).

Z hlediska pořádání dočasných akcí vnímáme jako problematické umístění i ztvárnění mobiliáře pro konání pravidelných trhů. Umístění degraduje vjem z hlavního přístupu do městského úřadu, dále výběr místa v nejužším profilu, zúženém ještě o kiosek Pepe bistro, snižuje prostupnost místa i orientaci v prostoru. Mobiliář, který na místě zůstává i mimo dobu pořádání těchto dočasných akcí, nenabízí potenciál využití pro obyvatele města i mimo dobu konání těchto akcí.

Prostranstvími, kde chybí možnost občerstvení, jsou významnější plochy zeleně – Panská zahrada a park při železnici. Umístění takového využití by zvýšilo návštěvnost těchto míst, vytvořilo by atrakci i pro rodiče a nejen děti (myšleno dětská hřiště) v těchto prostorech, zajistilo by setrvání obyvatel v těchto místech po delší dobu a tím oživení celého prostoru.

Reklama ve veřejném prostranství

Je vhodné vytvořit vyhlášku kultivující reklamu a způsob jejího umístění ve městě.



Obrázek: Kiosek před Domem kultury



Prostupnost územím a přístup do centra

Silné stránky

- Řešení rezidenčních čtvrtí (zelené vnitrobloky, opatření pro zklidnění dopravy)
- Stezka podél řeky Bečvy
- Propojení Horního náměstí s centrem města stezkou pro pěší a lávkou
- Přítomnost cyklostezek a cest pro pěší oddělených od motorové dopravy

Slabé stránky

- Zaměřit se na řešení dopravních uzlů a revitalizovat je s ohledem na potřeby pěších i cyklistů
- Zaměřit se na bezpečnost a přehlednost křížení tras pěší a automobilové dopravy
- Zaměřit se na kvalitu propojení jednotlivých lokalit
- Vytvořit další možnost přechodů/ podchodů železniční trati
- Zlepšení kvality povrchů na stezce při Vsetínské Bečvě

Příležitosti

- Zaměřit se na řešení dopravních uzlů a revitalizovat je s ohledem na potřeby pěších i cyklistů
- Zaměřit se na bezpečnost a přehlednost křížení tras pěší a automobilové dopravy
- Zaměřit se na kvalitu propojení jednotlivých lokalit
- Vytvořit další možnost přechodů/ podchodů železniční trati
- Zlepšení kvality povrchů na stezce při Vsetínské Bečvě

Hrozby

- Využití vnitrobloků v rezidenčních čtvrtích pro automobilovou dopravu, včetně dopravy v klidu
- Uzavření stezky při Vsetínské Bečvě
- Nové zavedení automobilové dopravy i do míst, která jsou nyní od automobilové dopravy oddělena (např. stezka propojující sídliště Rokytnice a centrum města)

Mikroklima

Silné stránky

- Plochy zeleně ve městě (parky, zelené vnitrobloky, stromořadí)
- Vodní element ve městě – řeka

Slabé stránky

- Chybí ucelený přístup k zelené infrastruktuře v urbanizovaném území obce

Příležitosti

- Tvorba koncepčního přístupu k zavádění zelené infrastruktury v urbanizovaném území města (např. každé 5 PS bude nahrazeno v uličním profilu stromem)
- Tvorba fontán, pítek, přístřešků se stíněním zejména v okolí dětských hřišť a v místech, která jsou z hlediska mikroklimatu hodnocena nejhůře

Hrozby

- Ponechání nebo zhoršení stávajícího stavu
- Kácení vzrostlé zeleně bez náhrady
- Nízká kvalita údržby zeleně
- Volba nevhodných druhů zeleně

Prvky drobné architektury

Silné stránky

- Řešení altánku před SOŠ Josefa Sousedíka
- Architektonické ztvárnění podchodu pod tratí v lokalitě Trávníky/Rybníky

Slabé stránky

- Umístění a architektonické ztvárnění prvků drobné architektury v prostoru před Domem kultury
- Celkový nedostatek prvků drobné architektury (míněno kiosků, altánků, veřejných WC) ve městě, zejména v pobytově atraktivních místech

Příležitosti

- Inspirovat se vhodnými příklady ve městě i v jiných městech ČR nebo v zahraničí
- Kultivovat mobiliář pro umístění dočasných trhů před domem kultury a najít jiné vhodnější místo pro jejich umístění v rámci prostoru
- Odstranit objekt Pepe bistro

Hrozby

- Ponechání nebo zhoršení stávajícího stavu

Potenciál pro zklidnění/oživení

Silné stránky

- Navržená koncepce dopravy v lokalitě Trávníky, Rybníky, Dolní město (systém jednosměrných ulic)
- Navržená koncepce v centru města (pěší zóna)

Slabé stránky

- Zatížení dopravou ulice Smetanova
- Nekoncepční řešení Horního náměstí
- Nevyužití rekreačního potenciálu nábřeží při řece Vsetínská Bečva
- Nedostatek pobytových míst ve městě (míněno atraktivní alternativa k lavičkám, které by zajišťovalo setkávání a setrvání obyvatel) – kiosky s obestavením, chill zóny na vhodných místech)

Příležitosti

- Zklidnění ulice Smetanova a vytvoření podmínek pro propojení parteru a veřejného prostranství
- Architektonická soutěž na řešení Horního náměstí
- Rozvinutí potenciálu vzniku vyhledaného rekreačního místa při řece
- Koncepce umístění pobytových míst (kiosky s občerstvením, chill zóny v parcích a u škol, atd.)

Hrozby

- Ponechání nebo zhoršení stávajícího stavu

Reklama

Silné stránky

- Příkladné řešení na Dolním náměstí

Slabé stránky

- Design, velikost a umístění reklam na objektech
- Umístění mobilní reklamy v uličním profilu

Příležitosti

- Vyhláška regulující umístění, vzhled a velikost reklamy

Hrozby

- Používání nevhodných materiálů

Obecná charakteristika území

Vyhodnocení zpracovaných dokumentů k Plánu udržitelné mobility města Vsetína

V níže uvedené kapitole je uveden výpis nejdůležitějších bodů z Územně plánovací dokumentace (tj. Územní plán a Zásady územního rozvoje) a Politiky územního rozvoje, které se vztahují k území města Vsetína a k oblasti dopravy. Kompletní výčet je uveden v Příloze č. X tohoto dokumentu

Politika územního rozvoje České republiky ve znění po aktualizaci č. I vydané ze dne 15. dubna 2015.

Politika územního rozvoje stanovuje:

Republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území v nichž definuje v souvislosti s dopravou obecné požadavky zejména na:

- Komplexní a koordinované řešení problematiky
- spolupráci s obyvateli v území
- Vytváření podmínek pro zlepšení dostupnosti území mj. zkvalitňováním dopravní infrastruktury (s důrazem na zvyšování bezpečnosti a plynulosti dopravy, ochranu a bezpečnost obyvatelstva a zlepšování jeho ochrany před hlukem a emisemi, vytváření podmínek pro environmentálně šetrné formy dopravy (např. železniční, cyklistickou).
- Vytváření podmínek pro zkvalitňování dopravní dostupnosti obcí (měst), které jsou přirozenými regionálními centry v území (tj. dostupnost Vsetína pro okolní spádové obce)
- Ochranu kvalitních městských prostorů
- vymezování ploch a koridorů nezbytných pro efektivní integrované systémy veřejné dopravy nebo městskou hromadnou dopravu, umožňující účelné propojení ploch bydlení, ploch rekreace, občanského vybavení, veřejných prostranství, výroby a dalších ploch, s požadavky na kvalitní prostředí
- rovné příležitosti mobility a dosažitelnosti v území pro všechny obyvatele
- vybudování a užívání vhodné sítě pěších a cyklistických cest, včetně doprovodné zeleně

Rozvojové oblasti a rozvojové osy

Vsetín neleží v žádné rozvojové oblasti ani ose vymezené PÚR ČR.

Specifické oblasti

Východní část ORP Vsetín náleží do **Specifické oblasti Beskydy SOB2** vymezené PÚR ČR.

Koridory a plochy dopravní infrastruktury

V PÚR ČR je na území ORP Vsetína vymezen **koridor konvenční železniční dopravy C-E40b** a **koridor kapacitní silnice S2**.

Zásady územního rozvoje Zlínského kraje ve znění po aktualizaci č. 2 vydané dne 27. listopadu 2018

Zásady územního rozvoje Zlínského kraje stanovují

Priority územního plánování

v nichž definují v souvislosti s dopravou obecné požadavky zejména na:

- Provedení souladu lokalizace nových hospodářských aktivit v těchto územích s rozvojovými záměry kraje a možnosti jejich zajištění potřebnou dopravní a technickou infrastrukturou.
- Vytváření funkčních podmínek pro zesílení kooperativních vztahů mezi městy a venkovem kraje
- Vytvářet opatření pro účinné zlepšení dopravní dostupnosti, dopravní vybavenosti a veřejné dopravní obsluhy kraje, zejména klást důraz na:
 - rozvoj a zkvalitnění železniční dopravy a infrastruktury pro každodenní i rekreační využití jako alternativy k silniční dopravě, včetně možnosti širšího uplatnění systému lehké kolejové dopravy jako součásti integrovaného dopravního systému pro ekologicky šetrnou formu dopravní obsluhy území kraje
 - rozvoj cyklistické dopravy pro každodenní i rekreační využití jako součásti integrovaných dopravních systémů kraje, včetně potřeby segregace cyklistické dopravy a její převádění do samostatných stezek, s využitím vybraných účelových a místních komunikací s omezeným podílem motorové dopravy
 - eliminaci působení negativních účinků provozu dopravy na veřejné zdraví obyvatel

Rozvojové oblasti a osy

ZÚR zpřesňují vymezení rozvojové osy **OS12 Zlín – hranice ČR/Slovensko (-Púchov)**, vymezenou v PÚR ČR, mimo OB9 územím ORP Valašské Klobouky, Vizovice a Vsetín

ZÚR stanovují na území ORP Vsetín rozvojovou osu nadmístního významu N-OS1 Vsetínská, vedenou v návaznosti na rozvojovou osu OS12, rozvojovou oblast N-OB1, na koridor silnice 1/57 a silnici 1/69

Specifické oblasti

ZÚR zpřesňují vymezení specifické oblasti SOB2 Beskydy na území Zlínského kraje, vymezené v PÚR ČR, Plochy a koridory

ZÚR zpřesňují na území kraje **koridor kapacitní silnice S2 (D48) Palačov – Lešná – Valašské Meziříčí – Vsetín – Pozděchov (D49)**, podchycený v PÚR ČR, vymezením koridoru silnic **1/35 (Palačov –) Lešná – Valašské Meziříčí a 1/57 Valašské Meziříčí – Pozděchov**, který je uveden v kap. 7.1 v popisu VPS pod kódem **PK03**.

Požadavky na koordinaci územně plánovací činnosti obcí

(89) ZÚR stanovují tyto **priority pro koordinaci územně plánovací činnosti dotčených obcí** při zpřesňování územního vymezení navržených ploch a koridorů VPS a VPO na území kraje:
c) silnice 1/57 Valašské Meziříčí – Vsetín – Valašská Polanka;

(92) Koordinace vymezení ploch a koridorů nadmístního významu podchycených ZÚR budou probíhat v území dále uvedených ORP a dotčených obcí v rozsahu podle názvu stanovených pro ostatní navržené plochy a koridory nadmístního významu v kapitole 4:

PLOCHA PRO ŽELEZNIČNÍ DOPRAVU – územní rezerva		
Vizovice	Vizovice, Lutonina, Ublo, Bratřejov, Jasenná	Prodloužení tratě č. 331 Vizovice – Valašská Polanka s napojením na trat' č. 280
Vsetín	Pozděchov, Prlov, Valašská Polanka	

Plochy a koridory pro územní studii a regulační plán

Č.	Územní vymezení	Zpracovat do roku	Vklad do evidence		
				ORP	Obec (k.ú.)
I	Řešení dopravního uzlu v prostoru Valašské Polanky	Vsetín	Lužná (Lužná u Vsetína), Valašská Polanka, Pozděchov, Prlov	2021	2022
10	Prověření záměru kapacitní silnice Palačov-Lešná-Pozděchov (PK03) ve vztahu k I. a II. zóně CHKO Beskydy	Vsetín	Valašská Polanka, Leskovec, Ústí (Ústí u Vsetína), Lužná (Lužná u Vsetína)	2021	2022

Územní plán Vsetína

Níže uvádíme údaje z Územního plánu Vsetína, které se primárně dotýkají mobility v širokém slova smyslu (osobní automobilová doprava, veřejná hromadná doprava, železniční doprava, pěší a cyklo doprava) a dalších s dopravou úzce souvisejících oblastí (rozvoj města, plochy s rozdílným způsobem využití, veřejná prostranství, atd.).

Základní informace o rozvoji města

Navržené plochy bydlení byly bilancovány pro celkový počet 32 500 obyvatel - cca 2015 nových bytů. Územní plán stabilizuje stávající plochy občanské vybavenosti a navrhuje jejich rozšíření. Jsou navrženy dvě nové plochy pro občanskou vybavenost za nemocnicí (80,81) a dále plochy pro rozšíření hřbitova (83, 84). Navrženým rozvojem (urbanizací) území, nesmí dojít k dalšímu narušení či zhoršování krajinného rázu. Dosud nezastavěné krajinné horizonty nesmí být narušovány výstavbou, která by mohla mít negativní vliv na dochovaný krajinný ráz.

Plochy veřejné zeleně jsou zastoupeny převážně podél komunikací, železnice a vodních toků, dále v předprostorech občanské vybavenosti a v obytných vnitroblocích. V centrální části města se nachází stávající park.

Dopravní infrastruktura

Silniční doprava

Územní plán respektuje stávající komunikační systém tvořený silnicemi I/57 a I/69 a komunikacemi III. třídy, které celý systém propojují.

Návrh územního plánu vymezuje nové plochy pro silniční dopravu:

- vymezuje plochy pro rozšíření trasy obchvatu města – silnice I/57 včetně úrovněových a mimoúrovňových křižení;
- navrhuje plochu pro prodloužení ulice Nádražní (III/05737) v trase zrušené trati ČD včetně úpravy křižovatky ul. Gen. Klapálka u Hypernovy;
- navrhuje plochu pro komunikační propojení severní části města na silnici I/57- tzv. „severní příčka“;
- nově navržené rozvojové plochy budou dopravně obsluhovány místními příp. účelovými komunikacemi napojenými na stávající vozovky.

Doprava v klidu

Kapacita ploch pro parkování je navržena pro výhledový stupeň I:2,5. Částečně bude nedostatek parkovacích stání řešen formou organizace dopravy, která bude součástí dalších stupňů PD.

Při nové výstavbě musí být požadavky na dopravu v klidu řešeny v rámci ploch s rozdílným využitím bez nároku na další urbanistickou plochu pro dopravu.

Cyklistická doprava

V zastavěném území města bude vzhledem k prostorovým podmínkám cyklistický provoz využívat uliční profil komunikací a stávající cyklotrasy.

Pěší doprava

Návrh respektuje stávající trasy pěší dopravy, které lze dále doplnit v rámci ploch s rozdílným využitím. V nově navržených plochách bydlení se v návrhu územního plánu počítá minimálně s jednostranným chodníkem.

Železniční doprava

Návrh stabilizuje plochy železniční dopravy a také vymezuje specifickou plochu drážní dopravy v kombinaci s občanským vybavením.

Veřejná hromadná doprava

Hromadnou přepravu osob na území města zabezpečuje autobusová doprava svými dálkovými nebo příměstskými linkami. Autobusové nádraží je situované mezi ulicemi Nádražní a Smetanova v těsné vazbě na nádraží ČD.

Letecká doprava

Součástí areálu nemocnice je heliport pro přistávání vrtulníků v případě akutních případů záchranu lidských životů.

Hluk z dopravy

Na základě výsledků dopravních průzkumů zpracoval ADIAS s.r.o. Hlukovou mapu města Vsetína, která podrobně hodnotí dopad provozu silniční dopravy na akustickou situaci ve městě včetně vyhodnocení podílu populace vystavené dlouhodobě vysokým hladinám hluku.

Navržená opatření nejsou z urbanistického hlediska podstatná – protihlukové stěny nejsou reálné anebo neúčinné a organizace dopravy, omezení rychlosti, kvalita povrchu komunikací apod. jsou otázkou jiných stupňů PD. Nicméně případná protihluková opatření budou součástí ploch dopravy příp. přiléhajících ploch s rozdílným způsobem využití.

Veřejná prostranství

V řešeném území jsou navrhována veřejná prostranství:

- veřejné prostranství s převahou zpevněných ploch, do kterých jsou zahrnuty i plochy dopravy v zastavěném území. Tato veřejná prostranství budou primárně plnit dopravně komunikační obslužnou funkci, tj. zajišťovat přístup ke stavebním objektům nebo pozemkům.
- veřejná prostranství s převahou nezpevněných ploch.

Prostupnost krajiny

Návrhem řešení jsou vytvořeny podmínky pro zlepšení a zvýšení prostupnosti krajiny. Je respektován stávající systém cest v krajině včetně pěších a cyklistických tras

Vymezení veřejně prospěšných staveb

Vymezení veřejně prospěšných staveb dopravní a technické infrastruktury je provedeno včetně ploch nezbytných k zajištění její výstavby a řádnému užívání pro stanovený účel. Na základě tohoto vymezení lze práva k pozemkům a stavbám, odejmout nebo omezit pro následující stavby.

Dopravní infrastruktura

Veřejně prospěšné stavby - dopravní infrastruktura								Tab.č.I-2	
číslo lokality	označení	označení v ZÚR ZK	vyvlastnění	předkupní právo	číslo lokality	označení	označení v ZÚR ZK	vyvlastnění	vyvlastnění
190	DS1	PK03	ano	ano	405	DS44	PK03	ano	ano
191	DS2	PK03	ano	ano	406	DS50		ano	ano
192	DS3	PK03	ano	ano	408	DS43		ano	ano
193	DS5	PK03	ano	ano	409	DS40	PK03	ano	ano
194	DS7	PK03	ano	ano	410	DS39	PK03	ano	ano
195	DS14		ano	ano	411	DS38	PK03	ano	ano
196	DS15		ano	ano	412	DS37	PK03	ano	ano
202	DS10	PK03	ano	ano	413	DS36	PK03	ano	ano
292	DS9	PK03	ano	ano	414	DS33	PK03	ano	ano
293	DS8	PK03	ano	ano	415	DS32	PK03	ano	ano
294	DS11	PK03	ano	ano	416	DS31	PK03	ano	ano
307	DS12		ano	ano	417	DS30		ano	ano
308	DS13		ano	ano	418	DS29		ano	ano
374	DS4	PK03	ano	ano	419	DS28		ano	ano
376	DS6	PK03	ano	ano	420	DS27		ano	ano
395	DS16		ano	ano	421	DS25		ano	ano
396	DS17		ano	ano	422	DS24		ano	ano
397	DS18		ano	ano	423	DS26		ano	ano
398	DS19		ano	ano	424	DS23		ano	ano
399	DS49	PK03	ano	ano	425	DS22		ano	ano
400	DS48	PK03	ano	ano	426	DS21		ano	ano
401	DS47	PK03	ano	ano	427	DS20		ano	ano
402	DS46	PK03	ano	ano	428	DS34	PK03	ano	ano
403	DS45	PK03	ano	ano	429	DS35	PK03	ano	ano
404	DS41		ano	ano	430	DS42		ano	ano

Sociogeografická analýza města Vsetína

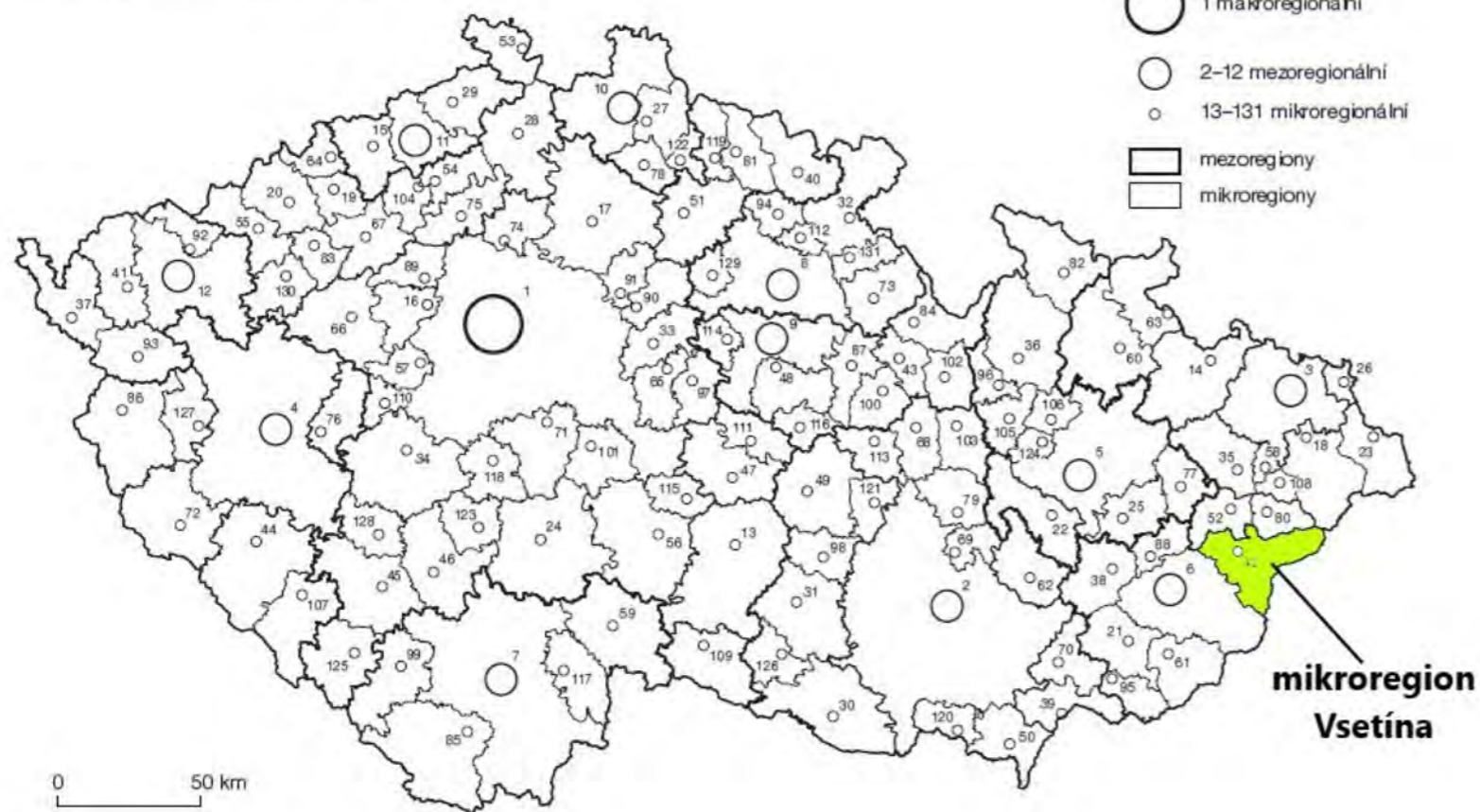
Vymezení regionu

Město Vsetín je přirozeným centrem nejen oblasti (Horního) Vsacka, ale i tradičním kulturním středem celého regionu Valašska. Samotné město Vsetín v současné době vykazuje 26 190 trvale bydlících obyvatel (stav k 1. 1. 2017). Z původně nevýznamného sídla se město Vsetín významně rozrostlo v období 1. republiky a zejména pak po druhé světové válce, kdy byl ve městě soustředěn zbrojní a elektrotechnický průmysl. V té souvislosti se výrazně rozrostla populace města a to až přes 30 tis. obyvatel na začátku 90. let. Od té doby počet obyvatel města mírně ubyl, což však lze z větší míry připisovat vystěhovávání obyvatelstva do nejbližšího zázemí města v rámci procesu suburbanizačního procesu v posledních 20 letech.

Pro svoji relativní odlehlost vůči vyšším mezoregionálním centrům (Zlín, Ostrava, Olomouc, Brno) vykazuje Vsetín vysokou mírou autonomie a vytváří tak v českých podmínkách rozsáhlý mikroregion, který prakticky kopíruje hranice okresu. Silné a samostatné regionální postavení Vsetína potvrzují všechny významné práce věnující se vymezení socioekonomické regionalizace ČR. Dle závěru, v odborných kruzích respektovaného rozdělení dle prof. M. Hampla z Katedry sociální geografie a regionálního Přírodovědecké fakulty Univerzity Karlovy v Praze, zahrnuje spádový region města Vsetína stále převážnou většinu území okresu (viz obr. 1). K obdobným závěrům při vymezení dospěla i práce M. Haláse a P. Klapyky při stanovování regionalizace Česka z hlediska modelování prostorových interakcí.

Dle metodiky vymezení regionální spádovosti tvoří základní nodální region jeden z nejrozsáhlejších a nejstabilnějších mikroregionů Česka v poměru k velikosti spádového města. Na základě výsledku posledního Sčítání domů, lidu a bytů v roce 2011 čítá počet obyvatel spádového mikroregionu 63,9 tis. obyvatel. Vyjízdkový region lze však vymezení jako významně větší území. Hranici denní vyjízdky za prací a do škol lze zhruba vymezení spojnici měst Valašské Klobouky – Zlín – Holešov – Bystřice p. H. – Hranice/Olomouc – Rožnov p. R. – Velké Karlovice – státní hranice ČR/SR. Území, se kterým město Vsetín udržuje velmi úzký denní dopravní kontakt proto v souhrnu čítá zhruba 200 tis. obyvatel. To dokládá i přehled přímých linek vyjízdkových ze Vsetína, který poskytuje kapitola 3.3. Přehled všech autobusových spojů je uveden v Přílohách.

Obrázek 1 – Vymezení mikroregionu města Vsetína
Zdroj: Sociogeografická regionalizace Česka; M. Hampl, M. Marada



Demografie

Poznání demografických změn a pohybů ve městě i jeho zázemí, je jedním z podstatných vstupů, které je nezbytné znát pro zpracování Plánu udržitelné mobility města Vsetína. Pro tento účel bylo nezbytné podchytnout základní demografické souvislosti a trendy ve vývoji počtu obyvatel, jejich struktuře aj. Demografické souvislosti jsou nezbytné zejména pro budoucí stanovení potenciálu mobility v rámci města i jeho zázemí.

V roce 2017 žilo ve městě Vsetín 26 109 obyvatel (stav k 31. 12. 2017). Z celkového počtu bylo 15 % ve věku do 14 let, ekonomicky aktivní obyvatelé tvoří 64 % celkové populace a občané v postreprodukčním věku tvoří 21 % z celkového počtu obyvatel ve městě. Vývoj počtu obyvatel ve Vsetíně systematicky dlouhodobě meziročně klesá od počátku transformačního období, tj. od roku 1990. Počet residentů se od počátku devadesátých let snížil o 18 % (celkově o 5812 obyvatel). Kromě tří let v uvedené periodě je celkový pokles ovlivněn zejména záporným migračním saldem. V průměru se odstěhovalo 137 obyvatel ročně. Absolutně se vystěhovalo 3829 obyvatel za posledních 27 let. Záporný migrační přírůstek se nejvíce podílí na celkovém úbytku obyvatel. Úbytek obyvatel je tak ovlivněn zejména mechanickým pohybem obyvatel, tj. odchodem mladých osob v ekonomicky aktivním věku. Přirozený pohyb obyvatel se meziročně liší bez jasného trendu. V průměru je přirozený přírůstek kladný (+19 obyvatel ročně), tj. vyšší počet narozených než zemřelých.

Podobně jako u zbylých okresních měst Zlínského kraje se i v případě města Vsetína suburbanizační tendence, tj. vylidňování samotného města, ale pozitivní populační vývoj obcí v zázemí těchto měst. Zóny residenční suburbanizace jsou vyjádřeny na obrázku 3, kde jsou tyto urbanizační tendence jasně patrné. V mapě jsou dle informací o migračním saldu vyznačeny suburbanní obce v zázemí města Vsetína. Demografický vývoj a dosažený stav je elementárním faktorem pro generování poptávky po dopravě a celkové mobilitě ve městě. Z hlediska poptávky cestujících po dopravě a potenciální organizace veřejné dopravy se však nejedná o zcela negativní tendence, neboť část obyvatel, kteří statisticky „odcházejí“, se stěhují do zázemí města, přičemž s ním jsou nadále spojeni (dobjížka do zaměstnání, škol, lékařské či administrativní služby). Část vystěhovaných obyvatel se však stěhuje zcela mimo nejbližší zázemí města Vsetína a zvyšují tak míru obyvatel, kteří trvale odcházejí. Situace ve městě Vsetín však reflektuje celkovou demografickou situaci a trendy ve Zlínském kraji, který dlouhodobě meziročně ztrácí obyvatele. Dlouhodobě nelze očekávat zásadní obrat demografických procesů. Na jedné straně bude přibývat počet narozených dětí a přirozený přírůstek se začne zvyšovat v souvislosti s reprodukčním obdobím populačně silných ročníků. Na straně druhé však budou pokračovat

dekoncentrační tendence zejména u mladých a ekonomicky aktivních obyvatel, kteří se budou stěhovat buď do suburbanních obcí v zázemí města, nebo do vzdálenějších aglomerací (jako např. Zlín, Brno, Olomouc, ale i Praha).

Obrázek 3: Zóny residenční suburbanizace v roce 2018

Obrázek 3 – Zóny residenční suburbanizace v roce 2018
Zdroj: OUŘEDNÍČEK, M., ŠPAČKOVÁ, P., KLSÁK, A. (2018)



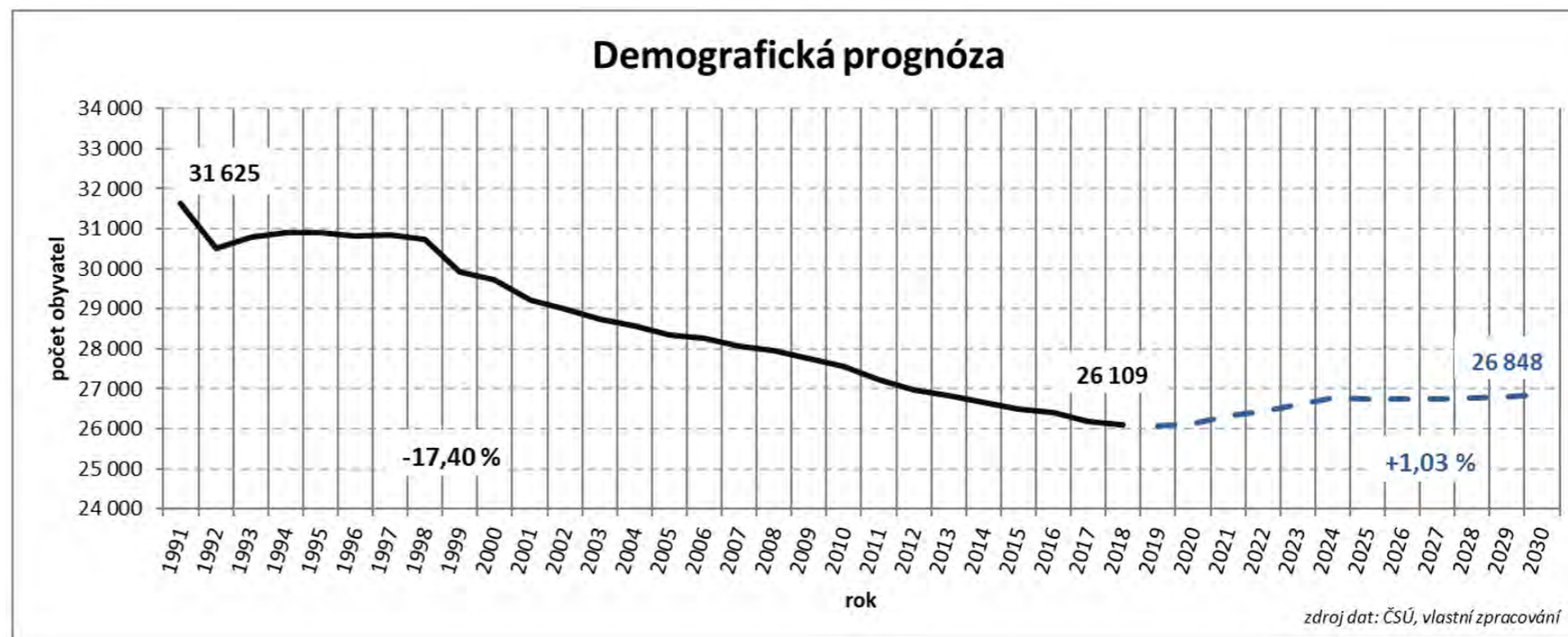
Obrázek 2 – Vymezení spádového regionu pro veřejnou dálkovou dopravu
Zdroj: vlastní zpracování



Z níže uvedeného grafu vyplývá, že od poloviny 90. let počet obyvatel města Vsetína setrvale klesá. Tento trend byl v souvislosti s restrukturalizací průmyslu v českých městech běžný. V tomto případě to byla zejména transformace místního dominantního zaměstnavatele Zbrojovka Vsetín, jejímž výsledkem byl vznik nových nástupnických subjektů. V souvislosti s tím došlo i k proměně požadovaných profesí a celkového počtu pracovních míst. Zároveň se zde začalo projevoval trend koncentrace obyvatel v metropolitních areálech, který zasáhl zejména periferní oblasti ČR. V polední dekádě proto došlo k poklesu obyvatel o zhruba 5 tisíc.

Demografická prognóza však počítá se zastavením tohoto trendu a postupným obrátem, kdy v následující dekádě budou obyvatelé města mírně přibývat a počet obyvatel města se ustálí na zhruba 27 tis. Do této prognózy jsou započítány aktivní kroky na straně mobility, které navrhuje tato práce – tj. zejména zavedení nové koncepce MHD, podpora cyklo dopravy, revitalizace veřejných prostranství, které vytvoří lepší podmínky pro bezemisní mobilitu, zavedení systému rezidentního parkování, zavádění chytrých technologií řízení města, realizace investic do výstavby silniční a železniční infrastruktury, optimalizace parkovacích kapacit v centru města či dobudování občanské vybavenosti v oblasti služeb.

Postupná realizace těchto plánů spolu s obecným trendem návratu mladých rodin do měst střední velikosti s plnou občanskou vybaveností a dostatek pracovních příležitostí ve městě i regionu, povede k tomu, že se počet obyvatel města stabilizuje, případně se mírně navýší.



Graf 1 – Přirozený, migrační a celkový přírůstek města Vsetín v letech 1990 - 2017
Zdroj: vlastní dle dat ČSÚ



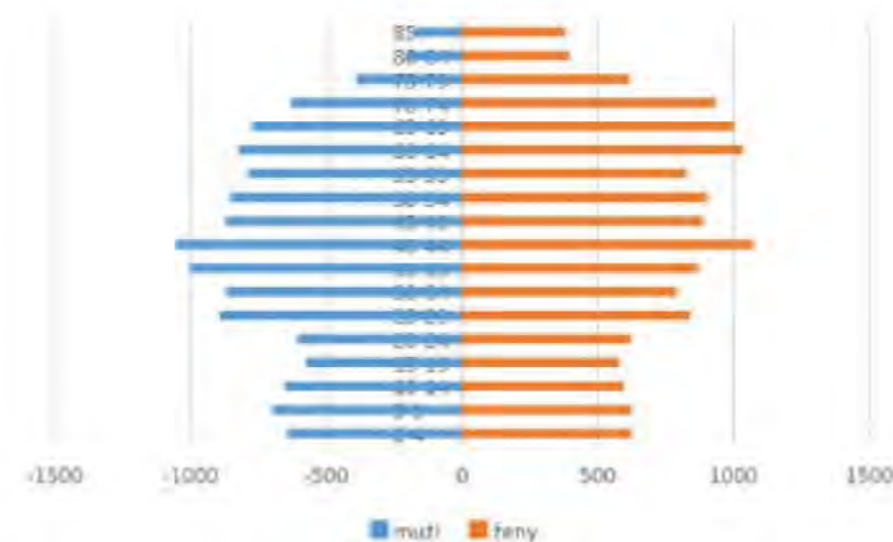
Z pohledu demografické reprodukce a věkové struktury obyvatel (v roce 2017) je patrné, že ve městě Vsetín lze věkovou strukturu obyvatel vyjádřit přechodem mezi stacionárním a regresivním typem, tj. dětská složka nedosahuje zastoupení složky postreprodukční, ale poměr není tak významný (rozdíl dětské a postreprodukční složky je cca 6 %). Ve městě postupně roste počet obyvatel v důchodovém věku, což odpovídá celorepublikovému trendu. Průměrný věk je 43,2 let, přičemž se jedná o nadprůměrnou hodnotu ve Zlínském kraji. Pro přesnější stanovení vlivu demografických ukazatelů na poptávku cestujících (a důvody/zdroje této poptávky), což je důležité pro budoucí nastavení nabídky veřejné dopravy, byl vypočítán také index závislosti a index ekonomického zatížení. V případě indexu ekonomického zatížení je výsledná hodnota města mírně nadprůměrná ve srovnání se zbylými obcemi ve Zlínském kraji. Ukazuje se tedy význam podílu obyvatel v postprodukčním věku, celkové stárnutí obyvatel a snižování podílu obyvatel ve věku do 14 let.

Tabulka 1 – Charakteristiky demografické struktury obyvatel
Zdroj: vlastní dle dat ČSÚ

	průměrný věk	index stáří	index závislosti	index ekonomického zatížení
Vsetín	43,2	189,7	25,3	73,2

Graf 2 – Věková pyramida města Vsetín
Zdroj: vlastní zpracování dle dat ČSÚ

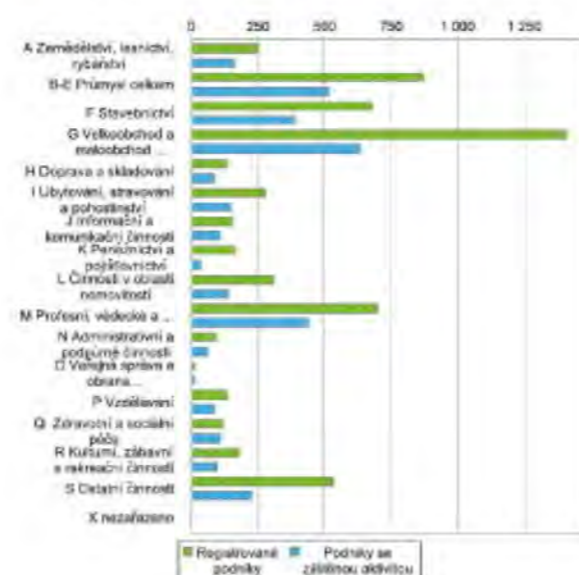
¹ Index závislosti potom vyjadřuje počet dětí ve věku 0-14 let na 100 osob ve věku 15-59 let a index ekonomického zatížení zvažuje počet dětí ve věku 0-14 let a počet obyvatel ve věku 60 a více let na 100 osob ve věku 15-59 let.



Trh práce a dojíždka do zaměstnání

Město Vsetín je dominantním mikroregionálním střediskem zajišťujícím rozhodující počet pracovních příležitostí v mikroregionu (pozn. jako mikroregion je myšlen pracovní spádový mikroregion – viz obrázek 1, který do určité míry odpovídá SO ORP). V městě Vsetín je celkově cca 3 180 tisíc ekonomických subjektů se zjištěnou aktivitou (ČSÚ, stav k 31. 12. 2018), z čehož dvě třetiny tvoří fyzické osoby podnikající dle živnostenského zákona a třetinu právnické osoby. V roce 2018 měl okres Vsetín nižší míru nezaměstnanosti, než byl celostátní průměr. Míra nřzaměstnanosti oscilovala kolem 3 % v druhém pololetí 2018. Míra nezaměstnanosti reflektuje celorepublikový vývoj, přičemž je zřejmé, že nižší hodnoty lze jen stěží očekávat (s ohledem na demografické souvislosti i trendy na trhu práce). V rámci vyjíždějí za prací a celkové pracovní mobility se tak v současné době pohybuje nejvyšší počet ekonomicky aktivních obyvatel. Tyto ekonomické tendence jsou zde uvedeny právě proto, že v následujících částech je pozornost zaměřena na vyjížděkové vztahy a trendy ve městě Vsetín, ale i jeho zázemí.

Graf 3 – Počet ekonomických subjektů ve městě Vsetín k 31. 12. 2018
Zdroj: Registr ekonomických subjektů



Vyjížděkové a dojížděkové vztahy města Vsetín

V rámci tohoto kroku byla hodnocena poptávky obyvatel po dopravě z důvodu vyjížděky za prací či školou. Pro tento účel byla využita data SLDB 2011. Tento přístup má svá omezení. Data ze SLDB 2011 jsou již „zastaralá“, nicméně nabízejí komplexní pohled na vyjížděkové proudy obyvatel z města Vsetín, ale dojížděkové proudy z obcí v širším zázemí do města Vsetín, které je přirozeným spádovým střediskem nabízejícím značné množství pracovních příležitostí. Nejedná se však jen směry a celkovou intenzitu proudů, ale také věkovou či vzdělanostní strukturu vyjížděčích a jejich dopravní chování ve smyslu volby dopravního prostředku. I přes omezenou vypovídací schopnost kvůli stáří a také z důvodu chybějících vyplněných údajů ve sčítacích formulářích lze považovat tento zdroj informací pro hodnocení poptávky za relevantní. Důvodem je mimo jiné také postupná stabilizace vyjížděkových proudů po roce 2011, kdy již nedochází k tak zásadním proměnám intenzit a směrů vyjížděčích/dojížděčích obyvatel (ve srovnání s přelomem milénia). Vnitroměstská mobilita je klíčovou částí celkové (pravidelné/každodenní) mobility obyvatel města Vsetín. Více než 66 % obyvatel vyjíždí do zaměstnání v rámci města. Celkem do zaměstnání každý den vyjíždí přes 1500 osob. Nicméně je nezbytné přičíst také více než 3900 osob, kteří do Vsetína přijíždějí za prací, a kteří přirozeně potřebují uskutečnit uvnitř města další „pohyby za prací“ a dostat se ke svým zaměstnavatelům. Kromě pracovní vyjížděky je však podstatná také školská vyjížděka a dojížděka, kdy cca polovina studentů vyjížděla v rámci města (cca 900) a druhá polovina vyjížděla do školských institucí mimo město. Kromě toho je Vsetín spádovým střediskem školské dojížděky z řady okolních obcí (přes 1300 dojížděčích studentů).

Graf 4 – Struktura vyjížděčích za prací dle cíle vyjížděky
Zdroj: vlastní zpracování dle SLDB 2011

Vyjíždějíci za prací



Graf 5 – Struktura vyjížděčích do školy dle cíle vyjížděky
Zdroj: vlastní zpracování dle SLDB 2011

Vyjíždějíci do škol



■ vyjíždějíci do škol - v rámci města ■ vyjíždějíci do škol - mimo město

Hlavní složku vyjíždějících obyvatel tvoří skupina ekonomicky aktivních obyvatel ve věku 30 – 39 a 40 – 49 let. Nižší uvedený graf 6 odhaluje rozdíly věkové struktury vyjíždějících za práci ze Vsetína se skupinou dojíždějících za práci do města Vsetín (ze širšího okolí). Výsledky komparace jasně ukazují, že věková struktura u vyjíždějících i dojíždějících je téměř vyrovnaná. Dílčí rozdíl se nalézá u skupiny mladých ekonomicky aktivních osob ve věku 25 – 29 let, kdy vyjíždějící z města Vsetín tvoří 18 % celkové vyjíždějících, zatímco do města dojíždí „pouze“ 11,9 % v této věkové skupině z okolních obcí. Druhým rozdílem je skupina 40 – 49 let, kdy vyšší podíl v této věkové skupině do města dojíždí, než ze Vsetína vyjíždí. Naopak podstatný pokles vyjíždějících i dojíždějících lze vidět v kategorii 60+. Nieméně vzhledem k popsáným demografickým tendencím a trendům ve městě Vsetín i v celé společnosti lze odůvodněně předpokládat, že podíl cestujících v důchodovém věku se bude dlouhodobě zvyšovat. Důvodem je jednak celkové stárnutí populace, ale také ekonomické procesy, které vedou ke stále vyšší ekonomické (pracovní) aktivitě obyvatel i v důchodovém věku. Navíc je to právě skupina obyvatel v postproduktivním věku, která je stále více závislá na dostupnosti veřejné dopravy (mj. z důvodu zdravotních omezení, ale např. i finančních nákladů spojených s provozem osobního automobilu). Ve střednědobém horizontu je proto nezbytné při plánování veřejné dopravy uvnitř města brát do úvahy právě výše uvedené tendence.

Graf 6 – Věková struktura vyjíždějících a dojíždějících obyvatel za práci
Zdroj: vlastní zpracování dle SLDB 2011



Hodnoty průměrného času stráveného při cestě do zaměstnání byly opět zpracovány pro komparaci vyjíždějících z města i dojíždějících do města Vsetín. Graf 7 nepřímo potvrzuje probíhající suburbanizační tendence v zázemí města, kdy vyšší podíl obyvatel každý den dojíždí do města za práci (ale i službami a volnočasovými aktivitami). Odpovídá tomu vyšší podíl obyvatel, kteří dojíždí do města do 14 minut, ale zejména v rozmezí 15 – 29 minut (tj. cca zázemí do 20 km). Mírně vyšší podíl (o 2 p.b.) je patrný při dojíždě ze střední vzdálenosti, která zabere 30 – 44 minut. Naopak vyšší podíl vyjíždějících ze Vsetína je patrný zejména při cestách nad 45 minut a více. Jedná se většinou o vyjížděku za práci do významnějších aglomerací, přičemž tento pohyb nemusí mít vždy charakter každodenní vyjížděky. Obecně však lze shrnout, že naprostá většina vyjíždějících/dojíždějících stráví cestou do zaměstnání max. 30 min (případně max. 45 min.). Charakter vyjížděkových vztahů dle časové dostupnosti tak jasně odpovídá mikroregionálnímu středisku. Dojížděka ze vzdálenějších destinací je spíše ojedinělá.

Graf 7 – Průměrný cestovní čas strávený při vyjížděce za práci
Zdroj: vlastní zpracování dle SLDB 2011



V posledním kroku byla zpracována data pro dělu přepravní práce mezi hlavními dopravními módy využívaných při vyjížděce ze Vsetína (Graf 8) i dojížděce do města (Graf 9). Smyslem tedy bylo stanovit hlavní tendence dopravního chování obyvatel ve Vsetíně ve smyslu preferovaného dopravního prostředku využívaného při vyjížděce za práci. Struktura přepravních výkonů odpovídá současným trendům při vyjížděce/dojížděce za práci, tj. zvýšená preference využívání individuální automobilové dopravy a spíše nižší využívání veřejné autobusové a železniční dopravy. Specifické však je podstatně vyšší využívání automobilu při vyjížděce residentů ze Vsetína mimo město (cca 45,3 %) ve srovnání s dojíždějícími do města ze zázemí. Ti využívají osobní automobil „pouze“ ve 38 % a naopak podstatně výše preferují veřejnou autobusovou dopravu (31, 6 %). Naopak residenti vyjíždějící za práci mimo město využívají autobusovou dopravu jen v 18 % případů.

Pokud se navíc na přepravní výkonů podíváme dynamicky, tak je nezbytné zdůraznit snižování přepravních výkonů v posledních letech a dlouhodobý odliv cestujících z veřejné dopravy (viz vybrané ukazatele v Ročenkách dopravy MD ČR). Častým důvodem vysokého využívání osobních automobilů je také nevhodné časování a trasování a celková funkčnost veřejné dopravy (zahrnující jak veřejnou linkovou dopravu, tak i městskou hromadnou dopravu). Fenomén využívání veřejné dopravy je však podmíněn také růstem životní úrovně a dalšími celospolečenskými trendy. Pro udržitelnou mobilitu ve městech je však nezbytným předpokladem dobře fungující hromadná doprava, která může v řadě případů konkurovat automobilové dopravě. U skupiny vyjíždějících a dojíždějících do školských institucí přirozeně dominují dopravní módy veřejné dopravy (jednak veřejná autobusová, železniční, ale i městská hromadná doprava uvnitř města Vsetín).

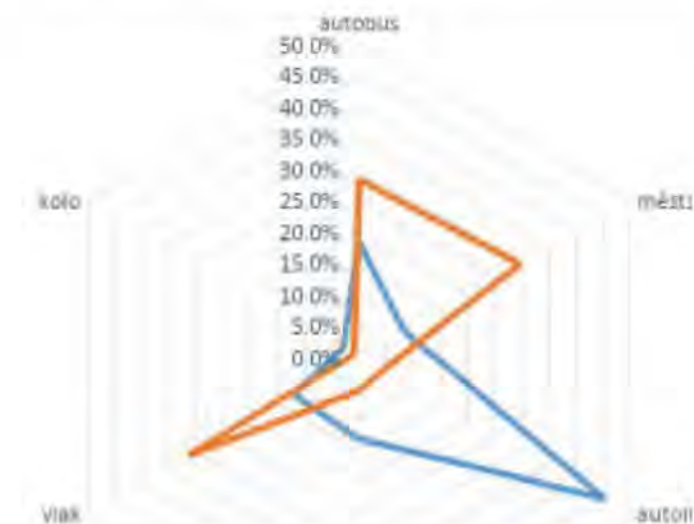
V souvislosti s výše uvedeným přehledem bylo nezbytné identifikovat také nejvýznamnější přepravní vztahy v území generované vyjížděkou za práci a do škol. Ačkoliv se nejedná o kompletní vystižení reality lze považovat hlavní směry za relevantní. Jako nejvýznamnější vyjížděkové mikroregionální / regionální vztahy lze identifikovat vazby na Valašské Meziříčí, Zlín či obec Jablunka, Liptál nebo Vizovice. Z nadregionálních vztahů je nejvýznamnější vazba na Brno či Prahu (ačkoliv se nejedná o každodenní vyjížděku, ale v naprosté většině o týdenní či nepravidelnou vyjížděku), nebo Olomouc a Ostravu. V případě patnácti nejvýznamnějších dojížděkových vztahů naopak dominují výhradně města a obce ze zázemí nebo širšího okolí Vsetína. Klíčový zdroj dojíždějících generuje Valašské Meziříčí, Huslenky, Hovězí, Jablunka, Halenkov, Valašská Polanka, Nový Hrozenkov, Hošťálková, Ratibor a další. Ve všech uvedených obcích je poptávka po dojížděce do Vsetína i více než 200 osob denně. Vsetín tak plní roli dominantního zaměstnavatele na mikroregionální úrovni.

Uvedené vztahy vyjadřují hlavní přepravní proudy spojené s městem Vsetín a jeho širším zázemím. Z výsledku je zřejmé, že město plní funkci přirozeného mikroregionálního střediska a je zřejmé, že musí zajišťovat služby (např. služby spojené se zajištěním a provozováním veřejné dopravy) pro více obyvatel, než pouze pro vlastní residenty. Kromě přepravních proudů do nejbližšího zázemí města jsou také silné vazby na krajská města Brno, Zlín, Ostravu a Prahu. V případě poptávky po takových nadregionálních vztazích je však nezbytné zajistit adekvátní vnitroměstskou nabídku veřejné dopravy k hlavním dopravním terminálům.

Tabulka 2 – Nejvýznamnější cíle vyjížděky a zdroje dojížděky z/do města Vsetín
Zdroj: vlastní zpracování dle SLDB 2011

	Nejvýznamnější cíle vyjíždějících obyvatel (ze Vsetína)			Nejvýznamnější zdroje (obce) dojíždějících obyvatel (do Vsetína)			
	Vyjíždějí celkem	Vyjíždějí za práci	Vyjíždějí do škol	Dojíždějí celkem	Dojíždějí za práci	Dojíždějí do škol	
Valašské Meziříčí	470	352	118	Valašské Meziříčí	310	205	105
Zlín	315	191	124	Huslenky	292	242	50
Brno	245	30	195	Hovězí	285	228	57
Praha	174	98	76	Jablunka	254	202	52
Olomouc	96	14	82	Halenkov	253	211	42
Ostrava	94	15	79	Valašská Polanka	251	196	55
Jablunka	67	66	1	Nový Hrozenkov	215	168	47
Liptál	63	61	2	Hošťálková	209	166	43
Rožnov pod Radhoštěm	59	31	28	Ratibor	182	152	30
Vizovice	38	28	10	Liptál	169	135	34
Hovězí	29	28	1	Janová	162	129	33
Hošťálková	28	28	0	Ústí	148	109	45
Ratibor	28	28	0	Karolinka	146	124	22
Lešná	27	27	0	Leskovec	144	120	24
Leskovec	26	26	1	Lidečko	128	98	30

Graf 8 – Přepravní výkon (modal split) vyjíždějících za práci z města Vsetín
Zdroj: vlastní zpracování dle SLDB 2011



Graf 10 – Komparace přepravních výkonů dojíždějících / vyjíždějících z/do Vsetína za práci a školami
Zdroj: vlastní zpracování dle SLDB 2011





Schéma dostupnosti dětských hřišť
M 1 : 10000

300 m dětská hřiště,
včetně ideální dostupnosti - 300 m

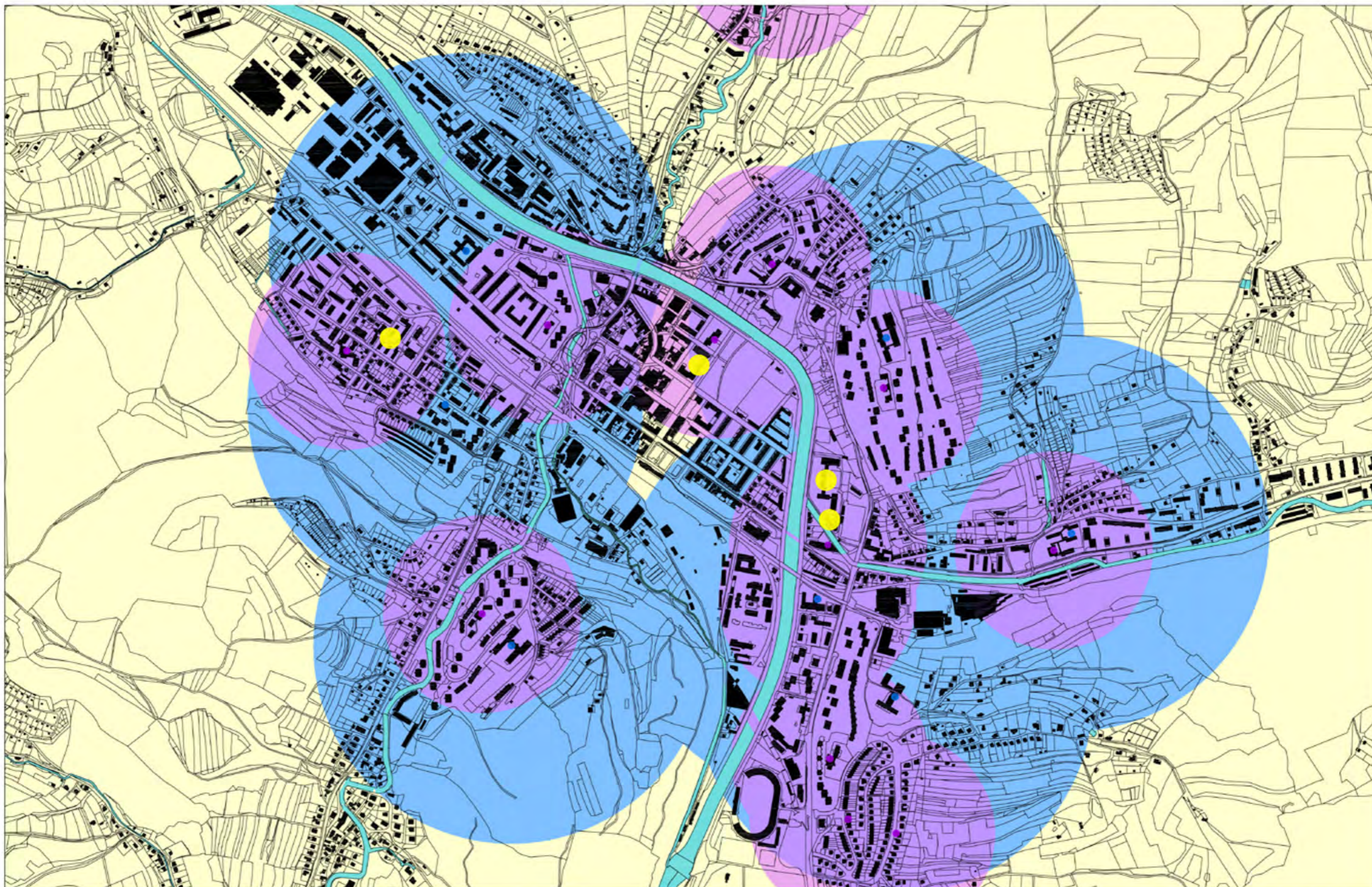


Schéma dostupnosti základní občanské vybavenosti
- mateřských, základních a středních škol

300 m
mateřská škola
včetně ideální dostupnosti - 300 m

600 m
základní škola
včetně ideální dostupnosti - 600 m

5000 m
střední škola
včetně ideální dostupnosti - 5000 m



Schéma dostupnosti základní komerční vybavenosti



základní komerční vybavení lokálního významu,
včetně ideální dostupnosti - 300 m



základní komerční vybavení městského významu,
včetně ideální dostupnosti - 600 m



komerční vybavení nadmístního významu,
včetně ideální dostupnosti - 5000 m



Podle způsobu využití dle Územního plánu Vsetín:

- Plochy vodní a vodohospodářské - vodní toky
- Plochy lesní
- Plochy přírodní
- K - Plochy krajinné zeleně
- Z - Plochy zemědělské

Prvky vymezené zpracovatelem na základě analýz skutečného stavu:

- významné plochy každodenní rekreace v zastavěném území



obchodní vybavení lokálního významu, včetně ideální dostupnosti - 300 m



základní komerční vybavení městského významu, včetně ideální dostupnosti - 600 m



komerční vybavení nadmístního významu, včetně ideální dostupnosti - 5000 m



tema sportovního potenciálu
1 : 10000

Plochy s rozdílným způsobem využití dle Územního plánu Vsetín:

- OS - Plochy občanského vybavení - tělovýchova a sport
- WT - Plochy vodní a vodohospodářské - vodní toky

Prvky vymezené zpracovatelem na základě analýz skutečného stavu

- 500 m sportovní hřiště, včetně ideální dostupnosti - 500 m

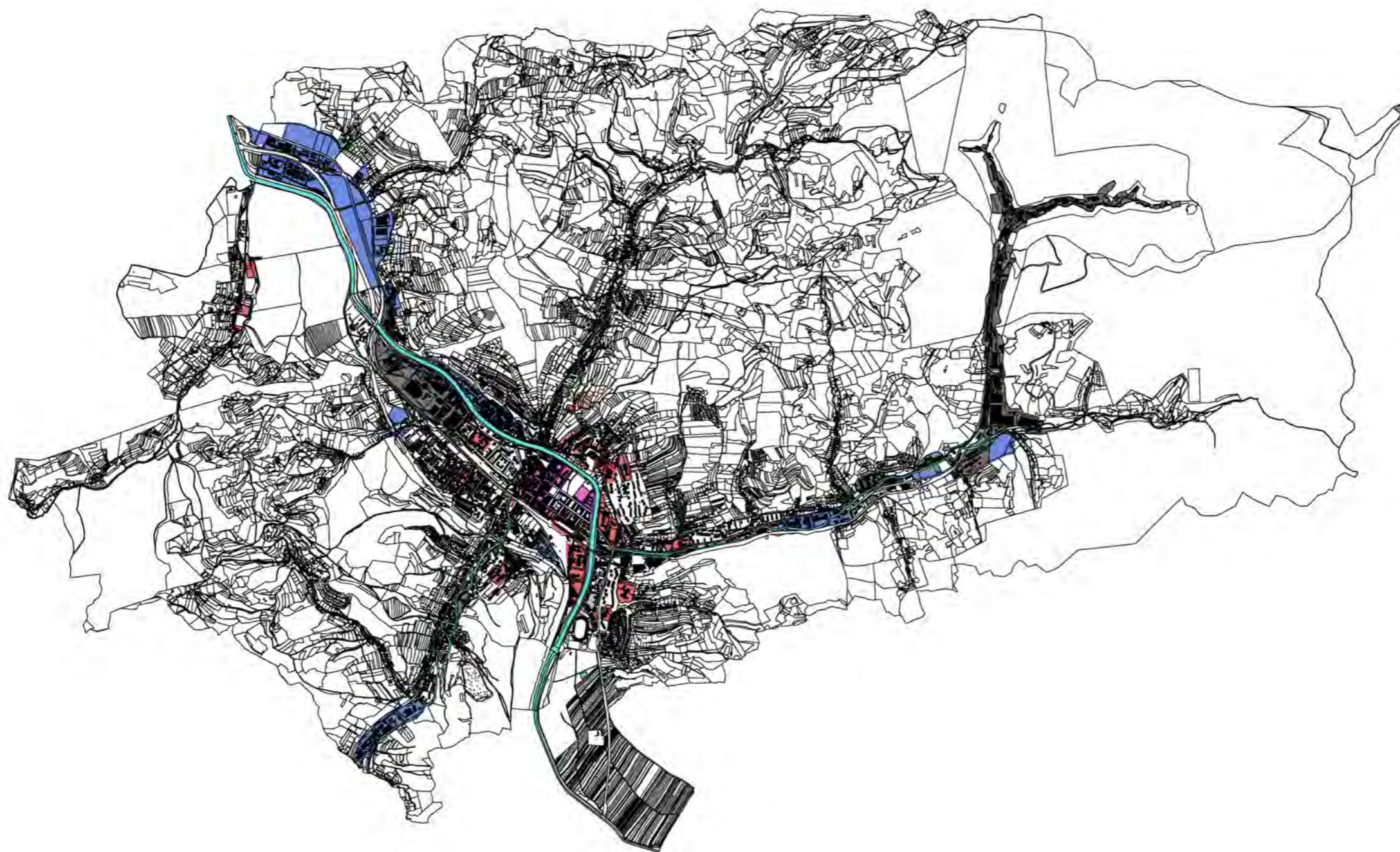


Schéma klíčových zaměstnavatelů a ploch

Plochy s rozdílným způsobem využití dle Územního plánu Vsetín:

- | | |
|--|---|
|  WT - Plochy vodní a vodohospodářské - vodní toky |  DK - Plochy dopravní infrastruktury - logistická centra |
|  SO.1/ SO.2 - Plochy smíšené obytné |  V/ VX - Plochy výroby a skladování |
|  O - Plochy občanského vybavení |  SP - Plochy smíšené výrobní |



Schéma sportovního a rekreačního potenciálu
M 1 : 10000

Plochy s rozdílným způsobem využití dle Územního plánu Vsetín:

- | | |
|---|----------------------------|
| OS - Plochy občanského vybavení - tělovýchova a sport | P - Plochy přírodní |
| WT - Plochy vodní a vodohospodářské - vodní toky | K - Plochy krajinné zeleně |
| L - Plochy lesní | Z - Plochy zemědělské |

Prvky vymezené zpracovatelem na základě analýz skutečného stavu:

- | |
|--|
| významné plochy každodenní rekreace v zastavěném území |
| sportovní hřiště, nevymezené v ÚP |
| dětské hřiště |

Souhrnná SWOT analýza a indikátory

Udržitelná mobilita ve Vsetíně

Silné stránky

- Kvalitní síť zastávek MHD na území na celého města (s výjimkou Sychorova)
- Obyvatelé jsou zvyklí využívat je své cestě kolo a chodit pěšky
- Velmi dobré napojení města železniční dopravou
- Ideální poloha železničního a autobusového nádraží

Slabé stránky

- Koncepčně zastaralý systém MHD, obtížně zapamatovatelné JŘ, nenávaznosti na linky MHD, linkové autobusy i vlaky
- Tarif MHD je jeden z nejdražších v ČR a roční dlouhodobé jízdenky
- Vozový park MHD je zastaralý a převážně bariérový
- Cyklostezky v intravilánu jsou nepropojené, nekvalitní a nevedou do centra města, resp. k nejčastějším cílům
- Slabá vybavenost města infrastrukturou pro cyklisty
- Výrazně koncentrovaná výroba v areálu Zbrojovky, který má limitované kapacity parkovacích stání a jedinou přístupovou komunikaci
- Absence moderních telematických technologií
- Parkování u žst. je nekoordinované a nepřehledné
- Nedostatečný počet parkovacích míst a na sídlištích, zejm. na Sychrově

Příležitosti

- Investice do nového vozidlového parku MHD
- Zavedení nové koncepce MHD a propojení s Integrovanou dopravou Zlínského kraje
- Vybudování páteřní sítě cyklostezek ve městě
- Prostor k výraznému navýšení počtu cestujících v MHD po zavedení systémových změn
- Synergické efekty plynoucí ze zavedení nové koncepce veřejné dopravy Zlínského kraje a zavedení Integrované dopravy Zlínského kraje

Hrozby

- Nerozhodnost města pro další akce
- Finanční limity města na rozvoj dlouhodobě udržitelných forem dopravy
- Nesouhlas/nedohoda s majiteli pozemků, kde by mělo dojít k výstavbě

Trasování

Silné stránky

- Chodníky při komunikacích v zastavěném území, pokud to šířka uličního profilu dovoluje
- Náměstí, parky jsou řešeny s jasnou preferencí chodců
- Dolní město a Rybníky jsou převážně jednosměrné
- Vnitrobloky zpravidla pouze pro pěší a cyklisty

Slabé stránky

- Absence koncepčního řešení VP s ohledem na potřeby chodců (např. území nákupní galerie a napojení na okolí)
- V rizikových místech jsou příliš úzké chodníky (např. Smetanova, Nádražní ulice)
- Snížená prostupnost a přehlednost v dopravních uzlech (např. při mostecké ulici)
- Nevhodné umístování prvků mobiliáře a drobné architektury do přirozených tras pro chodce i pohledových os (např. nám. Svobody, Dolní náměstí, Sušilova)
- Morfologie terénu

Příležitosti

- Smetanova ulice jako nová nákupní třída města, rekonstrukce a rozšíření Nádražní ulice s doplněním pobytových prvků, sadových úprav
- Systematicky zvyšovat prostupnost území (např. v místech vyšlapaných cest, včetně neznačených přechodů železniční trati)

Hrozby

- Umístění parkování do vnitrobloků v zelených čtvrtích

Okolní prostředí

Silné stránky

- Vedení tras podél řeky
- Přítomnost stromů v uličním profilu (zejména Trávníky, Rybníky)
- Zelené vnitrobloky a trasování cest těmito prostory

Slabé stránky

- Rozsáhlé parkovací plochy (při nákupní galerii, před vlakovým a autobusovým nádražím, ulice Nádražní atd.)
- Dehonestující prostředí (kvalita prostoru při dopravních uzlech)
- Příliš dlouhé trasy bez atrakce (např. Jiráskova ulice)
- Parkování automobilů a jejich vliv na snížení přehlednosti a prostupnosti
- Mobilní reklamy umístěné na chodníku zužují uliční profil

Příležitosti

- Podpora výsady zeleně (zejména vzrostlé)
- Rozšíření chodníků a zvýšení počtu a rozmanitosti pobytových míst

Hrozby

- Ponechání stávajícího stavu
- Vznik dalších komunikačních uzlů s dominancí dopravy
- Nesystémové řešení parkovacích stání v ulicích

Povrchy	Silné stránky	Slabé stránky	Příležitosti	Hrozby
	<ul style="list-style-type: none"> • Velmi dobré příklady řešení v oblasti Trávníky, Rybníky (park u železnice, použití povrchů pro oddělení parkovacích stání od chodníků) • Použití historických povrchů v centru města, velmi kvalitní jsou také při výstavbě ze 70., 80. let 20. století 	<ul style="list-style-type: none"> • Údržba a zpracování (příliš velké spáry, kořeny atd.) • Horní náměstí – vše v jednom materiálu, pouze nakreslené čáry, které organizují prostor • Vyšlapané cesty 	<ul style="list-style-type: none"> • Legalizace vyšlapaných cest • Volit materiály s ohledem na hlavní uživatele veřejných prostranství • Snaha o sjednocení typů povrchů pro stejné účely v rámci celého města 	<ul style="list-style-type: none"> • Předláždění prostoru před Domem kultury

Vybavení	Silné stránky	Slabé stránky	Příležitosti	Hrozby
	<ul style="list-style-type: none"> • Řešení parku při železnici 	<ul style="list-style-type: none"> • Vsetín nemá žádné zajímavé nestandardní prvky mobiliáře, které by lákaly návštěvníky • Někde není mobiliář vůbec (např. nábřeží, Smetanova ulice), někde je ho až příliš a velmi různorodý přístup (Horní náměstí, Dolní náměstí) • Mobiliář není jednotný (ani barevně ani materiálově) • Umisťování květináčů jako zábrany pro vjezd vozidel • Mobilní reklamy umístěné na chodníku zužují uliční profil 	<ul style="list-style-type: none"> • Nastavení koncepčního přístupu • Zvyšovat pobytovou funkci pomocí mobiliáře (zejména nábřeží) • Změnit myšlení lidí pomocí akcí typu „Zažít město jinak“ 	<ul style="list-style-type: none"> • Ponechání současného stavu • Ponechání původní skladby mobiliáře i při nahrazení novými kusy

Vybavení	Silné stránky	Slabé stránky	Příležitosti	Hrozby
	<ul style="list-style-type: none"> • Snaha realizovat bezbariérové přístupy (např. Rybníky – výtah u podchodu pod železnici, sjezd z chodníku při parkovacích stání pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace) 	<ul style="list-style-type: none"> • Vazba na VHD a její reálnou obslužnost území • Morfologie terénu • Nevhodná volba povrchů • Místy zúžení chodníků vlivem umístění lamp veřejného osvětlení 	<ul style="list-style-type: none"> • Volit koncepční přístup při volbě povrchů 	<ul style="list-style-type: none"> • Ponechání současného stavu

Pocit bezpečí

Silné stránky

- Na okružní křižovatce při mostecké ulici je úrovně oddělen prostor pro cyklisty od motorové dopravy
- V Tyršově ulici je graficky vymezen pruh pro cyklisty
- Přítomnost cyklostezek oddělených od motorové dopravy
- Přejezdy komunikace zvýšené do úrovně cyklostezky

Slabé stránky

- Chybí vymezení pruhů pro cyklisty v uličním profilu, i v případě, že to šířka profilu umožňuje
- Přehlednost veřejných prostranství
- Parkování automobilů
- Nevhodné povrchy

Příležitosti

- Graficky vymežit pruhy pro cyklisty do uličního profilu
- Podpořit vznik cyklostezek oddělených od motorové dopravy

Hrozby

- Pokračovat v používání nevhodných povrchů se spárami
- Opomíjení potřeb cyklistů ve veřejném prostranství
- Nejednotné grafické značení pruhů pro cyklisty

Trasování

Silné stránky

- Cyklostezky i cyklotrasy směřují do centra města, napojení na všechny světové strany

Slabé stránky

- Chybí ucelený koncept cyklistické dopravy
- Málo frekventované jednosměrné komunikace neumožňují průjezd cyklistům
- I vzhledem k morfologii terénu je realizováno nevhodné trasování cyklostezek a cyklotras (např. napojení Sychrova)
- Cyklistická doprava vede po frekventovaných komunikacích
- Nejasné pokračování trasy

Příležitosti

- Tvorba konceptu cyklistické dopravy
- Umožnit průjezd cyklistům v jednosměrných komunikacích
- Prioritně hledat trasy mimo frekventované komunikace s v prostředí s příjemným mikroklimatem (např. při vodních tocích)

Hrozby

- Ponechání nebo zhoršení stávajícího stavu

Povrchy

Silné stránky

- Příkladné řešení materiálu cyklostezky v parku při železnici, včetně obrubníku jen po jedné straně
- Příkladné řešení materiálu u stojanů pro kola (Trávníky, Rybníky)

Slabé stránky

- Materiál na cyklostezce na nábřeží (široké spáry, prorůstá zeleň)
- Zábrany z betonových květináčů, které jsou v úrovni šlappek
- Neznačení samostatných pruhů pro cyklisty

Příležitosti

- Inspirovat se vhodnými příklady ve městě i pro další úpravy tras pro cyklisty

Hrozby

- Používání nevhodných materiálů

Okolní prostředí

Silné stránky

- Vedení tras podél řeky
- Přítomnost stromů v uličním profilu (zejména Trávníky, Rybníky)

Slabé stránky

- Rozsáhlé parkovací plochy (při nákupní galerii, před vlakovým a autobusovým nádražím, ulice Nádražní atd.
- Dehonestující prostředí (kvalita cyklostezky podél Vsetínské Bečvy bez dalšího vybavení pro cyklisty (pobytové prvky, občerstvení)

Příležitosti

- Doplnovat uliční profil vzrostlou zelení a dalšími sadovými úpravami
- Trasovat cyklostezky podél vodních toků
- Vhodným mobiliářem podpořit rekreační a sportovní funkci podél tras pro cyklisty

Hrozby

- Ponechání nebo zhoršení stávajícího stavu

Vybavení

Silné stránky

- Příkladné řešení stojanů pro kola (Dolní město), např. stojany jsou umístěny před každým vstupem do bytového domu
- Příkladné řešení stojanů pro kola (Trávníky), např. řešení stojanů pro kola před Cukrárnou

Slabé stránky

- Není jednotné pro celé město
- Není vhodně umístován, nebo zde není dostatečný prostor pro odstavení kola (např. před nákupní galerií)
- Ponechání starých prvků mobiliáře a přidání nových
- Absence dalšího vybavení pro cyklisty (pobytová místa, možnost občerstvení)

Příležitosti

- Sjednotit design vybavení pro cyklisty
- Zaměřit se na vhodné umístování
- Inspirovat se vhodnými příklady ve městě i pro další úpravy tras pro cyklisty

Hrozby

- Ponechání nebo zhoršení stávajícího stavu

Železniční nákladní doprava

Silné stránky

- Na území města není lokalizováno žádné velké překladiště.
- Nákladní železniční doprava není na trati 280 silná, denně je touto tratí trasováno jen přibližně 10 párů nákladních vlaků.
- Po okrajích železničního tělesa roste v dnešní době na většině trasy obytné části města vegetace, které účinně pohlcuje hluk.

Slabé stránky

- Místa nakládky na železniční dopravu se nacházejí v samotném centru města v těsné blízkosti areálu nemocnice. V případě navýšení objemu nakládky (např. z důvodu kůrovcové kalamity) bude centrum města vystaveno vyššímu zatížení nákladních aut s dřívím.
- V místech, kde neroste okolo trati vegetace nejsou instalovány v intravilánu protihluková opatření.

Příležitosti

- Vymístění nakládky dřeva ze Vsetína do Jablůnky.
- Rekonstrukce žst. Vsetín a použití nových technologií, které sníží hluk z tranzitujících nákladních vlaků na Slovensko.
- Přirozenou obnovou nákladních železničních vozů bude docházet ke snížení hluku. Nové vagony již nemají špalkové brzdy a jsou výrazně tišší.
- V důsledku modernizace tratě bude investor nucen dodržet nové hlukové limity, které jsou přísnější, než současné. Důsledně budou muset být vyřešena všechna místa ve městě, tak by se hluk nešířil do města v žádné místě.

Hrozby

- Nedohoda a majitelé pozemků v okolí žst. Jablůnka na podmínkách zřízení nákladního a přesunutí nakládky dříví ze Vsetína.
- Souhlas současného majitele vlečky s jejím zrušením.
- Navýšení počtu nákladních vlaků využívajících koridoru transevropského železničního nákladního koridoru RFC 9.

Automobilová nákladní doprava

Silné stránky

- Automobilová nákladní doprava je trasována zejména na hlavních komunikacích směřujících do města a nezatěžuje žádné místní komunikace ve městě více, než je nezbytně nutné.

Slabé stránky

- Do areálu Zbrojovky vede jen jedna přístupová komunikace, neexistuje možnost alternativy.
- Limitovat počet nákladních aut do areálu Zbrojovky není možné, protože na jejich zásobování je závislá výroba.

Příležitosti

- Vést veškerou nákladní dopravu do Zbrojovky co nejméně zatěžující trasou. Tj. sjezdem z I/57 na Ohradě, pro areál Zbrojovky a sjezdem z I/57 na Bobrkách pro průmyslový areál v Trávníkách.
- V horizontu dvou dekád lze očekávat rozvoj alternativních ekologičtějších forem pohonů i u nákladních aut.

Hrozby

- Vznik nových výrobních kapacit v blízkosti areálů bydlení.
- Výstavba spalovny odpadů v Luhu by přinesla navýšení nákladní dopravy.

MHD Vsetín

Silné stránky

- Tradiční systém města, lidé věd, kam MHD jezdí
- Dostačující rozsah sítě MHD a vyhovující umístění zastávek MHD

Slabé stránky

- JŘ není zaveden v pravidelných intervalech, odjezdy autobusů si nelze snadno zapamatovat
- Není návaznost mezi jednotlivými linkami MHD
- Není návaznost s vlakovými spoji
- Linky MHD nejsou nijak koordinovány linkami PAD
- Po 19 hodině žádné spoje, či jen výjimečně
- Velmi špatná nabídka o víkendech
- Na méně vytížených linkách i několikahodinové rozestupy mezi spoji
- Přestupní jízdenka, jež prakticky nelze využívat
- Neexistence ročního kuponu
- Tarifní neprovázanost s linkami PAD
- Zastaralý vozidlový park i mobiliář pro cestující

Příležitosti

- Zavedení intervalové dopravy
- Zlepšení obsluhy ve večerních hodinách a o víkendech
- Využití synergických efektů časově proložených spojů MHD a PAD
- Integrované jízdné s tarifem Integrované dopravy Zlínského kraje a možnost zakoupení ročního kuponu
- Modernizace vozového parku a mobiliáře
- Zavedení přípojů na vlaky a navzájem mezi linkami MHD
- Rozšíření MHD do v oblasti Sychrova (ul. Bří Hlaviců) a Ohrady (okružní linka)

Hrozby

- Nenalezení dohody na prokladech spojů PAD se Zlínským krajem
- Využití synergických efektů časově proložených spojů MHD a PAD
- Integrované jízdné s tarifem Integrované dopravy Zlínského kraje a možnost zakoupení ročního kuponu
- Neschválení investice na pořízení modernizovaného vozového parku

IAD a silniční síť

Silné stránky

- Kvalitní nadřazená síť silnice I. třídy a páteřních silnic ve městě, které jsou vedeny v západovýchodním směru i severojižním směru; silniční síť je dostatečně robustní a poskytuje alternativy v případě neprůjezdnosti jedné z tras
- Kvalita povrchů hlavních silnic je na dobré úrovni
- Tranzitní doprava je vedena po I/57 a je vedena mimo městskou zástavbu

Slabé stránky

- Z důvodu členitého terénu jsou některé ulice velmi úzké, či přímo musejí být jednosměrné
- Z důvodu značného stoupání jsou v zimním období některé části města obtížně dostupné
- V oblastech nedostatku parkování (zejm. Sychorov) jsou komunikace blokovány nevhodně stojícími auty, které blokují nejen průjezd ostatních vozidel, ale také složek IZS
- Přetíženost křižovatky U Růžičků v čase dopravní špičky

Příležitosti

- Dopravní opatření se zapojením telematických systémů, které zajistí větší plynulost dopravy ve špičkách propustnost nejzatíženějších křižovatek
- Zlepšení MHD a větším míra cest formami udržitelné mobility povede k dalšímu nezvyšování počtu cest osobními auty
- Díky lepší organizaci dopravy ubudou zbytečné cest v centru města, které se dnes realizují, jelikož řidiči hledají volná místa k parkování a musí tak projet několik ulic, než úspěšně zaparkují

Hrozby

- Omezené investice města do infrastrukturních úprav silnic v jeho správě
- Nedostatek finančních prostředků na investice do telematických systému zefektivňující pohyb a parkování aut ve městě. Absence podpůrných programů ze strany kraje, státu a EU

Indikátory postupu v udržitelné mobilitě

stav k roku					Koncepty
2023	2022	2021	2020	2019	
					Existence studie proveditelnosti konceptu Smart City
					Podíl výkonů environmentálně šetrných vozidel (EEV, E5+E6, alternativní paliva) na celkovém objemu objednávaných výkonů v rámci MHD
					Existence motivačního programu postaveného na odměňování cestujících udržitelnými druhy dopravy
					Počet zapojených městských služeb do motivačního programu podpory udržitelné dopravy
					Počet zapojených komerčních subjektů do motivačního programu podpory udržitelné dopravy
					Počet informačních kampaní o udržitelné dopravě/rok
					Město je v oblasti dopravy v rámci auditu MA21 kategorie A řešeno s nevyšším hodnocením, excelentně
					Podíl zrušených parkovacích míst/celkový počet
					Počet problémových lokalit pokrytých měřicími stanicemi imisního monitoringu, snížení hodnot imisí jednotlivých polutantů v %

stav k roku					Veřejná doprava
2023	2022	2021	2020	2019	
					Délka dopravních výkonů autobusů na území města (nabídka veřejné dopravy)
					Počet přepravených cestujících ve veřejné dopravě
					Podíl jednotlivých druhů dopravy/rok
					Existence pracovní skupiny ke koordinaci systému veřejné dopravy (město, další objednatelé dopravy, dopravci)
					Počet monitorovaných vozidel, o jejichž pohybu jsou data publikována otevřeně a veřejně
					Počet vozidel s elektronickým odbavením/celkový počet vozidel
					Počet vozidel s možností odbavení skrze mobilní telefon/celkový počet vozidel
					Počet vozidel s informačním panelem/celkový počet vozidel
					Počet vozidel se systémem preference MHD/celkový počet vozidel
					Počet vozidel se systémem sčítání cestujících/celkový počet vozidel
					Počet zastávek poskytujících informace o dojezdech spojů v reálném čase
					Počet cestujících odbavených elektronicky/počet cestujících celkem
					Délka vyhrazených jízdních pruhů pro MHD v km
					Počet zastávek s přístřeškem na ochranu proti dešti/větru

stav k roku					IAD
2023	2022	2021	2020	2019	
					Snížení intenzity dopravy na hlavních vjezdech do centra města v %
					Počet aut na vybraných silnicích v intravilánu města
					Podíl nízkoemisních vozidel
					Počet bezemisních vozidel

stav k roku					Doprava v sídlu
2023	2022	2021	2020	2019	
					Existence regulace parkování na základě stanovení minima a maxima ceny parkovného
					Existence programu finanční zátěže pro majitele více než jednoho vozidla na bytovou jednotku
					Počet vozidel na rezidenta
					Existence programu na regulaci parkování podle reálné poptávky po parkování s rozdílnou výší ceny (pohyblivé ceny)
					Výše poplatku za vlastnictví 2 vozidel na bytovou jednotku

Indikátory postupu v udržitelné mobilitě

stav k roku					Cyklo doprava
2023	2022	2021	2020	2019	
					Počet cyklistů využívajících danou cyklostezku/měsíc
					Výše finančních prostředků a dotací na cyklo dopravu
					Počet opatření (počet km) na území města, které zajistí průjezd cyklistů v jednosměrných ulicích
					Počet cyklistů na dotčené pozemní komunikace (PK)/počet vozidel za h ranního provozu (průměr z 10 měření)
					Celkový počet stojanů na kola na 1000 obyvatel
					Počet zabezpečených/krytých stojanů na kola na 1000 obyvatel včetně počtu míst v úschovnách
					Počet zaparkovaných kol/počet parkovacích domů pro kola/rok
					Existence parkování jízdních kol v přestupních uzlech (vazba na intermodalitu)
					Počet přestupních uzlů se stojany pro kola
					Existence podpory začlenění opraven a prodejen kol do systému podpory cyklistické dopravy ve městě (např. formou žlutých andělů)
					Počet zapojených prodejen do systému podpory cyklistické dopravy ve městě
					Existence systému bike-sharing / re-kola
					Počet km cyklotras na území města, které zajišťují bezpečnou a plynulou jízdu (kombinace jízdy zklidněnými zónami a konkrétních opatření pro cyklisty)
					Existence funkce cyklokoordinátora / pracovníka na MěÚ s agendou cyklo dopravy
					Existence funkce pracovní cykloskupiny
					Existence aplikace pro vkládání připomínek a názorů rezidentů pro oznámení o nedostacích na cyklistických komunikacích
					Počet zapojených uživatelů do aplikace pro vkládání připomínek k cyklistice/1000 obyvatel
					Existence komunitních programů v oblasti cyklistiky (např. slevy ve vybraných obchodech/restauracích)
					Počet zapojených uživatelů komunitních programů v oblasti cyklistiky/1000 obyvatel
					Počet osob zapojených do systémů sdílení (vozidel/jízdních kol)

stav k roku					Pěší doprava
2023	2022	2021	2020	2019	
					Počet pěších na dané komunikaci
					Existence pracovní skupiny pěší dopravy
					Poměr průměrné ceny za parkování v centru města/cena jedné jízdy MHD
					Poměr ceny parkovného za car sharing vozidlo oproti ceně za běžné vozidlo
					Existence slevy na MHD pro nevlastníky vozidla

stav k roku					SMART City
2023	2022	2021	2020	2019	
					Počet zařízení k službě k inteligentnímu řízení dopravy
					Existence dopravního portálu/kanálu poskytujícího dopravní informace
					Existence mobilní aplikace pro plánování cesty ve městě s daty v reálném čase
					Počet druhů dopravy a sdílení (sharing) schémat, které aplikace pro výpočet optimální cesty nabízí
					Počet detekčních zařízení pro detekci vozidel v dopravním proudu na 100 km místních komunikací/silnic v majetku státu či krajů
					Město využívá data ze sítě mobilních operátorů pro analýzu a plánování dopravy
					Počet křižovatek s adaptivním řízením/celkový počet křižovatek
					Počet křižovatek s preferencí MHD a ISZ/celkový počet křižovatek
					Délka vyhrazených jízdních pruhů pro MHD + vozidla s alternativním pohonem + car-sharing v km
					Počet zastávek se zabudovanými detektory (dopravy, životního prostředí)

ČÁST II

Návrhová část

Návrhy úprav veřejných prostranství

Návrhová část vychází z předchozí analytické části a věnuje pozornost veřejným prostranstvím, která v analytické části byla hodnocena jako nejproblematičtější, konkrétně se jedná o následující veřejná prostranství:

- Prostor před kulturním domem (č. 03)
- Horní náměstí (č. 05)
- Smetanova ulice (č. 06)
- Veřejná prostranství sídliště – Sychrov (č. 11)
- Dopravní uzel při Mostecké ulici (č. 15)
- Nábřeží Vsetínské Bečvy (č. 17)

Ve většině případů zohledňuje návrhová část architektonické studie, které byly pro území města Vsetína zpracovány - jsou jimi konkrétně Návrh úpravy břehů Vsetínské Bečvy (Ateliér 8000, 2017) a Víze rozvoje centra města Vsetína (City Upgrade, 2014). Oba tyto dokumenty se věnují hledání architektonického ztvárnění nábřeží Vsetínské Bečvy, dále se jeden z nich zabývá Prostorem před kulturním domem, Horním náměstím, atd. Pro Nádražní ulici je vypracována projektová dokumentace, její návrh studie také zohledňuje.

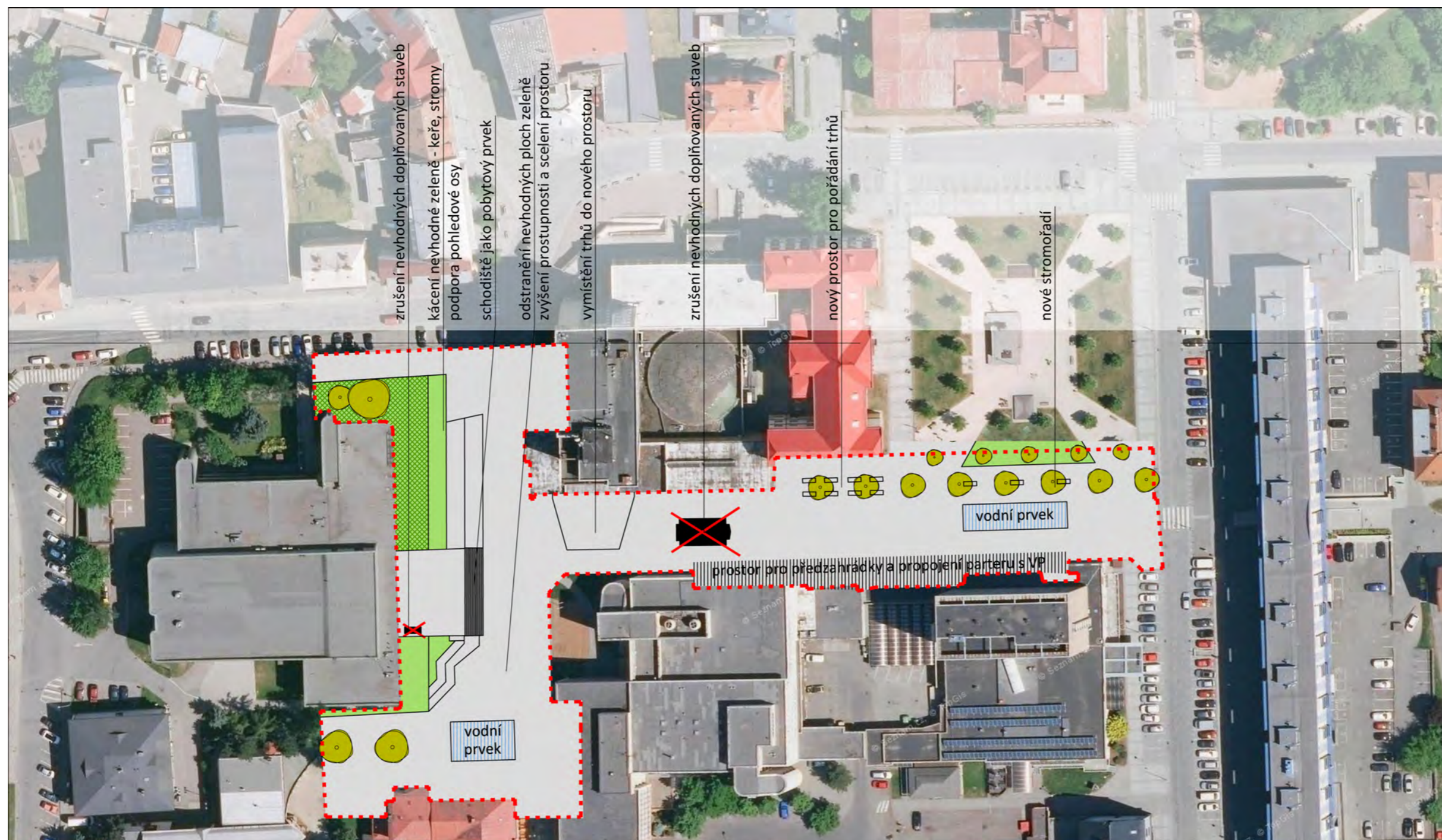
Podrobněji se návrhová část PUMM Vsetín věnuje **dopravnímu uzlu při Mostecké ulici**, toto veřejné prostranství je ve vypracovaných podkladech opomíjeno a zpracovatel ho považuje ve struktuře města za zásadní – jedná se o hlavní dopravní uzel, který propojuje centrum města s významnými rezidenčními čtvrtěmi města (Trávníky, Rybníky, Rokytnice). Dále se věnuje návrhu **Smetanovy ulice a veřejného prostranství před kulturním domem**. Všechny návrhy v této studii jsou ideové – to znamená, že jsou prvotní rozvahou o daném prostoru a konkrétnější návrh vyžaduje zpracování geodetického zaměření, zjištění existence sítě technické infrastruktury, zpracování dendrologického posudku atd.

Dalším významným příspěvkem ke zvýšení atraktivity veřejných prostranství je definování **základních principů formování veřejných prostranství v souvislosti s dopravou**, s důrazem cesty pro pěší a cyklisty, parkování, zastávky VHD, dopravní značení a další na prvky používané pro oddělování jednotlivých složek dopravy.

Obrázek: Veřejné prostranství kolem připravovaného terminálu hromadné dopravy / Zdroj: Pelčák a partner architekti



V01 Prostor před kulturním domem

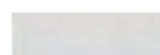


Obrázek: Doporučení zpracovatele PUMM Vsetín s uspořádáním veřejného prostoru v oblasti kulturního domu



území se zásadními změnami

- zrušení nevhodných staveb
- vymístění tržiště do vhodnějšího prostoru
- výsadba nového stromořadí
- definování vhodných ploch pro umístění vodního prvku
- kácení nevhodné zeleně
- nový koncept zeleně



pěší trasy

- chodník



prostor vhodný pro umístění vodního prvku
- brouzdaliště, fontány, atd.



prostor vhodný pro umístění předzahrádek



plochy zeleně

- trvalkové záhony, popř. trávník



plochy zeleně
- půdopokryvné výsadby, kultivované keřové patro



vzrostlá zeleň

V01 Prostor před kulturním domem

Architektonický návrh prostoru před kulturním domem zpracovala v roce 2014 kancelář City Upgrade v dokumentu Vize rozvoje centra města Vsetín (str. 19 až 33). Studie navrhuje výrazné změny v prostoru (např. odstranění schodiště kulturního domu a srovnání veřejného prostranství „do jedné úrovně“), dále navrhuje dostavby objektů v prostoru i jeho okolí atd.

Velmi pozitivně hodnotíme:

- Návrh zklidnění prostoru od motorové dopravy
- Využití místa pro pořádání trhů, koncertů a dalších kulturních akcí

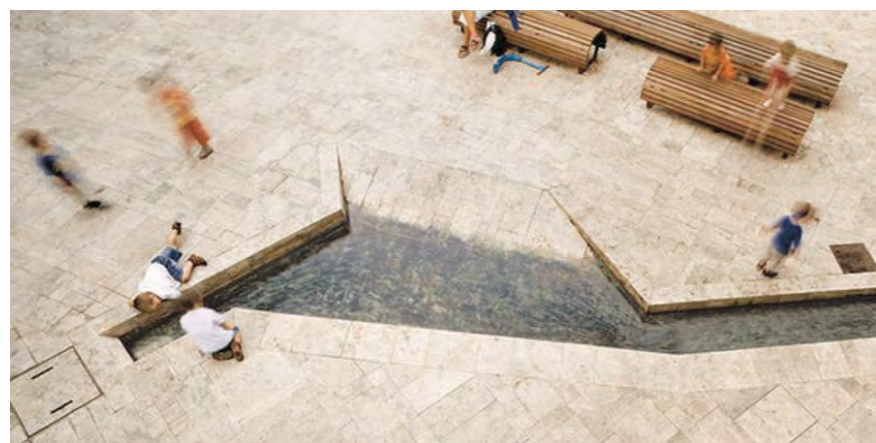
Níže uvedené doporučení je možné definovat jako fázi 0, tedy jako fázi před realizací rozsáhlého návrhu podle City Upgrade. Jde o celkovou kultivaci prostoru, která se opírá o údržbu, zlepšení mikroklimatu a zkvalitnění návrhu sadových úprav.

Doporučení zpracovatele PUMM Vsetín

- Respektovat urbanismus 70. let, pohledové osy, dominanty v prostoru (např. objekty, schodiště, umělecké prvky).

- „Očistit“ prostor od nánosů:
 - kiosek bistra před vstupem do kulturního domu,
 - kiosek Pepe bistro v hlavní pohledové ose,
 - kultivaci reklamy a definování jasných podmínek pro její umístění i design

- Zlepšit mikroklima:
 - do pohledové osy Sušilova umístit stromořadí s výrazným habitem (ideální je také pracovat s proměnou stromů v průběhu ročního období – výrazné květenství na jaře/ výrazné zbarvení květů na podzim),
 - realizovat vodní prvek v úrovni chodníku (ideální umístění před Budějovickou pivnicí, na pěší zóně Sušilova),



— případně realizovat architektonicky ztvárněný přístřešek, který bude chránit před nepřízní počasí – déšť, sníh, slunce (ideální umístění před Budějovickou pivnicí, na pěší zóně Sušilova).

- Kultivovat stávající schodiště a vytvářet zde pobytové prvky.



- Vymístit trhy ze stávajícího místa – ideálně do pohledové osy Sušilova ke stromořadí, realizovat takový mobilář, který mimo dobu pořádání trhů se změní na pobytové prvky v prostoru – lavičky.

- Údržba prostoru
 - renovovat fasády – obnovovat kachle, natírat ocelové konstrukce (ideálně černá, tmavě šedá barva),
 - zajistit omytí fasád.

- Mobilář – sjednotit mobiliář v řešeném prostoru s mobiliářem na náměstí Svobody
 - používat pouze jeden typ mobiliáře,
 - vymístit nepoužívané prvky mobiliáře (např. stojany pro kola, lavičky),
 - vymístit stoly pro pořádání trhů pod krytým prostorem – stoly postrádají jiné využití v době, kdy se nepořádají trhy, snižují tak prostupnost a přehlednost prostoru.

- Povrchy
 - realizovat pojízdné povrchy v celé ploše veřejného prostranství,
 - volit přírodní materiály (např. kámen, ideálně použít velkoplošnou dlažbu).

- Sadové úpravy
 - zajistit nový koncept sadových úprav s komplexním pohledem na celé území,
 - vymístit jehličnaté stromy a bezúdržbové keře, travnaté plácky před domem kultury,
 - preferovat výsadbu listnatých stromů, a ty umístit zejména jako orámování pohledové osy do ulice Sušilova,
 - neumístit vzrostlé stromy tak, aby bránily pohledovým osám,
 - při fasádách objektů preferovat půdopokryvné druhy,
 - preferovat výsadku letniček tam, kde jsou nyní bezúdržbové keře.



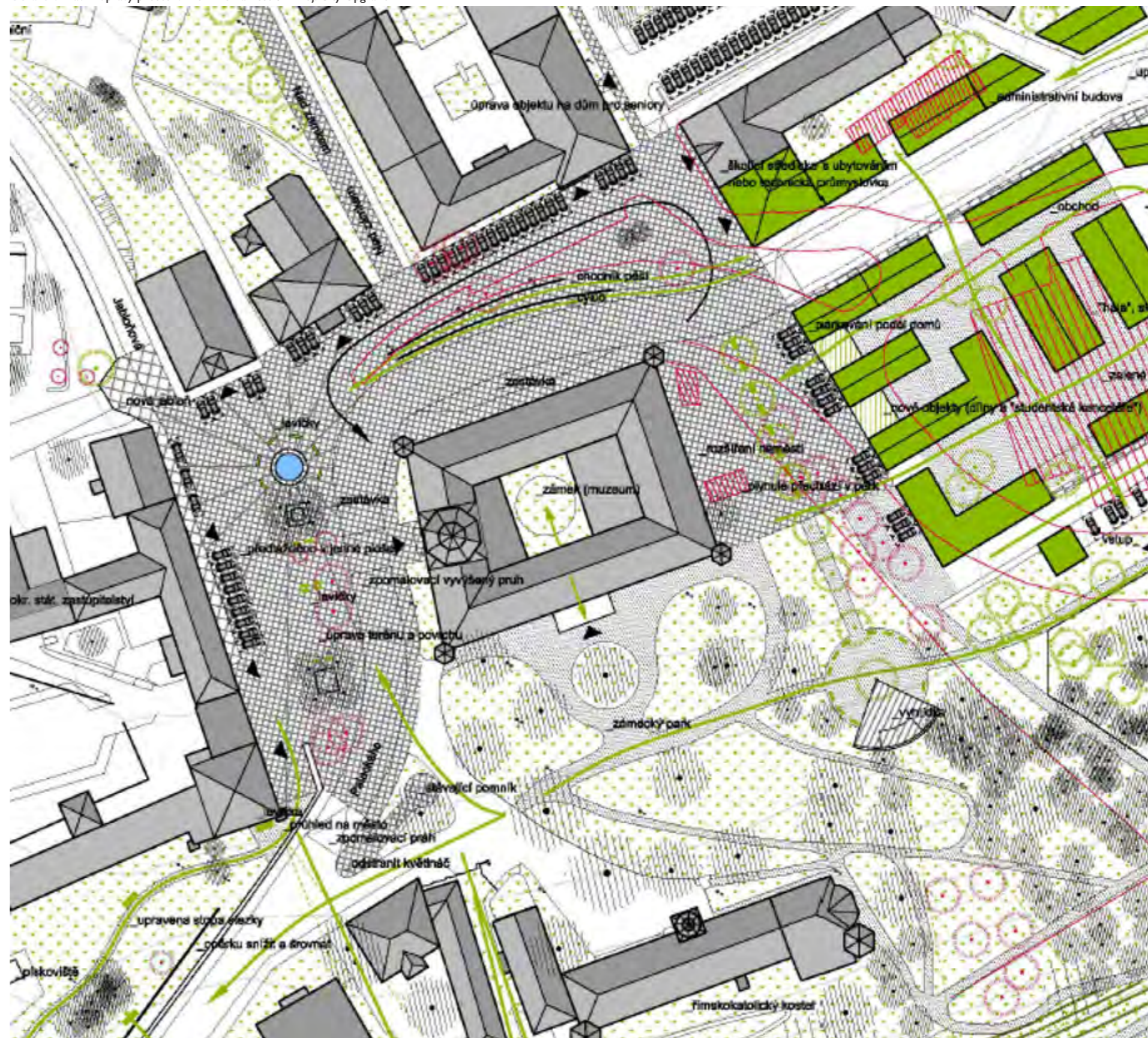
V02 Horní náměstí

Architektonický návrh Horního náměstí zpracovala v roce 2014 kancelář City Upgrade v dokumentu Vize rozvoje centra města Vsetín (str. 48 až 58). Návrh sceluje celou plochu náměstí, podporuje vznik logických vazeb náměstí – zámek – park, kultivuje návrh sadových úprav.

Velmi pozitivně hodnotíme:

- Komplexní řešení celého prostoru s vazbou na plochu parku.
- Sjednocení materiálů (vizuální i výškové) v ploše náměstí podporuje vnímání místa jako jednotného, osobitého prostoru.
- Přístup k sadovým úpravám – odstranění jehličnanů a ponechání pouze vzrostlých listnatých stromů.
- Utváření prostoru – práce s opěrnými zdmi.

Obrázek: Návrh úpravy prostoru Horního náměstí / Zdroj: City Upgrade



V03 Smetanova ulice

Vizí zástupců města je úprava Smetanovy ulice tak, aby zde vznikla obchodní ulice. Smetanova ulice má velký potenciál se v tuto ulici proměnit:

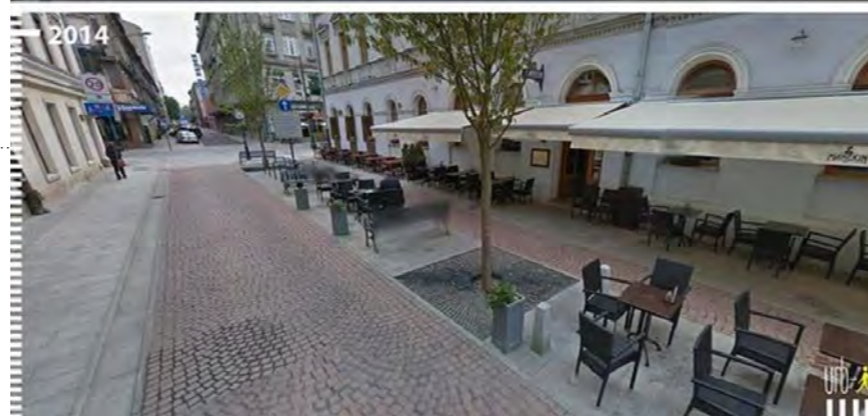
- nachází se v centrální části města,
- ve struktuře města propojuje veřejná prostranství před kulturním domem a před novým nákupním centrem,
- v současné době má živý parter (zejména v části mezi ulicemi Václavkova – U Hřiště).

Pro realizaci této vize je však třeba:

- Vypořádat se s několika kritickými místy (organizace dopravy na křížení ulic Smetanova a Na Příkopě, nepřehledný nečitelný prostor mezi Pekárnou Vaněk a ulicí Svárov)
- Zajistit dominanci pěší dopravy (např. rozšířením prostoru pro pěší, snížením počtu vymezených parkovacích stání)
- Vytvořit adekvátní prostor pro předzahrádky i zásobování provozoven

Doporučení zpracovatele PUMM Vsetín

- Organizace dopravy:
 - změnit organizaci dopravy,
 - zdůraznit preferenci chodců, např. rozšířením chodníků, zvýšením komunikace do úrovně chodníků, volbou materiálů (pojízdné žulové kostky),
 - zohlednit návaznost na další významná veřejná prostranství (Nádražní ulice, prostranství před kulturním domem, prostranství před novým nákupním centrem) a významné stavby v okolí (vlakové a autobusové nádraží).
- „Očistit“ prostor
 - zajistit kultivaci reklamy a definovat jasné podmínky pro její umístění i design (např. minimální šířka chodníků je 2,5 m a není možné ji zužovat žádným dočasným ani mobilním zařízením reklamy).
- Zlepšit mikroklima
 - s ohledem na stávající síť technické infrastruktury umisťovat do Smetanovy ulice stromořadí. Při celkové rekonstrukci ulice umisťovat a koordinovat technickou infrastrukturu tak, aby uvažovala realizaci stromořadí,
 - pobytové prvky umisťovat při severních fasádách objektů tak, aby byly přirozeně stíněny. Předzahrádky při jižních fasádách zakrývat mobilním stíněním nebo vzrostlou zelení.



V03 Smetanova ulice

- Povrchy
 - volit přírodní materiály (např. žulovou dlažbu) a použitím různých typů (dlažební kostky, velké pojížděné dlažební kostky, štípaný kámen) modelovat prostor tím, že každému typu povrchu bude určena speciální funkce (jízda motorových vozidel a kol, cesty pro pěší, místa vyhrazená odstavení a parkování vozidel, popř. zásobování místních obchodů).
- Sadové úpravy
 - preferovat výsadbu stromořadí listnatých stromů s výrazným habitem a zabarvením podle ročních období (např. výrazné květenství na jaře a výrazné zbarvení stromů na podzim),
 - Nepodporovat umístění travnatých ploch, půdopokryvných ploch, keřového patra



V04 Sychrov a principy statické dopravy pro sídliště

Nejvýznamnější rezidenční čtvrť s cca 3 000 obyvateli. Sídlíště je umístěno ve východní části Vsetína na úbočí kopce Sychrov, převýšení je cca 75 m. V území se nachází panelová zástavba s cca 7NP (ve spodní části sídliště) a s cca 4 NP (ve vrchní části sídliště). Osobní automobilová doprava je zajištěna jednou komunikací, která serpentýnami prochází celým územím. Autobusová zastávka Vsetín, Sychrov je umístěna na spodním okraji lokality před obchodním domem. Pěší doprava je vedena převážně vnitroblokem, bez přítomnosti automobilové dopravy.

Veřejné prostranství podél ulice Bratří Hlaviců jsou negativně zatížena parkováním osobních automobilů. Vzhledem k tomu, že v ulici nejsou jasné vymezená místa určená k parkování a odstavování osobních automobilů, dochází k záboru ploch, které jsou pro parkování vyloženě nevhodné. Kroky, které povedou ke zkvalitnění veřejných prostranství, jsou spíše procesní než architektonické.

Doporučení zpracovatele PUMM Vsetín

- Realizace autobusové točny v pod domem č. p. 147
- Zavedení zastávky VHD v místě točny
- Legalizace parkovacích v celém prostoru sídliště pomocí úprav dopravního značení (vodorovné značení)
- Nevymezovat parkovací a odstavná stání v místě křížení motorové a nemotorové dopravy, tj. dbát na zachování průchodnosti území.
- Zavedení zpoplatněných parkovacích zón v oblasti

Principy zavedení parkovacích zón v obytných oblastech

Osoby s trvalým bydlištěm v konkrétní obytné oblasti mohou na městském úřadě požádat o vydání parkovací karty pro konkrétní SPZ. Tato parkovací karta umožňuje automobilu s uvedenou SPZ neomezené parkování v uvedené oblasti po dobu platnosti karty (zároveň je údaj o parkovacím oprávnění pro konkrétní SPZ a oblast uložen do databáze, podle které může parkovací oprávnění ověřovat na základě SPZ systém strojového zpracování obrazu nebo systém fungující na základě ručního zadávání značek). Pro každou obytnou oblast může existovat maximálně jeden kus karty na jednu SPZ. Žadatel doloží také příslušnost ke konkrétní domácnosti (obvykle číslem bytové jednotky; rodinný dům je považován za jednu domácnost). Roční cena za parkovací kartu pro obytnou oblast je odstupňována podle počtu automobilů v konkrétní domácnosti, např. první automobil v domácnosti 300 Kč, druhý automobil 900 Kč, každý další automobil 2000 Kč. Podobná pravidla jako pro osoby s trvalým bydlištěm se mohou vztahovat i pro osoby s nájemní smlouvou v oblasti (pravidla pro příslušnost ke konkrétní domácnosti jako u osob s trvalým bydlištěm) nebo podnikatele s provozovnou v oblasti (cena odstupňována podle příslušnosti automobilu ke konkrétní provozovně). U osob s nájemní smlouvou bez trvalého bydliště je účtována přírážka 30 % k poplatku za kartu (počet automobilů v konkrétní domácnosti není počítán zvlášť pro osoby s trvalým bydlištěm a zvlášť pro osoby s nájemní smlouvou bez trvalého bydliště); u osob podnikajících v oblasti bude za kartu účtována přírážka 60 % (stejná bytová jednotka jako provozovna se v tomto případě počítá odděleně od jednotky jako rezidenční).

Osoby bez nároku na parkovací kartu v této oblasti zaplatí ve zpoplatněné době parkovné pomocí mobilní aplikace, mobilního webu nebo premium SMS (v systému kompatibilním s dalšími parkovacími zónami ve městě) podle hodinové sazby pomocí spárování s konkrétní SPZ.

V05 Dopravní uzel při Mostecké ulici

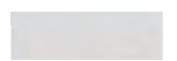


Obrázek: Navrhované řešení uzlu včetně okolních vazeb



území se zásadními změnami

- umístění pásu pro cyklisty
- návrh podélného parkování
- doplnění ploch zeleně i vzrostlé zeleně
- umístění nového objektu (kiosek, opravna kol atd.)



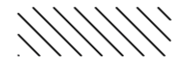
pěší trasy
- chodník



vymezení pásu pro cyklisty
- cyklostezky, cyklotrasy



pojížděné plochy
- asfalt, žulové kostky



konstrukce mostu
- estakáda (nad řešeným územím)



plochy zeleně
- trávnik, půdopokryvné rostliny, keřové patro



vzrostlá zeleň

V05 Dopravní uzel při Mostecké ulici



Obrázek: Navrhované řešení uzlu — pouze místa s úpravami



- území se zásadními změnami
- umístění pásu pro cyklisty
 - návrh podélného parkování
 - doplnění ploch zeleně i vzrostlé zeleně
 - umístění nového objektu (kiosek, opravna kol atd.)

- pěší trasy
- chodník
- vymezení pásu pro cyklisty
- cyklostezky, cyklotrasy
- pojížděné plochy
- asfalt, žulové kostky

- konstrukce mostu
- estakáda (nad řešeným územím)
- plochy zeleně
- trávník, půdopokryvné rostliny, keřové patro
- vzrostlá zeleň

V05 Dopravní uzel při Mostecké ulici

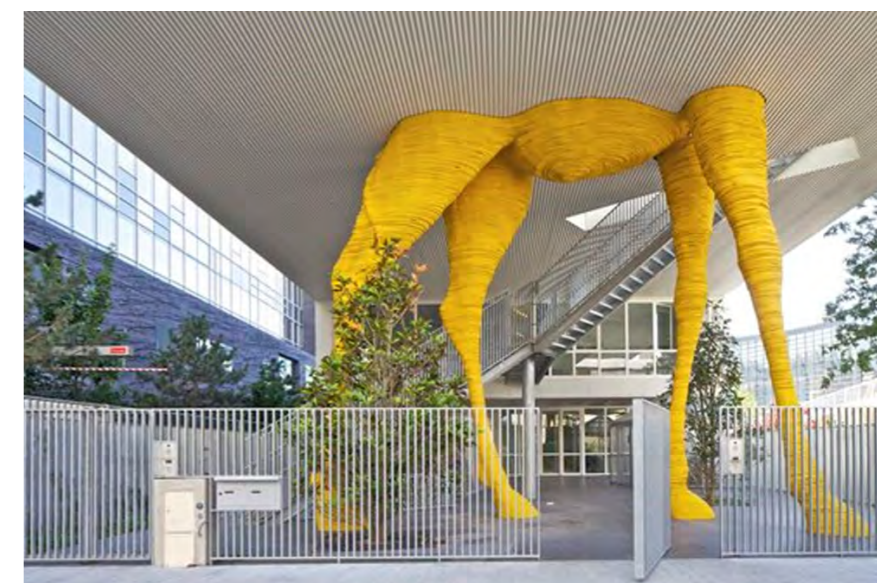
Plocha s převažujícím dopravním charakterem (estakáda, okružní křižovatka, rozsáhlé plochy vymezené pro parkování osobních automobilů). Plocha je významným dopravním uzlem v rámci celé struktury města – propojuje vzájemně sídliště Trávníky, Rybníky, Ohrada i s centrem města. Přestože je v současné době je patrná snaha řešit prostor s ohledem na cyklisty, zatížení dopravou i dopravou v klidu se negativně projevuje na celkovém dojmu z prostoru.

Níže uvádíme návrh řešení celého prostoru. Organizace v území se významně nemění, ale rozšíření stávajících ploch pro pěší a cyklisty a vhodná volba sadových úprav zvýší atraktivitu veřejného prostranství. Zásadní je také návrh veřejného osvětlení, které zvyšuje pocit bezpečí. Návrh prostoru zohledňuje projekt revitalizace Nádražní ulice, přispívá k lepší orientaci prostoru a podporuje vhodné trasování pěších i cyklistů (jasně vymezená cyklostezka, vhodné umístění přechodu, oživení prostoru pod estakádou).



Doporučení zpracovatele PUMM Vsetín

- Jasně vymežit pruh pro cyklisty v úrovni chodníku a navázat tak na organizaci dopravy při okružní křižovatce. *Tímto se zvýší orientace v území a bude jasně definováno, že stezka má i za mostem pokračování.*
- Realizovat přechod směrem k Parku při železniční trati. Tímto selepší návaznost prostoru na okolí a bude usměrněno hlavní pěší i cyklistické směřování v prostoru.
- Prostor pro cyklostezku doporučujeme rozšířit na minimální rozměr 3,5 m.
- Prostor pro pěší doporučujeme rozšířit na minimální rozměr 1,6 m.
- Realizovat plochy zeleně, které budou oddělovat parkování a pěší či cyklistickou dopravu, včetně výsadby vzrostlé zeleně.
- Pod konstrukcí mostu realizovat služby, podporují cyklodopravu (opravná kol, půjčovna kol) nebo pěší dopravu (trafika, popř. občerstvení).
- Umístit do prostoru nad cyklostezku umělecké dílo (ideálně takové, které zvýší hladinu osvětlení v prostoru)



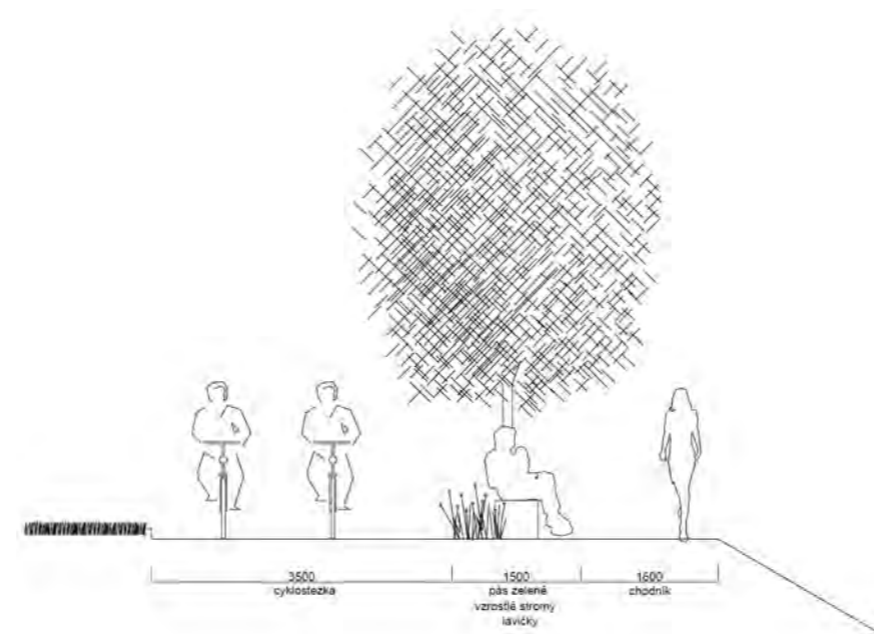
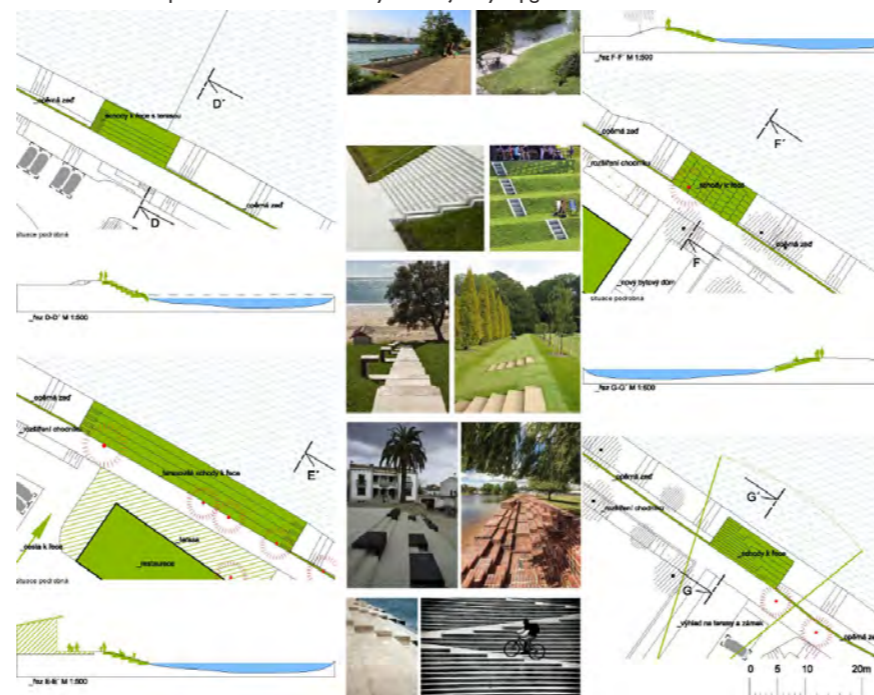
V06 Nábřeží Vsetínské Bečvy

Architektonický návrh nábřeží Vsetínské Bečvy zpracovala v roce 2014 kancelář City Upgrade v dokumentu Vize rozvoje centra města Vsetína (str. 34 až 47). Návrh velmi dobře propojuje vodní tok a přilehlá veřejná prostranství (ulice, komunikace) a tím oživuje prostor nábřeží. Projekt je velmi podrobně zpracován a obsahuje půdorysy i řezy zásadních míst.

Velmi pozitivně hodnotíme:

- Rozvinutí potenciálu pro vznik pobytových míst, která budou vyhledávaným místem pro každodenní rekreaci obyvatel (lavičky, schodiště jako pobytové prvky a místa pro grilování),
- Rozvinutí potenciálu pro vznik sportovních aktivit (pétanque, šachy, koupání)
- Umístění nové lávky přes řeku a realizaci kavárny,
- Rozšíření prostoru určeného cyklostezku,
- Pěší stezky realizací záměru budou přiblíženy k vodě, minimální šířka pěších tras je 1,6 m, povrch kámen
- Při realizaci opěrných stěn a zpevněných hran rozvíjet multifunkčnost těchto prvků a uvažovat o nich jako o městotvorných prvcích.

Obrázek: Řešení prostoru Vsetínské Bečvy / Zdroj: City Upgrade



Doporučení zpracovatele PUMM Vsetín

- Jako povrch cyklostezky doporučujeme použít hladký materiál (asfalt, litý beton), který je vhodný obrubník realizovat pouze při jedné straně cyklostezky a tu spádovat tak, aby voda odtékala do přilehlého trávníku
- Prostor pro cyklostezku doporučujeme rozšířit na minimální rozměr 3,5 m
- Prostor pro pěší doporučujeme rozšířit na minimální rozměr 1,6 m
- Doplnit prostor na protipovodňovém valu o vzrostlou zeleň – doporučenými druhy jsou vrby, olše, jasaný
- Doplnit prostor vhodným mobiliářem (lavičky s výhledem na řeku, odpadkové koše, spojeny na kola, popř. pítka)



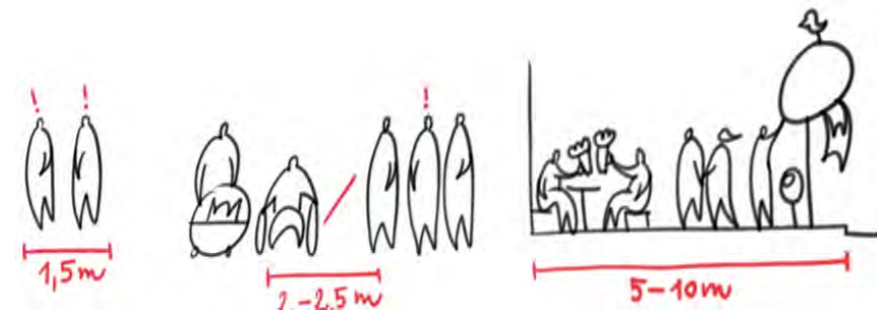
Základní principy formování veřejných prostranství v souvislosti s dopravou

Cesty pro pěší

1. Šířky cest pro pěší

Šířky cest pro pěší se odvíjí v závislosti na jejich charakteru a umístění ve struktuře města i na našem očekávání. Obecně lze říci, že:

- Šířka chodníku by nikdy neměla být menší než 1,6 m, *Minimální šířka dvou pěších proudů, míjení chodců proti sobě není příliš pohodlné, může dojít k nechtěnému kontaktu.*
- V centru města je ideální zajistit šířku chodníku minimálně 2,5 m *Šířka umožní pohodlné vyhnutí dvou lidí, méně pohodlné vyhýbání tří lidí nebo dvou kočárků či invalidních vozíků je možné.*
- V obchodní ulici Smetanova zajistit šířku chodníku minimálně 5 m a využít tak potenciálu tvorby předzahrádek. *Vhodné pro rušnější části města s vysokou intenzitou pěšího pohybu, zejména pro významné ulice. Odehrávají se zde četné pobytové aktivity, šířka musí vycházet z urbanistických souvislostí a významu místa. Šířka chodníku zajišťuje pohodlný průchod i při umístění předzahrádek a vzrostlé zeleně.*



Zdroj: Manuál tvorby veřejných prostranství, IPR Praha

2. Povrchy

Volba povrchů závisí opět na charakteru místa (centrální historická část města, zástavba z 50. let, postmodernistický urbanismus 70. let, veřejná prostranství sídliště, zástavba rodinných domů atd.). V souladu s tímto charakterem je třeba volit vhodné povrchy:

- **Centrální historická část** – skládané kamenné povrchy (rulová dlažba, štípaná dlažba, vějíře, odseky) v některých případech i velkoformátové dlažby.
- **Zástavba 50. let** – skládané kamenné povrchy – mozaiky ze žulových dlažebních kostek 6 × 6 cm (design – pepř a sůl, vějíře, čtverce, šachovnice atd.).
- **Postmodernistický urbanismus 70. let** – velkoformátové dlažby různé barevnosti a velikosti formátů (kamenné, betonové), litý beton. Je třeba zajistit poježdění automobily v celé ploše prostoru.
- **Veřejná prostranství sídlišť a zástavba rodinných domů** – mozaiky ze žulových dlažebních kostek 6x6 cm (design – pepř a sůl, vějíře, čtverce, šachovnice, atd.), popř. betonové prefabrikované povrchy.



Obrázek: Štípaný kámen



Obrázek: Žulové kostky



Obrázek: Velkoformátové betonové dlažby



Obrázek: Prefabrikované betonové povrchy

Cesty pro cyklisty

1. Šířky cest pro cyklisty

Šířky cest pro cyklisty (cyklostezky i cyklotrasy) by neměla klesnout pod následující hodnoty:

- při obousměrném provozu zajistit šířku minimálně 3,5 m,
- při jednosměrném provozu zajistit šířku minimálně 1,5 m,
- při jednosměrném provozu v případě vedení cyklotrasy podél podélného parkování zajistit šířku minimálně 1,75 m.

2. Povrchy

V uličním profilu, kdy je cyklotrasa umístěna ve stejné úrovni jako vozovka, je třeba výrazně odlišit (červená barva cyklopruhu atd.) prostor pro cyklisty.

V případě, že se jedná o cyklostezku, je možné volit přirozené barvy materiálů (tj. bez červeného nátěru).

Povrchy je vhodné volit hladké, jednolitě – asfalt, litý beton, tedy takové materiály, které nebudou znesnadňovat pohyb cyklistům (jako nevhodný příklad uvádíme povrch na cyklostezce při Vsetínské Bečvě).

3. Oddělení od motorové dopravy

Oddělení části vymezené pro cyklisty od prostoru pro motorová vozidla zvyšuje bezpečnosti provozu a tím přispívá i k vyššímu využívání cyklistické dopravy ve městě. Níže popisujeme principy, jak je takové oddělení možné realizovat:

- Umisťovat pásy pro cyklisty na úroveň chodníku
Vyvýšením prostoru do úrovně chodníku klesá nebezpečí kolize cyklisty a automobilu. Tento princip je již ve Vsetíně realizován a to v místě při okružní křižovatce Josefa Sousedíka a Smetanova. Při aplikaci tohoto řešení je nutné jasně oddělit plochu určenou pro cyklisty od plochy určené pro pěší. Nevýhodou tohoto řešení je že dochází ke kolizi chodců a cyklistů, kteří nerespektují vymezené sektory.

- Oddělovat pásy pro cyklisty od motorové dopravy
Pás vymezený pro cyklisty je ponechán v úrovni místní komunikace a je oddělen vhodnými prvky (vyvýšený obrubník, pás zeleně, atd.). Tímto řešením klesá nebezpečí vzniku kolize cyklisty a automobilu a zároveň nedochází ke křížení trasy s chodci.



4. Umístění stojanů pro kola

Při průzkumech ve městě bylo zjištěno velké množství stojanů, které jsou nevhodně umístěné (nejsou umístěny při vstupech do objektu, stály ve středu veřejného prostranství), nepraktické (není možné k nim uzamknout rám kola) a svým vzhledem degradovaly veřejný prostor (nejednotný design, bez údržby).

Potřeba parkovní je zvýšená v místech před stupy do významných budov města (městský úřad, kulturní dům, školy) a také v místě vstupů do rezidenčních objektů.

Pro vhodný výběr lokality by měly být splněny tyto požadavky:

- Dostatek prostoru pro přístup a zaparkování kola.
- Minimální zábor plochy bez zaparkovaných kol.
- Viditelné frekventované místo s dostatečnou možností průchodu okolo stojanu.
- V dohledu z místa, kam cyklista jde (prodejna, restaurace, sportoviště).
- Zastřešený prostor, je-li to možné.
- V zorném poli bezpečnostních kamer, pokud se v lokalitě nacházejí.

Doporučení zpracovatele PUMM Vsetín:

- Vytvořit pasport stojanů na kola
- Definovat ideální vzhled stojanů na kola a podle těchto kritérií postupovat při výběrovém řízení dodavatele
- Sjednotit design stojanů na kola s dalším mobiliářem ve veřejném prostranství



Křižovatky a křížení

Křižovatky a křížení motorové a nemotorové dopravy jsou kritickými místy, která zasluhují zvýšenou pozornost. V místě křížení pěší a motorové dopravy je žádoucí dbát zvýšené bezpečnosti, zejména chodců a cyklistů, a navrhovat taková řešení – která umožňují jejich přímé trasování, bez zacházek. Nevhodné je oddalování od přirozené přímé linie přecházení nebo cyklistického průjezdu.

Bezpečnost na přechodech je možné zajistit:

- Zvýšením komunikace do úrovně chodníku
Toto řešení zpomalí rychlost přijíždějících aut (nájezdové rampy plní funkci retardéru), jasně preferuje pohyb chodců v místě křížení a zajišťuje bezbariérovost přechodu.
- Realizací dělicích ochranných ostrůvků ve středu komunikace
Toto řešení přispívá k větší bezpečnosti chodců v místě křížení komunikace (chodec může věnovat pozornost pouze jednomu směru jízdy automobilů), díky zúžení jízdního profilu v místě přechodu pro chodce dochází ke zpomalení automobilů. Důležité je dbát na vhodnou šířku dělicího ochranného ostrůvku tak, aby byl příznivý i pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace (např. obyvatelé na invalidním vozíku, rodiče s kočárky, atd.)
- Zajištěním vhodných rozhledových poměrů
Přehlednost a dobré rozhledové poměry jsou pro bezpečnost chodců i cyklistů zásadní. Často však ve veřejném prostranství dochází ke zhoršení rozhledových podmínek z důvodu umístění parkovacích a odstavných stání, nevhodné volby zeleně. V těchto místech rozhledu je vhodné umísťovat nižší zeleň (letničky), odstavné plochy pro kola, atd.



Zdroj: Urban Street Design Guide, NACTO



Parkování

Charakter ztvárnění odstavných a parkovacích míst se odvíjí od charakteru veřejného prostranství a jeho umístění ve struktuře města. Parkování aut se realizuje buď v ulicích (tj. jedná se o lineární parkoviště) anebo na vymezených plochách – např. před nákupními galeriemi, při dopravních uzlech, atd. (tj. jedná se o plošná parkoviště).

Parkování je sice nezbytnou součástí mobility, ale na kvalitu veřejných prostranství má velmi negativní vliv. V této kapitole bychom rádi představili různé principy, jak snížit negativní vliv na vzhled veřejných prostranství. Tyto principy zároveň přispívají ke zlepšení bezpečnosti, mikroklimatu, zasakování dešťové vody, atd.

1. Modelace prostoru pomocí povrchů

K členění prostoru také přispívá širší spektrum použitých materiálů. Je vhodné používat specifické materiály pro různé funkce (tj. pojížděná plocha, plocha určená pro parkování a odstavování automobilů, plochy určené pro pohyb chodců nebo pro zeleň).

- Pojížděná plocha – jako materiál doporučujeme použít asfalt
- Plocha určená pro parkování a odstavování vozidel
 - v centrálních částech doporučujeme jako vhodný materiál použít žulovou dlažbu (rozměr 10 x 10 cm)
 - v okrajových částech, v plochách s přírodním charakterem nebo v případě plošných parkovišť (např. při nákupním centru) doporučujeme používat zatravněvací dlaždice
 - plochy určené pro pohyb chodců – viz samostatná kapitola

2. Umístění zeleně

Tam, kde to místní podmínky dovolí (míněna je zejména technická infrastruktura) doporučujeme realizovat výsadbu vzrostlé zeleně v/ při parkovacích plochách.

Doručujeme každé páte parkovací místo v ulici nahradit stromem, v případě plošných parkovišť doporučujeme v návrhu požadovat koncepci sadových úprav.

Výrazné zpevněné plochy mají negativní vliv na mikroklima i na zasakování dešťových vod v místě spadu, návrh ploch zeleně tento vliv eliminuje.



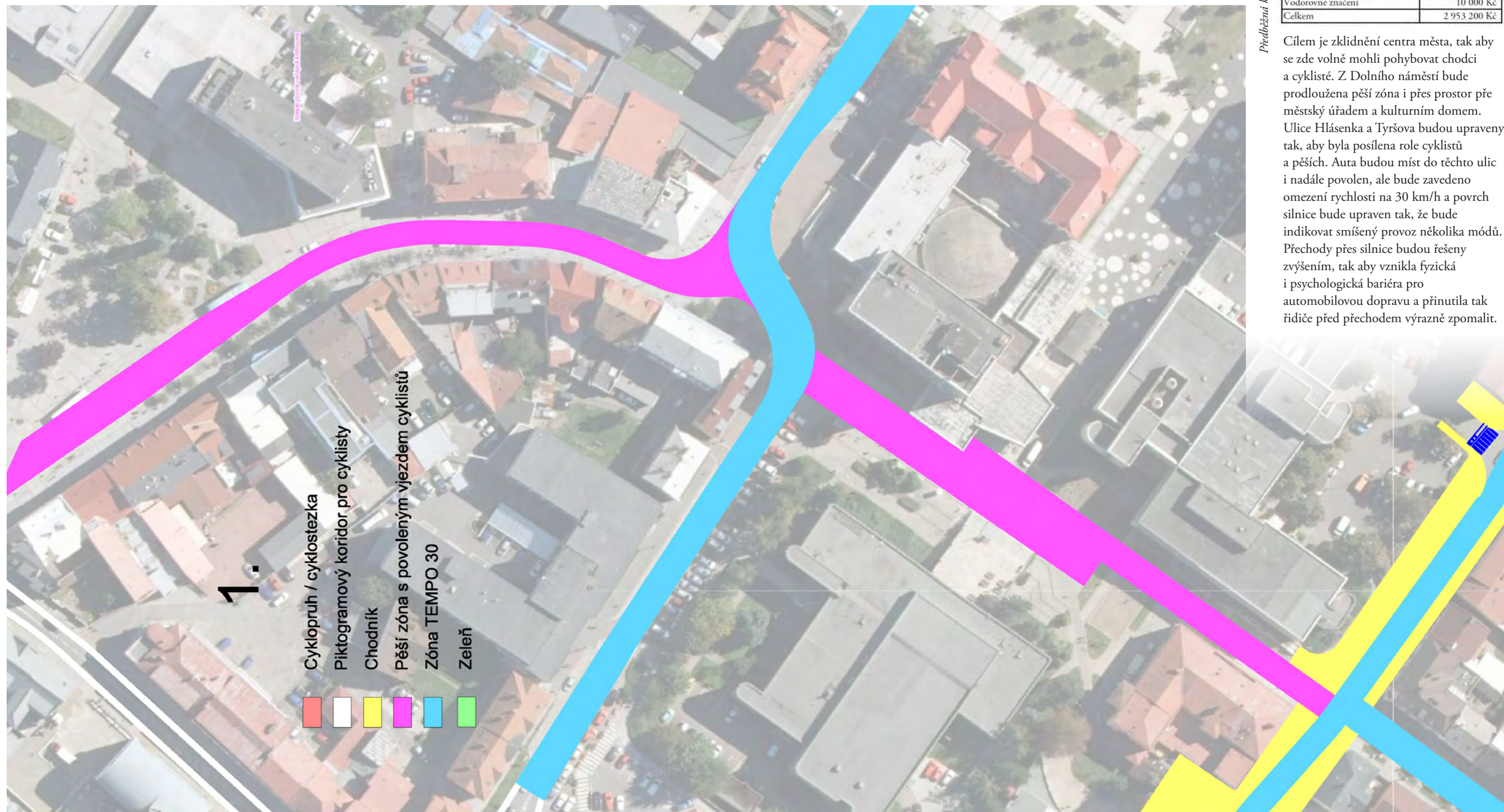
Oddělování dopravy

Oddělování dopravy od ostatních ploch se provádí v místech, kde vnímáme negativní dopad dopravy, zamezujeme vjezdu automobilů na plochy pro pěší, nebo chráníme chodce.

Při analytické části jsme zaznamenali nevhodný přístup k řešení oddělování dopravy (využívány jsou převážně betonové květináče nejednotného designu), proto jsme se v obecné části zaměřili ukázkou dalších možných řešení. Vhodné je umísťovat subtilní prvky do veřejného prostranství s jednotným designem (sloupky a zábradlí), ideální je oddělovat plochy určené pro motorovou dopravu pásy zeleně.



C01 Zklidnění ulic Svárov, Hlásenka, Tyršova

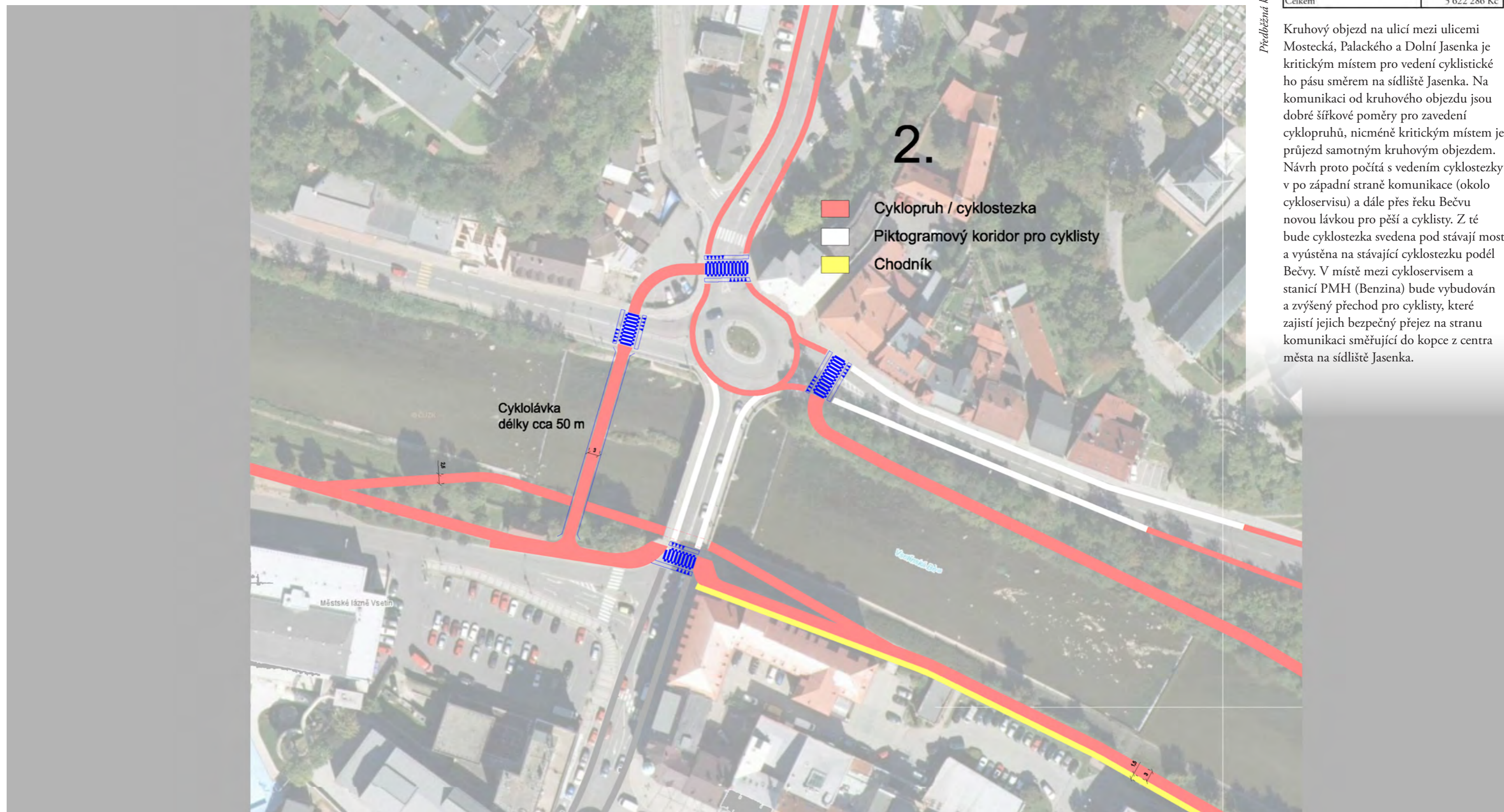


Předběžná kalkulace finanční náročnosti:

C01	
Cyklostezka	- Kč
Cyklopruh	- Kč
Piktogram	- Kč
Přechod	- Kč
Zvýšení přechodu	- Kč
Most	- Kč
Chodník	- Kč
Schody	- Kč
Rekonstrukce silnice (povrch)	2 943 200 Kč
Vodorovné značení	10 000 Kč
Celkem	2 953 200 Kč

Cílem je zklidnění centra města, tak aby se zde volně mohli pohybovat chodci a cyklisté. Z Dolního náměstí bude prodloužena pěší zóna i přes prostor před městským úřadem a kulturním domem. Ulice Hlásenka a Tyršova budou upraveny tak, aby byla posílena role cyklistů a pěších. Auta budou mít do těchto ulic i nadále povolen, ale bude zavedeno omezení rychlosti na 30 km/h a povrch silnice bude upraven tak, že bude indikovat smíšený provoz několika módů. Přechody přes silnice budou řešeny zvýšením, tak aby vznikla fyzická i psychologická bariéra pro automobilovou dopravu a přinutila tak řidiče před přechodem výrazně zpomalit.

C02 Zklidnění ulic Svárov, Hlásenka, Tyršova



Předběžná kalkulace finanční náročnosti:

C02	
Cyklostezka	1 103 856 Kč
Cyklopruh	42 380 Kč
Piktogram	4 950 Kč
Přechod	- Kč
Zvýšení přechodu	300 000 Kč
Most	4 171 100 Kč
Chodník	- Kč
Schody	- Kč
Rekonstrukce silnice (povrch)	- Kč
Celkem	5 622 286 Kč

Kruhový objezd na ulicích mezi ulicemi Mostecká, Palackého a Dolní Jasenka je kritickým místem pro vedení cyklistického pásu směrem na sídliště Jasenka. Na komunikaci od kruhového objezdu jsou dobré šířkové poměry pro zavedení cyklopruhů, nicméně kritickým místem je průjezd samotným kruhovým objezdem. Návrh proto počítá s vedením cyklostezky v po západní straně komunikace (okolo cykloservisu) a dále přes řeku Bečvu novou lávkou pro pěší a cyklisty. Z té bude cyklostezka svedena pod stávající most a vyústěna na stávající cyklostezku podél Bečvy. V místě mezi cykloservisem a stanicí PMH (Benzina) bude vybudován a zvýšený přechod pro cyklisty, které zajistí jejich bezpečný přejezd na stranu komunikace směřující do kopce z centra města na sídliště Jasenka.

C03 Cyklopruh/cyklopiktodiagram od kruhového objezdu na sídliště Jasenka



Předběžná kalkulace finanční náročnosti:

C03	
Cyklostezka	- Kč
Cyklopruh	652 000 Kč
Piktogram	- Kč
Přechod	- Kč
Zvýšení přechodu	- Kč
Most	- Kč
Chodník	- Kč
Schody	- Kč
Rekonstrukce silnice (povrch)	- Kč
Celkem	652 000 Kč

Vodorovné značení (cyklopruh/cyklopiktodiagram) zlepší bezpečnost cyklistů na cestě z centra na sídliště Sychrov.

C04 Cyklopruh/cyklopiktodiagram ulic Palackého, Sychrov, Pod Pecníkem a Bratří Hlaviců



C04 Cyklopruh/cyklopiktodiagram ulic Palackého, Sychrov, Pod Pecníkem a Bratří Hlaviců



C04 Cyklopruh/cyklopiktodiagram ulic Palackého, Sychrov, Pod Pecníkem a Bratří Hlaviců



Předběžná kalkulace finanční náročnosti:

C04	
Cyklostezka	- Kč
Cyklopruh	228 200 Kč
Piktogram	79 500 Kč
Přechod	- Kč
Zvýšení přechodu	- Kč
Most	- Kč
Chodník	- Kč
Schody	- Kč
Rekonstrukce silnice (povrch)	- Kč
Celkem	307 700 Kč

Vodorovné značení (cyklopruh/cyklopiktodiagram) zlepší bezpečnost cyklistů na cestě z centra na sídliště Sychrov.

C05 Nová cyklostezka na levém břehu Bečvy pod zámek

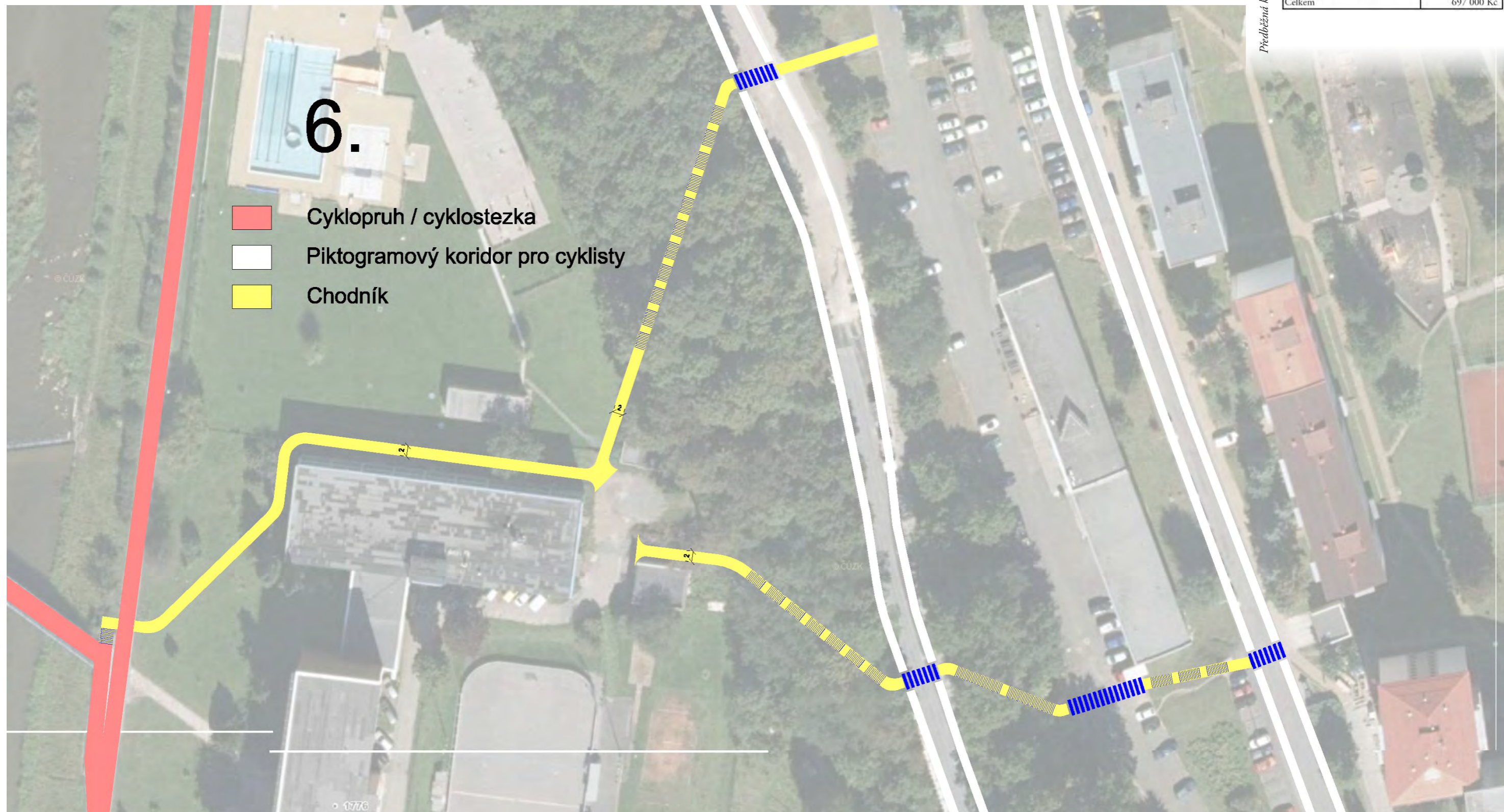


Předběžná kalkulace finanční náročnosti:

C05	
Cyklostezka	2 412 800 Kč
Cyklopruh	228 200 Kč
Piktogram	79 500 Kč
Přechod	- Kč
Zvýšení přechodu	- Kč
Most	- Kč
Chodník	780 000 Kč
Schody	- Kč
Rekonstrukce silnice (povrch)	- Kč
Celkem	3 500 500 Kč

Cílem je nejen propojit navrhovanou síť cyklistických tras, zpřístupnit druhý břeh Bečvy jako trasy k vycházkám podél řeky v centru města. Trasa by byla vedena je o několik decimetrů výše, než je obvyklá hladina během většiny dnů v roce. V čase dešťů a jarního tání by byla trasa zatopena.

C06 Přístup pro pěší z centra města na sídliště Sychrov



Předběžná kalkulace finanční náročnosti:

C06	
Cyklostezka	- Kč
Cyklopruh	- Kč
Piktogram	- Kč
Přechod	6 000 Kč
Zvýšení přechodu	- Kč
Most	- Kč
Chodník	187 000 Kč
Schody	504 000 Kč
Rekonstrukce silnice (povrch)	- Kč
Celkem	697 000 Kč

C07 Vodorovné cykloznačení a úprava šíře chodníku v ulici Tyršova



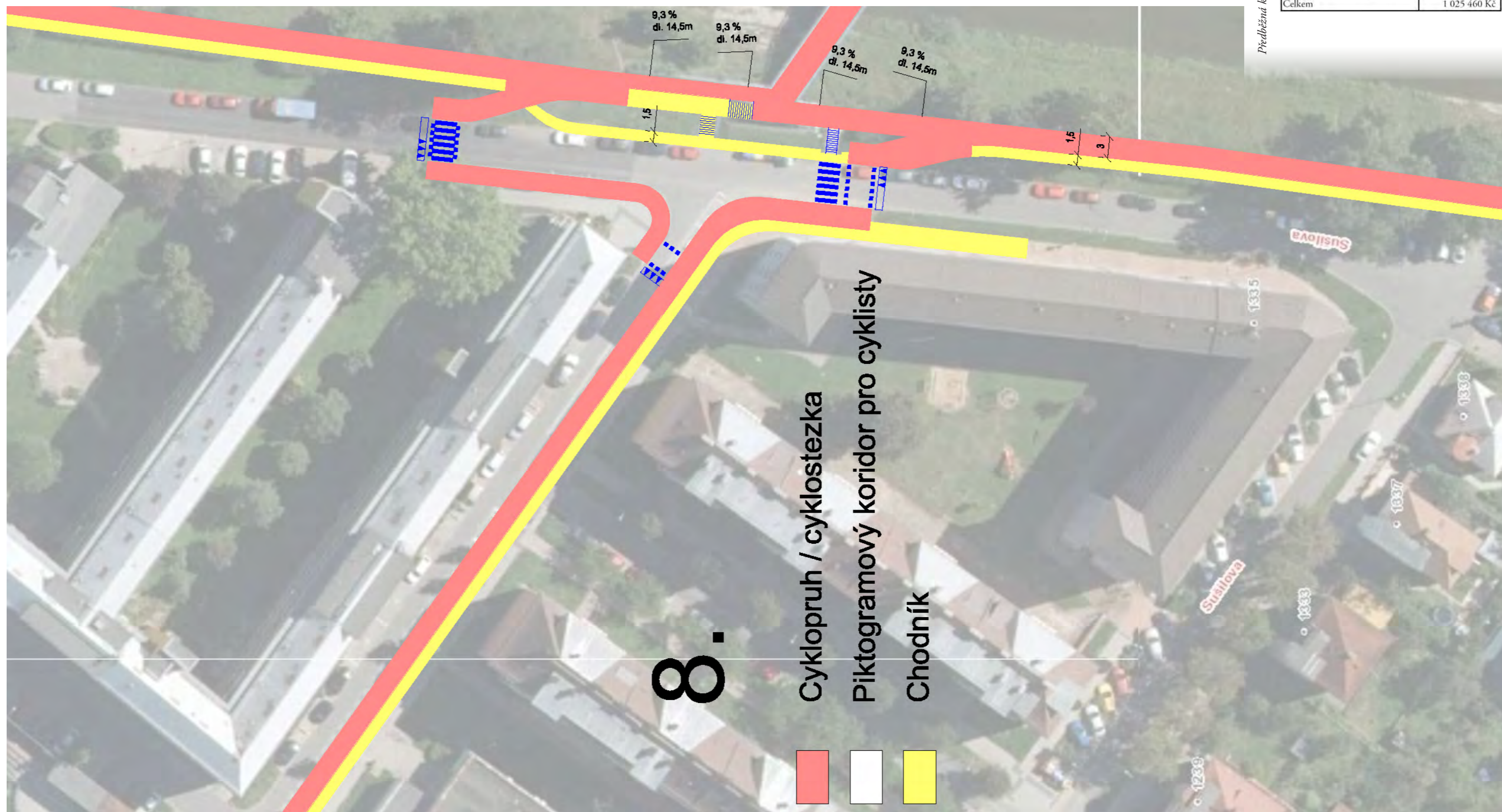
Předběžná kalkulace finanční náročnosti:

C07	
Cyklostezka	- Kč
Cyklopruh	- Kč
Piktogram	- Kč
Přechod	- Kč
Zvýšení přechodu	- Kč
Most	- Kč
Chodník	700 000 Kč
Schody	- Kč
Rekonstrukce silnice (povrch)	- Kč
Celkem	700 000 Kč

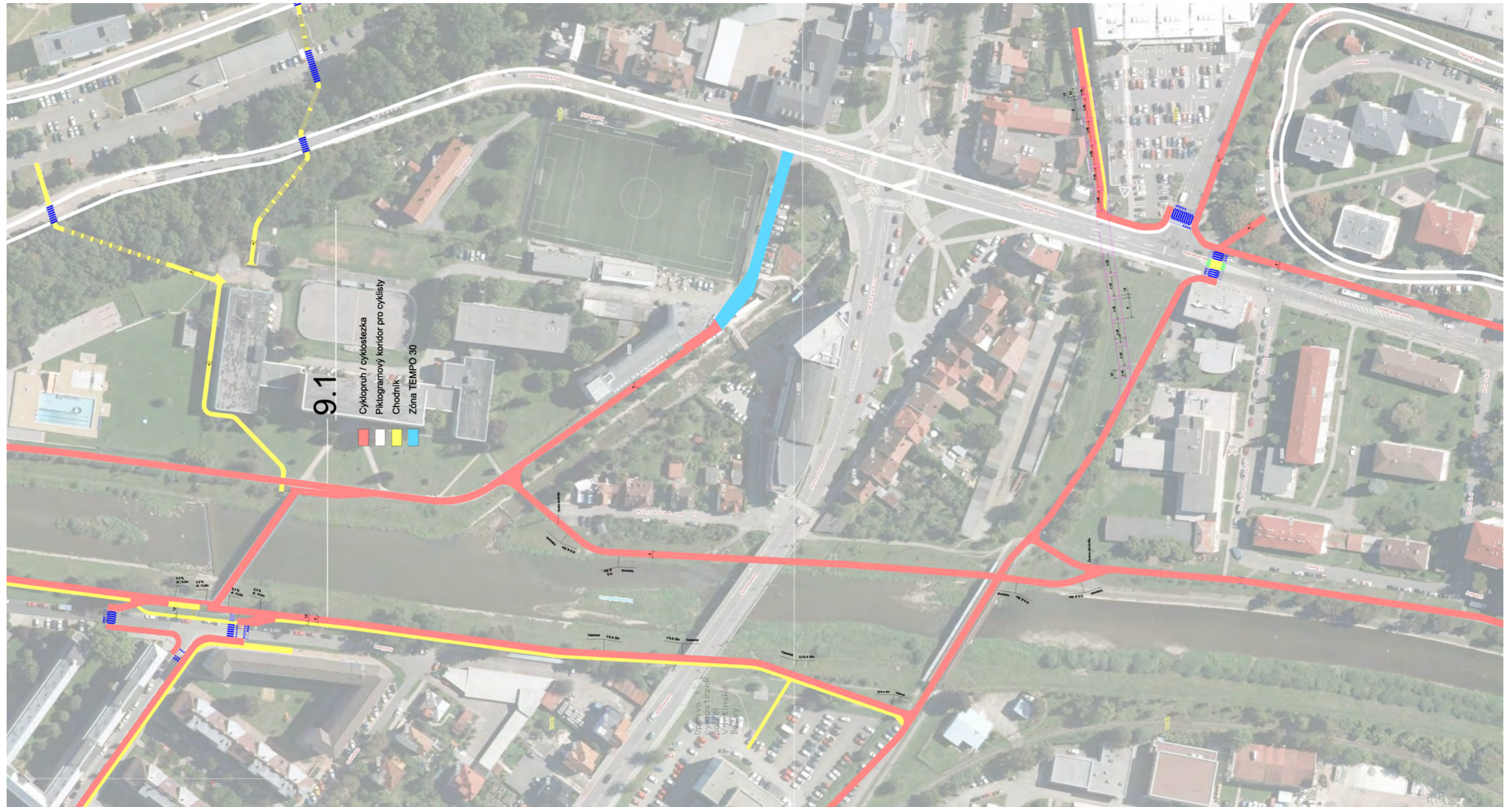
C08 Křižovatka klíčových cyklostras (stezka podél Bečvy × Tyršova ulice)

Předběžná kalkulace finanční náročnosti:

C08	
Cyklostezka	180 960 Kč
Cyklopruh	- Kč
Piktogram	- Kč
Přechod	4 500 Kč
Zvýšení přechodu	- Kč
Most	- Kč
Chodník	150 000 Kč
Schody	40 000 Kč
Rekonstrukce silnice (povrch)	650 000 Kč
Celkem	1 025 460 Kč



C09 Dobudování cyklostezky podél Bečvy + vodorovné značení v navazujících ulicích



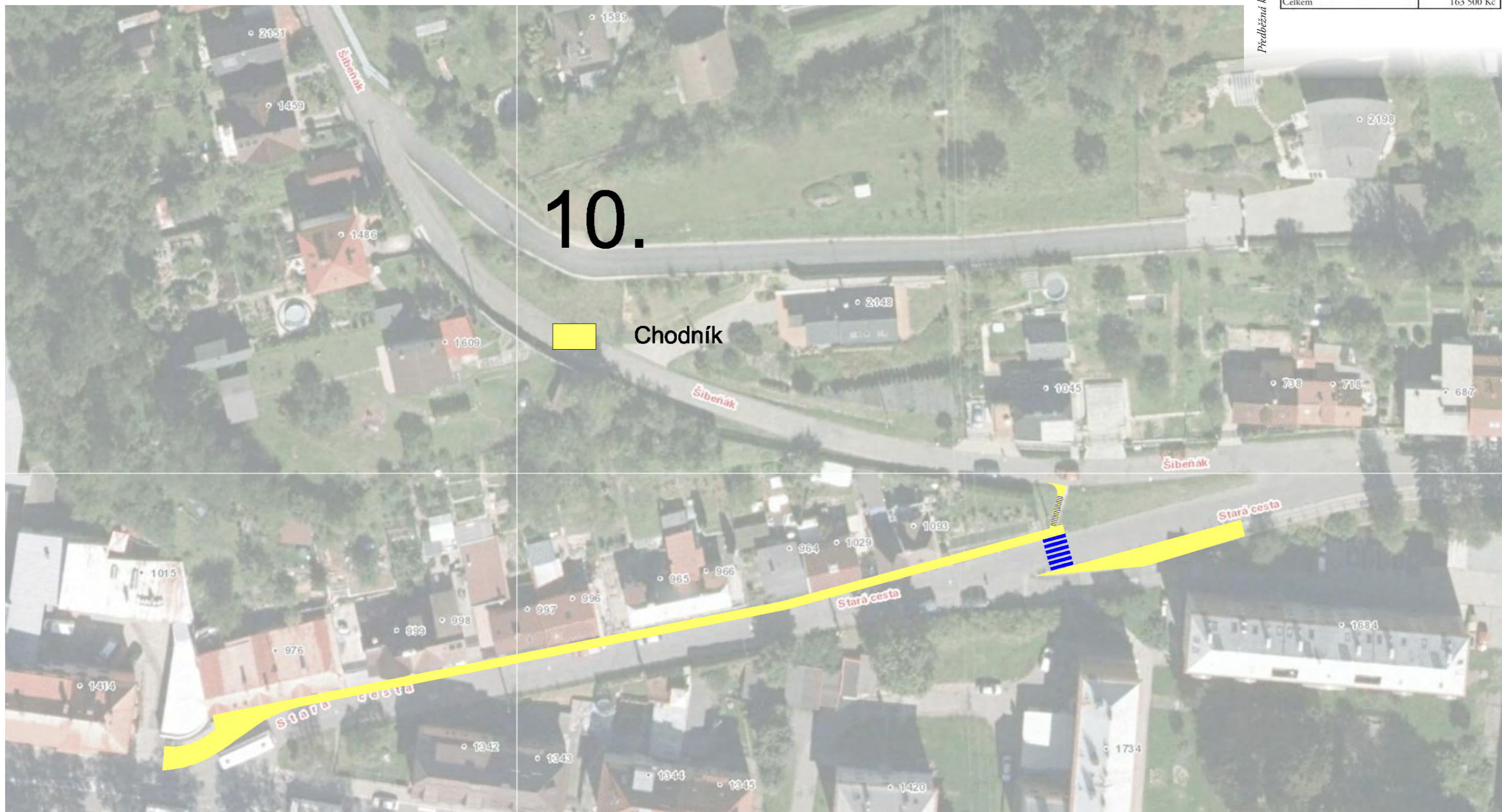
C09 Dobudování cyklostezky podél Bečvy + vodorovné značení v navazujících ulicích



Předběžná kalkulace finanční náročnosti:

C09	
Cyklostezka	8 444 800 Kč
Cyklopruh	- Kč
Piktogram	- Kč
Přechod	- Kč
Zvýšení přechodu	- Kč
Most	- Kč
Chodník	- Kč
Schody	- Kč
Rekonstrukce silnice (povrch)	- Kč
Celkem	8 444 800 Kč

C10 Dobudování chodníku v ulici Stará cesta



Předběžná kalkulace finanční náročnosti:

C10	
Cyklostezka	- Kč
Cyklopruh	- Kč
Piktogram	- Kč
Přechod	1 500 Kč
Zvýšení přechodu	- Kč
Most	- Kč
Chodník	162 000 Kč
Schody	- Kč
Rekonstrukce silnice (povrch)	- Kč
Celkem	163 500 Kč

C11 Dobudování cyklostezky podél Bečvy a pod mostem ulice Smetanova

Předběžná kalkulace finanční náročnosti:

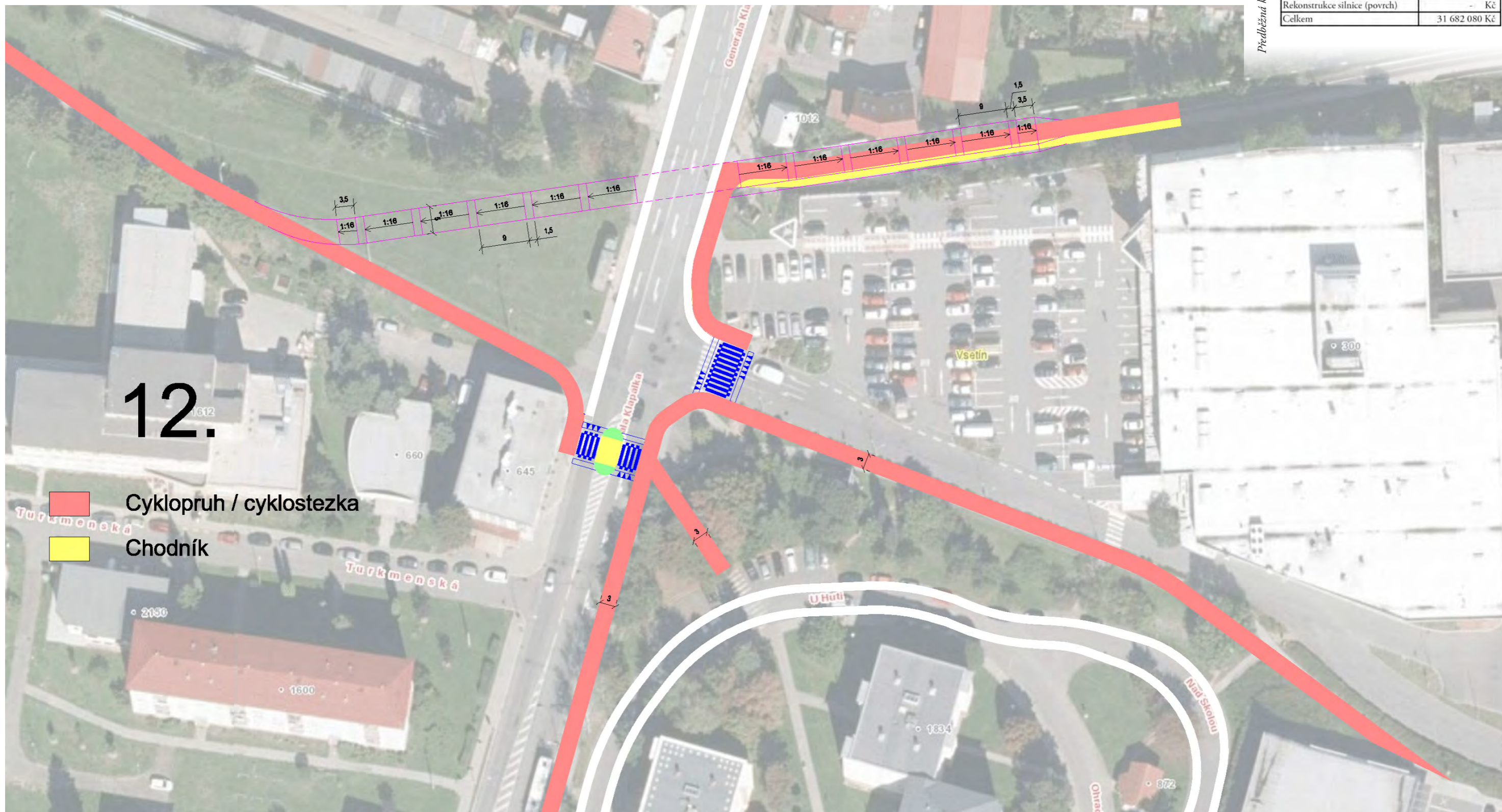
C11	
Cyklostezka	1 809 600 Kč
Cyklopruh	- Kč
Piktogram	- Kč
Přechod	- Kč
Zvýšení přechodu	- Kč
Most	- Kč
Chodník	320 000 Kč
Schody	- Kč
Rekonstrukce silnice (povrch)	- Kč
Celkem	2 129 600 Kč



C12 Pojezd pro cyklisty pod ulicí Gen. Klapálka / Zvýšený přechod + vodorovné značení na komunikacích směřujících na sídliště Ohrada

Předběžná kalkulace finanční náročnosti:

C12	
Cyklostezka	4 162 080 Kč
Podchod	27 200 000 Kč
Cyklopruh	- Kč
Piktogram	- Kč
Přechod	- Kč
Zvýšení přechodu	- Kč
Most	- Kč
Chodník	320 000 Kč
Schody	- Kč
Rekonstrukce silnice (povrch)	- Kč
Celkem	31 682 080 Kč



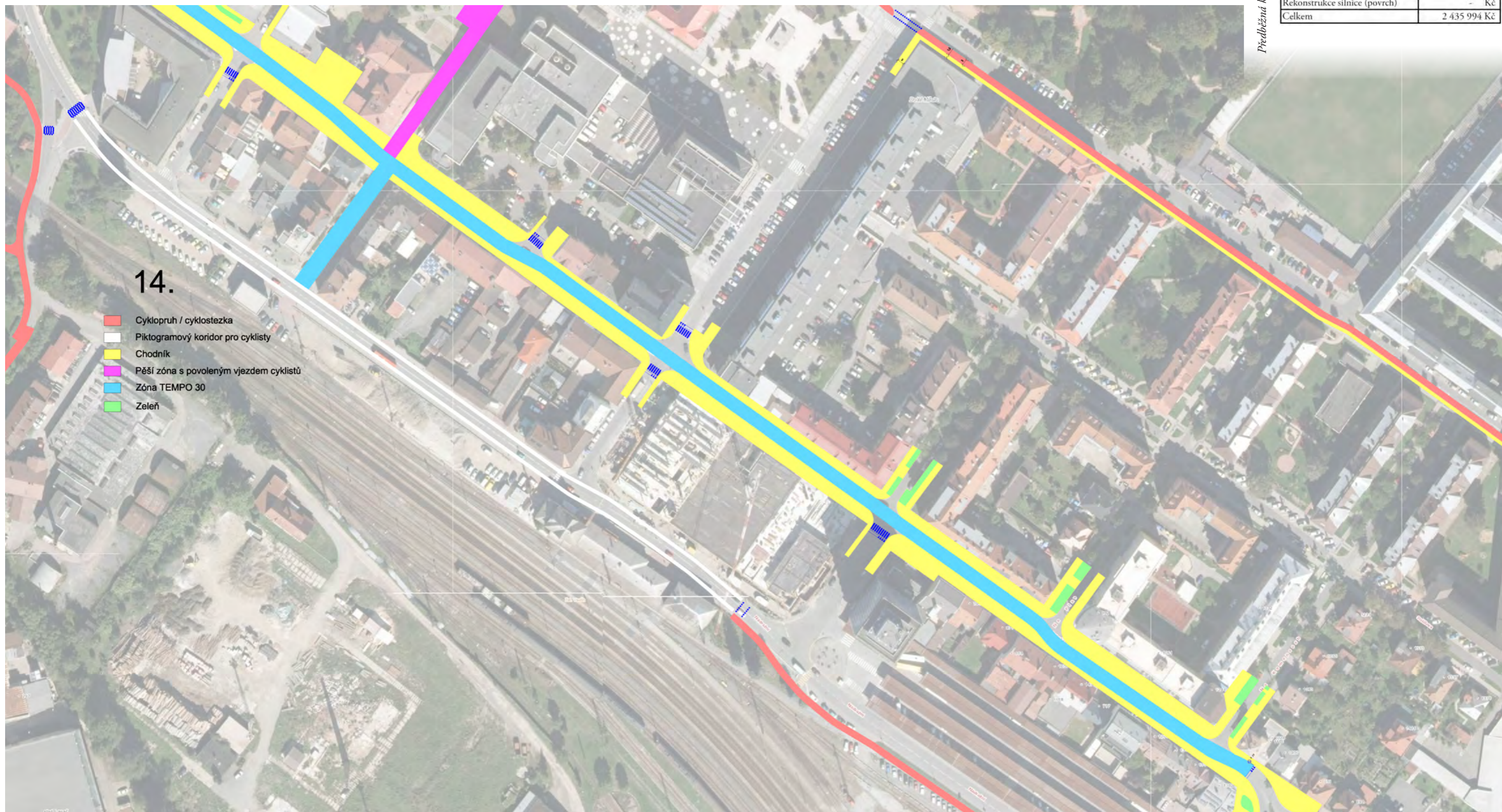
C13 Celková úprava ulice Smetanova



Předběžná kalkulace finanční náročnosti:

C13	
Cyklostezka	- Kč
Podchod	- Kč
Cyklopruh	- Kč
Piktogram	- Kč
Přechod	- Kč
Zvýšení přechodu	- Kč
Most	- Kč
Chodník	1 400 000 Kč
Schody	- Kč
Rekonstrukce silnice (povrch)	5 460 000 Kč
Celkem	6 860 000 Kč

C14 Vybudování cyklostezky ulicí Nádražní



Předběžná kalkulace finanční náročnosti:

C14	
Cyklostezka	2 424 864 Kč
Podchod	- Kč
Cyklopruh	- Kč
Piktogram	11 130 Kč
Přechod	- Kč
Zvýšení přechodu	- Kč
Most	- Kč
Chodník	- Kč
Schody	- Kč
Rekonstrukce silnice (povrch)	- Kč
Celkem	2 435 994 Kč

C15 Vodorné značení na sídlšti Ohrada



Předběžná kalkulace finanční náročnosti:

C15	
Cyklostezka	- Kč
Podchod	- Kč
Cyklopruh	- Kč
Piktogram	22 500 Kč
Přechod	- Kč
Zvýšení přechodu	- Kč
Most	- Kč
Chodník	- Kč
Schody	- Kč
Rekonstrukce silnice (povrch)	- Kč
Celkem	22 500 Kč

C16 Vybudování visuté cyklostezky pod silničním mostem



Předběžná kalkulace finanční náročnosti:

C16	
Cyklostezka	2 412 800 Kč
Podchod	- Kč
Cyklopruh	- Kč
Piktogram	- Kč
Přechod	- Kč
Zvýšení přechodu	- Kč
Most	26 758 000 Kč
Chodník	- Kč
Schody	- Kč
Rekonstrukce silnice (povrch)	- Kč
Celkem	29 170 800 Kč

C17 Vodorovné značení na sídlišti Rokytnice



Předběžná kalkulace finanční náročnosti:

C17	
Cyklostezka	4 282 720 Kč
Podchod	- Kč
Cyklopruh	- Kč
Piktogram	24 750 Kč
Přechod	9 000 Kč
Zvýšení přechodu	- Kč
Most	- Kč
Chodník	- Kč
Schody	- Kč
Rekonstrukce silnice (povrch)	- Kč
Celkem	4 316 470 Kč

C18 Vodovorné značení na silnici I/69 (ulice Rokytnice)



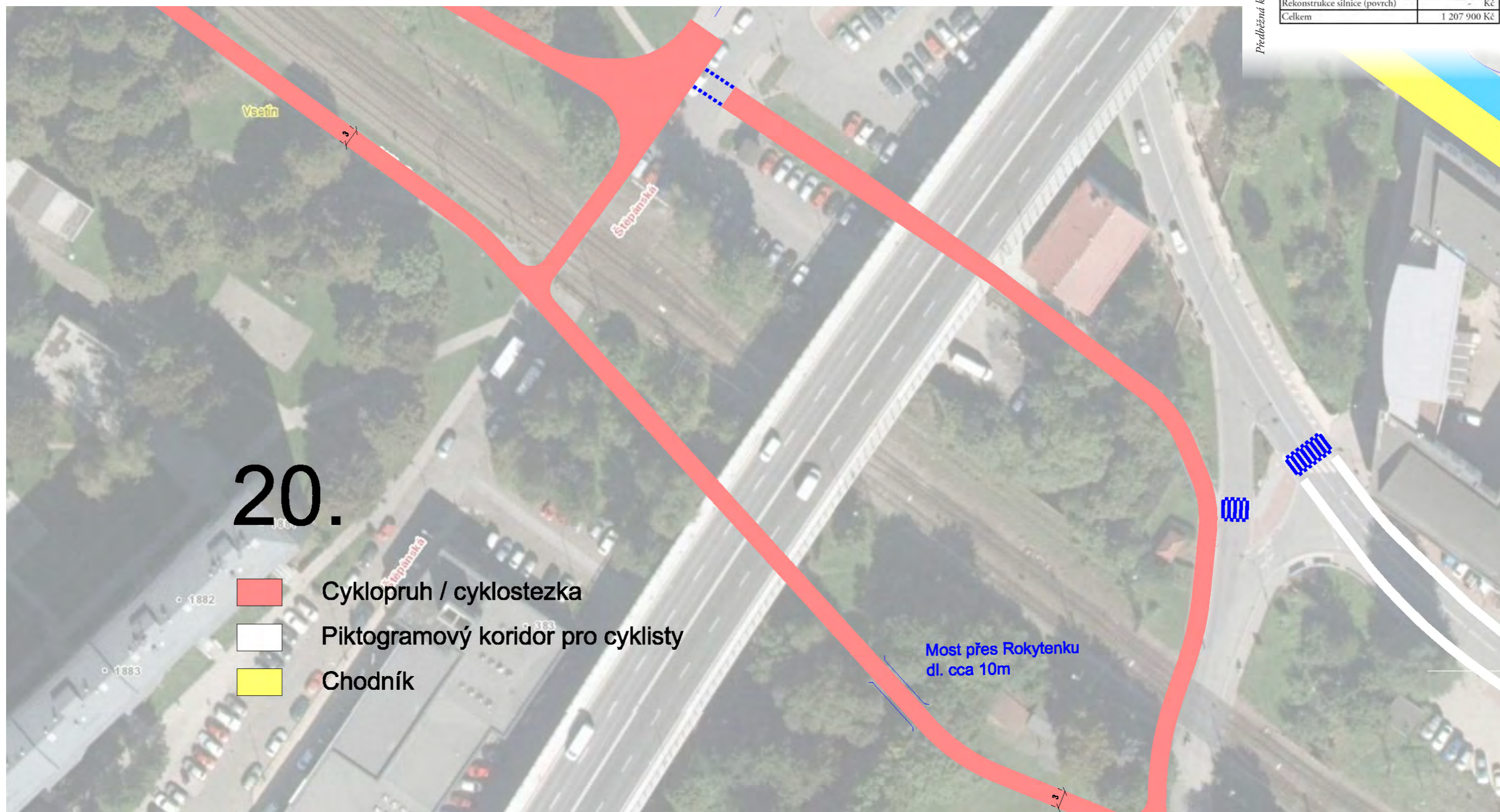
Předběžná kalkulace finanční náročnosti:

C18	
Cyklostezka	- Kč
Podchod	- Kč
Cyklopruh	- Kč
Piktogram	- Kč
Přechod	1 500 Kč
Zvýšení přechodu	- Kč
Most	- Kč
Chodník	- Kč
Schody	- Kč
Rekonstrukce silnice (povrch)	- Kč
Pouze vodovorné značení	10 000 Kč
Celkem	11 500 Kč

C19 Spojnice cyklostezkou ulic U Trati – U Křivačkárny



C20 Spojnice cyklostezkou mezi parkovištěm Štěpánská a parkovištěm Nádražní



Předběžná kalkulace finanční náročnosti:

C20	
Cyklostezka	1 206 400 Kč
Podchod	- Kč
Cyklopruh	- Kč
Piktogram	- Kč
Přechod	1 500 Kč
Zvýšení přechodu	- Kč
Most	- Kč
Chodník	- Kč
Schody	- Kč
Rekonstrukce silnice (povrch)	- Kč
Celkem	1 207 900 Kč

C21 Vodovorné značení na sídlíšti Rybníky



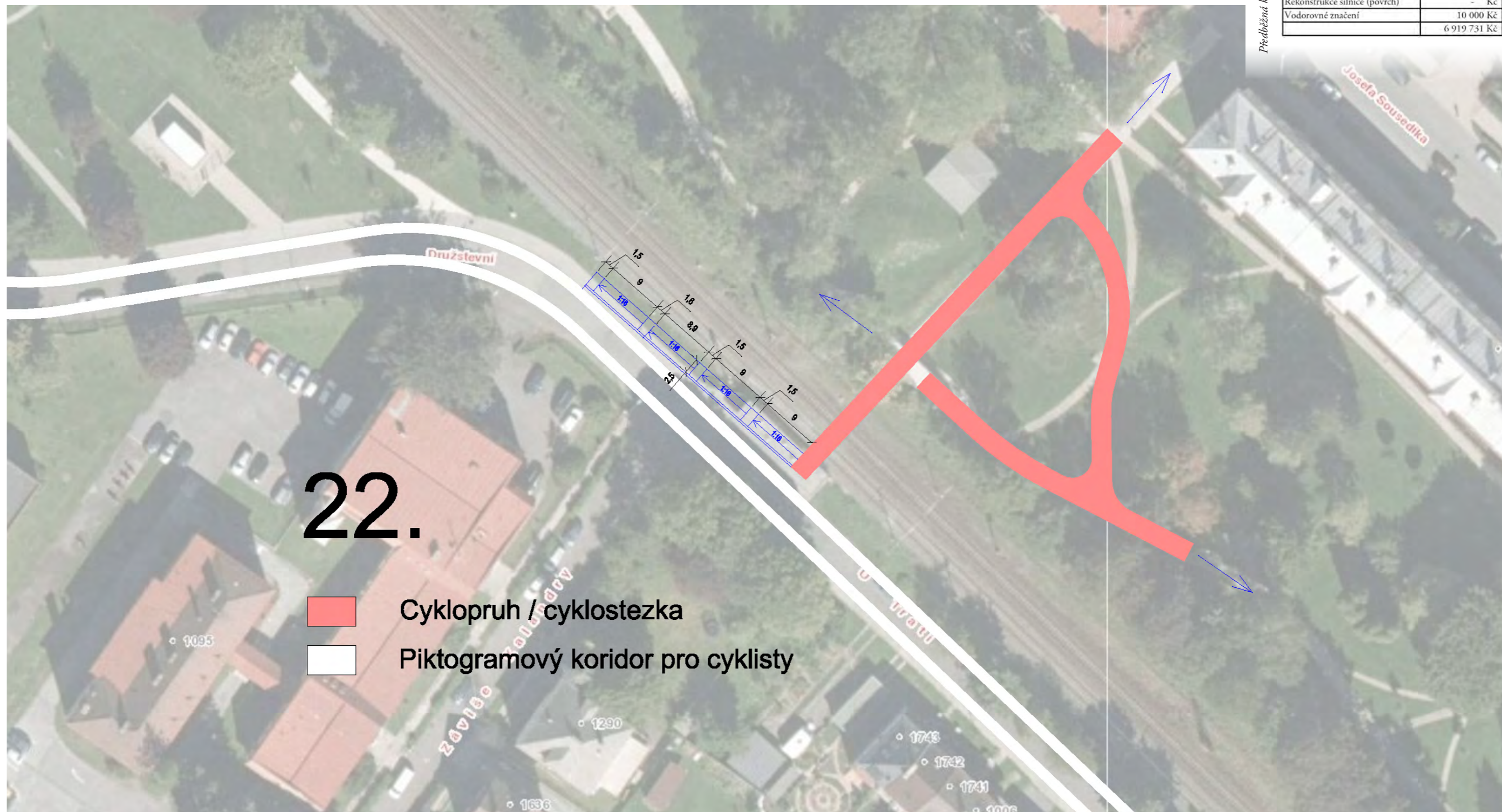
Předběžná kalkulace finanční náročnosti:

C21	
Cyklostezka	621 296 Kč
Podchod	- Kč
Cyklopruh	631 136 Kč
Piktogram	5 655 Kč
Přechod	1 500 Kč
Zvýšení přechodu	- Kč
Most	- Kč
Chodník	- Kč
Schody	- Kč
Rekonstrukce silnice (povrch)	- Kč
Vodorovné značení	10 000 Kč
Celkem	1 269 587 Kč

C22 Vybudování mimoúrovňového spojení mezi Rybníky a Trávníky

Předběžná kalkulace finanční náročnosti:

C22	
Cyklostezka	271 440 Kč
Podchod	6 000 000 Kč
Cyklopruh	631 136 Kč
Piktogram	5 655 Kč
Přechod	1 500 Kč
Zvýšení přechodu	- Kč
Most	- Kč
Chodník	- Kč
Schody	- Kč
Rekonstrukce silnice (povrch)	- Kč
Vodorovné značení	10 000 Kč
CELKEM	6 919 731 Kč



22.

- Cyklopruh / cyklostezka
- Piktogramový koridor pro cyklisty

C23 Vodovrné značení na sídlišti Trávníky



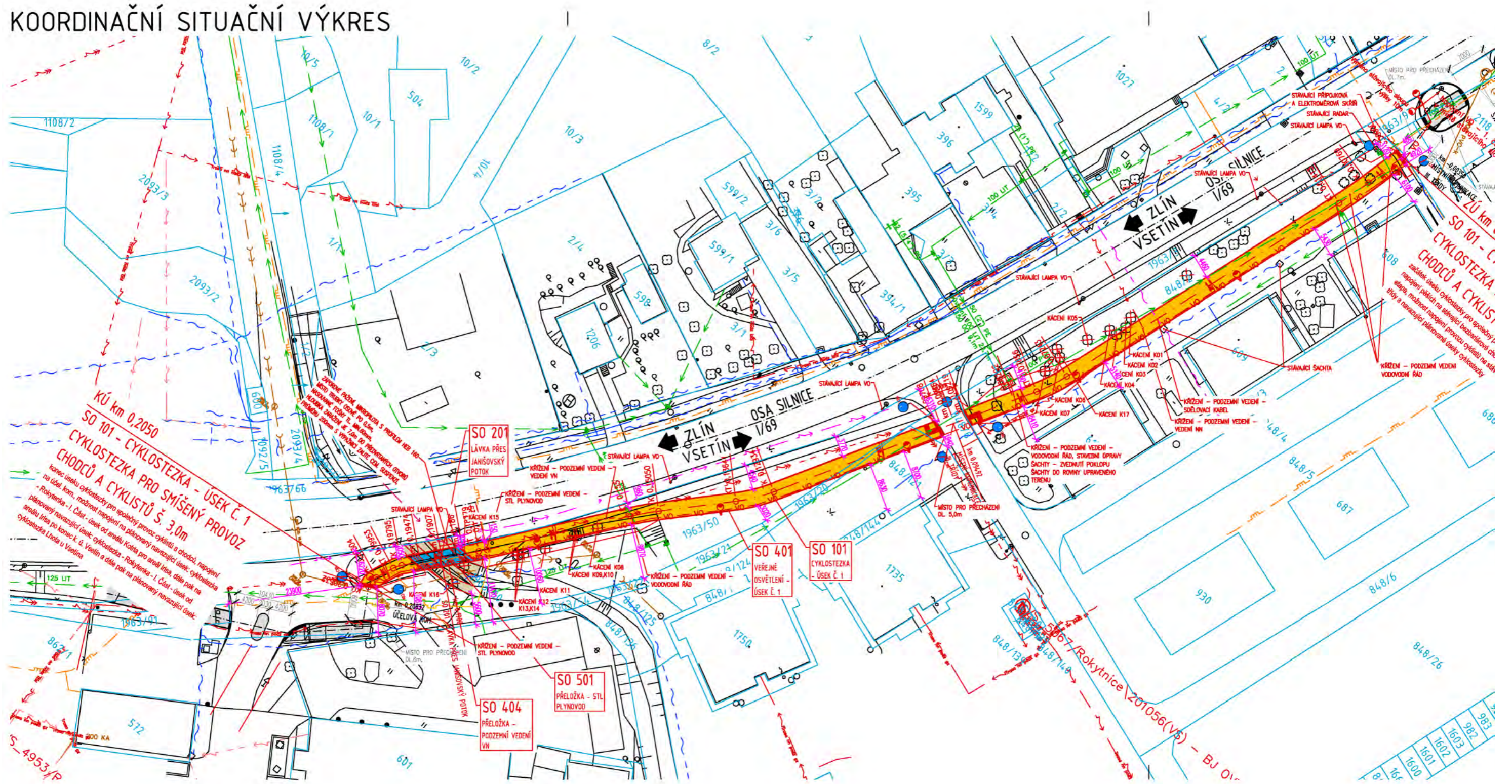
Předběžná kalkulace finanční náročnosti:

C23	
Cyklostezka	- Kč
Podchod	- Kč
Cyklopruh	631 136 Kč
Piktogram	54 660 Kč
Přechod	1 500 Kč
Zvýšení přechodu	- Kč
Most	- Kč
Chodník	150 000 Kč
Schody	- Kč
Rekonstrukce silnice (povrch)	- Kč
Vodorovné značení	10 000 Kč
Celkem	847 296 Kč

SO1a Cyklostezka Rokytenka – I. část: úsek I po areál Kotrla

- Investor: Město Vsetín + SFDI
- Náklady na stavbu: 5,4 mil. Kč
- Harmonogram: 2019

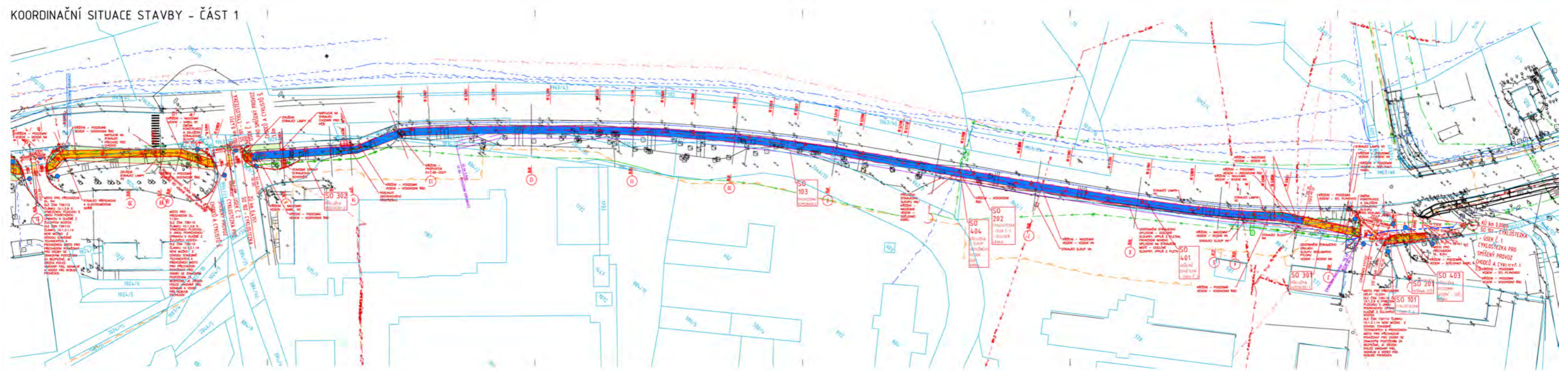
KOORDINAČNÍ SITUAČNÍ VÝKRES



S01b Cyklostezka Rokytenka – I. část: úsek II od Kotrly po areál IRISA

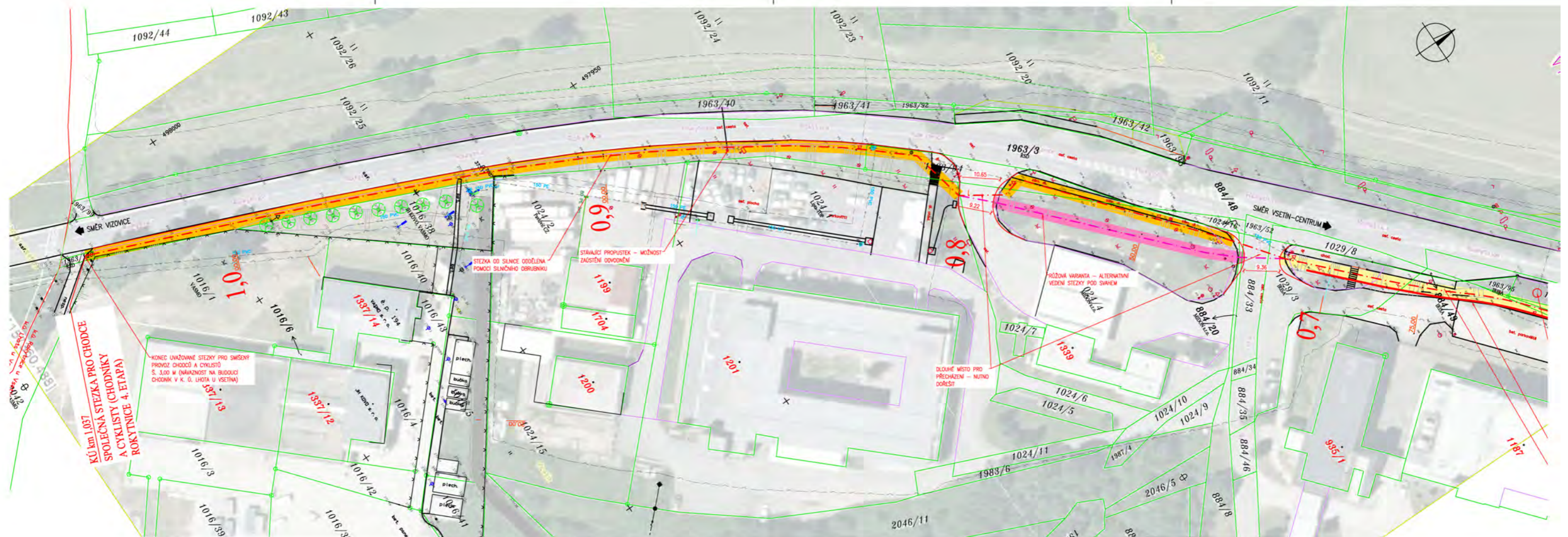
- Investor: Město Vsetín + SFDI
- Náklady na projektovou dokumentaci: 1,1 mil. Kč
- Náklady na stavbu: cca 39 mil. Kč
- Harmonogram: 2021–2022

KOORDINAČNÍ SITUACE STAVBY - ČÁST 1



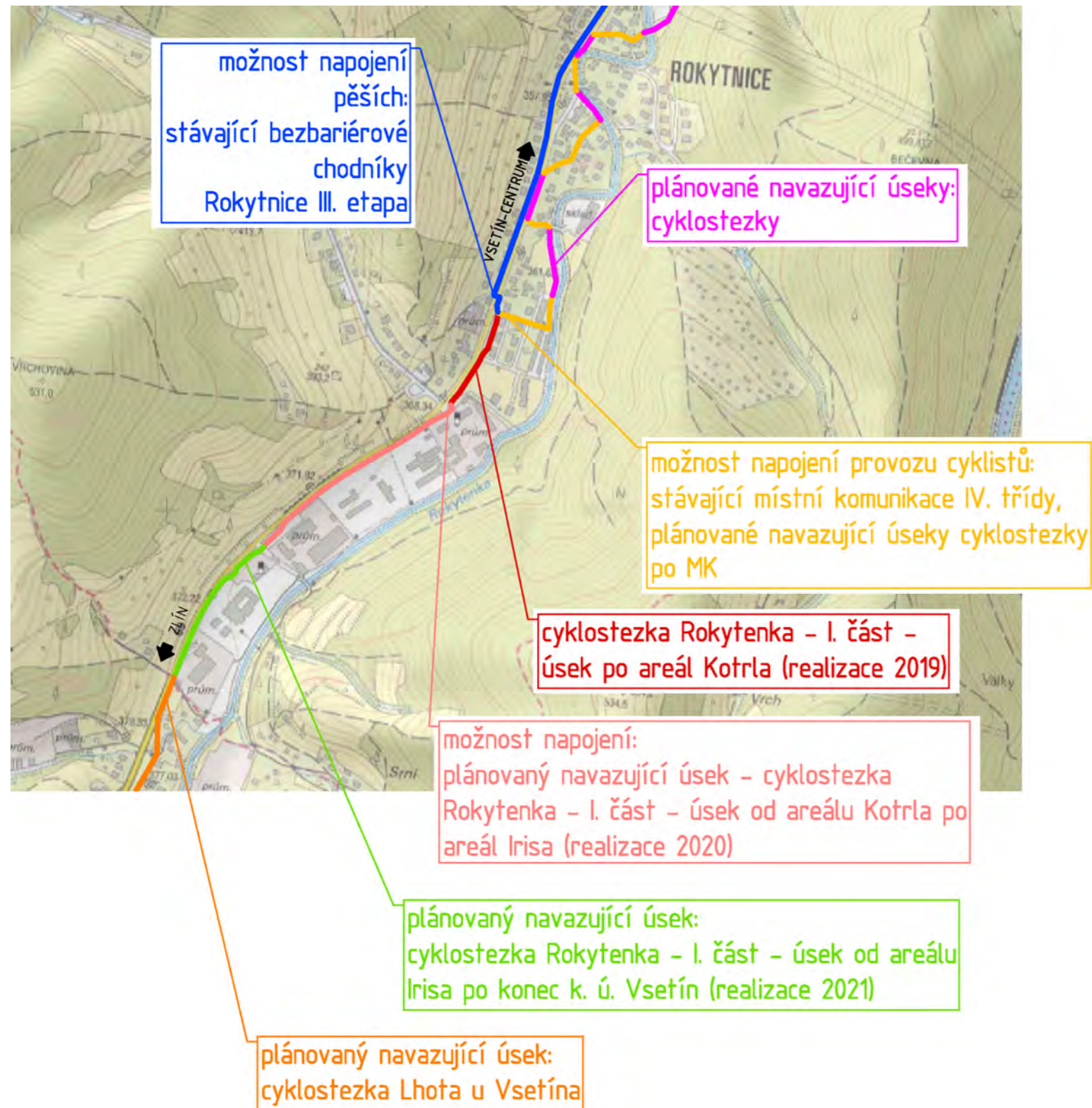
S01c Cyklostezka Rokytenka – I. část: úsek III od areálu IRISA po konec

- Investor: Město Vsetín + SFDI
- Náklady na projektovou dokumentaci: 1,2 mil. Kč
- Náklady na stavbu: cca 14 mil. Kč
- Harmonogram: 2022–2024



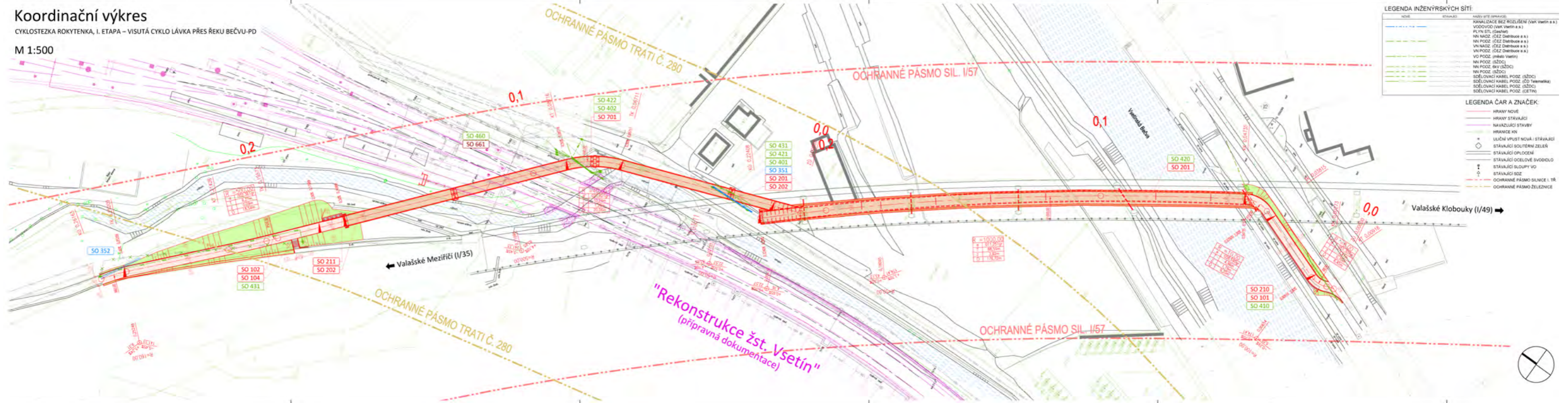
S02 Cyklostezka Rokytenka – 2 část: od visuté lávky po radar

- Investor: Město Vsetín + SFDI
- Náklady na studii proveditelnosti: 0,5 mil. Kč
- Náklady na stavbu: v této fázi nejsou známy
- Harmonogram: 2025+



S03 Cyklostezka Rokytenka – 3 část: visutá cyklolávka přes Bečvu

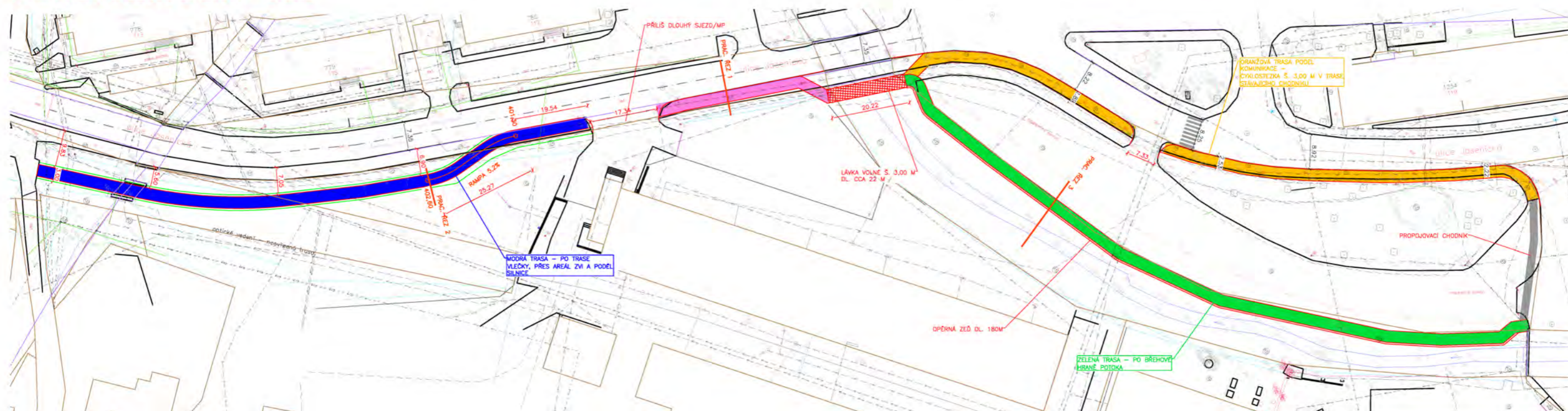
- Investor: Město Vsetín + SFDI
- Náklady na projektovou dokumentaci fáze DUR: 1,3 mil. Kč
- Náklady na stavbu: v této fázi nejsou známy
- Harmonogram: 2025+



S04 Cyklostezka Jasenice – 2. etapa

- Investor: Město Vsetín + SFDI
- Náklady na projektovou dokumentaci: zatím bez nákladů
- Náklady na stavbu: v této fázi nejsou známy
- Harmonogram: 2025+

CYKLOSTEZKA JASENICE 2. ETAPA – STUDIE

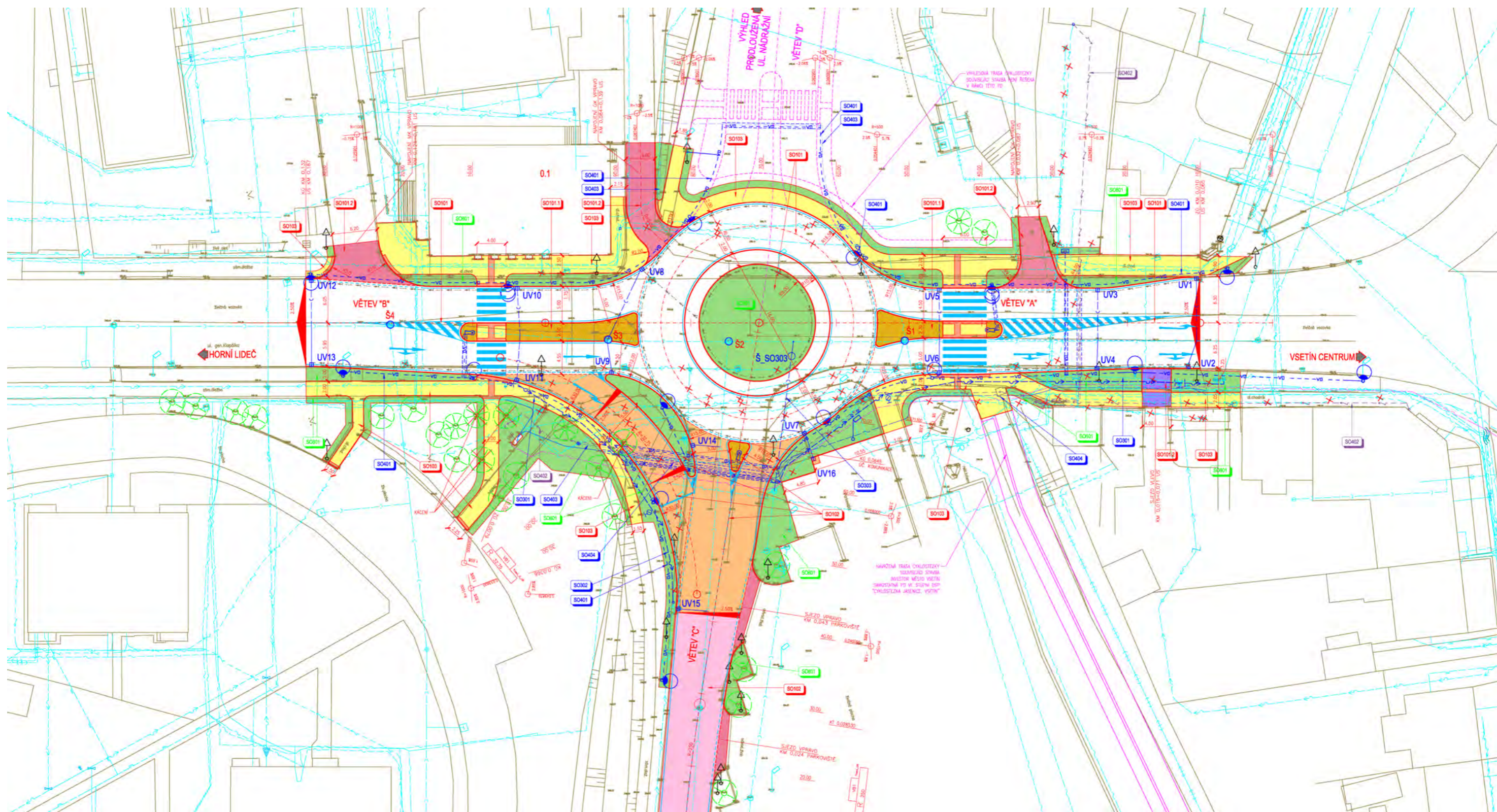


LEGENDA INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ	
---	STANICE ST. PLYNOVOD
---	STANICE EL. VN. VEDENÍ MOZEMNÍ
---	STANICE EL. VN. VEDENÍ MOZEMNÍ
---	STANICE SOLEKOVÁ VEDENÍ
---	STANICE SPRAŠOVÁ KANALIZACE
---	STANICE DEŠŤOVÁ KANALIZACE
---	STANICE VODNÍK
---	STANICE JEDNOTNÁ KANALIZACE
---	STANICE EL. VN. VEDENÍ POZEMNÍ
---	STANICE EL. VN. VEDENÍ POZEMNÍ

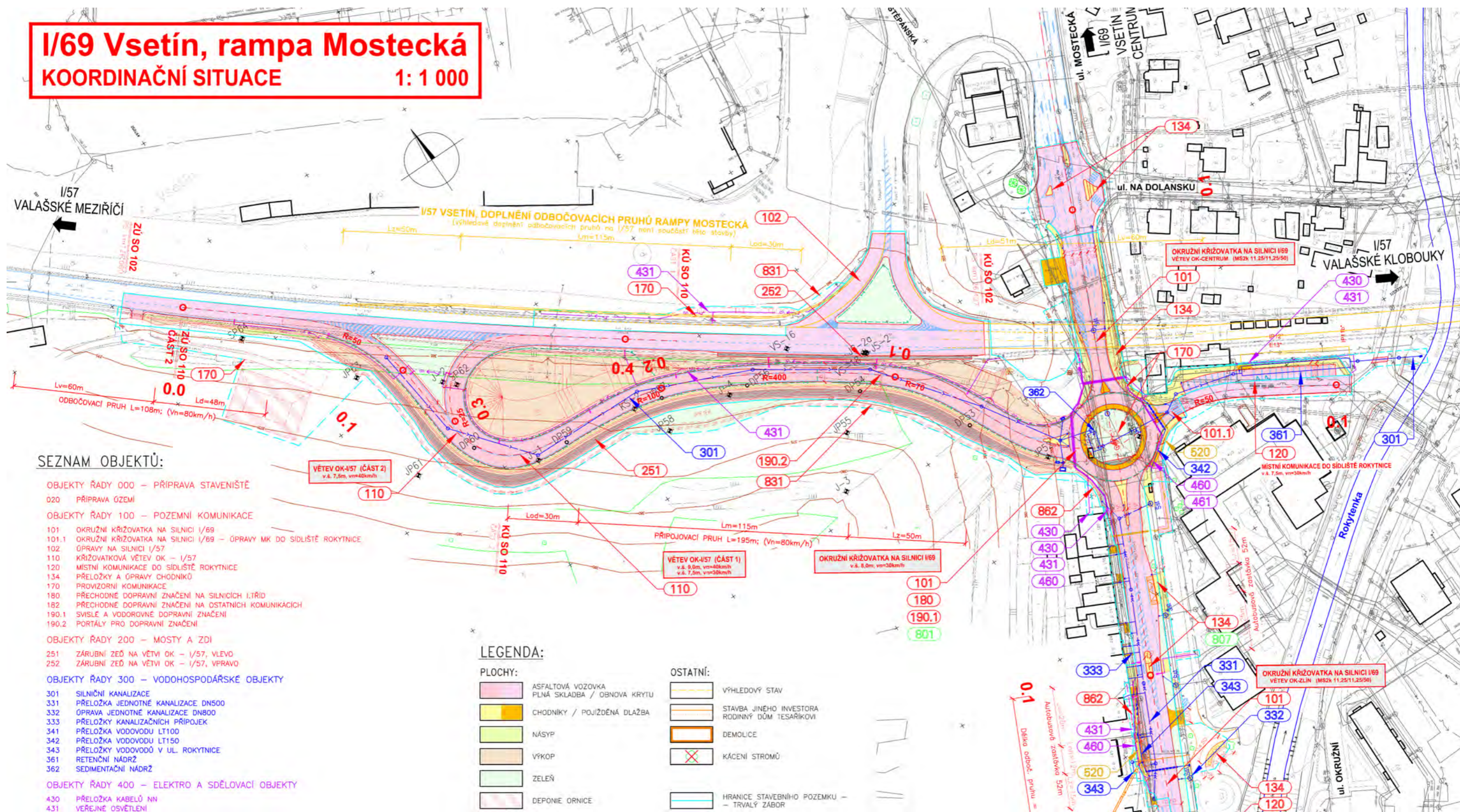
VYPRACOVAL	KONTROLOVAL	ZODP. PROJEKTANT	MSS-projekt s.r.o.	
BC. JAN HRIBEK	ING. MARTIN MYNÁŘIK	ING. MILAN KOŇÁŘ	Karlovo nám. 317/3, 150 00 PRAHA 2 IČO: 25849638	
INVESTOR:	Město Vsetín, Světrov 1080, 755 24, Vsetín	DATUM:	8/2015	
MÍSTO STAVBY:	Vsetín, Jasenice	FORMÁT:	4xA4	
NÁZEV AKCE:	CYKLOSTEZKA JASENICE 2. ETAPA	MĚŘÍTKO:	1:500	
	STUDIE	STUPĚŇ:	STUDIE	
		ČÁST:	PÁŘE Č.	
		STAV. OBJEKT:		
		OZNAČENÍ:	3	
SITUACE STAVBY – ÚPRAVA 2018				

M01 Okružní křižovatka na ulici Generála Klapálka

- Investor: Město Vsetín a ŘSZK
- Náklady: cca 18,5 mil. Kč
- Harmonogram: 2019/2020

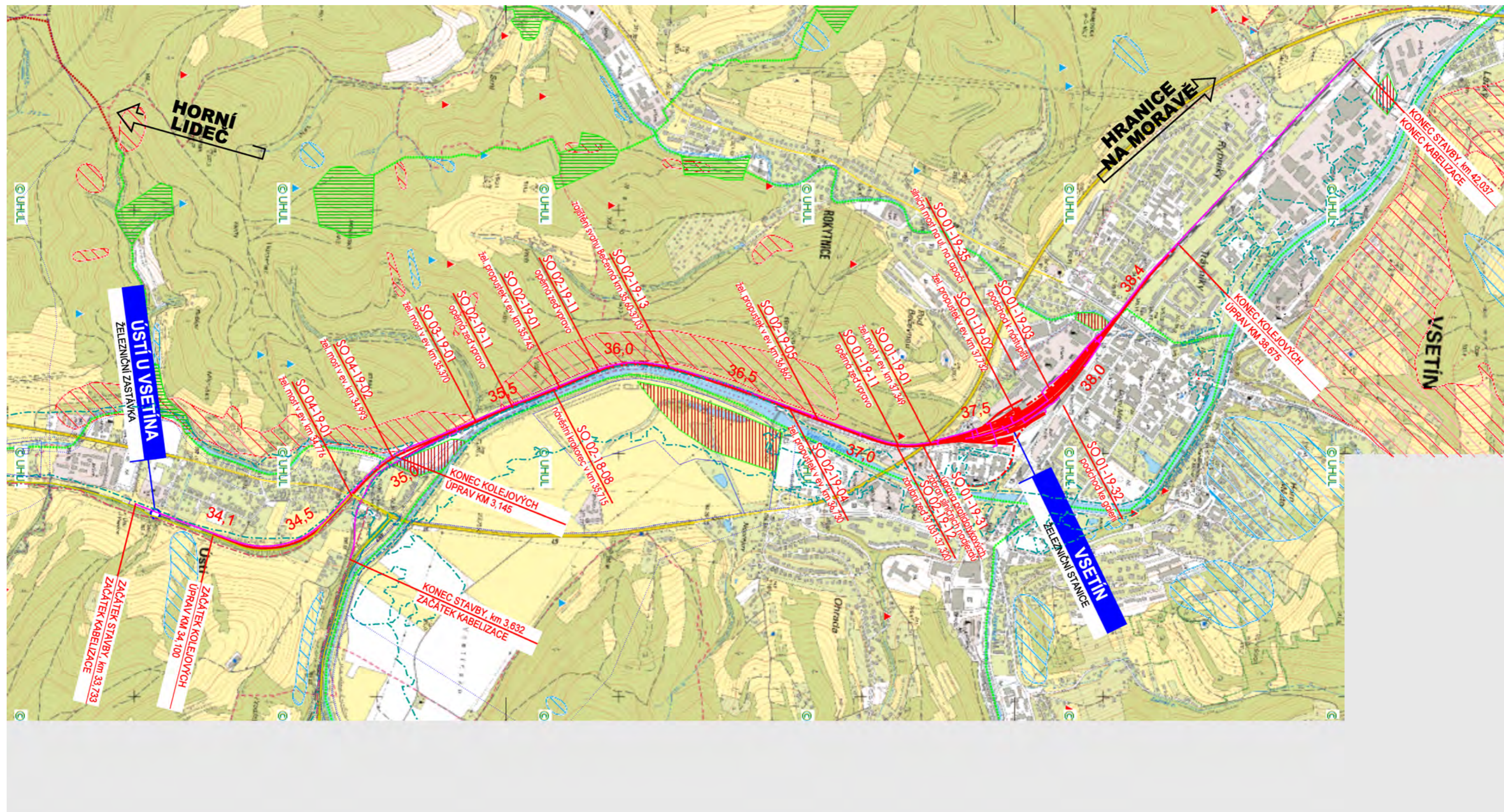


I/69 Vsetín, rampa Mostecká KOORDINAČNÍ SITUACE 1: 1 000



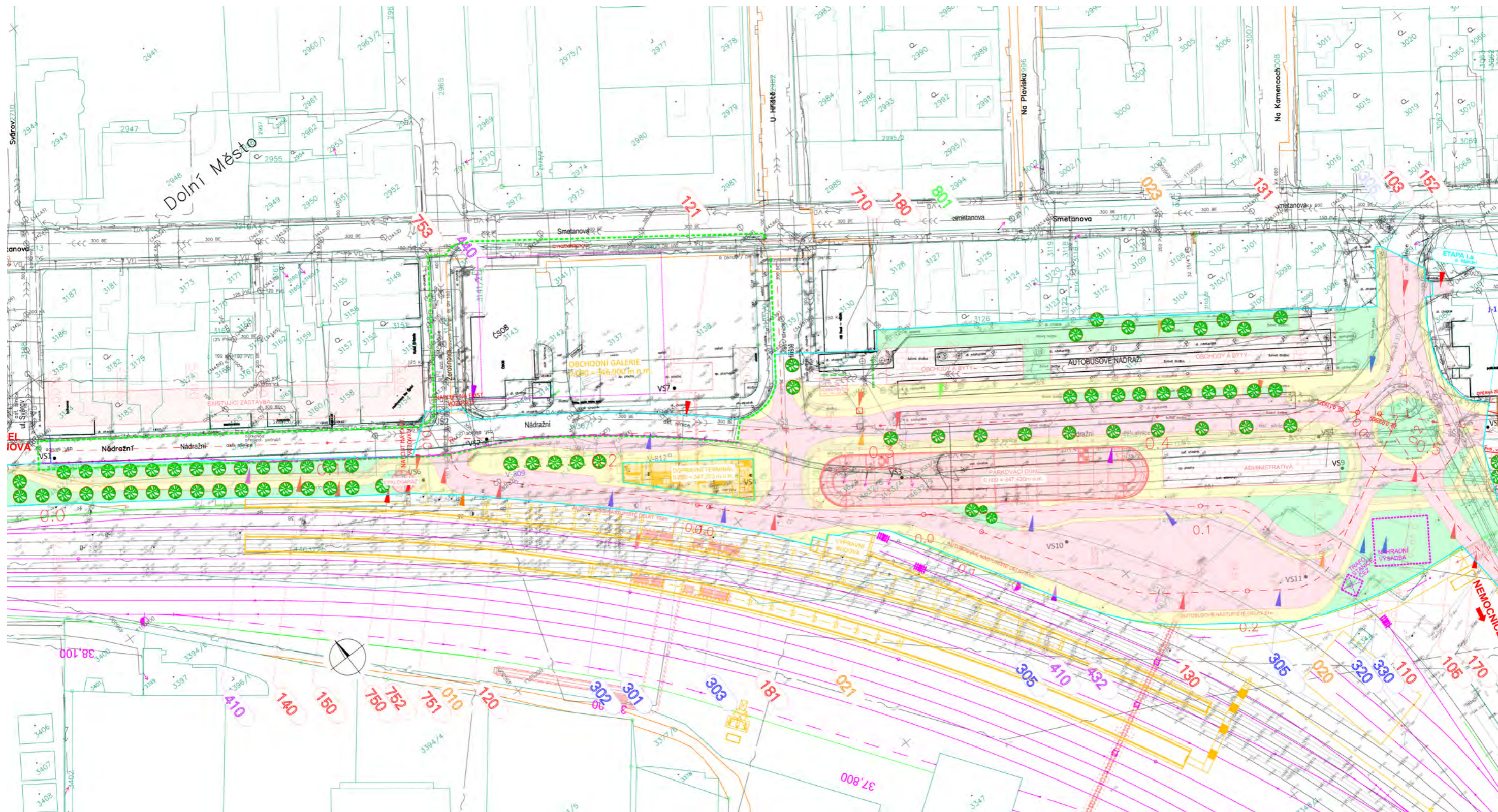
M03 Rekonstrukce žst. Vsetín

- Investor: SŽDC
- Náklady: 2 mld. Kč
- Harmonogram: 2020–2024



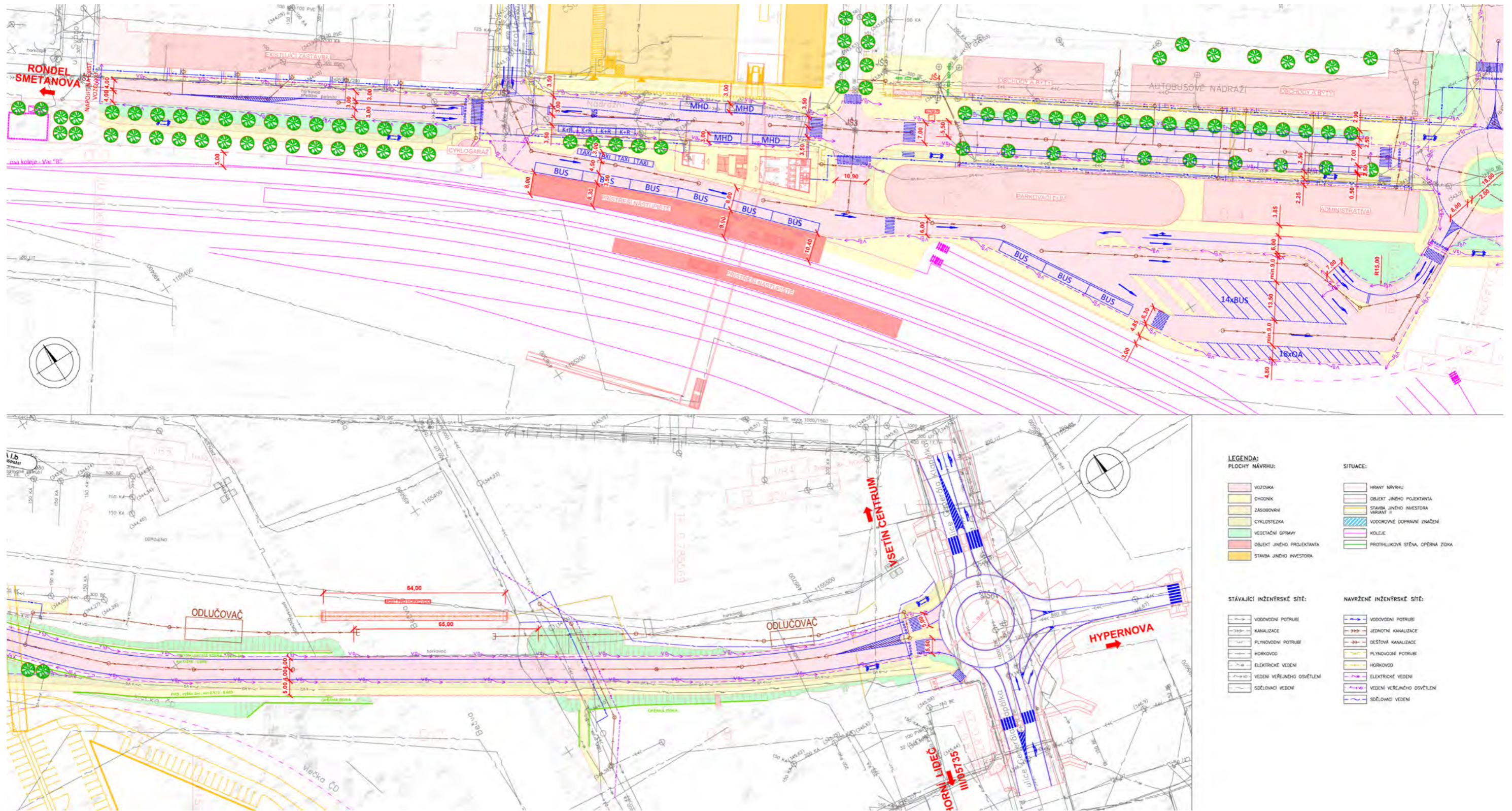
M04 Přednádražní prostor – I. etapa

- Investor: Město Vsetín a ŘSZK
- Náklady: 150 mil. Kč
- Harmonogram: 2021–2025



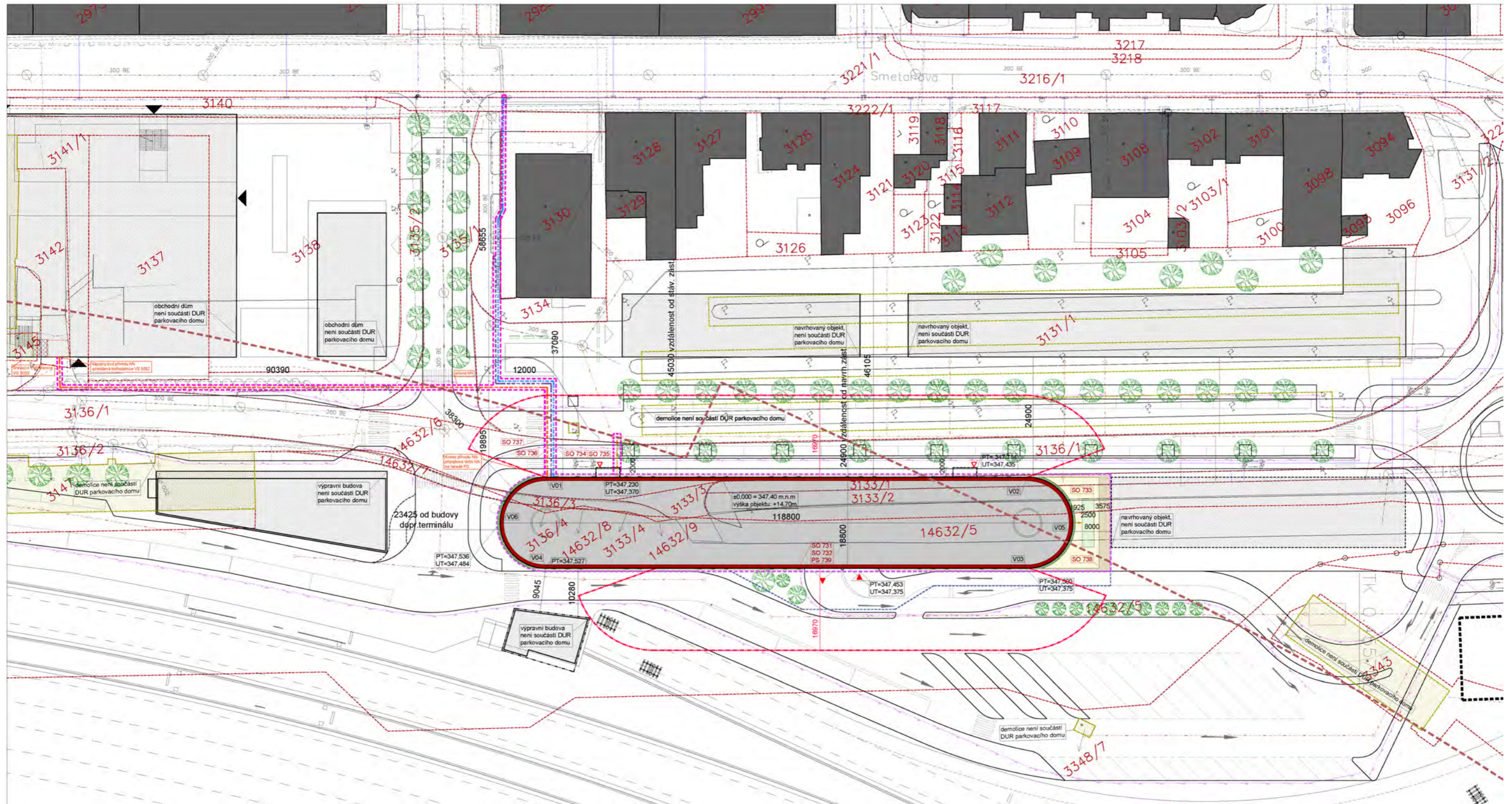
M05 Přednádražní prostor – 2. etapa

- Investor: Město Vsetín a ŘSZK
- Náklady: 110 mil. Kč
- Harmonogram: 2025–2030



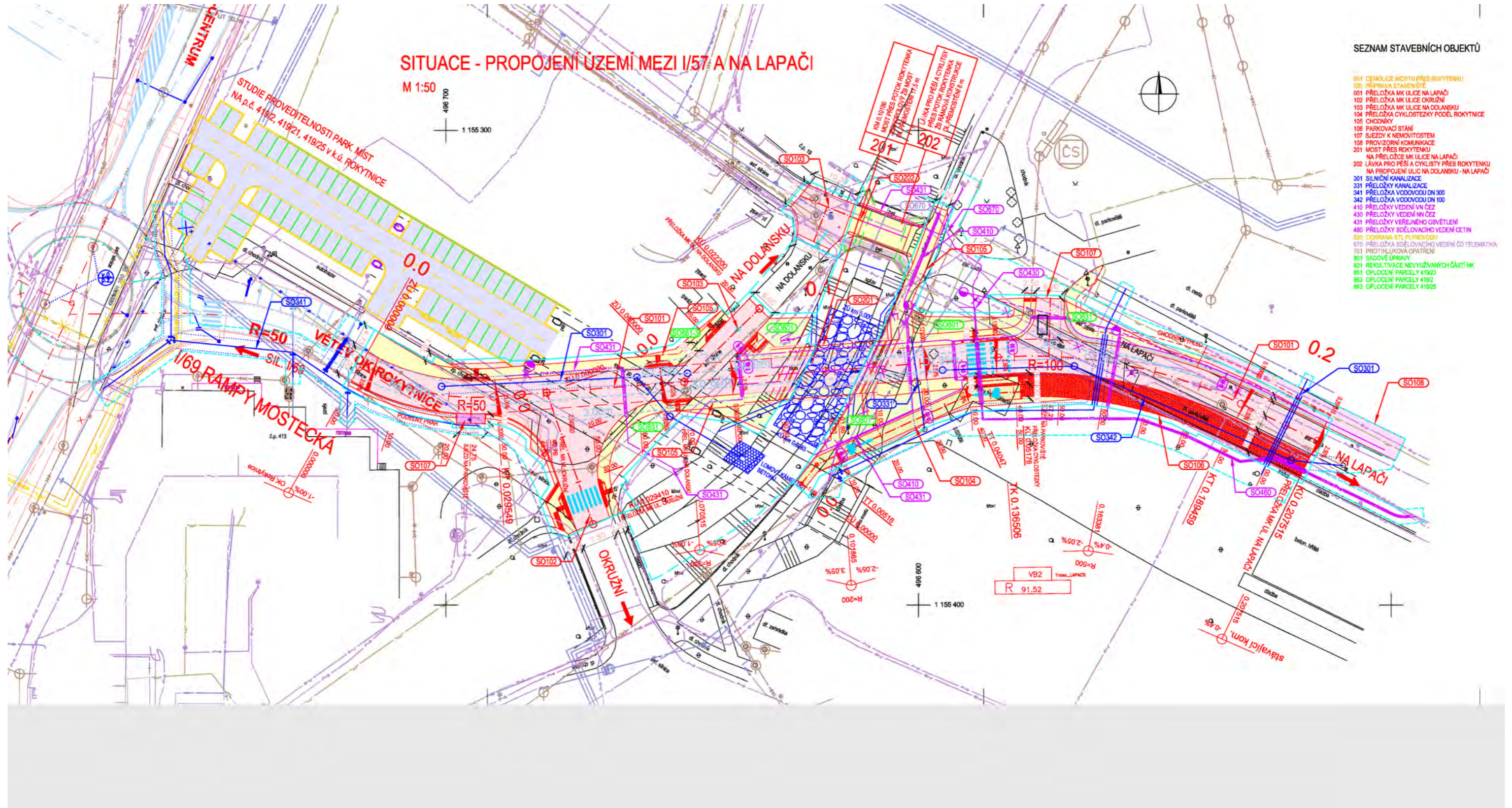
M06 Parkovací dům

- Investor: SŽDC
- Náklady: cca 100 mil. Kč
- Harmonogram: 2021–2023



M07 Propojení území mezi silnicí I/57 a ulicí Na Lapači

- Investor: ŠZDC
- Náklady: cca 40 mil. Kč
- Harmonogram: 2021–2023

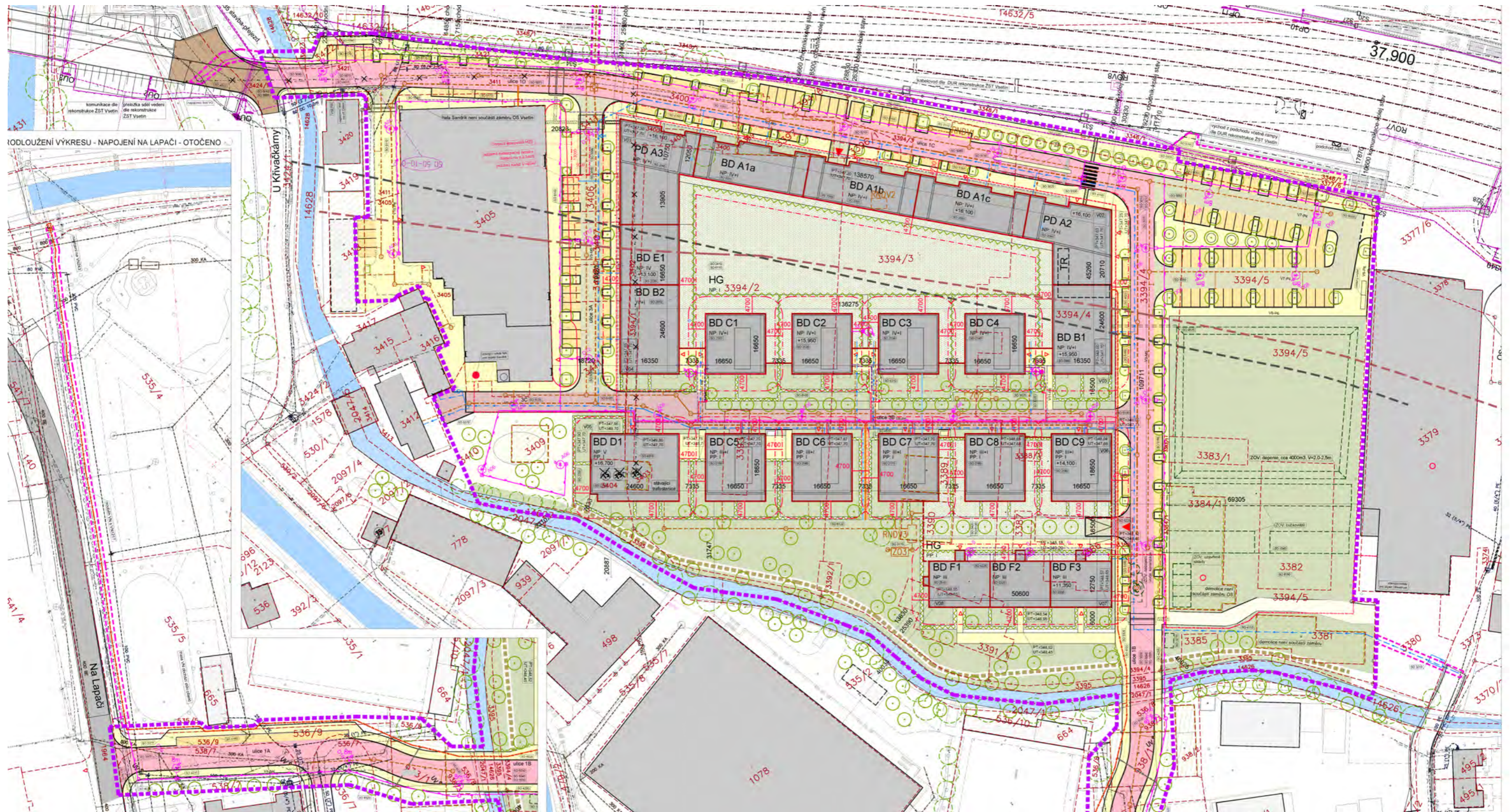


SEZNAM STAVEBNÍCH OBJEKTŮ

- 001 DEMOLICE MOSTU PŘES ROKYTNKU
- 002 PŘÍPRAVA STAVENIŠTĚ
- 001 PŘELOŽKA MK ULICE NA LAPAČI
- 102 PŘELOŽKA MK ULICE OKRŮŽNICE
- 103 PŘELOŽKA MK ULICE NA DOLANSKÚ
- 104 PŘELOŽKA CYKLOSTEZKY PODĚL ROKYTNICE
- 105 CHODNÍKY
- 106 PARKOVACÍ STÁNÍ
- 107 SJEZDY K NEMOVITOSTEM
- 108 PROVIZORNÍ KOMUNIKACE
- 201 MOST PŘES ROKYTNKU
- 201 NA PŘELOŽCE MK ULICE NA LAPAČI
- 202 LÁVKA PRO PĚŠÁKY A CYKLISTY PŘES ROKYTNKU
- 202 NA PROPOJENÍ ULIC NA DOLANSKÚ - NA LAPAČI
- 301 SILNIČNÍ KANALIZACE
- 331 PŘELOŽKY KANALIZACE
- 341 PŘELOŽKA VODOVODU DN 300
- 342 PŘELOŽKA VODOVODU DN 100
- 410 PŘELOŽKY VEDENÍ VNĚČZ
- 430 PŘELOŽKY VEDENÍ NN ČEZ
- 431 PŘELOŽKY VEŘEJNÉHO OSVĚTLENÍ
- 480 PŘELOŽKY SÍŤOVACÍHO VEDENÍ ČETIN
- 520 OCHRANA SÍŤ PLYNOVODŮ
- 570 PŘELOŽKA SÍŤOVACÍHO VEDENÍ ČO TELEMATIKA
- 703 PROTILIVKOVÁ OPATŘENÍ
- 801 SADOVÉ ÚPRAVY
- 831 REKULTIVACE NEVYUŽÍVANÝCH ČÁSTÍ MK
- 851 OPLŮCENÍ PARCELY 41923
- 852 OPLŮCENÍ PARCELY 41922
- 853 OPLŮCENÍ PARCELY 41925

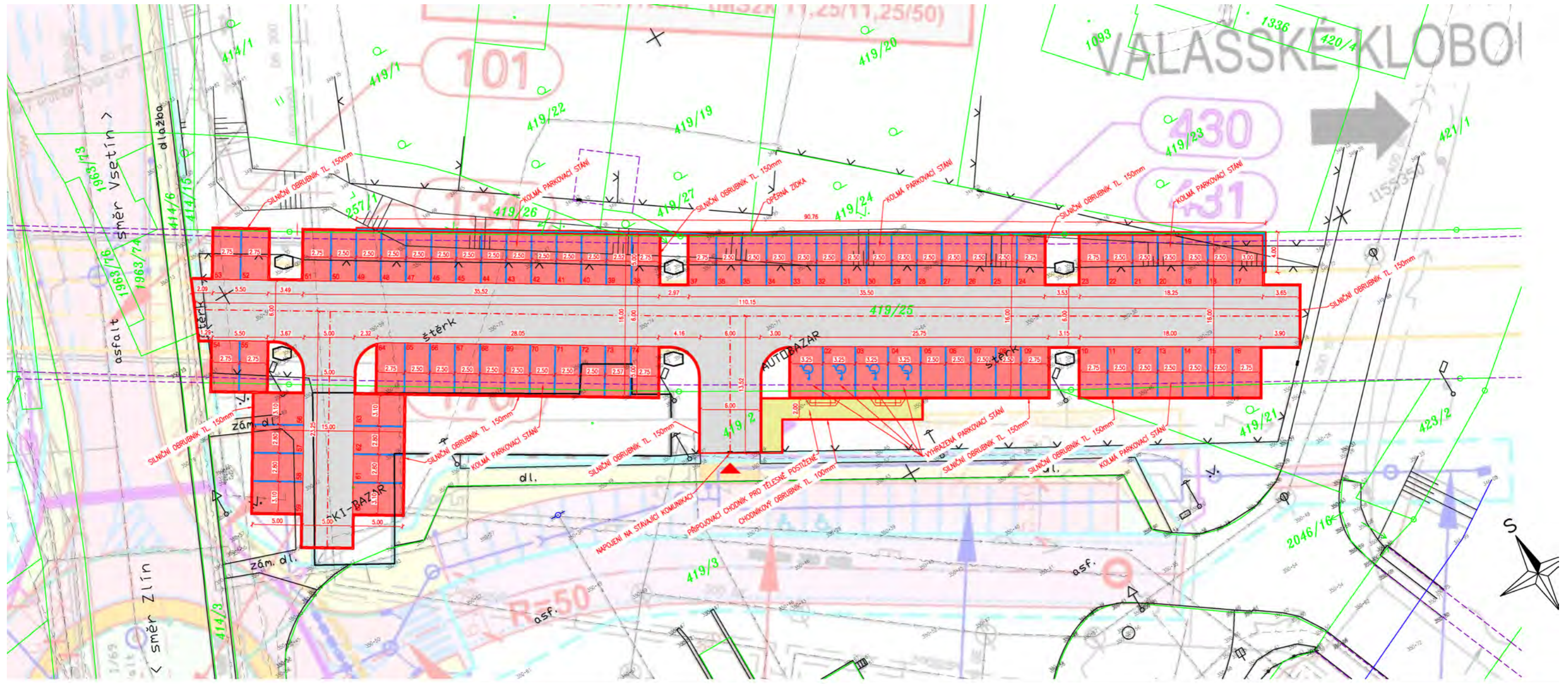
M08 Obytný soubor (zanádražní prostor)

- Investor páteří komunikace a parkoviště u žst. Vsetín: Město Vsetín
- Investor obytného souboru a komunikace v rámci objektu: DELTA – Vset. pila
- Náklady páteří komunikace a parkoviště u žst. Vsetín: cca 60 mil. Kč
- Harmonogram: 2021–2025



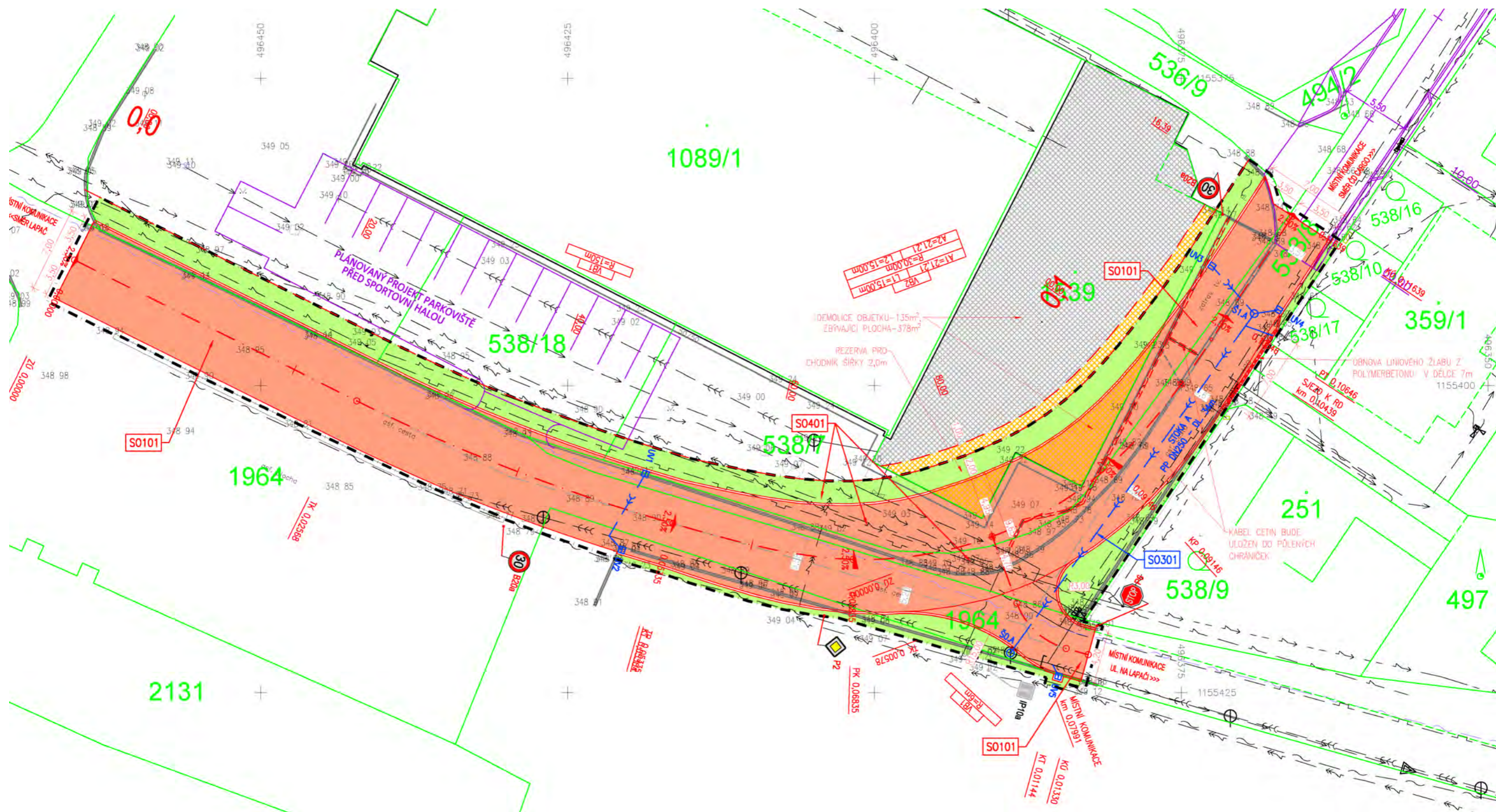
M09 Parkovací místa v k. ú. Rokytnice u Vsetína

- Investor: Město Vsetín
- Náklady: cca 6 mil. Kč
- Harmonogram: 2025



M10 Úprava dopravního řešení v ulici Na Lapači

- Investor: Město Vsetín
- Náklady: cca 3 mil. Kč
- Harmonogram: 2021–2025





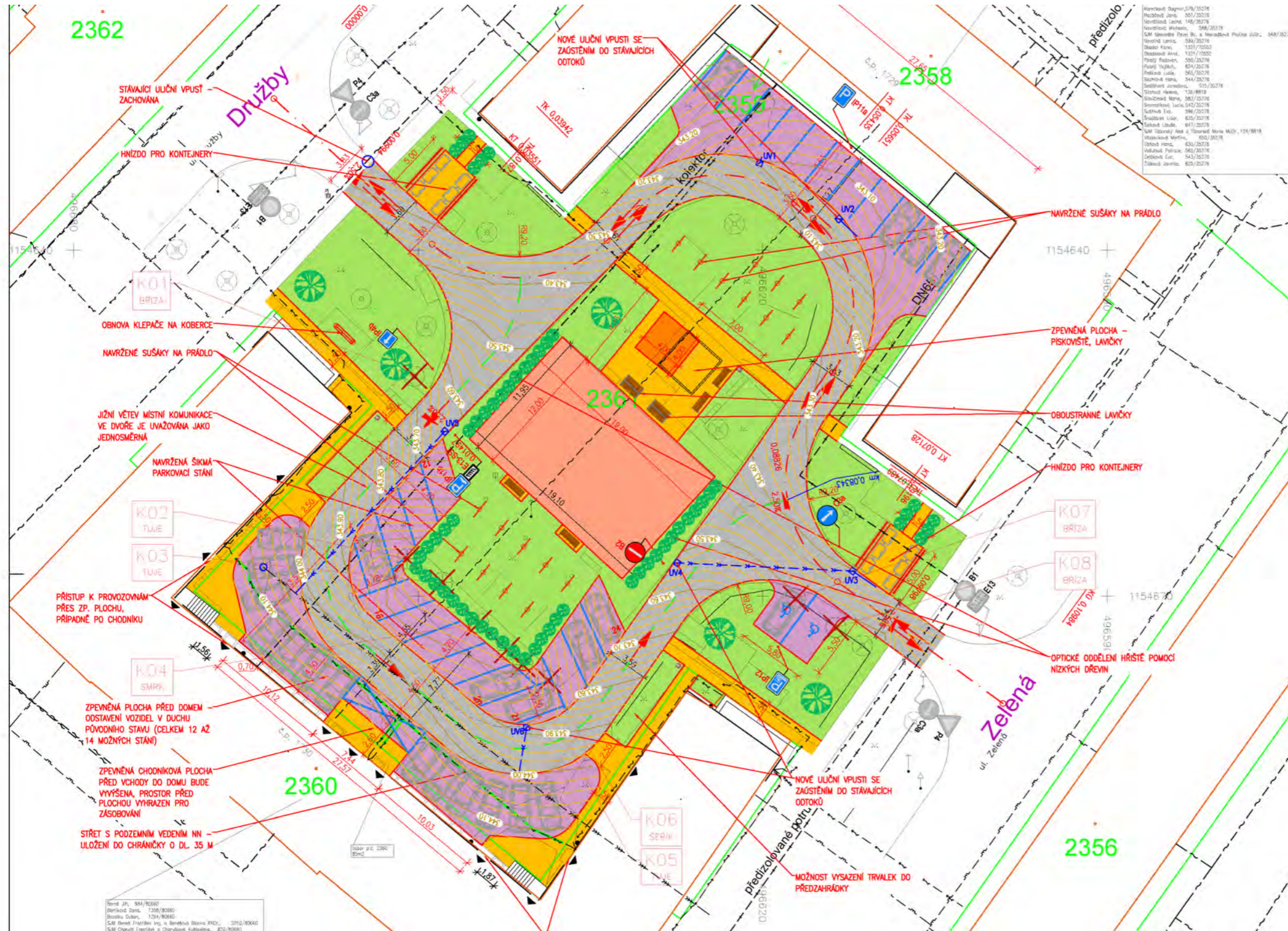
R01 Revitalizace veřejných ploch za domy v ulici Jasenické, Luh

- **Investor:** Město Vsetín
- **Náklady:** cca 2,5 mil. Kč
- **Harmonogram:** 2020
- **Součástí akce je** parkoviště a stavební úpravy místní komunikace.



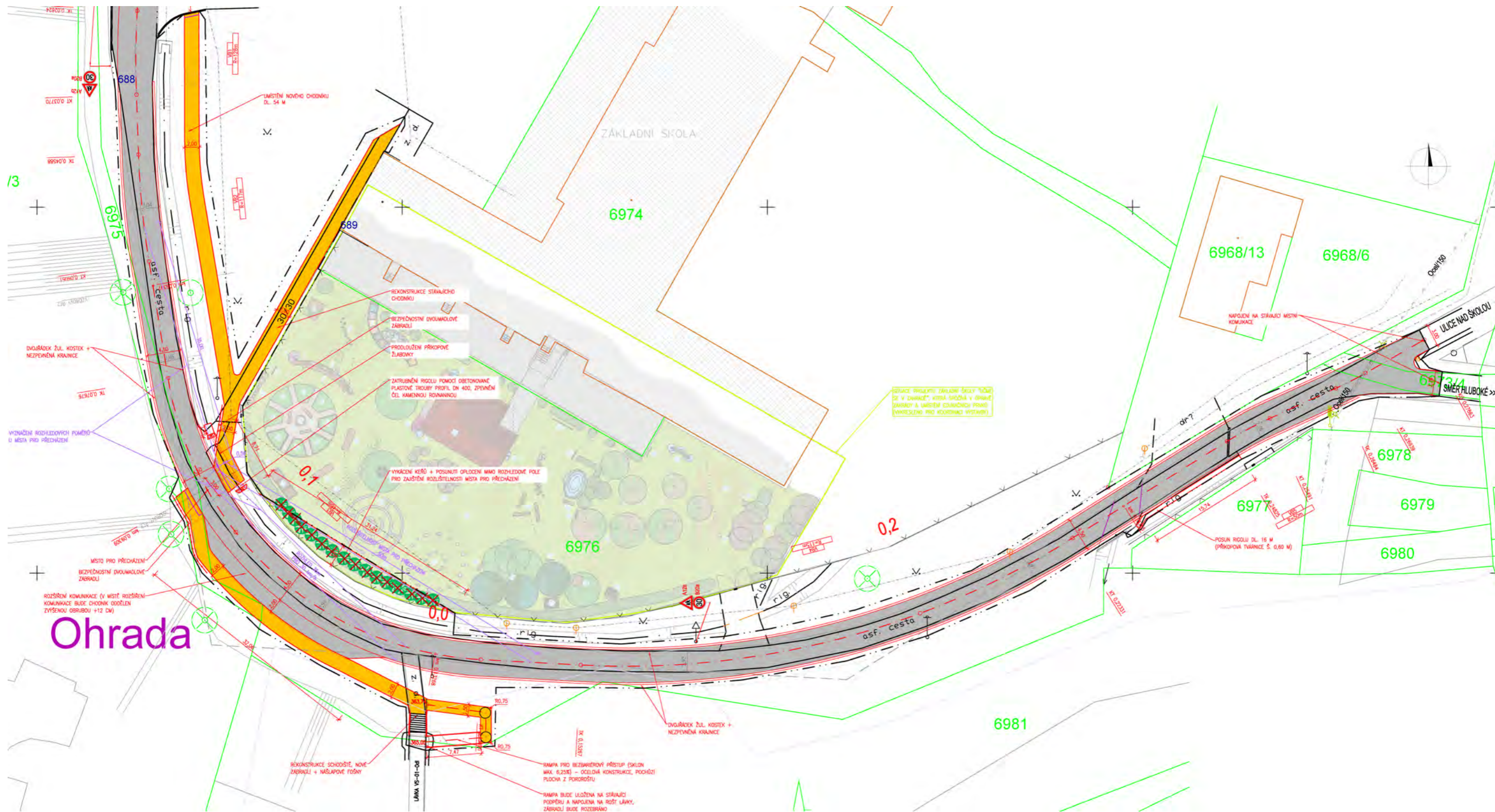
R02 Revitalizace prostoru mezi domy č. p. 1729 a 1730, Trávníky

- **Investor:** Město Vsetín
- **Náklady:** cca 7 mil. Kč
- **Harmonogram:** 2022
- **Součástí akce je** parkoviště a stavební úpravy místní komunikace.

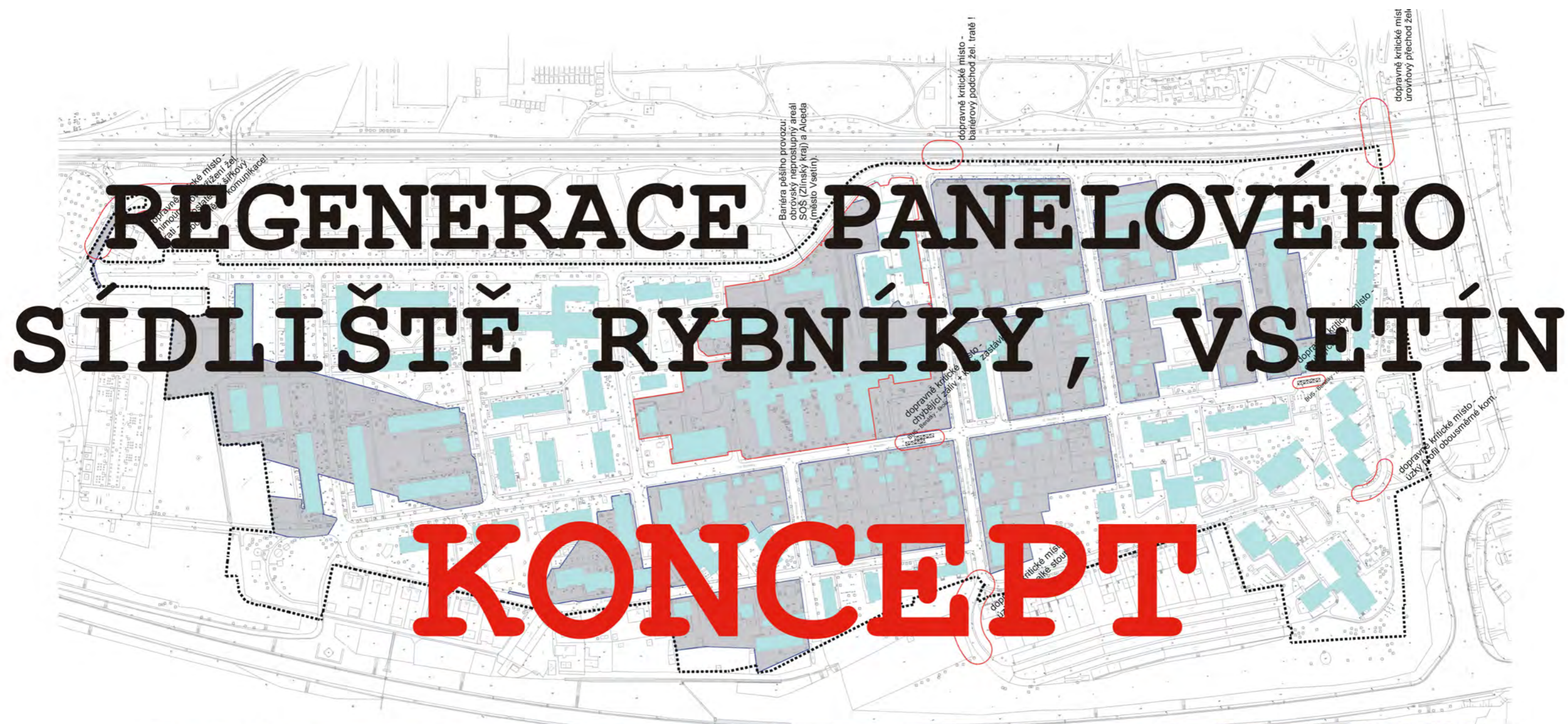


R03 Stavební úpravy místní komunikace Nad Školou, Ohrada

- Investor: Město Vsetín
- Náklady: cca 5 mil. Kč
- Harmonogram: 2020



- **Investor:** Město Vsetín
- **Náklady:** cca 70 mil. Kč
- **Harmonogram:** 2021–2025
- Součástí akce je parkoviště a stavební úpravy místních komunikací



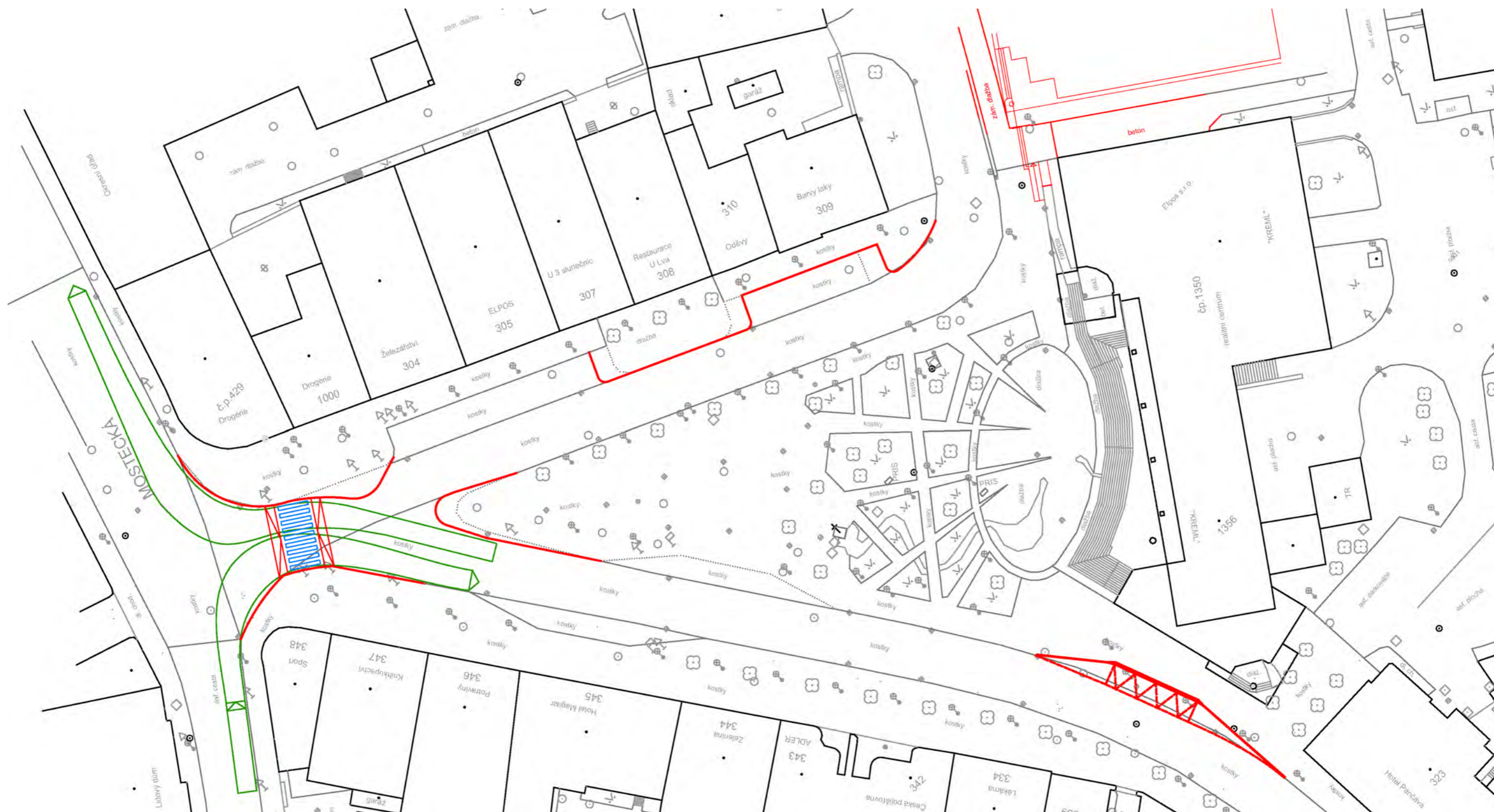
R05 Regenerace sídliště Luh

- **Investor:** Město Vsetín
- **Náklady:** cca 58 mil. Kč
- **Harmonogram:** 2015–2021
- Součástí akce je parkoviště v ul. Tiché, ul. Technické, ul. Svornosti a stavební úpravy místních komunikací Technická a před domy č. p. 1790, 1796 a 1809.



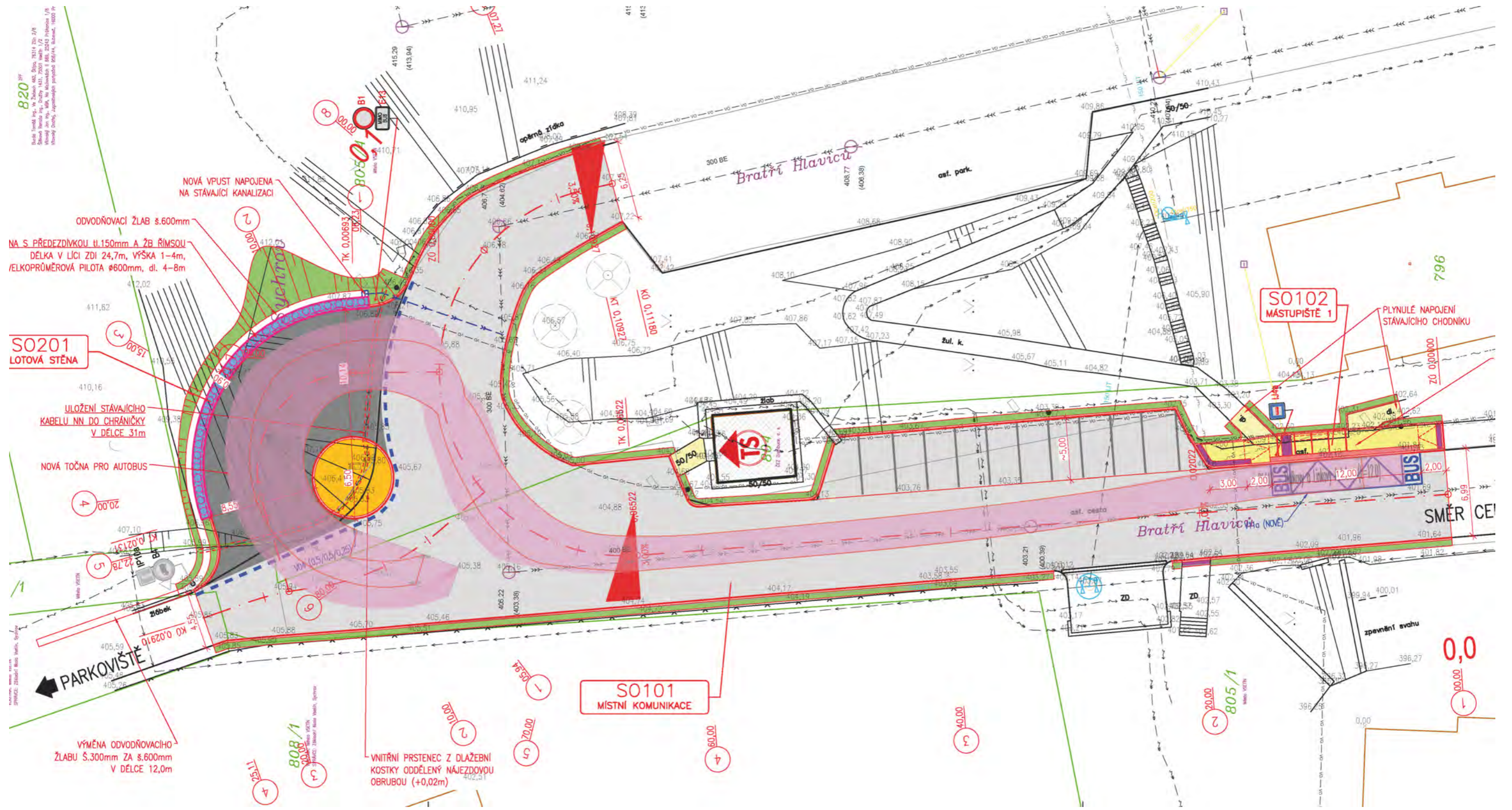
R06 Stavební úpravy Dolního náměstí – zpracovává se studie

- **Investor:** Město Vsetín
- **Náklady:** cca 30 mil. Kč
- **Harmonogram:** 2021



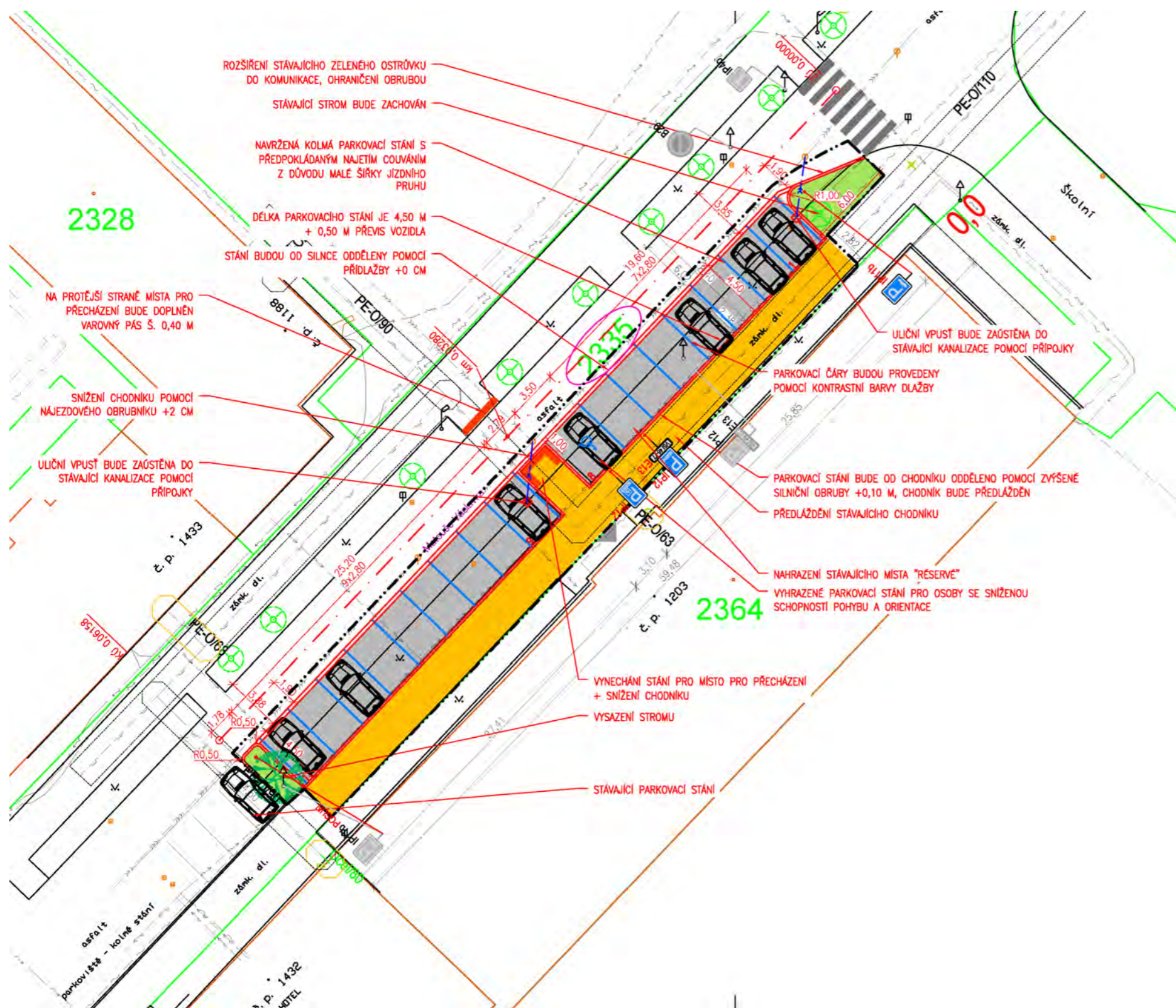
R07 Točna Sychrov

- Investor: Město Vsetín
- Náklady: cca 7–10 mil. Kč
- Harmonogram: 2020



R08 Parkoviště v ulici Matouše Václavka u domu č. p. 1203

- Investor: Město Vsetín
- Náklady: cca 1,5 mil. Kč
- Harmonogram: 2019



Opatření zvyšující bezpečnost dopravy

Tvorba bezpečných místních komunikací

Uliční prostory a další veřejná prostranství, po kterých jsou vedeny pozemní komunikace, plní ve městě mnoho funkcí, přičemž funkce dopravní je pouze jednou z nich. Uspořádání uličního prostoru výrazně ovlivňuje kvalitu života ve městě, dopravní chování obyvatel, bezpečnosti i pocitovou bezpečnost jejich uživatelů.



V souladu s principy udržitelné mobility je třeba místní komunikovat koncipovat tak, aby na nich byly preferovány udržitelné módy dopravy (pěší, veřejná doprava, cyklistická doprava a) musí zajistit dostatečnou ochranu pro slabší a zranitelnější uživatele, a to zejména před silnějšími a potenciálně nebezpečnějšími uživateli. Jedině tak může motivovat k šetrnějšímu a ohleduplnějšímu chování a celkovému zvýšení bezpečnosti všech uživatelů místních komunikací. Tím dochází ke zlepšení životních podmínek pro obyvatele města na jedné straně, ale i k přispění k naplnění Vize 0 („Jakýkoliv počet mrtvých nebo vážně zraněných je na českých silnicích nepřijatelný“). Jedním ze základních dopravně-inženýrských zásad je princip vysvětlující a odpouštějící komunikace, tedy srozumitelného, přehledného a jednoznačného stavebního uspořádání a dopravního režimu komunikace, díky kterému je řidič naváděn k bezpečnému chování v provozu a zároveň tato infrastruktura bude schopná eliminovat jeho případné „chyby“.

Hlavní zásady tvorby bezpečných místních komunikací

Uliční prostory a další veřejná prostranství, po kterých jsou vedeny pozemní komunikace, plní ve městě mnoho funkcí, přičemž funkce dopravní je pouze jednou z nich. Uspořádání uličního prostoru výrazně ovlivňuje kvalitu života ve městě, dopravní chování obyvatel, bezpečnosti i pocitovou bezpečnost jejich uživatelů.

Homogenní řešení dopravy

V celém území by doprava měla být řešena stejným způsobem. Jedná se například o logické vedení hlavní komunikace, volbu druhu sousedních křižovatek, kvalitní osvětlení významných bodů na infrastruktuře, jednoznačné dopravní značení a použití zklidňujících prvků. Stejně dopravní situace by měly být řešeny a vyznačeny shodně, právě v souladu s principem vysvětlující komunikace.

Hierarchizace sítě místních komunikací

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

Šířka jízdních pruhů přirozeně ovlivňuje rychlost průjezdu

Šířky jízdních pruhů by neměly být předimenzované a svádět řidiče k jízdě ve vysoké rychlosti. Zúžením jízdních pruhů vznikne prostor vznik nových funkčních ploch jako jsou pobytové plochy, zeleň a parkovací stání.

Kvalitní, zejména vodorovné, dopravní značení

Svislé dopravní značení je důležitým prvkem, který informuje řidiče o dopravním režimu. Musí být jednoznačné a viditelné. Na řidiče v intravilánu však působí mnoho vjemů, které musí zpracovat. Proto ještě důležitější je provedení vodorovného dopravního značení („i když řidič náhodou přehlédne svislou značku, před sebe na vozovku se kouká vždy“). Právě vodorovné značení má významný vliv na dopravní chování řidičů ve městě (např. určení přednosti) i orientaci za snížených viditelnostních podmínek. Je nezbytné, aby bylo dobře viditelné, čitelné a udržované.

Přechody pro chodce a místa pro přecházení v místech, kde je po nich poptávka

Přechody pro chodce a místa pro přecházení jsou nedílnou součástí místních komunikací. Je nutné zajistit, aby chodec mohl bezpečně překonat vozovku v místě, kde je to pro něj logické. Žádoucí je zachování přímé trasy chůze, bez zacházek, její umělé oddalování od přirozené linie (například odsazením přechodu pro chodce z linie chodníků od křižovatky dále do boční ulice) sice možná splní normové předpisy, ale nepovede k větší bezpečnosti, neboť většina chodců bude přesto chodit nejkratší logickou trasou. Tuto trasu je třeba vždy přiznat a realizovat příslušná opatření.

Kvalitní osvětlení přechodů a křižovatek

Osvětlení přechodů pro chodce a důležitých křižovatek zvýší bezpečnost provozu a přehlednost dané lokality. Pro funkčnost tohoto opatření je třeba, aby byla zachována homogenita (tj. například osvětlení důsledně všech přechodů pro chodce v ulici/v celém sídle).

Opatření/prvky pro zvýšení bezpečnosti chodců na přechodech pro chodce (zejména na komunikacích funkční skupiny B)

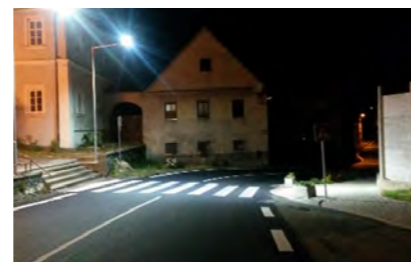


Ochranný ostrůvek pro chodce

— ČSN 73 6110, článek 10.1.3

Použití: Dvoupruhové komunikace, přechody neřízené SSZ

Fyzický ostrůvek mezi jízdnymi pruhy umožňuje přejít chodci vždy jen jeden jízdny pruh. Zároveň přirozeně zklidňuje dopravu v okolí přechodu pro chodce.



Osvětlení přechodu

Použití: Místní komunikace. Obecně je vhodné řešit osvětlení i všech přechodů pro chodce v dané místě (princip jednoznačnosti a srozumitelnost dopravního režimu).

Osvětlení upozorní řidiče na existenci přechodu a výrazně zvyšuje viditelnost chodce pro řidiče motorových vozidel v noci, za šera a za podmínek snížené viditelnosti.

Opatření/prvky pro zvýšení bezpečnosti cyklistů (zejména na komunikacích funkční skupiny B)



Piktogramový koridor pro cyklisty

— TP 179, článek 4.6

Použití: Místní komunikace

Piktogramový koridor je integrační opatření pro společný provoz cyklistů s ostatními vozidly. Jedná se o prostorově nejúspornější opatření. Užívá se pro zvýraznění pohybu cyklistů a naznačení směrových pohybů na komunikaci. Je vyznačen pouze vodorovným dopravním značením.



Vysazená chodníková plocha

— ČSN 73 6110, článek 10.1.3

Použití: Dvoupruhové komunikace, přechody neřízené SSZ

Vysazená chodníková plocha zkracuje délku přechodu pro chodce, znemožňuje parkování v zákonné vzdálenosti 3 m před přechodem, zajišťuje přehlednost přechodu pro chodce (zajištění rozhledových trojúhelníků).



Optická psychologická brzda, červené pásy, diody

Použití: Místní komunikace

Zvýraznění plochy před přechodem pomocí VDZ „V18 Optická psychologická brzda“, červených pásů a diod zabudovaných ve vozovce zvýší pozornost řidičů a zlepši postřehnutelnost přechodu pro chodce.



Vyhrazený jízdny pruh pro cyklisty

— TP 179, článek 4.4

Použití: Místní komunikace

Vyhrazený jízdny pruh pro cyklisty je integrační opatření pro oddělený provoz od ostatních vozidel. Jedná se o prostorově náročnější opatření. Je vyznačen vodorovným i svislým dopravním značením. V místech křížení je vhodné červené zvýraznění pro lepší přehlednost úseku.

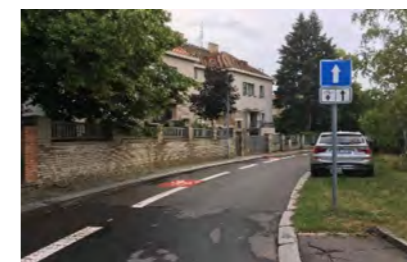


Zvýšená plocha přechodu pro chodce

— ČSN 73 6110, článek 10.1.3

Použití: Méně frekventované dvoupruhové komunikace, přechody neřízené SSZ

Zvýšení plochy přechodu pro chodce zlepšuje postřehnutelnost přechodu a donutí řidiče motorových vozidel snížit rychlost. Zároveň přirozeně zklidňuje dopravu v okolí přechodu pro chodce.



Cykloobousměrky

— TP 179, článek 6.4

Použití: Místní komunikace, účelové komunikace

Cykloobousměrky jsou komunikace s jednosměrným provozem vozidel, ale s povoleným protisměrným provozem cyklistů. Opatření se používá tam, kde jednosměrný provoz komunikací omezuje přímočarost a rychlost cyklistického průjezdu. Jsou vyznačeny vodorovným i svislým značením.

Řešení vjezdů do obce



Prostor pro cyklisty

— ČSN 73 6102

Použití: Křižovatky řízené SSZ

Jedná se o předsunutou stopčáru s piktogramem pro cyklisty, která umožňuje, aby cyklista projel křižovatkou jako první. Zároveň je dobře viditelný pro řidiče a je chráněn před emisemi a výfukovými plyny.



Přejezd pro cyklisty

— TP 179, článek 5.5

Použití: Křížení komunikací

Je určen k příčnému cyklistickému přejíždění vozovky tak, aby nedošlo k narušení vazby. Je vyznačen vodorovným i svislým dopravním značením a může být znázorněn jako samostatný (V8a), přimknutý k přechodu pro chodce (V8b) nebo sdružený s přechodem pro chodce (V8c).



Převedení cyklistů v místech zastávek VHD

— TP 179, článek 6.1

Použití: Místní komunikace

Zastávky VHD mohou být kolizním místem motorové dopravy, cyklistů a chodců. Základním principem je, ochrana cestujících a chodců vůči cyklistům a motorové dopravě. Zároveň je cílem zajištění ochrany a komfortu cyklistů vůči motorové dopravě

Významným prvkem přispívajícím k bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích jsou i řešení vjezdů do obce, kdy je řidič pomocí fyzických a optických úprav upozorněn na změnu dopravního režimu. Opatření eliminuje přenos vysoké rychlosti z extravilánu do intravilánu a zvýší bezpečnost všech účastníků na začátku obce (což často bývá problematická oblast).

Možnosti řešení:

- vychylování jízdního pruhu ve směru do obce, doplnění o středový dělicí ostrůvek
- výstavba malých okružních křižovatek
- zužování komunikace opticky/fyzicky
- změna/úprava povrchu vozovky (např. dlažba, barevné odlišení)



Středový dělicí ostrůvek

— TP 132, článek 6.4

Použití: Vjezdy do obcí

Vjezdová brána do obce vytvořená vychýlením jízdního pruhu směřujícího do intravilánu a zabudováním středního dělicího dopravního ostrůvku upozorní řidiče na změnu dopravního režimu.



Okružní křižovatka

— TP 132, článek 6.4

Použití: Vjezdy do obcí

Okružní křižovatka na vjezdu do obce slouží jako prvek zklidnění. Řidič musí upravit svoji rychlost a zároveň je informován o změně dopravního režimu.

Zóny 30

Zóna 30 je formou plošného zklidnění obslužných komunikací v rezidenčních oblastech. V zónách 30 je zachováno členění na vozovku a chodník. Nezvyšují tedy pobytovou funkci, zachovávají dopravní a pobytový prostor. Parkování je řešeno „běžně“ na okraji vozovky. Pro vyšší podporu dodržování rychlosti vozidel **vhodné doplnění dopravně zklidňujících opatření, tj. malé šířky jízdních pruhů, malé poloměry oblouků, střídavé parkování, šikany, zvýšené křižovatkové plochy, zvýšené plochy přechodů pro chodce, zpomalovací prahy apod.**

Zvýšení bezpečnosti je jedním z hlavních argumentů pro zavedení zón 30. Význam nízkých rychlostí je totiž z hlediska možnosti odvrácení kolizní situace a snížení následků dopravních nehod zásadní. V rezidenčních oblastech nejsou nehody ve většině případů koncentrovány do nehodových lokalit (jsou rozptýleny) a plošné zklidnění oblasti tak přináší možnost plošného zvýšení bezpečnosti. Plošné zklidňování dopravy znamená vyšší úroveň bezpečnosti zejména pro nejzranitelnější účastníky provozu (děti, starší lidi, osoby s omezenou schopností orientace a pohybu atd.). V oblastech, kde se zavede Zóna 30, je dle studií OECD možné předpokládat snížení počtu nehod s následkem těžkého zranění zhruba o 70 % a počtu smrtelných nehod až o 90 % (Zdroj: *Výroční zpráva OECD. Safety of Vulnerable Road Users. Organisation for Economic Co-operation and Development, 1998*).



Obrázky: Příklady opatření zklidnění dopravy v zónách 30 – zpomalovací prah, zvýšená křižovatková plocha

Obytné zóny

Obytná zóna je zklidněnou a sdílenou zónou se smíšeným provozem chodců, cyklistů a motorových vozidel s nejvyšší dovolenou rychlostí 20 km/h, která je typicky vhodná do obytných oblastí s nízkou zástavbou rodinných domů. Hlavním důvodem zřízení obytné zóny je snaha o zvýšení bezpečnosti provozu a zdůraznění pobytové funkce v uličním prostoru.

Obytná zóna je typická stavebním uspořádáním v jedné úrovni (tzn. odpadá původní členění na vozovku a chodník) a vzniká společná plocha pro všechny druhy dopravy. V principu jde o „pojízdný chodník“, na kterém je za určitých podmínek povolena jízda a parkování vozidel, s nadřazenou pobytovou funkcí (např. hra dětí, pohyb chodců). Parkování a odstavování vozidel je dovoleno pouze na místech označených jako parkoviště.

Typická pro obytné zóny je i stavební úprava vjezdu, která jasně ohraničuje oblast obytné zóny a přirozeně informuje řidiče o změně dopravního režimu.



Obrázky: Příklady opatření zklidnění dopravy v obytných zónách – stavební úprava vjezdu

Další doplňkové prvky



Bodové, liniové zúžení jízdních pruhů

Použití: Místní komunikace, účelové komunikace

Bodové a liniové prvky pro zúžení jízdních pruhů jsou prvky psychologického zklidňování dopravy. Nejčastěji dochází k optickému zúžení jízdního pruhu pomocí vodorovného dopravního značení. Stísněné prostorové podmínky donutí řidiče zpomalit na požadovanou rychlost.



Optická psychologická brzda

Použití: Místní komunikace

Optická psychologická brzda V18 opticky, popřípadě i akusticky vede řidiče ke snížení rychlosti vozidla. Užívá se ke zklidnění dopravy před vjezdem do obce, nebo před přechody pro chodce.



Nalepovací výmoly, výtluky

— TP 179, článek 5.5

Použití: Místní komunikace, účelové komunikace

Nalepovací 2D výmoly a výtluky slouží jako psychologické prvky zklidňování dopravy. Donutí řidiče zpomalit a opatrně přejet dané místo.



Červené plochy před přechodem pro chodce

Použití: Místní komunikace, účelové komunikace

Červené plochy zvýší pozornost řidičů alepší postřehnutelnost přechodu pro chodce jak opticky, tak díky zdrsňnému povrchu i akusticky. Zároveň mají zkrátit brzdovou dráhu vozidel.

Řešení zastávek VHD z hlediska bezpečnosti cestujících (chodců)

Oblast zastávky veřejné dopravy je místo vysoké koncentrace chodců/cestujících, proto musí být zastávka umístěna na logickém místě v území, v návaznosti na pěší vazby s řešením přístupů na zastávku z obou stran ulice a prostor zastávky musí být vždy dopravně zklidněn.

Zastávka má být umístěna na logickém místě tak, aby byla pro cestující viditelná a snadno dohledatelná. Zároveň by měla být umístěna nejbližší významných zdrojům/cílům dopravy a být umístěna v docházkové vzdálenosti.

Jednoduchý, přímý a bezpečný přístup na zastávku ze všech směrů musí být zajištěn v návaznosti na pěší vazby v území vždy obou stran ulice. Vzhledem k tomu, že většina cestujících vždy bude volit nejkratší cestu na zastávku, přiznání možnosti přístupu (přechod pro chodce/místo pro přecházení) na zastávkové stanoviště v jeho obou čelech výrazně zvyšuje bezpečnost chodců a zároveň nepřímo zklidňuje dopravu.



Stavební uspořádání zastávky typu „zátka“

Tento typ stavebního uspořádání znemožňuje ostatním vozidlům objíždět vozidlo veřejné dopravy, což má zásadní pozitivní dopad na bezpečnost pěších vazeb. Střední dělicí pás navíc v sobě integruje ochranný ostrůvek pro chodce.



Ochranný ostrůvek

Zklidnění dopravy ochranným ostrůvkem pro chodce a fyzickým zúžením komunikace v prostoru zastávky.

Vzhledem ke koncentraci lidí v prostoru zastávky je vždy žádoucí, s ohledem na bezpečnost cestujících i pěších vazeb, provoz automobilové dopravy v této části území zklidnit. Některé stavební typy zastávek samy o sobě fungují jako zklidňující opatření – zátka, zastávkový mys apod. Žádoucí je rovněž u zastávek veřejné dopravy řešit přechody pro chodce dělené ochranným ostrůvkem, vhodným zklidňovacím prvkem je i zvýšená plocha jízdního pruhu v místě zastávky.

Zvýšení bezpečnosti ve vozidlech MHD

Bezpečnost a „pocitová bezpečnost“ ve vozidlech MHD je jedním z aspektů vnímání kvality veřejné dopravy ze strany cestujících. Základním předpokladem bezpečného provozu MHD jsou primárně vozidla, která jsou řádně udržovaná a technicky nezastaralá, a kvalita a profesionalita jejich řidičů. Tyto aspekty jsou standardně vyžadovány příslušnými technickými předpisy a právním prostředím. Zvýšení osobní bezpečnosti cestujících může napomoci kamerový systém ve vozidle, který se již v rámci veřejné dopravy i v Česku stává standardem.

Kamerový systém může být napojený přímo na dispečink dopravce či integrovaného dopravního systému, aby i ten mohl sledovat aktuální situaci v případě ohrožení cestujících či jiné mimořádné situace a mohl adekvátně spolupracovat se složkami IZS, Policií ČR či městskou policií. Rovněž je vhodné v místě řidiče instalovat „SOS“ tlačítko, po jejímž stisknutí řidičem (zdravotní indispozice řidiče, zdravotní indispozice cestujícího, požár, nehoda, kriminální čin) se automaticky pomocí souřadnic GPS přivolají k vozidlu složky IZS a dispečink je informován o mimořádné situaci. Toto vybavení je typicky vyžadováno objednatelem dopravní obslužnosti prostřednictvím standardů.

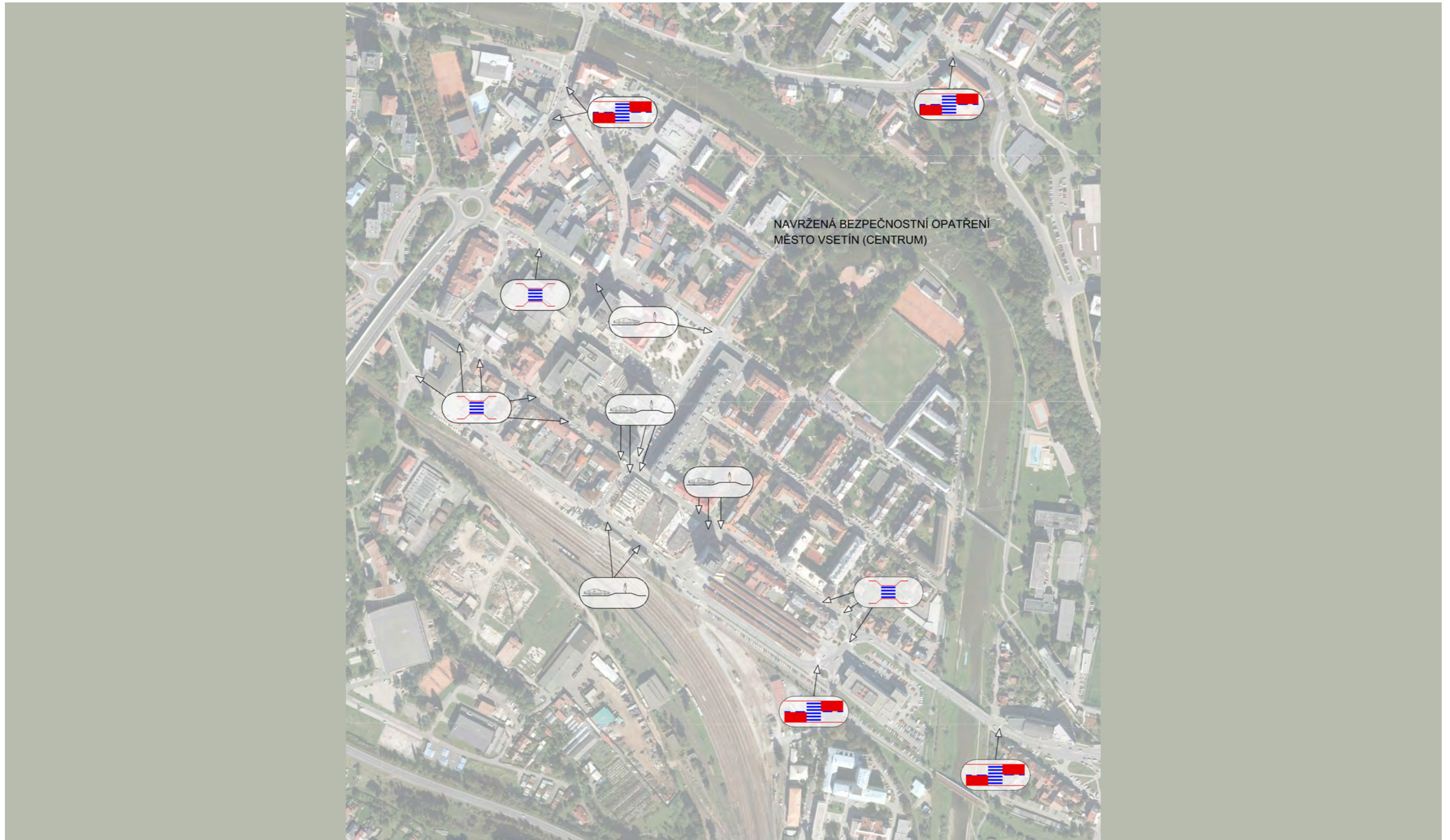
Bezpečnost v garážích a parkovacích domech

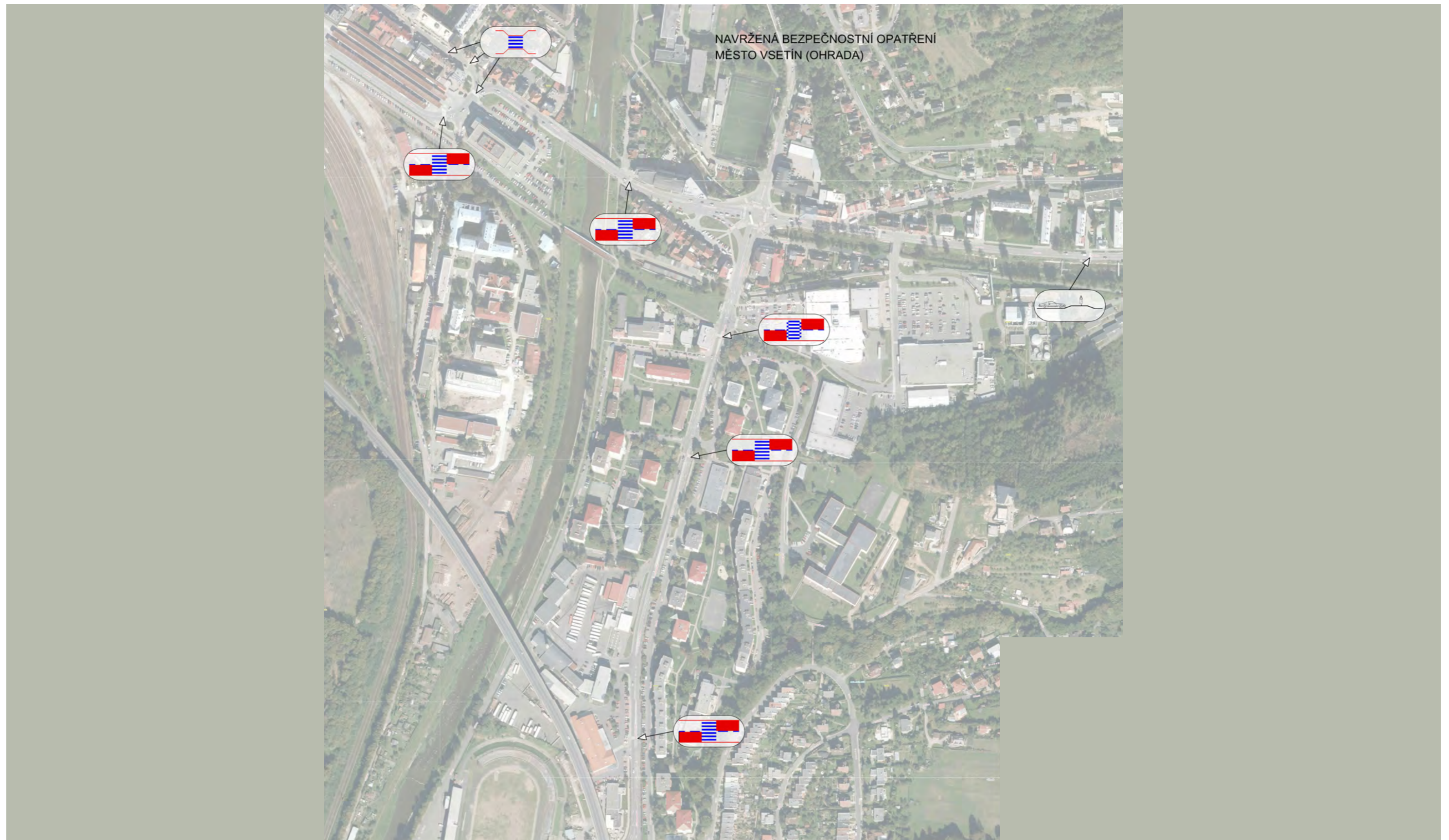
Bezpečnost v garážích a parkovacích domech je třeba řešit ze tří hlavních pohledů: bezpečný pohyb vozidel, bezpečný pohyb chodců (řidičů a spolujezdců při cestě k vozidlu a prevence kriminality).

Obecně je vhodné při dimenzování šířkového uspořádání jít mírně nad normové parametry (které jsou v odstupu mezi řadami vozidel a velikostí stání v praxi spíše „minimální“), dopravní režim musí být vždy přehledný a dobře vyznačený. Vždy je třeba řešit pěší vazby v garážích a parkovacích domech, vyznačení ploch a koridorů pro pohyb pěších a jejich logické navázání na výstup z garáže. Vhodná je volba kvalitního osvětlení a světlých barev zdí a dalších prvků, které rozsvětlují a zpřehledňují prostor a vedou k psychologickému pocitu osobní bezpečnosti. Samozřejmostí by měl být kamerový systém a vstup do garáží pouze s parkovací kartou či jiné zamezení pohybu nežádoucích osob v objektu.



Obrázky: Příklad přehledného řešení podzemních garáží (Delft, Nizozemsko)





Elektromobilita a nízkoemisní doprava

V rámci cíle snížení dopadů dopravy na životní prostředí, snižování dopravní zátěže centra města a zvýšení energetické efektivity dopravy (v kontextu evropských a národních strategických dokumentů) je rámcově navržen rozvoj elektromobility a dalších druhů nízkoemisních módů dopravy:

- snížení emisí produkovaných veřejnou dopravou
- zavedení bikesharing, případně i carsharingu na území města
- opatření pro podporu osobní elektromobility

Nízkoemisní veřejná doprava

Obecně platí, že pro zvýšení kvality ovzduší a celkově životního prostředí, je důležité směřovat k dosažení vysokého podílu veřejné dopravy na přepravním výkonu (modal-split). Využívaná a atraktivní veřejná doprava je totiž zároveň energeticky nejefektivnějším dopravním módem.

I v rámci provozu veřejné dopravy je možné snižovat emise jejím provozem vyprodukované. V případě MHD Vsetín lze uvažovat o přechodu k autobusům na CNG či elektrobusům. Obě technologie mají své výhody a nevýhody.

Cestou CNG pohonu se vydala řada měst v rámci ČR zejména vlivem poměrně štedré dotační politiky státu (a s tím související finanční úspory na straně městských rozpočtů i přes potřebu vybudování nové infrastruktury na plnění vozidel CNG na straně dopravce). Přínos CNG v porovnání se současnou normou EURO 6, respektive EURO IV je již diskutabilní – technologie vzájemně dosahují lepší výsledky v určitých parametrech, zatímco v jiných horší. Provozní výhodou technologie CNG je skutečnost, že plánování oběhů vozidel lze realizovat „tradičně“, zcela shodně s dosavadní praxí. Je rovněž však nutné konstatovat, že CNG je stále fosilním palivem, tedy trvale neobnovitelným zdrojem energie.

Z hlediska snížení emisí se jako jednoznačně vhodná volba jeví přechod na elektrobusy. Elektrobus neprodukuje v místě provozu žádné emise, elektromotor má výrazně vyšší účinnost přeměny energie na sílu než vznětový motor. Určitou nevýhodou této technologie je nutnost nabíjení (dopad na oběhy vozidel a dimenzování odstavů) a stále poměrně malý dojezd na nabití (i když v podmínkách města Vsetína problém není tak markantní jako u větších měst). V současné době existují různé technologie napájení elektrobusů (dvoupólové/čtyřpólové nabíjení). Zkušenosti z jiných měst v ČR i EU ukazují, že běžný provoz elektrobusů na linkách MHD je bez problémů realizovatelný.



Obrázek: Konečná zastávka s nabíjením elektrobusů v Českých Budějovicích



Obrázek: V českých městech nejrozšířenější bikesharingová služba Rekola

Bikesharing

Bikesharing je systém půjčování tzv. „veřejných kol“ pro rezidenty i turisty, jde o systém dopravy, který funguje hlavně na kratší vzdálenosti v rámci města či jako prostředek k dopravě k přestupnímu bodu veřejné dopravy (železniční stanici, autobusovému nádraží apod.) Bikesharing v posledních letech přitahuje ve většině západního světa velkou pozornost. Jedná se o reakci na touhu veřejnosti jezdit po městech na kole a omezit dopady dopravy na životní prostředí.

Existují dva typy bikesharingu:

— **Stanicový systém** je založen na možnosti půjčování a vracení kol pouze ve speciálních stojanech a zajištění systému oprav i průběžného balancování kol (převozy mezi jednotlivými stanicemi tak, aby nikde nechybělo). Odkládání kol je zajištěno do předem vybraných míst, kde nepřekáží dalším účastníkům

— **Bezstanicový systém** je založen na možnosti odložení kola „kdekoliv“, přičemž pozice kol jsou dostupné online v mobilní aplikaci.

Systém výpůjčky je typicky realizován přes mobilní aplikaci či kartu. Zavedení bikesharingu v rámci města Vsetín má potenciál omezit jízdy osobním automobilem při cestách v rámci města (alespoň v období od jara do podzimu). Vzhledem k nižším nákladům na provoz je doporučen bezstanicový bikesharing.

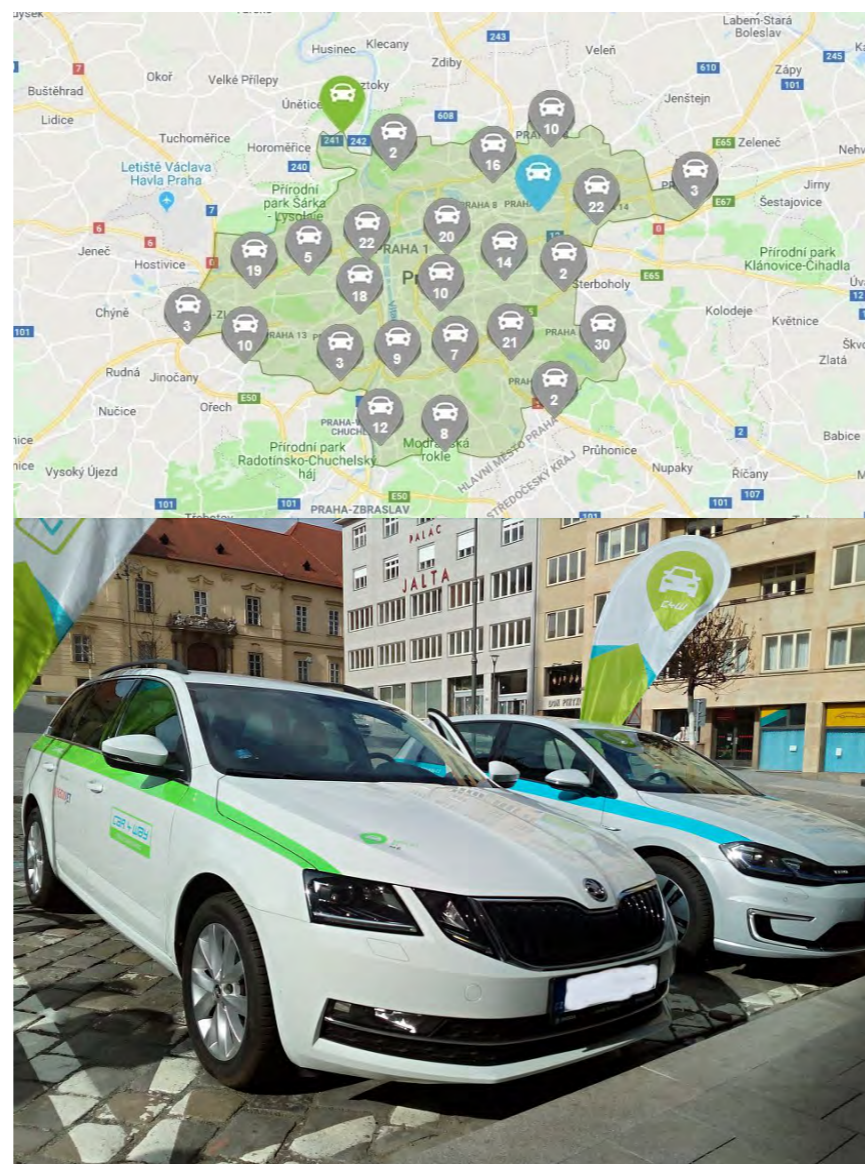
Přestože v některých městech se ozývají myšlenky, že bikesharing má být výhradně komerční záležitostí, obecně je vhodnější, pokud si město vybere jednoho provozovatele, se kterým se dohodne na spolupráci. Město totiž takto může ovlivnit parametry systému, provázání tarifu bikesharingu s tarifem MHD či jiným městskými službami a pravidla pro odstavování kol ve veřejných prostranstvích.

Carsharing

Carsharing je forma sdílení, respektive půjčování „veřejných“ osobní automobilů, kdy si uživatel prostřednictvím mobilní aplikace či karty může „na ulici“ půjčit vůz. Tarif výpůjčky automobilu se obvykle odvíjí od ujetého počtu kilometrů a času výpůjčky. Pro uživatele může znamenat oproti provozování vlastního vozidla snížení investičních a provozních výdajů a starostí. Ve větších městech je carsharingu obvykle tarifně či organizačně provázán se systémem veřejné dopravy.

Hlavní výhodou při zavedení carsharingu pro město je snížení nároků na množství parkovacích ploch, přičemž při zavedení carsharingu výhradně elektromobily se může jednat o významný příspěvek ke snížení zatížení ovzduší a životního prostředí ve městě dopravou.

Obdobně jako u bikesharingu je i carsharingu doporučena dohoda města s případným provozovatelem. Pro jeho podporu je rovněž vhodné ze strany města zřídit vyhrazená parkovací stání pro Carsharing. Není to však podmínkou, město Praha např. povolila tzv. bezstaničový režim pro Bikesharing, tj. není třeba zřídit stojany nebo městský mobiliář, k němuž je nutné některá kola přivazovat. Místo toho používá chytrý zámek přímo na kole. K odemčení kola stačí mobilní telefon. Ukončení jízdy nevyžaduje nalezení žádné speciální stanice pro umístění kola, stačí ho ponechat na kterémkoli místě, kde neohrožuje provoz ani chodce. Kolo se při ukončení jízdy uzamkne a je k dispozici dalším zájemcům.



Obrázky: Carsharingová služba Car4Way fungující v Praze / Zdroj: Car4Way

Podpora osobní elektromobility

Prostředkem podpory osobní elektromobility je zejména realizace sítě nabíjecích míst pro elektromobily a elektrokola.

Vzhledem k předpokládanému rozvoji elektromobilů bude nutné sítí komunikací vybavit sítí nabíjecích míst, přičemž se v současné době ukazuje, že právě absence dobíjecích míst je jedním z hlavních omezení rozvoje osobní elektromobility.

Je doporučeno zadání studie na umístění nabíjecích míst pro elektromobily, přičemž je nutné tuto studii zpracovat jak z dopravního hlediska, tak z hlediska kapacity elektrické rozvodné sítě.

V současné době rovněž zažívá rozvoj užívání elektrokol, které jsou zajímavou alternativou pro fyzické méně zdatné uživatele či jízdy ve sklonově náročnějším terénu. Pro podporu cyklistické elektromobility je vhodné realizovat sítí nabíjecích míst pro elektrokola zejména v místech vyšší koncentrace cyklistů či při klíčových úsecích cyklistické infrastruktury.



Obrázek: Nabíječka na elektroauta / Zdroj: Volkswagen

Městská hromadná doprava

Tím, že současná nabídka spojů neodpovídá požadavkům na funkční systém MHD, odráží se takto fakt v setrvalém poklesu počtu cestujících, resp. přepravním výkonu, který ilustruje míru využívání MHD ještě lépe. Vozidlový park je zastaralý, dopravní nabídka je nepravidelná a časy jednotlivých linek nejsou z důvodu absence intervalové dopravy snadno zapamatovatelné. Nabídka spojů v okrajových přepravních časech je omezená, což demotivuje k použití MHD ty, kteří by systém rádi využili, ale z důvodu neexistence vhodného spoje zpět jsou nuceni využít IAD. Tarif nenabízí možnost zakoupení roční předplatní jízdenky a tím se stává neúměrně drahým i ve srovnání s mnohem vyšší dopravní nabídkou ve větších městech, kde jsou předplatní časové kupóny dokonce levnější. Zároveň tarif MHD není integrován s návaznými regionálními autobusovými a vlakovými spoji, což použití systému dále prodražuje, protože si cestující musí kupovat jednotlivé jízdenky, které jsou výrazně dražší, než přístupní napříč celým systémem MHD (tj. integrovaný tarif).

Z analýzy systému MHD vyplývá zásadní potřeba koncepčně přepracovat celý systém, a to jak po stránce dopravní, tak po stránce tarifní. Tím, že v současné době budou provedeny zásadní změny z iniciativy Zlínského kraje v systému regionální autobusové a vlakové dopravy a zároveň se chystá zavedení integrovaného jízdního, je velmi výhodný čas komplexně přehodnotit systém současného MHD a využít synergických efektů při změně regionální dopravy.

Návrhy na zlepšení MHD Vsetín

Zavedení intervalové dopravy

V posledních 30 letech došlo k výrazné změně vzorců organizace času obyvatel: je stále více individuální a méně kolektivní, čímž se také mnohem více rozmělnily špičky poptávky po dopravě. Ne všechny systémy veřejné dopravy se tomuto trendu dokázaly přizpůsobit, což je případ aktuální MHD Vsetín. Moderním potřebám odpovídá maximálně rovnoměrné rozložení spojů v průběhu celého dne v pravidelných intervalech po konstantních trasách s případnými vloženými spoji navíc v době nejvyšší poptávky po dopravě. Zavedení taktu jako základního principu jízdního řádu je pro MHD Vsetín nutností. Prezentovaný návrh optimalizace ve špičkách na hlavních linkách má až 10min interval, jinak interval 15 min. V okrajových částech dní 30 min interval.

Zlepšení obsluhy ve večerních hodinách a o víkendech

Dnes zcela nahodilá nabídka, která oslovuje jen nahodilé cestující, či občany, kteří nemají jinou alternativu (děti a studenti, důchodci, občané nevlastníci auto či řidičské oprávnění). Ani víkendu se nesmějí vyhnout pravidla taktové/intervalové dopravy, byť v prodloužených intervalech, jinak služba veřejné dopravy nemůže plnit svou systémovou funkci.

Využití synergických efektů časově proložených spojů MHD a PAD

Je třeba intenzivně jednat s příslušnými orgány Zlínského kraje na umožnění propagace veřejné dopravy jako celku. Zároveň musí nový koncept MHD vycházet z časových poloh připravované reformy regionální veřejné dopravy Zlínského kraje a na vybraných relacích využívat rovnoměrných prokladů městské hromadné dopravy a regionální autobusové dopravy.

Integrované jízdné s připravovaným tarifem Integrované dopravy Zlínského kraje

Aktuálně mají příměstské autobusové linky a linky MHD dva zcela nekompatibilní tarify, což nenapomáhá atraktivitě veřejné dopravy. Město Vsetín musí vyvíjet iniciativu na plnou integraci linek MHD do připravovaného systému Integrované dopravy Zlínského kraje včetně platnosti jednotlivých i předplatních jízdenek.

Modernizace vozového parku a mobiliáře

Nutnost modernizovat zejména vozidlový park, který je jeden z nejstarších v ČR. Nemoderní, nekomfortní, nevyhovují současným požadavkům. Pro odbavení musejí fungovat elektronické metody jako ve zbytku připravované Integrované dopravy Zlínského kraje. V případě jednotlivého jízdného je nutností uznávání bezkontaktních bankovních karet a systémů Apple Pay a Google Pay.

Změna tarifu

Tarif výhradně pro zónu MHD musí být výhodnější s narůstající délkou platnosti jízdenky. Kompletní návrh tarifu od společnosti ANTE, spol. s r. o., ukazuje přiložený obrázek

Pro města velikosti Vsetína je teoreticky využitelný v rámci vytvoření podmínek pro zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy ve městech v elektrické trakci (prioritní osa 1.4) a zlepšení řízení dopravního provozu a zvyšování bezpečnosti dopravního provozu ve městech (prioritní osa 1.5).

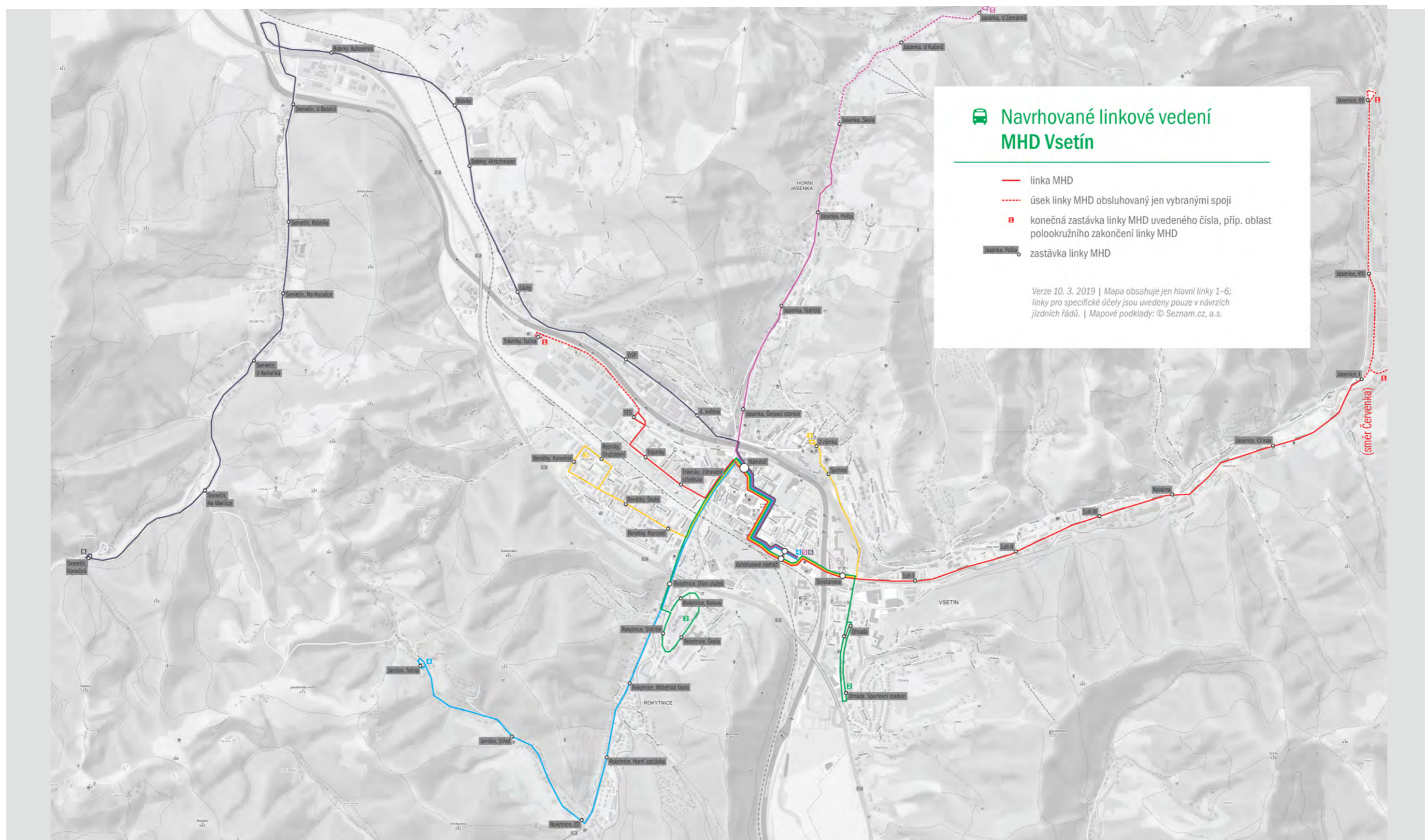
Zavedení přípojů na vlaky a navzájem mezi linkami MHD

Pro funkční systém MHD je důležitá návaznost mezi jednotlivými linkami a na železnici. Tyto podmínky prezentovaný návrh společnosti ANTE, spol. s r. o. splňuje.

Rozšíření MHD do oblasti Sychrova

Urbanistická struktura a poloha sídliště Sychrov má všechny předpoklady pro úspěšný provoz MHD v krátkých intervalech. Zároveň MHD umožní snížit potřebu parkovacích míst bezprostředně na sídlišti. Navrhováno je co nejdřívější vybudování nové autobusové točny na Sychrově a legalizace parkovacích míst, která umožní bezpečnější průjezd standardního 12m autobusu.

Návrh reformovaného linkového vedení MHD



Ceník jízdného MHD Vsetín
 Urban transit fares in Vsetín

Jednotlivé jízdné

Single use tickets

🕒 30 min

Tyto jízdenky umožňují přestup na jiný spoj do 30 minut od zakoupení. Platí na městských linkách 1-14 a také na příměstských linkách dopravce ČSAD Vsetín v rámci území města Vsetín. Zakoupte u řidiče při nástupu.

These tickets allow for one transfer within 30 minutes since purchase. Valid for urban service (routes 1-14) and suburban service operated by ČSAD Vsetín within the city limits of Vsetín. Purchase from the driver upon boarding.

	nestudenti non-students	studenti students
26-64	18-25	6-17, 18-25, 65+
12,-	3,-	0,-
10,-	2,50	

Ceník jízdného MHD Vsetín
 Urban transit fares in Vsetín

Nepřenosné časové jízdné

Non-transferable long term passes

Tyto jízdní doklady jsou spárovány s personalizovanou čipovou kartou vydanou dopravcem ČSAD Vsetín. Kartu i kupony pořídíte na autobusovém nádraží. Platí na linkách MHD Vsetín i příměstských linkách dopravce ČSAD Vsetín v rámci území města Vsetín.

These passes are tied to personalized smart cards issued by ČSAD Vsetín. Get your card and passes at the bus station. Valid for urban service (routes 1-14) as well as suburban service by ČSAD Vsetín within the city limits of Vsetín.

	nestudenti non-students	studenti students	70+
26-64	18-25	6-17, 18-25, 65-69	
30 d	350,-	88,-	88,-
90 d	1 000,-	250,-	100,-
365 d	3 000,-	750,-	400,-

Další informace o tarifu na www.csadys.cz nebo na telefonní 702 281 121 • More information about the fare system at www.csadys.cz or +420 702 281 121

Financování dopravy a mobility

Řešení dopravy a zajištění dopravní obslužnosti na území města je primárně kompetencí a odpovědností samosprávy. Jedná se zejména o:

— zajištění dopravní obslužnosti veřejnou dopravou (ve smyslu zákona č. 294/2010 Sb.) a s tím související investice do infrastruktury pro veřejnou dopravu (zastávky, stanice, terminály, zázemí pro řidiče apod.)

— správa, údržba a rozvoj sítě místních komunikací (všech druhů – pro motorovou i nemotorovou dopravu) v majetku města

Primárním zdrojem financování dopravy je rozpočet města. V případě města Vsetín se v zásadě jedná o financování provozu MHD (kompenzace) a opravy, údržbu a investice do uliční sítě, chodníků, stezek, veřejných prostranství apod. Průtahy silnic I. třídy na území města, včetně příslušného příslušenství pozemní komunikace, jsou v majetku státu, jejich správa, údržba a rozvoj je financována ze státního rozpočtu prostřednictvím Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD). Průtahy silnic II. třídy na území města, včetně příslušného příslušenství pozemní komunikace, jsou v majetku Zlínského kraje. Jejich správa, údržba a rozvoj je financována z rozpočtu kraje prostřednictvím Ředitelství silnic Zlínského kraje (ŘSZK).

Železniční tratě a stanice, včetně výpravní budovy a přilehlých drážních pozemků, jsou ve vlastnictví státu a spravovány prostřednictvím Správy železniční dopravní cesty (SŽDC).

Zajištění dopravní obslužnosti na regionální a meziregionální úrovni je v kompetenci Zlínského kraje, respektive státu prostřednictvím Ministerstva dopravy ČR (Zlínský kraj: regionální autobusové a vlakové spoje; MD ČR: meziregionální a mezistátní vlakové spoje).

Vybrané dotační tituly k možnému využití při financování investic do dopravy a mobility

Integrovaný regionální operační program (IROP)

IROP je dotační program z prostředků Evropské unie zaměřený na umožnění vyváženého rozvoje území, zkvalitnění infrastruktury, zlepšení veřejných služeb a veřejné správy a zajištění udržitelného rozvoje v obcích, městech a regionech. Žadatelem o dotaci mohou být kraje, města, obce.

V současné době dobíhá programové období 2014–2020, ve kterém bylo možné získat dotaci o objemu až 95 % z celkových způsobilých nákladů projektu. V současné době se připravuje programové období 2021–2027. Hlavními zaměřeními IROPu v tomto období bude zejména:

— **rozvoj městské mobility, revitalizace města a obcí, ochrana obyvatelstva**

— **rozvoj dopravní infrastruktury**

— komunitně vedený místní rozvoj a rozvoj kulturního dědictví

— zlepšení výkon veřejné správy

— zlepšení kvality a dostupnosti sociálních a zdravotních služeb a vzdělávací infrastruktury

Z uvedených priorit vyplývá, že i v novém programovém období bude možné v rámci IROP získat prostředky pro podporu mobility, dopravy ve městech.

Operační program doprava (OPD)

OPD je dotační program z prostředků Evropské unie zaměřený na podporu udržitelné dopravy a odstraňování překážek v klíčových síťových infrastrukturách – dokončení páteřní infrastruktury a napojení regionů na síť TEN-T; zlepšení po stránce kvality a funkčnosti; odstranění přetrvávajících úzkých míst v klíčové infrastruktuře podporu udržitelné mobility s důrazem na města.

Pro města velikosti Vsetína je teoreticky využitelný v rámci vytvoření podmínek pro zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy ve městech v elektrické trakti (prioritní osa 1.4) a zlepšení řízení dopravního provozu a zvyšování bezpečnosti dopravního provozu ve městech (prioritní osa 1.5).

Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI)

Státní fond dopravní infrastruktury pravidelně vyhlašuje výzvy pro podání žádostí o dotaci ze státního rozpočtu na realizaci dopravních projektů v oblastech:

- projektové činnosti
- cyklistické stezky
- zvyšování bezpečnosti
- křížení komunikací
- multimodální překladiště
- vybavení letišť
- bezpečnost silnice II. a III. třídy

Výzvy z některých těchto oblastí by byly využitelné i pro město Vsetín.

Nízkoemisní zóny

Nízkoemisní zóny (NEZ) jsou oblasti, do kterých je omezen vjezd vozidel způsobujících větší znečištění, resp. vozidel, jejichž emise nedosahují požadované úrovně. NEZ patří mezi účinné nástroje, které mohou města přijmout za účelem snížení emisí z dopravy. Typicky se nízkoemisních zón používá v centrech velkých měst či v přírodně významných lokalitách, přičemž hlavním cílem nízkoemisních zón je snížit lokální znečištění ovzduší pocházející z dopravy. Nízkoemisní zóny využívá již velká řada velkých i menších měst v rámci EU.

V praxi by se nemělo jednat pouze o samostatné opatření. Aby byl dosažený efekt co nejvyšší, nízkoemisní zóny by měly být součástí většího uceleného souboru opatření (regulace motorové dopravy ve městě, regulace parkování, podpora udržitelných módů dopravy).

Parametry a možnosti vyhlášení nízkoemisní zóny

V Česku umožňuje zavedení nízkoemisních zón zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší. O vyhlášení nízkoemisní zóna rozhoduje rada města, a to prostřednictvím vydání opatření obecné povahy (dle správního řádu). To stanoví příslušný rozsah emisní zóny a emisní kategorie, při jejichž splnění mají vozidla povolena vjezd. Účinnost opatření obecné povahy lze stanovit nejdříve 12 měsíců ode dne jeho oznámení veřejnou vyhláškou a obec je povinna nahlásit zřízení nízkoemisní zóny Ministerstvu životního prostředí.

Pro rozsah emisní zóny je v §14 zákona o ochraně ovzduší stanovena podmínka, že na průjezdním úseku dálnice nebo silnice lze nízkoemisní zónu stanovit pouze v případě, že na území obce mimo nízkoemisní zónu nebo mimo zastavěné území téže nebo sousední obce existuje jiná dálnice nebo silnice stejné nebo vyšší třídy, po které je možné zajistit obdobné dopravní spojení.

Dopravní režim nízkoemisní zóny

Nízkoemisní zóna je vyznačena dopravní značkou IZ 7a „Emisní zóna“, v jejíž spodní části je symboly emisních plaket vyznačeno, kterým vozidlům je vjezd do této oblasti povolen (popřípadě v jaké době). Do emisní zóny tedy mají povolen vjezd:

— motorová vozidla označená příslušnou emisní plaketou s uvedením příslušné emisní kategorie

— motorová vozidla uvedená v příloze č 8 Zákona č. 201/2012 Sb. (integrovány záchranný systém, vozidla přepravující osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, vozidla Armády ČR a NATO, ...)

— případně i motorová vozidla, jejichž provozovatel má na území nízkoemisní zóny trvalý pobyt nebo přechodný pobyt na základě povolení k dlouhodobému pobytu (zaleží na rozhodnutí obce)

Emisní plaketa je vozidlům přidělována na základě jejich emisní kategorie odrážející zátěž životního prostředí (plaketa musí být na vozidle viditelně umístěna). Výrobu emisních plaket zajišťuje Státní fond životního prostředí. Distribuci emisních plaket zajišťují obecní úřady obcí s rozšířenou působností a Ministerstvo životního prostředí.

Možnost zavedení zóny ve Vsetíně

V České republice bylo zpracováno několik studií proveditelnosti na stanovení nízkoemisních zón (Praha, Brno, Ostrava, Frýdek-Místek, Kroměříž). V současné době neexistuje v České republice žádná platná nízkoemisní zóna. Pokud by o zavedení NEZ v centru města uvažovalo vedení vsetínské radnice, musela by být zajištěna objízdná trasa vedoucí mimo zastavěné území města po komunikaci stejné nebo vyšší třídy. Už tato podmínka, vzhledem k charakteristickému údolnímu uspořádání města a ke stávající silniční síti není možná.

Pokud bychom pominuli fakt zajištění objízdne komunikace, tak by se nízkoemisní zóna mohla týkat jen nejužšího centra města. Hlavním přínosem zavedení NEZ je omezení znečištění ovzduší z dopravy, které by v případě zavedení NEZ bylo minimální, či žádné. Dalším, neopomenutelným faktorem, je chybějící velkokapacitní parkoviště, kde by v případě zavedení NEZ automobilisté mohli zaparkovat svá vozidla, která by nesplňovala kritéria vjezdu do této zóny. Vozidlový park není na území města Vsetína a v jeho širším okolí nejnovější. Sporným faktem by byla možnost nastavení kritérií vjezdu automobilů do centra tak, aby zůstala zajištěna dostupnost institucí, zásobování, dostupnost území apod. Majitelé automobilů splňující stanovenou emisní normu by byli nuceni zakoupit si plaketu opravňující ke vjezdu do zóny a zbylí automobilisté by museli svá vozidla zaparkovat před hranicemi vyhlášené zóny. Lze se důvodně domnívat, že dopad na snížení znečištění ovzduší z dopravy by byl v případě města Vsetína velmi sporný, resp. neměřitelný. Případné vyhlášení NEZ na území celého území města je s ohledem na stávající skladbu vozidlového parku, geografické uspořádání města a jeho silniční síť nereálné, a znamenalo by

pro občany města neakceptovatelně zvýšené náklady. Z výše uvedených důvodů by proto nedošlo k naplnění §14 zákona 201/2012 Sb. a takovým opatřením by nebyl naplněn účel zavedení NEZ spočívající ve zlepšení kvality ovzduší. Proto v současné době nelze o zavedení NEZ ve Vsetíně uvažovat.

Regulační řád

V případě vyhlášení smogové situace, tj. stavu mimořádně znečištěného ovzduší, kdy úroveň znečištění oxidem siřičitým, oxidem dusičitým, částicemi PM₁₀ nebo troposférickým ozonem překročí některou z prahových hodnot uvedených v příloze č. 6 k tomuto zákonu 201/2012 Sb., může město vyhlásit v rámci svého regulačního řádu vyhlásit omezení vjezdu dopravy do města.

V případě města Vsetína je takové opatření obtížně proveditelné, jelikož na vjezdech do města nedisponuje žádnými kapacitními odstavňými plochami, kde by vyložené vozidlo odstavil a pro cestu po městě využil návaznou hromadnou dopravu. V možnostech města Vsetína není možné ani výrazně navýšit nabízenou kapacitu spojů navýšením počtu vozidel MHD, jelikož jejich počet je optimalizován na potřebu běžného dne a není možné nadále provést potřebná opatření k navýšení spojů MHD. Ani přestup na kolejový systém není možný, jelikož v zájmu železničních stanic na tratích vedoucích do Vsetína nejsou žádná parkoviště typu P+R. Pro město Vsetín, by tak bylo při vyhlášení smogové situace velmi obtížné zajistit dopravu po území města alternativním způsobem. Zavedení tohoto opatření by pravděpodobně mělo velmi nízký dopad, jelikož významnou část znečištění ovzduší stále tvoří lokální topeniště. Z tohoto pohledu je možnost uplatnění regulačního řádu velmi omezená a jeví se jako málo efektivní.



Obrázek: Vzorové vyobrazení dopravní značky IZ 7a / Zdroj: MD ČR



Obrázek: Příklady emisních plaket (Německo, Rakousko, Francie)

Doprava v klidu

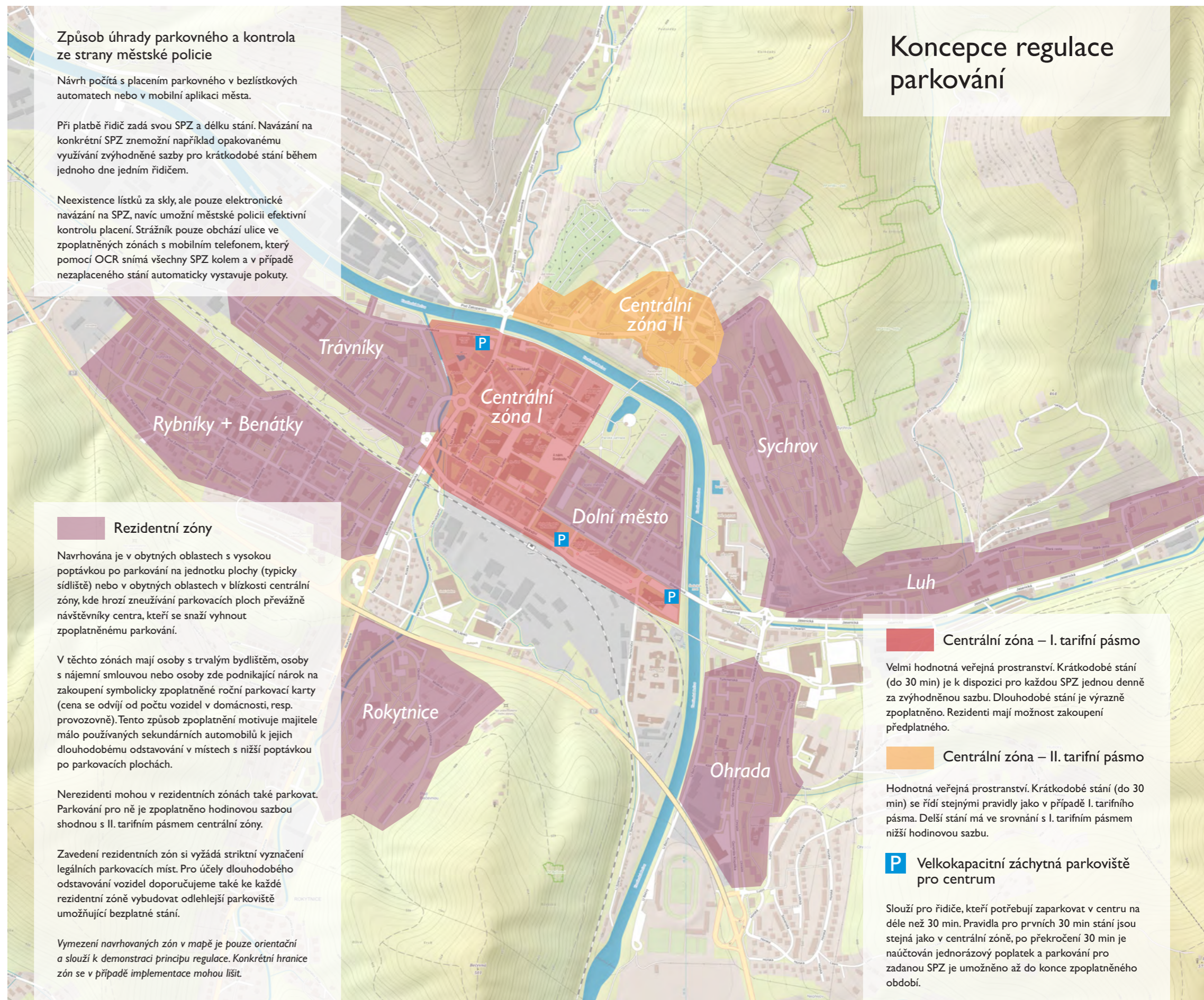
Způsob úhrady parkovného a kontrola ze strany městské policie

Návrh počítá s placením parkovného v bezlístkových automatech nebo v mobilní aplikaci města.

Při platbě řidič zadá svou SPZ a délku stání. Navázání na konkrétní SPZ znemožní například opakovanému využívání zvýhodněné sazby pro krátkodobé stání během jednoho dne jedním řidičem.

Neexistence lístků za skly, ale pouze elektronické navázání na SPZ, navíc umožní městské policii efektivní kontrolu placení. Strážník pouze obchází ulice ve zpoplatněných zónách s mobilním telefonem, který pomocí OCR snímá všechny SPZ kolem a v případě nezaplaceného stání automaticky vystavuje pokuty.

Koncepce regulace parkování



Rezidentní zóny

Navrhována je v obytných oblastech s vysokou poptávkou po parkování na jednotku plochy (typicky sídliště) nebo v obytných oblastech v blízkosti centrální zóny, kde hrozí zneužívání parkovacích ploch převážně návštěvníky centra, kteří se snaží vyhnout zpoplatněnému parkování.

V těchto zónách mají osoby s trvalým bydlištěm, osoby s nájemní smlouvou nebo osoby zde podnikající nárok na zakoupení symbolicky zpoplatněné roční parkovací karty (cena se odvíjí od počtu vozidel v domácnosti, resp. provozovně). Tento způsob zpoplatnění motivuje majitele málo používaných sekundárních automobilů k jejich dlouhodobému odstavení v místech s nižší poptávkou po parkovacích plochách.

Nerezidenti mohou v rezidentních zónách také parkovat. Parkování pro ně je zpoplatněno hodinovou sazbou shodnou s II. tarifním pásmem centrální zóny.

Zavedení rezidentních zón si vyžádá striktní vyznačení legálních parkovacích míst. Pro účely dlouhodobého odstavení vozidel doporučujeme také ke každé rezidentní zóně vybudovat odlehlejší parkoviště umožňující bezplatné stání.

Vymezení navrhovaných zón v mapě je pouze orientační a slouží k demonstraci principu regulace. Konkrétní hranice zón se v případě implementace mohou lišit.

Centrální zóna – I. tarifní pásmo

Velmi hodnotná veřejná prostranství. Krátkodobé stání (do 30 min) je k dispozici pro každou SPZ jednou denně za zvýhodněnou sazbu. Dlouhodobé stání je výrazně zpoplatněno. Rezidenti mají možnost zakoupení předplatného.

Centrální zóna – II. tarifní pásmo

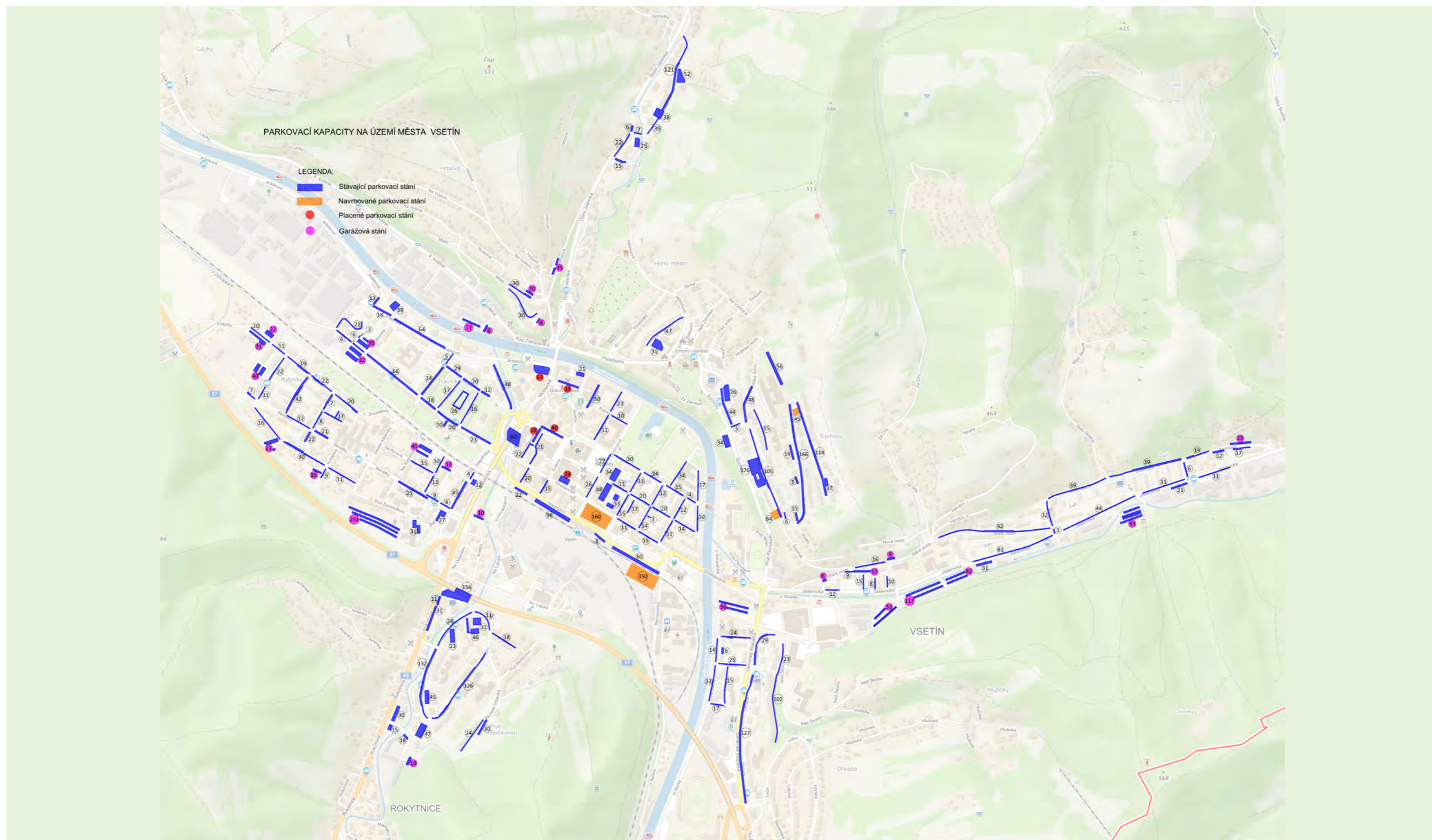
Hodnotná veřejná prostranství. Krátkodobé stání (do 30 min) se řídí stejnými pravidly jako v případě I. tarifního pásma. Delší stání má ve srovnání s I. tarifním pásmem nižší hodinovou sazbu.

P Velkokapacitní záchytná parkoviště pro centrum

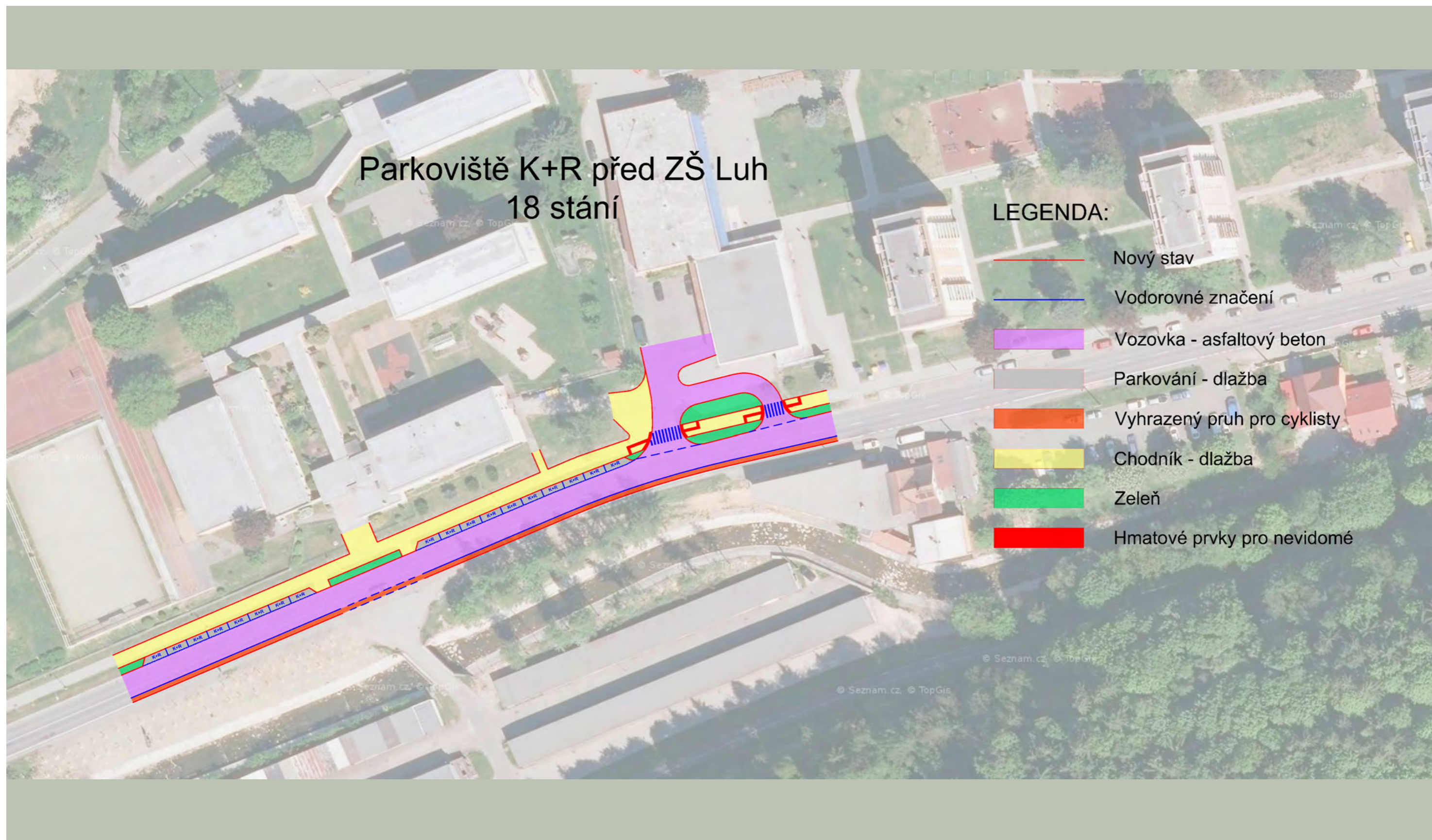
Slouží pro řidiče, kteří potřebují zaparkovat v centru na déle než 30 min. Pravidla pro prvních 30 min stání jsou stejná jako v centrální zóně, po překročení 30 min je naúčtován jednorázový poplatek a parkování pro zadanou SPZ je umožněno až do konce zpoplatněného období.

Návrh parkovacích zón představuje možnost řešení parkovací koncepce ve Vsetíně. V této fázi se nejedná o žádný ze záměrů města, ale o jedno z možných řešení, kterým lze řešit problematiku dopravy v klidu ve Vsetíně.

Přehled stávajících a navrhovaných parkovacích kapacit ve městě



Návrh řešení parkování K+R u základní školy Luh



Dopravní model

Dopravní model vychází z provedených měření. Zároveň byla do sčítání zahrnuta všechna místa, která jsou tradičně sčítána v pravidelných cenzech ŘSD. Výsledkem je velmi hustá síť sčítacích prolů, která zajišťuje dostatečně Å podrobné rozdělení oblastí. Data za jednotlivé profily byla zjišťována v měsíci červnu a září 2019. V souvislosti si výstavbou OC Smetanova byly dopraní proudy ovlivněny právě touto činností. Údaje do současného modelu byly tedy v odůvodněných případech kalibrovány sčítáními ŘSD. V rámci průzkumu bylo zjištěno, že v současnosti je v ulici Smetanova přibližně 1/3 dopravy tranzitní a nemá tedy zdroj ani cíl na této ulici, či na ulicích do ní vedoucích. Důvody proč se tomu tak děje můžeme hledat v možné délce komunikace, kdy je cesta Smetanovou ulicí na opačný konec centra města o několik desítek metrů kratší a je v čase dopravní špičky méně přetížena než ulice Nádražní.

Výkresy označené písmeny A znázorňují v dopravní model současnosti. Výkres A1 zobrazuje 24hodinové zatížení, výkresy A2 a A3 zobrazují ranní, resp. odpolední zatížení v dopravní špičce. *Současný stav k roku 2018 je současně variantou nulového varianty.*

Výkresy B1–B3 znázorňují dopravní toky osobních automobilů ve stavu roku 2028, kdy došlo ke zklidnění Smetanovy ulice a zároveň k rekonstrukci ulice Nádražní, která se nově stane hlavní dopravní spojnicí východní a západní části centra města. Nádražní ulice bude nově zaústěna skrze nový most přes Bečvu do kruhového objezdu, který byl realizován v prosinci roku 2019. Automobilová doprava nebude na Smetanově ulici zakázána, nicméně budoe realizována sada dopravních opatření s cílem demotivovat tranzitující řidiče. Dopravní zatížení se v takovém případě částečně přesune z ulice Smetanova na ulici Nádražní a dále ve špičkách rovněž na ulice Palackého/Sychrova/Pod Pecníkem.

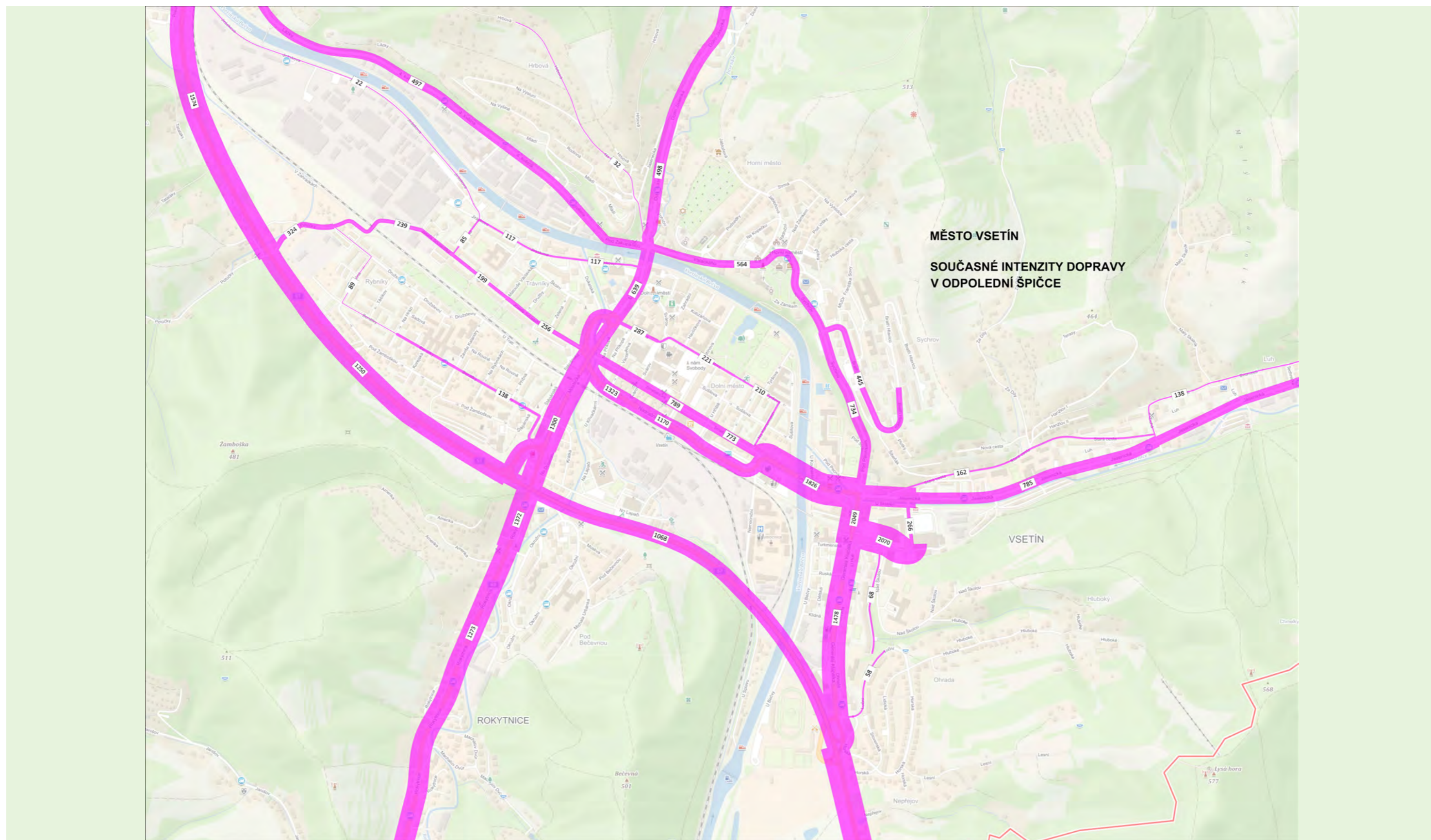
Do modelu je již započítána i realizace tzv. rampy Mostecká, jejíž realizace výrazně vyřešení přetížený sjezd a nájezd na silnici I/57. Významný vliv na rozdělení dopravy však její realizace mít nebude. Model obecně počítá s realizací opatření, která by měla vést k posílení podílu na modal splitu nízkoemisní dopravy, tj. s realizací zejména těchto opatření: zavedení nové koncepce MHD, vybudování navrhované infrastruktury pro cyklisty, revitalizace veřejných prostranství, která vytvoří lepší podmínky pro bezemisní mobilitu, zavedení systému rezidentního parkování, zavádění chytrých technologií řízení města, realizace investic do výstavby silniční a železniční infrastruktury či optimalizace parkovacích kapacit v centru.

Naproti tomu lze ještě předpokládat pokračování obecného trendu nárůstu počtu automobilů, což je proces, který probíhal ve všech západoevropských zemích. Tento proces se však konečný a zhruba k roku 2030 lze předpokládat úplnou saturaci osobních automobilů v ČR, takže jejich počet již nebude růst. Bez realizace výše uvedených aktivních opatření by došlo k roku 2028 k dalšímu významnému nárůstu individuální automobilové dopravy a navrhovaná opatření obsažená v tomto plánu udržitelné mobility významným způsobem utlumují tento nárůst počtu osobních aut na území města.

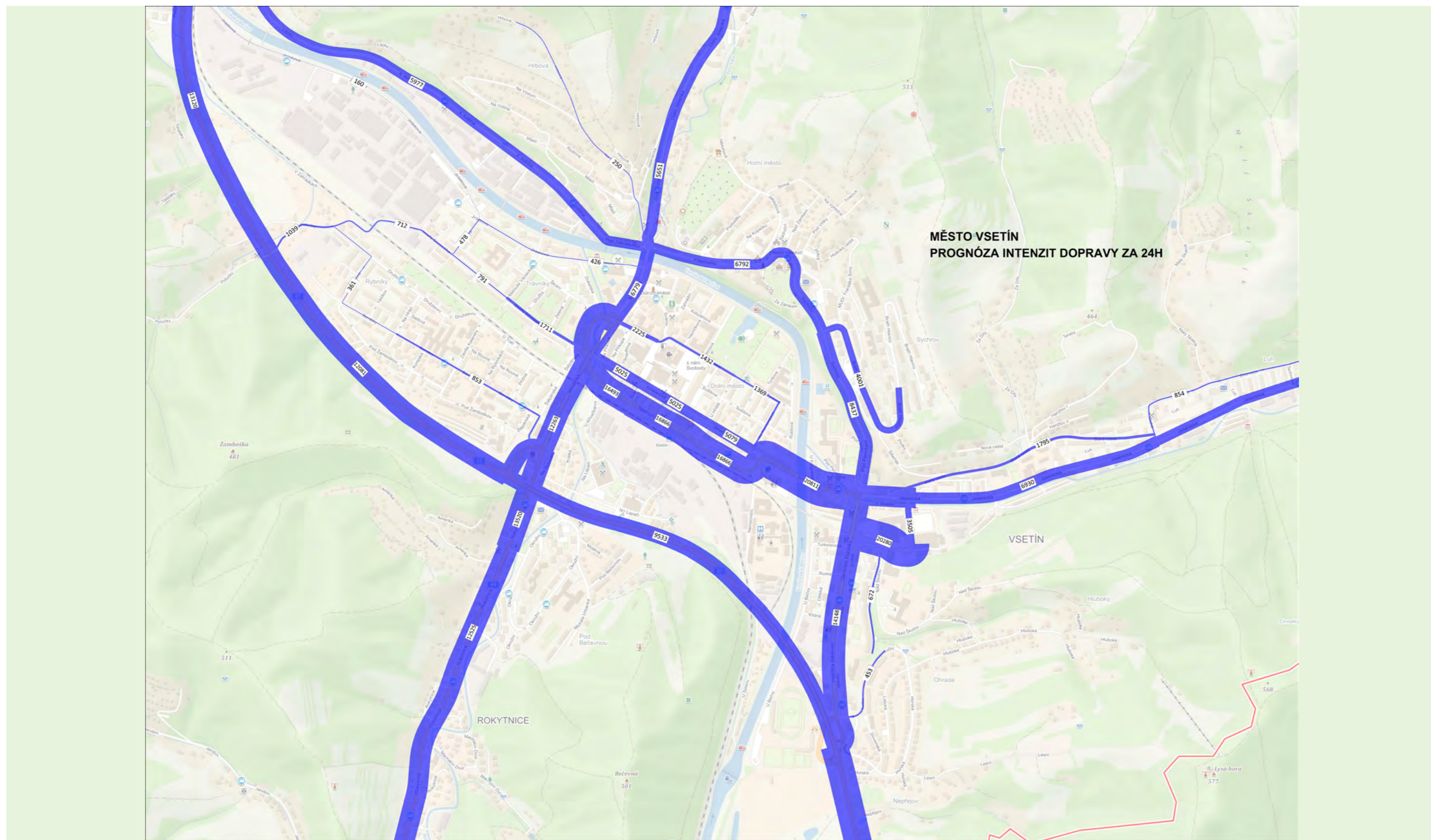
Výkresy C1 – Veškeré principy a překlady obsažené v modelu pro rok 2028 jsou obsaženy i v tomto modelu, kde se navíc předpokládá realizace silniční spojky z oblasti Tataláků na ulici 4. května, a to k roku 2035 V případě existence této spojky bude velká část dopravního proudu do Valašského Meziříčí přesměrována na tuto novou komunikaci a do většiny cílů města se budou řidiči dostávat právě touto cestou.

Výhodou je dopravní odlehčení ulice Mostní, výrazným záporem realizace toho spojení je výrazné navýšení zatížení ul. Josefa Sousedíka, jelikož na křižovatce s ulicí Dělnická bude situován jeden ze sjezdů. V takovém případě by zatížení ulice Josefa Sousedíka znamenalo navýšení proto současnému stavu o bezmála 5 tis. aut denně na celkový počet přibližně 6 100 aut za den. Stejně tak by vzrostl objem dopravy v ulici Jiráskova, kdy sjezd se spojky je umístěn v těsné blízkosti tří velkých panelových domů (č. p. 1813–1815). Zejména s ohledem, že oblast Trávníků je klasickou rezidenční čtvrtí města, jeví se ve světle výsledků dopravního modelu realizace této dopravní spojky jako sporná a její přínosy jsou výrazně oslabeny významným negativním dopadem na obyvatelstvo sídliště Trávníky. V situaci, kdy bude realizována investiční akce nazývaná „rampa Mostecká“ lze předpokládat, že dopravní přetížení napojení současného sjezdu ze silnice I/57 bude uspokojivě vyřešeno a velmi nákladnou stavbu spojky z Tataláků do ulici 4. května nebude nutné realizovat, a to pro její negativní dopady na obyvatele Trávníků, ale i pro malý dopravní přínos ve srovnání s velmi vysokými investičními náklady na její stavbu.

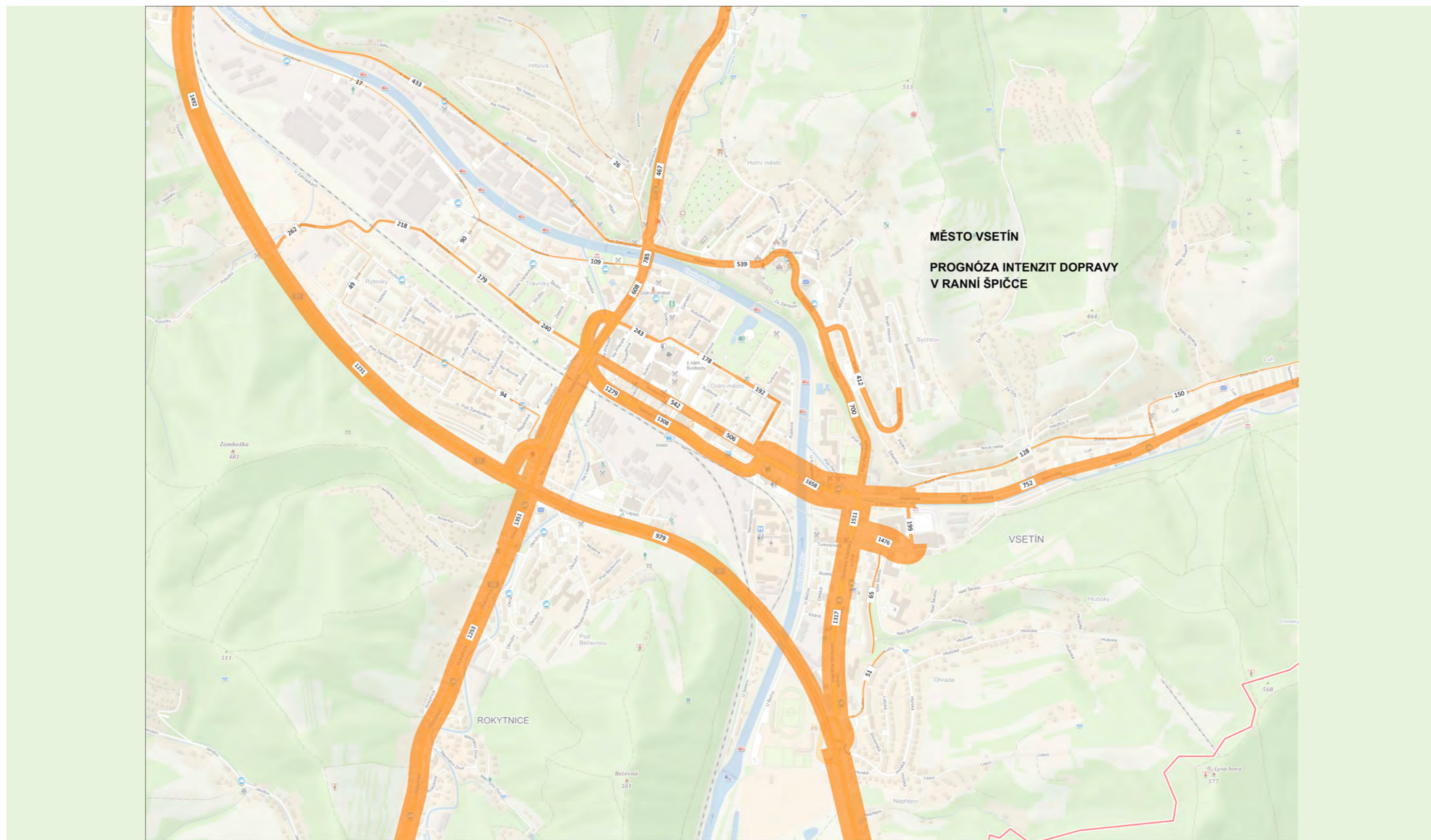
Výkres A3 — Současné intenzity dopravy v odpolední špičce



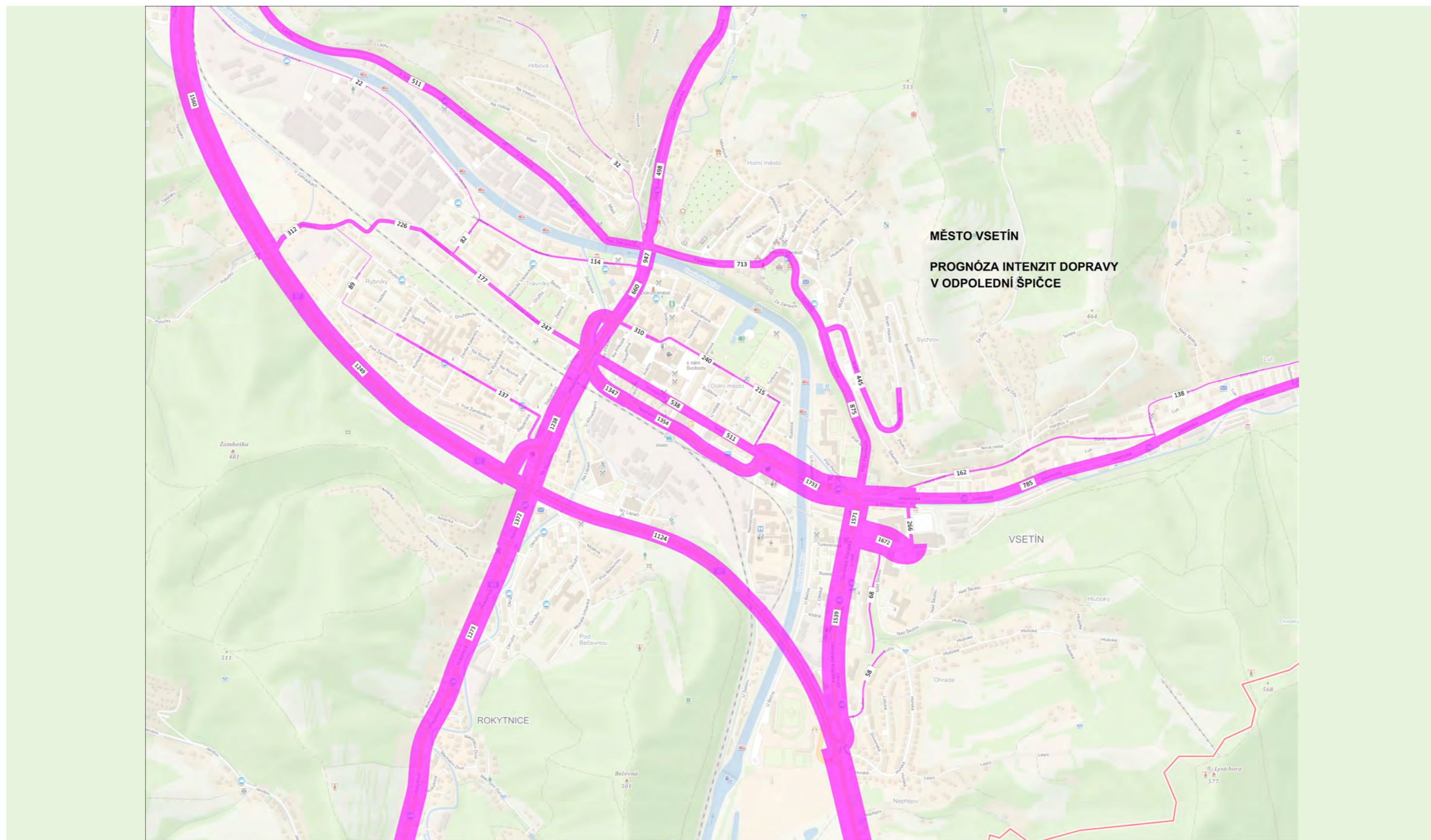
Výkres BI — Prognóza intenzit dopravy za 24 h



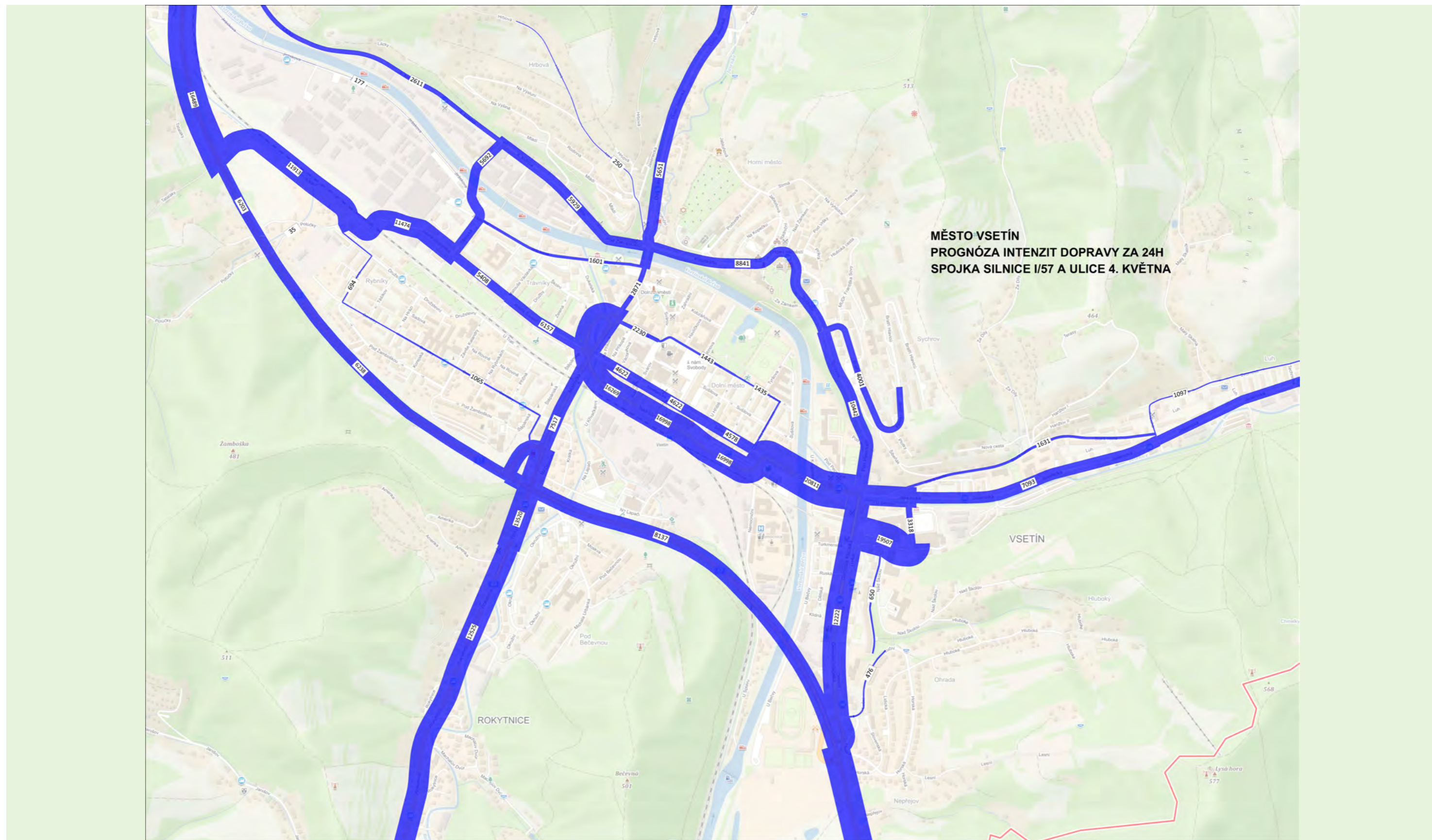
Výkres B2 — Prognóza intenzit dopravy v ranní špičce



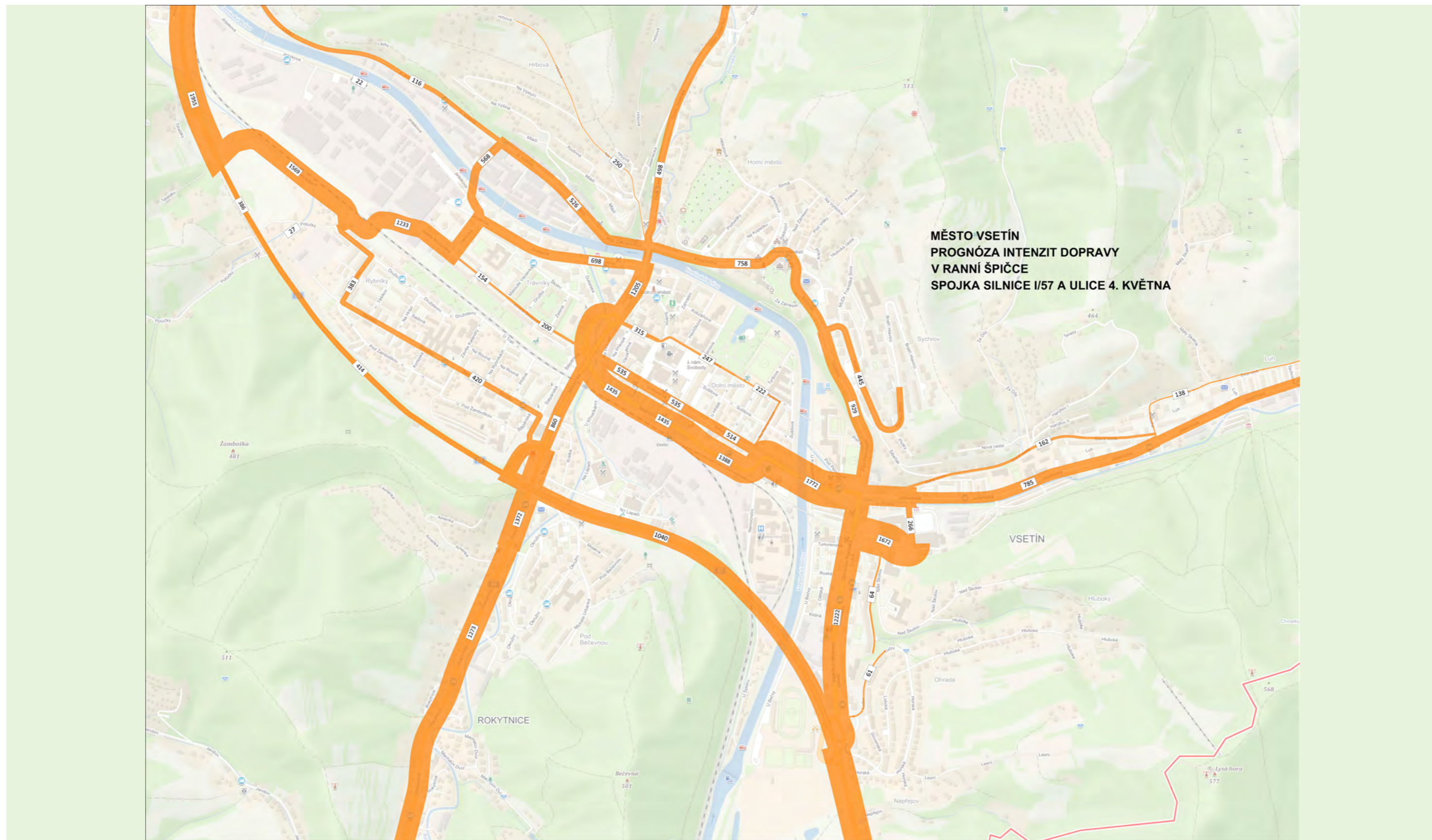
Výkres B3 — Prognóza intenzit dopravy v odpolední špičce



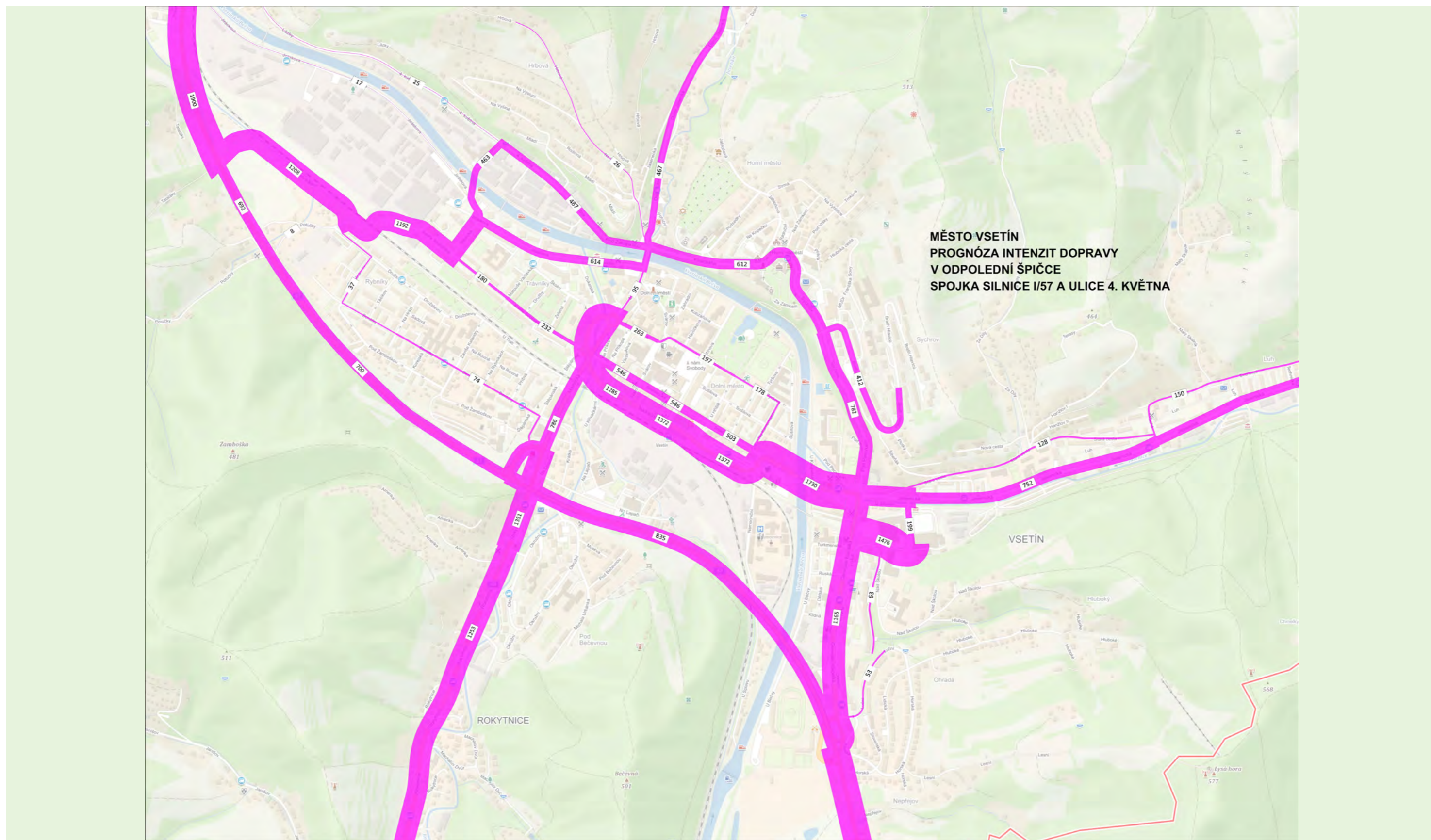
Výkres CI — Prognóza intenzit dopravy za 24 h se spojkou silnice I/57 a ulice 4. května



Výkres C2 — Prognóza intenzit dopravy v ranní špičce se spojkou silnice I/57 a ulice 4. května



Výkres C3 — Prognóza intenzit dopravy v odpolední špičce se spojkou silnice I/57 a ulice 4. května



Shrnutí a doporučení návrhové části

Nová koncepce MHD

Optimalizovat systém MHD, který je založen na překonaných principech (oběhy vozidel a jízdní řád podle potřeb dopravy, výrazné podřízení jízdních řádů začátku směn velkých provozoven, absence ročního kuponu). Aby byl se systém mohl v dnešních podmínkách nadále rozvíjet a obrátit se dlouhodobě negativní trend, kdy posledních 10 let objemy přepravního výkonu (tj. počet přepravených cestujících na určitou vzdálenost) setrvale klesají, ačkoliv se v mnoha městech daří tento trend již několik let otáčet ve opětovný nárůst podílu MHD na modal splitu měst.

Samozřejmě součástí nového konceptu MHD musí být intervalová doprava, který by měla být na páteřních linkách minimálně v 15minutovém intervalu, ve špičkách však i v intervalu 10 minut. Zároveň je nutné zajistit provázanost jednotlivých linek MHD mezi sebou a zároveň návaznosti na vlakové spoje.

Podmínkou nového rozvoje MHD je i zásadní obnova vozidlového parku MHD, který by měl být realizován nákupem flotily autobusů na CNG pohon.

Dopravní odborníci na městském úřadě

Je neobvyklé, že město velikosti Vsetína nemá samostatný odbor dopravy, či pracoviště specializující se na otázky mobility a agendy s tím spojené. V bezmála 30tisícovém městě je již dost agendy týkající se dopravních otázek, jimž by se měli věnovat odborné zaměstnanci městského úřadu. Otázky míst a tarifu parkování, linek MHD, veřejného prostranství mající vliv na dopravu mě městě, otázky bezpečnosti dopravy, dopravní výchovy či zavádění nových informačních technologií do dopravy by měli na řešit odborně zaměřeni specialisté na dopravu.

Zklidnění Smetanovy ulice

V současné době je dopravní zatížení v ulici Smetanova tvořeno přibližně z 1/3 tranzitem. Proto jsou navržena opatření, která povedou k vytěsnění této dopravy na okolní síť.

Prizpůsobení veřejného prostoru v centru města cyklo dopravě

V současné době nejsou komunikace a prostranství v centru města přátelské k uživatelů jízdních kol. Zejména v prostranství před městským úřadem není přizpůsobeno pro bezbariérový pohyb cyklistů, stejně tak nejsou komplexně vyřešeny přístupy pro cyklisty do centrální části města. V souvislosti s tím je nutné přemístit současné umístění trhů v zázemí městského úřadu, kde dnes prakticky zcela znesnadňují průchod chodců, natož by umožňovaly pohyb cyklistů.

Zavedení rezidentního parkování

Stanovení pravidel parkování nejen v centru města přinese vymístění vozidel, které nemají vztah k místu svého odtavení a bude zároveň zavedena základní regulace počtu vozidel na osobu, kdy každý další vůz na osobu bude zpoplatněn vyšší sazbou.

Výstavba parkovacích kapacit v centru města a na Sychrově

V centru města je nutné stanovit jednotná a přehledná pravidla pro parkování a zároveň dobudovat parkovací kapacity zejména ve formě parkovacího domu, který je zásadní pro vlakové cestující z celého regionu, ale i jako parkovací kapacita pro návštěvníky centra města v případě, že budou vyčerpány stávající parkovací možnosti. Jako potřebné a legitimní se jeví i zkapacitnění parkovacích stání na sídlišti Sychrov, které má objektivně zhoršenou dostupnost jak MHD (bude zavedeno), tak na kole (velké vertikální převýšení).

Podpora elektromobility a carsharingu/bikesharigu

Město by mělo podporovat aktivity carsharingu, které mohou být ekologickou i ekonomickou možností pro obyvatele, kteří automobil nepoužívají denně k dojíždění do zaměstnání. Stejně tak je v zájmu města podporovat sdílení kol a budovat infrastrukturu pro jejich odstavování. Čím více obyvatel města bude využívat udržitelné formy mobility, tím menší bude tlak veřejnosti na budování dalších parkovacích kapacit.

Rozvoj cyklostezek na území města

Je v plném zájmu města podporovat výstavbu cyklostezek na svém území jako alternativu k silniční síti, která je až na několik výjimek dobudována. Cyklistická síť naproti tomu dnes nemá vybudovaný ani základní skelet, a proto je úroveň cyklo dopravy na Vsetíně zatím na nízké úrovni a výrazně pod svým potenciálem.

Chytré tabule s informací volné parkovací kapacity

Instalací navigačních tabulí informující řidiče o aktuální počtu parkovacích míst sníží počet neúspěšných cest po ulicích centra města za účelem hledání parkovacího místa. Lze se důvodně domnívat, že tímto opatřením klesne zatížení dopravy centra města minimálně v jednotkách procent, jelikož všichni řidiči se díky včasné informaci dozvědí, kde mohou zaparkovat.

ČÁST III

Vize a cíle

Vize města

Úvod

Vize města Vsetín v roce 2035 tak, jak je popsána v dokumentu PUMM Vsetín, vychází ze Strategického plánu rozvoje města Vsetína pro období 2016–2023. Níže z relevantních vizí a cílů tohoto dokumentu vycházíme (konkrétně z části P03 – Doprava technická infrastruktura a životní prostředí) a dále je rozvádíme z pohledu PUMM Vsetín.

01 — Zlepšovat dopravní dostupnost, zvyšovat kvalitu silnic a pozemních komunikací a zlepšovat nabídku parkovacích míst na území města Vsetína

Dopravní dostupnost města není dána jen sítí silnic a pozemních komunikací, ale i sítí pro pěší a cyklistickou dopravu. Díky důrazu na vhodné řešení pěší a cyklistické dopravy je možné zlepšit vzájemnou dopravní dostupnost různých částí města. Pro zvýšení využívání jednotlivých druhů dopravy je zásadní také kvalita cestní sítě i doprovodného mobiliáře a vybavení.

01.1 — Vize pro Vsetín dle PUMM

Město Vsetín zlepšilo dostupnost všech základních funkčních oblastí ve městě (tj. rezidenční, občanská i komerční vybavenost i oblast pracovních příležitostí) a je tedy v roce 2035 městem krátkých vzdáleností, kde z žádného bodu města není složité dostat se do svého cíle. Důraz byl kladen zejména na bezpečnost, podporu udržitelné formy dopravy (viz níže), kvalitu dopravní infrastruktury i jejího vybavení (tj. parkování, stojany na kola, dostupnost zastávek MHD, dobíjecí stanice atd.). V neposlední řadě město zohledňuje potřeby všech věkových skupin a znevýhodněné skupiny (tj. senioři, osoby s omezenou schopností pohybu a orientace atd.) svými programy poskytuje podporu.

01.1.2 — Tvorba města krátkých vzdáleností

— Ve městě je vytvořen fungující, propojený a ucelený systém všech typů dopravy, které zdostupnily významné funkční oblasti ve městě (tj. rezidenční, občanské i komerční vybavenosti i pracovních příležitostí).

— Důraz je kladen zejména na zkvalitnění infrastruktury pro pěší i cyklistickou dopravu včetně vhodného mobiliáře (tj. stojany pro kola, lavičky atd.) i vybavení (opravný a půjčovny kol atd.).

— V územní plánování a rozvoj města se opírá o data, která vyhodnocují reálnou dostupnost zejména občanské, komerční a sportovní vybavenosti.

— Kvalita života a spokojenost obyvatel se životem ve městě roste.

01.1.3 — Zvýšení bezpečnosti všech účastníků dopravy

— Všechny cesty na území města budou řešené tak, aby se minimalizovalo riziko střetu IAD s trasami pro cyklisty a pěší.

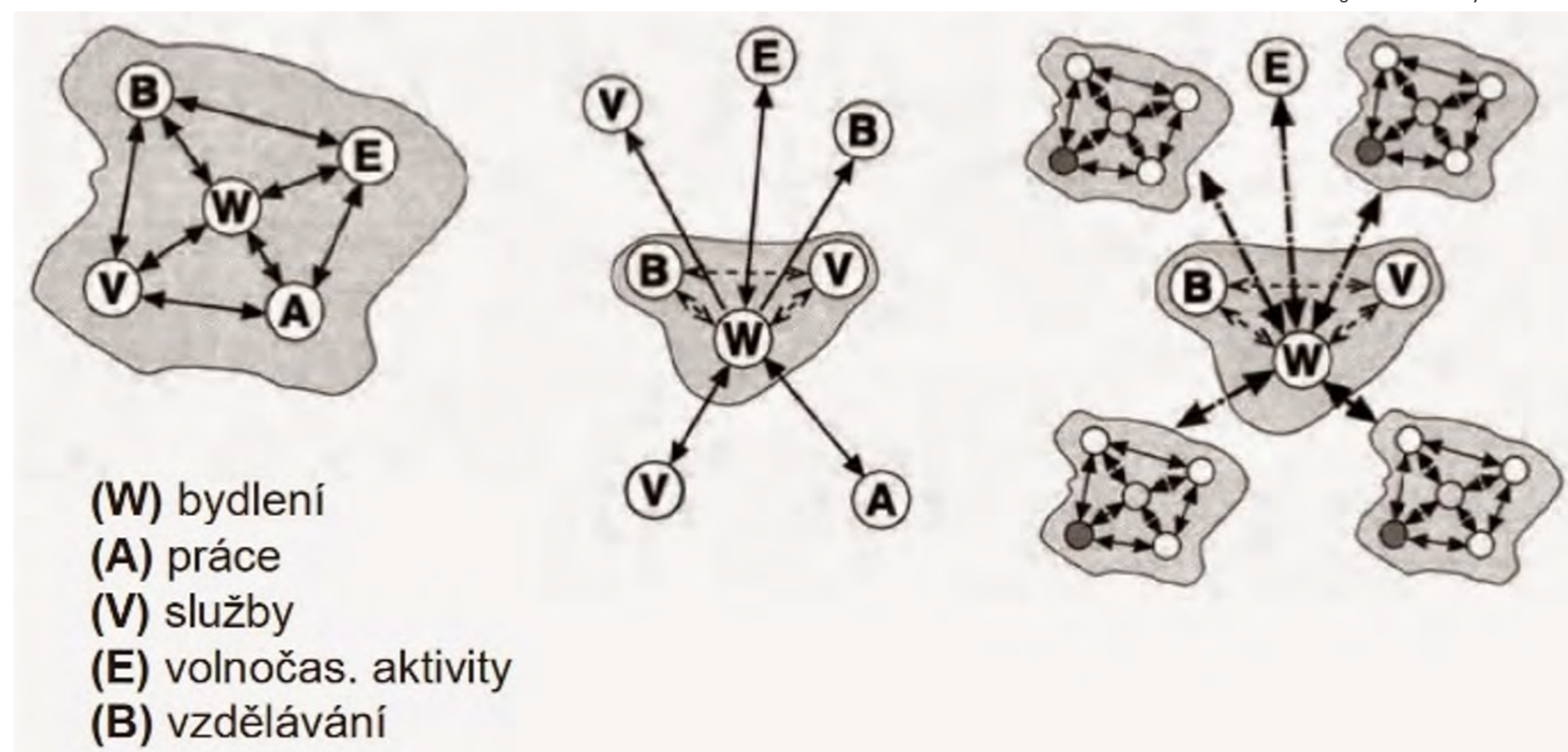
— Na zatížených komunikacích jsou jízdní pruhy pro cyklisty oddělené. Místa křížení cyklistických tras se zatíženými silnicemi jsou řešena přehledným a bezpečným způsobem.

— Pro kola jsou na exponovaných místech města zřízeny parkovací stojany či přímo úschovny, které jsou zabezpečeny takovým způsobem, který snižuje riziko odcizení či poškození.

— Bude vytvořeno pojištění, které bude kryt náhodilé výjimky, ze kterého budou cyklistům vypláceny v případě potřeby kompenzace.

— S velkými zaměstnavateli bude fungovat program dojíždky do zaměstnání na kole a areálech provozoven budou vytvořeny podmínky pro úschovu kol.

Obrázek: Schéma fungování města krátkých vzdáleností



01.1.4 — Zajištění kvalitního a dostupného parkování s minimalizací negativních vlivů ne veřejná prostranství

— Ve městě funguje kapacitní parkovací dům u železniční stanice, který slouží nejen jako místo pro zaparkování auta a pokračování v cestě vlakem, ale jako centrální parkoviště pro cesty autem z regionu do města i jako parkoviště pro cesty do nemocnice.

— V centru města je parkování regulované a počet parkovacích míst je limitován. Prostor je uvolněn cyklistům a chodcům.

— Dojde k takové změně modal splitu, že město již nebude nucené investovat do rozšiřování parkovacích kapacit.

— V rezidenčních oblastech jsou zavedeny zóny placeného stání. Pro tamní obyvatele a firmy je parkovací stání pro první auto za symbolicky mírný poplatek. Druhé auto na identické adrese je zatíženo vyšším poplatkem, pro třetí a další auto je již poplatek velmi vysoký a má tak demotivovat k vlastnictví více aut, případně vytvářet tlak na parkování těchto vozidel na neexponovaných místech.

01.1.5 — Zjednodušení mobility seniorů a hendikepovaných

— Auto pro seniory již nebude nutností. Doprava k lékaři, či na úřad bude natolik snadná, že auto by bylo jen zbytečným nákladem a pro starší občany nebude problém kamkoliv se dostat s pomocí senior taxi či veřejnou dopravou.

— Tím, že je MHD zcela bezbariérová není pro seniory ani hendikepované překážkou dostat se na jakékoliv místo městem, ale i v regionu.

Obrázek: Bezbariérové řešení přechodu (Hošťálková)



— Pro hendikepované, kteří potřebují asistenci je dispozici vozidlo se speciální úpravou.

— Přístupy z ulic k místům, která často navštěvují lidé se sníženou schopností orientace a pohybu budou přednostně upravena.

— Ulice, přechody pro chodce, přístupy od parkovacích stání vyhrazené pro osoby se sníženou schopností pohybu i orientace na chodník jsou řešeny bezbariérově.

02 — Rozvíjet udržitelné formy dopravy na území města Vsetína

Rozvoj udržitelné formy dopravy souvisí úzce s kvalitou nabízených služeb (tj. kvalita MHD, bikesharing, carsharing) a její přívětivosti a výhodnosti pro obyvatele města. Tyto témata je nutné aktivně projednávat s obyvateli města, zjišťovat jejich potřeby a obavy a reagovat na ně.

02.1 — Vize pro Vsetín dle PUMM

Město bude platit za příklad okresního města, kde lidé nepotřebují ke své cestě po městě nevyhnutelně auto, a to i přesto, že svým terénem je Vsetín kopcovitý a některá místa ležící v některém z údolí jsou o od centra vzdálená. Nebude přitom rozdílu, jestli se jedná o člověka mladého, či v pokročilém věku, protože možnosti, jak se cestovat po městě budou stejné pro všechny věkové skupiny.

Město bude zároveň podporovat možnost sdílení automobilů, kol i elektrokol. Dále se město bude zaměřovat na podporu turistického ruchu, Vsetín bude skvělým výchozím místem pro turisty, kdy bude velmi snadné dostat se z města na širokou síť turistických, cykloturistických a lyžařských tras v zázemí města. Z města budou na tyto trasy značené a zabezpečené cesty. Dále bude město podporovat půjčovny kol, koloběžek a dalších atraktivních dopravních zařízení, a to i v elektropodobě.

02.1.1 — Zvýšení podílu na model splitu módů udržitelné mobility

— Počet uživatelů MHD vzrostl vůči současnému stavu na dvojnásobek.

— MHD je plně bezbariérová a bezemisní, všechny autobusy jsou vybaveny klimatizací a wi-fi.

— Dopravní nabídka na hlavních linkách je zaveden ve špičce 15min takt a jednotlivé linky umožňují mezi sebou vzájemný přestup. Celá MHD je vedena v taktu a díky tomu, že na stejném principu funguje regionální a dálková železniční doprava i příměstská autobusová doprava navazují jednotlivé linky na autobusové a vlakové linky systémově po celý den.

— V celém Zlínském kraji je zaveden integrovaný tarif, a proto je možné cestovat na jednu jízdenku po celém kraji a vzájemně kombinovat vlak, autobus a MHD.

— Tarif MHD Vsetín je upraven tak, že je pro občany výhodné pořídit si dlouhodobé jízdní doklady a je zavedena roční jízdenka.

— Je zavedena linka MHD na sídliště Sychrov.

— Vsetín je město, kde se dá žít i bez vlastního auta. Počet aut ve Vsetíně klesá.



Obrázek: MHD v Hranicích zajišťují od roku 2018 kompletně elektrobusy

02.1.2 — Zvýšení podílu na model splitu módů udržitelné mobility

— Ve městě bude fungovat carsharing jako běžná alternativa k osobnímu vlastnictví auta. Lidé, kteří využívají auto jen občas, nebudou jeho majiteli, ale budou si jej půjčovat.

— Stejně tak budou sdílená kola (popř. koloběžky), která budou jak klasická, tak elektrokola. Ty bude možné odložit na jakémkoliv jiném místě v síti stojanů po městě i v atraktivních turistických cílech v okolí města.

Obrázek: Možnost zapůjčení kol se evropských metropolích stává běžnou součástí života



03 — Snižovat míru znečištění životního prostředí a posilovat hospodárné nakládání s přírodními zdroji na území města Vsetína

Motorová doprava má vliv nejen na životní prostředí jako celek, ale jako zdroj imisí, hluku a prachu má přímý dopad na zdraví obyvatel. Důležité je hospodárně nakládat s přírodními zdroji na území města (např. s dešťovými vodami, půdou atd.)

03.1 — Vize pro Vsetín dle PUMM

Vsetín v roce 2035 má velmi nízkou uhlíkovou stopu, což je dáno zejména ekologizací MHD a podporou bezemisní dopravy. Město využívá nástroj cirkulární ekonomiky a odpad (tj. komunální i odpad z ČOV nebo školních a nemocničních jídelen) se snaží v co nejvyšší míře zužitkovat. Město využívá nové technologie pro zjednodušení a zkvalitnění života obyvatel. Město si váží svých přírodních zdrojů a hospodárně s nimi nakládá.

03.1.1 — Zvýšení podílu na model splitu módů udržitelné mobility

— Zvýší se podíl elektroaut a CNG, podpora infrastruktury.

— Podpora města bezemisní dopravy. Město pořídilo několik stovek elektrokol, které dlouhodobě zapůjčuje svým občanům. Podle počtu míry používání poté účtuje za jejich pronájem. Ten, kdo kolo využívá častěji, zaplatí za celý rok málo nebo nic. Služba je však dostupná občasným cyklistům, kteří by kolo jinak nepožívali, resp. si ho ani nepožívali. Zároveň je taková služba dostupná pro návštěvníky města.

Obrázek: Třídění odpadu je v Česku velmi oblíbené a je třeba je dále rozvíjet



03.1.2 — Smart city

— Město díky chytrým technologiím optimalizovalo náklady na dopravu.

— Město pomocí informačních cedulí o obsazenosti parkovacího domu informuje přijíždějící obyvatele z okolí do města a tím směřuje jejich trasy.

— Město podporuje cirkulární ekonomiku – propojením odpadového hospodářství s dopravou získává město zdroj pohonných látek pro svou MHD.

— Odbavení cestujících v MHD probíhá zejména bezkontaktně pomocí bankovní karty, QR kódu, NFC či pouze na základě polohy mobilního telefonu.

— Je zavedena služba capping (maximální cena za použití MHD).

— V MHD v každém vozidle je k dispozici palubní portál, který přes připojení wi-fi automaticky informuje cestujícího o poloze, zpoždění a navazujících přestupech.

— Město se inspiruje příklady dobré praxe z ostatních měst. Úředníci města pravidelně vykonávají služební cesty do úspěšných měst v Česku i ve světě za účelem čerpání zkušeností a inspirace.

Obrázek: Moderní metropole fungují efektivně díky sdílení dat



03.1.3 — Životní prostředí

— Město monitoruje koncentrace složek ovzduší (např. CO, PM₁₀, O₃) a informuje o jejich hodnotách obyvatele města.

— Město upřednostňuje zasakování dešťové vody v místě jejich spadu přírodě blízkým řešením. Ve veřejných prostranstvích vždy myslí na nakládání s dešťovou vodou a jejím znovuvyužitím. Nově budovaná či modernizovaná infrastruktura je navrhována s ohledem na maximální míru vsakování vody.

— Město vytváří provázaný systém zelené a modré infrastruktury a propojuje jej s příměstskou krajinou. Dále využívá tento systém jako vhodný prvek zajišťující vhodné mikroklima pro pěší pohyb i na kole.

04 — Zvyšovat urbanistickou kvalitu prostředí města Vsetína při respektování principů udržitelného rozvoje a v návaznosti na Koncepti bydlení města Vsetína

Urbanistickou strukturu utváří mj. i struktura veřejných prostranství (jedná se o strukturu ulic, náměstí, parků, nábřeží atd.), která jsou přístupná všem bez omezení.

Atraktivita veřejných prostranství je nástrojem, který přispívá ke zvýšení urbanistické kvality celého města i k posílení nebo formování místní komunity, ekonomickému růstu obchodů v parteru budov atd.

04.1 — Vize pro Vsetín dle PUMM

Veřejná prostranství budou realizována s ohledem na všechny druhy mobility (IAD, cyklistická doprava, pěší doprava) a podle funkčního využití veřejných prostranství jim bude také věnován adekvátní prostor.

Město vytváří atraktivní veřejná prostranství pro každodenní pobyt obyvatel tím, že zkvalitnění prostor náměstí i nábřeží a zavede pěší a zklidněné zóny ve vybraných ulicích ve městě, čímž přispěje větší bezpečnosti (tj. dopravní i sociální) i k ekonomickému růstu obchodů v parteru budov.

Město vytváří veřejná prostranství s důrazem na zajištění vhodného mikroklima ve veřejném prostranství.

Město aktivně zapojuje své obyvatele do přípravné fáze projektů a zároveň je odpovídajícím způsobem informuje o průběhu realizace záměru.

04.1.1 — Atraktivita městského prostoru

— Město systematicky a koncepčně vytváří atraktivní veřejná prostranství, jejichž architektonické ztvárnění je v souladu s jeho typologií, funkcí a zejména s charakterem okolní zástavby.

— Veřejná prostranství jsou navrhována s důrazem na usnadnění pohybu a logické trasování pěších i cyklistických tras.

— Veřejná prostranství v historickém centru města mají místa vyhrazená pro zásobování lokálních obchodů, parkování je zde pouze v nezbytné míře.

— Veřejná prostranství mají příznivé mikroklima, jsou zde umístěny vzrostlé stromy, popř. vodní prvky a myslí i na systémy hospodaření s dešťovou vodou.

— Mobiliář, povrchy i sadové úpravy dotváří celkový pozitivní dojem z veřejných prostranství a zároveň usnadňují orientaci v prostoru a eliminují negativní vlivy ve veřejném prostranství.

— Veřejná prostranství jsou bezpečná a udržovaná.

04.1.2 — Každodenní místa setkávání

— Veřejná prostranství nabízí zajímavé aktivity pro všechny věkové skupiny obyvatel, vhodně umístěná pobytová místa a aktivní propojení s parterem okolních budov.

— Město vytváří příležitosti pro aktivní obyvatele ve městě a také svými aktivitami přispívá k rozvoji každodenního komunitního života ve městě.

— Město se v této kategorii soustředí zejména na podporu kultury ve veřejném prostoru, pořádání společenských akcí, vniku nových pobytových míst zejména v příhodných rekreačních částech města (parky, nábřeží, lesy, příměstská zeleň).

— Město podporuje možnost vzniku venkovního občerstvení, kiosků, půjčovny, popř. opravní vybavení ve veřejném prostoru.

04.1.3 — Zapojení občanů

— Občané jsou vtaženi do procesu plánování a dalšího rozvoje.

— Před realizací projektu jsou zjišťovány jejich potřeby i obavy, tak aby na ně město dokázalo při propagaci projektu reagovat.

— Stejně dotazníky jsou distribuovány před realizací záměru i po něm, díky čemuž je zjištěn reálný dopad záměru na zvýšení spokojenosti života obyvatel ve městě.

— Pravidelně jsou pořádány debaty s občany, kde jsou řešeny jejich podněty a připomínky.

Strategie rozvoje města

Vize mobility	Strategický cíl	Opatření a vhodné činnosti	Indikátor
Město krátkých vzdáleností	Zvýšení dostupnosti základních druhů občanské vybavenosti obyvatelům města	Zvýšení propustnosti území, tvorba nových cest pro různé druhy mobility, vymezení ploch pro občanskou vybavenost v územním plánu na základě zjištěných údajů a dat	Grafické zhodnocení dostupnosti základní občanské vybavenosti (tj. vzdělání, zdravotnictví, komerce, sportovní zařízení), včetně údajů o tom, pro kolik lidí z města je dostupnost ideální. Ideální dostupnost pro místní vybavenost je 300 m, pro nadmístní pak 600 m
Bezpečná doprava	Snížení počtu nehod ve městě	Dopravní opatření na místech nejčastějších nehod dle statistiky PCR	Počet nehod za rok klesl o 30 % proti roku 2017 (statistika PCR)
Cyklistické město	Počet cyklistů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	V centru města budou vybudována spojitá síť cyklostezek, které umožní dostat se k častým cílům cest	Počet cyklistů na 3 sledovaných profilech ve srovnání s rokem
Dostatek parkovacích míst	Po roce 2030 není třeba dále rozšiřovat parkovací plochy ve městě	Zavedení pakovacích zón, preference rezidentního stání, vytvoření kapacit pro mimoměstské na vhodných místech	Automobilisté parkují na místech tomu vyhrazených, rezidenti mají svá auta do 200 m od svého bydliště
Sdílení automobilů	7 % obyvatel měst využívá v roce 2030 služeb carsharingu	Ve městě má pobočku společnost provozující carsharing	Počet zapůjčených aut občany Vsetína za rok
Fungující MHD	Počet uživatelů MHD se do roku 2025 zdvojnásobí	Bude zavedena nová koncepce, která bude založena na taktové dopravě, linky na sebe budou vzájemně navazovat vč. na linky PAD a vlaky, tarif je integrovaný	Počet přepravených cestujících za rok
Nízká uhlíková stopa	Město aktivně podporuje nákup nízkoemisních vozidel ve svých organizacích a MHD a vytváří zvýhodňující podmínky pro nízkoemisní vozidla pro pohyb po městě	Kompletní obnova vozidel MHD za nové s elektropohonem či na CNG; zvýhodnění nízkoemisní LAD při parkování v centru města	Počet nízkoemisních a bezemisních vozidel v centru města do roku 2025 bude trojnásobný. Celkový počet aut ve centru města od roku 2025 začíná klesat

Vize mobility	Strategický cíl	Opatření a vhodné činnosti	Indikátor
SMART City	Minimálně 1/3 občanů města má nainstalovanou aplikaci města, kterou se odbavují ve MHD, půjčují si kola či auta, parkují ve městě a ovládají ji i další služby, které město poskytuje	Aplikace, která umožní jednoduché cestování MHD, parkování a půjčování si kola či auta	30 % cestujících je v roce 2025 v MHD je odbaveno pomocí technologie NFC či ještě modernější technologií
Změna modal splitu cest ve městě	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Bude zavedena nová koncepce MHD, dobudována síť cyklostezek ve městě, bude existovat půjčovna kol a aut	Každoroční dopravní průzkumy mezi obyvateli města s otázkami zaměřenými na způsoby, motivace a frekvenci cest
Atraktivita veřejného prostoru	Zlepšení kvality veřejných prostranství	Město využije PUMM, konkrétně část s hodnocením kvality veřejných prostranství ve vztahu k dopravě	80 % všech složek hodnocených známkou 4 a 5 bylo nově zhodnoceno na vyšší úroveň, (1, 2 nebo 3)
Každodenní život a místa setkávání	Počet uživatelů veřejných prostranství setrvávají, se do roku 2030 zdvojnásobí	Budou vytvářeny pobytová místa a podporovány další související aktivity ve VP (pořádání akcí i vznik kultivovaných kiosků s občerstvením)	Počet obyvatel, kteří v daném veřejném prostoru setrvávají déle než 30 minut oproti roku 2020
Zapojení občanů	Kvantitativní i kvalitativní zvýšení zapojení občanů do přípravy projektů města	Aplikace prvků participativního designu (tj. dotazníkové šetření, workshopy s občany města) při přípravě projektu (tj. zjišťování potřeb a obav)	Počet aktivních účastí v participačních aktivitách za rok
Životní prostředí	Zvýšení kvality ovzduší ve městě	Bude monitorována kvalita ovzduší ve městě, konkrétně bude hodnocena koncentrace PM 2,5	Hodnota naměřené koncentrace PM 2,5
Mobilita pro seniory a hendikepované	Zjednodušení mobility seniorů a hendikepovaných	Pokračování v zavedené službě z roku 2018 pro seniory a hendikepované	Počet přepravených cestujících za rok

Obrázek: I dříve hlučné dopravní silnice se mohou stát klidnou zónou (Mariahilfer Strasse, Vídeň)



Cíle udržitelné mobility

Hlavní cíl: Zvýšení podílu udržitelných způsobů dopravy na modal splitu cest ve městě

Městská mobilita ve Vsetíně bude trvale udržitelná ve chvíli, kdy podíl cest vykonaných způsoby jinými než individuální automobilovou dopravou poroste setrvale v následujících letech.

V případě rozhodování o dopravním módu by mělo platit, že obyvatelé města budou při své volbě dopravního prostředku primárně bezmotorovou dopravu a veřejnou hromadná doprava, případně budou využívat služeb carsharing/taxi/sdílení jízdy a až poslední možností bude varianta individuální automobilové dopravy. K dosažení hlavního definovaného cíle vedou následující dílčí cíle:

Efektivní městská hromadná doprava

Cílem je vybudování takového systému městské hromadné dopravy, jehož používání bude atraktivní i pro cestující, kteří mají v dané situaci možnost volby použití osobního automobilu. Navrhovaný systém MHD bude založen na pravidelném taktu, přehledném a předvídatelném linkovém vedení a frekventované obsluze míst s vysokou hustotou osídlení a vysokou koncentrací bodů zájmu. Navrhovaný tarif bude cenově zvýhodňovat pravidelné cestující s dlouhodobým předplatním jízdným. Důležitým předpokladem pro úspěch systému je návaznost na další udržitelné druhy dopravy, především plná integrace v systému Integrovaná doprava Zlínského kraje. Očekávaným důsledkem reformy MHD je zvýšení počtu přepravených cestujících.

Splnění cíle se pozitivně projeví na ekologii, kvalitě veřejných prostranství (což nepřímo zlepšuje ekonomickou prosperitu města), posílení hybnosti a svobody obyvatel i soběstačnosti sociálně znevýhodněných skupin.

Veřejná prostranství uzpůsobená pro bezemisní dopravu

Bude navrženo řešení problematických dopravních uzlů a veřejných prostranství, kde jsou dnes chodci a cyklisty vnímané jako nepříjemná či jsou bariérová. Cílem je vyřešit zejména ta místa, kde se pohybuje nejvíce obyvatel, tj. zejména v prostoru v okolí železniční a autobusové stanice či v okolí budovy městského úřadu. Návrhy budou koncipovány tak, aby přirozeně podporovaly využívání pěší a cyklistické dopravy; dosažení hlavního cíle udržitelné mobility počítá s jejich realizacemi. Pro dlouhodobý rozvoj města a jeho udržitelné mobility je budou dle příkladů dobré praxe navrženy takové úpravy, které zjednoduší pohyb chodců a cyklistů v areálu města.

Rozvoj cykloinfrastruktury a infrastruktury pro pěší

Dalším cílem udržitelné mobility je umožnění plynulého a bezpečného realizování cest vyplývajících z hlavních přepravních proudů pomocí pěší a cyklistické dopravy. PUMM navrhne taková opatření, která doplňují chybějící pěší a cykloinfrastrukturu na území celého města. Cílový stav počítá s realizací všech navrhovaných opatření. Ta budou rozdělena do jednotlivých částí, přičemž každá z nich bude samostatně realizovatelná.

Nastavení účinné a přehledné regulace parkování

Budou nastavena pravidla pro dopravu v klidu. V případě, že si cestující vybere jako mód dopravy individuální automobilovou dopravu, měl by mít jistotu, že vždy zaparkuje svůj vůz bez stresu, a to s pohodlím přiměřeným účelu cesty. V případě cesty do centra města a potřeby vícehodinového parkování je řidič motivován k využití velkých odstavných ploch v širším centru Vsetína, které poskytují zvýhodněnou celodenní sazbu parkovného. Tyto plochy jsou umístěny v místech méně hodnotného veřejného prostoru. Pro krátkodobé parkování v centru je možné využít parkovací stání přímo na ulicích, avšak cenově bude vždy jen nezbytný interval, delší stání bude zpoplatněno vyšší sazbou.

Pro parkování v obytných oblastech s vysokou hustotou osídlení, tedy typicky na sídlišťích, budou definovány rezidentní zóny. Každá rezidentní zóna bude mít možnost zaparkovat na odstavném parkovišti, které bude za zvýhodněných cenových podmínek. V bezprostřední blízkosti bytových domů se nacházejí jasně definovaná parkovací místa s přednostním parkováním pro rezidenty a podnikatele v dané oblasti (těmto skupinám bude určen výhodný předplacený roční tarif), pro krátkodobé návštěvníky bude cena dlouhodobého parkování méně výhodná a bude majitele motivovat odtavovat vozidlo na méně exponovaných místech.

Zvýšení bezpečnosti dopravy

Cílem je dosáhnout stavu, kdy na silnicích v areálu města Vsetína bude meziročně snižovat počet nehod. Ke zvýšení bezpečnosti dopravy ve Vsetíně přispěje jak aktivní úprava problematických míst, tak prioritizace udržitelných forem městské mobilit, u kterých z principu vzniká menší množství závažných zranění.

Využití technologických inovací

Cílem je, aby se město Vsetín vyvinulo v chytré město, využívající nových, ale zároveň ověřených technologických inovací. Tyto návrhy budou aplikovány zejména v oblasti dopravy v klidu, telematiky a řízení dopravy či v MHD. Cílem je ta zefektivnit pohyb vozidel po městě, čímž dojde k redukci nadbytečných cest, které jsou dnes často realizovány jen proto, že neexistuje sdílení dat např. o vytíženosti parkovacích kapacit.

Cílový stav udržitelné dopravy také počítá s existencí spolehlivé carsharingové služby na území města, stejně jako služby pro sdílení jízdních kol a dalších prvků městské mikromobility, kdy budou sdílené dopravní prostředky tak snadno dosažitelné jako využití osobního automobilu.

Ve spolupráci s komerčním sektorem lze rovněž dosáhnout cíle existence funkční sítě veřejných nabíjecích stanic pro elektromobily.

ČÁST IV

Akční plán

Akční plán udržitelné mobility

pro rok 2020 — dle oblasti investic

Název akce	Počet bodů	Kód akce	Investor	Celkové náklady investice v Kč	Předpokládaný stav investice v roce 2020	Převažující zdroje	Termín realizace	Investice města Vsetín do roku 2030 (sis. Kč)	Vize mobility	Strategický cíl	Specifický cíl	Indikátor	
Prostor před kulturním domem	1	V01	Město Vsetín	bude určeno samostatnou studií	studie	Město Vsetín	2021	bude určeno samostatnou studií	Atraktivita veřejného prostoru: Každodenní život a místa setkávání	Zlepšení kvality veřejných prostranství	Počet uživatelů veřejných prostranství, kteří ve veřejném prostranství setrvávají, se do roku 2030 zdvojnásobí	Počet uživatelů veřejných prostranství, kteří ve veřejném prostranství setrvávají, se do roku 2030 zdvojnásobí	
Horní náměstí	3	V02	Město Vsetín	bude určeno samostatnou studií	studie zpracována	Město Vsetín	2023	bude určeno samostatnou studií	Atraktivita veřejného prostoru: Každodenní život a místa setkávání	Zlepšení kvality veřejných prostranství	Počet uživatelů veřejných prostranství, kteří ve veřejném prostranství setrvávají, se do roku 2030 zdvojnásobí	Více lidí ve veřejném prostoru. Místo je oblíbeným místem setkávání.	
Smetanova ulice	2	V03	Město Vsetín	bude určeno samostatnou studií	studie	Město Vsetín	2026-2028 (koordinace s rekonstrukcí Nádražní ulice)	bude určeno samostatnou studií	Město krajních vzdáleností: Atraktivita veřejného prostoru: Každodenní život a místa setkávání; Životní prostředí	Zlepšení kvality veřejných prostranství a životního prostředí	Počet uživatelů veřejných prostranství, kteří ve veřejném prostranství setrvávají, se do roku 2030 zdvojnásobí	Z ulice Smetanova se stala klasičkou obchodní ulice a je využívána zejména chodci a cyklisty.	
Dopravní uzel při Mostecké ulici	2	V05	Město Vsetín	10 000 000	studie	EU	2021	10 000 000	Město krajních vzdáleností: Atraktivita veřejného prostoru: Cyklistické město	Zvýšení dostupnosti základních druhů občanské vybavenosti obyvatelům města	Počet cyklů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Místem prvního lidského proudu chodců, plynulého kruhového objezdu.	
Nábřeží Vsetínské Bečvy	3	V06	Město Vsetín	bude určeno samostatnou studií	studie zpracována	EU	závisí na Povodí Moravy	bude určeno samostatnou studií	Atraktivita veřejného prostoru: Cyklistické město	Zlepšení kvality veřejných prostranství	Počet cyklů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Z nábřeží se stala frekventovanou cyklistickou a místem využívanou k procházkám a relaxaci.	
Revitalizace veřejných ploch za domy v ulici Jasenické, Luh	1	R01	Město Vsetín	2 500 000	studie	Město Vsetín	2020	2 500 000	Atraktivita veřejného prostoru	Zlepšení kvality veřejných prostranství a životního prostředí	Místo je příjemnější k životu.	Místo je příjemnější k životu.	
Revitalizace prostoru mezi domy č. p. 1729 a 1730, Trávníky	1	R02	Město Vsetín	7 000 000	studie	Město Vsetín	2022	7 000 000	Atraktivita veřejného prostoru: Dostatek parkovacích míst	Zlepšení kvality veřejných prostranství a životního prostředí	Po roce 2030 není třeba dále rozšiřovat parkovací plochy ve městě	Místo je příjemnější k životu.	Místo je příjemnější k životu.
Stavební úpravy místní komunikace Nad Školou, Ohrada	1	R03	Město Vsetín	5 000 000	studie	Město Vsetín	2025+ (více)	5 000 000	Bezpečná doprava; Atraktivita veřejného prostoru	Snižování počtu nehod ve městě	Zlepšení kvality veřejných prostranství a životního prostředí	Místo je příjemnější k životu.	Místo je příjemnější k životu.
Regenerace sídliště Rybníky – bude se zpracovávat DUR	1	R04	Město Vsetín	70 000 000	studie	Město Vsetín	2021-2025 (postupná výstavba, 5 etap)	70 000 000	Atraktivita veřejného prostoru: Dostatek parkovacích míst	Zlepšení kvality veřejných prostranství a životního prostředí	Po roce 2030 není třeba dále rozšiřovat parkovací plochy ve městě	Místo je příjemnější k životu.	Místo je příjemnější k životu.
Regenerace sídliště Luh	1	R05	Město Vsetín	58 000 000	studie	Město Vsetín	2020	58 000 000	Atraktivita veřejného prostoru: Každodenní život a místa setkávání	Zlepšení kvality veřejných prostranství	Počet uživatelů veřejných prostranství, kteří ve veřejném prostranství setrvávají, se do roku 2030 zdvojnásobí	Místo je příjemnější k životu.	Místo je příjemnější k životu.
Stavební úpravy Dolního náměstí – zpracováni se studie	1	R06	Město Vsetín	30 000 000	studie	Město Vsetín	2023	30 000 000	Atraktivita veřejného prostoru: Každodenní život a místa setkávání	Zlepšení kvality veřejných prostranství	Počet uživatelů veřejných prostranství, kteří ve veřejném prostranství setrvávají, se do roku 2030 zdvojnásobí	Místo je příjemnější k životu.	Místo je příjemnější k životu.
Obytný soubor (zanádražní prostor)	3	M08	Město Vsetín a DELTA	60 000 000	studie	DELTA – Vset. Páls	2025 (závisí na souhlasném investoři)	60 000 000	Město krajních vzdáleností: Atraktivita veřejného prostoru	Zvýšení dostupnosti základních druhů občanské vybavenosti obyvatelům města	Zlepšení kvality veřejných prostranství a životního prostředí	Vyhledávaná místa k bydlení pro svou výhodnou polohu blízko řeky, centra města.	Vyhledávaná místa k bydlení pro svou výhodnou polohu blízko řeky, centra města.
Přednádražní prostor – 1. etapa	1	M04	Město Vsetín a RSZK	150 000 000	studie	Město Vsetín	2025	150 000 000	Atraktivita veřejného prostoru: Dostatek parkovacích míst	Zlepšení kvality veřejných prostranství a životního prostředí	Po roce 2030 není třeba dále rozšiřovat parkovací plochy ve městě	Kvalitní veřejný prostor.	Kvalitní veřejný prostor.
Přednádražní prostor – 2. etapa	1	M05	Město Vsetín a RSZK	110 000 000	studie	Město Vsetín	2025+ (koordinace s rekonstrukcí Smetanovy ul.)	110 000 000	Atraktivita veřejného prostoru: Dostatek parkovacích míst	Zlepšení kvality veřejných prostranství a životního prostředí	Po roce 2030 není třeba dále rozšiřovat parkovací plochy ve městě	Kvalitní veřejný prostor.	Kvalitní veřejný prostor.
Základní ulic Svárov, Hlisenka, Týřova	2	C01	Město Vsetín	2 953 200	studie	Město Vsetín	2025+ (více)	2 953 200	Cyklistické město: Změna modality spíše cest ve městě	Počet cyklů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předem definované metodiky.	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předem definované metodiky.
Kruhový objezd na ulici mezi ulicemi Mostecká, Palackého a Dolní Jasenka	3	C02	Město Vsetín a RSZK	5 622 286	studie	Město Vsetín	2025+ (závisí na propojovacího investoři Povodí Moravy)	5 622 286	Bezpečná doprava; cyklistické město; Atraktivita veřejného prostoru	Snižování počtu nehod ve městě	Počet cyklů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předem definované metodiky.	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předem definované metodiky.
Cyklopruh/cyklopietodigram od kruhového objezdu na sídliště Jasenka	2	C03	Město Vsetín a RSZK	652 000	studie	Město Vsetín	2025+ (více)	652 000	Bezpečná doprava; cyklistické město	Snižování počtu nehod ve městě	Počet cyklů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předem definované metodiky.	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předem definované metodiky.
Cyklopruh/pietodigram ulici Palackého, Sychrov, Pod Pecinkem a Bratří Hlaviců	2	C04	Město Vsetín a RSZK	307 700	studie	Město Vsetín	2025+ (více)	307 700	Bezpečná doprava; cyklistické město	Snižování počtu nehod ve městě	Počet cyklů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předem definované metodiky.	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předem definované metodiky.
Nová cyklostezka na levém břehu Bečvy pod žákem	3	C05	Město Vsetín	3 500 500	studie	EU	2025+ (závisí na propojovacího investoři Povodí Moravy)	0	Cyklistické město: změna modality spíše cest ve městě	Počet cyklů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předem definované metodiky.	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předem definované metodiky.
Přístup pro pěší z centra města na sídliště Sychrov	1	C06	Město Vsetín	607 000	studie	Město Vsetín	2025+ (více)	607 000	Cyklistické město: Změna modality spíše cest ve městě	Počet cyklů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předem definované metodiky.	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předem definované metodiky.
Vodorovné cykloznačení a úprava šířky chodníku v ulici Týřova	2	C07	Město Vsetín	700 000	studie	Město Vsetín	2025+ (více)	700 000	Cyklistické město: Změna modality spíše cest ve městě	Počet cyklů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předem definované metodiky.	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předem definované metodiky.
Křížovka klíčových cyklostez (stezka poštů Bečvy x Týřova ulice)	1	C08	Město Vsetín	1 025 640	studie	Město Vsetín	2025+ (více)	1 025 640	1. Podíl cest udržitelných druhů dopravy (VHD pěší cyklo)			Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předem definované metodiky.	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předem definované metodiky.
Dobudování cyklostezky podél Bečvy + vodorovné značení v navazujících ulicích	1	C09	Město Vsetín	8 444 800	studie	EU	2025+ (více)	8 444 800	Cyklistické město: Změna modality spíše cest ve městě	Počet cyklů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předem definované metodiky.	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předem definované metodiky.
Dobudování chodníku v ulici Stará zesta	1	C10	Město Vsetín	2 090 000	studie	Město Vsetín	2020	2 090 000	Bezpečná doprava	Snižování počtu nehod ve městě		Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předem definované metodiky.	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předem definované metodiky.
Dobudování cyklostezky podél Bečvy a pod mostem ulice Smetanova	1	C11	Město Vsetín	2 129 600	studie	EU	2025+ (závisí na propojovacího investoři Povodí Moravy)	2 129 600	Cyklistické město: Změna modality spíše cest ve městě	Počet cyklů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předem definované metodiky.	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předem definované metodiky.
Cyklopodjezd pod ulicí Gen. Klášpala / zvýšený přechod + značení na Ohradu	3	C12	Město Vsetín	31 682 000	studie	EU	2025+ (více)	bude určeno samostatnou studií	Cyklistické město: Změna modality spíše cest ve městě	Počet cyklů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předem definované metodiky.	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předem definované metodiky.
Celková úprava ulice Smetanova	2	C13	Město Vsetín	6 860 000	studie	Město Vsetín	2025+ (závisí na termínu řešení Nádražní ulice)	6 860 000	Bezpečná doprava; Atraktivita veřejného prostoru	Snižování počtu nehod ve městě	Zlepšení kvality veřejných prostranství	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předem definované metodiky.	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předem definované metodiky.
Vybudování cyklostezky ulici Nádražní	1	C14	Město Vsetín	není určeno investoři: rekonstrukce Nádražní ulice	studie	EU	2025+ (závisí na termínu řešení Smetanovy ulice)	není určeno investoři: rekonstrukce Nádražní ulice	Cyklistické město: Změna modality spíše cest ve městě	Počet cyklů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předem definované metodiky.	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předem definované metodiky.
Vodorovné značení na sídlišti Ohrada	2	C15	Město Vsetín	22 500	studie	Město Vsetín	2025+ (více)	22 500	Cyklistické město: Změna modality spíše cest ve městě	Počet cyklů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předem definované metodiky.	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předem definované metodiky.
Vybudování vísuté cyklostezky pod silničním mostem	3	C16	Město Vsetín / RSD	29 170 800	studie	EU	2025+ (více)	0	Cyklistické město: Změna modality spíše cest ve městě	Počet cyklů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předem definované metodiky.	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předem definované metodiky.
Vodorovné značení na sídlišti Rokytnice	2	C17	Město Vsetín	4 316 470	studie	Město Vsetín	2025+ (více)	4 316 470	Cyklistické město: Změna modality spíše cest ve městě	Počet cyklů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předem definované metodiky.	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předem definované metodiky.
Vodorovné značení na sídlišti U/69 (ulice Rokytnice)	2	C18	Město Vsetín	11 500	studie	Město Vsetín	2025+ (více)	11 500	Cyklistické město: Změna modality spíše cest ve městě	Počet cyklů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předem definované metodiky.	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předem definované metodiky.
Spojnice cyklostezkou ulic U Trati – U Křivačický	2	C19	Město Vsetín	bude určeno samostatnou studií	studie	EU	2021 (v návaznosti na rekonstrukci Jst. Vsetín)	bude určeno samostatnou studií	Cyklistické město: Změna modality spíše cest ve městě	Počet cyklů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předem definované metodiky.	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předem definované metodiky.
Propojení sídliště Trávníky a ulici Nádražní	2	C20	Město Vsetín	bude určeno samostatnou studií	studie	EU	2021 (v návaznosti na rekonstrukci Jst. Vsetín)	bude určeno samostatnou studií	Cyklistické město: Změna modality spíše cest ve městě	Počet cyklů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předem definované metodiky.	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předem definované metodiky.
Vodorovné značení na sídlišti Rybníky	2	C21	Město Vsetín	1 269 587	studie	Město Vsetín	2025+ (více)	1 269 587	Cyklistické město: Změna modality spíše cest ve městě	Počet cyklů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předem definované metodiky.	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předem definované metodiky.
Vybudování mimoúrovňového spojení mezi Rybníky a Trávníky	1	C22	Město Vsetín / SŽDC	6 919 731	studie	EU	2025+ (více)	0	Cyklistické město: Změna modality spíše cest ve městě	Počet cyklů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předem definované metodiky.	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předem definované metodiky.
Vodorovné značení na sídlišti Trávníky	2	C23	Město Vsetín	847 296	studie	Město Vsetín	2025+ (více)	847 296	Cyklistické město: Změna modality spíše cest ve městě	Počet cyklů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předem definované metodiky.	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předem definované metodiky.
Cyklostezka Rokytneka – 1. část: úsek I po arnáli Kotrla	1	S01a	Město Vsetín a SFDI	5 400 000	studie	EU	2020	5 400 000	Cyklistické město: Změna modality spíše cest ve městě	Počet cyklů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předem definované metodiky.	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předem definované metodiky.

Vysvětlivky:

Městská hromadná doprava

Zelezniční doprava

Doprava v klidu

Automobilová doprava

Cyklistická doprava

Veřejný prostor

Název akce	Potřebnost	Kód akce	Investor	Celkové náklady investice v Kč	Předpokládaný stav investice v roce 2020	Převládající zdroje	Termín realizace	Investice města Vsetín do roku 2030 (tis. Kč)	Vize mobility	Strategický cíl	Specifický cíl	Indikátor
Cyklostezka Rokytenka – 1. část: úsek II od Kotrly po areál IRUSA	1	S01b	Město Vsetín + SFDI	39 000 000	studie	EU	2022	39 000 000	Cyklistické město; Změna modál splitu cest ve městě	Počet cyklistů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklistů dle předem definované metodiky.
Cyklostezka Rokytenka – 1. část: úsek III od areálu IRUSA po konec	1	S01c	Město Vsetín + SFDI	14 000 000	studie	EU	2024	14 000 000	Cyklistické město; Změna modál splitu cest ve městě	Počet cyklistů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklistů dle předem definované metodiky.
Cyklostezka Rokytenka – 2. část: od vjezdů lávky po radar	1	S02	Město Vsetín + SFDI	500 000	studie	EU	2025-2030	500 000	Cyklistické město; Změna modál splitu cest ve městě	Počet cyklistů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklistů dle předem definované metodiky.
Cyklostezka Rokytenka – 3. část: vjezdů cyklolávkou přes Bežvu	1	S03	Město Vsetín + SFDI	bude určeno samostatnou studií	studie	EU	2025-2030	bude určeno samostatnou studií	Cyklistické město; Změna modál splitu cest ve městě	Počet cyklistů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklistů dle předem definované metodiky.
Cyklostezka Jasenice – 2. etapa	1	S04	Město Vsetín + SFDI	bude určeno samostatnou studií	studie	EU	2025-2030	bude určeno samostatnou studií	Cyklistické město; Změna modál splitu cest ve městě	Počet cyklistů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklistů dle předem definované metodiky.
Okružní křižovatka na ulici Generála Klápáka	1	M01	Město Vsetín a ŘSZK	18 500 000	studie	EU	2020 (pouze kolaudace)	0	Bezpečná doprava	Snížení počtu nehod ve městě		Vjezd a výjezd z areálu obchodní galerie je plynulejší.
Rampa Motecká	1	M02	ŘSD	bude určeno samostatnou studií	studie	ŘSD	2022	bude určeno samostatnou studií	Bezpečná doprava	Snížení počtu nehod ve městě		Sjezd ze silnice I/69 na silnici I/57 a do města je plynulejší.
Propojení území mezi silnicí I/57 a ulicí Na Lapači	2	M07	SZDC	40 000 000	studie	SZDC	2023	40 000 000	Bezpečná doprava	Snížení počtu nehod ve městě		
Úprava dopravního řešení v ulici Na Lapači	3	M10	Město Vsetín	3 000 000	studie	Město Vsetín	2025	3 000 000	Bezpečná doprava	Snížení počtu nehod ve městě		
Parkovací dům u žst.	1	M06	SZDC	100 000 000	studie	SZDC	2023	0	Dostatek parkovacích míst	Po roce 2030 není třeba dále rozšiřovat parkovací plochy ve městě		Kapacita parkovacích míst pro zastávající vlaky, nížeovněný nemoctví a centra města je dostatečná.
Parkoviště v ulici Matouše Václavka u domu č. p. 1203	1	R08	Město Vsetín	1 500 000	dokončení prací	Město Vsetín	2020	1 500 000	Dostatek parkovacích míst	Po roce 2030 není třeba dále rozšiřovat parkovací plochy ve městě		Kapacita parkovacích míst je lokálně dostatečná.
Parkovací místa v k. ú. Rokytnice u Vsetína	1	M09	Město Vsetín	6 000 000	studie	Město Vsetín	2023	6 000 000	Dostatek parkovacích míst	Po roce 2030 není třeba dále rozšiřovat parkovací plochy ve městě		Kapacita parkovacích míst je lokálně dostatečná.
Rozšíření parkovacích kapacit na Sychrově	1	V04	Město Vsetín	50 000 000	studie	Město Vsetín	2022	50 000 000	Funkční MHD; dostatek parkovacích míst; změna modál splitu ve městě	Počet uživatelů MHD se do roku 2025 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Kapacita parkovacích míst je lokálně dostatečná.
Rekonstrukce žst. Vsetín	1	M03	SZDC	2 000 000 000	studie	SZDC	2021 žst., 2022 P+R parkovací dům	návazující investice	Změna modál splitu ve městě; Atraktivita veřejného prostoru	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Zlepšení kvality veřejných prostranství a životního prostředí	Vsetín má moderní železniční stanici podle standardů 21. století.
Točna Sychrov	1	R07	Město Vsetín	10 000 000	studie	Město Vsetín	2020	10 000 000	Funkční MHD; Změna modál splitu ve městě	Počet uživatelů MHD se do roku 2025 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Linky MHD mohou být zavedeny na sídliště Sychrov.
Obnova vozidlového parku MHD	1	R08	EU + Město Vsetín	93 800 000	nákup	EU	2020	14 000 000	Funkční MHD; Změna modál splitu ve městě	Počet uživatelů MHD se do roku 2025 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Zvýšení počtu osmk v MHD Vsetín na dvojnásobek

Vysvětlivky:

Městská hromadná doprava

Železniční doprava

Doprava v křídle

Automobilová doprava

Cyklistická doprava

Veřejný prostor

Akční plán udržitelné mobility

pro rok 2020 — dle potřeby

Název akce	Potřebnost	Kód akce	Investor	Celkové náklady investice v Kč	Předpokládaný stav investice v roce 2020	Převážející zdroj	Termín realizace	Investice města Vsetín do roku 2030 (víc. Kč)	Vize mobility	Strategický cíl	Specifický cíl	Indikátor
Prostor před kulturním domem	1	V01	Město Vsetín	bude určeno samostatnou studií	studie	Město Vsetín	2021	bude určeno samostatnou studií	Atraktivita veřejného prostoru: Kaldodenní život a místa setkávání	Zlepšení kvality veřejných prostorů	Počet uživatelů veřejných prostorů, kteří ve veřejném prostoru setrvávají, se do roku 2030 zdvojnásobí	Počet uživatelů veřejných prostorů, kteří ve veřejném prostoru setrvávají, se do roku 2030 zdvojnásobí
Revitalizace veřejných ploch za domy v ulici Jaseničská, Luh	1	R01	Město Vsetín	2 500 000	studie	Město Vsetín	2020	2 500 000	Atraktivita veřejného prostoru	Zlepšení kvality veřejných prostorů a životního prostředí		Město je příjemnější k životu.
Revitalizace prostoru mezi domy č. p. 1729 a 1730, Trávníky	1	R02	Město Vsetín	7 000 000	studie	Město Vsetín	2022	7 000 000	Atraktivita veřejného prostoru: Dostatek parkovacích míst	Zlepšení kvality veřejných prostorů a životního prostředí	Po roce 2030 není třeba dále rozšiřovat parkovací plochy ve městě	Město je příjemnější k životu.
Stavební úpravy místní komunikace Nad Školou, Ohrada	1	R03	Město Vsetín	5 000 000	studie	Město Vsetín	2025+ (víc)	5 000 000	Bezpečná doprava: Atraktivita veřejného prostoru	Snížení počtu nehod ve městě	Zlepšení kvality veřejných prostorů a životního prostředí	
Regenerace sídliště Rybníky – bude se zpracovávat DUR	1	R04	Město Vsetín	70 000 000	studie	Město Vsetín	2021-2025 (postupná výstavba, 5 etap)	70 000 000	Atraktivita veřejného prostoru: Dostatek parkovacích míst	Zlepšení kvality veřejných prostorů a životního prostředí	Po roce 2030 není třeba dále rozšiřovat parkovací plochy ve městě	Město je příjemnější k životu.
Regenerace sídliště Luh	1	R05	Město Vsetín	58 000 000	studie	Město Vsetín	2020	58 000 000	Atraktivita veřejného prostoru: Kaldodenní život a místa setkávání	Zlepšení kvality veřejných prostorů	Počet uživatelů veřejných prostorů, kteří ve veřejném prostoru setrvávají, se do roku 2030 zdvojnásobí	Město je příjemnější k životu.
Stavební úpravy Dolního náměstí – zpracovává se studie	1	R06	Město Vsetín	30 000 000	studie	Město Vsetín	2023	30 000 000	Atraktivita veřejného prostoru: Kaldodenní život a místa setkávání	Zlepšení kvality veřejných prostorů	Počet uživatelů veřejných prostorů, kteří ve veřejném prostoru setrvávají, se do roku 2030 zdvojnásobí	Město je příjemnější k životu.
Přednádražní prostor – 1. etapa	1	M04	Město Vsetín a ŘSZK	150 000 000	studie	Město Vsetín	2025	150 000 000	Atraktivita veřejného prostoru: Dostatek parkovacích míst	Zlepšení kvality veřejných prostorů a životního prostředí	Po roce 2030 není třeba dále rozšiřovat parkovací plochy ve městě	Kvalitní veřejný prostor.
Přednádražní prostor – 2. etapa	1	M05	Město Vsetín a ŘSZK	110 000 000	studie	Město Vsetín	2025+ (koordinace s rekonstrukcí Smetanovy ul.)	110 000 000	Atraktivita veřejného prostoru: Dostatek parkovacích míst	Zlepšení kvality veřejných prostorů a životního prostředí	Po roce 2030 není třeba dále rozšiřovat parkovací plochy ve městě	Kvalitní veřejný prostor.
Přístup pro pěší z centra města na sídliště Sychrov	1	C06	Město Vsetín	697 000	studie	Město Vsetín	2025+ (víc)	697 000	Cyklistické město: Změna modál splitu cest ve městě	Počet cyklů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předem definované metodiky.
Křižovatka klíčových cyklostez (stezka podél Bečvy * Tyršova ulice)	1	C08	Město Vsetín	1 025 640	studie	Město Vsetín	2025+ (víc)	1 025 640	1. Profil cest udržitelných druhů dopravy (VHD pěší cyklo)			Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předem definované metodiky.
Dobudování cyklostezky podél Bečvy + vodorovné značení v navazujících ulicích	1	C09	Město Vsetín	8 444 800	studie	EU	2025+ (víc)	8 444 800	Cyklistické město: Změna modál splitu cest ve městě	Počet cyklů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předem definované metodiky.
Dobudování chodníku v ulici Stará cesta	1	C10	Město Vsetín	2 000 000	studie	Město Vsetín	2020	2 000 000	Bezpečná doprava	Snížení počtu nehod ve městě		Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předem definované metodiky.
Dobudování cyklostezky podél Bečvy a pod mostem ulice Smetanova	1	C11	Město Vsetín	2 129 600	studie	EU	2025+ (závisí na postupnosti investici Dvorní Mlýnský)	2 129 600	Cyklistické město: Změna modál splitu cest ve městě	Počet cyklů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předem definované metodiky.
Vybudování cyklostezky ulici Nádražní	1	C14	Město Vsetín	sočasné investice s rekonstrukcí Nádražní ulice	studie	EU	2025+ (závisí na termínu řešení Smetanovy ulice)	sočasné investice s rekonstrukcí Nádražní ulice	Cyklistické město: Změna modál splitu cest ve městě	Počet cyklů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předem definované metodiky.
Vybudování mimoúrovňového spojení mezi Rybníky a Trávníky	1	C22	Město Vsetín / SZDC	6 919 731	studie	EU	2025+ (víc)	0	Cyklistické město: Změna modál splitu cest ve městě	Počet cyklů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předem definované metodiky.
Cyklostezka Rokytenska – 1. část: úsek I po areál Kotla	1	S01a	Město Vsetín + SFDI	5 400 000	studie	EU	2020	5 400 000	Cyklistické město: Změna modál splitu cest ve městě	Počet cyklů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předem definované metodiky.
Cyklostezka Rokytenska – 1. část: úsek II od Kotrly po areál IRISA	1	S01b	Město Vsetín + SFDI	39 000 000	studie	EU	2022	39 000 000	Cyklistické město: Změna modál splitu cest ve městě	Počet cyklů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předem definované metodiky.
Cyklostezka Rokytenska – 1. část: úsek III od areálu IRISA po konec	1	S01c	Město Vsetín + SFDI	14 000 000	studie	EU	2024	14 000 000	Cyklistické město: Změna modál splitu cest ve městě	Počet cyklů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předem definované metodiky.
Cyklostezka Rokytenska – 2. část: od vstupu lávky po radar	1	S02	Město Vsetín + SFDI	500 000	studie	EU	2025-2030	500 000	Cyklistické město: Změna modál splitu cest ve městě	Počet cyklů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předem definované metodiky.
Cyklostezka Rokytenska – 3. část: vstava cyklováha přes Bečvu	1	S03	Město Vsetín + SFDI	bude určeno samostatnou studií	studie	EU	2025-2030	bude určeno samostatnou studií	Cyklistické město: Změna modál splitu cest ve městě	Počet cyklů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předem definované metodiky.
Cyklostezka Jaseničská – 2. etapa	1	S04	Město Vsetín + SFDI	bude určeno samostatnou studií	studie	EU	2025-2030	bude určeno samostatnou studií	Cyklistické město: Změna modál splitu cest ve městě	Počet cyklů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předem definované metodiky.
Okružní křižovatka na ulici Generála Klápálka	1	M01	Město Vsetín a ŘSZK	18 500 000	studie	EU	2020 (pouze kolaudace)	0	Bezpečná doprava	Snížení počtu nehod ve městě		Vjezd a výjezd z areálu obchodní galerie je plynulejší.
Rampa Mostecká	1	M02	ŘSD	bude určeno samostatnou studií	studie	ŘSD	2022	bude určeno samostatnou studií	Bezpečná doprava	Snížení počtu nehod ve městě		Sjezd z ulice 109 na silnici 157 a do města je plynulejší.
Parkovací dům u žst.	1	M06	SZDC	100 000 000	studie	SZDC	2023	0	Dostatek parkovacích míst	Po roce 2030 není třeba dále rozšiřovat parkovací plochy ve městě		Kapacita parkovacích míst pro cestující vlaky, návštěvníci nemocnice a centra města je dostatečná.
Parkoviště v ulici Matouše Vlčavka u domu č. p. 1203	1	R08	Město Vsetín	1 500 000	dokončení prací	Město Vsetín	2020	1 500 000	Dostatek parkovacích míst	Po roce 2030 není třeba dále rozšiřovat parkovací plochy ve městě		Kapacita parkovacích míst je lokálně dotatečná.
Parkovací místa v k. ú. Rokytenska u Vsetína	1	M09	Město Vsetín	6 000 000	studie	Město Vsetín	2023	6 000 000	Dostatek parkovacích míst	Po roce 2030 není třeba dále rozšiřovat parkovací plochy ve městě		Kapacita parkovacích míst je lokálně dotatečná.
Rozšíření parkovacích kapacit na Sychrově	1	V04	Město Vsetín	50 000 000	studie	Město Vsetín	2022	50 000 000	Fungující MHD: dostatek parkovacích míst: změna modál splitu ve městě	Počet uživatelů MHD se do roku 2025 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Kapacita parkovacích míst je lokálně dotatečná.
Rekonstrukce žst. Vsetín	1	M03	SZDC	2 000 000 000	studie	SZDC	2021 žst., 2022 P+R parkovací dům	navazující investice	Změna modál splitu ve městě: Atraktivita veřejného prostoru	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Zlepšení kvality veřejných prostorů a životního prostředí	Vsetín má moderní železniční stanici podle standardů 21. století.
Točna Sychrov	1	R07	Město Vsetín	10 000 000	studie	Město Vsetín	2020	10 000 000	Fungující MHD: Změna modál splitu ve městě	Počet uživatelů MHD se do roku 2025 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Linky MHD mohou být zavazny na sídliště Sychrov.
Obnova vozidlového parku MHD	1	R08	EU + Město Vsetín	93 800 000	nákup	EU	2020	14 000 000	Fungující MHD: Změna modál splitu ve městě	Počet uživatelů MHD se do roku 2030 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Zvýšení počtu osm v MHD Vsetín na dvojnásobek
Smetanova ulice	2	V03	Město Vsetín	bude určeno samostatnou studií	studie	Město Vsetín	2026-2028 (koordinace s rekonstrukcí Nádražní ulice)	bude určeno samostatnou studií	Město klíčových vzdáleností: Atraktivita veřejného prostoru: Kaldodenní život a místa setkávání; Živní prostředí	Zlepšení kvality veřejných prostorů a životního prostředí	Počet uživatelů veřejných prostorů, kteří ve veřejném prostoru setrvávají, se do roku 2030 zdvojnásobí	Z ulice Smetanova se stala klíčová obchodní ulice a je využívána zejména chodci a cyklisty.
Dopravní uzel při Mostecké ulici	2	V05	Město Vsetín	10 000 000	studie	EU	2021	10 000 000	Město klíčových vzdáleností: Atraktivita veřejného prostoru: Cyklistické město	Zvýšení dostupnosti základních druhů občanské vybavenosti obyvateli města	Počet cyklů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Místem proudí lidé, dnes proudí ebodky plynu okolo kruhového objezdu.
Základní ulic Svěrov, Hlisenka, Tyršova	2	C01	Město Vsetín	2 953 200	studie	Město Vsetín	2025+ (víc)	2 953 200	Cyklistické město: Změna modál splitu cest ve městě	Počet cyklů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předem definované metodiky.
Cyklopruh/cyklopietodogram od kruhového objezdu na sídliště Jaseničská	2	C03	Město Vsetín a ŘSZK	652 000	studie	Město Vsetín	2025+ (víc)	652 000	Bezpečná doprava: cyklistické město	Snížení počtu nehod ve městě	Počet cyklů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předem definované metodiky.
Cyklopruh/cyklopietodogram ulici Pláckého, Sychrov, Pod Pecinkem a Bratří Hlavců	2	C04	Město Vsetín a ŘSZK	307 700	studie	Město Vsetín	2025+ (víc)	307 700	Bezpečná doprava: cyklistické město	Snížení počtu nehod ve městě	Počet cyklů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předem definované metodiky.
Vodorovné značení a úprava láve chodníku v ulici Tyršova	2	C07	Město Vsetín	700 000	studie	Město Vsetín	2025+ (víc)	700 000	Cyklistické město: Změna modál splitu cest ve městě	Počet cyklů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předem definované metodiky.
Celková úprava ulice Smetanova	2	C13	Město Vsetín	6 860 000	studie	Město Vsetín	2025+ (závisí na termínu řešení Nádražní ulice)	6 860 000	Bezpečná doprava: Atraktivita veřejného prostoru	Snížení počtu nehod ve městě	Zlepšení kvality veřejných prostorů	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předem definované metodiky.

Vysvětlivky:

Městská hromadná doprava

Železniční doprava

Doprava v křídle

Automobilová doprava

Cyklistická doprava

Veřejný prostor

Název akce	Potřebnost	Kód akce	Investor	Celkové náklady investice v Kč	Předpokládaný stav investice v roce 2020	Převážující zdroje	Termín realizace	Investice města Vsetín do roku 2030 (tis. Kč)	Vize mobility	Strategický cíl	Specifický cíl	Indikátor
Vodorovné značení na sídlišti Ohrada	2	C15	Město Vsetín	22 500	studie	Město Vsetín	2025+ (viz)	22 500	Cyklistické město: Změna modál splitu cest ve městě	Počet cyklisťů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklisťů dle předem definované metody.
Vodorovné značení na sídlišti Rokytnice	2	C17	Město Vsetín	4 316 470	studie	Město Vsetín	2025+ (viz)	4 316 470	Cyklistické město: Změna modál splitu cest ve městě	Počet cyklisťů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklisťů dle předem definované metody.
Vodorovné značení na sídlišti V/69 (ulice Rokytnice)	2	C18	Město Vsetín	11 500	studie	Město Vsetín	2025+ (viz)	11 500	Cyklistické město: Změna modál splitu cest ve městě	Počet cyklisťů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklisťů dle předem definované metody.
Spojnice cyklostezky ulic U Trať – U Křivačkůviny	2	C19	Město Vsetín	bude určeno samostatnou studií	studie	EU	2021 (v návaznosti na rekonstrukci žst. Vsetín)	bude určeno samostatnou studií	Cyklistické město: Změna modál splitu cest ve městě	Počet cyklisťů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklisťů dle předem definované metody.
Propojení sídliště Trávnky a ulici Nádražní	2	C20	Město Vsetín	bude určeno samostatnou studií	studie	EU	2021 (v návaznosti na rekonstrukci žst. Vsetín)	bude určeno samostatnou studií	Cyklistické město: Změna modál splitu cest ve městě	Počet cyklisťů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklisťů dle předem definované metody.
Vodorovné značení na sídlišti Rybníky	2	C21	Město Vsetín	1 269 587	studie	Město Vsetín	2025+ (viz)	1 269 587	Cyklistické město: Změna modál splitu cest ve městě	Počet cyklisťů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklisťů dle předem definované metody.
Vodorovné značení na sídlišti Trávnky	2	C23	Město Vsetín	847 296	studie	Město Vsetín	2025+ (viz)	847 296	Cyklistické město: Změna modál splitu cest ve městě	Počet cyklisťů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklisťů dle předem definované metody.
Propojení území mezi silnicí I/57 a ulicí Na Lapači	2	M07	SŽDC	40 000 000	studie	SŽDC	2023	40 000 000	Bezpečná doprava	Snižení počtu nehod ve městě		
Horní náměstí	3	V02	Město Vsetín	bude určeno samostatnou studií	studie zpracována	Město Vsetín	2023	bude určeno samostatnou studií	Atraktivita veřejného prostoru: Kaldozemní život a místa setkávání	Zlepšení kvality veřejných prostorů	Počet uživatelů veřejných prostorů, kteří ve veřejném prostoru setrvávají, se do roku 2030 zdvojnásobí	Více lidí ve veřejném prostoru. Místo je oblíbeným místem setkávání.
Nábřeží Vsetinské Bečvy	3	V06	Město Vsetín	bude určeno samostatnou studií	studie zpracována	EU	závisí na Povodí Moravy	bude určeno samostatnou studií	Atraktivita veřejného prostoru: Cyklistické město	Zlepšení kvality veřejných prostorů	Počet cyklisťů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Z nábřeží se stala frekventovanou cyklostezka i místo využívané k procházkám a relaxaci.
Obytný soubor (zastřešený prostor)	3	M08	Město Vsetín a DELTA	60 090 000	studie	DELTA – Vset. Pila	2025 (závisí na soukromém investorech)	60 090 000	Město kvalitních vzdáleností: Atraktivita veřejného prostoru	Zvýšení dostupnosti základních drah občanské vybavenosti obyvatelům města	Zlepšení kvality veřejných prostorů a životního prostředí	Vyhledávané místo k bydlení pro svou výhodnou polohu blízko žst. i centra města.
Kruhový objezd na ulici mezi úlcemi Mostecká, Palackého a Dolní Jasenka	3	C02	Město Vsetín a RSZK	5 622 286	studie	Město Vsetín	2025+ (závisí na propojování investicí Povodí Moravy)	5 622 286	Bezpečná doprava: cyklistické město: Atraktivita veřejného prostoru	Snižení počtu nehod ve městě	Počet cyklisťů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklisťů dle předem definované metody.
Nová cyklostezka na levém břehu Bečvy pod zámkem	3	C05	Město Vsetín	3 500 500	studie	EU	2025+ (závisí na propojování investicí Povodí Moravy)	0	Cyklistické město: změna modál splitu cest ve městě	Počet cyklisťů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklisťů dle předem definované metody.
Cyklopodjezd pod ulicí Gen. Klápáka / zvýšený přechod + značení na Ohradu	3	C12	Město Vsetín	31 682 080	studie	EU	2025+ (viz)	bude určeno samostatnou studií	Cyklistické město: Změna modál splitu cest ve městě	Počet cyklisťů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklisťů dle předem definované metody.
Výbudování visuální cyklostezky pod silničním mostem	3	C16	Město Vsetín / RSD	29 170 800	studie	EU	2025+ (viz)	0	Cyklistické město: Změna modál splitu cest ve městě	Počet cyklisťů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklisťů dle předem definované metody.
Úprava dopravního řešení v ulici Na Lapači	3	M10	Město Vsetín	3 000 000	studie	Město Vsetín	2025	3 000 000	Bezpečná doprava	Snižení počtu nehod ve městě		

Vysvětlivky:

Městská hromadná doprava

Zelezniční doprava

Doprava v křídle

Automobilová doprava

Cyklistická doprava

Veřejný prostor

Akční plán udržitelné mobility

pro rok 2020 — dle výše investice

Název akce	Potřebnost	Kód akce	Investor	Celkové náklady investice v Kč	Předpokládaný stav investice v roce 2020	Převažující zdroje	Termín realizace	Investice města Vsetín do roku 2030 (tis. Kč)	Vize mobility	Strategický cíl	Specifický cíl	Indikátor
Vodorovné značení na sílci U69 (ulice Rokytnice)	2	C18	Město Vsetín	11 500	studie	Město Vsetín	2025+ (více)	11 500	Cyklistické město: Změna modál splitu cest ve městě	Počet cyklů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předmětů definování metodiky.
Vodorovné značení na sílci Ohrada	2	C15	Město Vsetín	22 500	studie	Město Vsetín	2025+ (více)	22 500	Cyklistické město: Změna modál splitu cest ve městě	Počet cyklů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předmětů definování metodiky.
Cyklopruh/piktogram ulic Palackého, Sychrov, Pod Pevněm a Braží Hlavců	2	C04	Město Vsetín a RSZK	307 700	studie	Město Vsetín	2025+ (více)	307 700	Bezpečná doprava: cyklistické město	Snižení počtu nehod ve městě	Počet cyklů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předmětů definování metodiky.
Cyklostezka Rokytanka – 2. část: od vjezdu lávky po radar	1	S02	Město Vsetín + SFDI	300 000	studie	EU	2025-2030	300 000	Cyklistické město: Změna modál splitu cest ve městě	Počet cyklů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předmětů definování metodiky.
Cyklopruh/cyklopiktogram od kruhového objezdu na sílci Jaseňka	2	C03	Město Vsetín a RSZK	652 000	studie	Město Vsetín	2025+ (více)	652 000	Bezpečná doprava: cyklistické město	Snižení počtu nehod ve městě	Počet cyklů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předmětů definování metodiky.
Přístup pro pěší z centra města na sílci Sychrov	1	C06	Město Vsetín	697 000	studie	Město Vsetín	2025+ (více)	697 000	Cyklistické město: Změna modál splitu cest ve městě	Počet cyklů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předmětů definování metodiky.
Vodorovné cykloznačení a úprava šířky chodníku v ulici Tyršova	2	C07	Město Vsetín	700 000	studie	Město Vsetín	2025+ (více)	700 000	Cyklistické město: Změna modál splitu cest ve městě	Počet cyklů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předmětů definování metodiky.
Vodorovné značení na sílci Trávníky	2	C23	Město Vsetín	847 296	studie	Město Vsetín	2025+ (více)	847 296	Cyklistické město: Změna modál splitu cest ve městě	Počet cyklů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předmětů definování metodiky.
Křížovatka klíčových cyklostez (stezka po řídí Bečvy x Tyršova ulice)	1	C08	Město Vsetín	1 025 640	studie	Město Vsetín	2025+ (více)	1 025 640	I. Podíl cest udržitelných druhů dopravy (VHD přes cyklo)			Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předmětů definování metodiky.
Vodorovné značení na sílci Rybníky	2	C21	Město Vsetín	1 269 587	studie	Město Vsetín	2025+ (více)	1 269 587	Cyklistické město: Změna modál splitu cest ve městě	Počet cyklů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předmětů definování metodiky.
Parkoviště v ulici Matouše Václavka u domu č. p. 1203	1	R08	Město Vsetín	1 500 000	dokonalení prací	Město Vsetín	2020	1 500 000	Dostatek parkovacích míst	Po roce 2030 není třeba dále rozšiřovat parkovací plochy ve městě		Kapacita parkovacích míst je lokálně dostatečná.
Dobudování chodníku v ulici Stará zesta	1	C10	Město Vsetín	2 000 000	studie	Město Vsetín	2020	2 000 000	Bezpečná doprava	Snižení počtu nehod ve městě		Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předmětů definování metodiky.
Dobudování cyklostezky podél Bečvy a pod mostem ulice Smetanova	1	C11	Město Vsetín	2 129 600	studie	EU	2025+ (závisí na prostředcích investice Posvdi Moravy)	2 129 600	Cyklistické město: Změna modál splitu cest ve městě	Počet cyklů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předmětů definování metodiky.
Revitalizace veřejných ploch za domy v ulici Jaseňka, Luh	1	R01	Město Vsetín	2 500 000	studie	Město Vsetín	2020	2 500 000	Atraktivita veřejného prostoru	Zlepšení kvality veřejných prostorů a životního prostředí		Město je příjemnější k životu.
Zkaldnění ulic Svárov, Hlisenka, Tyršova	2	C01	Město Vsetín	2 953 200	studie	Město Vsetín	2025+ (více)	2 953 200	Cyklistické město: Změna modál splitu cest ve městě	Počet cyklů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předmětů definování metodiky.
Úprava dopravního řešení v ulici Na Lapači	3	M10	Město Vsetín	3 000 000	studie	Město Vsetín	2025	3 000 000	Bezpečná doprava	Snižení počtu nehod ve městě		
Vodorovné značení na sílci Rokytnice	2	C17	Město Vsetín	4 316 470	studie	Město Vsetín	2025+ (více)	4 316 470	Cyklistické město: Změna modál splitu cest ve městě	Počet cyklů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předmětů definování metodiky.
Stavební úpravy místní komunikace Na Školou, Ohrada	1	R03	Město Vsetín	5 000 000	studie	Město Vsetín	2025+ (více)	5 000 000	Bezpečná doprava: Atraktivita veřejného prostoru	Snižení počtu nehod ve městě	Zlepšení kvality veřejných prostorů a životního prostředí	
Cyklostezka Rokytanka – 1. část: úsek I po areál Kotla	1	S01a	Město Vsetín + SFDI	5 400 000	studie	EU	2020	5 400 000	Cyklistické město: Změna modál splitu cest ve městě	Počet cyklů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předmětů definování metodiky.
Kruhový objezd na ulici mezi úlcemi Mostecká, Palackého a Dolní Jaseňka	3	C02	Město Vsetín a RSZK	5 622 286	studie	Město Vsetín	2025+ (závisí na prostředcích investice Posvdi Moravy)	5 622 286	Bezpečná doprava: cyklistické město: Atraktivita veřejného prostoru	Snižení počtu nehod ve městě	Počet cyklů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předmětů definování metodiky.
Parkovací místa v k. ú. Rokytnice u Vsetína	1	M09	Město Vsetín	6 000 000	studie	Město Vsetín	2023	6 000 000	Dostatek parkovacích míst	Po roce 2030 není třeba dále rozšiřovat parkovací plochy ve městě		Kapacita parkovacích míst je lokálně dostatečná.
Celková úprava ulice Smetanova	2	C13	Město Vsetín	6 860 000	studie	Město Vsetín	2025+ (závisí na termínu řešení Nádražní ulice)	6 860 000	Bezpečná doprava: Atraktivita veřejného prostoru	Snižení počtu nehod ve městě	Zlepšení kvality veřejných prostorů	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předmětů definování metodiky.
Revitalizace prostoru mezi domy č. p. 1729 a 1730, Trávníky	1	R02	Město Vsetín	7 000 000	studie	Město Vsetín	2022	7 000 000	Atraktivita veřejného prostoru: Dostatek parkovacích míst	Zlepšení kvality veřejných prostorů a životního prostředí	Po roce 2030 není třeba dále rozšiřovat parkovací plochy ve městě	Město je příjemnější k životu.
Dobudování cyklostezky podél Bečvy + vodorovné značení v navazujících ulicích	1	C09	Město Vsetín	8 444 800	studie	EU	2025+ (více)	8 444 800	Cyklistické město: Změna modál splitu cest ve městě	Počet cyklů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předmětů definování metodiky.
Dopravní uzel při Mostecké ulici	2	M05	Město Vsetín	10 000 000	studie	EU	2021	10 000 000	Město klíčových vřádelnosti: Atraktivita veřejného prostoru: Cyklistické město	Zvýšení dostupnosti základních druhů občanské vybavenosti obyvatelům města	Počet cyklů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Místem proudí lidé, dnes proudí chodci plynou okolo kruhového objezdu.
Točna Sychrov	1	R07	Město Vsetín	10 000 000	studie	Město Vsetín	2020	10 000 000	Fungující MHD; Změna modál splitu ve městě	Počet uživatelů MHD se do roku 2025 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Linky MHD mohou být zavedeny na sílci Sychrov.
Cyklostezka Rokytanka – 1. část: úsek III od areálu IRISA po konec	1	S01c	Město Vsetín + SFDI	14 000 000	studie	EU	2024	14 000 000	Cyklistické město: Změna modál splitu cest ve městě	Počet cyklů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předmětů definování metodiky.
Obnova vozidlového parku MHD	1	R08	EU + Město Vsetín	14 000 000	nákap	EU	2020	14 000 000	Fungující MHD; Změna modál splitu ve městě	Počet uživatelů MHD se do roku 2025 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Zvýšení počtu osk v MHD Vsetín na dvojnásobek.
Stavební úpravy Dolního náměstí – zpracování se studie	1	R06	Město Vsetín	30 000 000	studie	Město Vsetín	2023	30 000 000	Atraktivita veřejného prostoru: Kaldodenní život a místa setkávání	Zlepšení kvality veřejných prostorů	Počet uživatelů veřejných prostorů, kteří ve veřejném prostoru setrvávají, se do roku 2030 zdvojnásobí	Město je příjemnější k životu.
Cyklostezka Rokytanka – 1. část: úsek II od Kotly po areál IRISA	1	S01b	Město Vsetín + SFDI	39 000 000	studie	EU	2022	39 000 000	Cyklistické město: Změna modál splitu cest ve městě	Počet cyklů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklů dle předmětů definování metodiky.
Propojení území mezi sílci U57 a ulici Na Lapači	2	M07	SZDC	40 000 000	studie	SZDC	2023	40 000 000	Bezpečná doprava	Snižení počtu nehod ve městě		
Rozšíření parkovacích kapacit na Sychrově	1	V04	Město Vsetín	50 000 000	studie	Město Vsetín	2022	50 000 000	Fungující MHD; dostatek parkovacích míst; změna modál splitu ve městě	Počet uživatelů MHD se do roku 2025 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Kapacita parkovacích míst je lokálně dostatečná.
Regenerace sídliště Luh	1	R05	Město Vsetín	58 000 000	studie	Město Vsetín	2020	58 000 000	Atraktivita veřejného prostoru: Kaldodenní život a místa setkávání	Zlepšení kvality veřejných prostorů	Počet uživatelů veřejných prostorů, kteří ve veřejném prostoru setrvávají, se do roku 2030 zdvojnásobí	Město je příjemnější k životu.
Obýtný soubor (záměstátní prostor)	3	M08	Město Vsetín a DELTA	60 000 000	studie	DELTA – Vset. Pld	2025 (závisí na soukromém investování)	60 000 000	Město klíčových vřádelnosti: Atraktivita veřejného prostoru	Zvýšení dostupnosti základních druhů občanské vybavenosti obyvatelům města	Zlepšení kvality veřejných prostorů a životního prostředí	Vyhledávane míst k bydlení pro svou výhledovou polohu blízko žil. i centra města.
Regenerace sídliště Rybníky – bude se zpracovávat DUR	1	R04	Město Vsetín	70 000 000	studie	Město Vsetín	2021-2025 (postupná výstavba, 5 etap)	70 000 000	Atraktivita veřejného prostoru: Dostatek parkovacích míst	Zlepšení kvality veřejných prostorů a životního prostředí	Po roce 2030 není třeba dále rozšiřovat parkovací plochy ve městě	Město je příjemnější k životu.
Přednádražní prostor – 2. etapa	1	M05	Město Vsetín a RSZK	110 000 000	studie	Město Vsetín	2025 (koordinace s rekonstrukcí Smeranovy ul.)	110 000 000	Atraktivita veřejného prostoru: Dostatek parkovacích míst	Zlepšení kvality veřejných prostorů a životního prostředí	Po roce 2030 není třeba dále rozšiřovat parkovací plochy ve městě	Kvalitní veřejný prostor.
Přednádražní prostor – 1. etapa	1	M04	Město Vsetín a RSZK	150 000 000	studie	Město Vsetín	2025	150 000 000	Atraktivita veřejného prostoru: Dostatek parkovacích míst	Zlepšení kvality veřejných prostorů a životního prostředí	Po roce 2030 není třeba dále rozšiřovat parkovací plochy ve městě	Kvalitní veřejný prostor.
Rekonstrukce žst. Vsetín	1	M03	SZDC	2 000 000 000	studie	SZDC	2021 žst., 2022 P+R parkovací dům	investující investice	Změna modál splitu ve městě: Atraktivita veřejného prostoru	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Zlepšení kvality veřejných prostorů a životního prostředí	Vsetín má moderní železniční stanici podle standardů 21. století.

Vysvětlivky:

Městská hromadná doprava

Železniční doprava

Doprava v klidu

Automobilová doprava

Cyklistická doprava

Veřejný prostor

Název akce	Potřebnost	Kód akce	Investor	Celkové náklady investice v Kč	Předpokládaný stav investice v roce 2020	Převažující zdroje	Termín realizace	Investice města Vsetín do roku 2030 (tis. Kč)	Vize mobility	Strategický cíl	Specifický cíl	Indikátor
Prostor před kulturním domem	1	V01	Město Vsetín	bude určeno samostatnou studií	studie	Město Vsetín	2021	bude určeno samostatnou studií	Atraktivita veřejného prostoru: Kaldodenní život a místa setkávání	Zlepšení kvality veřejných prostorů	Počet uživatelů veřejných prostorů, kteří ve veřejném prostoru setrvávají, se do roku 2030 zdvojnásobí	Počet uživatelů veřejných prostorů, kteří ve veřejném prostoru setrvávají, se do roku 2030 zdvojnásobí
Horní náměstí	3	V02	Město Vsetín	bude určeno samostatnou studií	studie zpracována	Město Vsetín	2023	bude určeno samostatnou studií	Atraktivita veřejného prostoru: Kaldodenní život a místa setkávání	Zlepšení kvality veřejných prostorů	Počet uživatelů veřejných prostorů, kteří ve veřejném prostoru setrvávají, se do roku 2030 zdvojnásobí	Více lidí ve veřejném prostoru. Město je oblíbeným místem setkávání.
Smetanova ulice	2	V03	Město Vsetín	bude určeno samostatnou studií	studie	Město Vsetín	2026-2028 (koordinace s rekonstrukcí Nádražní ulice)	bude určeno samostatnou studií	Město krajinných vědomostí: Atraktivita veřejného prostoru: Kaldodenní život a místa setkávání: Životní prostředí	Zlepšení kvality veřejných prostorů a životního prostředí	Počet uživatelů veřejných prostorů, kteří ve veřejném prostoru setrvávají, se do roku 2030 zdvojnásobí	Z ulice Smetanova se stala klasičtí obchodní ulice a je využívána zejména chodci a cyklisty.
Nábřeží Vsetínské Bečvy	3	V06	Město Vsetín	bude určeno samostatnou studií	studie zpracována	EU	závisí na Povodí Moravy	bude určeno samostatnou studií	Atraktivita veřejného prostoru: Cyklistické město	Zlepšení kvality veřejných prostorů	Počet cyklistů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Z nábřeží se stala frekventovanou cyklostezka i místo využívané k procházkám a relaxaci.
Cyklopodjezd pod ulicí Gen. Klápáka / zvýšený přechod + značení na Otrádu	3	C12	Město Vsetín	51 682 080	studie	EU	2025+ (více)	bude určeno samostatnou studií	Cyklistické město: Změna modál splitu cest ve městě	Počet cyklistů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklistů dle předem definované metodiky.
Spojnice cyklostezkou ulic U Trati – U Křivačkůvny	2	C19	Město Vsetín	bude určeno samostatnou studií	studie	EU	2021 (v návaznosti na rekonstrukci Ist. Vsetín)	bude určeno samostatnou studií	Cyklistické město: Změna modál splitu cest ve městě	Počet cyklistů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklistů dle předem definované metodiky.
Propojení sídliště Travníky a ulici Nádražní	2	C20	Město Vsetín	bude určeno samostatnou studií	studie	EU	2021 (v návaznosti na rekonstrukci Ist. Vsetín)	bude určeno samostatnou studií	Cyklistické město: Změna modál splitu cest ve městě	Počet cyklistů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklistů dle předem definované metodiky.
Cyklostezka Rokytěnka – 3. etapa: vjezd cyklováha přes Bečvu	1	S03	Město Vsetín + SFDI	bude určeno samostatnou studií	studie	EU	2025-2030	bude určeno samostatnou studií	Cyklistické město: Změna modál splitu cest ve městě	Počet cyklistů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklistů dle předem definované metodiky.
Cyklostezka Jasence – 2. etapa	1	S04	Město Vsetín + SFDI	bude určeno samostatnou studií	studie	EU	2025-2030	bude určeno samostatnou studií	Cyklistické město: Změna modál splitu cest ve městě	Počet cyklistů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklistů dle předem definované metodiky.
Rampa Mostecká	1	M02	ŘSD	bude určeno samostatnou studií	studie	ŘSD	2022	bude určeno samostatnou studií	Bezpečná doprava	Snižení počtu nehod ve městě		Sjezd ze silnice 169 na silnici 157 a do města je plynulejší.
Vybudování cyklostezky ulici Nádražní	1	C14	Město Vsetín	soadze investice rekonstrukce Nádražní ulice	studie	EU	2025+ (závisí na termínu řešení Smetanovy ulice)	studie investice rekonstrukce Nádražní ulice	Cyklistické město: Změna modál splitu cest ve městě	Počet cyklistů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklistů dle předem definované metodiky.
Nová cyklostezka na levém břehu Bečvy pod zámkem	3	C05	Město Vsetín	3 500 500	studie	EU	2025+ (závisí na předpokládané investici Povodí Moravy)	0	Cyklistické město: změna modál splitu cest ve městě	Počet cyklistů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklistů dle předem definované metodiky.
Vybudování nové cyklostezky pod sélčím mostem	3	C16	Město Vsetín / ŘSD	29 170 800	studie	EU	2025+ (více)	0	Cyklistické město: Změna modál splitu cest ve městě	Počet cyklistů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklistů dle předem definované metodiky.
Vybudování mimoúrovňového spojení mezi Rybníky a Travníky	1	C22	Město Vsetín / SZDC	6 919 731	studie	EU	2025+ (více)	0	Cyklistické město: Změna modál splitu cest ve městě	Počet cyklistů ve městě se do roku 2030 zdvojnásobí	Podíl cest udržitelnými způsoby cest se do roku 2030 zdvojnásobí	Pravidelné každoroční sčítání cyklistů dle předem definované metodiky.
Okružní křižovatka na ulici Generála Klápáka	1	M01	Město Vsetín a RSZK	18 500 000	studie	EU	2020 (přítel kolaudace)	0	Bezpečná doprava	Snižení počtu nehod ve městě		Vjezd a vjezd z areálu obchodní galerie je plynulejší.
Parkovací dům u žst.	1	M06	SZDC	100 000 000	studie	SZDC	2023	0	Dostatek parkovacích míst	Po roce 2030 není třeba dále rozšiřovat parkovací plochy ve městě		Kapacita parkovacích míst pro cestující vlaky, návštěvníky nemocnice a centra města je dostatečná.

Vysvětlivky:

Městská hromadná doprava

Zelezniční doprava

Doprava v křidu

Automobilová doprava

Cyklistická doprava

Veřejný prostor

ČÁST V

Přílohy

Příloha: Závěr zjišťovacího řízení SEA Plánu udržitelné mobility Vsetín



Odbor životního prostředí a zemědělství oddělení hodnocení ekologických rizik	dle rozdělovníku
---	------------------

datum	oprávněná úřední osoba	číslo jednací	spisová značka
17. prosince 2019	Ing. Renata Čablová	KUZL 73659/2019	KUSP 73659/2019 ŽPZE-RC

Závěr zjišťovacího řízení

podle § 10d zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí
a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí),
ve znění pozdějších předpisů

Identifikační údaje:

Název koncepce: „Plán udržitelné městské mobility města Vsetína“

Charakter koncepce:

Plán udržitelné mobility je strategickým dokumentem – plánem v oblasti dopravy. Řeší dopravu jako celek, neodtrhává od sebe jednotlivé druhy dopravy. Naopak se snaží využít předností každého z nich. Klade důraz na vzájemnou provázanost. Cílem Plánu udržitelné mobility je zajistit mobilitu obyvatel tak, aby budoucí pohyb lidí po městě nebyl zbytečně omezován, aby se řídil potřebami lidí, kteří ve městě a jeho okolí žijí a zároveň aby se postupně zlepšovala kvalita našeho života ve městě (např. méně hluku a emisí výfukových plynů apod.). Jedná se primárně o dopravní koncepci s přesahem do rozvoje města, urbanismu a územního plánování.

Umístění:

Kraj: Zlínský

Obec: Vsetín

Předkladatel: Město Vsetín, Svárov 1080, 755 24 Vsetín
IČ: 00304450, zastoupeno: Mgr. Ing. Jiřím Růžičkou, starostou města

Oprávněný zástupce předkladatele:

ANTE, spol. s r.o.
Pod Pekařkou 1086/27, 147 00 Praha 4 – Podolí
IČ: 46345761, kontaktní osoba: Mgr. Petr Pšenička

Zpracovatel oznámení:

Ing. Pavel Martan
Strmá 1046, 686 05 Uherské Hradiště
autorizace podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb.,
č. j. osvědčení 4204/680/OPV/93 s prodloužením platnosti

Krajský úřad Zlínského kraje
tř. Tomáše Bati 21
761 90 Zlín

IČO: 70891320
tel.: 577 043 373
e-mail: renata.cablova@kr-zlinsky.cz, www.kr-zlinsky.cz



Souhrnné vypořádání připomínek:

K oznámení koncepce byla doručena vyjádření těchto dotčených správních úřadů: Obvodní báňský úřad pro území krajů Jihomoravského a Zlínského, Krajská hygienická stanice Zlínského kraje, Česká inspekce životního prostředí OI Brno, Městský úřad Vsetín, odbor životního prostředí, Povodí Moravy, s. p. a jedno vyjádření veřejnosti: Ing. Václav Včelica.

Vyjádření k předložené koncepci Obvodního báňského úřadu pro území krajů Jihomoravského a Zlínského, Krajské hygienické stanice Zlínského kraje, České inspekce životního prostředí, OI Brno a Městského úřadu Vsetín, odboru životního prostředí, byla bez připomínek.

Vyjádření Povodí Moravy, s. p. ze dne 13. listopadu 2019 (č. j. PM-50475/2019/5203/Vrab) a vyjádření veřejnosti (Ing. Václav Včelica ze dne 5. prosince 2019) neobsahovala připomínky vztahující se k posouzení vlivů předložené koncepce na životní prostředí.

Závěr:

Krajský úřad Zlínského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství (dále „krajský úřad“) na základě zjišťovacího řízení, provedeného ve smyslu § 10g citovaného zákona a podle kritérií uvedených v příloze č. 2 citovaného zákona dospěl v závěru, že koncepce s názvem

„Plán udržitelné městské mobility města Vsetína“
nebude posuzována podle citovaného zákona.

Zdůvodnění:

Krajský úřad dne 11. listopadu 2019 obdržel oznámení koncepce „Plán udržitelné městské mobility města Vsetína“. Dne 15. listopadu 2019 zveřejnil krajský úřad informaci o oznámení koncepce na úřední desce Zlínského kraje. Oznámení koncepce bylo zveřejněno v informačním systému SEA (kód záměru ZLK016K). Informace o oznámení koncepce byla zaslána dotčeným správním úřadům a územně samosprávním celkům.

Předložená koncepce „Plán udržitelné městské mobility města Vsetína“ je předmětem posuzování vlivů koncepce podle ustanovení § 10a odst. 1) zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Proto bylo dle ust. § 10d odst. 1 tohoto zákona provedeno zjišťovací řízení, jehož cílem bylo zjistit, zda koncepce bude posuzována podle citovaného zákona. Příslušný úřad provedl vyhodnocení předložené koncepce podle kritérií uvedených v příloze č. 8 citovaného zákona a dospěl k výše uvedenému závěru zjišťovacího řízení. V rámci zjišťovacího řízení hodnotil především charakter, rozsah a umístění koncepce, dále vyjádření dotčených správních úřadů a dotčených územních samosprávních celků.

K oznámení koncepce bylo doručeno celkem 5 vyjádření dotčených správních úřadů a územních samosprávních celků: Obvodní báňský úřad pro území krajů Jihomoravského a Zlínského, Krajská hygienická stanice Zlínského kraje, Česká inspekce životního prostředí, OI Brno, Městský úřad Vsetín, odbor životního prostředí, Povodí Moravy, s. p. a jedno vyjádření veřejnosti: Ing. Václav Včelica. V žádném z obdržených vyjádření nebyl vznesen požadavek aplikace procesu SEA.

Krajský úřad dále ve smyslu ust. § 10d odst. 4 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí uvádí důvody, pro které není posuzování podle tohoto zákona požadováno.

Dotčené orgány státní správy na úseku ochrany životního prostředí, které se k předloženému oznámení koncepce vyjádřily v rámci zjišťovacího řízení, nevznesly takovou připomínku, která by vyžadovala posouzení ve smyslu tohoto zákona. Příslušný orgán ochrany přírody a krajiny vyloučil ve svém stanovisku dle ust. § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů možný významný vliv předložené koncepce na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí.

Nebyla shledána tak významná rizika pro životní prostředí a veřejné zdraví, aby bylo nutné tuto koncepci posoudit v rámci procesu SEA. Stejně tak případné vlivy koncepce na jednotlivé složky

životního prostředí nebyly shledány za tak významné, aby bylo nutné je v rámci této koncepční fáze posoudit. Jednotlivá navržená opatření byla v předloženém oznámení hodnocena z hlediska vlivu na ovzduší, vodu a půdu. U žádného z těchto navržených opatření nebyl shledán potenciální významný negativní vliv. Převážná většina navržených opatření vykazuje potenciální mírný pozitivní vliv a to zejména z hlediska vlivu na ovzduší. Mírně negativní vliv je sledován zejména z hlediska vlivu na vodu případně z hlediska záboru ZPF.

Velká část opatření jsou administrativního, organizačního či marketingového charakteru, některá z nich však mají územní dopad (např. terminál MHD, parkoviště, parkovací dům apod.). Konkrétní projekční a technické parametry těchto projektů budou blíže a podrobněji specifikovány v dalších navazujících řízeních a vzhledem k charakteru těchto záměrů nelze vyloučit i případné posouzení vlivů na ŽP v rámci procesu EIA.

Krajský úřad také hodnotil míru, v jaké by mohla předložená koncepce ovlivňovat jiné koncepce a případný přeshraniční vliv, který nelze předpokládat. Míra ovlivnění jiných koncepcí je minimální vzhledem k tomu, že předloženou koncepcí je dotčeno území tvořené územním obvodem pouze města Vsetína.

Celkově lze shrnout, že „Plán udržitelné městské mobility města Vsetína“ v rámci své návrhové části přináší řadu opatření, která mají za úkol zlepšovat dopravní dostupnost, zvyšovat kvalitu silnic a pozemních komunikací včetně zlepšení nabídky parkovacích míst na území města Vsetína. Dalším cílem je rozvíjení udržitelné formy dopravy na území města Vsetína a snižování míry znečištění životního prostředí.

Na základě výše uvedeného krajský úřad dospěl k závěru, že **se jedná o koncepci, u které není předpoklad takových vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, které by odůvodňovaly nutnost posouzení dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí**. Zájmy ochrany životního prostředí a veřejného zdraví lze prosadit standardními postupy podle zvláštních právních předpisů při realizaci konkrétních záměrů. Krajský úřad zároveň sděluje, že toto stanovisko nevylučuje možnost posouzení případného konkrétního záměru v rámci procesu EIA.

Město Vsetín žádáme jako dotčený územní samosprávný celek ve smyslu § 16 odst. 3 citovaného zákona o zveřejnění závěru zjišťovacího řízení na úřední desce a to po dobu nejméně 15 dnů včetně zaslání písemného vyrozumění o dni vyvěšení této informace.

Do závěru zjišťovacího řízení lze nahlédnout v Informačním systému SEA na internetových stránkách https://portal.cenia.cz/eiasea/view/sea100_koncepce kód koncepce ZLK016K.

Otisk úředního razítka

RNDr. Alan Urc
vedoucí odboru

(Dokument opatřen elektronickým podpisem)

Rozdělovník:

Předkladatel:

Město Vsetín, Svárov 1080, 755 01 Vsetín

Zpracovatel oznámení:

ANTE, spol. s r.o. Pod Pekařkou 1086/27, 147 00 Praha 4 - Podolí

Dotčené územní samosprávné celky:

Zlínský kraj, tř. T. Bati 21, 761 90 Zlín
Město Vsetín, Svárov 1080, 755 01 Vsetín

Dotčené správní úřady:

Krajský úřad Zlínského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství tř. Tomáše Bati 21, 7610 90 Zlín
Městský úřad Vsetín, odbor životního prostředí, Svárov 1080, 755 01 Vsetín
Krajská hygienická stanice Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně, Havlíčkovo nábřeží 600, 760 01 Zlín
Krajská hygienická stanice Zlínského kraje - pracoviště Vsetín, 4. května 287, 755 01 Vsetín
ČIŽP oblastní inspektorát Brno, Lieberzeitova 14, 614 00 Brno
Povodí Moravy s. p., Dřevařská 11, 601 75 Brno
AOPK, Správa CHKO Beskydy, Nádražní 36, 756 61 Rožnov pod Radhoštěm
Obvodní báňský úřad pro území krajů Jihomoravského a Zlínského, Cejl 13, 601 42 Brno
Národní památkový ústav, ústřední odborné pracoviště v Kroměříži, Sněmovní náměstí 1, 761 01 Kroměříž

Na vědomí:

MŽP ČR, OVSS VIII, Krapkova 3 10, 779 00 Olomouc