

1. Analýza nadřazených

Tento dokument vychází a respektuje ustanovení nadřazených dokumentů Evropské unie, České republiky a Zlínského kraje. Analýza strategických dokumentů je důležitá zejména s ohledem pro parametry vyhodnocování současného stavu v analytické části koncepce dopravy a stanovení scénářů řešení dopravy ve městě Rožnov pod Radhoštěm.

Ustanovení nadřazených strategických dokumentů lze shrnout do následujících strategických zásad požadavků důležitých pro řešení udržitelné mobility:

<p>CO NEJVĚTŠÍ PODPORA „ČISTÉ MOBILITY“, TEDY PĚŠÍ A CYKLISTICKÉ DOPRAVY</p>	<p>ZVYŠOVÁNÍ MODAL-SPLITU VE PROSPĚCH INTEGROVANÉ VEŘEJNÉ DOPRAVY NA ÚKOR INDIVIDUÁLNÍ AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY</p>
<p>SNÍŽOVAT NEGATIVNÍ DOPADY DOPRAVY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A LIDSKÉ ZDRAVÍ</p> <p>USMĚRNĚNÍ TĚŽKÉ NÁKLADNÍ DOPRAVY MIMO SÍDLA</p>	<p>PODPORA UČINNÝCH SYSTÉMŮ ŘÍZENÍ PROVOZU A INFORMOVÁNÍ UŽIVATELŮ</p> <p>ZLEPŠENÍ VYUŽITÍ A ZVÝŠENÍ KVALITY VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ</p>

strategických dokumentů

Pro potřeby této koncepce byly analyzovány tyto nadřazené strategické dokumenty:

<p>úroveň Evropské unie</p>	<p>— Strategie Evropa 2020 (březen 2010) — Bílá kniha: Cesta k jednotnému evropskému dopravnímu prostoru – ke konkurenceschopnému a efektivnímu dopravnímu systému — Evropská politika soudržnosti – hlavní požadavky na dopravu</p>
<p>úroveň České republiky</p>	<p>— Politika územního rozvoje ČR (září 2019) — Dopravní politika ČR 2014-2020 — Česká republika 2030 — Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020 — Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy 2013-2020 — Zásady územní politiky 2017</p>
<p>úroveň Zlínského kraje</p>	<p>— Zásady územního rozvoje Zlínského kraje</p>
<p>úroveň města Rožnov pod Radhoštěm</p>	<p>— Strategický plán města Rožnov pod Radhoštěm</p>

Výpis ustanovení jednotlivých strategických dokumentů relevantních ke koncepci dopravy následuje:

Strategie Evropa 2020

březen 2010 | www.mmr.cz

Strategie Evropa 2020 navazuje na tzv. Lisabonskou strategii a je strategickým dokumentem EU pro období let 2010-2020.

Vnitrostátní úroveň:

- zajistit v rámci základní sítě EU koordinované provádění projektů v oblasti infrastruktury, jež zásadním způsobem přispívají k účinnosti celkového dopravního systému EU
- zaměřit se na městský rozměr dopravy, kde vzniká značná část dopravního přetížení a emisí

Bílá kniha – Cesta k jednotnému evropskému dopravnímu prostoru – ke konkurenceschopnému a efektivnímu dopravnímu systému

březen 2011 | www.mdcr.cz

Bílá kniha je nástroj dopravní politiky EU. Jejím hlavním cílem je podpořit konkurenceschopnost Evropy prostřednictvím zdrojově efektivních a udržitelných dopravních systémů. Bílá kniha formuluje především výchozí požadavky a cíle pro dlouhodobý rozvoj dopravy na evropském kontinentě. Zdůrazňuje, že doprava je fundamentem pro naše hospodářství i společenský život.

- Přechod na čistší dopravu ve městě, která rovněž zahrnuje chůzi a jízdu na kole.
- Zvýšit podíl využívání hromadných dopravních prostředků, hustotu a četnost dopravních služeb.
- Podpora chůze a jízdy na kole by se měla stát nedílnou součástí městské mobility a plánování infrastruktury.
- Prosazovat používání menších, lehčích a specializovanějších silničních osobních vozidel. Zavedení alternativních paliv u vozových parků městských autobusů, taxíků a dodávek.
- Poplatky za používání komunikací a odstraňování daňové nerovnováhy rovněž může přispět k podpoře používání veřejné dopravy a postupnému zavedení alternativního pohonu.

Evropská politika soudržnosti – hlavní požadavky na dopravu

2017 | ec.europa.eu

Evropská politika soudržnosti ve svých hlavních požadavcích na dopravu uvádí především:

- Dobudovat páteřní dopravní infrastruktury a napojení zbývajících regionů a hlavních průmyslových center na hlavní české i evropské trasy
- Odstranit bariéry pro podnikání v krajích s nedostatečně kvalitní dopravní dostupností.

Politika územního rozvoje ČR

září 2019 | MMR ČR | www.mmr.cz

Současná platná Politika územního rozvoje ČR akcentuje zejména tyto zásady a pravidla pro řešení mobility v území:

- Koordinovat záměry v území republikového významu pro dopravní infrastrukturu, které mohou ovlivnit území.
- Zlepšovat dostupnost území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby veřejné dopravy a požadavky ochrany veřejného zdraví.
- Zvýšit bezpečnost a plynulost dopravy, ochranu a bezpečnost obyvatelstva, s ohledem na vytvoření podmínek pro environmentálně šetrné formy dopravy.
- Zmírňovat vystavení městských oblastí nepříznivým účinkům tranzitní železniční a silniční dopravy.
- Vymezovat plochy a koridory nezbytné pro efektivní integrované systémy veřejné dopravy nebo MHD.
- Koordinovat umísťování veřejné infrastruktury v území a její rozvoj, a tím podporovat její účelné využívání v rámci sídelní struktury.
- Zkvalitnit dopravní dostupnost obcí (měst), které jsou přirozenými regionálními centry.

Dopravní politika ČR 2014-2020

duben 2013 | MD ČR | www.mdcr.cz

Dopravní politika ČR 2014 – 2020 je hlavním strategickým dokumentem ČR v oblasti dopravy. Definuje následující zásady a pravidla pro jednotlivé oblasti:

Veřejná služba v přepravě cestujících

- Zajistit pravidelnou a konkurenceschopnou intervalovou veřejnou dopravu.
- Zajistit integraci veřejné dopravy na celém území krajů. Integrace musí zahrnovat propojení jízdních řádů všech segmentů veřejné dopravy na bázi páteřního a rozvozového systému, integraci tarifní a informační.
- Zajistit propojení veřejných služeb v přepravě cestujících s dopravou nemotorovou a individuální.
- Zajistit prolínání obslužnosti jednotlivých krajů.
- Zajistit prostřednictvím objednatelů veřejných služeb, aby obsluha na páteřních linkách byla v odpovídajícím intervalu.
- Zajistit odpovídající ochranu veřejných služeb v oblasti drážní i silniční dopravy.

Funkční systém osobní dopravy

- Zajistit integrovaný tarif na úrovni krajů.
- Usilovat o tarifní soudržnost, která maximálně usnadní cestování mezi dvěma místy na české železniční síti na jeden přepravní doklad.
- Při dalším postupu železniční reformy usilovat o maximálně nediskriminační přístup k zařízení služeb.
- Dopravní plány krajů odvíjet od celostátní objednávky.
- Postupně zavádět dopravní preferenci veřejné dopravy, tarifní a odbavovací integraci veřejné dopravy tak, aby kolejová doprava tvořila páteř systému.
- Stanovit optimální místa pro přestupy, garantovat vazby a minimalizovat docházkové vzdálenosti při přestupu.

- Realizovat nezbytná řešení centrálního řízení veřejné dopravy na úrovni krajů.
- Usilovat o integraci mezi dálkovou železniční dopravou a regionálním integrovanými dopravními systémy.
- Spolupracovat na koordinaci regionálních IDS.
- Nastavit standardy služeb ve veřejné dopravě pro jednotlivé části veřejné dopravy příslušným objednatelům.
- Zpřístupnit všechny druhy veřejné přepravy osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace.
- Zavádět alternativní systémy obsluhy méně osídlených území (autobus na zavolání apod.)
- Vytvořit celostátní elektronický standard karet užívaných v rámci jednotlivých IDS s cílem zajištění integrace veřejných služeb v celostátním rozsahu
- Provázat plánování dopravní obslužnosti, plánování rozvoje dopravní infrastruktury a dopravní plány krajů a státu.
- Zaměřit v systému regionální obslužnosti železniční objednávku přednostně na rychlou páteřní dopravu.
- Obsluhu malých obcí autobusovou dopravou řešit dopravními prostředky s odpovídající kapacitou, s ekologickým pohonem a dostupností pro osoby se sníženou mobilitou.
- Zahrnout přívozy do IDS na větších vodních tocích.
- Budovat systémy parkovišť P+R, B+R a K+R, a to zejména u železničních stanic s intervalovou dopravou.
- Vytvářet podmínky pro větší využívání nemotorové dopravy.
- Objednávku regionální dopravy řešit s ohledem na potřeby občanů dojíždět přes hranice kraje.
- Podporovat koncepty „car sharing“ a „car pooling“.

Řešení problémů dopravy ve městech

- Zlepšit provázanost veřejné dopravy, koordinovat objednávky dálkové, regionální a obecní dopravy.
- Snižovat negativní dopady suburbanizace na krajinu zaváděním atraktivní a spolehlivé příměstské veřejné hromadné dopravy.
- V rámci EU spolupracovat na realizaci opatření obsažených v Akčním plánu pro městskou mobilitu.
- Zavádět účinné systémy řízení městského silničního provozu a informování účastníků dopravy.
- Usměrňovat těžkou nákladní dopravu pomocí místní úpravy silničního provozu
- Rozvíjet cyklistické stezky ve městech a pěší zóny
- Na okrajích měst budovat záchytná parkoviště P+R a K+R s návazností na MHD.
- Rozvíjet stávající síť ucelených tras pro nemotorovou dopravu.
- Na úrovni místních orgánů v obcích zpracovat resp. aktualizovat, kde je to účelné, koncepce cyklistické dopravy.
- Vytvářet řešení dopravního prostoru s respektováním požadavků pro osoby tělesně postižené
- Ve městech střední velikosti zapojit integrovanou příměstskou dopravu do jejich obsluhy.
- Účinně podpořit rozvoj systémů průjezdní městské železniční dopravy v největších aglomeracích.

Česká republika 2030

duben 2017 | www.databaze-strategie.cz

Dokument Česká republika 2030 představuje strategický rámec udržitelného rozvoje Česka do roku 2030.

Dokument definuje především tato ustanovení:

- Nedostatky v dopravní infrastruktuře nesmí omezovat rozvoj regionů
- Podpora od státu městům v postupném odklonu od automobilové dopravy a zvýšení podílu elektromobility, včetně infrastruktury pro dobíjení elektromobilů a obnovitelně provozované mobility.
- Investovat do infrastruktury pro cyklistiku a pěší, podpora sdílených dopravních prostředků či služeb a vytváření sítě účelových komunikací (cyklostezky, in-line stezky...)
- Veřejná doprava bude páteří přepravy v regionech.
- Integrovaní krajských dopravních systémů do národního systému s navzájem provázanými jízdními řády, sjednocenými podmínkami přepravy, vzájemným uznáváním jízdenek, minimálními přestupními vzdálenostmi a společným informačním systémem.
- Propojit veřejnou dopravu s individuální prostřednictvím systémů typu B+R, P+R.

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2020

únor 2017 | www.databaze-strategie.cz

Národní strategie BESIP 2011–2020 vytyčuje cíle, základní principy i návrhy konkrétních opatření směřující k zásadnímu snížení nehodovosti na silnicích v ČR. Současně vytváří podmínky pro zapojení dalších resortů i všech ostatních subjektů, které mohou svou činností BESIP ovlivnit. Vychází z Dopravní politiky ČR pro léta 2005–2013, která zakotvuje zlepšování vnitřní a vnější bezpečnosti dopravy za jeden z pěti specifických cílů české dopravní politiky.

Strategie definuje následující hlavní zásady:

- Vytvoření bezpečné komunikace.
- Aplikovat příslušné zákony a návazné legislativní předpisy pro bezpečnější pozemní komunikace.
- Vystavět obchvaty měst a obcí.
- Úpravy dopravního prostoru pro zranitelné účastníky silničního provozu.
- Úpravy křižovatek.
- Zkvalitnění dopravního značení, vybavení komunikací a povrchových vlastností vozovek.
- Zabezpečení železničních přejezdů.
- Nasazování systémů ITS pro monitorování a řízení provozu.
- Zajištění státního odborného dozoru.
- Rozšíření informovanosti řidiče o možnostech nových technologií a jejich dopadu na bezpečnost.

Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR 2013 – 2020

květen 2013 | www.databaze-strategie.cz

Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky je programový dokument pro oblasti cyklistiky. Základní vizí je zpopularizovat jízdní kolo, aby se opět stalo rovnocennou, přirozenou a integrální součástí dopravního systému, jejímž důsledkem bude zlepšení mobility v území, rozvoj cykloturistiky v území, zlepšení lidského zdraví a ochrana životního prostředí.

Strategie definuje následující hlavní zásady:

- Usilovat o zvýšení bezpečnosti a lákavosti pro cyklisty, zvýšit přepravní výkon na 25 % do roku 2025.
- Vytvářet bezpečné, bezbariérové trasy
- Chránit přírodu (respektování soustavy Natura 2000, migrační trasy, ...)
- Vytvořit zázemí v cíli (parkování, úschova kol)
- Vytvořit zázemí pro odpočinek (cykloturistika)
- Cyklistická doprava jako rovnocenná každodenní doprava na vzdálenosti do 5 km.
- Vytvořit podmínky pro mobilitu (odstranit překážky bránící rozvoji cyklistické dopravy).

Obecně strategie podporuje vedení cyklistické infrastruktury podél vodních toků a na protipovodňových hrázích, rovněž využití stávajících lesních a polních cest.

Zásady urbánní politiky 2017

červen 2017 | www.databaze-strategie.cz

Zásady urbánní politiky jsou rámcovým dokumentem urbánní politiky státu, která má průřezový a interdisciplinární charakter. Zásady urbánní politiky jsou souhrnem doporučení (zásad) pro rozvoj měst v České republice. Jejich cílem je sjednotit přístupy všech úrovní veřejné správy k rozvoji měst.

Dokument definuje především tyto zásady:

- Využívat brownfields k budování nové infrastruktury ve městech
- V případě výstavby silniční dopravní infrastruktury upřednostnit před novou výstavbou aplikace telematiky za účelem optimalizace kapacity stávající dopravní infrastruktury.
- Zajišťovat dostupnou veřejnou dopravu a rozvíjet integrované dopravní systémy s napojením do širšího území regionu, včetně zajištění bezbariérovosti pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace.
- Snižovat dopady dopravy do složek životního prostředí a na zdraví obyvatelstva.
- Zvyšovat atraktivitu městské hromadné a příměstské dopravy,
- Zlepšovat využití a funkčnost uličního prostoru i z pohledu městské mobility.
- Při reurbanizaci vnímat potřebu nalezení možností vložení do uličního prostoru funkční MHD,
- Podporovat rozvoj infrastruktury pro nemotorovou dopravu,
- Zajistit propojení individuální a veřejné dopravy v rámci příměstské dopravy (systémy P&R)

ZÚR Zlínský kraj

září 2012 | www.kr-zlinsky.cz

Zásady územního rozvoje jsou nástroje územního plánování na úrovni samosprávného kraje. ZÚR Zlínského kraje definují následující obecné principy:

- Realizace potřebných staveb a opatření pro účinné zlepšení dopravní dostupnosti, dopravní vybavenosti a veřejné dopravní obsluhy kraje.
- Zlepšit dopravní dostupnost a dopravní obsluhu v okrajových oblastech příhraničí.
- Připravit podmínky pro zkvalitnění životního prostředí v sídlech stavebně organizačními opatřeními na průtazích realizací obchvatů dopravně zatížených sídel.
- Soustředit zásadní přepravní objemy na kapacitní dopravní cesty s cílem minimalizace negativních vlivů z dopravy na životní prostředí v dotčených sídlech a zvýšení bezpečnosti na stávající síti.

Strategický plán města Rožnov pod Radhoštěm

Poslední Strategický plán rozvoje města Rožnov pod Radhoštěm (dále SPRM) byl schválen zastupitelstvem města dne 24. června 2008 a jeho platnost je do roku 2020. SPRM představuje základní orientaci rozvoje města a je strategickým dokumentem, pomocí něhož ve stanoveném časovém horizontu zabezpečuje samospráva města aktivity, které významným způsobem ovlivňují život obyvatel.

Hlavní cíle v oblasti mobility definované strategickým plánem města jsou následující:

- zajištění dopravní koncepce města
- eliminace negativních vlivů dopravy
- zajištění vhodného dopravního napojení rozvojových lokalit
- zlepšení dopravní obsluhy centra města
- zefektivnění systému parkování
- zajištění bezpečných koridorů pro nemotorovou dopravu
- rozvoj veřejné dopravy v rámci IDS Zlínského kraje.

V roce 2020 město připravuje nový Strategický plán rozvoje města Rožnov pod Radhoštěm na roky 2021–2030, v rámci kterého budou také nově formulovány hlavní cíle města v oblasti mobility na následující desetiletí.

2. Analýza platné územně plánovací dokumentace

Politika územního rozvoje České republiky ve znění po aktualizaci č. 3 vydané ze dne 21. ledna 2019

Kapitola je níže členěna na podkapitoly v souladu s PÚR ČR. Z PÚR ČR jsou citovány obecné části (republikové priority), které souvisí dopravou a konkrétní charakteristiky a záměry, které souvisí s ORP Rožnov pod Radhoštěm.

Republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území

(16) Při stanovování způsobu využití území v ÚPD dávat přednost komplexním řešením před uplatňování jednostranných hledisek a požadavků, které ve svých důsledcích zhorčují stav i hodnoty území. Vhodná řešení územního rozvoje je zapotřebí hledat ve spolupráci s obyvateli území i s jeho uživateli a v souladu s určením a charakterem oblasti, os, ploch a koridorů vymezených v PÚR ČR.

(24) Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby veřejné dopravy a požadavky ochrany veřejného zdraví, zejména uvnitř rozvojových oblastí a rozvojových os. Možnosti nové výstavby je třeba dostatečnou veřejnou infrastrukturou přímo podmínit. Vytvářet podmínky pro zvyšování bezpečnosti a plynulosti dopravy, ochrany a bezpečnosti obyvatelstva a zlepšování jeho ochrany před hlukem a emisemi, s ohledem na to vytvářet v území podmínky pro environmentálně šetrné formy dopravy (např. železniční, cyklistickou).

(27) Vytvářet podmínky pro koordinované umísťování veřejné infrastruktury v území a její rozvoj a tím podporovat její účelné využívání v rámci sídelní struktury. Vytvářet podmínky pro zkvalitňování dopravní dostupnosti obcí (měst), které jsou přirozenými regionálními centry v území tak, aby se díky možnostem, poloze i infrastruktuře těchto obcí zlepšovali podmínky pro rozvoj okolních obcí ve venkovských oblastech a v oblastech se specifickými geografickými podmínkami...

(28) Pro zajištění kvality života obyvatel zohledňovat nároky dalšího vývoje území, požadovat jeho řešení ve všech potřebných dlouhodobých souvislostech, včetně nároků na veřejnou infrastrukturu. Návrh a ochranu kvalitních městských prostorů a veřejné infrastruktury je nutné řešit ve spolupráci veřejného i soukromého sektoru s veřejností.

(29) Zvláštní pozornost věnovat návaznosti různých druhů dopravy. S ohledem na to vymezovat plochy a koridory nezbytné 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. Vytvářet tak podmínky pro rozvoj účinného a dostupného systému, který bude poskytovat obyvatelům rovné příležitosti mobility a dosažitelnosti v území. S ohledem na to vytvářet podmínky pro vybudování a užívání vhodné sítě pěších a cyklistických cest, včetně doprovodné zeleně v místech, kde je to vhodné.

Rozvojové oblasti a rozvojové osy

Rožnov pod Radhoštěm neleží v žádné rozvojové oblasti ani ose vymezené PÚR ČR.

Koridory a plochy dopravní infrastruktury

V PÚR ČR není na území ORP Rožnov pod Radhoštěm vymezen žádný koridor železniční ani silniční dopravy.

Specifické oblasti

Celé území ORP Rožnov pod Radhoštěm náleží do **Specifické oblasti Beskydy SOB2** vymezené PÚR ČR.

Vymezení:

Území obcí z ORP Frenštát pod Radhoštěm, Frýdek – Místek (jižní okraj), Frýdlant nad Ostravicí, Jablunkov (západní okraj), Rožnov pod Radhoštěm, Třinec (jihozápadní okraj), Vsetín (východní část).

Důvody vymezení:

- Potřeba nápravy strukturálně postižených oblastí, kde došlo ke stagnaci pro oblast důležitých ekonomických odvětví.
- Potřeba rozvíjet a rovnoměrně využívat s ohledem na udržitelný rozvoj území vysoký rekreační potenciál krajiny přírodně cenné a společensky atraktivní oblasti Beskyd, které jsou chráněnou krajinnou oblastí. Jedná se o území s vysokou estetickou hodnotou krajiny a osídlení a kulturními a národopisnými tradicemi se silnou vazbou na místo (Radhošť).
- Potřeba rozvoje drobného a středního podnikání, především v oblasti cestovního ruchu. Potřeba využít potenciál jednoho z hlavních dopravních tahů na Slovensko, procházejícího oblastí.
- Potřeba ochrany významného zdroje energetických nerostných surovin (ložiska kvalitního černého uhlí Frenštát, nacházejícího se v přírodně vysoce hodnotném území), jako rezervy pro případné využití budoucím generacím.

Kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území:

Při rozhodování a posuzování záměrů na změny v území přednostně sledovat:

- Ochranu ložiska kvalitního černého uhlí Frenštát jako rezervy pro případné využití budoucími generacemi v souladu s potřebami udržitelného rozvoje území,
- Rozvoj rekreace,
- Restrukturalizaci ekonomiky,
- Zlepšení dopravní dostupnosti zejména příhraničních oblastí,
- Lepší a udržitelné využívání přírodních podmínek pro rozvoj území (např. rozvoj ekologického zemědělství a dřevozpracujícího průmyslu)
- Územní podmínky pro zajištění koordinace udržitelného rozvoje turistiky a ochrany biologické a krajinné rozmanitosti Karpat zejména v příhraničních oblastech.

Úkoly pro územní plánování:

V rámci územně plánovací činnosti kraje a koordinace územně plánovací činnosti obcí:

- Vytvářet územní podmínky pro umísťování aktivit spojených s restrukturalizací ekonomiky,
- Vytvářet podmínky pro zlepšení dopravní dostupnosti hraničních oblastí se Slovenskem,
- Vytvářet územní podmínky pro rozvoj systému přeshraničních pěších a cyklistických tras
- Vytvářet územní podmínky pro rozvoj rekreace
Zodpovídá: Moravskoslezský kraj, Zlínský kraj
- Chránit v ÚPD území pro modernizaci a rekonstrukci silnice I/11 v úseku MÚK R48 – státní hranice na kapacitní silnice v souladu s rozvojovými aktivitami oblasti.
Zodpovídá: Moravskoslezský kraj, Zlínský kraj

- Vytvářet územní podmínky pro zemědělskou výrobu podhorského a horského charakteru, zejména vymezením vhodných lokalit pro zatravnňování a pastvinářství.
Zodpovídá: Moravskoslezský kraj, Zlínský kraj

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

Kapitola je níže členěna na podkapitoly v souladu s ZÚR ZK. Z ZÚR ZK jsou citovány obecné části (priority územního plánování), které souvisí dopravou a konkrétní charakteristiky a záměry, které souvisí s ORP Rožnov pod Radhoštěm.

Priority územního plánování

- Podporovat polycentrický rozvoj sídelní struktury kraje. Posilovat republikový význam krajského města Zlín a urbanizovaného území Zlínské aglomerace zvláště v návaznosti na rozvojové potenciály koridoru Pomoraví a koridoru Pováží na straně Slovenska. Posilovat zároveň integrovaný rozvoj ostatních významných center osídlení kraje, zvláště středisek plní-cích funkci obce s rozšířenou působností. Vytvářet funkční podmínky pro zesílení kooperativních vztahů mezi městy a venkovem kraje, s cílem zvýšit atraktivitu a konkurenceschopnost venkovského prostoru a omezovat negativní důsledky suburbanizace pro udržitelný rozvoj území.
- Podporovat vytváření vhodných územních podmínek pro umístění a realizaci potřebných staveb a opatření pro účinné zlepšení dopravní dostupnosti, dopravní vybavenosti a veřejné dopravní obsluhy kraje podle PRÚOZK, PÚR ČR, ZÚR ZK. Považovat tento úkol za rozhodující prioritu rozvoje kraje. Pamatovat přitom současně na:

- rozvoj a zkvalitnění železniční dopravy a infrastruktury pro každodenní i rekreační využití jako rovnocenné 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, a to především s ohledem na vymezování nových ploch pro obytnou zástavbu s dostatečným odstupem od vymezených koridorů dopravní infrastruktury.

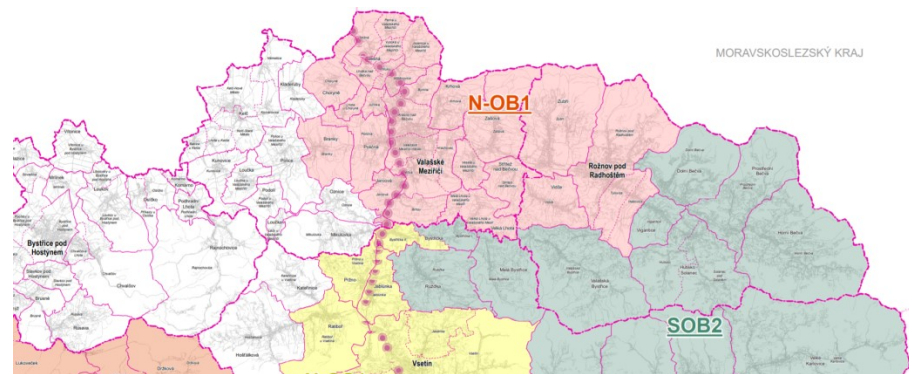
Rozvojové oblasti a osy

(24a) ZÚR stanovují na území ORP Rožnov pod Radhoštěm a Valašské Meziříčí rozvojovou oblast nadmístního významu **N-OB1 Podbeskydsko**, kterou vymezují takto:

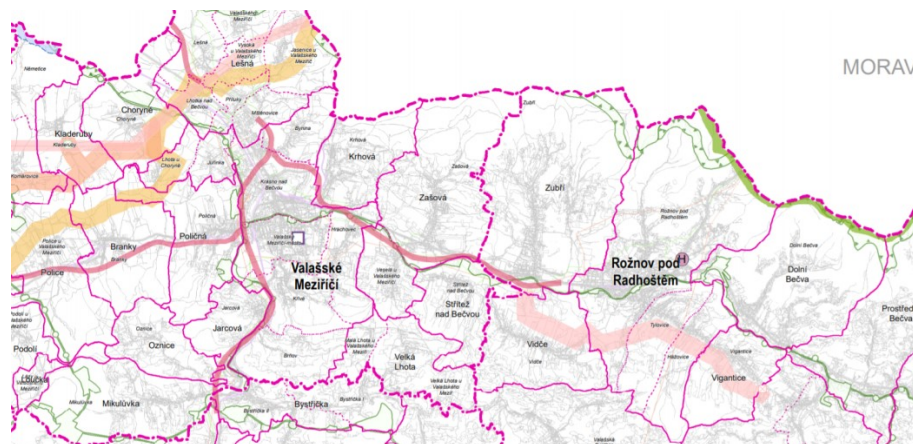
ORP	obec
Rožnov pod Radhoštěm Valašské Meziříčí	Rožnov pod Radhoštěm, Vidče, Zubří Branky, Choryně, Jarcová, Krhová, Lešná, Poličná, Střítež nad Bečvou, Valašské Meziříčí, Velká Lhota, Zašová

(24b) Pro plánování a usměrňování územního rozvoje v území rozvojové oblasti N-OB1 se stanovuje dodržování těchto zásad pro rozhodování o změnách v území a tyto úkoly pro územní plánování:

Zásady pro rozhodování o změnách v území	Úkoly pro územní plánování
a) podporovat funkční provázanost N-OB1 s územím Moravskoslezského a Olomouckého kraje , zvláště možnosti intenzivnějších kooperací mezi městy Valašské Meziříčí – Nový Jičín;	a) řešit přednostně územní souvislosti zpřesnění ploch a koridorů vymezených ZÚR v území N-OB1;
b) podporovat přednostně rozvoj hospodářských a sociálních aktivit v prostoru Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm ;	b) koordinovat územní souvislosti koridoru I/35 Valašské Meziříčí – D48 se sousedním Olomouckým krajem;
c) respektovat při změnách využití území podmínky rozvoje a využívání těsně sousedící specifické oblasti SOB2 Beskydy .	c) prověřit rozsah zastavitelných ploch v území obcí dotčeného vymezením N-OB1, přednostně v prostorech Rožnov pod Radhoštěm a Valašského Meziříčí a stanovit pravidla pro jejich využití;
	d) dbát na minimalizaci negativních vlivů územního rozvoje na kulturní a civilizační hodnoty území N-OB1, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví, na jeho přírodní a krajinné hodnoty a na dostatečné zastoupení veřejné zeleně v jeho urbanizovaných částech.



Obr. ZÚR Zlínského kraje, výkres Návrh uspořádání území - Rozvojové oblasti a rozvojové osy, Specifické oblasti



Obr. ZÚR Zlínského kraje, výkres Návrh uspořádání území - Plochy a koridory nadmístního významu

Specifické oblasti

(25) ZÚR zpřesňují vymezení specifické oblasti SOB2 Beskydy na území Zlínského kraje, vymezené v PÚR ČR, územím ORP Rožnov pod Radhoštěm a Vsetín, takto:

ORP	obec
Rožnov pod Radhoštěm	Dolní Bečva, Horní Bečva, Hutisko-Solanec, Prostřední Bečva, Valašská Bystřice, Vigantice
Vsetín	Bystřička (<i>Bystřička I.</i>), Francova Lhota, Halenkov, Hovězí, Huslenky, Karolinka, Malá Bystřice, Nový Hrozenkov, Růžďka, Valašská Senice, Velké Karlovice, Zděchov

(26) Pro plánování a usměrňování územního rozvoje specifické oblasti SOB2 Beskydy na území Zlínského kraje se stanovuje dodržování těchto zásad pro rozhodování o změnách v území a tyto úkoly pro územní plánování:

Zásady pro rozhodování o změnách v území	Úkoly pro územní plánování
a) podporovat možnosti vytváření nových pracovních příležitostí v SOB2 zvláště rozvojem cestovního ruchu, rekreace, turistiky a ekologického zemědělství;	a) řešit přednostně územní souvislosti zpřesnění ploch a koridorů vymezených ZÚR v území SOB2;
b) podporovat situování nové nadmístní občanské vybavenosti především do přílehlajícího území OS12, N-OB1 a N-OS1;	b) prověřit rozsah zastavitelných ploch v území obcí dotčených vymezením SOB2 a stanovit pravidla pro jejich využití;
c) podporovat zlepšení dopravní dostupnosti a dopravní obsluhy území příhraničí SOB2;	c) prověřit územní podmínky pro doplnění vybavenosti rekreace a turistiky v nástupních centrech SOB2 podél silnic I/35 a II/487;
d) hledat vyvážené řešení pro možné uplatnění těžby černého uhlí a zájmy ochrany přírody v území SOB2;	d) stanovit regulativy pro ochranu přírody a krajiny i zástavby v případě rozšíření těžby zásob černého uhlí nebo plynu v oblasti;
e) vytvořit územní podmínky pro zajištění koordinace udržitelného rozvoje turistiky a ochrany biologické a krajinné rozmanitosti Karpat.	e) dbát na minimalizaci negativních vlivů rozvoje na kulturní a civilizační hodnoty území SOB2 včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví a na přírodní a krajinné hodnoty v území SOB2;
	f) prověřit územní předpoklady pro zlepšení dopravního propojení se Slovenskem a pro rozšíření nabídky přeshraničních pěších a cyklistických spojení.

Plochy a koridory

(37) ¹ZÚR stanovují ve vztahu k SO ORP Rožnov pod Radhoštěm koridor **PK06** jako koridor nadmístního významu na silničních tazích, vymezený v kap. 7.1 v popisu VPS pod kódem PK06 v kap. 8.2 koridory územních rezerv:

— Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm;

Kód VPS	Lokalizace	Popis - označení	Vymezení koridoru		Dotčená katastrální území
			Úsek	Šířka (v m)	
PK06	Valašské Meziříčí - Rožnov p. Radhoštěm	I/35	Bynina – Zubří	200	Bynina, Hrachovec, Krásno nad Bečvou, Krhová, Střítež nad Bečvou, Veselá u Valašského Meziříčí, Vidče, Zašová, Zubří

(38) Pro plánování a využívání území uvedených **koridorů na silničních tazích nadmístního významu** se stanovuje dodržování těchto zásad pro rozhodování o změnách v území a tyto úkoly pro územní plánování:

Zásady pro rozhodování o změnách v území	Úkoly pro územní plánování
a) stabilizovat koncepci a systémové zatřídění silniční sítě Zlínského kraje v úrovni mezinárodní a republikové a v úrovni nadmístní (krajské) s ohledem na ucelenost silničních tahů I. třídy a II. třídy.	a) v ÚPD obcí respektovat vymezení silničních tahů nadmístního významu v souladu s generelem dopravy Zlínského kraje, zpřesnit koridory a specifikovat opatření navrhované přestavby silniční sítě nadmístního významu;
b) připravit podmínky k realizaci přestavby silniční sítě nadmístního významu, která je páteřním obslužným komunikačním systémem kraje s návaznostmi na dálniční a silniční síť mezinárodního a republikového významu;	b) jako náhradu za „vypuštěné“ obchvaty sídel a na průjezdných silnicích nadmístního významu v úrovni ÚPD dotčených obcí prověřit potřeby a stabilizovat návrh řešení na odstranění bodových dopravních závad a negativních vlivů z provozu motorové dopravy;
c) zlepšit dopravní dostupnost a dopravní obsluhu v okrajových oblastech příhraničí;	c) podrobně prověřit koridor územní rezervy pro propojení Zlín – Zádveřice, jeho opodstatnění a reálnost;
d) připravit podmínky pro zkvalitnění životního prostředí v sídlech stavebně organizačními opatřeními na průtazích realizací obchvatů dopravně zatížených sídel.	d) při prověřování územní rezervy zohlednit přírodní a krajinné hodnoty daného území.

¹ Uvedena pouze část odstavce, který se vztahuje k území ORP Rožnov pod Radhoštěm.

(41)²ZÚR stanovují ve vztahu k SO ORP Rožnov pod Radhoštěm tuto plochu pro nový heliport nadmístního významu s vnitrostátním, případně mezinárodním provozem, vymezené v kap. 7.1 v popisu VPS pod kódy L03:

— heliport Rožnov pod Radhoštěm;

Kód VPS	Lokalizace	Popis - označení	Vymezení koridoru	Dotčená katastrální území
L03	Rožnov p. Radhoštěm	Heliport krajský	bude zpřesněno v ÚPD obce	Rožnov pod Radhoštěm

(42) Pro plánování a využívání území uvedených ploch letecké dopravy se stanovuje dodržování těchto zásad pro rozhodování o změnách v území a tyto úkoly pro územní plánování:

Zásady pro rozhodování o změnách v území	Úkoly pro územní plánování
a) rozvíjet leteckou dopravu s ohledem na zachování podmínek ochrany životního prostředí;	a) územně koordinovat a stabilizovat záměry heliportů a zpřesnit polohu plochy pro umístění na úrovni ÚPD dotčených obcí.
b) rozvíjet vrtulníkovou dopravu pro rychlou přepravu osob s přednostní využitelností pro záchrannou službu.	

² Uvedena pouze část odstavce, který se vztahuje k území ORP Rožnov pod Radhoštěm.

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:

f) silnice I/35 Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm;

Uvedené prioritní záměry budou zapracovány přednostně do územních plánů dotčených obcí za finanční podpory Zlínského kraje.

(90) Koordinace ploch a koridorů VPS a VPO podchycených ZÚR budou probíhat v území dále uvedených ORP a obcí v rozsahu podle kódů uvedených v kapitole 7:

ORP	Dotčená obec	Plochy a koridory veřejně prospěšných staveb a opatření (kód VPS a VPO)		
		Dopravní infrastruktura	Technická infrastruktura	ÚSES
ROŽNOV POD RADHOŠTĚM	Dolní Bečva Horní Bečva			PU09, PU79, PU149, PU150, PU18, PU77, PU82, PU112, PU151, PU152, PU153, PU157, PU76, PU78
	Hutisko-Solanec Prostřední Bečva		E11	PU09, PU18, PU76, PU150, PU151, PU153
	Rožnov pod Radhoštěm Valašská Bystřice	L03	E11	PU09, PU17, PU79, PU81, PU149, PU150, PU96, PU155
	Vidče	PK06	E11	PU149
	Vigantice	PK06	E11	PU150
	Zubří		E11	PU17, PU80, PU81, PU149

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

ÚZEMÍ SPECIÁLNÍCH ZÁJMŮ – PLOCHY PRO OCHRANU POHLEDOVÝCH HORIZONTŮ NADREGIONÁLNÍHO VÝZNAMU

Rožnov pod Radhoštěm	Dolní Bečva, Prostřední Bečva, Rožnov pod Radhoštěm	Pustevny – Radhošť
----------------------	---	--------------------

Územní plán Rožnova pod Radhoštěm

Níže uvádíme údaje z Územního plánu Rožnova pod Radhoštěm, které se primárně dotýkají mobility v širokém slova smyslu (silniční doprava, železniční doprava, veřejná hromadná doprava, pěší a cyklistická doprava) a dalších s dopravou úzce souvisejících oblastí (rozvoj města, plochy s rozdílným způsobem využití, veřejná prostranství, prostupnost krajiny, atd.).

Územní plán byl, oproti původnímu návrhu, dvakrát pozměněn (změna č.1 a změna č.2). Součástí platného právního stavu není odůvodnění výrokové části Územního plánu, chybí tedy vysvětlení informací o zamýšlené koncepci zpracovatelem ÚP.

Územní plán nestanovuje koncepci pěší a cyklistickou dopravy, uvádí pouze obecná doporučení, dále se nevěnuje prostupnosti krajiny. Veřejná prostranství a zejména jejich charakter je popsán velmi obecně, nejsou dělena na veřejná prostranství s převážně zpevněnými nebo převážně nezpevněnými plochami.

V rámci ploch s rozdílným využitím je vždy umožněno umísťovat Dopravní a technickou infrastrukturu slučitelnou s hlavním využitím ploch.

Zejména pro plochy bydlení je udávána podmínka, jejíž znění vychází z vyhlášky č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území, vzniku veřejného prostranství o výměře nejméně 1000 m² pro každé 2 ha zastavitelné plochy bydlení. Do této plochy se nezapočítávají pozemní komunikace.

Základní informace o rozvoji města

Územní plán připravuje území pro 20 000 trvale bydlících osob, a rezervu cca 500 obyvatel, t.j. pro celkový počet 20 500 obyvatel v návrhovém období do konce roku 2018.

Územní plán popisuje jednotlivé lokality města následovně:

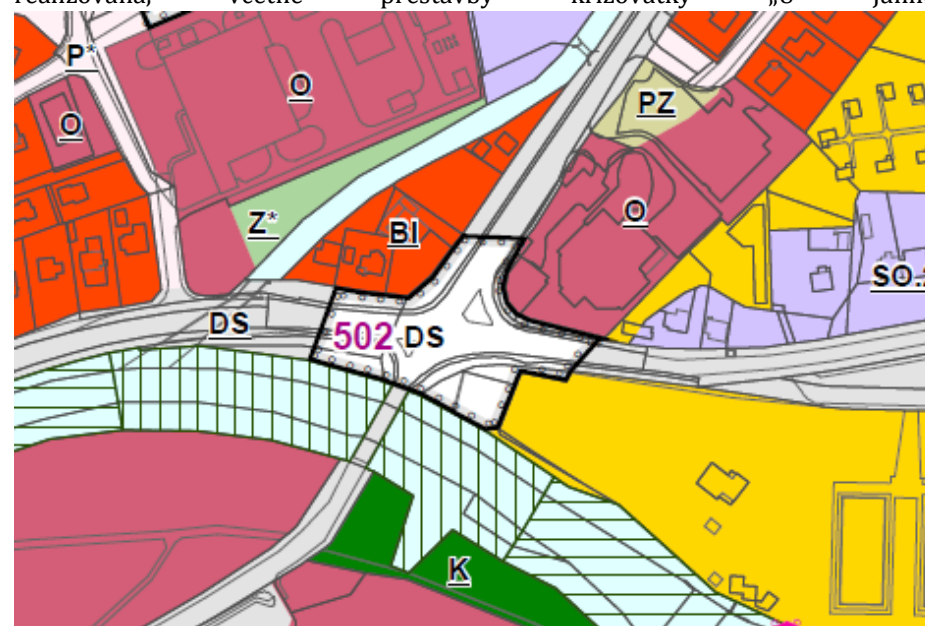
- Středová část města je určena ke smíšenému využití s vybaveností městského i nadměstského významu.
- Výrobní aktivity zůstanou soustředěny v prostoru průmyslového areálu bývalé Tesly. Nové plochy jsou navrhovány směrem na Zubří.
- Hromadné, vícepodlažní formy bydlení jsou stabilizovány převážně na pravém břehu Bečvy (sídliště 1. máje, Koryčanské Paseky, Písečný). Nové plochy pro zástavbu vícebytovými domy budou v lokalitě Písečný.
- Individuální bytová zástavba na stabilizovaných plochách může být zahuštěna. Pro doplnění využitelného území města se vymezuje množství nových ploch, zejm. v lokalitách: Kramolišov, v oblasti Tylovic, Hážovic, Dolních i Horních Pasek.

Silniční síť

Územní plán stabilizuje plochy pro základní komunikační síť, včetně jihozápadního obchvatu centra.

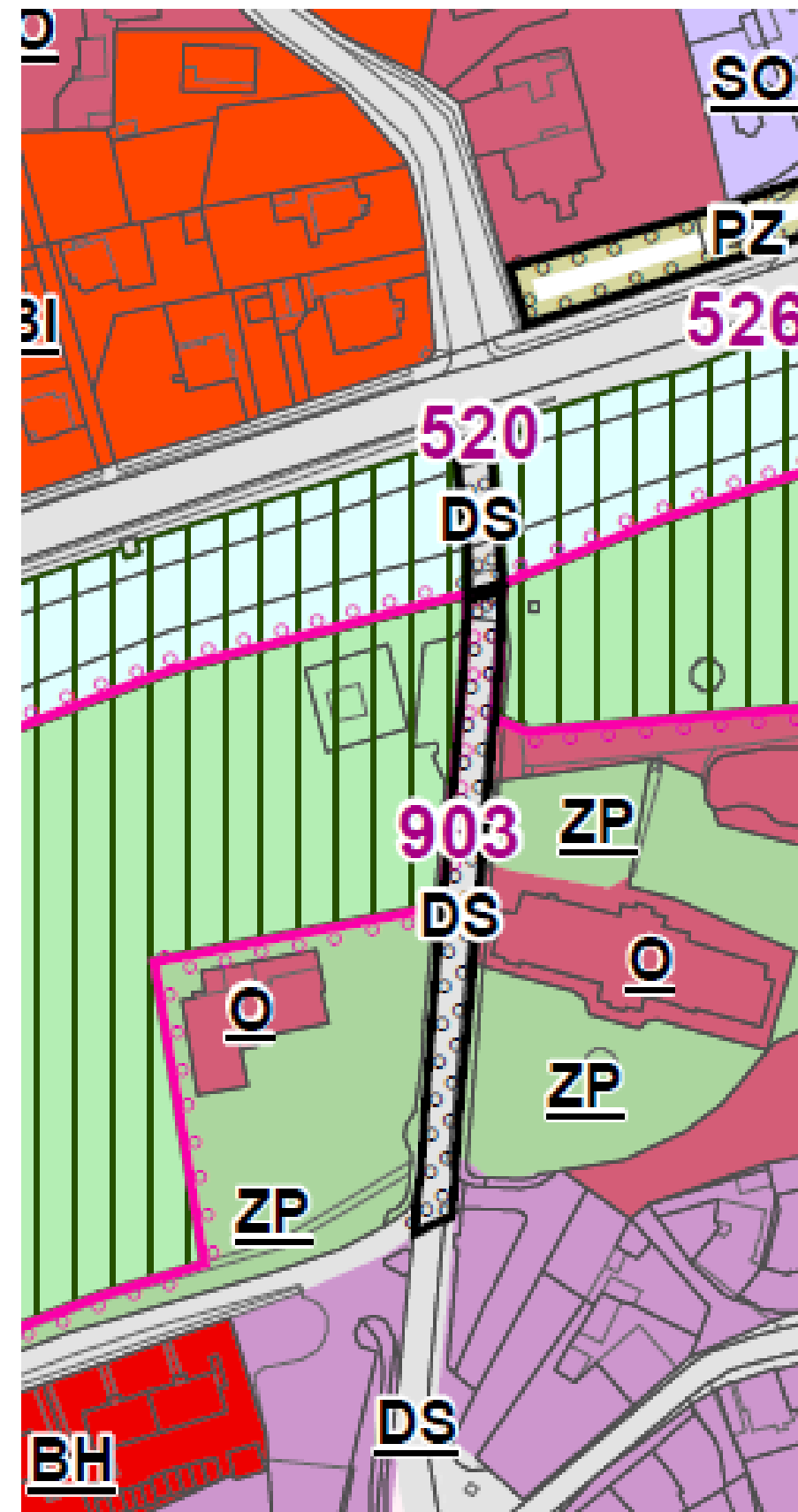


Plocha dopravní infrastruktury v ulici Meziříčské se rozšiřuje pro úpravu silnice I/35 na čtyřpruhovou komunikaci bez parkovacích pruhů - a vymezuje se plocha přestavby pro vybudování odpovídající průsečné křižovatky „U Janíka“ (plocha č. 528). Úprava silnice I/35 na čtyřpruhovou komunikaci již byla v ulici Meziříčské realizována, včetně přestavby křižovatky „U Janíka“.



Vymezuje se plocha přestavby pro úpravu křižovatky „U Eroplánu“ (plocha č.502).

V roce 2020 probíhá rekonstrukce úseku silnice I/35 na nábřeží Dukelských hrdinů mezi světelnými křižovatkami u Janíka a u Eroplánu.



Vymezují se plochy pro propojení ulice Pionýrské s nábřežím Dukelských hrdinů přes nově navržený most přes Bečvu (plochy č. 903 a 520).

Místní komunikace a účelové komunikace

Vymezuje se plocha pro propojení sídliště Koryčanské Paseky a sídliště Písečný (plocha č. 505).Plocha na místě rušené křižovatky Letenská – náběž. Dukelských hrdinů se vymezuje pro veřejné prostranství s převahou nezpevněné plochy (PZ, plocha č. 526).

Vymezují se 2 plochy pro okružní křižovatky na ulici 1.máje (plochy č. 507 a 510). Vymezuje se 1 okružní křižovatka na ulici 5.května (plocha č. 509). Tato investiční akce již byla realizována. Nové místní a účelové komunikace mohou být umístřovány na pozemcích v jednotlivých plochách s rozdílným způsobem využití, a to dle konkrétní zástavby a uspořádaní dané plochy.

Doprava v klidu

Vymezují se plochy pro parkoviště jako plochy dopravní infrastruktury silniční (DS):

- u křižovatky ulic Lesní a Slezská (plocha č. 501)

- u křižovatky ulice Radhošťské a silnice 1/35 ve směru na Bečvy (plocha č. 503)

- u sídliště Písečný (plocha č. 504, již realizováno).

V rámci každé z nově zastavitelných ploch a ploch přestavby vždy musí být zajištěn dostatek parkovacích míst pro zajištění potřeb této plochy, ať již jde o její obyvatele, zaměstnance či návštěvníky; zvláště u ploch občanské vybavenosti, smíšených ploch, ploch rekreace, výroby a ploch bydlení.

Veřejná doprava

Stabilizuje se plocha pro autobusové nádraží s vazbou k nádraží ČD a parkovacím plochám u nově navržené občanské vybavenosti.

Železniční doprava

Stabilizuje se plocha pro drážní dopravu pro trat' ČD č. 281 - Valašské Meziříčí - Rožnov p. R.

Letecká doprava

Heliport bude umístěn v areálu městské polikliniky. Samostatná plocha se pro něj nevymezuje

Cyklistická a pěší doprava

Chodník podél silnice I/58 od Eroplánu ve směru Frenštát p. R. bude umístěn v ploše dopravní infrastruktury této silnice.

Chodník podél silnice III/4867 v Tylovicích a Házovicích bude umístěn v ploše dopravní infrastruktury této silnice.

Ostatní plochy pro pěší a cyklistickou dopravu se samostatně nevymezují. Podmínky pro pěší je potřeba zajistit v každé nově zastavitelné ploše a v každé ploše přestavby v závislosti na uličním prostoru, terénních a majetkových podmínkách. V plochách pro hromadné bydlení (BH) budou chodníky řešeny v dostatečných profilech podle možností odděleně od automobilového provozu.

Prostupnost krajiny

Další podmínky se nestanovují.

► Plochy dopravní infrastruktury

DS	Plochy silniční dopravy
----	-------------------------

Hlavní využití:

Pozemky pro pozemní komunikace- silnice, místní komunikace, cyklistické stezky. Pozemky na kterých jsou součástí komunikace (mosty, náspy, zářezy, opěrné zdi, odstavné plochy). Zařízení veřejné dopravy – autobusové nádraží, nástupiště, zastávky. Doprovodná a izolační zeleň.

Přípustné využití:

Veřejná prostranství, účelové komunikace, parkoviště, garáže. Technická infrastruktura. Plochy ke skladování. Protihluková opatření.

Podmíněně přípustné využití:

Stavby dopravních zařízení a dopravního vybavení, terminály, odstavná stání pro autobusy a nákladní automobily, hromadné a řadové garáže a odstavné a parkovací plochy, areály údržby pozemních komunikací, čerpací stanice pohonných hmot, autoservisy, autoumývárny, autobazary. Dovybavení areálů – prodejny, dopravní kanceláře, sociální zařízení

Nepřípustné využití:

Ostatní urbanistické funkce.

DZ	Plochy drážní dopravy
----	-----------------------

Hlavní využití:

Obvod dráhy, včetně násypů, zářezů, opěrných zdí, mostů, kolejišť. Pozemky zařízení pro drážní dopravu, např. stanice, zastávky, nástupiště a přístupové cesty. Provozní budovy a pozemky dep, opraven, vozoven, překladišť a správních budov. Doprovodná a izolační zeleň. Související občanská vybavenost.

Přípustné využití:

Technická infrastruktura. Plochy ke skladování. Protihluková opatření.

Podmíněně přípustné využití:

Stavby dopravních zařízení a dopravního vybavení, například autobusová nádraží, terminály, odstavná stání pro autobusy a nákladní automobily, hromadné a řadové garáže a odstavné a parkovací plochy, čerpací stanice pohonných hmot. Výjimečně přípustné jsou prodejny.

Nepřípustné využití:

Ostatní urbanistické funkce.

Veřejná prostranství

V zastavěném území se stabilizují plochy veřejných prostranství (P*) a to včetně dalších pozemků související dopravní a technické infrastruktury, které jsou slučitelné s účelem veřejných prostranství.

Plochy veřejných prostranství (P*) mohou být s převahou zpevněné plochy (zejména místní komunikace, chodníky, malá parkoviště, s výjimkou místních komunikací I. a II. třídy) nebo s převahou nezpevněné plochy a to dle obecných podmínek pro využití ploch a podmínek prostorového uspořádaní stanovených v kapitole 6. Zvláštní podmínky pro jednotlivé plochy se nestanovují.

Další veřejná prostranství mohou být umístřována na pozemcích v nově zastavitelných plochách a v plochách přestavby a to dle konkrétní zástavby a převažujícího způsobu využití dané plochy.

► Plochy veřejných prostranství

P*	Plochy veřejných prostranství
----	-------------------------------

Hlavní využití:

Veřejně přístupné plochy nezastavěné budovami zejména jako rozptýlené a venkovní shromažřovací prostory v zastavěném území města. Místní komunikace III. třídy, pěší komunikace, cyklistické stezky, parkovací plochy. Veřejná zeleň, zpevněné plochy osazené drobnou architekturou jako jsou lavičky, kašny, vyrovnávací a opěrné zídky, sochy, veřejné osvětlení.

Přípustné využití:

Liniové podzemní stavby a telefonní budky. Dětská hřiště a hřiště pro volnočasové aktivity.

Podmíněně přípustné využití:

Silnice III. třídy. Stavby dočasné, které nejsou spojené se zemí pevným základem. Podzemní stavby (garáže, podchody). Sezónní terasy na terénu.

Nepřípustné využití:

Nepřípustné je umístřování budov.

PZ	Plochy veřejných prostranství s převahou nezpevněných ploch
----	---

Hlavní využití:

Veřejně přístupné plochy nezastavěné budovami v zastavěném území města. Místní komunikace III. třídy, pěší komunikace, cyklistické stezky, parkovací plochy. Veřejná, doprovodná, okrasná, izolační zeleň. Prvky ÚSES. Zpevněné plochy osazené drobnou architekturou jako jsou lavičky, kašny, vyrovnávací a opěrné zídky, sochy, veřejné osvětlení.

Přípustné využití:

Liniové podzemní stavby a telefonní budky.

Podmíněně přípustné využití:

Silnice III. třídy. Podzemní stavby (garáže, podchody). Sezónní „zahrádky“ na terénu

Nepřípustné využití:

Ostatní urbanistické funkce.

Územní studie v Rožnově pod Radhoštěm

V roce 2017 bylo pro město zpracováno několik studií (**Územní studie Balkán, Na Drahách, Pod Chlacholovem, U Sladského potoka a Písečný**), které se věnují návrhu zastavitelných ploch pro plochy bydlení na území města Rožnov pod Radhoštěm. Cíle studií je vytvořit takovou regulaci, která by zajišťovala jednotný charakter nově vznikající zástavby. Studie tedy obsahují návrhy parcelace a zastavovacího plánu, včetně podmínek prostorového řešení zástavby. Dále se studie věnují veřejným prostranstvím – návrhu dopravní a technické infrastruktury i vymezení pobytových prostorů pro místní obyvatele.

Územní studie Balkán

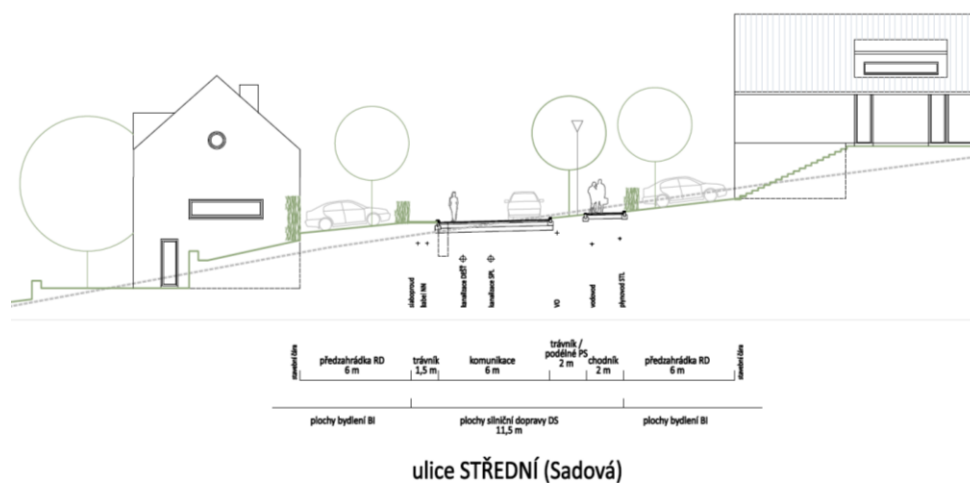
Územní studie Balkán se zabývá řešením zastavitelných ploch BI 10, BI 11, BI 12, BI 14, BI 15, DS 521, DS 522 vymezených v územním plánu. Celková řešená plocha je cca 13,22 ha. Předpokládaný počet obyvatel je 330.

Koncepčním cílem zpracovatele studie je vytvoření obytné čtvrti typu „zahradního města“ a minimalizovat negativa plynoucí z realizace monofunkčního, těžko dostupného satelitu na okraji města. Záměrem je podporovat v co největší míře „obytnost prostředí“, s důrazem na bezpečnost pěšího pohybu a na urbanistickou hierarchizaci prostředí. Záměrem je rozvinout strukturu vrstevnicových ulic a obohatit je o několik spádnicových propojení s jasnou hierarchií. Záměrem je propojit lokalitu jak se stávající nebo navrženou urbánní strukturou na severu a západě, tak s přírodním zázemím lokality na východě a jihu. Záměrem je doplnit takto vzniklou uliční síť na vhodných místech o významné veřejné prostory (náměstí, rekreační louka, vyhlídka, sportovně-volnočasová louka).

Koncepce dopravy

Komunikace v lokalitě jsou navrženy jako plošně zklidněné v režimu Zóna 30 pro přímou obsluhu všech přilehlých staveb. Dopravně zklidňujícími opatřeními jsou přednosti zprava na křižovatkách, zvýšené plochy křižovatek, dlouhé zpomalovací prahy nebo polštáře a jednostranné vysazené chodníkové plochy v mezikřižovatkových úsecích. Stávající navazující komunikace ul. Hrnčířská, Sadová, Na Vyhlídce je možné do Zóny 30 také zahrnout, nutné je ale provedení stavebních úprav ke zklidnění dopravy.

Ulice Dolní (Hrnčířská), Střední (Sadová), Horní (Na Vyhlídce) jsou navrženy jako místní obslužné komunikace (funkční skupina C), dvoupruhové, obousměrné, typ příčného uspořádání min. MO2 11/7/30. Ulice Jižní spojka, Na končinách jsou navrhovány jako místní obslužné komunikace (funkční skupina C), dvoupruhová, obousměrná, typ příčného uspořádání min. MO2 10/7/30. Návrh počítá také s realizací ulic na principu smíšeného provozu podle zvláštních předpisů a se vznikem samostatných stezek pro pěší.



Obr. Územní studie Balkán (2017), vzorový řez ulicí Střední (Sadová), zpracovatel: Archislužba.cz Architekti

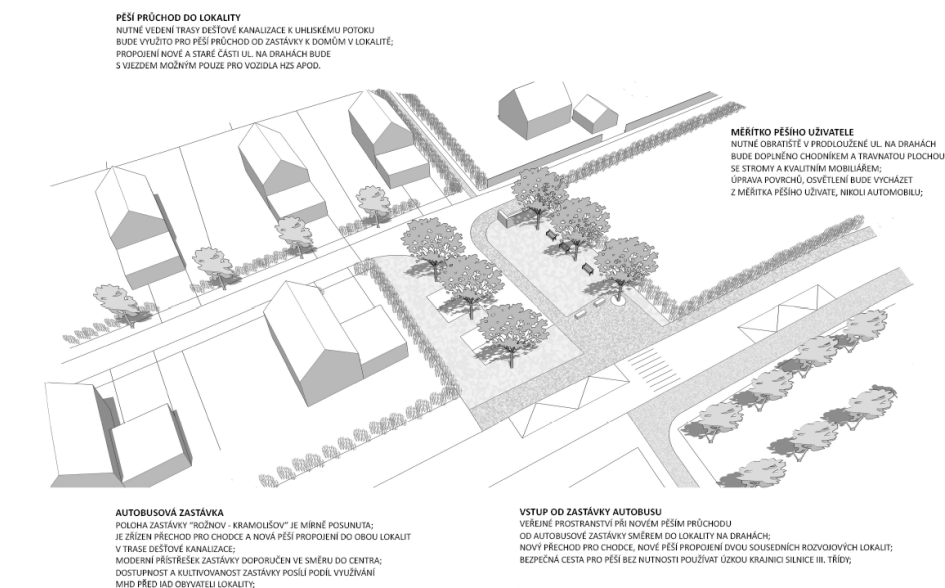
Územní studie Na Drahách

Územní studie Na Drahách se zabývá řešením zastavitelných ploch BI 21, BI 22, DS 14 vymezených v územním plánu. Celková řešená plocha je cca 6 ha. Předpokládaný počet obyvatel je 134.

Koncepčním cílem zpracovatele studie je podporovat v co největší míře „obytnost prostředí“, s důrazem na bezpečnost pěšího pohybu a na urbanistickou hierarchizaci prostředí. Záměrem bylo propojit lokalitu jak se stávající nebo navrženou urbánní strukturou na severu a východě, tak s přírodním zázemím lokality na východě a jihu. Záměrem je doplnit takto vzniklou uliční síť na vhodných místech o veřejné prostory, které budou využity pro více funkcí (veřejné prostranství, retence dešťových vod, podzemní čerpací stanice spl. kanalizace...).

Koncepce dopravy

Místní komunikace v lokalitě jsou navrženy jako obytná zóna se smíšeným provozem chodců a vozidel (funkční podskupina D1) pro přímou obsluhu všech přilehlých staveb. Opatření pro regulaci rychlosti vozidel jsou dlouhé zpomalovací prahy na vjezdech do obytné zóny, přednosti zprava na křižovatkách, zvýšené plochy křižovatek, usměrnění pohybu vozidel pomocí vysazených zelených ploch nebo vystřídání parkovacích stání (Šikan) v mezikřižovatkových úsecích. Vjezdy do obytné zóny jsou odsazeny pro možnost snazšího napojení na více zatíženou silnici III/05726. Případné zjednosměrnění (obecně není pro vytváření závků v obytné zóně vhodné) bude upřesněno v dalším stupni PD podle aktuálních požadavků objednatel, popř. pořizovatele. Min. šířka dopravního prostoru musí být 3,5 m, ostatní prostor místní komunikace je možné využít pro pobytový prostor a pro parkovací stání ale s ohledem na výhybny nebo místa pro vyhnutí. Obratiště na konci slepých ulic musí umožnit otáčení největšího vozidla, jehož provoz se v obytné zóně předpokládá (vozidlo pro svoz komunálního odpadu, vozidlo HZS). Komunikace budou pokud možno bez obrubníků, odvodnění pomocí otevřených rigolů a likvidace dešťových vod je předpokládána vsakem v plochách zeleně, to je nutno posoudit dle výsledků hydrologického průzkumu.



Obr. Územní studie Na Drahách (2017), vizualizace, zpracovatel: Archislužba.cz Architekti

Územní studie Pod Chlacholovem

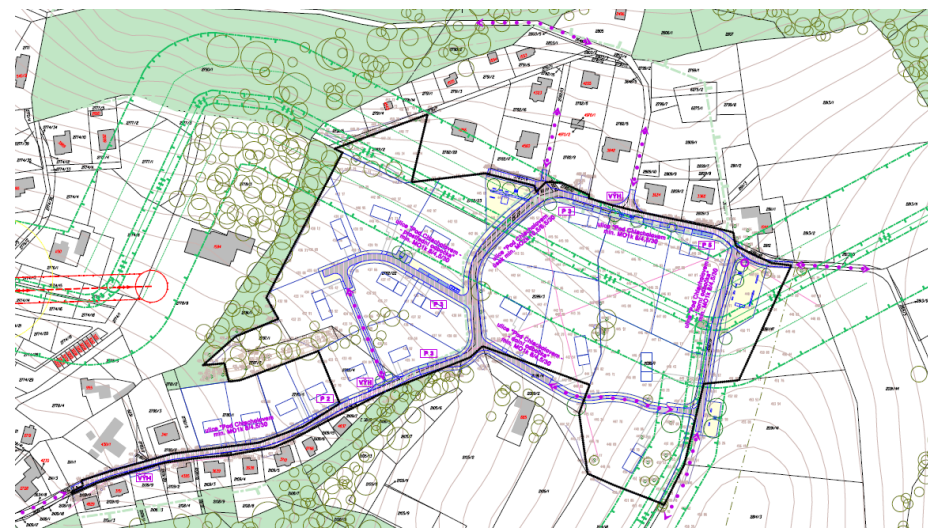
Územní studie Pod Chlacholovem se zabývá řešením zastavitelných ploch BI 160, DS (přiléhajících) vymezených v územním plánu. Celková řešená plocha je cca 4,3 ha. Předpokládaný počet obyvatel je 66.

Vzhledem k menšímu rozsahu lokality návrh nepředpokládá vytvoření vlastního lokálního centra. Návrh umožňuje dobrou pěší dostupnost území. Navržená uliční síť má jasně definované profily, měřítkem a proporcemi vycházející z charakteru lokality a z legislativních požadavků. Stávající páteř území – ulice Pod Chlacholovem – je v části svého úseku rozšířena jako dvoupruhová, jsou navrženy výhybny. Nově navržené komunikace jsou napojeny na tuto ulici. Jsou definována nová veřejná prostranství při ul. Pod Chlacholovem, v místech výhledů a u křižení nebo změn směrů komunikací. Tato místa jsou zdůrazněna např. pomocí soliterních stromů a doplněna drobným mobiliářem (lavička...). Mají přispívat k definování atmosféry lokality a k lepší identifikaci obyvatel se svým obytným prostředím.

Koncepce dopravy

Komunikace v lokalitě jsou navrženy jako plošně zklidněné v režimu Zóna 30 pro přímou obsluhu všech přilehlých staveb. Dopravně zklidňujícími opatřeními jsou vzhledem k podélným sklonům pouze přednosti zprava na křižovatkách a jednopruhé komunikace s výhybnami nebo s místy pro vyhýbání vozidel. Komunikace jsou bez chodníků vzhledem k předpokládané nízké intenzitě motorových vozidel (do 500 voz/24 h v obou směrech), provoz chodců se předpokládá na principu smíšeného provozu podle zvláštních předpisů.

Parkovací stání v uličním prostoru jsou navržena dle prostorových možností. Obratiště na konci slepých ulic musí umožnit otáčení největšího vozidla, jehož provoz se v Zóně 30 předpokládá (vozidlo pro svoz komunálního odpadu, vozidlo HZS). Komunikace budou pokud možno bez obrubníků, odvodnění pomocí otevřených rigolů a likvidace dešťových vod je předpokládána vsakem v plochách zeleně, to je nutno posoudit dle výsledků hydrologického průzkumu.



Obrázek 1. Územní studie Pod Chlacholovem (2017), dopravní řešení, zpracovatel: Archislužba.cz Architekti

Územní studie U Sladského potoka

Územní studie U Sladského potoka se zabývá řešením zastavitelných ploch BI 183, DS (přiléhajících) vymezených v územním plánu. Celková řešená plocha je cca 4,3 ha. Předpokládaný počet obyvatel je 35.

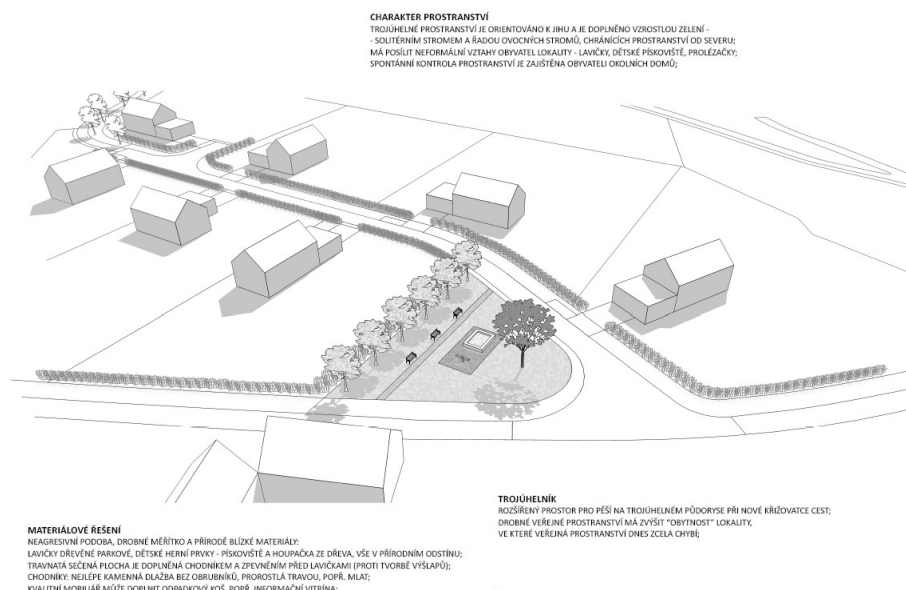
Východiskem návrhu je vytvořit čitelný podklad se srozumitelnými pravidly zástavby, který bude syntézou různých požadavků v území a který bude respektovat limity využití území. Návrh umožňuje dobrou pěší dostupnost území. Navržená uliční síť má jasně definované profily, měřítkem a proporcemi vycházející z charakteru lokality a z legislativních požadavků.

Je definováno nové veřejné prostranství při západní komunikaci, v místě napojení nově navrhované slepé ulice. Veřejné prostranství plní roli rozšíření uličního veřejného prostoru, místa setkání, zastavení. Místo je zdůrazněno soliterním stromem a doplněno drobným mobiliářem. Veřejné prostranství má přispívat k definování atmosféry lokality a k lepší identifikaci obyvatel se svým obytným prostředím.

Koncepce dopravy

Komunikace v lokalitě jsou navrženy jako plošně zklidněné v režimu Zóna 30 pro přímou obsluhu všech přilehlých staveb. Dopravně zklidňujícími opatřeními jsou přednosti zprava na křižovatkách a jednopruhé komunikace s výhybnami nebo místy pro vyhnutí. Komunikace jsou bez chodníků vzhledem k předpokládané nízké intenzitě motorových vozidel (do 500 voz/24 h v obou směrech), provoz chodců se předpokládá na principu smíšeného provozu podle zvláštních předpisů. Parkovací stání v uličním prostoru jsou navržena dle prostorových možností. Obratiště na konci slepé ulice musí umožnit otáčení největšího vozidla, jehož provoz se v Zóně 30 předpokládá (vozidlo pro svoz komunálního odpadu, vozidlo HZS).

Komunikace budou pokud možno bez obrubníků, odvodnění pomocí otevřených rigolů a likvidace dešťových vod je předpokládána vsakem v plochách zeleně, to je nutno posoudit dle výsledků hydrologického průzkumu.



Obrázek 2. Územní studie U Sladského potoka (2017), vizualizace, zpracovatel: Archislužba.cz Architekti

Územní studie Písečný

(částečně již realizováno)

Územní studie Písečný potoka se zabývá řešením zastavitelných ploch BH 260, 261, 262, P* 562, P* 564, P* 565, P* 555 vymezených v územním plánu. Předpokládaný počet obyvatel je 1940.

Centrem vzniklé zástavby je místo odpojení polní cesty od páteřní komunikace vedoucí dále přímo na jih. V místě odpojování polní cesty by mělo vzniknout vydlážděné veřejné prostranství s lavičkami pro pobyt a setkávání obyvatel. V návaznosti na toto místo je navržený objekt obsahující občanskou vybavenost v parteru a dětské hřiště.

Koncepce dopravy

Dopravní plochy se dají rozdělit na dvě části. Jedna část (na výkrese označené jako S1, Z1, Z2, S2, E1, E1b, E2, E3, J3) je řešena jako obytná zóna se zklidňujícími prvky. Druhá část (označeno jako JZ, J1, J2, K1 – K5, H1) je řešena jako zklidněná zóna 30. Nově budované komunikace se napojují jako zklidněné zóny 30 v Horské a Kulturní ulici. Parametry obratišť byly stanoveny pro daný typ vozidla pomocí obalových křivek. Vnitřní poloměr byl stanoven na 5 metrů.

Doprava v klidu

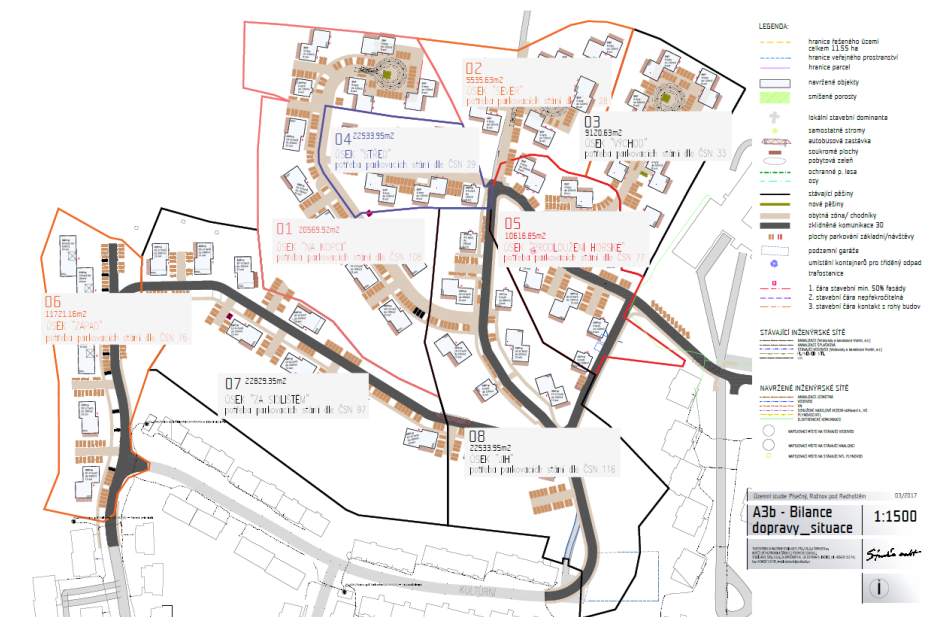
Potřeba dopravy v klidu (parkování a odstavení vozidel) je vybilancována na základě ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací. V rámci výpočtu dochází k navýšení základního počtu parkovacích stání koeficientem stupně automobilizace $ka = 1,00$ a koeficientem dopravní dostupnosti $kp = 1,00$. Z celkového počtu parkovacích stání musí jejich část splňovat požadavky na stání vozidel přepravujících osoby těžce pohybově postižené dle vyhlášky č. 398/2009 Sb.

Koeficient vlivu stupně automobilizace: $Ku = 1,00$

Koeficient úrovně dopravní dostupnosti: $Kd = 1,00$

Počet obyvatel: 4 osoby na byt.

Dle uvedených výpočtů je pro navrhované funkční využití objektů **nutno realizovat na území nejméně 716 parkovacích stání**, z nichž nejméně 36 musí splňovat požadavky na stání vozidel přepravujících osoby těžce pohybově postižené dle vyhlášky č. 398/2009 Sb.



Obrázek 3. Územní studie Písečný (2017), bilance dopravy situace, zpracovatel: Studio Acht, spol.s.r.o.

3. Vymezení řešeného území

Vymezení a popis území, spádové oblasti města

Město Rožnov pod Radhoštěm se nachází v severovýchodní části Zlínského kraje, v nadmořské výšce 378 m n. m. Katastrální výměra města je 3 947 ha. Ve směru ze západu na východ městem prochází silnice č. I/35, která zajišťuje jeho napojení na hlavní silniční síť ČR.

Rožnov p. R. se dělí na sídelní jednotky: Dolní Dráhy, Dubková, Hážovice, Horní Paseky, Hradisko, Chobot, Jižní město, Končiny, Koryčanské Paseky, Kozinec, Kramolišov, Láň, Láz, Letná, Písečný, Rybníčky, Sladsko, Tylovice, Uhliska, Záhumení.

Rožnov p. R. je přirozeným centrem dojížděky do škol a do zaměstnání také z okolních obcí.



Obrázek 4. ORP Rožnov pod Radhoštěm a blízké okolí
Zdroj: <https://www.uur.cz/default.asp?ID=4514>

Přirozený spádový region města tvoří obce, z nichž nejsilnější dojížděkový proud (dojíždějící do práce a do školy) směřuje do Rožnova p. R.: Dolní Bečva, Horní Bečva, Hutisko-Solanec, Prostřední Bečva, Střítež nad Bečvou, Valašská Bystřice, Vidče, Vigantice, Zubří.

Přirozený spádový region Rožnova p. R. tedy zahrnuje všechny obce v ORP Rožnov pod Radhoštěm a dále obec Střítež nad Bečvou, která spadá do ORP Valašské Meziříčí.

Tabulka 1. Obce přirozeného spádového regionu města Rožnov pod Radhoštěm

název obce	počet obyvatel (k 1.1.2020)	vyjíždějící z obce celkem (2011)	dojíždějící do Rožnova p. R. (2011)	podíl dojíždějících do Rožnova p. R. na celkovém počtu vyjíždějících z obce (2011)
Dolní Bečva	1881	483	200	41%
Horní Bečva	2455	508	181	36%
Hutisko-Solanec	2030	507	199	39%
Prostřední Bečva	1764	408	150	37%
Střítež n. Bečvou	855	277	66	24%
Valašská Bystřice	2245	522	217	42%
Vidče	1762	497	193	39%
Vigantice	1093	304	151	50%
Zubří	5547	1429	450	31%

Zdroj dat: Veřejná databáze ČSÚ, SLDB 2011

Tabulka 2. Přírůstek (úbytek) obyvatel stěhováním v letech 2015 - 2019

název obce	2015	2016	2017	2018	2019	průměrný přírůstek obyvatel (2015-2019)
Dolní Bečva	-12	13	14	-14	-21	-4
Horní Bečva	4	27	6	3	-2	8
Hutisko-Solanec	13	-4	-	10	2	4
Prostřední Bečva	-9	15	5	9	20	8
Rožnov pod Radhoštěm	-9	-57	-28	-43	-21	-32
Střítež n. Bečvou	6	-3	15	-2	9	5
Valašská Bystřice	2	-1	-19	15	5	0
Vidče	10	-7	23	6	23	11
Vigantice	13	7	12	12	-8	7
Zubří	-19	-28	17	-26	8	-10

Zdroj dat: Veřejná databáze ČSÚ, SLDB 2011

Vývoj města Rožnov p. R. ve 20. století

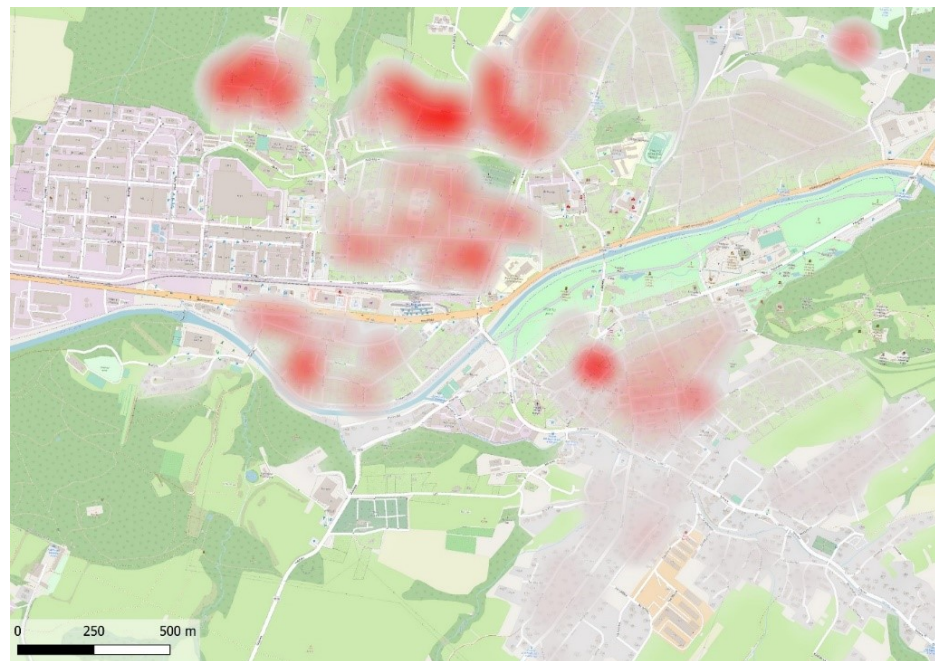
Rožnov p. R. měl ještě v 1. polovině 20. století počet obyvatel kolem 3 000. Zásadní změnu přinesl rozvoj elektrotechnického průmyslu po r. 1948. Rychlý růst počtu zaměstnanců podniků výrazně ovlivnil rozvoj města. Počet obyvatel v letech 1950 – 1985 vzrostl na více než 18 000.

V r. 1949 byl založen podnik Tesla, zaměřený na elektrovakuovou techniku, později na výrobu tranzistorů, televizních obrazovek a integrovaných obvodů. Po r. 1990 se podnik rozdělil na více menších subjektů. Největším z nich je v současnosti ON Semiconductor zaměřený na výrobu křemíku a čipů.

4. Charakteristika poptávky po mobilitě

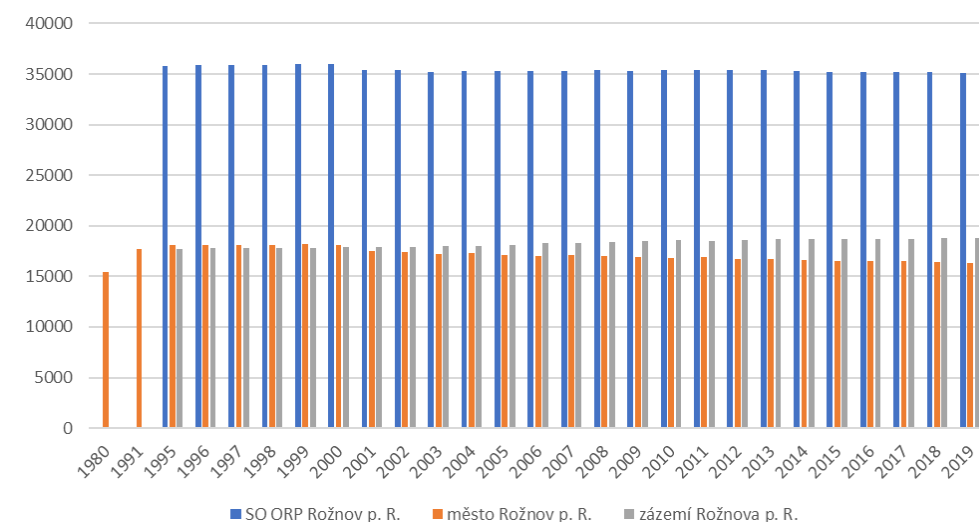
Sociodemografický profil města

Město Rožnov pod Radhoštěm mělo k 1. 1. 2020 celkem 16398 obyvatel. Strukturu obyvatel tvoří 51,7 % žen a 48,3 % mužů. Většina obyvatel města bydlí na sídlišťích Koryčanské Paseky, Láz, Písečný, 1. Máje a Jižní Město (viz obrázek níže).



Obrázek 5. Rozložení obyvatel na území města Rožnov p. R.

Počet obyvatel města za posledních 25 let mírně klesá (viz obrázek níže). Pokles počtu obyvatel v současné době probíhá ve většině měst této velikostní kategorie v ČR. Vývoj počtu obyvatel města je ovlivňován hodnotami přirozeného přírůstku a migrací.



Obrázek 6. Vývoj počtu obyvatel ve správním obvodu ORP Rožnov p. R., městě Rožnov p. R. a zázemí města v letech 1980 – 2019

Zdroj: Veřejná databáze ČSÚ, 2020, <https://www.czso.cz/csu/czso/pocet-obyvatel-v-obcich-k-112019>

Na migraci obyvatel má vliv tzv. proces suburbanizace, kdy se obyvatelé města stěhují do okolních obcí (dostupnější pozemky k bydlení, klidnější a čistší prostředí), ale stále využívají dopravní infrastrukturu města při dojíždě za prací, do škol a za službami.

Kromě vlivu suburbanizace se obyvatelé stěhují také do velkých měst v rámci Zlínského kraje i ČR.

Věková struktura obyvatel

Věková struktura obyvatel Rožnova p. R. se mění v důsledku **procesu stárnutí obyvatel**. Klesá podíl dětí do 14 let věku a zvyšuje se podíl osob ve věku 65 a více let. Ke konci roku 2019 činil podíl dětí do 15 let 14,3 % z celkového počtu obyvatel města, v produktivním věku 15 – 64 let bylo 62,7 % obyvatel a seniorů ve věku 65 let a více bylo 23 %.

Příčinou stárnutí obyvatelstva je dlouhodobě nízká míra porodnosti, zvyšující se průměrný věk obyvatel a stěhování mladých obyvatel a rodin s dětmi mimo město.

Stárnutí obyvatel potvrzuje také hodnota indexu stáří³, která v Rožnově p. R. dosahovala v roce 2018 hodnoty 157 seniorů ve věku 65 a více let na 100 dětí do 15 let věku, v roce 2019 to bylo již 160 seniorů na 100 dětí. Vývoj indexu stáří ve městě zobrazuje obrázek níže. Index stáří vzájemně porovnává početnost závislých složek obyvatelstva (seniorské a dětské). V ČR vzrostla jeho hodnota v roce 2018 na 123 seniorů ve věku 65 a více let na 100 dětí do 15 let věku.

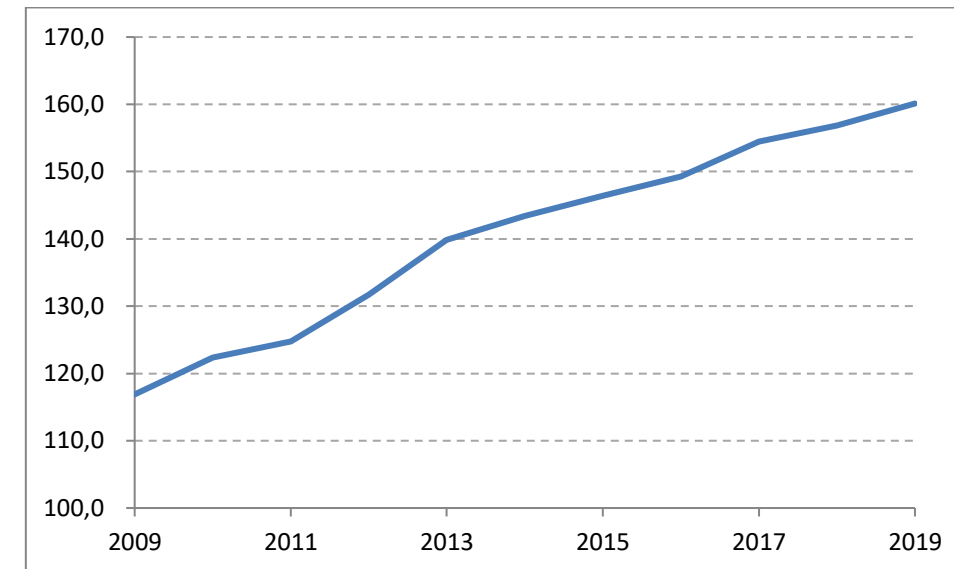
Průměrný věk obyvatel Rožnova p. R. ke konci roku 2019 byl 44,5 let (v ČR 42,5 let), u mužů činil 42,4 let a u žen 46,4 let.

Tabulka 3. Věková struktura obyvatel Rožnova p. Radhoštěm k 31. 12. 2019

Ukazatel		Počet	Podíl (v %)
Počet obyvatel celkem		16 398	100
v tom ve věku (let)	0-14	2 352	14,3
	15-64	10 280	62,7
	65 a více	3 766	23
Průměrný věk (let)		44,5	

Zdroj: ČSÚ, Veřejná databáze, 2020

³ Index stáří – počet osob ve věku 65 a více let na 100 osob ve věku 0-14 let

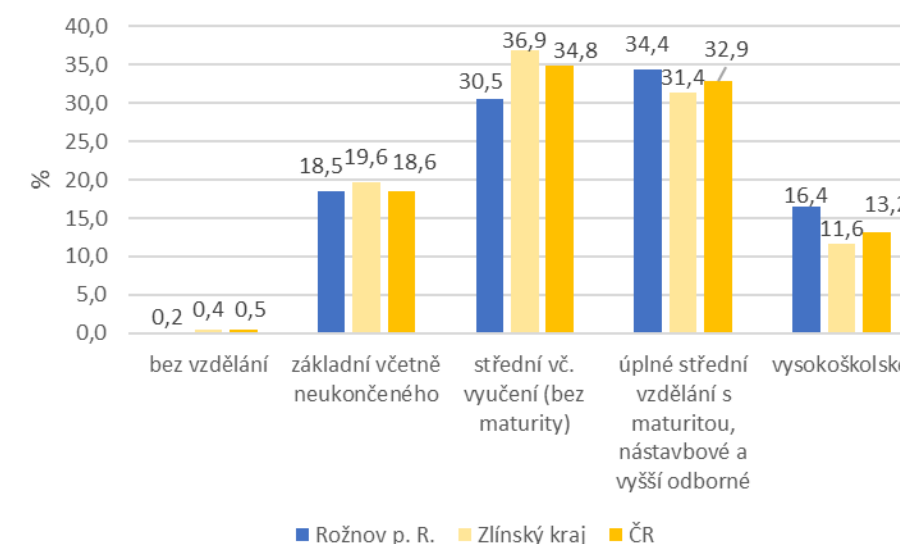


Obrázek 7. Vývoj indexu stáří v Rožnově p. R. v letech 2009 – 2019

Zdroj: Veřejná databáze ČSÚ, 2020, Demografická ročenka měst – 2009 - 2018 (<https://www.czso.cz/csu/czso/mesta-v-cr-pism-p-a-r-82115jaynj>)

Vzdělanostní struktura obyvatel

V Rožnově p. R. je **vyšší míra vzdělanosti** oproti krajskému i celorepublikovému průměru. Je zde vyšší podíl obyvatel se středním vzděláním s maturitou či vyšším odborným vzděláním (34,4 %) a také vyšší podíl vysokoškolsky vzdělaných obyvatel (16,3 %, viz graf).



Obrázek 8. Vzdělanostní struktura obyvatel Rožnova p. R., Zlínského kraje a ČR v roce 2011

Zdroj: ČSÚ, SLDB 2011

Mobilita obyvatel do zaměstnání a škol

Rožnov p. R. je **spádovým centrem zejména pro obce ze SO ORP Rožnov p. R.** Nejvíce osob dojíždí z obcí Zubří, Valašská Bystřice, Dolní Bečva, Hutisko-Solanec, Vidče a Horní Bečva.

Bilance dojížd'ky a vyjížd'ky do zaměstnání a škol je v Rožnově p. R. pozitivní. V roce 2011 do města denně dojíždělo do zaměstnání o 941 osob více, než jich z Rožnova

p. R. vyjíždělo za prací do jiných obcí. Žáků a studentů dojíždělo do škol v Rožnově p. R. o 97 více, než jich z Rožnova p. R. vyjíždělo do škol v jiných obcích.

Tabulka 4. Vyjížd'ka obyvatel Rožnova p. R. do zaměstnání a škol v roce 2011

Město Rožnov pod Radhoštěm		počet	podíl (v %)
Počet obyvatel v roce 2011		16728	
Vyjíždějící celkem		4683	28,0
vyjíždějící do zaměstnání	celkem	3330	71,1
	v rámci obce	1690	50,8
	do jiné obce okresu	942	28,3
	do jiného okresu kraje	18	0,5
	do jiného kraje	601	18,0
	do zahraničí	79	2,4
vyjíždějící do škol	celkem	1353	28,9
	v rámci obce	629	46,5
	mimo obec	724	53,5

Zdroj: Veřejná databáze ČSÚ, SLDB 2011

Socioekonomický profil města

Zaměstnanost

V Rožnově pod Radhoštěm bylo v roce 2011 evidováno celkem 8 040 ekonomicky aktivních obyvatel (ČSÚ, SLDB 2011). Ekonomicky neaktivních osob (nepracující důchodci, žáci, studenti atd.) bylo na území města 8 065.

Největším zaměstnavatelem ve městě je v současnosti firma ON SEMICONDUCTOR CZECH REPUBLIC, s.r.o., která je zároveň 3. největším zaměstnavatelem ve Zlínském kraji. Přehled dalších významných zaměstnavatelů zobrazuje tabulka a mapa.

Tabulka 5. Významní zaměstnavatelé v Rožnově pod Radhoštěm s více než 50 zaměstnanci

Název subjektu	Počet zaměstnanců	Převažující činnost dle CZ-NACE
ON SEMICONDUCTOR CZECH REPUBLIC, s.r.o.	1500 - 1999	Výroba elektronických součástek
ROBE lighting s.r.o.	500 - 999	Výroba elektrických osvětlovacích zařízení
SCG Czech Design Center, s.r.o.	250 - 499	Inženýrské činnosti a související technické poradenství
NXP Semiconductors Czech Republic s.r.o.	250 - 499	Výzkum a vývoj v oblasti technických věd
KOH-I-NOOR RONAS s.r.o.	200 - 249	Výroba ostatních plastových výrobků
REMAK a.s.	200 - 249	Výroba průmyslových chladicích a klimatizačních zařízení
Město Rožnov pod Radhoštěm	200 - 249	Všeobecné činnosti veřejné správy
myonic s.r.o.	200 - 249	Výroba ložisek, ozubených kol, převodů a hnacích prvků
SONAVOX CZ s.r.o.	200 - 249	Výroba spotřební elektroniky
ENERGOAQUA, a.s.	100 - 199	Výroba tepla
LISS, akciová společnost	100 - 199	Povrchová úprava a zušlechťování kovů
RETIGO s.r.o.	100 - 199	Výrobce parních konvektomatů
ZPV Rožnov, s.r.o.	100 - 199	Výroba ostatních pryžových výrobků
Střední škola informatiky, elektrotechniky a řemesel Rožnov pod Radhoštěm	100 - 199	Střední odborné vzdělávání na středních odborných školách
Národní muzeum v přírodě	100 - 199	Činnosti muzeí
EP Rožnov, a.s.	100 - 199	Ostatní inženýrské činnosti a související technické poradenství
Innovative Sensor	100 - 199	Výroba ostatních elektrických zařízení

Technology, s.r.o.		
Dioflex	50 - 99	Výroba osazených elektronických desek
ESPO, s.r.o.	50 - 99	Výroba elektrických motorů, generátorů a transformátorů
HCV group a.s.	50 - 99	Programování
APRI s.r.o.	50 - 99	Výroba měřicích, zkušebních a navigačních přístrojů
PBT Works s.r.o.	50 - 99	Výroba ostatních strojů a zařízení pro všeobecné účely j. n.
JANEK spol. s r.o.	50 - 99	Výroba osobního prádla
BONISPOL, s.r.o.	50 - 99	Hotely
Gymnázium Rožnov pod Radhoštěm	50 - 99	Střední všeobecné vzdělávání
Základní umělecká škola Rožnov pod Radhoštěm	50 - 99	Umělecké vzdělávání
Základní škola 5. května, Rožnov p. R., příspěvková organizace	50 - 99	Základní vzdělávání na druhém stupni základních škol
Základní škola Pod Skalkou, Rožnov p. R., příspěvková organizace	50 - 99	Základní vzdělávání na druhém stupni základních škol
Základní škola Videčská, Rožnov p. R., příspěvková organizace	50 - 99	Základní vzdělávání na druhém stupni základních škol
Střední škola zemědělská a přírodovědná Rožnov pod Radhoštěm	25 - 49	Střední odborné vzdělávání na středních odborných školách

Zdroj: ČSÚ, registr ekonomických subjektů, 2020

Podnikatelská aktivita

Úroveň podnikatelského prostředí ovlivňuje rozvoj místního hospodářství, ekonomiky a zaměstnanosti. Ve srovnání s průměrem ČR je v Rožnově p. R. míra podnikatelské aktivity vyšší, v roce 2019 činila 259,55 podnikatelských subjektů na 1 000 obyvatel.

V Rožnově p. R. bylo v roce 2019 registrováno 4 246 podnikatelských subjektů.

Tabulka 6. Podnikatelská aktivita v roce 2019

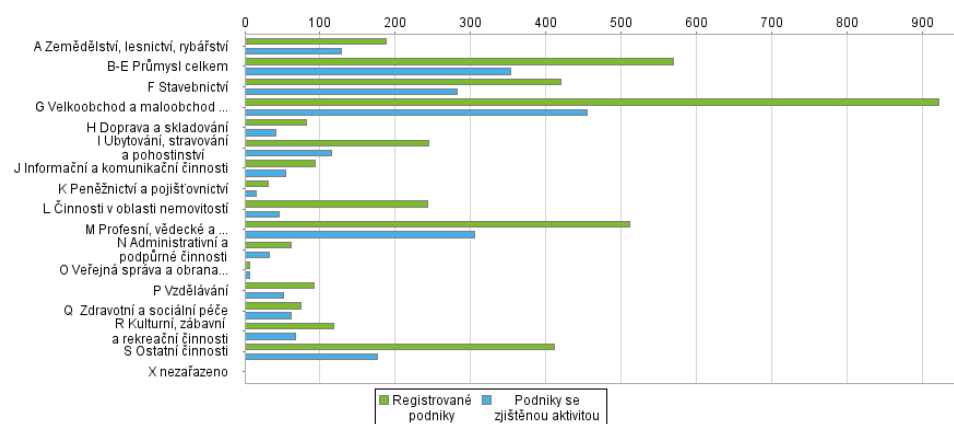
	ČR	Zlínský kraj	Rožnov p. R.
Počet podnikatelských subjektů	2545149	127955	4246
Počet obyvatel	10287671	582555	16359

Míra podnikatelské aktivity	238,28	219,54	259,55
-----------------------------	--------	--------	--------

Zdroj: MPO, Veřejná databáze ČSÚ, 2020

Pozn.: Míra podnikatelské aktivity = Počet podnikatelských subjektů/počet obyvatel*1000

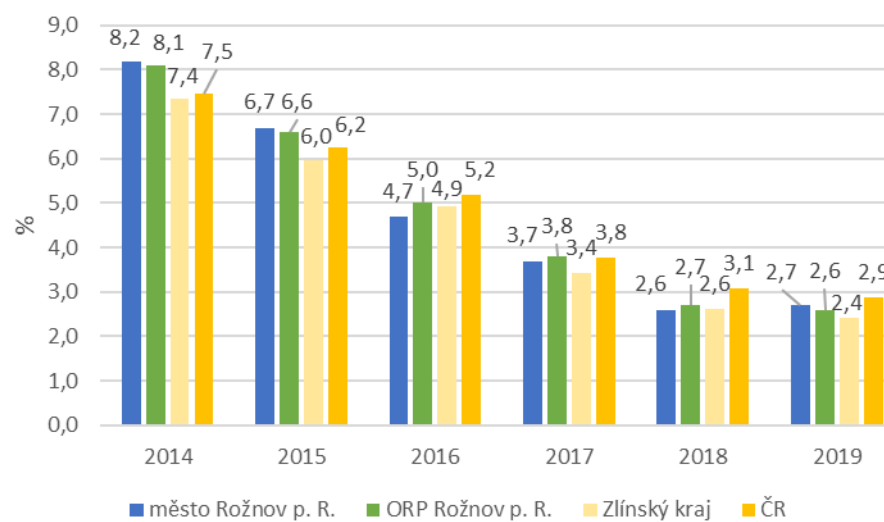
Graf: Podnikatelské subjekty podle odvětví v roce 2019



Zdroj: Veřejná databáze ČSÚ, data k 31. 12. 2019

Nezaměstnanost

Podíl nezaměstnaných osob za posledních pět let klesal, a to na všech úrovních – národní, krajské i v případě SO ORP Rožnov p. R. a města Rožnov p. R. Podíl nezaměstnaných osob v městě Rožnov p. R. i v SO ORP Rožnov p. R. byl v celém sledovaném období srovnatelný s krajskou i národní úrovní. Podrobnější údaje zobrazuje graf.

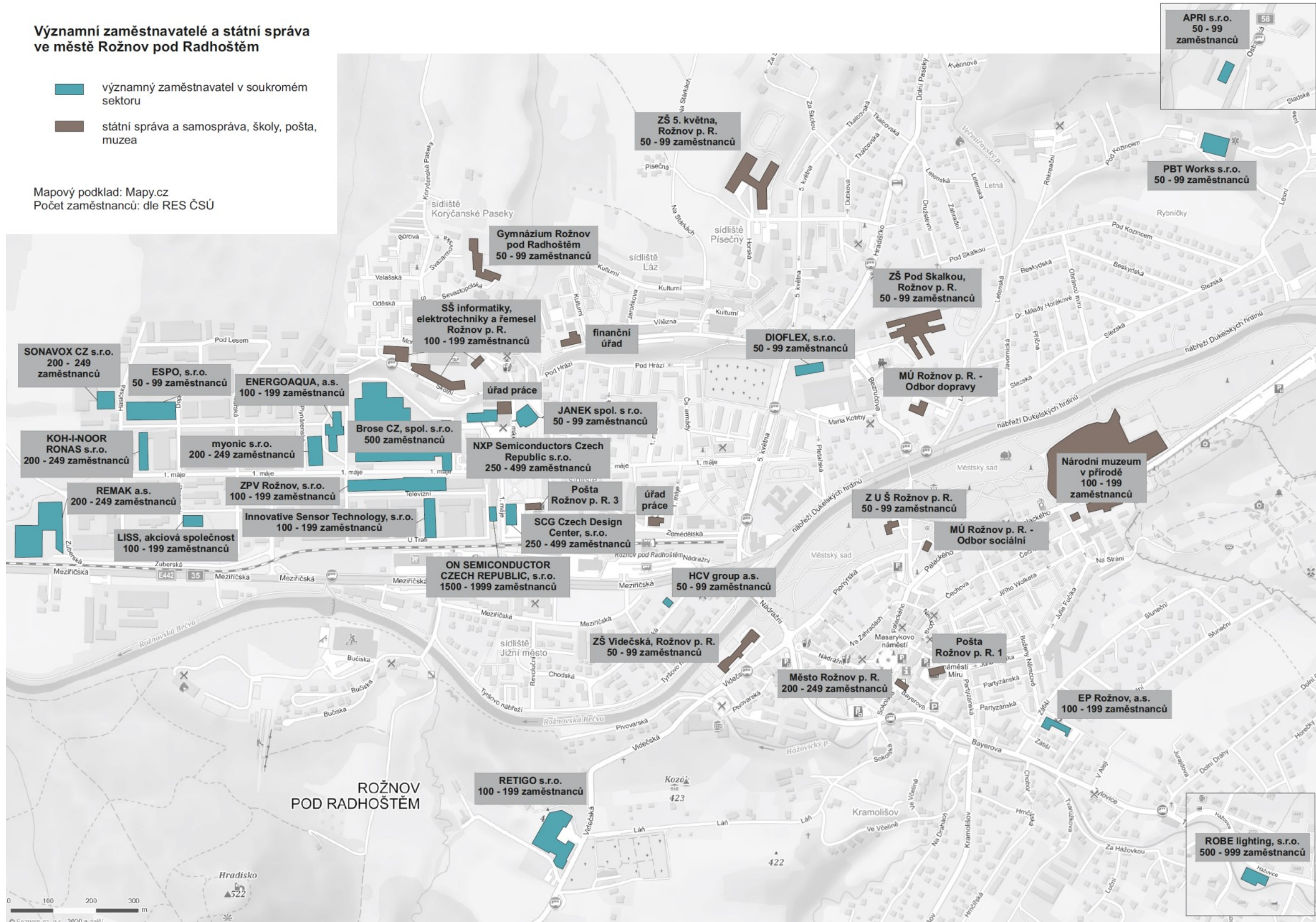


Obrázek 9. Podíl nezaměstnaných osob v ČR, Zlínském kraji, SO ORP Rožnov p. R. a městě Rožnov p. R.

Významní zaměstnavatelé a státní správa ve městě Rožnov pod Radhoštěm

- významný zaměstnavatel v soukromém sektoru
- státní správa a samospráva, školy, pošta, muzea

Mapový podklad: Mapy.cz
Počet zaměstnanců: dle RES ČSÚ



Zdroj: Veřejná databáze ČSÚ, 2020

Rekreace a volnočasové aktivity, služby

V Rožnově pod Radhoštěm je velmi pestrá nabídka kulturních i sportovních příležitostí, které na Rožnovsko lákají mnoho turistů, a to jak v letní, tak i v zimní sezóně.

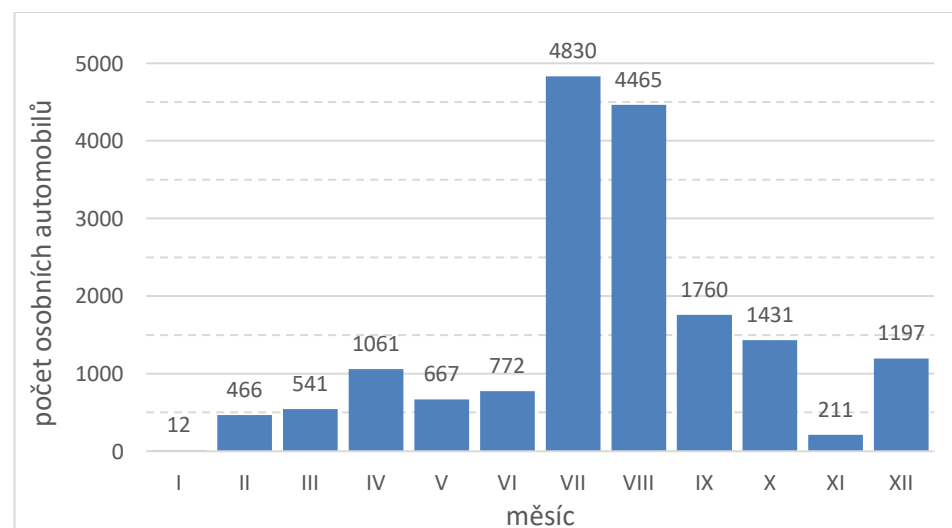
Město je také výchozím místem mnoha turistických značených tras a cyklistických tras.

Významným turistickým cílem v Rožnově p. R. je Valašské muzeum v přírodě, které je nejstarší a největší muzeum svého druhu ve střední Evropě. Každoročně jeho areál navštíví stovky tisíc návštěvníků z celé ČR i zahraničí. V době konání festivalů, jarmarků a dalších významných akcí je proto intenzita provozu v Rožnově p. R. výrazně ovlivněna dopravou návštěvníků těchto akcí, a to zejména během letních měsíců. Během letních prázdnin, v červenci a srpnu 2019, zaparkovalo na parkovišti u muzea celkem 9 295 osobních automobilů a 43 autobusů. Podrobnější informace o parkování u muzea přináší obrázky níže.

Tabulka 7. Návštěvnost muzeí a galerií v Rožnově pod Radhoštěm

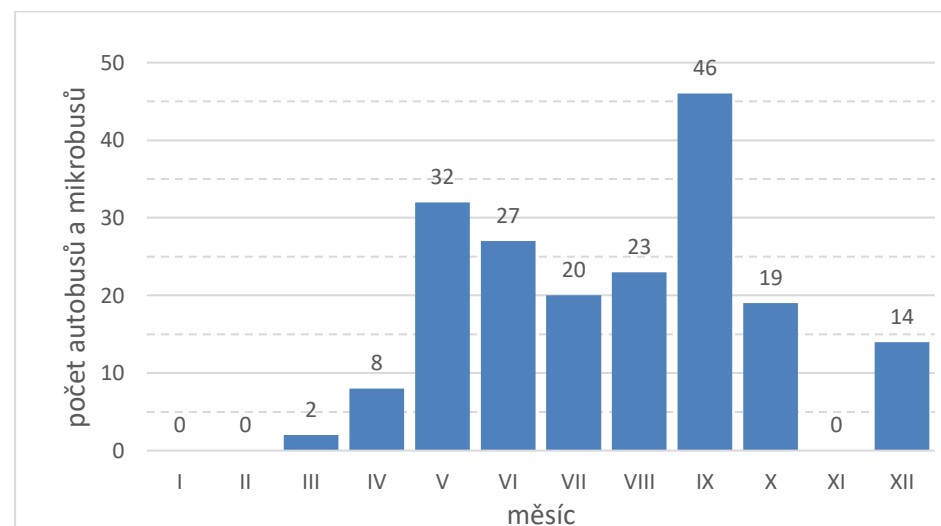
Název objektu	Návštěvnost v roce			
	2016	2017	2018	2019
Valašské muzeum v přírodě	315 626	180 840	227 000	334 585

Zdroj: Národní informační a poradenské středisko pro kulturu, 2018 (https://statistikakultury.cz/wp-content/uploads/2019/05/Návštěvnost_MUZEJA2018.pdf)



Obrázek 10. Parkování u Valašského muzea v přírodě v r. 2019 – počty osobních automobilů dle jednotlivých měsíců

Zdroj: Vlastní zpracování na podkladu dat města Rožnov pod Radhoštěm



Obrázek 11. Parkování u Valašského muzea v přírodě v r. 2019 – počty autobusů a mikrobusů dle jednotlivých měsíců

Zdroj: Vlastní zpracování na podkladu dat města Rožnov pod Radhoštěm

Dalšími významnými volnočasovými cíli ve městě jsou pivní lázně, koupaliště nebo zábavní park.

Atraktivitu území z hlediska cestovního ruchu lze vyjádřit prostřednictvím počtu příjezdů hostů do ubytovacích zařízení. V období let 2016 až 2018 došlo k nárůstu počtu ubytovaných návštěvníků o cca 7 900 osob, v roce 2019 byl pak zaznamenán mírný pokles. Počet přenocování každoročně roste. Průměrný počet přenocování byl každoročně 2,1 noci.

Tabulka 8. Kapacita a návštěvnost hromadných ubytovacích zařízení

	2016	2017	2018	2019
Počet zařízení	20	20	21	20
pokoje	644	648	662	626
lůžka	1 633	1 644	1 675	1 582
Hosté	66 603	72 893	74 495	73 540
z toho nerezidenti	11 137	12 214	12 208	12 897
Přenocování	140 433	150 448	153 105	153 848
z toho nerezidenti	22 325	26 392	26 443	28 094
Průměrný počet přenocování (noci)	2,1	2,1	2,1	2,1

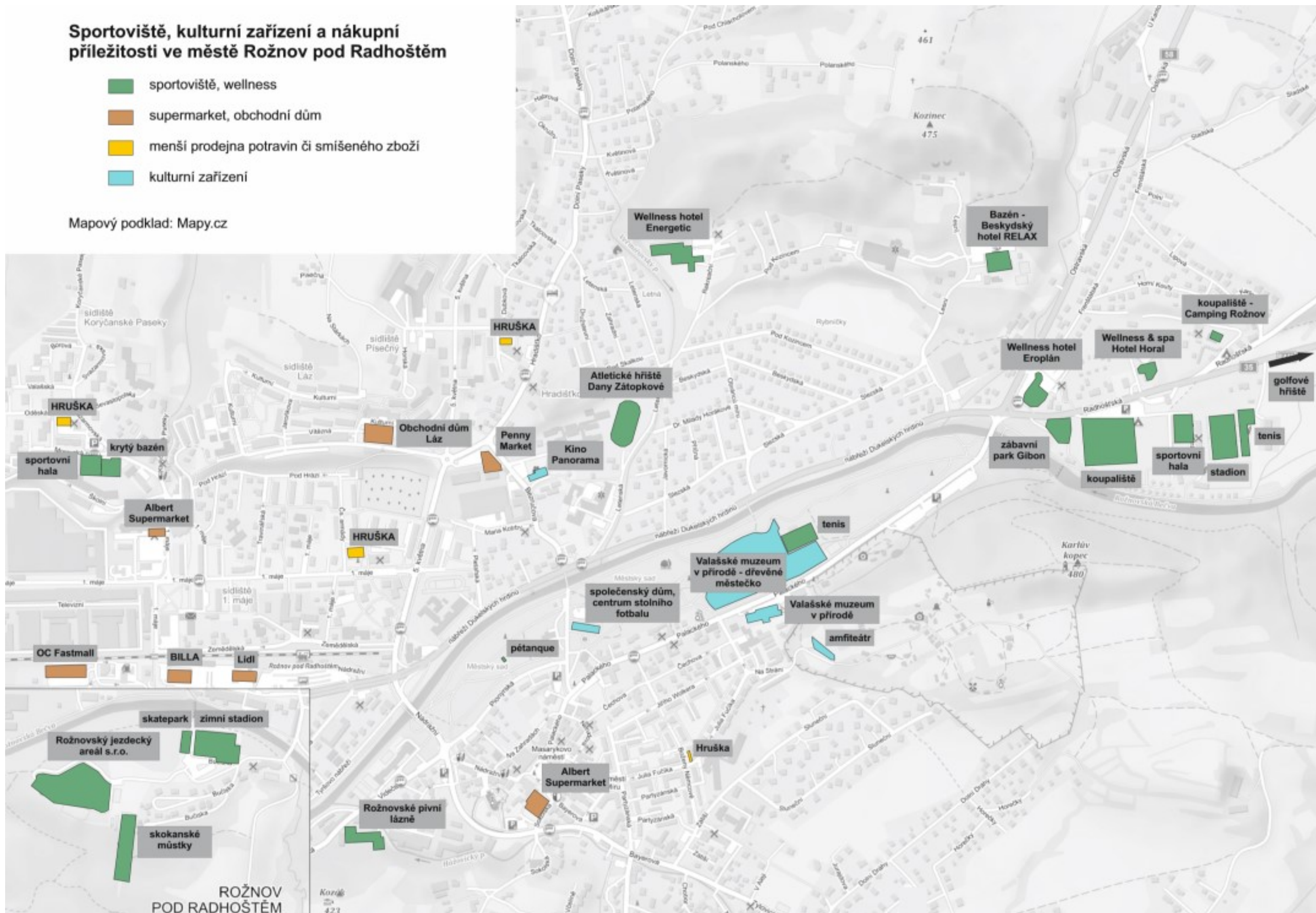
Zdroj: Veřejná databáze ČSÚ, data k 31. 12. daného roku

Rozmístění sportovišť, ale také kulturních a nákupních příležitostí zobrazuje mapa.

Sportoviště, kulturní zařízení a nákupní příležitosti ve městě Rožnov pod Radhoštěm

- sportoviště, wellness
- supermarket, obchodní dům
- menší prodejna potravin či smíšeného zboží
- kulturní zařízení

Mapový podklad: Mapy.cz

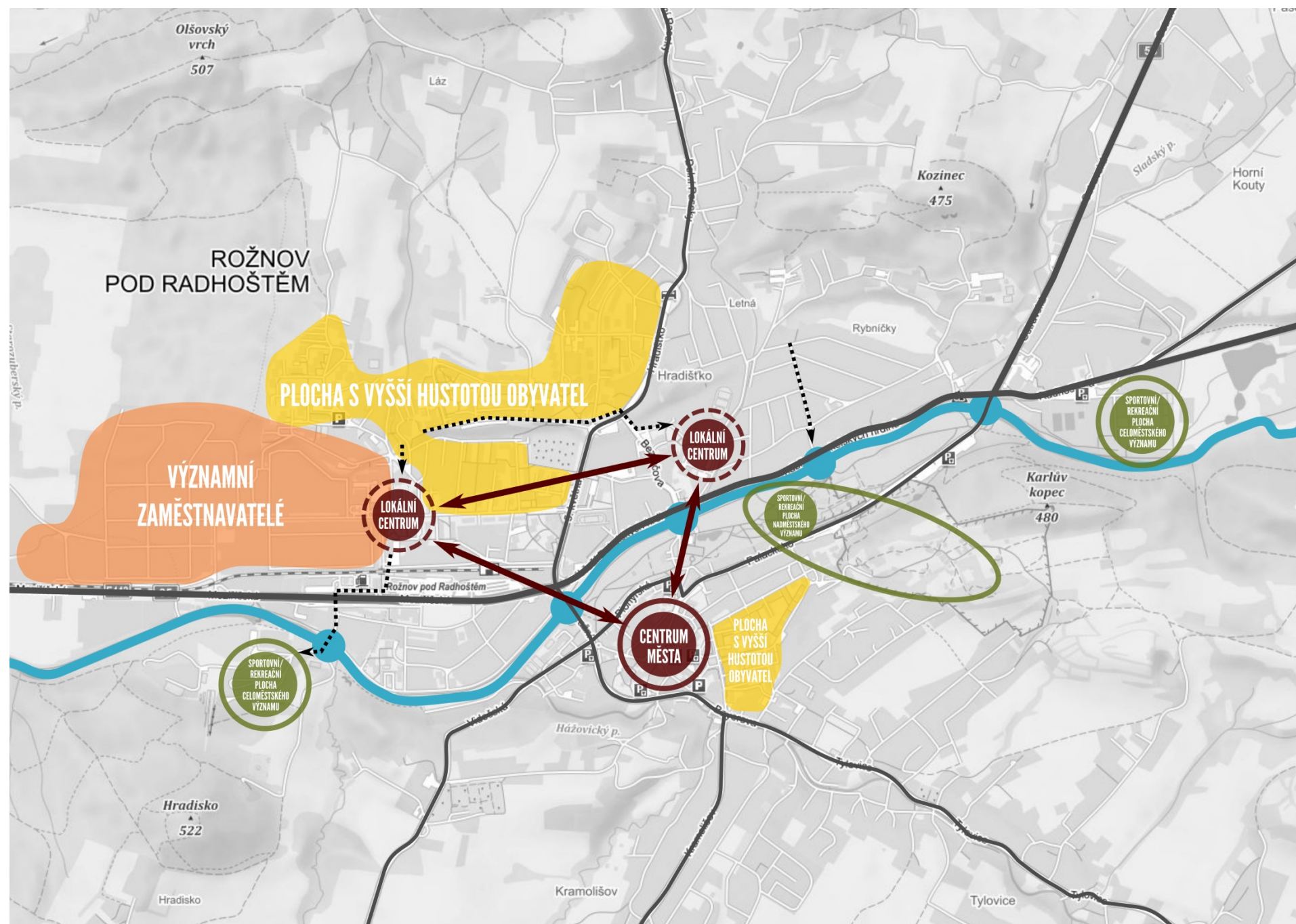


Struktura sídla – definice hlavních zdrojů a cílů dopravy

Významnou atraktivitou města, avšak zároveň i bariérou, je řeka Rožnovská Bečva. Řeka má výrazný dopravní i rekreační potenciál. Nachází se zde Městský park s areálem Valašského muzea v přírodě. Podél řeky je podporována zejména nemotorová, tedy pěší a cyklistická, doprava. Oba břehy jsou propojeny pěti mosty, z nichž tři jsou využitelné i pro motorovou dopravu. Podél Rožnovské Bečvy vede cyklostezka, která propojuje západní a východní část města. Tyto uzly jsou ve struktuře města vhodně umístěny tak, že zvyšují dostupnost centra města a jeho lokalit.

Ve městě Rožnov pod Radhoštěm se nachází jediný centrální prostor – Masarykovo náměstí v historickém jádru města. Jedním z kritérií města atraktivního pro obyvatele je kvalita veřejných prostranství. Ta je dána jejich dostupností, vzájemnou propojeností i pestrostí. Veřejná prostranství je nachází zejména na levém břehu řeky, jedná se o Masarykovo náměstí, Městský park, Valašské muzeum v přírodě, atd. Pravému břehu veřejná prostranství chybí, a přitom právě zde je největší hustota obyvatel ve městě. Pro potřeby této studie jsme vytypovali dva městské prostory, které mají potenciál stát se lokálními centry – jedno jsme definovali při křížení ulic 1. máje, druhé pak u místního kina. Tyto městské prostory v současné době jako veřejná prostranství nepůsobí, nicméně již dnes určitými těžišti pravého břehu jsou. Nachází se zde občanská i komerční vybavenost. Do budoucna doporučujeme navrhnout takové stavební úpravy a aplikovat pobytové prvky, které zvýší také pobytovou funkci v prostoru.

Historická část města je polyfunkční, nachází se zde občanská i komerční vybavenost společně s plochami pro bydlení. V okrajových lokalitách se projevují pozůstatky funkčního zónování typické pro druhou polovinu 20. století. Zatímco ve východní části se nachází významné místní podniky, plochy pro výrobu a skladování, západní část města slouží zejména pro každodenní rekreaci obyvatel. Výhodou umístění ploch výroby do východní části je města je fakt, že centrální část města není zatěžována průjezdnou dopravou. Největší hustota obyvatel se nachází na sídlišťích v severní části města. Tyto tři funkčně odlišné plochy je třeba propojit motorovou i nemotorovou dopravou.



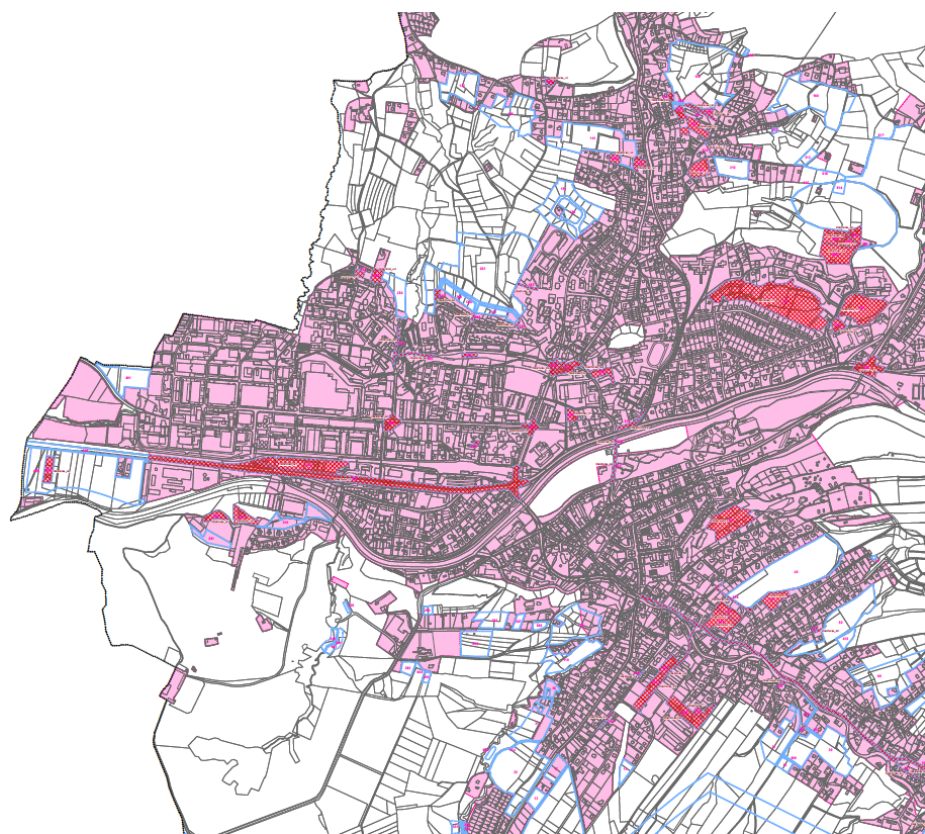
Obrázek 12. Prostor před kinem

Zastavěné území, plochy přestavby a zastavitelné plochy

Zastavěné území, plochy přestavby a zastavitelné plochy jsou vymezeny v územním plánu.

Zastavěné území je často označováno jako stabilizované – nepřepokládají se zde významnější kapacitní ani funkční změny. Výjimkou jsou tzv. plochy přestavby, které jsou určeny ke změně stávající zástavby, k obnově nebo opětovnému využití znehodnoceného území. Jedná se zpravidla o plochy v centrálních částech města, které již neslouží svému původnímu účelu, není plně využit potenciál místa a lze zde tedy významnější kapacitní i funkční změny předpokládat. Třetí kategorií jsou tzv. zastavitelné plochy. Tyto plochy jsou rozvojové, v územním plánu jsou vymezeny pro novou zástavbu, jejíž vzhled a kapacity jsou v souladu s regulativy uvedenými v územním plánu. Město Rožnov pod Radhoštěm si nechalo zpracovat několik územních studií pro tato rozvojová území, z nichž vyplývají navrhované kapacity i základní dopravní řešení území.

Zastavěné území je vymezeno v právním stavu po vydání změny č. 2 Územního plánu Rožnov pod Radhoštěm k 11. 3. 2017. Hranice zastavěného území je vymezena ve výkrese Základní členění území a v Hlavním výkrese. Níže uvádíme pro ilustraci výřez výkresu Základního členění území, kde je zastavěné území označeno růžovou plochou. Zastavitelné plochy jsou označeny modrou obrysovou čarou. Dalšími významnými plochami jsou plochy přestavby, které jsou definovány červenou šrafou.



Obrázek 13. Výřez výkresu Základního členění území Územního plánu Rožnov pod Radhoštěm

(Zdroj: https://m.roznov.cz/assets/File.ashx?id_org=14293&id_dokumenty=15725)

Zastavěné území

Dle § 58 Stavebního zákona č. 183/ 2006 Sb. se na území obce se vymezuje jedno případně více zastavěných území. Hranici jednoho zastavěného území tvoří čára vedená po hranici parcel, ve výjimečných případech ji tvoří spojnice lomových bodů stávajících hranic nebo bodů na těchto hranicích. Do zastavěného území se zahrnují pozemky v intravilánu, s výjimkou vinic, chmelnic, pozemků zemědělské půdy určených pro zajišťování speciální zemědělské výroby (zahradnictví) nebo pozemků přiléhajících k hranici intravilánu navrácených do orné půdy nebo do lesních pozemků, a dále pozemky vně intravilánu, a to:

- a) zastavěné stavební pozemky,
- b) stavební proluky,
- c) pozemní komunikace nebo jejich části, ze kterých jsou vjezdy na ostatní pozemky zastavěného území,
- d) ostatní veřejná prostranství,
- e) další pozemky, které jsou obklopeny ostatními pozemky zastavěného území, s výjimkou pozemků vinic, chmelnic a zahradnictví.

Zhodnocení zastavěného území

Osídlení území města, tedy jeho zastavěné území, se formovalo postupně a bylo primárně spjato s vodními elementy (řeky, potoky). Voda byla vždy zdrojem obživy i využívaným zdrojem energie (např. mlýny). Nejdříve byly tedy zastavěny údolní části při řece Rožnovské Bečvě, při Vermírovském, Kaním, Sladkém, Hážovickém, Uhliském potoku. V těchto oblastech je i v současnosti hustota zástavby nejvyšší. Růst města reaguje také na morfologii okolního terénu, strmé svahy nebyly pro výstavbu atraktivní, a proto se **kompaktní část zastavěného území soustředí v údolích. Na strmých svazích se nachází rozptýlená zástavba samot či menších osad**, které jsou umístěny s ohledem na trasování původních cest i na přírodní podmínky (povětrnostní, zdroj vody, atd.). Zastavěné území by se i v budoucnu rozvíjet a chránit tyto dva základní principy – v údolních prostorech podporovat kompaktní zástavbu, na úbočí strmých svahu respektovat rozptýlenou zástavbu bez větších kompaktních celků.

Podle charakteru zástavby převažuje na území města zástavba individuálních rodinných domů. Jižně od řeky Rožnovská Bečva se nachází historické jádro města s Masarykovým náměstím. Zde je struktura kompaktní rostlá, převážně bloková. Naopak na pravém břehu řeky (tj. severně) se nachází rozsáhlejší bytová výstavba.

V rámci zastavěného území se nachází několik nezastavitelných pozemků, jedná se o prostor Městského parku, kde je umístěno Valašské muzeum v přírodě, a Hradištko.

Zhodnocení ploch přestavby

Jak již bylo zmíněno v úvodu této kapitoly, plochy přestavby jsou rozvojové. V územním plánu jsou vymezeny za účelem zdůraznění významnějších změn (např. změna charakteru stávající zástavby či k obnově nebo opětovnému využití znehodnoceného území. Tyto plochy vyžadují holistický přístup, který prověří nejen naplnění všech technických a legislativních požadavků, ale i jejich začlenění do městské struktury i fungování města.

V případě města Rožnov pod Radhoštěm se jedná o plochy přestavby pro bydlení, pro rekreaci, pro občanské vybavení, smíšeného využití, pro výrobu a skladování,

veřejných prostranství, pro dopravní i technickou infrastrukturu. Rozsahem největší plochy přestavby jsou vymezeny při obchodním domě FASTMALL, či jako lokalita Rybníčky.

Níže uvádíme přehled ploch přestavby pro dopravní infrastrukturu

Označení	Způsob využití	Lokalita	Katastrální území
501	DS	Parkoviště- Lesní ul	Rožnov pod Radhoštěm
502	DS	Křižovatka –U Eroplánu	Rožnov pod Radhoštěm
503	DS	Parkoviště- Kemp Jašek	Rožnov pod Radhoštěm
504	DS	Parkoviště – Písečný	Rožnov pod Radhoštěm
505	DS	1.máje - Písečná (sídl.)	Rožnov pod Radhoštěm
506	DS	Koryčanské Paseky	Rožnov pod Radhoštěm
507	DS	Okružní křiž.- 1.máje (U Tesly)	Rožnov pod Radhoštěm
509	DS	Okružní křižovatka –5. Května-Písečná (sídl.)	Rožnov pod Radhoštěm
510	DS	Okružní křižovatka – 1.máje – 5. Května	Rožnov pod Radhoštěm
513	DS	Parkoviště 1.– Hrnčířská ul.	Tylovice
514	DS	Na Drahách ul.	Rožnov pod Radhoštěm
516	DS	Úprava –III/4967 Tylovice-Hážovice	Tylovice, Hážovice
518	DS	Parkoviště 2. - Hrnčířská	Tylovice
520	DS	Most přes Rožnovskou Bečvu	Rožnov pod Radhoštěm
524	DS	Žerotínská	Rožnov pod Radhoštěm
527	DS	Rozšíření Meziříčské a křižovatka u Janíka	Rožnov pod Radhoštěm
925	DS	Úprava Hrnčířská – Bayerova ul., Most	Rožnov pod Radhoštěm
903	DS	Pionýrská – nábreží Dukelských hrdinů	Rožnov pod Radhoštěm

Zhodnocení zastavitelných ploch

Nově vymezené zastavitelné plochy rozšiřují hranici zastavěného území, umožňují realizovat zástavbu i v doposud nezastavěném území. Nové zastavitelné plochy jsou vymezeny v návaznosti na stávající zastavěné území, zejména na jeho kompaktní část v údolí řeky a potoků. Při realizaci zástavby v těchto plochách je možné využít stávající technickou i dopravní infrastrukturu.

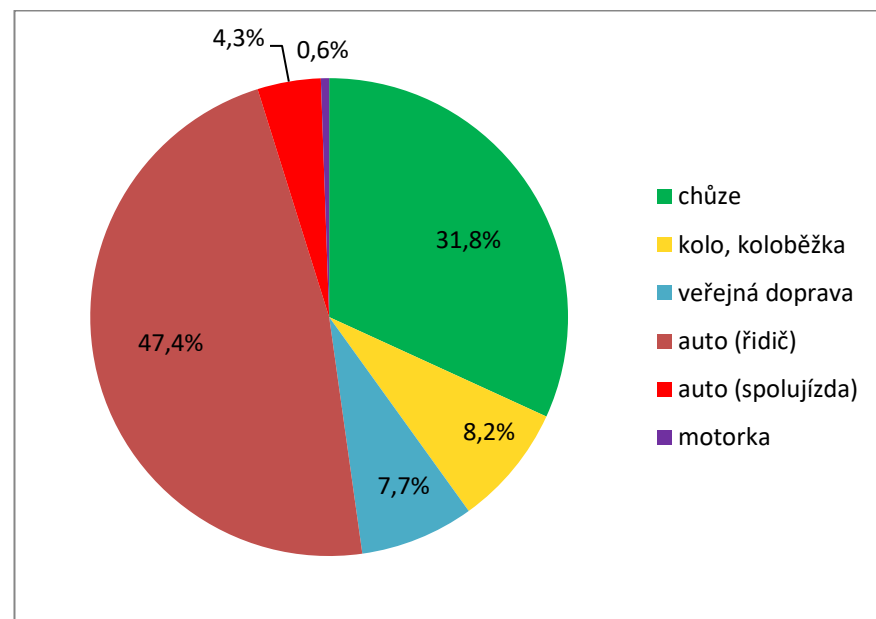
V případě města Rožnov pod Radhoštěm se jedná o zastavitelné plochy pro bydlení, pro rekreaci, pro občanské vybavení, smíšeného využití, pro výrobu a skladování, veřejných prostranství, pro dopravní i technickou infrastrukturu. Rozsahem největší plochy přestavby jsou vymezeny při obchodním domě FASTMALL, či jako lokalita Rybníčky.

Nové zastavitelné plochy na území města byly prověřeny pomocí podrobnějších územně plánovacích podkladů – územních studií (popsány v kapitole Územní studie v Rožnově pod Radhoštěm). Z těchto studií lze vyvodit, že kapacitně nejvýznamnější lokalitou je lokalita Písečný, kde by měla vzniknout zástavba bytových domů s předpokládaným počtem 1940 obyvatel.

5. Výsledky dotazníkového šetření

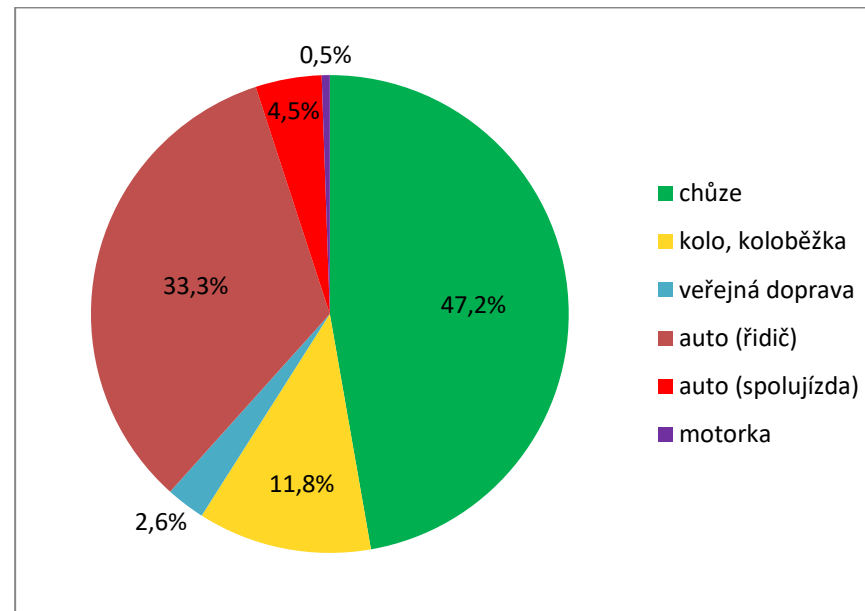
V září – říjnu 2020 probíhalo v Rožnově p. R. dotazníkové šetření zaměřené na zjištění dopravního chování obyvatel a jejich preferencí pro další rozvoj systému dopravy ve městě. Do dotazníkového šetření se zapojilo 1 021 obyvatel Rožnova p. R. a nejbližšího okolí.

Z výsledků dotazníkového šetření vyplynulo, že více než polovina cest do zaměstnání a školy je v Rožnově p. R. vykonána osobním automobilem (celkem 51,7 % cest), ačkoliv průměrná délka cesty do zaměstnání a školy vychází přibližně 1,5 km. Tato vzdálenost je snadno dosažitelná pěšky nebo na kole, pokud je k dispozici vhodná a bezpečná infrastruktura pro chodce a cyklisty. Pěšky byla vykonána necelá třetina (31,8 %) cest do zaměstnání a školy, 8,2 % cest bylo vykonáno na kole nebo koloběžce. Z výsledků je překvapivý velmi nízký podíl veřejné dopravy při cestách do práce nebo školy (7,7 % cest). Důvodem může být nevhodné trasování a nevyhovující jízdní řády linek veřejné dopravy. Svou roli zřejmě hraje také fakt, že ve výchozích místech (zejména sídliště Láz, sídliště Písečný) a v průmyslové zóně města, kde sídlí největší zaměstnavatelé, nejsou k dispozici zastávky veřejné dopravy a kvalitní návazná pěší infrastruktura do cílových míst. Nejbližší zastávka u průmyslové zóny je situována v ul. Meziříčská (zastávka „u trati“), cestou do průmyslové zóny však chybí v některých místech přechody pro chodce, severozápadní část průmyslové zóny nemá vybudované chodníky (ul. Hasičská, Dopravní, Sklářská, Pod lesem, Zuberská).



Obrázek 14. Dělna přepravní práce při cestách do zaměstnání a do školy
Zdroj: Dotazníkové šetření, ANTE, podzim 2020

Naproti tomu cesty vykonané ve volném čase vyznávají více ve prospěch nemotorové dopravy ve srovnání s cestami do práce a škol. Téměř polovina cest ve volném čase byla vykonána pěšky (47,2 %), na kole bylo vykonáno 11,8 % cest. Automobil byl využit u více než třetiny cest podniknutých ve volném čase (33,3 % cest), přičemž častým důvodem využití automobilu byl odvoz nákupu.



Obrázek 15. Dělna přepravní práce při cestách ve volném čase
Zdroj: Dotazníkové šetření, ANTE, podzim 2020

Hybnost obyvatel (průměrný počet cest) byla 2,72 cesty na osobu na den.

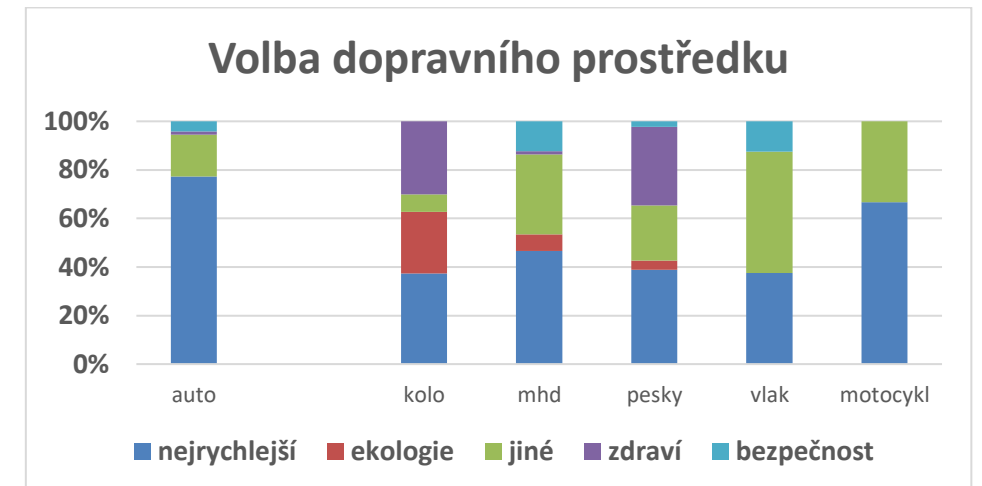
Průměrná délka cesty do práce vyšla 1585 m, průměrná délka cesty ve volném čase byla 1431 m. Jedná se vzdálenost, která je snadno realizovatelná pěšky či na kole.

Tabulka 9. Průměrná délka cesty dle jednotlivých módů dopravy

Průměrná délka cesty ve městě (v km)	
autem	1989,9
na kole	1708,5
pěšky	1057,9

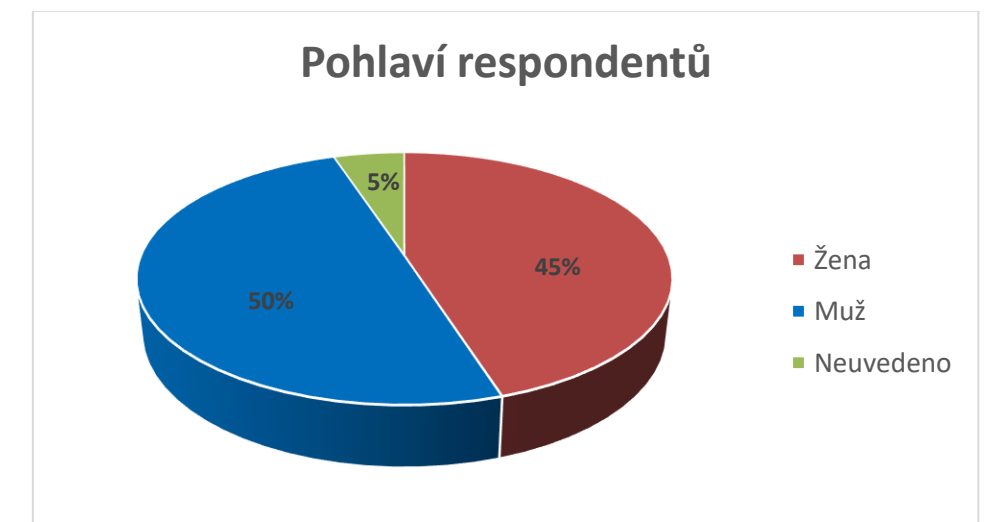
Zdroj: Dotazníkové šetření, ANTE, podzim 2020

Nejčastějším důvodem pro volbu automobilu jako dopravního prostředku pro cesty do práce, školy nebo ve volném čase byla rychlost přepravy, u cest ve volném čase byl jako důvod využití automobilu uváděn také odvoz nákupu. U cest pěšky nebo na jízdním kole bylo zmiňováno kromě rychlosti také zdravotní nebo ekologické důvody.



Obrázek 16. Dělna přepravní práce při cestách do zaměstnání a do školy
Zdroj: Dotazníkové šetření, ANTE, podzim 2020

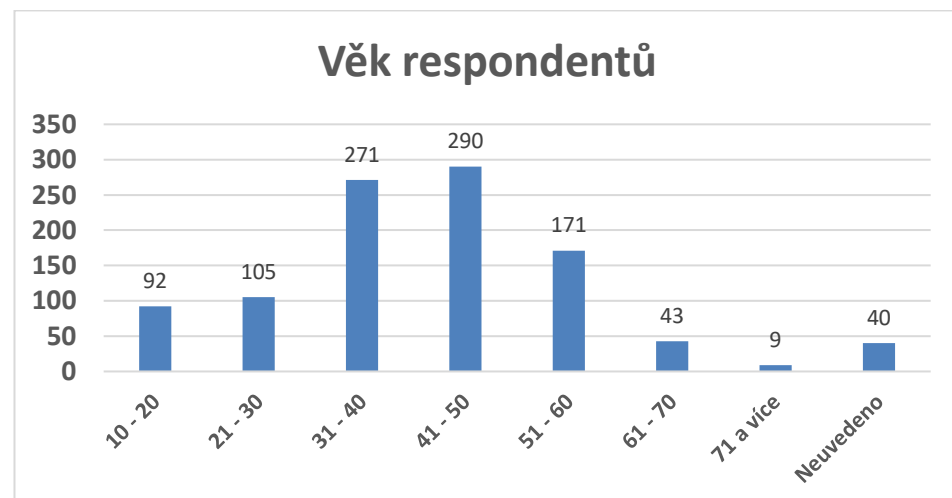
Polovinu respondentů průzkumu tvořili muži, ženy byly v průzkumu zastoupeny ze 45 %. 5 % respondentů nevedlo pohlaví (průzkum probíhal kromě fyzického dotazování ve městě také formou on-line dotazníku na internetu).



Obrázek 17. Struktura respondentů průzkumu dle pohlaví

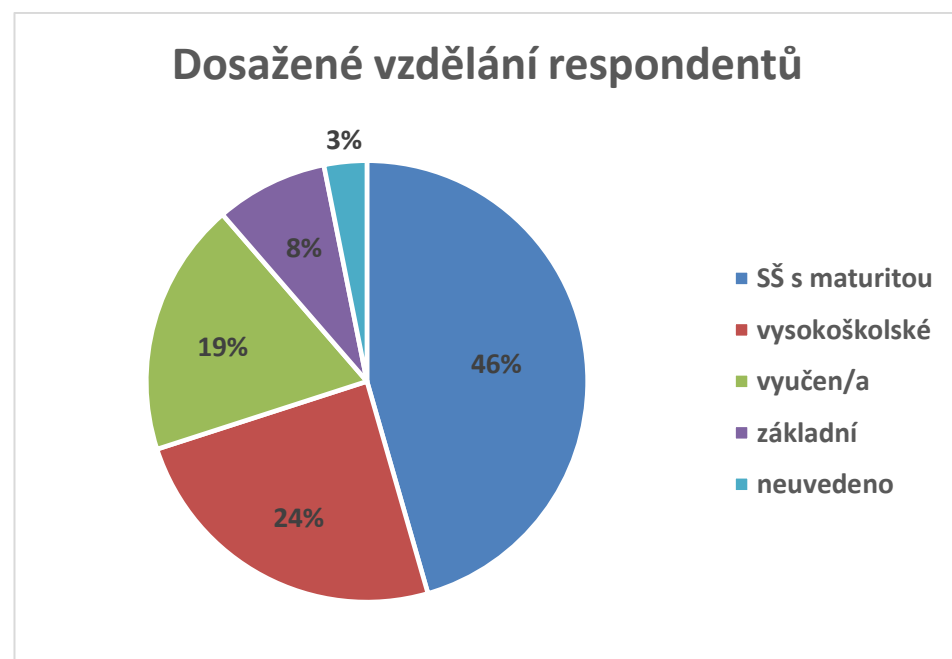
Zdroj: Dotazníkové šetření, ANTE, podzim 2020

Věková struktura respondentů průzkumu přibližně odpovídala věkovému složení obyvatelstva Rožnova p. R. Mezi dotazovanými byly nejvíce zastoupeny věkové skupiny 31 – 40 let a 41 – 50 let.

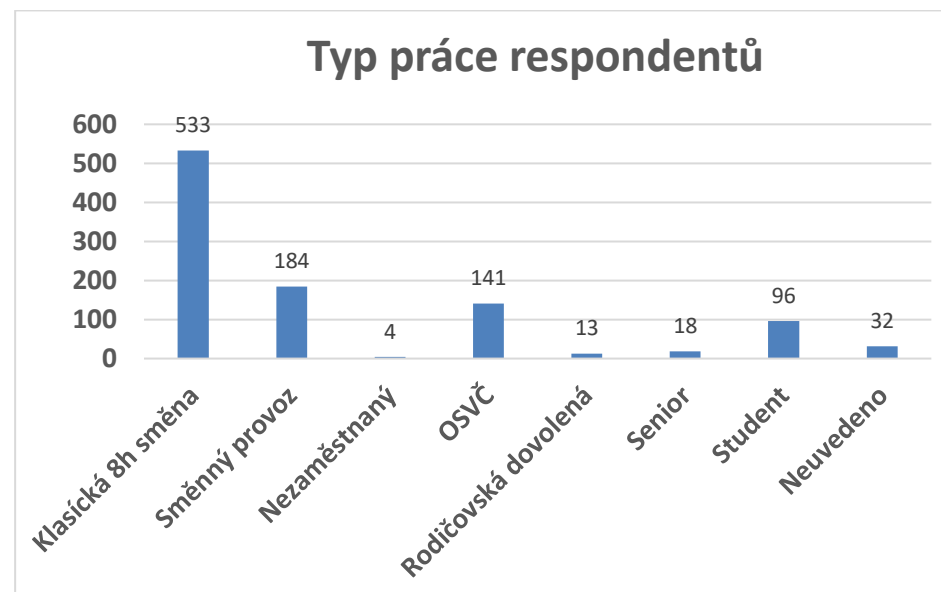


Obrázek 18. Struktura respondentů průzkumu dle věkových skupin
Zdroj: Dotazníkové šetření, ANTE, podzim 2020

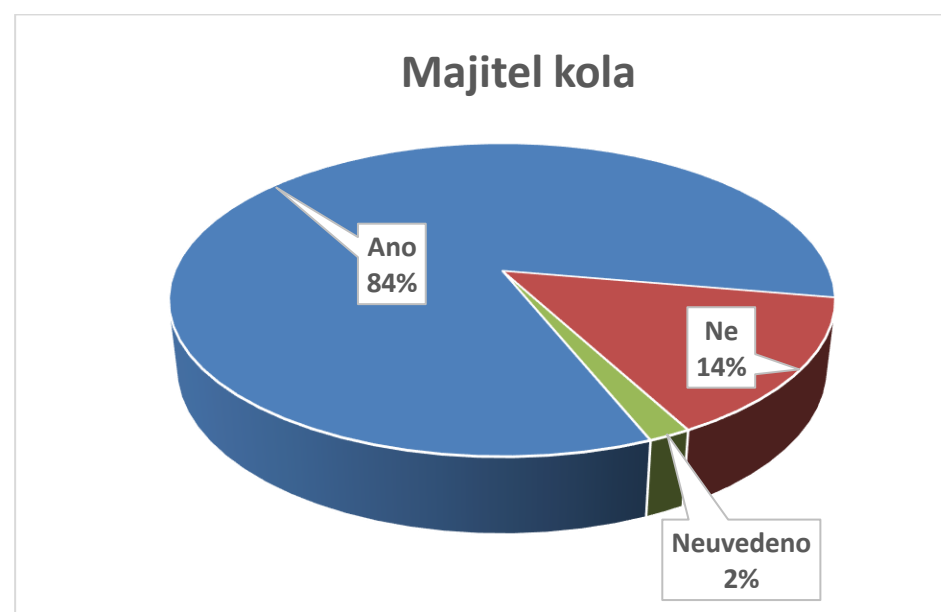
Z pohledu nejvyššího dosaženého vzdělání největší část respondentů uvedla středoškolské vzdělání s maturitou (46 %), necelá čtvrtina vysokoškolské vzdělání (24 %) a necelá pětina respondentů vyučen/a (19 %). Základní vzdělání uvedlo 8 % respondentů.



Obrázek 19. Struktura respondentů průzkumu dle nejvyššího dosaženého vzdělání
Zdroj: Dotazníkové šetření, ANTE, podzim 2020



Obrázek 20. Struktura respondentů průzkumu dle typu práce
Zdroj: Dotazníkové šetření, ANTE, podzim 2020



Obrázek 21. Struktura respondentů průzkumu dle vlastnictví jízdního kola
Zdroj: Dotazníkové šetření, ANTE, podzim 2020

6. Individuální automobilová doprava

Průjezdni komunikace

Silniční spojení města Rožnov pod Radhoštěm s okolními dálkovými i regionálními cíli tvoří dvojice silnic I. třídy (spojení směr Slovensko, Olomouc, Ostrava) a silnice III. tříd (spojení s okolními obcemi).

Silnice I/35 je silnicí celostátního významu. Vede od státních hranic se Slovenskem přes severovýchod České republiky přes Olomouc, Hradec Králové a Liberec až do Německa. V oblasti Rožnova pod Radhoštěm je vedena diametrálně ve východozápadním směru podél řeky Bečvy a má podobu místní komunikace, průtah silnice I. třídy intravilánem. Průtah silnice I/35 tvoří zároveň páteřní komunikaci sítě místních komunikací města, zahrnuje ulici Meziříčskou, nábřeží Dukelských hrdinů a Radhošťskou ulici. Na průtahu silnice I/35 se nachází 7 míst řízených světelným signalizačním zařízením (SSZ) – 4 křižovatky a 3 přechody pro chodce.

Silnice I/58 spojuje Rožnov pod Radhoštěm s Moravskoslezským krajem, městem Frenštátem pod Radhoštěm a dále s Ostravou. Na území města Rožnov pod Radhoštěm je rovněž vedena v podobě průtahu silnice I. třídy intravilánem. Silnice začíná na křižovatce se silnicí I/35 v křižovatce ulic Ostravská, Radhošťská, Palackého a nábřeží Dukelských hrdinů a zahrnuje ulici Ostravskou.

Silnice III/4867 začíná v Rožnově a vede jihovýchodním přes Vigantice do nedaleké obce Hutisko-Solanec.

Silnice III/4868 pak vede paralelně se silnicí I/35 z Rožnova přes Vidče do Stříteže nad Bečvou.

Silnice III/5726 z Rožnova pod Radhoštěm směřuje jižním směrem do Valašské Bystřice, kde se stáčí na západ přes Velkou Lhotu a Bystřici do Bystřičky.

Silnice III/1879 a III/48611, III/48612 jsou silnice vedené téměř jen na území města Rožnova pod Radhoštěm a neplní funkci průjezdních komunikací, ačkoliv jsou částí páteřního systému místních komunikací.



obrázek 22: Meziříčská ul. - průtah I/35

číslo	trasa silnice v extravilánu	trasa silnice v intravilánu	délka na území města
I/35	SK – Rožnov p/R. – Valašské Meziříčí – Hranice – Olomouc – Mohelnice – Litomyšl – Vysoké Mýto – Hradec Králové – Jičín – Turnov – Liberec – D	Radhošťská – nábř. Dukelských Hrdinů – Meziříčská	4,2 km
I/58	Rožnov p/R. – Frenštát p/R. – Příbor – Ostrava	Ostravská ul.	4,5 km
III/1879	Rožnov p/R. – Dolní Bečva	odbočka u koupaliště z Radhošťské ul.	0,5 km
III/4867	Rožnov p/R. – Vigantice – Hutisko-Solanec	Nádražní – Bayerova – Tylovice – Hážovice	3,4 km
III/4868	Rožnov p/R. – Vidče – Střítež nad Bečvou	Videčská ul.	2,1 km
III/5726	Rožnov p/R. – Valašská Bystřice – Velká Lhota – Malá Bystřice – Bystřička	Uhliska – Kramolišov	3,2 km
III/48611	-	Palackého ul.	1,2 km
III/48612	-	Dolní Paseky – Hradištko – Bezručova ul.	2,5 km



obrázek 23: nábřeží Dukelských hrdinů - průtah I/35



obrázek 24: Radhošťská ul. - průtah I/35



obrázek 25: Ostravská ul. - průtah I/58



obrázek 26: Tylovice - průtah III/4867

Dopravní intenzita pro hlavní silniční tahy ve městě je uvedena na následující tabulce a obrázku, kde údaje za rok 2010 a 2016 pocházejí z celostátního sčítání dopravy, data měřená v rámci zpracování koncepce byla měřena začátkem listopadu 2019 a dále v září 2020. Téměř na všech hlavních tazích v Rožnově p. R. sledujeme nárůst v řádu jednotek tisíců aut denně, resp. desítek procent předchozího objemu dopravy.

Tabulka 10. Statistika dopravních intenzit podle jednotlivých průjezdních komunikací

Směr	Vozidel/den			Změna absolutní		Změna (%)	
	2010	2016	2020	2016-2010	2016-2020	2016-2010	2016-2020
Zubří	12 572	13 363	14 018	791	655	6,3%	4,9%
náb. Dukelských hrdinů	11 767	12 444	14 933	677	2 489	5,8%	20,0%
Frenštát p. R.	8 068	8 276	9 541	208	1 265	2,6%	15,3%
Slovensko	8 640	10 906	9 882	2 266	-1 024	26,2%	-9,4%
Hutisko	3 568	4 767	8 254	1 199	3 487	33,6%	73,1%
Nádražní, Bayerova ul.	12 222	12 481	12 827	259	346	2,1%	2,8%
Valašská Bystřice	2 852	2 901	3 968	49	1 067	1,7%	36,8%

Zdroj: CSD 2010,2016, SUMP 2020



obrázek 27: pentlogram dopravních intenzit (CSD 2011)



obrázek 28: Videčská ul. - průtah III/4868



obrázek 29: Kramolišov - průtah III/5726

Sít' ostatních místních komunikací

Průjezdni komunikace zároveň s úseky ulic Palackého, 5. května, 1. máje, Bezručova, Hradištko a Dolní Paseky tvoří páteřní sít' místních komunikací ve městě v podobě místních komunikací funkční skupiny B („sběrné komunikace“). Ostatní sít' je tvořena obslužnými komunikacemi funkční skupiny C či zklidněnými komunikacemi funkční skupiny D.



Dopravně zklidněné oblasti

V rámci města je několik lokalit řešeno formou zón TEMPO 30. Jedná se o historické centrum města, sídliště Jižní Město, sídliště 1. Máje, ul. Kulturní na sídlišti Láz, ul. 5. května směrem k základní škole, ul. Lesní, ul. Lázeňská a ul. Sluneční. Obytné zóny a pěší zóny se v Rožnově pod Radhoštěm nevyskytují.

Zóna TEMPO 30: historické centrum města

Celá oblast historického centra je pokryta zónou 30. Konkrétně jsou součástí ulice Palackého, Nerudova, Na Zahradách, Nádražní, Sokolská, Bayerova a Masarykovo náměstí. V křižovatkách zde ale není zavedena přednost zprava, která je pro zóny 30 žádoucí. Všechny komunikace jsou jednosměrné a parkování je rozmístěno většinou pouze po jedné straně komunikací. Chybí stavební úpravy vjezdů do zóny 30, které by donutily řidiče zpomalit a zvýšit pozornost.



obrázek 30: zóna 30 - Bayerova ul.



obrázek 31: vjezd do zóny 30 - Palackého ul.

Zóna TEMPO 30: sídliště Jižní Město

Další zóna 30 zahrnuje sídliště na Jižním Městě. Zahrnuje ulice Meziříčská, Chodská, Tyršovo nábřeží, Revoluční, Průkopnická a Bučiska. Tato zóna ale nespĺňuje prakticky žádný z požadavků na technické a stavební uspořádání zóny 30. Vjezdy jsou označeny pouze svislými dopravními značkami, ulice nejsou zjednosměrněny, parkování není téměř vůbec regulováno a chybí přednost zprava a zklidňovací prvky.



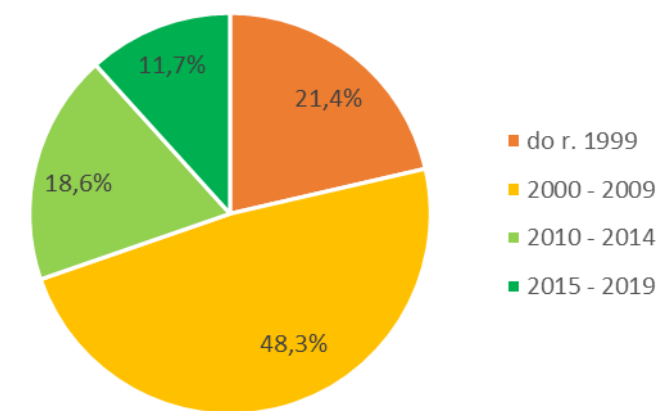
obrázek 32: vjezd do zóny 30 - Meziříčská ul.



obrázek 33: zóna 30 - Tyršovo nábřeží

Skladba a stáří vozového parku

Podle údajů z Centrálního registru vozidel Ministerstva dopravy bylo v roce 2019 na území města Rožnov p. R. registrováno 6 875 osobních vozidel, z toho 62,9 % s benzinovým motorem a 36,7 % s dieslovým motorem. Elektromobilů bylo 0,1 % a osobních vozidel na plyn bylo 0,2 %. Téměř polovinu vozového parku tvořila vozidla se stářím 10 až 20 let (48,3 %, rok výroby 2000 – 2009). Podíl vozidel starších 20 let byl 21,4 %. Podrobnější přehled přináší obrázek níže.



Obrázek 34. Stáří vozového parku v roce 2019 – podíl osobních vozidel registrovaných na území města Rožnov p. R. dle roku výroby

Zdroj: Centrální registr vozidel Ministerstva dopravy, 2020 – vlastní zpracování dat

Míra automobilizace a motorizace

Motorizace i automobilizace vypovídají o počtu dopravních prostředků registrovaných v dané obci či městě a významně tak ovlivňují hustotu provozu na pozemních komunikacích. Stupeň automobilizace udává počet osobních automobilů v území na 1 000 obyvatel. Stupeň motorizace pak odpovídá počtu motorových vozidel na 1 000 obyvatel.

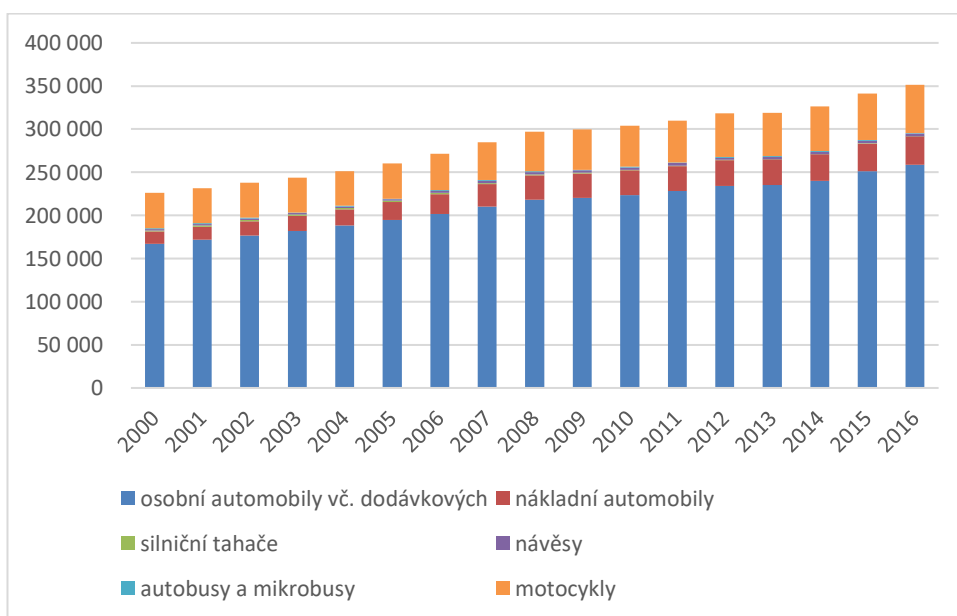
Míra automobilizace dosahovala v roce 2019 ve městě Rožnov p. R. hodnoty **420,3 osobních vozidel na 1 000 obyvatel**, ve SO ORP Rožnov p. R. pak činila 440,1 osobních vozidel na 1 000 obyvatel. Vyšší míra automobilizace ve SO ORP vypovídá o větší potřebě obyvatel v zázemí města vlastnit osobní automobil, zejména z důvodu dojíždění do centra spádového obvodu (za prací, do škol či za občanskou vybaveností).

Míra automobilizace je ve městě i ve SO ORP Rožnov p. R. nižší než celorepublikový průměr (539,7 osobních automobilů na 1 000 obyvatel v ČR v r. 2018).

Užitkových a nákladních vozidel bylo v r. 2019 na území Rožnova p. R. registrováno 731. Celkem bylo na území města v r. 2019 registrováno 7 606 motorových vozidel, **míra motorizace činila 464,9 motorových vozidel na 1000 obyvatel**.

Motorizace i automobilizace má v ČR stoupající tendenci, zároveň je jednou z příčin ovlivňujících riziko vzniku dopravních nehod na silniční síti.

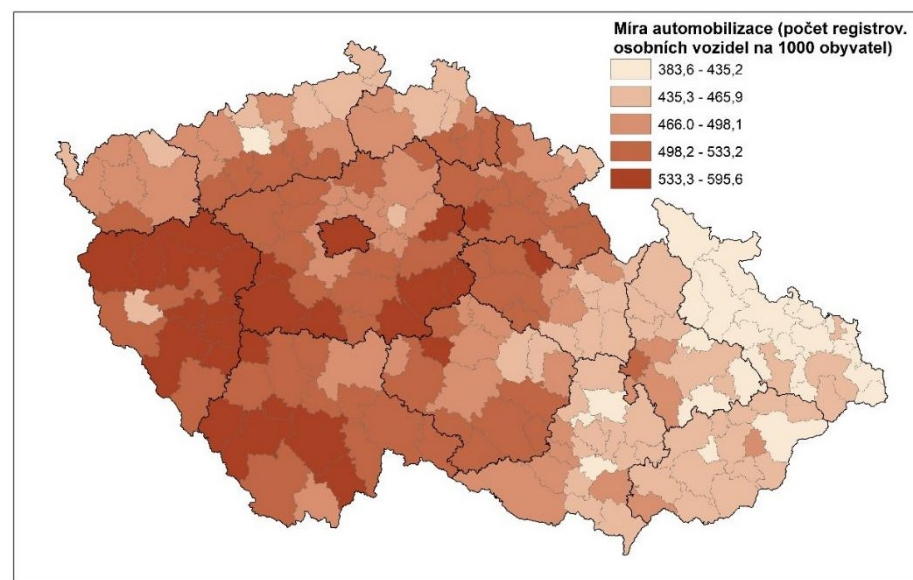
Rožnov p. R. (resp. Rožnovsko) stejně jako Zlínský kraj vykazuje dlouhodobě podprůměrnou míru automobilizace, podobně jako další regiony v moravské a slezské části Česka, která je ovlivněna zejména ekonomickým vývojem kraje, a s tím spojenou nižší koupěschopností obyvatel. Nicméně dynamika nárůstu vybavení domácností automobily je v kraji vyšší, což však není specifikum Zlínského kraje, ale všech regionů, které v průběhu transformace vykazovaly podprůměrnou úroveň automobilizace. Nižší zatížení silniční sítě residenty je však v případě Rožnova p. R. doplněno tranzitní dopravou zejména na komunikacích I/35 a I/58.



Obrázek 35. Dlouhodobý vývoj počtu registrovaných motorových vozidel ve Zlínském kraji

Zdroj: vlastní zpracování dle dat Ministerstva dopravy a ČSÚ

Pokud bychom srovnali vývoj změny míry automobilizace v rámci celé ČR, lze dodnes zřetelně identifikovat západovýchodního gradient. V průběhu celé transformace hospodářství se ukazuje, že regiony v západních částech Česka jako např. Jihočeský, Plzeňský kraj vykazují dlouhodobě vyšší míru automobilizace než východněji položené kraje a jejich ORP. Tento stav přetrvává i v roce 2020 (viz obrázek). Z obvodů obcí s rozšířenou působností vykazuje ORP Rožnov p. R. v celorepublikovém srovnání podprůměrnou míru vybavenosti automobily. Do budoucna lze očekávat postupný mírný nárůst míry, a to na průměrnou míru okolo 500 vozidel na 1000 obyvatel. V takovém bodě lze předpokládat, že poptávka vybavenosti vozidly bude zcela saturována a dále již nebude růst. Tento stav lze v podmínkách ČR (stejně tak Rožnova) předpokládat mezi roky 2030 – 2035. Toto zastavení růstu míry automobilizace lze předpokládat z důvodu úplného uspokojení poptávky po vlastnictví vozidla, ale i v návaznosti na rozvoj carsharingových služeb, které začnou být běžné i menších městech.



Obrázek 36. Míra automobilizace ve SO ORP v České republice k 1. 1. 2020

Zdroj: vlastní zpracování dle dat Centrálního registru vozidel

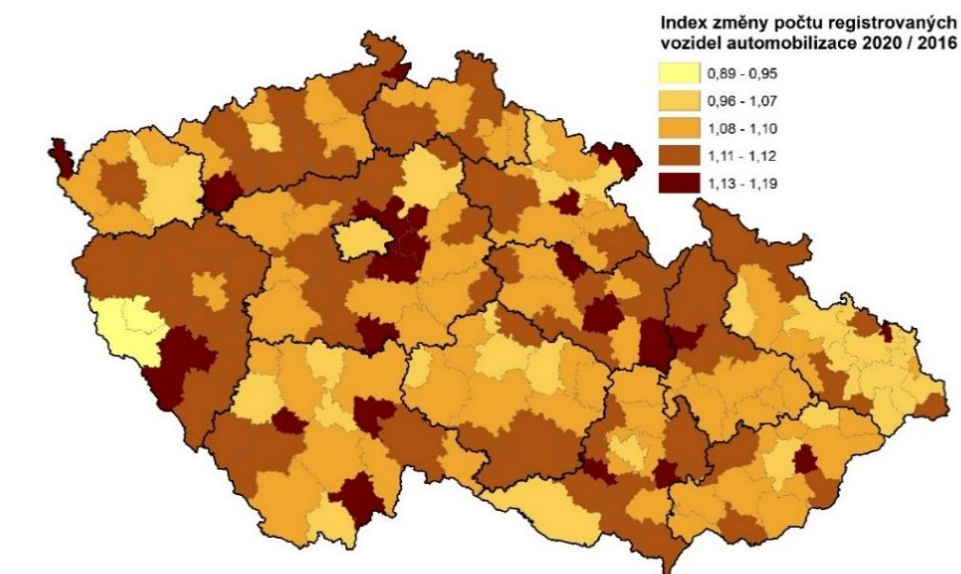
V níže uvedené tabulce je zpracován střednědobý vývoj počtu registrovaných osobních automobilů v jednotlivých krajích a dále byly dopočítány indexy změny, které vyjadřují dynamiku a trend mezi roky 2018 a 2014 resp. 2010. Výsledky jasně ukazují, že právě dynamika růstu počtu osobních vozidel je právě ve Zlínském kraji nejnižší (spolu s Moravskoslezským krajem). I přes růst počtu vozidel ve všech regionech Česka je právě Zlínský kraj včetně Rožnovska, tímto trendem zasažen nejméně.

Tabulka 11. Počet registrovaných osobních vozidel v krajích a index změny

	2014	2015	2016	2017	2018	index změny 2018/2014	index změny 2018/2010
Hl.m. Praha	723 031	786 769	830 304	881 618	919 835	1,272	1,416
Středočeský kraj	629 390	667 586	693 799	723 551	753 259	1,197	1,302
Jihočeský kraj	313 628	329 146	340 080	352 768	364 805	1,163	1,247
Plzeňský kraj	289 942	304 968	315 974	330 684	344 128	1,187	1,281
Karlovarský kraj	133 107	141 403	146 371	152 581	157 731	1,185	1,266
Ústecký kraj	355 735	374 958	387 109	401 720	417 010	1,172	1,220
Liberecký kraj	195 482	206 083	213 210	221 224	229 261	1,173	1,246
Královéhradecký kraj	256 020	269 977	279 591	290 255	299 983	1,172	1,231
Pardubický kraj	231 511	244 604	253 001	263 037	272 776	1,178	1,259
Kraj Vysočina	231 405	242 480	250 539	259 945	268 889	1,162	1,260
Jihomoravský kraj	504 154	530 161	549 979	573 731	594 778	1,180	1,271
Olomoucký kraj	253 893	267 857	277 167	288 152	298 059	1,174	1,251
Zlínský kraj	240 132	251 128	258 523	267 968	277 551	1,156	1,241
Moravskoslezský kraj	475 956	498 186	512 181	530 988	549 848	1,155	1,214
Celkem ČR	4 833 386	5 115 316	5 307 808	5 538 222	5 747 913	1,189	1,278

Zdroj: Ročenka dopravy

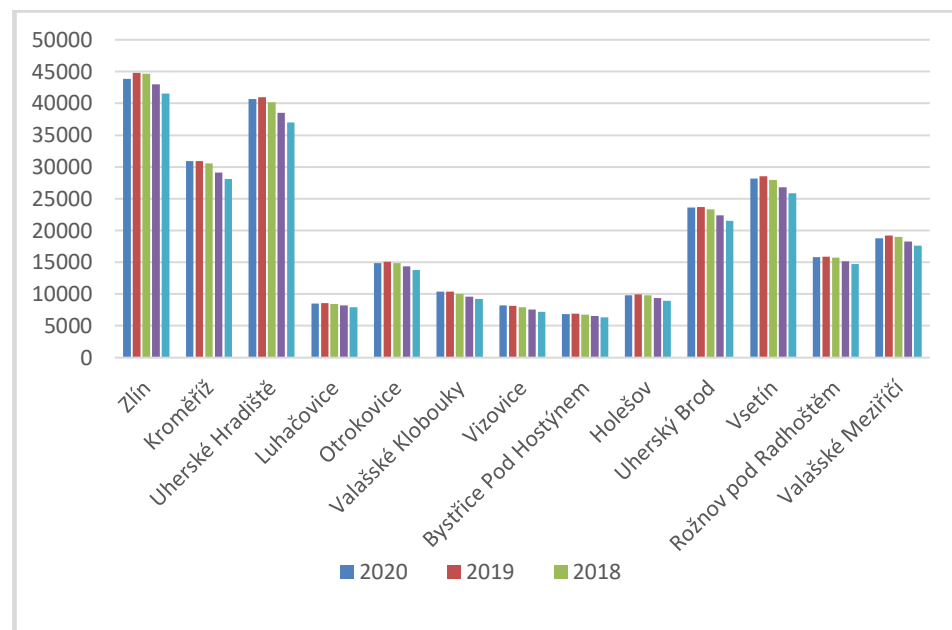
Další tabulka znázorňuje změnu míry automobilizace mezi roky 2016 a 2020 na úrovni jednotlivých území ORP.



Obrázek 37. Index změny počtu registrovaných vozidel mezi počátkem roku 2020 a 2016

Zdroj: vlastní zpracování dle dat Centrálního registru vozidel

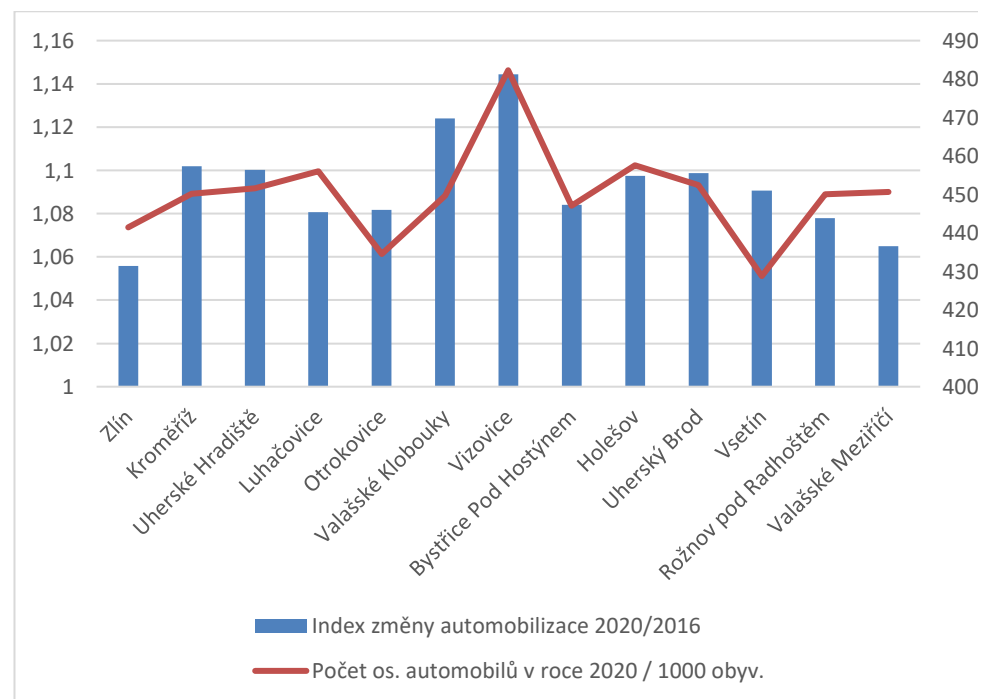
Níže uvedená tabulka představuje srovnání vývoje automobilizace v oblasti ORP Rožnov p. R. a ostatních ORP Zlínského kraje. Z údajů vyplývá, že přírůstek aut registrovaných v ORP Rožnov p. R. je za poslední roky velmi malý.



Obrázek 38. Počet registrovaných vozidel v jednotlivých ORP

Zdroj: vlastní zpracování dle Centrálního registru vozidel

Následující graf znázorňuje vývoj změny míry automobilizace v jednotlivých ORP Zlínského kraje. V oblasti Rožnovska za dobu posledních 4 let došlo k nárůstu registrovaných vozidel přibližně o 8 %, což je jeden z 3. nejvyšší nárůst ze všech 13 regionů ORP Zlínského kraje. Důvody tohoto nízkého růstu není možné jednoduše identifikovat, nicméně lze se domnívat, že obecně nižší míra vybavenosti auty může souviset s častou veřejnou dopravou, která je ve velmi zalidněném údolí Dolní Bečvy nabízena.



Obrázek 39. Index změny automobilizace a počet osobních automobilů na 1000 obyvatel k 1.1.2020

Zdroj: vlastní zpracování dle Centrálního registru vozidel

7. Parkování

Odborné zhodnocení stavu infrastruktury a technologických zařízení

Ve městě Rožnov p. R. je doprava v klidu řešena přímo v uličním profilu (podélné, kolmé nebo šikmé parkování), vymezeny jsou také samostatné plochy pro parkování (např. u supermarketů, u Valašského muzea v přírodě atd.)

Samostatné parkovací plochy v blízkosti centra města jsou vymezeny v ul. Nádražní, Bayerova, Náměstí Míru, Palackého, Pionýrská a Sokolská.

Potřeba počtu parkovacích stání vzrůstá s hustotou zástavby a přítomností občanské a komerční vybavenosti. V blízkosti Masarykova náměstí se nachází 14 parkovišť s docházkovou vzdáleností do 15 minut (cca 1 km). Také v blízkosti Valašského muzea v přírodě je v docházkové vzdálenosti do 15 minut 14 parkovišť.



Obrázek 40. Parkoviště v Rožnově v okolí centra města a Valašského muzea v přírodě
Zdroj: http://www.visitroznov.cz/assets/File.ashx?id_org=101478&id_dokumenty=1195

Oblasti regulace, nástroje a způsoby

Město Rožnov pod Radhoštěm nemá zpoplatněné vjezdy, nevybírá mýtné.

Město vlastní 8 parkovacích automatů, jejichž prostřednictvím je zpoplatněno parkování na Masarykově náměstí (3 automaty), parkoviště u pošty, v Pivovarské ulici, v Sokolské ulici, v ul. Pionýrská a v ul. Palackého. Taktéž je zpoplatněno parkování u Valašského muzea v přírodě a u polikliniky v ul. Letenská, avšak až po třech hodinách stání. Ostatní parkoviště jsou bezplatná. Některé parkovací automaty umožňují placení kartou i prostřednictvím sms.

P+G a jiné přestupní terminály

V současné době nejsou na území města typické P+G terminály.

Bilance nabídky a využití parkovacích ploch

V Rožnově p. R. je k dispozici 4 923 veřejných míst k parkování a 494 garáží, celkem tedy 5 417 parkovacích míst, včetně garáží. Jejich rozložení dle jednotlivých dopravních oblastí města zobrazuje tab.

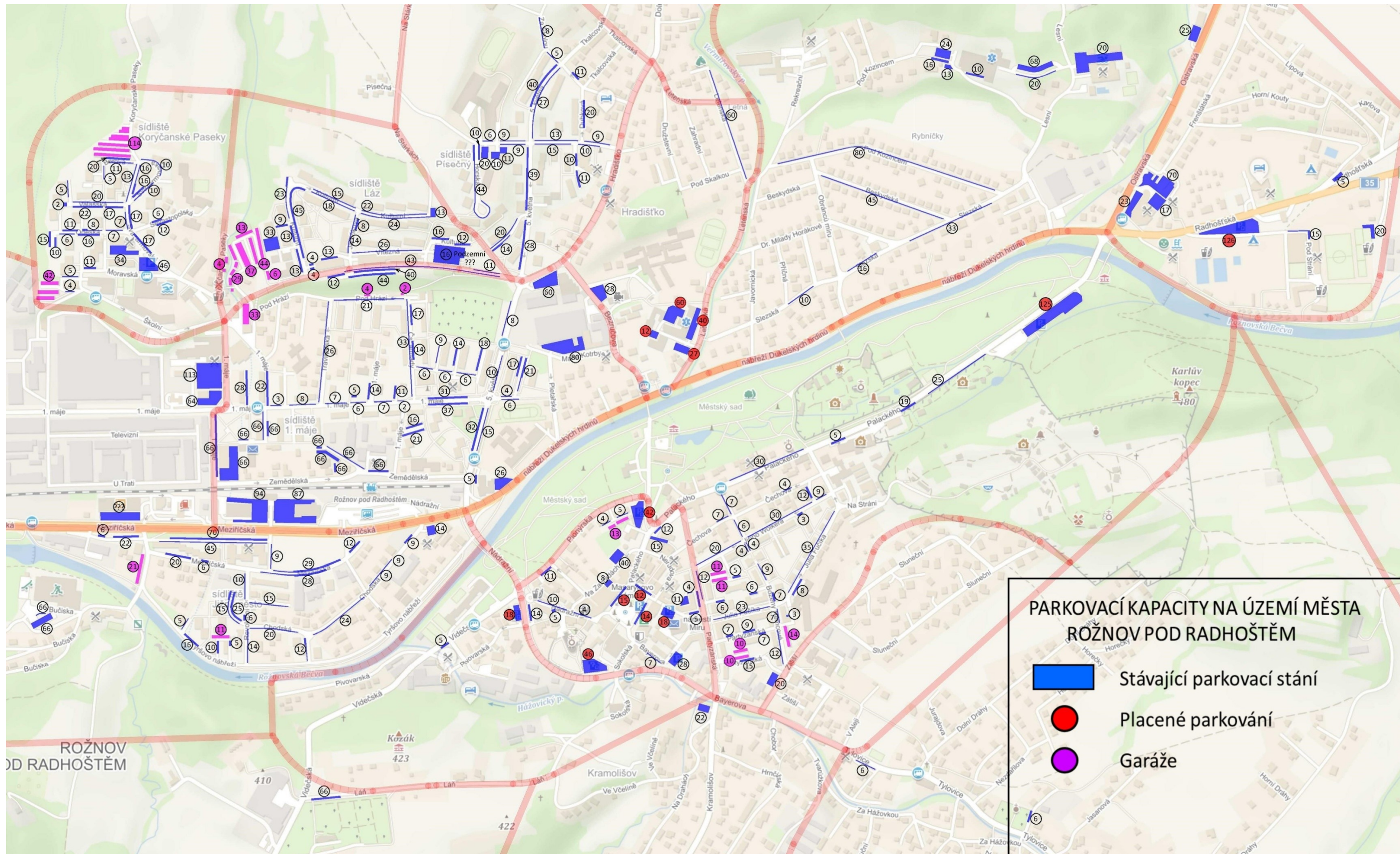
Tabulka 12. Počet nabízených parkovacích míst v jednotlivých částech města

Oblast	Celková kapacita parkování (vč. garáží)	Počet obyvatel k 1. 1. 2020	Počet parkovacích míst na 1000 obyvatel
Sídlíště Koryčanské paseky	603	1849	326,2
Sídlíště Láz	458	1823	251,2
Sídlíště Písečný	397	2161	183,7
Průmyslová zóna	177	8	22606,7
Sídlíště 1. máje	1116	2625	425,2
Hradištko	227	281	808,2
Rybníčky	484	855	565,8
Láz (Dolní Paseky I)	18	702	25,7
Dolní Paseky - sever	0	152	0,0
Kemp	276	280	986,0
Horní Paseky (vč. Horní Kouty-Sladské)	49	714	68,6
Sídlíště Jižní město (vč. ul. Bučiska)	553	1317	419,8
Pivovar	89	86	1033,4
Masarykovo náměstí	354	253	1402,0
Palackého	572	1150	497,4
Sluneční	0	191	0,0
Tylovice	12	918	13,1
Hážovice	0	360	0,0
Kramolišov	32	523	61,2
Uhlička	0	151	0,0
Celkem	5417	16398	330,3

Největší nabídka parkovacích ploch na počet obyvatel je v oblasti průmyslové zóny, která má zejména pracovní funkci a jen minimální počet obyvatel. Parkovací plochy této oblasti mohou částečně sloužit také pro parkování obyvatel sídlíště 1. máje.

Velmi dobrá dostupnost parkovacích ploch je v oblasti pivovaru a v centru města v oblasti Masarykova náměstí. Nadprůměrná dostupnost parkovacích ploch je také v dopravní oblasti kolem kempu, v Hradištku, na sídlíšti 1. máje (do parkovacích ploch jsou však započítány i parkoviště u supermarketu Lidl a Billa, která jsou od sídlíště oddělena železniční tratí, což komplikuje jejich přístupnost pro obyvatele sídlíště).

Na sídlíšti Koryčanské Paseky je nabídka parkovacích ploch průměrná, auto zde může zaparkovat přibližně každý třetí obyvatel sídlíště (počítáno včetně dětí a seniorů). Mírně podprůměrná nabídka parkovacích míst je na sídlíšti Láz, kde může zaparkovat každý čtvrtý obyvatel, a na sídlíšti Písečný.



Obrázek 41. Parkovací plochy dle jednotlivých dopravních oblastí v Rožnově p. R.
Zdroj: ANTE, 2020

Nejnižší nabídka veřejných parkovacích ploch a garážových stání je v okrajových částech města (Uhliska, Hážovice, Tylovice, Kramolišov, Horní Paseky, Dolní Paseky, Láz), jejichž zástavbu tvoří především rodinné domy s vlastním pozemkem s možností zaparkování vozidla.

Z místního šetření vyplývá, že nad rámec stávajících parkovacích míst stojí vozidla i na místech k tomu nevyhrazených (či přímo zakázaných). Šetřením ve večerních hodinách, kdy je nedostatek parkovacích míst nejvyšší, bylo zjištěno, že na sídlištích Koryčanské Paseky, Láz a Písečný je na místech nevyhrazených pro parkování více než 100 vozidel (v rozhodném momentu sčítání to bylo 21 vozidel na sídlišti Koryčanské Paseky, 54 na sídlišti Láz a 29 na sídlišti Písečný). Lze však důvodně předpokládat, že celkový deficit je ještě vyšší a více vozidel se do ulic zmíněných sídlišť již více nevejde a parkují tedy v blízkosti v místech, kde je to možné.

Závady a problémové oblasti v parkování

V centru města, ale také na velkých sídlištích (Koryčanské Paseky, Láz, Písečný) je problém s parkováním vozidel na chodnících (zejm. ul. Kulturní, ul. 5. Května, ul. Svazarmovská). Vozidla zaparkovaná na chodníku komplikují průchod pro chodce, kteří jsou nuceni pro svůj pohyb využít silnici.



Obrázek 42. Auta parkující na chodníku v ul. Kulturní omezují pohyb chodců
Zdroj: ANTE, září 2020



Obrázek 43. Auta parkující na chodníku v ul. Kulturní omezují pohyb chodců
Zdroj: ANTE, září 2020

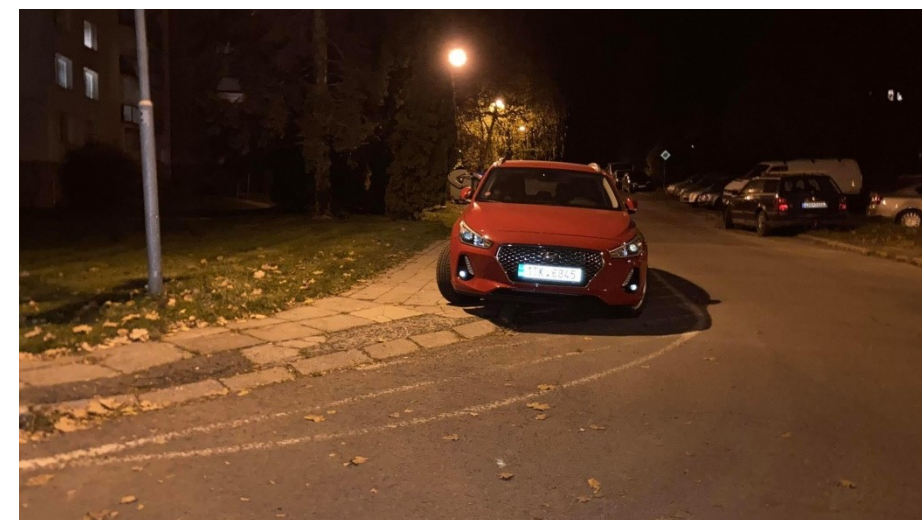


Obrázek 44. Auta parkující na chodníku v ul. 5. května omezují pohyb chodců
Zdroj: ANTE, září 2020

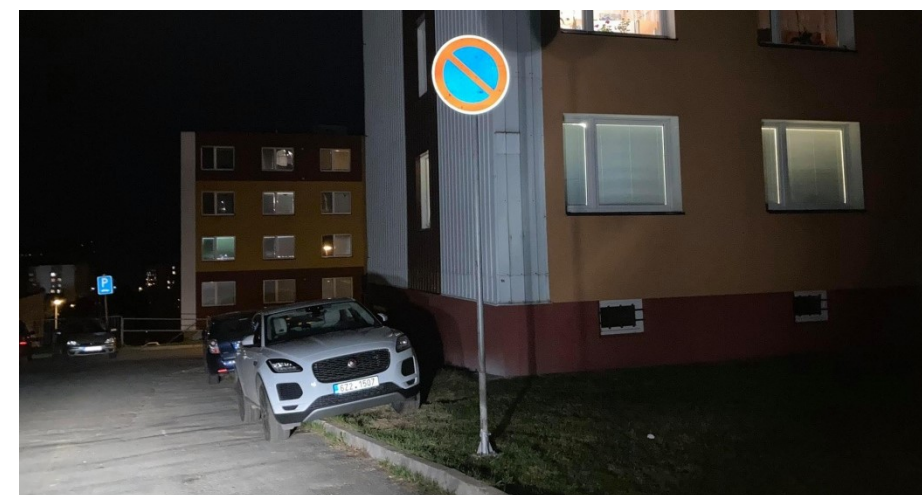
Dalším problémem jsou vozidla parkující v těsné blízkosti křižovatek, která brání v rozhledu do křižovatky, což má negativní vliv na bezpečnost provozu. Tento problém vzrůstá zejména ve večerních a nočních hodinách, kdy se obyvatelé sídlišť vrací domů a parkovací plochy i uliční prostor se zaplňují parkujícími vozidly, a to nejen na oficiálních parkovacích místech, ale také na místech k tomu nevyhrazených (či přímo zakázaných).



Obrázek 45. Auto parkující v těsné blízkosti křižovatky v ul. 5. května
Zdroj: ANTE, září 2020



Obrázek 46. Auto parkující v těsné blízkosti křižovatky v ul. Svazarmovská
Zdroj: ANTE, listopad 2020



Obrázek 47. Parkování ve večerních hodinách v ul. Kulturní
Zdroj: ANTE, listopad 2020



Obrázek 48. Parkování ve večerních hodinách v ul. Kulturní
Zdroj: ANTE, listopad 2020



Obrázek 49. U Parkování ve večerních hodinách v ul. Oděská
Zdroj: ANTE, listopad 2020



Obrázek 50. Parkování ve večerních hodinách v ul. Svazarmovská
Zdroj: ANTE, listopad 2020

Průměrná obrátkovost na parkovištích v centru města

Největší průměrná obrátkovost vozidel byla zjištěna na parkovacích plochách na Masarykově náměstí, a to 11,2 vozidel za den. Obrátkovost dalších parkovacích ploch je uvedena v tabulce níže.

Tabulka 13. Průměrná obrátkovost na parkovištích

parkoviště	obrátkovost
Masarykovo náměstí	11,2
Ul. Bayerova	10,5
U Hotelu Eroplán	1,7
Ul. Pionýrská	8,6
U polikliniky	7,8
U koupaliště (měřeno mimo letní sezónu)	0,47

Zdroj: Měření na podzim 2020, ANTE

Dostupnost parkování pro osoby ZTP

Na všech veřejných parkovištích jsou zřizována vyhrazená parkovací místa pro osoby ZTP. Občané mají možnost požádat o zřízení vyhrazeného stání pro osoby těžce zdravotně postižené.

SWOT analýza individuální automobilové dopravy a parkování

Silné stránky

Dobrá dopravní dostupnost města silniční dopravou (hlavní tah na Slovensko)

město má dobrou síť místních a účelových komunikací

Zklidnění dopravy v centru města

Zavedení **opatření na zvýšení bezpečnosti** provozu – např. umístění stacionárních radarů v místech častého překračování rychlosti (místní část Kramolišov, Horní Paseky a ul. Meziříčská)

Dostatek parkovacích míst v centru města a v blízkosti Valašského muzea v přírodě

Orientační mapa parkovacích ploch

Slabé stránky

Negativní vlivy intenzivního automobilového provozu na hlavních komunikacích – okolí silnice I/35, ul. Ostravská, ul. Nádražní/Bayerova (hluk, znečištění ovzduší, bariérový efekt, nehodovost)

Nákladní doprava projíždějící středem města

Překračování rychlosti na silnicích na okrajích města (ul. Ostravská, Uhliska/Kramolišov)

Problémová místa leží často na silnicích, které nejsou ve vlastnictví města a právo hospodařit na nich má ŘSD ČR⁴ nebo ŘSZK⁵

Chybí **možnost zaparkovat u budovy vlakového nádraží**

v Rožnově pod Radhoštěm s údaji o vzdálenosti k Masarykovu náměstí a k Valašskému muzeu v přírodě, se zobrazením základních služeb (WC a bankomaty)

Nízká míra automobilizace

Příležitosti

Využití finančních prostředků z EU

Parkování u vlakového nádraží jako podpora multimodální dopravy

Parkování na sídlištích – nabídnutí odstavných parkovišť/garáží v docházkové vzdálenosti od největších sídlišť a vybudování parkovacích stání typu K+R (pro krátkodobé zastavení a vyložení osob či nákladu) na sídlištích v blízkosti vchodů do obytných budov

Residentní parkování jako podpora sdílení automobilů a spolujízdy

Adaptační opatření na změnu klimatu na parkovištích (např. výměna nepropustných povrchů parkovišť za propustné či polopropustné, zelené střechy parkovišť aj.)

Budování car-free zón v místech nové výstavby

Vybudování parkovacích míst u obchodních domů a na veřejných parkovištích vyčleněných pro rodiny (viz Rodinná politika města Rožnov pod Radhoštěm)

Auta parkující na chodnicích omezují pohyb chodců (př. ul. Kulturní, na sídlištích)

Bezpečnost u škol a školských zařízení

Hrozby

Zvyšující se intenzita dopravy na průtahu silnice I/35

Dopravní indukce – vliv výstavby silniční infrastruktury a parkovacích míst ve městě na další růst objemu automobilové dopravy

Generování vyšší zátěže automobilovou dopravou realizací dalších nákupních center v jedné části města

Nedostatečné řešení dopravních problémů ze strany vlastníků komunikací

⁴ ŘSD ČR – Ředitelství silnic a dálnic ČR

⁵ ŘSZK – Ředitelství silnic Zlínského kraje

8. Veřejná doprava

Základní popis obsluhy města veřejnou dopravou

Rožnov pod Radhoštěm je obsluhován jednou vlakovou a poměrně velkým počtem autobusových linek. Všechny tyto liny lze označit za regionální a jsou provozovány na základě objednávky výkonů Zlínským krajem, linky přes sedlo Pindula ve spolupráci s Moravskoslezským krajem. Typické pro veřejnou dopravu v Rožnově je to, že všechny linky jsou vedené přes zdejší dopravní terminál u vlakového nádraží, kde se tak vytváří přirozený středobod dění ve městě. Linky veřejné dopravy zajišťují jednak napojení Rožnova na ostatní spádová centra v regionu (V. Meziříčí, Vsetín, Zlín, Frenštát p. R., Ostrava), jednak zajišťují obsluhu okolních obcí, pro něž je Rožnov spádovým centrem. Město Rožnov p. R. nemá vlastní MHD, nemůže tedy zásadně ovlivňovat obslužnost (pouze přes jednání s krajem, resp. jeho koordinátorem VHD). Občané starší 65 let mohou na základě karty vydané Městským úřadem využívat v pracovní dny tzv. „Senior taxi“ na území města Rožnova pro cesty k lékařům, na hřbitov, poštu, nádraží, za nákupy, do míst poskytování nezbytné péče a na městský úřad za symbolickou cenu 20 Kč. Tato služba je využívána téměř ze 100 %.

Železniční doprava

Do města vede železniční trať č. 281 (veřejné označení trati Správou železnic, s.o.) Valašské Meziříčí – Rožnov p. R., jejímž provozovatelem je Správa železnic, s.o. Železniční trať č. 281 je regionální dráhou, je jednokolejná, neelektrifikovaná a provoz na ní je řízen podle předpisu SŽDC D3. Maximální rychlost na trati je 60 km/h.⁶ Stanice Rožnov p. R. má dvě dopravní koleje a dvě úrovně sypaná nástupiště se zpevněnou betonovou hranou. Stanice není bezbariérově přístupná. V současnosti je připravován projekt rekonstrukce železniční stanice.

V jízdním řádu 2019/20 je na trati vedeno 20 párů osobních vlaků (z čehož jeden vlak má kategorii spěšný) v pracovní dny a 18 párů vlaků o víkendech. Vlaky tedy jezdí celotýdenně přibližně jednou za hodinu. Většina vlaků je v současnosti vedena v trase Kojetín – Kroměříž – Holešov – Valašské Meziříčí – Rožnov p. R., menší část vlaků jezdí jen mezi V. Meziříčím a Rožnovem. Jízdní doba vlaků z V. Meziříčí do Rožnova je 20 minut.

Vlaky Rožnov p. R. – V. Meziříčí (– Kojetín) představují pro město Rožnov páteř spojení veřejnou dopravou směrem na západ a jih, neboť díky přestupním vazbám ve V. Meziříčí, Hulíně a Kojetíně na dálkové vlaky je zajištěno kvalitní spojení např. s Prahou, Brnem nebo Slovenskem. Nutno ovšem podotknout, že vlaky z V. Meziříčí do Rožnova p. R. nejezdí v taktu (tj. v pravidelných intervalech), zatímco dálková doprava ano. Takže typicky neplatí, že je ve V. Meziříčí pravidelně zajištěn
přípoj
od vlaků a na vlaky linky Ex2 Praha – Púchov.

Provoz pravidelných osobních vlaků na trati č. 281 zajišťuje dopravce České dráhy, a.s. na základě Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících⁷ uzavřené se Zlínským krajem na období 2019 až 2029. Na vlaky dopravce nasazuje motorové jednotky ř. 844, které umožňují nízkopodlažní nástup, jsou klimatizované, mají kapacitu 120 sedících cestujících a maximální rychlost 120 km/h. Ve vlacích platí tarif dopravce.

České dráhy zajišťují na nádraží v Rožnově p. R. prodej jízdních dokladů, provozují zde také úschovnu zavazadel a úschovnu kol. Vše je k dispozici

celotýdenně od cca 6:30 do 20:00.⁸ Dále je zde k dispozici čekárna a veřejné WC, které provozuje Správa železnic.



obrázek 51 Letecký pohled na autobusové nádraží a železniční stanici v Rožnově pod Radhoštěm. Červená šipka ukazuje na autobusové nádraží, modrá šipka na výpravní budovu železniční stanice. Zdroj: mapy.cz



obrázek 52 Motorová jednotka 844 022 stojí ve stanici Rožnov pod Radhoštěm, vlevo výpravní budova. Foto: ANTE, září 2020.



Obrázek 53 Výpravní budova železniční stanice v Rožnově p. R., pohled z ulice. Foto: ANTE, září 2020

⁶<https://provoz.szdc.cz/Portal/ViewArticle.aspx?oid=594598>

⁷<https://smlouvy.gov.cz/smlouva/11087824>

⁸<https://www.cd.cz/stanice/roznov-pradhostem/5434782>

Autobusová doprava

Město Rožnov pod Radhoštěm je obsluhováno celkem 38 autobusovými linkami, v pracovní dny jde asi o 200 párů spojů. Všechny linky jsou vedeny přes zdejší autobusovou stanici. Vzhledem k soukromému vlastnictví autobusového nádraží jedním z dopravců existuje riziko pro budoucí rozvoj autobusové dopravy (např. uzavření autobusového nádraží pro jiné dopravce).

Silná autobusová spojení má Rožnov p. R. se Vsetínem a Valašským Meziříčím a, vzhledem k blízkosti města k hranicím s Moravskoslezským krajem (a přirozenou spádovostí), také s Ostravou a Frenštátem pod Radhoštěm. Okolní obce, pro něž je Rožnov spádovým centrem, jsou napojeny též četnými autobusovými spoji, jedná se především o Bečvu (Horní, Prostřední, Dolní), Hutisko-Solanec, Vigantice, Valašskou Bystřici, Vidče, Střítež nad Bečvou, Zašovou a Zubří.

Plošná obsluha města Rožnova je zajištěna některými z regionálních autobusových linek, které primárně obsluhují okolní obce. Jedinou vyloženě městskou linkou je linka 650 na Dolní Paseky. Provoz autobusů není pravidelný, lze považovat za poptávkový, typicky jsou polohy spojů určeny podle začátku a konce školního vyučování. Na katastru města se nachází celkem 14 autobusových zastávek.

36 z 38 linek provozuje dopravce ČSAD Vsetín, a.s., většinu z nich na základě dočasné smlouvy se Zlínským krajem⁹ od r. 2019 do doby dokončení řádných výběrových řízení na dopravce. ČSAD Vsetín nasazuje na své linky v okolí Rožnova autobusy různého stáří i kvalitativních parametrů, například částečně nízkopodlažní autobusy čínské výroby zn. Yutong a dále též starší autobusy klasické konstrukce značek SOR nebo Karosa (Irisbus). Obecně se jedná pouze o autobusy klasické 2nápravové délek 10 až 12 metrů, čili s kapacitou kolem 40 až 45 sedících cestujících.

Na regionálních linkách, které jezdí pouze po území Zlínského kraje, platí tarif Zlínského kraje vyhlášený dopravcem ČSAD Vsetín a.s. Na regionálních linkách spojujících Rožnov s Moravskoslezským krajem platí tarif integrovaného dopravního systému ODIS.

ČSAD Vsetín v pracovní dny také provozuje na autobusovém nádraží v Rožnově přepážku s informacemi a předprodejem.

⁹<https://smlouvy.gov.cz/smlouva/10260366>

Tabulka 14. Srovnání dostupnosti jednotlivých měst podle módů dopravy

dostupnost jednotlivých měst v roce 2020				
kam	mód	obvyklá CD	počet	počet přestupů
Bystřice pod Hostýnem	IAD	48	-	-
	autobus	x	0	0
	vlak	52 ~ 73	15	0 / 0,1 / 1
Frenštát pod Radhoštěm	IAD	15	-	-
	autobus	20	28	0
	vlak	63 ~ 74	12	1 / 1,0 / 1
Holešov	IAD	61	-	-
	autobus	x	0	0
	vlak	66 ~ 87	15	0 / 0,1 / 1
Kroměříž	IAD	77	-	-
	autobus	x	0	0
	vlak	92 ~ 110	15	0 / 0,0 / 0
Valašské Meziříčí	IAD	17	-	-
	autobus	18 ~ 20	44	0
	vlak	20	19	0 / 0,0 / 0
Vsetín	IAD	34	0	0
	autobus	50 ~ 60	24	0
	vlak	50 / 62	19	1 / 1,0 / 1
Zlín	IAD	66	-	-
	autobus	107 ~ 126	8	0
	vlak	115 ~ 179	15	1 / 1,4 / 2
Brno	IAD	107	-	-
	autobus	x	0	0
	vlak	175 ~ 194	15	1 / 1,1 / 2
Olomouc	IAD	66	-	-
	autobus	x	0	0
	vlak	86 / 112	18	1 / 1,3 / 2
Ostrava	IAD	53	-	-
	autobus	70 / 90	17	0
	vlak	98 / 112	18	2 / 2,0 / 2
Praha	IAD	214	-	-
	autobus	x	0	0
	vlak	232 ~ 249	16	1 / 1,6 / 2
Přerov	IAD	58	-	-
	autobus	x	0	0
	vlak	94 / 108	18	1 / 1,2 / 2
Žilina	IAD	68	-	-
	autobus	x	0	0
	vlak	152 ~ 235	9	1 / 1,9 / 2

Zdroj: Idos.cz – vlastní zpracování dat

Rožnov má dobré spojení veřejnou dopravou s většinou měst na severu Zlínského kraje, a to zejména díky vlaku. Přímé spoje v trase Rožnov – Valašské Meziříčí – Kojetín zajišťují jízdu bez přestupu do Valašského Meziříčí, Bystřice pod Hostýnem, Holešova i Kroměříže, navíc s cestovní dobou velmi podobnou jízdě automobilem. Problémem je ovšem její značná proměnlivost a nepravidelný interval. Přestože vlaky jezdí v přibližném hodinovém či dvouhodinovém intervalu, liší se jednotlivé odjezdy i doby jízdy až o dvacet minut, a to jak v části z Valašského Meziříčí do Rožnova, tak i na Kojetín. A to i přesto, že přípoje (osobní i dálkové vlaky) na okolních tratích jezdí téměř přesně v taktu, s odchylkou maximálně několika minut. U odjezdů vlaků z Rožnova neexistuje v průběhu dne jakákoliv spojitost a zapamatovatelnost takového jízdního řádu je nulová. Nejedná se ani o dvě různé, střídající se polohy, například ráno a večer, případně pro standardní a posilové spoje ve špičkách.

Autobusy zajišťují spojení pouze do nejbližších okolních měst: Valašského Meziříčí, Frenštátu pod Radhoštěm, kde jsou jízdní dobou zcela srovnatelné s IAD. Spojení autobusem je možné využít ještě do okresního Vsetína, kam už ovšem cesta trvá téměř dvojnásobně dlouho než autem (55' až 60' vs 34'). Jinam přímá autobusová spojení neexistují. Ani spojení do těchto blízkých a velkých měst však nejsou ideální. Velký počet spojů je i poměrně dobře rozprostřen v průběhu dne, avšak souhrnný interval je i ve špičkách značně nepravidelný, polohy spojů a doby jízdy se v rámci dne liší, a večerní provoz je zcela nedostatečný, pokud vůbec nějaký.

Podobný problém se často týká i vlaku. Na většině relací nastává přibližně po sedmé večerní zlom, kdy vymizí pravidelná spojení v taktu (alespoň přibližném). Od sedmi do půlnoci je veden již jen jeden či dva spoje, často velmi nahodile, a po výrazně delší časové mezeře, než je mezi předchozími i následujícími spoji.

Příkladem může být okresní Vsetín, kam jezdí autobus zhruba každou hodinu, poté v 19:05, dále až ve 20:35 a tím jejich provoz končí. Vlak také jezdí každou hodinu, v 18:45, 19:52, pak až ve 21:58, ale poslední spojení je ve 23:18. Ještě hůř je na tom dvanáct kilometrů vzdálený Frenštát pod Radhoštěm, kde je také po přibližném hodinovém intervalu veden autobus v 19:15, a poté již jen jeden ve 22:20. Ani vlak jedoucí značnou oklikou s dobou jízdy cca 70 minut nepomůže, neboť poslední „běžné“ spojení je v 18:45 na 64 minut, a poslední spojení dne v 19:52 trvá kvůli hodinovému čekání při přestupu přes dvě hodiny. Vzhledem k velikosti a blízkosti obou měst je absence večerního spojení velmi závažná.

I u vzdálenějších relací hraje prim vlak, přímá autobusová spojení z Rožnova s výjimkou Ostravy neexistují. Přestože ve Valašském Meziříčí jezdí přímé expresní spoje Praha – Olomouc – Vsetín – Žilina¹⁰, a daleko není ani trať Přerov – Ostrava s dalšími dálkovými spoji, jsou kromě Prahy vlaková spojení nekonkurenceschopná vůči IAD. Hlavním problémem je totiž čekání při přestupu či samotná pomalost přepravy například při delší jízdě osobním vlakem. Například do Brna je spojení pravidelné a s jedním krátkým přestupem, ale trvá tři hodiny, což je vůči necelým dvěma hodinám v autě nekonkurenceschopná jízdní doba. Olomouc je každé dvě hodiny dostupná za cca 85 minut, což je proti 66 minutám autem na hranici akceptovatelnosti. Do Ostravy, Přerova, Žiliny a již zmíněného Brna je vlak dvakrát i více pomalejší než automobil.

Zajímavé je také srovnání spojení v jednotlivých relacích v průběhu let. V následujících tabulkách jsou vyhodnocena spojení v letech 2020, 2010 a 2000, se stejnými parametry jako měla souhrnná tabulka. Obvyklá cestovní doba je zde vyjádřena mediánem, počet přestupů aritmetickým průměrem. Vzdálenost a cestovní doba osobním automobilem v předešlých letech nebyla zjištěna; kromě dálkových relací typu Brna či Prahy s využitím nových dálnic ovšem lze v minulosti očekávat stejnou či jen mírně vyšší cestovní dobu.

¹⁰V GVD 2020 končí expresykvůli výluce v Púchově a do Žiliny je nutno přestoupit do navazujícího rychlíku z Bratislavy.

Tabulka 15. Vývoj spojení Rožnova s Bystřicí pod Hostýnem.

Zdroj: Idos.cz – vlastní zpracování dat

S postupem času je u spojení do Bystřice pod Hostýnem patrné snižování cestovní doby a zvyšování počtu vlaků. Hlavní změnou je však zavedení přímých vlaků a nasazení moderních souprav, což výrazně zvýšilo komfort přepravy. Autobusové spojení neexistovalo a není zavedeno ani nyní, vzhledem k provozu vlaků ani není potřeba.

Tabulka – Vývoj spojení Rožnova s Frenštátem pod Radhoštěm.

Situace se spojením do Frenštátu pod Radhoštěm je téměř neměnná. Počty autobusových i vlakových spojů jsou ve všech třech prověřovaných letech podobné, stejně jako cestovní doba. Zásadním nedostatkem zůstává nerovnoměrnost intervalu a absence večerního spojení zmiňovaná v souhrnném textu výše.

Rožnov pod Radhoštěm – Frenštát pod Radhoštěm							
mód	autobus		vlak			IAD	
rok	obvyklá CD [min]	počet spojení	obvyklá CD [min]	počet spojení	počet přestupů	CD [min]	vzdálenost [km]
2020	20	28	67	12	1,0	15	12
2010	23	30	69	11	1,0	x	x
2000	22	29	79	10	1,0	x	x

Rožnov pod Radhoštěm – Holešov							
mód	autobus		vlak			IAD	
rok	obvyklá CD [min]	počet spojení	obvyklá CD [min]	počet spojení	počet přestupů	CD [min]	vzdálenost [km]
2020	x	0	78	15	0,1	61	52
2010	x	0	84	12	1,0	x	x
2000	x	0	96	10	1,0	x	x

Tabulka – Vývoj spojení Rožnova s Holešovem.

U Holešova i Kroměříže je situace shodná s Bystřicí pod Hostýnem, jelikož se nachází na stejné železniční trati. Vlakových spojů jezdí více, mají kratší jízdní dobu a jsou přímé. Autobusy zde také ani v historii provozovány nebyly.

Rožnov pod Radhoštěm – Bystřice pod Hostýnem							
mód	autobus		vlak			IAD	
rok	obvyklá CD [min]	počet spojení	obvyklá CD [min]	počet spojení	počet přestupů	CD [min]	vzdálenost [km]
2020	x	0	62	15	0,1	48	41
2010	x	0	69	12	1,0	x	x
2000	x	0	82	9	1,0	x	x

Tabulka – Vývoj spojení Rožnova s Kroměříží.

Tabulka – Vývoj spojení Rožnova s VM.

Rožnov pod Radhoštěm – Kroměříž							
mód	autobus		vlak			IAD	
rok	obvyklá CD [min]	počet spojení	obvyklá CD [min]	počet spojení	počet přestupů	CD [min]	vzdálenost [km]
2020	x	0	98	15	0,0	77	88
2010	x	0	120	12	1,0	x	x
2000	x	0	126	10	1,0	x	x

Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí							
mód	autobus		vlak			IAD	
rok	obvyklá CD [min]	počet spojení	obvyklá CD [min]	počet spojení	počet přestupů	CD [min]	vzdálenost [km]
2020	18	44	20	19	0,0	17	15
2010	19	41	22	17	0,0	x	x
2000	19	41	25	13	0,0	x	x

Autobusové spojení do Valašského Meziříčí vypadá je téměř neměnné a zachovává jak počty spojů, tak nahodilost v době jízdy, „intervalu“ i rozsahu provozu. Hlavní změnou je zavedení posledního autobusu ve 22:40 (v roce 2000 je poslední ve 21:55), který navíc jede vhodně mezi vlaky ve 21:58 a 23:08. Grafikon vlakové dopravy je stále nahodilý, přestože tomu tak vždy nebývalo. Například ve zkoumaném roce 2010 byla většina spojů vedena v pravidelných intervalech, slabou stránkou byla však nabídka v ranní špičce, kdy vlaky jely v 04:13, 05:05, 06:37, poté až v 08:44 a následně již každou hodinu.

V současnosti jede většina spojů buď kolem tři čtvrtě, případně v celou hodinu, ale i tyto časy varíují tak, což je vzhledem k významu měst a návazné taktové dopravě nelze považovat za dobrou nabídku.

Rožnov pod Radhoštěm – Vsetín							
mód	autobus		vlak			IAD	
rok	obvyklá CD [min]	počet spojení	obvyklá CD [min]	počet spojení	počet přestupů	CD [min]	vzdálenost [km]
2020	55	24	60	19	1,0	34	33
2010	57	18	46	16	0,9	x	x
2000	55	19	53	13	1,0	x	x

Tabulka – Vývoj spojení Rožnova se Vsetínem.

Autobusové spojení Rožnova se Vsetínem doznalo zlepšení, když došlo k celkovému navýšení počtu spojů, které jsou většinou vedeny v okrajových obdobích. Původní první autobus po páté hodině jezdí nyní již ve 04:20, a poslední autobus nejede v 19:05, ale ve 20:35. I tak je ale doprava značně nevyhovující kvůli zcela nahodilému rozestupu spojů v průběhu celého dne a absenci večerních spojení, i v kombinaci s vlakem.

U vlaků paradoxně došlo ke zhoršení obvyklé cestovní doby. Zatímco dříve bylo vlakových spojů celkově méně, bylo tak více dbáno na návaznosti, a přestup ve Valašském Meziříčí na jakýkoliv vlak do Vsetína byl většinou velmi krátký. Dnes s častějším provozem a návaznostmi i v dalších částech železniční sítě jsou polohy spojů téměř nezměnitelné, a výsledkem je delší cestovní doba. Zatímco v roce 2000 cesta obvykle trvala 53 minut, a v roce 2010 dokonce jen 46 minut, je nutno v současnosti počítat s celou hodinou.

Rožnov pod Radhoštěm – Zlín							
mód	autobus		vlak			IAD	
rok	obvyklá CD [min]	počet spojení	obvyklá CD [min]	počet spojení	počet přestupů	CD [min]	vzdálenost [km]
2020	119	8	129	15	1,4	66	65
2010	118	5	150	12	3,0	x	x
2000	120	3	189	8	3,0	x	x

Tabulka – Vývoj spojení Rožnova se Zlínem.

Ve spojení do Zlína došlo k výraznému zvýšení počtu spojení u autobusů i vlaků, proti jízdě automobilem ale cesta stále trvá dvojnásobně dlouho. Provoz osmi přímých autobusů je významné zlepšení, nicméně pro vzdálenost Zlína nebude Rožnov p. R. nikdy v takové časové dostupnosti, aby do Zlína probíhala pravidelná denní dojíždka. Vlak je i přes velkou okliku schopen dosáhnout velmi podobné jízdní doby (obvykle 130 minut), a často jen s jedním přestupem v Hulíně. Úspora cestovní doby je dána především absencí čekání při přestupu, které na této poměrně krátké trase bývaly tři.

Zajímavostí je, že do podobně vzdálených krajských měst sousedních krajů, Olomouce i Ostravy, se lze i vlakem jedoucím ne zcela přímou cestou dostat za kratší dobu než do krajského Zlína.

Rožnov pod Radhoštěm – Brno							
mód	autobus		vlak			IAD	
rok	obvyklá CD [min]	počet spojení	obvyklá CD [min]	počet spojení	počet přestupů	CD [min]	vzdálenost [km]
2020	x	0	181	15	1,1	107	152
2010	198	2	200	12	2,0	x	x
2000	185	2	196	8	1,8	x	x

Tabulka – Vývoj spojení Rožnova s Brnem.

Spojení s Brnem je téměř neměnné. Dva dřívější mezinárodní autobusové spoje již nejsou v provozu, a vlak jede stále tři hodiny nebo déle. Jedinou pozitivní změnou je snížení počtu přestupů. Zatímco dříve se vždy přestupovalo ve Valašském Meziříčí, a poté podle trasy ještě v Hranicích na Moravě či Kojetíně na vlak do Brna, je většina dnešních spojení jen s jedním přestupem právě v Kojetíně. Ten je sice krátký, ale pomalost obou vlaků se v součtu na takto dlouhé trase již výrazně projeví, a automobil je s téměř dokončenou dálnicí D1 na většině délky trasy výrazně rychlejší.

Rožnov pod Radhoštěm – Olomouc							
mód	autobus		vlak			IAD	
rok	obvyklá CD [min]	počet spojení	obvyklá CD [min]	počet spojení	počet přestupů	CD [min]	vzdálenost [km]
2020	x	0	96	18	1,3	66	75
2010	103	2	87	10	1,2	x	x
2000	100	3	133	12	2,0	x	x

Tabulka – Vývoj spojení Rožnova s Olomoucí.

Sporadické autobusové spojení do Olomouce již neexistuje, u vlakového ale došlo od roku 2000 k výraznému zlepšení cestovní doby i počtu spojů. Zatímco dříve bylo nutno kromě Valašského Meziříčí přestoupit ještě v Hranicích na Moravě, Přerově či Hulíně, je dnes přestup jen ve Valašském Meziříčí, a odtamtud jede přímý spoj až do Olomouce. Obvyklá jízdní doba 96 minut je ovšem proti 66 minutám automobilem poměrně nevýhodná, přitom v roce 2010 bylo obvyklých jen 87 minut. To je sice způsobeno výrazně nižším počtem spojení, i tak ale byla přeprava rychlejší, a s přesným intervalem dvou hodin dostačující.

Rožnov pod Radhoštěm – Ostrava							
mód	autobus		vlak			IAD	
rok	obvyklá CD [min]	počet spojení	obvyklá CD [min]	počet spojení	počet přestupů	CD [min]	vzdálenost [km]
2020	90	17	108	18	2,0	53	57
2010	85	17	129	13	1,9	x	x
2000	80	17	150	11	1,5	x	x

Tabulka – Vývoj spojení Rožnova s Ostravou.

Spojení veřejnou dopravou do Ostravy je sice autobusem i vlakem časté, ale časově nekonkurenceschopné. Autem lze do Ostravy dojet za 53 minut, zatímco autobusem to trvá obvykle 90 minut, a vlakem dokonce 108. U něj navíc došlo ke zvýšení počtu typických přestupů z jednoho na dva, neboť vozební rameno Valašské Meziříčí – Ostrava bylo rozděleno ve Frenštátu pod Radhoštěm. Kratší jízdní doba a dva přestupy také souvisí s možností jet po delší trase přes Hranice na Moravě, kde dnes jezdí mnohem více dálkových vlaků.

Rožnov pod Radhoštěm – Praha							
mód	autobus		vlak			IAD	
rok	obvyklá CD [min]	počet spojení	obvyklá CD [min]	počet spojení	počet přestupů	CD [min]	vzdálenost [km]
2020	x	0	245	16	1,6	214	354
2010	x	0	254	9	1,6	x	x
2000	370	1	320	10	2,1	x	x

Tabulka – Vývoj spojení Rožnova s Prahou.

Jediné dálkové konkurenceschopné spojení Rožnova je s hlavní městem. Díky Valašským expresům je možné s přestupem ve Valašském Meziříčí dojet do Prahy za čtyři hodiny ve dvouhodinovém intervalu. Se 214 minutami autem, nezohledňujícími provoz na nyní modernizované dálnici D1, je to téměř srovnatelná jízdní doba. Výraznou časovou úsporu od roku 2000 způsobila zejména modernizace velké části třetího tranzitního železničního koridoru. Významný nárůst počtu spojení od roku 2010 je způsoben provozem komerčních vlaků na trase Praha – Ostrava, a dnešních 16 spojení zhruba každou hodinu je střídavě zajištěno Valašskými expresy a často právě komerčními vlaky z Hranic na Moravě.

Rožnov pod Radhoštěm – Přerov							
mód	autobus		vlak			IAD	
rok	obvyklá CD [min]	počet spojení	obvyklá CD [min]	počet spojení	počet přestupů	CD [min]	vzdálenost [km]
2020	x	0	96	17	1,2	58	65
2010	85	1	116	15	1,9	x	x
2000	80	4	115	11	1,6	x	x

Tabulka – Vývoj spojení Rožnova s Přerovem.

Několik autobusových spojení s Přerovem zajišťovaly mezistátní linky, dodnes však jediná nezůstala. U vlaků docházelo k postupnému snižování počtu přestupů a zkracování doby jízdy. Ani dnešní stominutová jízdní doba ovšem nemůže konkurovat osobnímu automobilu, který do Přerova dojede za jednu hodinu. Do Přerova totiž současné spojení vede zastávkovým osobním vlakem, který na takto dlouhé trase nemůže obstát.

Rožnov pod Radhoštěm – Žilina							
mód	autobus		vlak			IAD	
rok	obvyklá CD [min]	počet spojení	obvyklá CD [min]	počet spojení	počet přestupů	CD [min]	vzdálenost [km]
2020	x	0	164	9	1,9	68	72
2010	x	0	164	5	1,4	x	x
2000	115	4	191	9	2,2	x	x

Tabulka – Vývoj spojení Rožnova se Žilinou.

Spojení veřejnou dopravou se Žilinou je velmi slabé, přestože přes město vede silnice I. třídy směřující právě do Žiliny. Z důvodu geografických podmínek musí vlak urazit poměrně velkou okliku, takže je z principu v nevýhodě. Nevýhodu posiluje fakt, že mimo špičku nenavazuje Valašský expres ve Valašském Meziříčí na spoj z Rožnova p. R., a přestup tak trvá téměř dvě hodiny. Obvyklá cestovní doba vlakem do Žiliny, vzdálené po silnici 70 km od Rožnova p. R., tak trvá téměř tři hodiny.

Přímo vedoucí silnice první třídy, a absence přímé železniční trati nabízí jistý potenciál pro provoz autobusových spojů. Ze čtyř mezistátních z roku 2000 ovšem nejede ani jeden, a to ani takový, který by Rožnov projížděl a stavěl například až v Olomouci nebo Brně. Hraniční přechod Makov dnes není pravidelnou autobusovou dopravou vůbec využíván, a to i přesto, že pro Olomoucký kraj a většinu Zlínského se jedná o hlavní tah na Slovensko.

Obecně lze říci, že se provoz od roku 2000 zlepšil, a to zejména na železnici. Ze zcela nahodilých spojů a spojení na začátku století, a začátků taktového provozu kolem roku 2010, se do roku 2020 většinou stal provoz pravidelný, nejen z hlediska intervalu, ale i rozsahu provozu, od brzkého rána až do pozdního večera. Situace však stále není ideální zejména kvůli nepravidelnostem na trati z Rožnova, které ovlivňují i další pokračování cest.

Autobusový regionální provoz se za sledované období téměř neproměnil, a i přes omezení souběhu spojů jedoucích v naprosto shodný či velmi podobný čas nebo častější vedení spojů v sedle pracovního dne, je stále velmi nahodilý, nepřehledný a večerní provoz ani u blízkých relací téměř neexistuje.

Negativní trend nastal pouze u dálkové autobusové dopravy, jelikož několik autobusových linek jezdících například do Žiliny zcela zmizelo. Většinou se však jednalo pouze o několik spojení denně, a jejich využitelnost byla omezená. To však přímo souvisí se zásadně zlepšenou nabídkou vlakové dopravy na dálkových relacích, kdy většina těchto cestujících přešla z autobusu do vlaku.

Vedení linek veřejné dopravy
a umístění zastávek na území
města Rožnov pod Radhoštěm



Obrázek 54. Vedení linek veřejné dopravy a jejich zastávky na území města Rožnov pod Radhoštěm

Vedení linek veřejné dopravy
a umístění zastávek na území
města Rožnov pod Radhoštěm



Obrázek 55. Síť autobusových linek v Rožnově s grafickým zobrazením počtu odjezdů autobusů za den. Zobrazen je počet odjezdů autobusů za pracovní den.

Seznam linek veřejné dopravy obsluhující Rožnov pod Radhoštěm

mód	linka	z	přes	do	kapacita	dopravce	poznámka
vlak	trať 281	Rožnov p. R.		Valašské Meziříčí	120	České dráhy, a.s.	většina vlaků jede Kojetín - Rožnov p. R.
bus	943 120	Rožnov p. R.,aut.st.	Vsetín	Zlín, aut.nádr.	45	ČSAD Vsetín, a.s.	
bus	947 120	Rožnov p. R.,aut.st.	Vsetín	Zlín, aut.nádr.	45	ČSAD Vsetín, a.s.	
bus	947 620	Rožnov p. R.,aut.st.	Valašské Meziříčí	Vsetín,aut.nádr.	45	ČSAD Vsetín, a.s.	
bus	947 650	Rožnov p. R.,aut.st.		Rožnov p. R.,Dolní Paseky	45	ČSAD Vsetín, a.s.	
bus	947 653	Rožnov p. R.,aut.st.	Zubří	Rožnov p. R.	45	ČSAD Vsetín, a.s.	2 spoje
bus	947 654	Rožnov p. R.,aut.st.	Střítež n. Bečvou	Rožnov p. R.	45	ČSAD Vsetín, a.s.	2 spoje
bus	947 661	Rožnov p. R.,aut.st.		Velké Karlovice,Leskové,Pod javorem	45	ČSAD Vsetín, a.s.	
bus	947 662	Rožnov p. R.,aut.st.	Velké Karlovice	Nový Hrozenkov, Vranča	45	ČSAD Vsetín, a.s.	
bus	947 663	Rožnov p. R.,aut.st.	Hutisko-Solanec	Rožnov p. R.	45	ČSAD Vsetín, a.s.	2 spoje
bus	947 677	Rožnov p. R.,aut.st.		Prostřední Bečva, Pustevny	45	ČSAD Vsetín, a.s.	1 spoj
bus	947 679	Rožnov p. R.,aut.st.		Horní Bečva, Na Bečvici	45	ČSAD Vsetín, a.s.	
bus	947 978	Rožnov p. R.,aut.st.	Frenštát p. R.	Trojanovice	45	ČSAD Vsetín, a.s.	
bus	948 120	Rožnov p. R.,aut.st.	Vsetín	Zlín, aut.nádr.	45	ČSAD Vsetín, a.s.	
bus	948 620	Rožnov p. R.,aut.st.		Vsetín,aut.nádr.	45	ČSAD Vsetín, a.s.	
bus	948 650	Rožnov p. R.,aut.st.		Rožnov p. R., Dolní Paseky	45	ČSAD Vsetín, a.s.	
bus	948 651	Rožnov p. R.,aut.st.	Vidče, Zašová	Valašské Meziříčí, DEZA	45	ČSAD Vsetín, a.s.	
bus	948 652	Rožnov p. R.,aut.st.	Zubří	Valašské Meziříčí, DEZA	45	ČSAD Vsetín, a.s.	
bus	948 653	Rožnov p. R.,aut.st.	Zubří	Rožnov p. R., aut.st.	45	ČSAD Vsetín, a.s.	
bus	948 654	Rožnov p. R.,aut.st.	Střítež n. Bečvou	Rožnov p. R., aut.st.	45	ČSAD Vsetín, a.s.	
bus	948 655	Rožnov p. R.,aut.st.		Valašská Bystřice, Kelnar	45	ČSAD Vsetín, a.s.	
bus	948 656	Rožnov p. R.,aut.st.	Bystřička	Valašské Meziříčí, žel. st.	45	ČSAD Vsetín, a.s.	
bus	948 661	Rožnov p. R.,aut.st.		Velké Karlovice,Leskové,Pod javorem	45	ČSAD Vsetín, a.s.	
bus	948 662	Rožnov p. R.,aut.st.	Velké Karlovice	V.Karlovice,rozc.Soláň	45	ČSAD Vsetín, a.s.	
bus	948 663	Rožnov p. R.,aut.st.	Hutisko-Solanec	Rožnov p. R., aut.st.	45	ČSAD Vsetín, a.s.	
bus	948 676	Rožnov p. R.,aut.st.	Hutisko-Solanec	Horní Bečva, Na Bečvici	45	ČSAD Vsetín, a.s.	
bus	948 677	Rožnov p. R.,aut.st.		Prostřední Bečva, Pustevny	45	ČSAD Vsetín, a.s.	
bus	948 678	Rožnov p. R.,aut.st.	Horní Bečva	Bílá,Bumbálka	45	ČSAD Vsetín, a.s.	2 spoje
bus	948 679	Rožnov p. R.,aut.st.	Dolní Bečva	Horní Bečva, Na Bečvici	45	ČSAD Vsetín, a.s.	
bus	948 978	Rožnov p. R.,aut.st.	Frenštát p. R.	Trojanovice	45	ČSAD Vsetín, a.s.	
bus	948 979	Rožnov p. R.,aut.st.	Horní Bečva	Bílá, aut.st.	45	ČSAD Vsetín, a.s.	
bus	863 980	Horní Bečva, rest. Na Bečvici	Rožnov p. R.	Ostrava,ÚAN	45	ČSAD Frýdek-Místek, a.s.	
bus	883 985	Rožnov p. R.,aut.st.	Frenštát p. R.	Kopřivnice,aut.nádr.	45	ČSAD Vsetín, a.s.	
bus	910 127	Ostrava,Poruba,Alšovo nám.	Rožnov p. R.	Prostřední Bečva, Pustevny	45	ČSAD Vsetín, a.s.	pouze víkendy
bus	823 971	Zlín,aut.nádr.	Rožnov p. R.	Ostrava,ÚAN	45	ČSAD Vsetín, a.s.	1 spoj v prac.dny
bus	823 975	Luháčovice,aut.st.	Rožnov p. R.	Ostrava,ÚAN	45	ČSAD Vsetín, a.s.	1 spoj v sobotu
bus	827 971	Vsetín,aut.nádr.	Rožnov p. R.	Frenštát p. R.,u škol	45	ČSAD Vsetín, a.s.	1 spoj v prac.dny
bus	870 428	Haviřov,Podlesí,aut.nádr.	Rožnov p. R.	Luháčovice,aut.st.	45	ČSAD Haviřov a.s.	1 pár spojů

Obrázek 56 Přehled linek veřejné dopravy obsluhující město Rožnov pod Radhoštěm

Popis linkového vedení autobusů a umístění zastávek

Jak je patrné z obrázku na předešlé straně, nejfrekventovanějšími zastávkami z hlediska přepravní nabídky jsou ty na silnici I/35, tj. zastávky U trati, Autobusová stanice, Loana a Restaurace Eroplán, a dále zastávka U náměstí. Jedinou linkou vedenou téměř celodenně v taktu, tj. s pravidelnými intervaly mezi spoji, je linka ODIS 980 z Horní Bečvy do Ostravy vedená závlesem přes autobusovou stanici v Rožnově pod Radhoštěm. Spoje této linky jezdí každou hodinu v pracovní dny a každé dvě hodiny o víkendech. Vedení této linky je celodenně stejné a vede přes území Rožnova po silnicích I/35 a I/58. Linkové vedení ostatních autobusových linek ani jejich provozní charakteristiky takto snadno popsat nelze. Spoje jezdí poptávkově, tzn. typicky v době přepravních špiček velmi často, v sedlech velmi málo nebo vůbec. Nepravidelná je též obsluha jednotlivých zastávek i směr jejich vedení. Poslední uvedená věc souvisí s tím, že jsou z Rožnova vedeny okružní autobusové linky z Rožnova na jednu stranu přes Vigantice, Hutisko-Solanec a Bečvu druhou stranu přes Vidče, Střítež nad Bečvou a Zubří. Typickou ukázkou jízdního řádu jedné z těchto linek je níže uvedení jízdní řád linky 663.

V součtu je však těchto linek poměrně velké množství, takže ve výsledku je nabídka spojů s okolními obcemi a také s Valašským Meziříčím a Vsetínem poměrně velká. Obsluha odlehlejších částí města je zajištěna některou z regionálních linek, např. Uhlisku a Kramolišov obsluhují linky do Valašské Bystřice, Tylovice a Házovice obsluhují okružní linky přes Hutisko-Solanec a linky do Velkých Karlovic, Horní Paseky obsluhují linky do Ostravy a Frenštátu p. R., sídliště Koryčanské Paseky obsluhují spoje okružních linek přes Hutisko-Solanec. Pouze oblast Dolních Pasek je obsluhována vyloženě městskou linkou vedenou z autobusové stanice. Většina zastávek je umístěna na komunikacích, které se paprskovitě rozbíhají z centra města a jsou obvykle obsluhovány všemi projíždějícími spoji. Neplatí to však vždy, například zastávka Pod Písečnou v ulici 5. května není obsluhována linkou 650 na Dolní Paseky, ačkoli všechny spoje projíždějí kolem zastávky a zastávka se nachází v blízkosti významných zdrojů a cílů dopravy (viz dále). Specifické jsou pak zastávky Palackého ulice a Bezručova, které se sice nacházejí v centrální části města, ale jsou obsluhovány pouze vybranými spoji některých linek. Zastávky U náměstí a U trati jsou zase pro změnu obsluhovány kromě okolo projíždějících linek též spoji vedenými sem závlesem nebo prodlouženými z autobusové stanice.

Nejvíce cestujících autobusovou dopravou je v pracovní dny přepraveno v rámci Rožnova p. R. V regionální dojízdce autobusovou dopravou mezi Rožnovem p. R. a okolními městy a obcemi převažují cesty do Valašského Meziříčí a zpět. Další nejčastější směry dojízdky jsou Zubří, Prostřední Bečva, Frenštát p. R. a Valašská Bystřice. Podrobnější přehled využití autobusové dopravy mezi Rožnovem p. R. a dalšími městy a obcemi v pracovních dnech poskytuje tabulka níže.

Tabulka 16. Využití autobusové dopravy mezi Rožnovem p. R. a dalšími městy a obcemi v pracovní den (údaje za leden 2017)

Název obce	Průměrný počet přepravených osob v pracovní den
Bílá	22
Bílá,Bumbálka	8
Brno	5
Bystřička	17
Dolní Bečva	341
Frenštát p.Radh.	543
Frýdek-Místek	43
Hodslavice	2
Horní Bečva	351
Hutisko-Solanec	358
Hutisko-Solanec,Čarták	41
Jablunka	21
Jarcová	3
Karolinka	8
Kopřivnice	14
Kozlovice	8
Malá Bystřice	7
Nový Hrozenkov	6
Nový Jičín	18
Olomouc	2
Ostrava	158
Palkovice	5
Prostřední Bečva	645
Přerov	10
Rožnov p.Radh.	1411
Střítež n.Bečvou	93
Tichá	10
Trojanovice	25
Valašská Bystřice	503
Valašské Meziříčí	1241
Velká Lhota	7
Velké Karlovice	95
Vidče	266
Vigantice	270
Vizovice	3
Vsetín	122

Zašová	174
Zlín	18
Zubří	795
Zubří,Staré Zubří	27

Zdroj dat: ČSAD Vsetín, 2020, ARRIVA MORAVA, 2020

V Rožnově p. R. jsou cestujícími nejvíce využívané zastávky Rožnov p.Radh.,aut.st., Rožnov p.Radh.,u náměstí, Rožnov p.Radh.,Loana, Rožnov p.Radh.,u trati a Rožnov p.Radh.,rest. U eroplánu. V lednu 2017 na nich nastoupilo a vystoupilo v průměru více než 200 cestujících za pracovní den. Podrobnější přehled poskytuje tabulka níže.

Tabulka 17. Autobusové zastávky v Rožnově p. R. podle průměrného počtu cestujících v pracovním dni (údaje za leden 2017)

Název zastávky	Průměrný počet přepravených osob v pracovním dni
Rožnov p.Radh.,aut.st.	4655,8
Rožnov p.Radh.,u náměstí	690,3
Rožnov p.Radh.,Loana	469,4
Rožnov p.Radh.,u trati	232,5
Rožnov p.Radh.,rest.Ueroplánu	215,1
Rožnov p.Radh.,Videčská	165,1
Rožnov p.Radh.,Koryčanské paseky	144,1
Rožnov p.Radh.,Horní Paseky,křížek	141,6
Rožnov p.Radh.,U Janoščíků	82,5
Rožnov p.Radh.,Lipová	81,4
Rožnov p.Radh.,Uhliska	50,4
Rožnov p.Radh.,Dolní Paseky,palírna	43,8
Rožnov p.Radh.,Na mlýnku	42,8
Rožnov p.Radh.,u kříže	39,6
Rožnov p.Radh.,zemědělská škola	39,0
Rožnov p.Radh.,Dolní Paseky,u Kamen	36,0
Rožnov p.Radh.,Dolní Paseky,revír	35,5
Rožnov p.Radh.,1.máje	33,8
Rožnov p.Radh.,kopeček	29,3
Rožnov p.Radh.,Bezručova	26,9
Rožnov p.Radh.,Na Skalce	17,5
Rožnov p.Radh.,Dolní Paseky,uMikun	17,2
Rožnov p.Radh.,Pod Pindulí	13,1
Rožnov p.Radh.,Dolní Paseky,u trafiky	11,0
Rožnov p.Radh.,Palackého ul.	10,6
Rožnov p.Radh.,Kramolišov	8,2
Rožnov p.Radh.,obřadní síň	7,0
Rožnov p.Radh.,U bazénu	6,6
Rožnov p.Radh.,Dolní Paseky,točna	4,8
Rožnov p.Radh.,Na Kopově	3,4
Rožnov p.Radh.,Pod Písečnou	2,1

Zdroj dat: ČSAD Vsetín, 2020, ARRIVA MORAVA, 2020

Nejméně využívané jsou zastávky Rožnov p.Radh.,Kramolišov, Rožnov p.Radh.,obřadní síň, Rožnov p.Radh.,U bazénu, Rožnov p.Radh.,Dolní Paseky,točna, Rožnov p.Radh.,Na Kopově, Rožnov p.Radh.,Pod Písečnou. V lednu 2017 na nich nastoupilo a vystoupilo méně než 10 cestujících za pracovní den.

Popis konkrétních zastávek veřejné dopravy na území Rožnova pod Radhoštěm

Železniční stanice Rožnov pod Radhoštěm

Nádraží v Rožnově je situováno poměrně příhodně mezi průmyslovým areálem bývalé Tesly, sídlištěm a historickým centrem. V jeho sousedství se nachází autobusové nádraží, takže se jedná pro město o poměrně zásadní místo, které je centrem dění a zároveň bránou do města pro jeho návštěvníky. Stav nádraží tomu ovšem neodpovídá, což je obyvateli kritizováno a problémem se několikrát zabývala i média. Problémem je nejen morální zastaralost prostor pro cestující, ale i chybějící podmínky pro bezbariérové užívání budovy i nástupišť. To je navíc v kontrastu s tím, že v roce 2020 jsou všechny vlaky na trati 281 bezbariérové, ovšem dluh na straně infrastruktury znemožňuje jejich kvalitní využívání.

Nevýhodou polohy železniční stanice z hlediska pěších vazeb v okolí je to, že vytváří bariéru mezi sídlištěm 1. máje a autobusovým nádražím, resp. starou částí města. V důsledku chybějícího „legálního“ pěšího spojení existuje řada spojení „nelegálních“, jak je vidět na fotografii níže.



Obrázek 60 Neoficiální přístup k nádraží - pěšina ze Zemědělské ulice. Nevhodné je také umístění navigačních tabulí, které navádějí k nádraží touto neoficiální cestou. Foto: streetview Google, červen 2019.

Rožnov pod Radhoštěm, autobusová stanice

Autobusová stanice v Rožnově přímo sousedí s výpravní budovou železniční stanice, s opačné strany stanice vede průtah silnice I/35. Autobusová stanice je součástí významného dopravního středobodu města a jsou na ni vedeny všechny autobusové linky, které vedou přes Rožnov p. R.

I autobusová stanice již neodpovídá současným požadavkům na moderní přestupní terminál. Není bezbariérově přístupná, vybavení stanice je zastaralé, chybí zde kapacitní parkoviště na krátkodobé zastavení i dlouhodobé odstavení auta.

Rožnov pod Radhoštěm, Koryčanské paseky

Poměrně významnou zastávkou z hlediska umístění v blízkosti významných zdrojů a cílů dopravy je zastávka Koryčanské paseky nacházející se na severozápadě města. V bezprostřední blízkosti zastávky se nachází Střední škola informatiky, elektrotechniky a řemesel, která se svými asi 800 žáky je největším školským zařízením v Rožnově. Zastávka autobusů však není umístěna přímo před vstupem do školy (což by bylo logické), ale asi 150 metrů proti směru jízdy autobusu. Přímo před vstupem do školy je parkoviště s podélnými stánkami. V pěší vzdálenosti asi 5 minut od zastávky se nachází též gymnázium (asi 400 žáků), poblíž je také plavecký bazén a sportovní hala. Zajímavostí je, že se zde nacházejí hned 3 zastávkové sloupky, ačkoli odsud odjíždí jen 9 autobusů denně. Zastávka není správně napojena infrastrukturou pro pěší (zejména chybí přechod pro chodce ve směru od Moravské ulice), nevhodná je též konstrukce nástupiště zastávky z prefabrikovaných panelů.



Obrázek 61 Pohled na nástupiště zastávky Koryčanské paseky. Patrné jsou dva zastávkové sloupky, v pozadí se nachází ještě jeden. Vpravo je chodník do Moravské ulice se zábradlím, od něhož chybí přechod na druhou stranu ulice. Foto: streetview Google, červen 2019.

Rožnov p. R., Dolní Paseky, u Kamen

Autobusové zastávky na trase do Dolních Pasek jsou bez výjimky v nevyhovujícím stavu, chybí jim správně provedené pěší přístupy, nástupiště, osvětlení a i jakýkoli mobiliář pro cestující. Část ze zastávek ve směru z centra města postrádá jakékoli dokonce jakékoli označení, jak je patrné na fotografii níže.



Obrázek 62 Pohled na zastávku "u Kamen" na Dolních Pasekách ve směru od severu. Vpravo je zastávka do centraměsta. Zastávka ve směru z centra města není nijak označena.

Foto: ANTE, září 2020.

Rožnov pod Radhoštěm, Videčská

Autobusová zastávka Videčská se nachází ve stejnojmenné ulici přímo před Základní školou Videčská (opět nikoli však přímo před cestou ke vstupu do školy). Na zastávky v obou směrech chybí stavební provedení bezpečného přístupu pro pěší, chodci tak musejí chodit ve vozovce, jak je patrné z fotografie níže.



Obrázek 63. Pohled na zastávku Videčská od východu, vpravo zastávka směr Vidče. Foto: streetview Google, červen 2019.

Rožnov pod Radhoštěm, Dolní Paseky, palírna

Zastávka Dolní Paseky, palírna slouží mimo jiné pro obsluhu Základní školy 5. května. I zde chybí vhodné a bezpečné provedení pěších přístupů k zastávce.



Obrázek 64 Zastávka Dolní Paseky, palírna ve směru na Dolní Paseky, pohled od jihu. Foto: streetview Google, červen 2019.



Obrázek 65. Pěší trasa od zastávky Dolní Paseky, palírna k ZŠ 5. května. Zdroj: mapy.cz

Rožnov pod Radhoštěm, Pod Písečnou

Tato zastávka je pozoruhodná hned v několika směrech. Ačkoli se nachází v blízkosti významných zdrojů a cílů dopravy, zejména v blízkosti multifunkčního objektu Brillovka, není obsluhována linkou 650, ačkoli projíždí kolem, nýbrž pouze několika spoji linky 663, které jsou tudy vedeny závlekem v ranních hodinách v pracovní dny a v sobotu. Zvláštností zastávky ve směru od centra je, že ačkoli je zastávka označena zastávkovým označníkem, cestujícím místo nástupiště slouží trávník.



Obrázek 66. Pohled na zastávku Pod Písečnou ve směru z centra, pohled od severozápadu

Integrace osobní dopravy

Zlínský kraj připravuje zavedení Integrované dopravy Zlínského kraje, která by měla být na území kraje zavedena od 1. ledna 2021. Cestujícím přinese nové bezkontaktní čipové karty, cestování vlakem nebo autobusem na jednu jízdenku, bezhotovostní platby i v autobusech, nové druhy jízdného včetně jednodenní turistické jízdenky, s níž bude možné cestovat celý den po území Zlínského kraje veřejnou dopravou bez omezení¹¹.

¹¹ <https://www.echovalasska.cz/zpravodajstvi/zlinsky-kraj/integrovana-doprava-prinese-cestujicim-radu-vyhod/>

SWOT analýza veřejné dopravy

Silné stránky:

dobrá poloha železniční stanice

existence centrálního přestupního bodu u nádraží

existující časté autobusové spojení páteřní linkou s Frenštátem p. R. a Ostravou

nasazení kvalitních železničních vozidel na trati 281

fungující služba Senior Taxi

Slabé stránky:

zanedbaná infrastruktura veřejné dopravy, zejména železniční stanice a autobusových zastávek

železniční trať tvoří bariéru v prostupnosti města

nepřehledná síť autobusových linek odrazující náhodné uživatele od potenciálního použití

chybějící integrace a provázanost vlaků a autobusů

chybějící záchytné parkoviště u vlakového nádraží

slabá obsluha sídlišť a průmyslového areálu v severozápadní části města veřejnou dopravou, chybějící autobusové zastávky na sídlišti Láz a Písečný

autobusová doprava má jen minimum bezbariérových vozů

některé zastávky veřejné dopravy nejsou řešeny bezbariérově (vč. nástupišť vlakového nádraží)

Příležitosti:

Zavedení městské hromadné dopravy a provázání s parkovací politikou a bezpečností pěší dopravy (zejména u škol)

Vhodným navázáním autobusů na vlaky lze vytvořit pravidelná kvalitní spojení po městě i do okolí

Využití možností linek veřejné dopravy pro rozvoj udržitelného cestovního ruchu

Vybavení některých vozů taxi dětskými autosedačkami

Hrozby:

Uzavření autobusového nádraží jiným provozovatelům veřejné hromadné dopravy mimo ČSAD z důvodu soukromého vlastnictví ploch.

úbytek cestujících v autobusové dopravě udržováním neatraktivní nabídky spojů a nepřehledného linkového vedení

neefektivita dopravního systému a zbytečné exhalace z četných autobusových spojů udržováním souběhů autobusových linek s vlaky

9. 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 napojení na okrajové části jako jsou např. Tylovice, kde realizaci chodníků komplikuje 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** (Rožnovská Bečva, Hážovický potok), ty jsou doplněny mosty a lávkami.
- **Železniční trať**, ta je doplněna vyhrazenými přechody nebo podchodem.
- **Frekventované silniční tahy a jejich okolí** (nábřeží Dukelských hrdinů, Meziříčská, 5. května, Bayerova). Všechny tyto trasy až na výjimky (úseky v ulici Bayerova) jsou doplněny dostatečně širokými chodníky s logicky umístěnými přechody pro přecházení. Situace se komplikuje v místě dopravních uzlů (např. v místě křížení ulic nábřeží Dukelských hrdinů a Nádražní), zde jsou umístěny také přechody pro přecházení, nicméně jsou tyto prostory dominantně přizpůsobeny požadavkům automobilové dopravy (nenavazující zelená na přechodech, dlouhá doba čekání).

ZHDNOCENÍ ZÁKLADNÍ KOSTRY SÍTĚ PRO PĚŠÍ A JEJÍHO STAVU Z TERÉNNÍHO ŠETŘENÍ

V září 2020 probíhalo na území města terénní šetření. Tohoto šetření vyplývá, že pro pohyb obyvatel jsou na **pravém břehu řeky Rožnovské Bečvy** využívány zejména zelené vnitrobloky nebo ulice s nižším zatížením dopravy (např. ulice Pod Hrází, cesty pro pěší ve vnitřní oblasti sídlišť 1. Máje, Láz, Písečný). Při napojení na hlavní dopravní tepny města (5. května, 1. máje) pak obyvatelé využívají chodníky podél těchto komunikací. Většina z nich má odpovídající šířku vzhledem k intenzitě pěší dopravy (např. 1. máje, 5. května), v některých úsecích (např. 1. máje v úseku kolem úřadu práce) by bylo vhodné šířku chodníků rozšířit.



Na **levém břehu řeky Rožnovské Bečvy** se nachází historické centrum města s Masarykovým náměstím. Tato část je pro obyvatele z hlediska pěší dopravy příznivá, nachází se zde zklidněné zóny, lokalita má dobrou prostupnost díky husté síti komunikací. Problematické se jeví velké množství zaparkovaných aut v ulicích kolem Masarykova náměstí, ty navíc jsou umístěna na „soukromých parkovištích“, parkovací stání nejsou striktně vyznačena a proto mnohde zaparkovaná auta zasahují do přirozených pěších tras. Zhoršená orientace je v prostoru Nerudova, Palackého, což je dáno prolukami.



Z pohledu pěších, ale i cyklistů je využíván prostor **Městského sadu**, kde je umístěn také skanzen (hlavní atrakce města nadregionálního významu). Trasy pro pěší jsou s vyloučením automobilové dopravy, proto jsou pro pěší bezpečné a příjemné. K oblíbenosti prostoru také přispívá vhodné trasování cest s vazbou na lávky přes řeku Rožnovskou Bečvu a dále na významné rezidenční (Rybničky, Sídliště Písečný) či sportovní a rekreační oblasti (koupaliště, fotbalové hřiště, kempy) oblasti.

Okrajové části města (Tylovice, Hážovice) jsou hůře dostupné – vzhledem k úzkému uličnímu prostoru v určitých úsecích zde není dostatek místa pro umístění chodníku, což je vzhledem vysoké intenzitě jízd automobilů pro chodce nebezpečné. Vzhledem k nové rezidenční výstavbě v ulici V Aleji se dá předpokládat, že se počet chodců na této trase v budoucnu výrazně zvýší. Je třeba se tedy zaměřit na kritická místa a najít způsob, jak zde chodníky do budoucna umístit. Alternativní možností je podpořit pěší a cyklistickou dopravu v ulici Za Hážovkou (např. vhodným řešením, vznikem pobytových míst – např. dětských hřišť) a většinu pěších tras tak navést do této ulice. I přesto je třeba se zaměřit na úsek Partyzánská - Za Hážovkou a realizovat zde chodník.



ZNAČENÉ TURISTICKÉ TRASY

Městem prochází několik turistických značených tras, které směřují k významným bodům ve městě (centrum města, skanzen, Hradisko, Karlův kopec). Turistické trasy vedou na území města zejména na říčních březích, nebo podél hlavních komunikací (5. května, Kramolišov) směrem do volné krajiny.

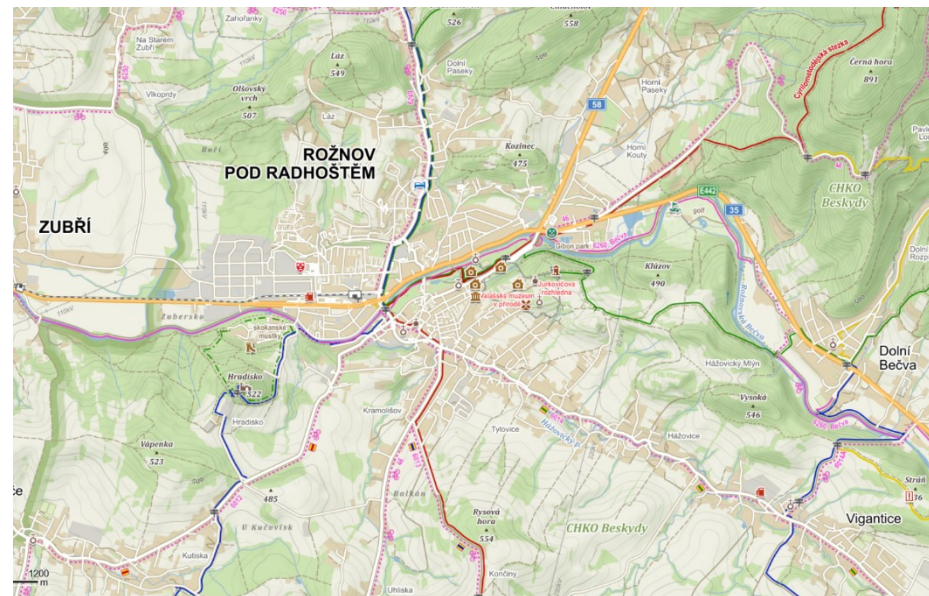
Městem prochází několik značených turistických tras, které směřují k významným bodům ve městě (vlakové i autobusové nádraží, Masarykovo náměstí, Valašské muzeum v přírodě, Městský park). U mostu přes řeku Bečvu v ul. Nádražní se nachází rozcestník, tzv. „Rožnovský nultý kilometr“, odkud vedou turistické trasy¹²:

- červená turistická značka č. trasy KČT 0621 (Ptáčnice, Bůřov, Valašská Bystřice, Hážovické Díly, Rysová sedlo, Rožnov p. R., Pod Chatou Mír, Černá hora, Radhošť kaple)
- modrá turistická značka č. trasy KČT 2265 (Bystřička – Rožnov p. R. – Kamenárka)
- zelená turistická značka č. trasy KČT 4833 (Rožnov p. R., Dolní Bečva, Radhošť hřeben, Ráztoka)
- zelená turistická značka č. trasy KČT 4839 (Rožnov p. R. – Zadní Javorník, Malý Javorník)

Turisticky velmi významná je zejména **Cyrlometodějská stezka**, která spojuje významná poutní místa Radhošť, Svatý Hostýn a Velehrad¹³.

¹²<http://trasy.kct.cz>

¹³<https://www.putujmebezhranic.cz/wisla-velehrad/>



Obrázek 67. Turistické trasy v Rožnově p. R. a jeho okolí
Zdroj: Mapy.cz

MEZI KONKRÉTNÍ ANALYZOVANÉ PROBLÉMY ŘADÍME NÁSLEDUJÍCÍ:

- Hlavní pěší tahy jsou prostorově poddimenzované (například trasa od vlakového/autobusového nádraží na Masarykovo náměstí).
- Chybějící chodník v místech s intenzivní automobilovou dopravou (zejm. ul. Ostravská, ul. Tylovice, ul. Videčská ke hřbitovu a k firmě Retigo).
- Nebezpečné cesty do školských zařízení – chybějící chodník vs. intenzivní automobilový provoz (ul. Ostravská, ul. Tylovice – cesty dětí do MŠ)



Chybějící chodník v ul. Ostravská u MŠ Horní Paseky 307 Foto: ANTE, listopad 2020



Chybějící chodník v ul. Tylovice u MŠ Tylovice. Foto: ANTE, září 2020

- Dopravní zatížení ulice 1. máje ve špičce (vlivem dojížděky do zaměstnání).
- K železniční stanici nevede chodník ve vlastnictví města a město jej nemůže opravit.
- Křižovatka ul. Rožnovská se silnicí I/35 – nebezpečné křížení významné turistické trasy s hlavní silnicí.
- Vyšlapané pěšiny v plochách zeleně (zejména v prostorech sídlišť) naznačují nevhodný návrh/ směrování těchto cest. Město je „legalizovalo“ umístěním dlažebních kostek, ty jsou ovšem široké pouze 60 cm a není možné je považovat za plnohodnotný chodník.



- Nevhodné bariéry na cestě (např. schody mezi ulicemi Pod Hrází a Koryčanské Paseky) opět přispívají k alternativnímu pohybu pěších i cyklistů mimo umístěný chodník. Tato bariéra je nepřekonatelná pro cyklisty, ale i pro osoby se sníženou schopností orientace a pohybu včetně rodičů s kočárky či starší spoluobčany.



- Chybějící chodník i po druhé straně ulice Svazarmovská



- Chybějící pěší trasy bez vyloučení automobilové dopravy na sídlišti Koryčanské paseky (vhodné by bylo navrhnout pěší trasy po obvodu sídliště v pásu zeleně).
- Absence pobytových míst pro pěší i cyklisty, nevyužití potenciálu pro každodenní rekreaci v ploše zeleně mezi sídlišti Písečný a Láz



- Absence pobytových míst pro pěší i cyklisty, nevyužití potenciálu pro každodenní rekreaci v zelených vnitroblocích na sídlišti Láz



- Parkování automobilů na chodníku v ulici Kulturní



- Nedostatečná hustota propojení pro pěší mezi sídlištěm Láz a Starým hřbitovem



- Umístění mobilní reklamy na chodnicích, které znemožňují průchodnost



MEZI INSPIRATIVNÍ ŘEŠENÍ NA ÚZEMÍ MĚSTA ŘADÍME:

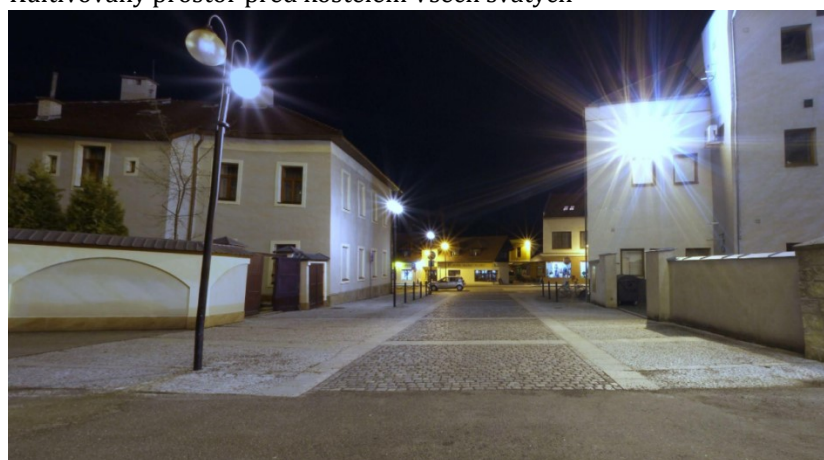
- Prostor před Brillovkou a ulici Maria Kotrby – kultivovaný prostor pro pěší s atraktivitami v prostoru (socha, zajímavě ztvárněné lavičky), aktivní propojení parteru a veřejného prostranství (venkovní zahrádky před provozovnou restaurace), vhodně řešené materiály a povrchy (pojízdný prostor automobilů = asfalt, plochy pro pěší = štípaný kámen, parkování = zatravněná dlažba)



- Zvýšený přechod do úrovně chodníku v ulici 5. května



- Kultivovaný prostor před kostelem Všem svatých



- Kultivované řešení zastávky VHD - Koryčanské paseky, Na Mlýnku, Lipová



- Prostor ulice Za Hážovkou – nízké dopravní zatížení, cesta v zeleni, při Hážovickém potoku.



- Cyklostezka a stezka pro pěší na Tyršově nábřeží



- Cyklostezka a stezka pro pěší v Městském sadu



PODMÍNKY PRO OSOBY SE SNÍŽENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE

Podmínky pro stavby i veřejná prostranství jsou definovány ve vyhlášce č. 398/2009 Sb. Mezi tyto osoby se řadí osoby s pohybovým, zrakovým, sluchovým a mentálním postižením, osoby pokročilého věku, těhotné ženy, osoby doprovázejícími dítě v kočárku nebo dítě do tří let.

Podmínky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace jsou negativně ovlivněny morfologií terénu. Z hlediska těchto osob je naprosto nevhodné nekonceptní umístění zastávek VHD pouze ve spodní části sídliště (např. Koryčanské Paseky, Píšečný), nebo zde obsluha VHD úplně chybí (např. sídliště Láz).

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.

Město má zpracovaný **Generel bezbariérových tras na území města Rožnov pod Radhoštěm** (dále Generel BT) z roku 2010, který slouží jako koncepční materiál pro další rozhodování v oblasti realizace bezbariérových tras na území města Rožnova pod Radhoštěm.

V generelu bylo navrženo **10 hlavních výhledově bezbariérových tras**, které mají zajišťovat dostupnost významných cílů v intravilánu města i spojení meziměstské pěší s obcí Vigantice nebo veřejnou dopravou v rámci regionu a České republiky.

Jedná se o následující trasy, které jsou v dokumentu dále popsány:

Trasa A – Rožnov p. R., centrum – Tylovice – Hážovice – (Vigantice)

Trasa B – Rožnov p. R., centrum – ŽST, autobusové nádraží

Trasa C – Rožnov p. R., centrum – Valašské muzeum v přírodě

Trasa D – Rožnov p. R., centrum – poliklinika

Trasa E – Rožnov p. R., centrum – domov důchodců

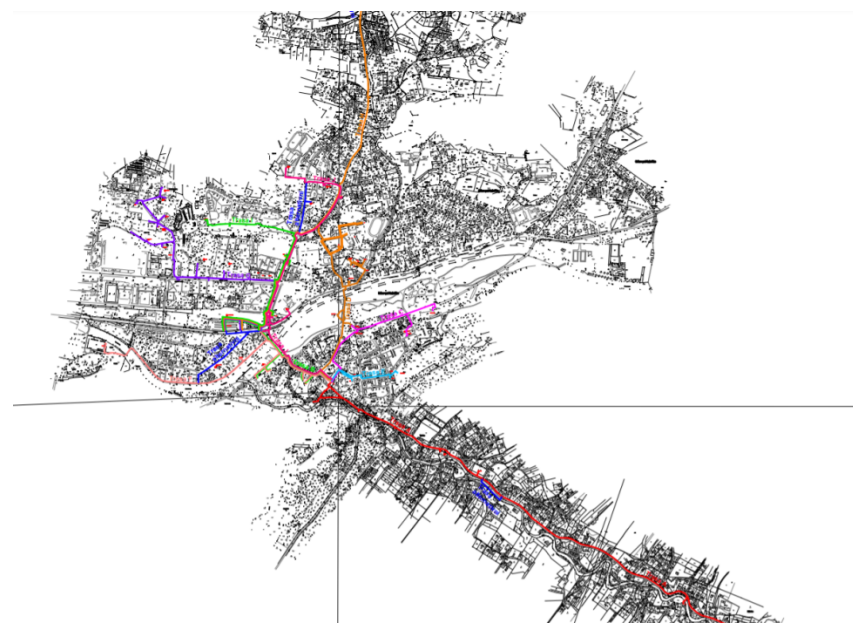
Trasa F – Rožnov p. R., centrum – ZŠ Praktická – Zimní stadion

Trasa G – ŽST, autobusové nádraží – Bazén – Gymnázium, Koryčanské Paseky

Trasa H – ŽST, autobusové nádraží – Domov Kamarád

Trasa I – ŽST, autobusové nádraží – Finanční úřad

Trasa J – Rožnov p. R., centrum – ZŠ 5. Května



Obrázek 68. Návrh tras A-J v Generelu BT, zdroj: UDIMO

Trasa A – Rožnov p. R., centrum – Tylovice – Hážovice – (Vigantice)

Na trase byly zjištěny následující problémy:

- chybějící přechod pro chodce přes ul. Partyzánská



- Chybějící chodník podél silnice III/4867



Trasa B – Rožnov p. R., centrum – ŽST, autobusové nádraží

Na trase byly zjištěny následující problémy:

- ŽST Rožnov pod Radhoštěm – není provedena pro pohyb osob se sníženou schopností pohybu nebo orientace. Stanice je obsluhována bezbariérovými vozy RegioNova, nástupiště není upraveno pro nástup cestujících s omezenou schopností pohybu nebo orientace. Naložení elektrického vozíku je neproveditelné, prostor nebezpečný pro osoby se sníženou schopností orientace.
- Autobusové nádraží je opatřeno sníženou obrubou v místě přechodů, varovné a signální pásy chybí, chybí odrazová plocha pro bílou hůl v místě zábradlí a nástupní plochy nemají odpovídající výšku dle vyhl. 398/2009 Sb. Dle dostupných informací není město obsluženo jediným pravidelným bezbariérovým autobusovým spojem.

V rámci Generelu BT jsou navržena následující opatření:

- Realizace signálních a varovných pásů při přechodech pro chodce na Náměstí T. G. Masaryka. Realizace odrazových ploch pro bílou hůl v místech zábradlí a informačních panelů, regulace reklamních stojanů na veřejných plochách s podmínkou splnění vyhl. 398/2009 Sb. včetně vymezení jejich umístění s ohledem na průchozí prostor. Realizace varovných a signálních pásů při přechodu přes ul. Nádražní (ke Kostelu). Realizace varovných pásů v místech snížení obruby pod 80 mm a realizace umělých vodících linií v místech přerušení přirozené umělé linie na délku větší než 8,0 m. Realizace chybějících varovných a signálních pásů na přechodu pro chodce přes ul. Pionýrskou.
- Je doporučena realizace středního ochranného ostrova na přechodu pro chodce přes ul. Nádražní při křižovatce s ul. Videčskou. Je navrženo rozšíření nástupní plochy zastávky na ul. Videčské na 2,0 m, zvýšení nástupní plochy na 200 mm a realizace signálních a varovných pásů dle vyhl. 398/2009 Sb. a kontrastního pásu dle ČSN 746425. Je doporučena realizace chodníkových nástupních ploch při přechodu pro chodce přes ul. Tyrsovo nábřeží, případné přisunutí přechodu k silnici III. tř. a realizace signálních a varovných pásů.
- Dále je doporučena kompletní výměna SSZ na křižovatce I/35 x III/4867 dle vyhl. 398/2009 Sb. a realizace snížených obrub v místě přechodů na 20 mm, dodržení podélných a příčných sklonů chodníků dle ČSN 736110 a maximální délky přechodu řízeného SSZ 12,0 m (13 m). Dále je doporučena realizace středních ostrovů s min. výškou 100 mm nad vozovkou se šířkou min. 2,5 m a realizace zarážky pro bílou hůl v místě zábradlí dle vyhl. 398/2009 Sb.

Trasa C – Rožnov p. R., centrum – Valašské muzeum v přírodě

Na trase byly zjištěny následující problémy:

- Chodník podél ulice J. Fučíka není vyhovující vč. míst pro přecházení.

V rámci Generelu BT jsou navržena následující opatření:

- Realizace signálních a varovných pásů při přechodech pro chodce na Náměstí T. G. Masaryka. Realizace odrazových ploch pro bílou hůl v místech zábradlí a informačních panelů, regulace reklamních stojanů na veřejných plochách s podmínkou splnění vyhl. 398/2009 Sb. včetně vymezení jejich umístění s ohledem na průchozí prostor. Realizace varovných a signálních pásů při přechodu přes ul. Palackého s návazností na trasu D. Realizace varovných pásů v místech snížení obruby pod 80 mm a realizace umělých vodících linií v místech přerušení přirozené umělé linie na délku větší než 8,0 m. Realizace přechodu pro chodce v blízkosti parc. č. 181/1 před budovou ORTHES. Oprava varovných pásů na levé straně ul. Palackého a ulice J. Fučíka. Dále je doporučena realizace varovných a signálních pásů přechodu pro chodce před budovou Valašského muzea v přírodě a realizace odrazových ploch pro bílou hůl dle vyhl. 398/2009 Sb. a umělých vodících linií na prostranství před budovou.



Trasa D – Rožnov p. R., centrum – poliklinika

Na trase byly zjištěny následující problémy:

- Za mostem trasa pokračuje podél silnice I/35 po chodníku se zábradlím (bez odrazové plochy pro bílou hůl dle vyhl. 398/2009 Sb.) k zastávce veřejné dopravy Rožnov pod Radhoštěm Loana (nevyhovující výška nástupiště, nevhodně orientovaný označnický zastávky, signální a kontrastní pás chybí, bez přístřešku a lavičky) a přes silnici I/35 trasa pokračuje nevyhovujícím přechodem pro chodce (s nechráněnou délkou přecházení >8 m, varovné a signální pásy chybí, vodící linie přechodu chybí, nedostatečně provedená snížená obruba). U zastávky se z trasy se odpojuje chodník k městské knihovně. Trasa dále pokračuje podél silnice I/35 po levé straně a dále ulicemi Letenská (chodník v místě snížené obruby neupraven varovným pásem) k místním cílům Oční ambulance, přes místa pro přecházení (varovné a signální pásy chybí, v jednom případě chybí snížená obruba, chybí varovné pásy před poliklinikou v místě snížené obruby) k budově Polikliniky, Lékárny, VZP a dále po nevyhovujícím chodníku šíře 1,2 m k MěÚ budovy 2 Letenská 1918 a Neurologické ambulance (chodníky před budovami nemají varovné pásy v místech snížení obruby).
- Od zastávky autobusů R. p. R. Loana je z trasy D vedena bezbariérová trasa k místnímu cíli Kinu Panorama a ZŠ Pod Skalkou a ZŠ Sedmíkráska. Trasa vede po levé straně ulice Bezručova od nábr. Dukelských hrdinů (chodník není upraven varovnými pásy v místech snížení obruby pod 80 mm, v místě Braserie Avion nevhodné sklonky chodníku.) po místní cíl kina. Před kinem chybí přechod pro chodce a prostor je proveden smíšeným provozem. Dále po levé straně ulice Bezručova trasa pokračuje k ZŠ Pod Skalkou a ZŠ Sedmíkráska nevyhovujícím chodníkem, nevyhovujícím přechodem pro chodce s pokračováním po nevyhovujícím chodníku dále ke školám. Vzhledem k atraktivnosti trasy doporučujeme rozšířit plochy chodníku od centra k mostu přes řeku Bečvu na úkor hlavního dopravního prostoru.
- Prostor před budovou Polikliniky Letenská 1183 není upraven pro pohyb osob se sníženou schopností orientace. Zvonek není do 1200 mm nad podlahou, není označen.

Trasa E – Rožnov p. R., centrum – domov důchodců

Na trase byly zjištěny následující problémy:

- Nevyhovující přechod přes ul. Partyzánská



Zdroj: Mapy.cz

- Nevyhovující přechod pro chodce před domovem důchodců (navíc vozidla parkující v těsné blízkosti přechodu komplikují chodcům rozhled do silnice)



Foto: ANTE, listopad 2020

V rámci Generelu BT jsou navržena následující opatření:

- V Generelu BT je navržena realizace signálních a varovných pásů při přechodech pro chodce na Náměstí T. G. Masaryka, realizace odrazových ploch pro bílou hůl v místech zábradlí a informačních panelů, regulace reklamních stojanů na veřejných plochách s podmínkou splnění vyhl. 398/2009 Sb. vč. vymezení jejich umístění s ohledem na průchozí prostor. Je navržena realizace varovných pásů v místech snížení obruby vjezdu na parkoviště pod 80 mm a realizace umělých vodících linií v místech přerušení přirozené umělé linie na délku větší než 8,0 m. Navržena je také rekonstrukce přechodu přes ul. Náměstí Míru mezi lékárnou a poštou vč. snížené obruby a varovných a signálních pásů. Dále je navržena rekonstrukce nástupních chodníkových ploch přechodu přes ul. Partyzánskou. Kompletní osazení křižovatky Boženy Němcové x Julia Fučíka přechody pro chodce dle vyhl. 398/2009 Sb. Dále úprava místa pro přecházení přes vjezd zásobování k potravinám a úprava přechodu pro chodce před domovem důchodců a úprava rampy dle vyhl. 398/2009 Sb.

Trasa F – Rožnov p. R., centrum – ZŠ Praktická – Zimní stadion

Na trase byly zjištěny následující problémy:

- Přechod přes ul. Nádražní: Nevyhovující úprava pro osoby s postižením zraku
- Přechod přes ul. Pionýrskou, chybí varovné a signální pásy na straně centra
- Přechod přes ul. Videčskou, chybí signální pás přechodu
- Přechod přes ul. Nádražní (silnice III. tř.), nevyhovující délka přechodu, chybí střední ochranný ostrov, nebezpečný přechod pro chodce
- Tyršovo nábreží, nevyhovující označení plochy pro chodce
- Tyršovo nábreží, nevyhovující označení plochy pro chodce a připojení chodníku ulice Průkopnická
- Tyršovo nábreží, nevyhovující místo pro přecházení
- Tyršovo nábreží, nevyhovující chodník
- Tyršovo nábreží, chybějící chodník, nevyhovující dle vyhl. 398/2009Sb.



- Tyršovo nábreží, nevyhovující most z hlediska šířkových parametrů pro pěší, krytu a úpravy dle vyhl. 398/2009 Sb.
- Přístupový chodník k budově zimního stadionu neodpovídá normě ČSN736110.

V rámci Generelu BT jsou navržena následující opatření:

- V Generelu BT je navržena realizace signálních a varovných pásů při přechodech pro chodce na Náměstí T. G. Masaryka, realizace odrazových ploch pro bílou hůl v místech zábradlí a informačních panelů, regulace reklamních stojanů na veřejných plochách s podmínkou splnění vyhl. 398/2009 Sb. vč. vymezení jejich umístění s ohledem na průchozí prostor. Je navržena realizace varovných a signálních pásů při přechodu přes ul. Nádražní (ke kostelu). Navržena je realizace varovných pásů v místech snížení obruby pod 80 mm a realizaci umělých vodících linií v místech přerušení přirozené umělé linie na délku větší než 8,0 m. Navrhujeme realizaci chybějících varovných a signálních pásů na přechodu pro chodce přes ul. Pionýrskou. Doporučujeme realizaci středního ochranného ostrova na přechodu pro chodce přes ul. Nádražní při křižovatce s ul. Videčskou. Navrhujeme rozšíření nástupní plochy zastávky na ul. Videčské na 2,0 m, zvýšení nástupní plochy na 200 mm a realizaci signálních a varovných pásů dle vyhl. 398/2009 Sb. a kontrastního pásu dle ČSN 746425.
- Doporučujeme realizaci chodníkových nástupních ploch při přechodu pro chodce přes ul. Tyršovo nábreží, případné přisunutí přechodu k

silnici III. tř. a realizaci signálních a varovných pásů. Dále doporučujeme osazení varovného pásu pro oddělení prostoru pro chodce (chodník ve shodné výši s vozovkou s omezením max. dovolené rychlosti na 30 km/hod a zónu zákazu stání mimo vyhrazené parkoviště na ul. Tyršovo nábřeží k zamezení stání na chodníku ve shodné výškové úrovni s vozovkou). Navrhujeme rekonstrukci zábradlí před ZŠ Praktickou. Doporučujeme rekonstrukci křižovatky Průkopnická x Tyršovo nábřeží vzhledem k nedostatečnému odvodnění a nesouladu s vyhl. 398/2009 Sb. - chybí varovné pásy, vhodné doplnit přechodem pro chodce přes ul. Průkopnickou). Dále doporučujeme rekonstrukci chodníku podél Tyršova nábřeží z důvodu nevhodného výškového řešení, sklonu, stavu krytu a absenci varovných pásů. Dále navrhujeme realizaci chodníku až po most s řekou Bečvou, který doporučujeme osadit odrazovými plochami pro bílou hůl a opravu krytu s vymezením chodníku po jedné straně mostu či s organizací dopravy smíšeným způsobem ve formě obytné ulice s příslušným vymezením a označením ploch dle vyhl. 398/2009 Sb. Dále doporučujeme vybudovat nový chodník od mostu k zimnímu stadionu podél komunikace či lépe separovaný pásem zeleně cca 3,0 m dle ČSN 736110. U zimního stadionu doporučujeme chodník rozšířit alespoň na 2 průchozí pásy dle ČSN 736110.



Obrázek 69. Chybějící chodník k mostu přes Vermírovský potok.
Foto: ANTE, září 2020

V rámci Generelu BT jsou navržena následující opatření:

- Navrhujeme řešit neřízený přechod pro chodce přes ul. 5 května mezi Policií ČR a zastávkou R. p. R., zemědělská škola dle ČSN 736110 a vyhl. 398/2009 Sb. např. vysazenou chodníkovou plochou nebo středním dělicím ostrovem.



- Kollmé stání s převisem navrhujeme řešit odpovídajícím způsobem dle vyhl. 398/2009 Sb. zejména zajištěním průchozího prostoru 1,5 m a zajištěním přirozené nebo umělé vodící linie. Křižovatku 5. května x 1. máje doporučujeme řešit komplexně vč. délky přechodů, snížení obrub, varovných a signálních pásů a odrazných ploch pro bílou hůl dle vyhl. 398/2009 Sb.

Trasa G – ŽST, autobusové nádraží – Bazén – Gymnázium, Koryčanské Paseky

Na trase byly zjištěny následující problémy:

- Nevyhovující zábradlí dle vyhl. 398/2009 Sb.
- Nevyhovující místo pro přecházení
- Nevyhovující zábradlí a přechod pro chodce (délka, signální a var. pásy)
- Chybí varovné a signální pásy, praskliny ve vozovce
- Nevyhovující přechod pro chodce, chybí varovné a signální pásy
- Přechod pro chodce, varovné a signální pásy chybně provedeny
- Přechod neproveden dle vyhl. 398/2009 Sb.
- Nevyhovující nástupní plochy chodníků, nevhodná délka přechodu, chybí
- varovné a signální pásy a vodící linie přechodu, nevyhovující obruba
- Nevyhovující šířka a sklon chodníku
- Nevyhovující zábradlí, nevyhovující podélný sklon, trhliny v krytu
- Křižovatka není řešena dle vyhl. 398/2009 Sb. chybí místa pro přecházení.

Trasa H – ŽST, autobusové nádraží – Domov Kamarád

Na trase byly zjištěny následující problémy:

- Chybějící varovný pás v místě snížené obruby vjezdu
- Chybějící přechod pro chodce přes parcelu 1250/1
- Ul. Dolní Paseky: Chybějící chodník od křižovatky s ul. Láz směrem na sever. Problémovým místem je zejména přechod Vermírovského potoka. Prochází tudy dvě turistické trasy – modrá turistická značka č. trasy KČT 2265 ve směru Kamenárka a zelená turistická značka č. trasy KČT 4839 ve směru Malý Javorník.



- Přechod pro chodce při zastávce R. p. R., Pod Písečnou přes ulici 5. Května doporučujeme k rekonstrukci dle vyhl. 398/2009 Sb. zejména signální pásy. Vjezd na hřbitov doporučujeme upravit dle vyhl. 398/2009 Sb. pro smíšený provoz. V křižovatce Kulturní x 5. května x Hradištko, navrhujeme doplnit odrazovou plochu pro bílou hůl do místa zábradlí, navrhujeme upravit varovné a signální pásy na jižní části přechodu pro chodce přes ulici Kulturní obdobně jako východní část severního přechodu křižovatky.
- Dále navrhujeme upravit přechod pro chodce přes ul. Hradištko při ul. Bezručova dle vyhl. 398/2009 Sb.

Dále navrhujeme od ul. Bezručova po zastávku R. p. R., Dolní Paseky, U Mikun doplnit varovné pásy do míst snížené obruby vjezdů, upravit místa pro přecházení dle vyhl. 398/2009 Sb. a realizovat přechod pro chodce přes ulici na parcele 1250/1 při silnici III.tř. Dále navrhujeme realizovat nový chodník od zastávky R. p. R., Dolní Paseky, U Mikun po R. p. R., Dolní Paseky, U Kamen po levé straně silnice III. tř. (ve směru trasy) vč. přemostění Veřminovského potoka a úpravy místní komunikace k domovu Kamarád na obytnou ulici vč. dopravního značení a úpravy dle vyhl. 398/2009 Sb. Alternativou překročení potoka může být využití pozemku svíčkárny a lávky při autobusové zastávce Dolní Paseky, U Kamen.

Trasa I – ŽST, autobusové nádraží – Finanční úřad

Na trase byly zjištěny následující problémy:

- Finanční úřad, Písečná 1777 - Doporučujeme upravit chodníkovou plochu před vstupem do objektu a parkovací stání, tak aby splňovala podmínky vyhl. 398/2009 Sb.
- Přechod pro chodce přes ul. 5. května u hřbitova s nevhodně řešenými signálními a varovnými pásy, chybí střední ochranný ostrov, vysazené chodníkové plochy či vodící linie přechodu.



- Přechod pro chodce přes ul. Kulturní, nevyhovující varovné pásy dle vyhl. 398/2009 Sb. i 369/2001 Sb., malá šířka dělicího ostrova dle TP135 a ČSN 736110, nevhodné zábradlí dle vyhl. 398/2009 Sb. i 369/2001 Sb.



- Chodník s nevyhovujícím podélným sklonem -Nevyhovující místo pro přecházení dle vyhl. 398/2009 Sb. a ČSN 736110.

Trasa J – Rožnov p. R., centrum – ZŠ 5. Května

- Nevyhovující zábradlí, vyhovující chodník dle vyhl. 398/2009 Sb.
- Nevyhovující místo pro přecházení, chybí varovné a signální pásy
- Místo pro přecházení či výjezd přes obrubu není upraven dle vyhl. 398/2009 Sb., v úseku je překročen dovolený podélný sklon
- Křižovatka nevhodně upravena, není v souladu s ČSN 736110, ČSN 736102 a vyhl. 398/2009 Sb. V křižovatce jsou nedostatečná rozhledová pole.

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:

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.

např. Pod Hrází, Při starém hřbitovu, Maria Kortby, centrální část města, Městský sad, Tyršovo nábřeží



Obrázek 70: Využívaná pěší trasa mezi sídlištěm 1. máje a Starým hřbitovem
Foto: ANTE, září 2020

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 zle očekávat pouze z jedné strany. Chodci mají přednost před ostatními účastníky silničního provozu pouze na pro ně vyznačených přechodech.

např. Pod Hrází, Nerudova, Na Zahrádkách, Palackého,



Obrázek 71. Ulice Palackého

Ulice s obousměrným pohybem automobilů nezátíženou dopravou

Jedná se o plochy bezpečné a přívětivé pro chodce i cyklisty. Frekvence dopravy je zde zpravidla nižší, chodníky jsou zpravidla dostatečně široké. Chodci mají přednost před ostatními účastníky silničního provozu pouze na pro ně vyznačených přechodech.

např. většina území města, Za Házovkou, Slezská, Meziříčská,



Obrázek 72. Ulice Za Házovkou(Foto: ANTE, září 2020)

Ulice s obousměrným pohybem automobilů zatíženou 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.

např. Bayerova



Obrázek 73. Ulice Bayerova

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.

např. dopravní uzel Nábřeží dukelských hrdinů a Nádražní, 1. máje a 1. máje (u supermarketu Albert), Radhošťská a Ostravská, Nádražní a Vídečská, Bayerova a Kramolišov)



Obrázek 74. Křižovatka ulic 1. máje a 1. máje (u supermarketu Albert)

Významné parkoviště

Jedná se o významné plochy parkování, ve kterých se pohybují chodci. Tyto prostory jsou primárně určeny pro parkování automobilů, jeho design i mikroklima jsou pro chodce nevhodné – nepřehledné a nebezpečné.

např. parkoviště před supermarketem Albert, parkoviště v Palackého ulici.

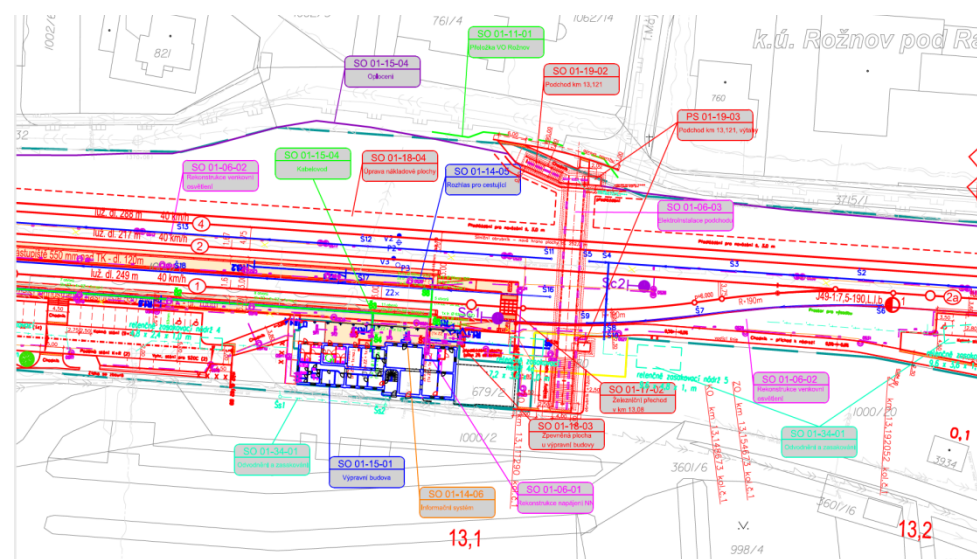


Obrázek 75. Při nákupním centru – supermarket Albert

Problémová místa

Zásadním problémem města z pohledu pěší dopravy je stávající průtah silnice I/35 a železniční trať. Obě tyto liniové stavby rozdělují město (bariérový efekt) a komplikují prostupnost města pro pěší v severojižním směru.

Železniční trať je nyní možné legálně překonat pouze podchodem mezi ulicemi 1. máje a Meziříčskou (za supermarketem BILLA) nebo obejít po ul. 5. května. Uvedený podchod není uzpůsoben pro pohyb osob s omezenou schopností pohybu a seniorů. V roce 2022/2023 je plánována rekonstrukce železniční stanice Rožnov pod Radhoštěm, v rámci které bude vybudován podchod v blízkosti výpravní budovy. Dojde také k oplocení areálu žel. stanice a žel. trati a vybudování chodníku a účelové komunikace jako přístupové trasy k výpravní budově z ul. Zemědělská od křižovatky s ul. 5. května.



Obrázek 76. Plánovaná rekonstrukce žel. stanice Rožnov pod Radhoštěm včetně vybudování nových přístupových tras

Dle zpracované pocitové mapy města je zřejmé, že velká část problémových lokalit se nachází na silnici I/35, což potvrzují také statistiky nehod, při nichž došlo ke zranění chodce (viz kapitola Bezpečnost dopravy).

Dle pocitové mapy města Rožnova pod Radhoštěm (<http://pocitovamapa.nszm.cz/roznov-2017/nahled>) lidé vnímají jako nebezpečná z pohledu chodců zejména místa, kde:

- je intenzivní automobilový provoz: silnice E445 protínající Rožnov (mj. křižovatka Radhošťská / Palackého, přechod u knihovny), ul. 1. máje (zejména během ranní dopravní špičky)
- chybí chodník (ul. Tylovice, ul. Dolní Paseky, ul. Tyršovo nábřeží, ul. Ostravská, u Penny marketu na ul. Hradištko) nebo je chodník blokováno parkujícími auty (ul. Kulturní na sídlišti Láz)
- chybí přechod pro chodce (z ul. Chodská k autobusovému nádraží)
- nebezpečný přechod pro chodce (v těsné blízkosti křižovatky ul. 1. máje a ul. 5. května, křižovatka ul. Hradištko a Bezručova)
- je moc pruhů k přecházení (křižovatka ul. Nádražní a nábřeží Dukelských hrdinů)
- dále: u mostu přes Bečvu na ul. Palackého, ul. Písečná – zejm. křižovatky s ul. Hradištko, 5. května, Horská

Hlavní nedostatky dle Generelu dopravy města Rožnov pod Radhoštěm:

- nevyhovující délky přechodů pro chodce, které nejsou zabezpečeny světelným signalizačním zařízením (SSZ) nebo chybějící, případně nevyhovující střední dělicí ostrůvky v případě neexistence SSZ (např. přechody pro chodce v lokalitách ČS ŌMV, OC Billa/Lidl, Autobusové nádraží). Problémová situace na silnici I/35 se dále vyskytuje v úseku Nábřeží Dukelských hrdinů, v lokalitě ulic Bezručova/Letenská, kde přechod pro chodce díky intenzitě dopravy vyžaduje kvalitativně vyšší typ opatření než stávající DZ S7-Přerušované žluté světlo. Rovněž byly zaznamenány závady týkající se vlastní absence infrastruktury pro pěší, např. podél ulice Zuberské.

Kritická je kvůli velké intenzitě pěších také lávka přes Bečvu v prodloužení ul. Nádražní. Obecně v trase most-náměstí jsou chodníky šířkově nevyhovující.

Problémové lokality z pohledu pěší dopravy



Silnice I/35 u mostu přes Rožnovskou Bečvu u dřevěného městečka – nebezpečný přechod přes hlavní tah s chybějícím ostrůvkem uprostřed



Přechod u knihovny na nábř. Dukelských hrdinů



Chybějící přechod na ul. Chodská u autobusového nádraží (zůstal středový ostrůvek)



Přechod na ul. Nádražní u mostu přes Rožnovskou Bečvu



Nábř. Dukelských hrdinů ke křižovatce s ul. Slezská – chybí chodník



Nepřehledný přechod u křižovatky ul. Bayerova / Sokolská



Ul. Svazarmovská (u střední školy) – problematické přecházení cesty, chybí přechod pro chodce (při cestách ze sídliště Láz)



Křižovatka nábr. Dukelských hrdinů a Slezská – chybí chodník a vodorovné dopravní značení



Ul. Dolní Paseky – most přes Vermířovský potok – chybí chodník v ulici Dolní Paseky od křižovatky s ul. Láz (foto: ANTE, září 2020)



Přístup k žel. stanici z ul. Zemědělská (lidé tudy chodí na vlak)



Ul. Pionýrská – chybí chodník



Ul. Hradištko – chybí chodník pro přístup k Penny Marketu



Ul. Letenská – chybí přístup pro chodce ke vchodu do polikliniky



Ul. Pod Kozincem – chybí chodník



Křižovatka nábr. Dukelských hrdinů a Slezská – chybí chodník a vodorovné dopravní značení

Další problémové lokality z pohledu pěší dopravy



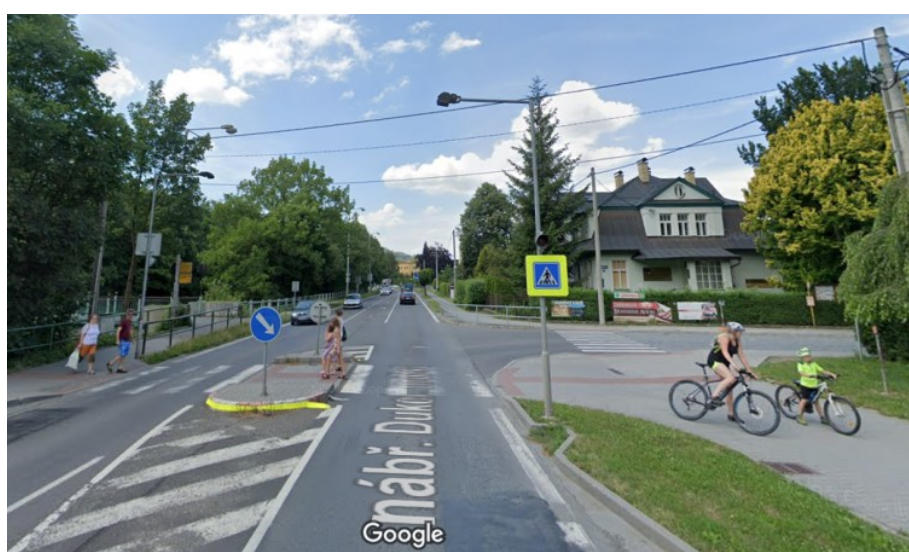
Ul. Letenská – lampa veřejného osvětlení uprostřed chodníku před poliklinikou komplikuje průchodnost chodníku (nejen) pro vozíčkáře



Silnice I/35 u mostu přes Rožnovskou Bečvu u dřevěného městečka – nebezpečný přechod přes hlavní tah s chybějícím ostrůvkem uprostřed



Ul. Pionýrská – chybí chodník



Přechod u knihovny na nábr. Dukelských hrdinů



Nepřehledný přechod u křižovatky ul. Bayerova / Sokolská



Ul. Dolní Paseky – most přes Vermířovský potok – chybí chodník v ulici Dolní Paseky od křižovatky s ul. Láz



Ul. Pod Kozincem – chybí chodník



Ul. Videčská, přístup do firmy Retigo – chybí chodník



Ul. Hradištko – chybí chodník pro přístup k Penny Marketu



Rybníčky - auta parkující na chodníku



Ul. Videčská k firmě Retigo – chybí chodník



Ul. Letenská – chybí přístup pro chodce ke vchodu do polikliniky



Městský hřbitov na ul. Lán – chybí chodník



Ul. Radhošťská – přechod u koupaliště není řešen bezbariérově

SWOT analýza pěší dopravy

Silné stránky

Město krátkých vzdáleností
Poloha velkých sídlišť v docházkové vzdálenosti průmyslové zóny
Aktivní přístup radnice a odborů k řešení bezpečné pěší dopravy
Zpracovaný Generel bezbariérových tras
Existence bezbariérových tras pro pěší
Množství turistických tras procházejících městem

Slabé stránky

Intenzivní automobilový provoz na hlavních tazích (I/35, I/58), překračování max. povolené rychlosti ohrožuje bezpečnost chodců
Chybějící chodník v místech s intenzivní automobilovou dopravou (zejm. ul. Ostravská, ul. Tylovice, ul. Videčská ke hřbitovu a k firmě Retigo)
Nebezpečné cesty do školských zařízení – chybějící chodník vs. intenzivní automobilový provoz (ul. Ostravská, ul. Tylovice – cesty dětí do MŠ)
Bariérový efekt průtahu a železniční trati – překážka v prostupnosti města pro pěší
Dopravní zatížení ulice 1. máje ve špičce (vlivem dojíždky do zaměstnání)
Hlavní pěší trasy jsou prostorově poddimenzované
K železniční stanici nevede chodník ve vlastnictví města a město jej nemůže opravit
Křižovatka ul. Rožnovská se silnicí I/35 – nebezpečné křížení významné turistické trasy s hlavní silnicí

Příležitosti

Rozvoj infrastruktury a ploch pro bezpečný pohyb chodců:
• Zavedení pěší zóny v centru města (ul. Pivovarská, Nádražní v těsném napojení na náměstí, ul. Nerudova)
• Vytvoření hlavní pěší trasy přes sdílenou ulici Bezručova
• Vybudování přechodu pro chodce přes silnici I/35 v křižovatce Nábř. Dukelských hrdinů – Bezručova (v řešení, projektová příprava na světelnou signalizaci)
• Dobudování chodníku v ul. Tylovice, Hážovice (probíhá realizace po etapách)
• Rekonstrukce křižovatky Nádražní - Pionýrská - Videčská; přednostně přechody pro chodce (aktuálně diskutováno s krajem)
• Vybudování chodníku v ul. Zuberská
• Vybudování chodníku podél ulice Tyršovo nábřeží (řeší studie Tyršovo nábřeží, zatím není harmonogram dalších kroků)

Hrozby

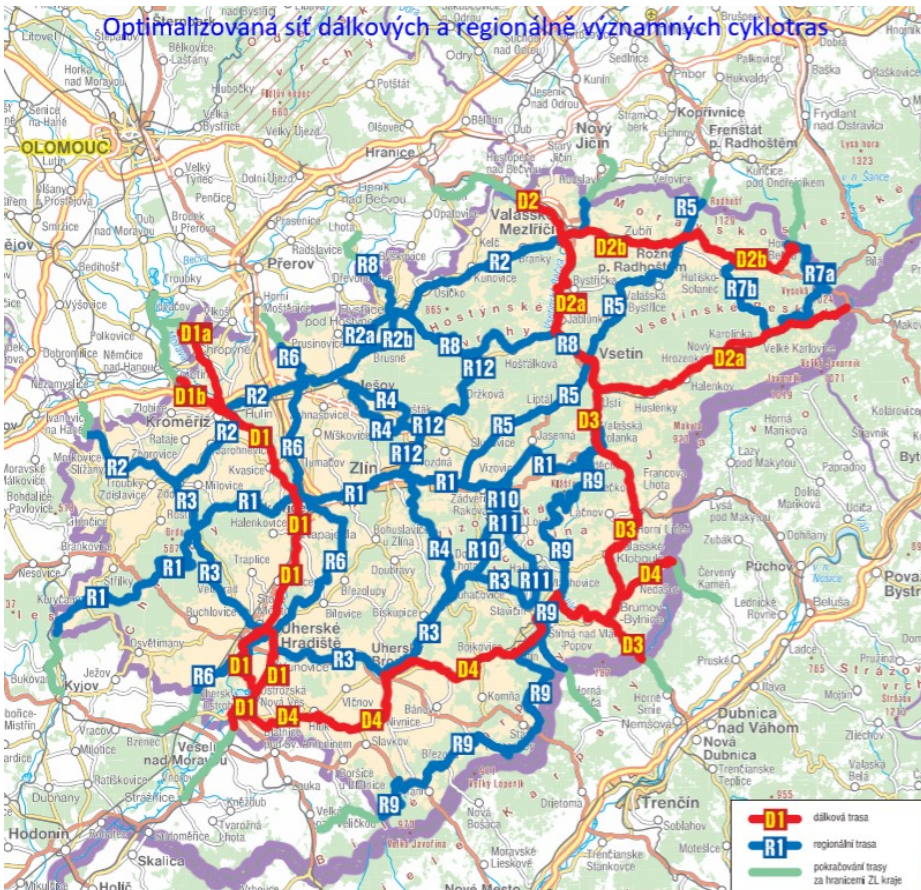
Uzavření přístupu k vlakovému / autobusovému nádraží
Demografický vývoj – demografické stárnutí populace a nutnost řešit dostupnost městských cílů a základních služeb pro narůstající počet seniorů, bezbariérová řešení infrastruktury pro pěší
Další růst intenzit IAD zhoršující bezpečnost chodců
Vnímání pěší dopravy jako překážky automobilového provozu
Podcenění bezpečnosti dětí a seniorů
Rozšíření Valašského muzea v přírodě a přerušování pěších tras oplocením tohoto areálu

• Vybudování přechodu pro chodce přes ul. 5.května u ul. Zemědělská
• Rekonstrukce křižovatky 5.května – 1.máje; přednostně přechody
• Vybudování přechodů v křižovatce Nádražní - Bayerova – Sokolská
• Vybudování přechodů v křižovatce Bayerova - Partyzánská – Kramolišov
• Vybudování chodníku podél ul. Dolní Paseky
• Vybudování chodníku podél ul. Vítězná
Bezpečné cesty do školy a školky:
• vybudování chodníku u MŠ Tylovice (ul. Tylovice) a MŠ Horní Paseky 307 (ul. Ostravská)
Pravidelné rozmístění laviček na pěších trasách
Stínění hlavních pěších tras vzrostlými stromy
Komplexní pozemkové úpravy pro lepší prostupnost krajiny
Propagace nemotorové dopravy
Zapojení škol a velkých zaměstnavatelů do osvětových kampaní

10. Cyklistická doprava

Stav sítě cyklistických komunikací včetně vybavení doprovodnou infrastrukturou

Město Rožnov p. R. má z pohledu cyklistické infrastruktury v rámci Zlínského kraje výhodnou polohu na křižovatce dálkových cyklotras – Cyklostezky Bečva a regionální cyklotrasy č. 46. V rámci celostátní sítě cyklistických tras se jedná o cyklotrasy II. kategorie. Přehled dálkových a regionálně významných cyklotras ve Zlínském kraji zobrazuje obrázek níže.



Obrázek 77. Dálkové a regionálně významné cyklotrasy ve Zlínském kraji
Zdroj: Koncepce rozvoje cyklistiky na území Zlínského kraje (<https://www.kr-zlinsky.cz/koncepce-rozvoje-cyklo-dopravy-na-uzemi-zlinskeho-kraje-cl-4830.html>)

V okolí města je hustá síť cyklotras IV. třídy (viz obrázek 77), na které navazují cyklotrasy a cyklostezky uvnitř města. Celková délka cyklostezek na území města Rožnov p. R. je 4 467 m. V roce 2019 byl vybudován pruh pro cyklisty na ul. Palackého ve směru na Masarykovo náměstí a byl také vybudován podjezd pro cyklisty pod silnicí III. třídy na ul. Palackého – horní most. Cyklotrasy v okolí města mají význam zejména pro cykloturistiku, v menší míře pak pro pravidelné cesty (do zaměstnání apod.).

Co se týče regionálních cykloturistických tras, je oblast Rožnovska dokonce jedna z nejrozvinutějších v rámci Zlínského kraje.



Obrázek 78. Cyklostezky a cyklotrasy v Rožnově p. R. (Zdroj: Mapy.cz)

Cyklostezka Bečva, která vede podél toku Rožnovské Bečvy, je s výjimkou úseku v ul. Tyršovo nábřeží bez přítomnosti motorové dopravy. Cyklotrasy vedou po komunikacích v ulicích Radhošťská, Dolní Paseky, Hradištko, 5. května, Nádražní, Videčská, Bayerova, Tylovice, Kramolišov, Na Končinách, Uhliska.

Vybavení doprovodnou infrastrukturou (např. stojany na kola) je umístěno při významných občanských budovách (např. úřady). Stojany na kola se nacházejí u všech tří budov Městského úřadu Rožnov p. R. a také u všech základních a mateřských škol, u polikliniky, kina, knihovny, zimního stadionu a u bytových domů, kde jsou v režii správců budov. Stojany na kola se nacházejí také v průmyslové zóně města, v omezeném počtu také v areálu autobusového a vlakového nádraží. Možnosti bezpečného parkování jízdních kol v podobě uzamykatelných klecí pro parkování kol či systému B+R (v podobě cyklověže) dosud nejsou v Rožnově p. R. pro veřejnost k dispozici, ačkoliv je město poměrně frekventované z pohledu cyklistické dopravy i díky dálkovým cyklotrasám, které městem prochází.

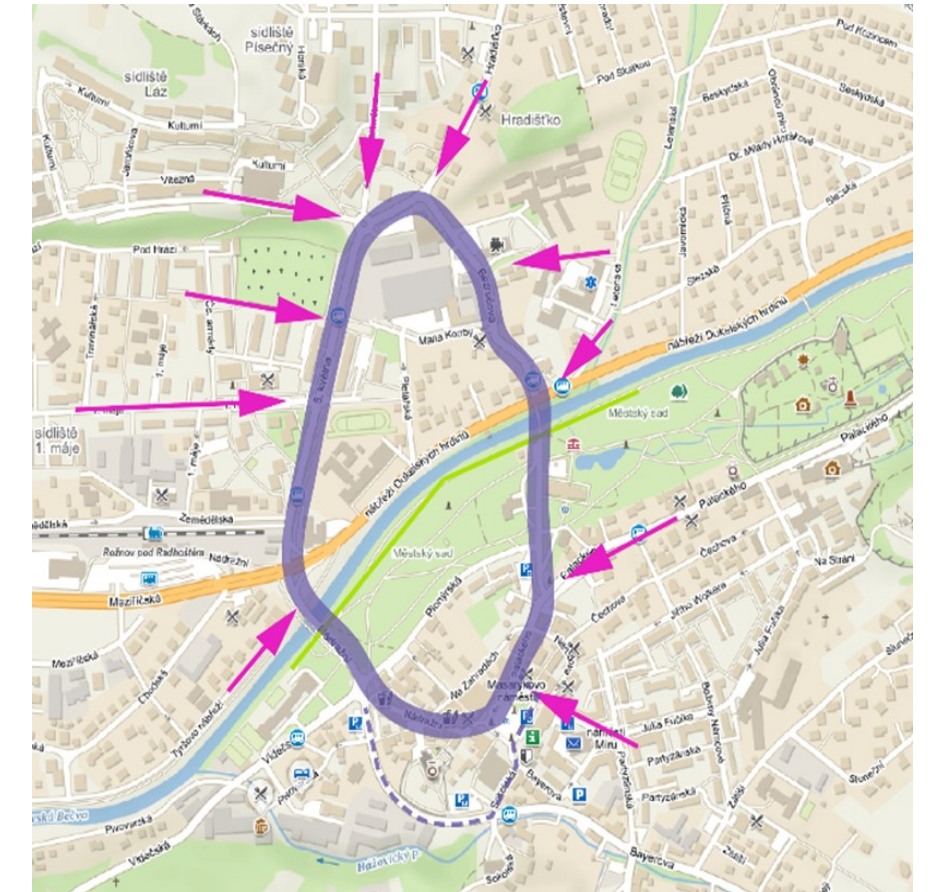
Na železniční stanici Rožnov pod Radhoštěm mohou cyklisté využít úschovnu kol, provozní doba úschovny je však omezená (Po-So 06:25–11:15, 11:45–15:10, 15:40–18:05, Ne 08:30–11:15, 11:45–15:10, 15:40–20:05). V rámci připravovaného projektu rekonstrukce železniční stanice Rožnov p. R. město projekt připomínkuje a tento to již řeší zastřešeným parkováním kol. Projekt je ve fázi přípravy projektové dokumentace pro společné řízení.

Obyvatelé Rožnova p. R. nevyužívají pro pohyb po městě na kole pouze značené cyklostezky a cyklotrasy, ale i další dopravní komunikace, včetně chodníků.

V rámci Turistického informačního centra v Rožnově p. R. funguje od května do října půjčovna kol, koloběžek a nově také elektrokol.

Rožnovská švestka

Otázku každodenního přepravování se po městě na kole řeší koncept tzv. Rožnovské švestky, který se zaměřuje na klíčová cyklistická propojení v Rožnově p. R. Jak je patrné z obrázku níže, Rožnovská švestka napojuje hlavní sídliště ve městě a prochází vytíženými křižovatkami, zejména se silnicí I/35.



Obrázek 79. Rožnovská švestka řeší každodenní přepravu na kole po Rožnově p. R.
Zdroj: Rožnovská švestka (Ing. arch. Jan Horký)

Okruh zahrnuje část ulice 5. května od kruhového objezdu po křižovatku se silnicí I/35, navazující ulici Nádražní po křižovatku s ulicí Pionýrskou, variantně až po ulici Sokolskou, průjezd Masarykovým náměstím na ulici Palackého. Dále pokračuje městským parkem na lávku u knihovny, opětovně překonává silnici I/35 a pokračuje ulicí Bezručovou a Hradištko k výchozímu kruhovému objezdu.

Vyřešením Rožnovské švestky a realizací navržených opatření město významně podpoří cyklistickou dopravu, jedná se o klíčová opatření pro zajištění bezpečné cyklistické dopravy po městě. Pro cyklistu musí být možné na Švestku nejen najet, ale také ji bezpečně a pohodlně opustit a pokračovat k cíli své cesty. Místa napojení a průjezdů musí být bezpečná, přehledná pro všechny účastníky provozu, obousměrná a pohodlná pro průjezd na kole (není přípustné vyvolané převádění kola chůzí).

Rožnov pod Radhoštěm jako Cykloměsto roku 2019

Město Rožnov p. R. vyhrálo v roce 2019 první místo v soutěži o město nejpřátelštější k cyklistům. V rámci soutěže se hodnotily podmínky pro jízdu na kole, o vítězství rozhodovali účastníci výzvy Do práce na kole a také analýza přístupu samotného města k dalšímu rozvoji udržitelné dopravy.¹⁴ Město Rožnov p. R. však nebylo klasifikováno v předchozích ročnících soutěže Cykloměsto roku.

Kampaň Do práce na kole

Kampaň Do práce na kole přinesla v roce 2019 a 2020 zajímavé výsledky.

V roce 2019 se do kampaně zapojilo 202 účastníků z 16 firem či organizací z Rožnova p. R. i dalších měst v okolí (Valašské Meziříčí, Frenštát p. R., Vsetín). Během trvání kampaně v květnu 2019 účastníci ujeli celkem 36 216,2 km, v průměru tedy 179 km na jednoho účastníka. Nejvíce účastníků (64) bylo z firmy SCHOTT FlatGlass CR, s.r.o, sídlící ve Valašském Meziříčí.

Tabulka 18. Výsledky kampaně Do práce na kole za květen 2019 a květen 2020

Zaměstnavatel	Počet účastníků kampaně		Celkový vzdálenost (km)	
	2019	2020	2019	2020
SCHOTT FlatGlass CR, s.r.o. (Valašské Meziříčí)	64	-	8845,5	-
DEZA a.s. (Valašské Meziříčí)	35	-	6891,4	-
ROBE lighting s.r.o. (Rožnov p. Radhoštěm)	37	-	6848,4	-
MAXIS a.s. (Valašské Meziříčí)	21	-	6036,6	-
Město Rožnov p. Radhoštěm	17	23	1637,1	3079
Continental Automotive CR s.r.o. (Frenštát p. R.)	6	-	2026,7	-
Městská knihovna Rožnov p. R., p.o.	4	2	859	827,9
Softapp s.r.o. (Valašské Meziříčí)	5	-	429,4	-
ON Semiconductor Czech Republic, s.r.o. (Rožnov p. Radhoštěm)	2	2	847,8	262,6
HCV group a.s. (Rožnov p. Radhoštěm)	-	4	-	1115,2
MŠ Radost, Rožnov p. R.	2	3	249,9	1091
KayakuSafety Systems Europe a.s. (Vsetín)	2	-	643	-

Nemocnice Valašské Meziříčí a.s.	2	-	516,5	-
Gymnázium Rožnov p. R.	2	-	261,7	-
DOUBLE ENERGY s.r.o. (Rožnov p. Radhoštěm)	2	-	96	-
MEROS s.r.o. (Zubří)	-	2	-	459,6
CELKEM	202			

Zdroj: Město Rožnov pod Radhoštěm, 2020 (kampaň Do práce na kole)

V roce 2019 se kampaně zúčastnili také zaměstnanci firem sídlících ve Valašském Meziříčí, které je vzdáleno od Rožnova pod Radhoštěm přibližně 14 km. Spojení obou měst prostřednictvím Cyklostezky Bečva vytváří příznivé podmínky pro dojíždění do práce na kole.

V roce 2020 se kampaně zúčastnilo 39 účastníků z 9 firem či organizací, kteří dohromady za květen 2020 ujeli 7324,3 km. Účast v kampani tak byla znatelně ovlivněna situací okolo epidemie COVID-19.

Základní kostra sítě, vazba na regionální a neregionální síť

Všechny cyklotrasy směřují do centra města, kde se střetávají také s cyklostezkou Bečva v několika uzlech:

- most přes Rožnovskou Bečvu na ul. Nádražní
- most přes Rožnovskou Bečvu na ul. Palackého

Městem Rožnov p. R. prochází významné cyklotrasy:

- Cyklostezka Bečva: Horní Bečva – Rožnov p. R. – Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou – Hranice – Přerov – Tovačov
- dálková cyklistická trasa č. 46 (Beskydsko – Karpatská magistrála): Pustevny – Rožnov pod Radhoštěm – Valašská Bystřice – Vsetín – Strání

a dále cyklotrasy 4. třídy:

- 6012 Val. Meziříčí - Rožnov p. R.
- 6013 Rožnov p.R.- Soláň – Třeštík
- 6014 Rožnov p.R.- Hutisko-Solanec – Čarták
- 6016 Rožnov p.R.- Mořkov – Pustevny
- 6249 Rožnov p. Rad. – Dolní Paseky – Pod Velkým Javorníkem
- 6250 Dolní Paseky – Skalka – Zubří – Zašová
- 6260 Valašské Meziříčí – Hrachovec – Zašová – Rožnov p. R. – Horní Bečva (tvoří část Cyklostezky Bečva)

Zhodnocení základní kostry sítě a jejího stavu z terénního šetření

Ve městě chybí bezpečná přístupová trasa pro cyklisty do průmyslové zóny (množství dopravních nehod se zraněním cyklistů na ul. 1. máje).

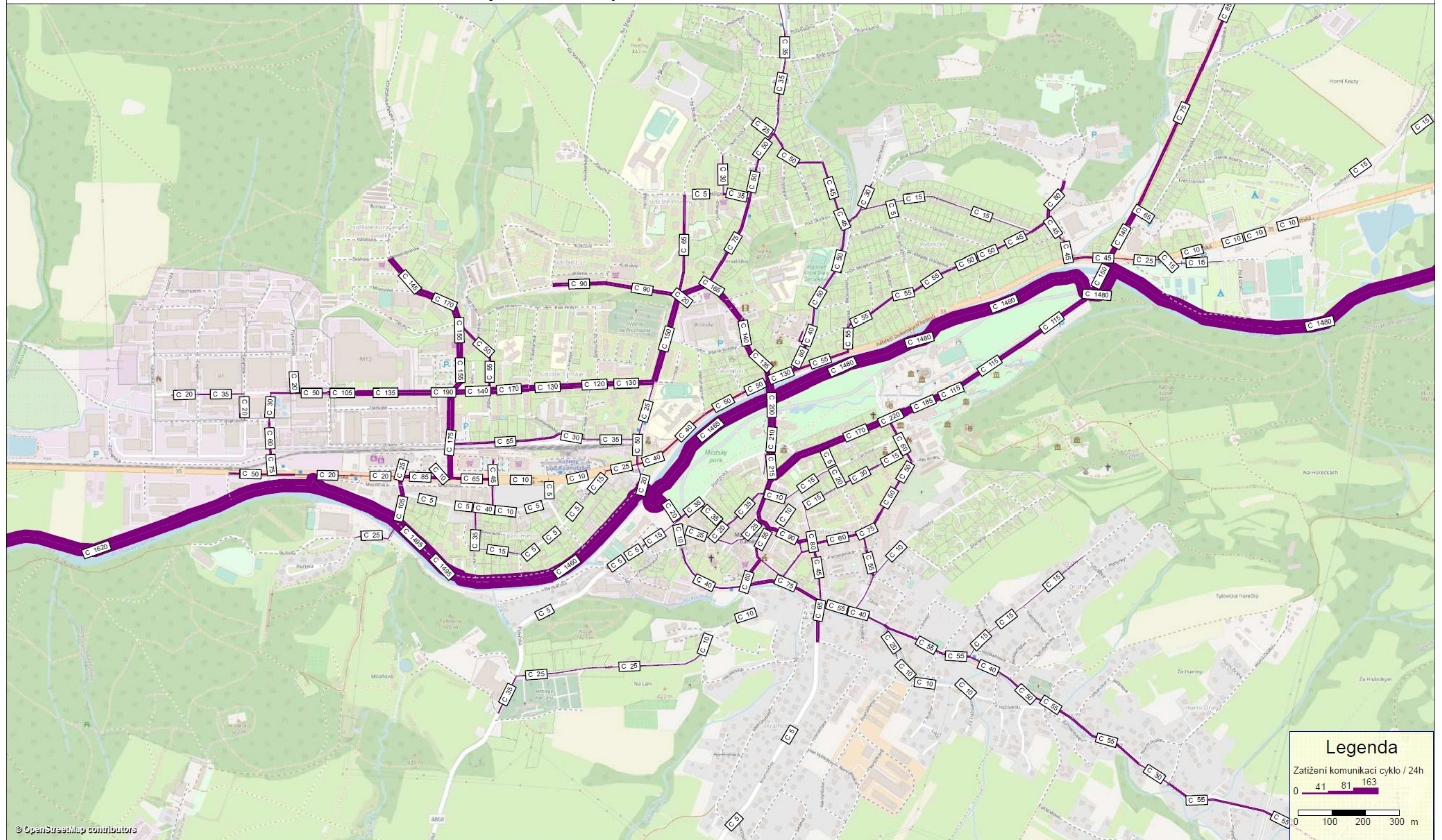
Cyklostezka Bečva – má převážně asfaltový povrch, její úsek procházející Rožnovem p. R. je vhodný také pro in-line brusle. Cyklostezka prochází v Rožnově p. R. městským parkem kolem Valašského muzea v přírodě. Pro návštěvníky muzea je u vstupu do areálu k dispozici úschovna kol.

Intenzita cyklistické dopravy

Největší intenzita cyklistické dopravy je na Cyklostezce Bečva, dále pak v ulici Pionýrská, ul. Palackého, ul. 1. Máje, ul. 5. Května, ul. Svazarmovská a ul. Bezručova. Podrobnější přehled přináší obrázek níže.

¹⁴<https://www.national-geographic.cz/clanky/cyklomestem-roku-2019-je-roznov-pod-radhostem-20190619.html>

ROŽNOV POD RADHOŠTĚM | Zatížení komunikací cyklistickou dopravou za 24 h



Obrázek 80. Zatížení komunikací cyklickou dopravou dle dopravního modelu
Zdroj: ANTE, 2020

Prostupnost území pro cyklistickou dopravu

Cyklostezka Bečva umožňuje dobrou prostupnost města pro cyklisty ve směru východ-západ. Pokud však jde o snadné dosažení každodenních významných cílů ve městě na kole, naráží cyklisté na mnohé limity (průtah, železniční trať apod.).

Průmyslová zóna města, v níž sídlí mnoho velkých zaměstnavatelů, je vzhledem k intenzivnímu automobilovému provozu v době dopravní špičky a chybějící cyklistické infrastruktuře špatně dostupná na kole pro dojíždění do práce a z práce, přesto je však poměrně využívána. Z pohledu bezpečnosti cyklistů je však současný stav nevyhovující, což dokládá i množství dopravních nehod se zraněním cyklistů na ul. 1. máje.

Samotné centrum města je dostupné na kole z jižního směru z ul. Sokolská/Bayerova, od západu z Náměstí Míru a ze severu z ul. Palackého a ul. Nerudova, které slouží jako cykloobousměrky. V ul. Palackého jecykloobousměrka řešená pomocí barevně zvýrazněného cyklopruhu. V ul. Nádražní v blízkosti křižovatky s ul. Pionýrskou je průjezd pro cyklisty limitován chodníkem, který spojuje ul. Nádražní a ul. Pionýrskou. Cyklisté přijíždějící ze severozápadního směru od Cyklostezky Bečva musí proto při cestách na Masarykovo náměstí v tomto úseku vést kolo po chodníku nebo vykonat zajižďku. Mnoho cyklistů jezdí v uvedeném úseku po chodníku a omezuje zde pohyb chodců.

V Rožnově p. R. jsou na některých komunikacích namalovány piktogramové koridory pro cyklisty, které zpřehledňují a usnadňují pohyb cyklistů po městě. Jedná se o ulice 1. máje, Bayerova, Pletařská a Maria Kotrby. Pro usnadnění pohybu cyklistů po městě byly také vybudovány dva podjezdy pod komunikacemi, které spojují centrum města s průtahem silnice I/35. Jedná se o podjezd pod silničním mostem v ul. Palackého – „U Eroplánu“ a podjezd pod mostem v ul. Nádražní – „U Janíka“. Oba uvedené podjezdy leží na trase obou dálkových cyklotras: Cyklostezky Bečva a cyklotrasy č. 46.

Odborné zhodnocení kvality tras a dostupnost území

Infrastruktura pro cykloturistiku

Dálková cyklostezka č. 46 vykazuje řadu nedostatků, dle Koncepce rozvoje cyklistiky na území Zlínského kraje musí být zcela přetrasována, neboť neodpovídá svými parametry žádným stávajícím standardům pro dálkové trasy.

Naopak Cyklostezka Bečva (cyklotrasa 50) splňuje nové standardy a parametry pro dálkové trasy v maximální míře.



Cyklostezka Bečva za křižovatkou Tyršovo nábřeží a most na Bučiska

Vztah cyklistické a motorové dopravy, kvalita tras

Ulice s jednosměrným pohybem automobilů



Cykloobousměrka s barevně zvýrazněným cyklopruhem z ul. Palackého na Masarykovo náměstí (foto: ANTE, květen 2020)

Dostupnost centra pro cyklisty by zlepšil také cyklopruhul. Bayerova směrem k Masarykovu náměstí



Ul. Bayerova



Ul. Bayerova

Ulice s obousměrným pohybem automobilů nezatížené dopravou
- nachází se zejména v okrajových částech města:



Ul. Radhošťská



Ul. Radhošťská od křižovatky s I/35 směrem k chatě Mír (dálková cyklotrasa č. 46)



Ul. Na Končinách (cyklotrasa č. 6013)



Ul. Dolní Paseky (cyklotrasa č. 6249)



Ul. Putýrky (cyklotrasa č. 6250)

Ulice s obousměrným pohybem automobilů zatížené dopravou



Ul. 1. máje: Nebezpečné cesty do práce při dojíždění cyklistů do průmyslové zóny (úzká ulice, parkující automobily, chybí vodorovné dopravní značení)



Ul. Radhošťská - dálková cyklotrasa č. 46 vede v úseku od křižovatky ul. Radhošťské se silnicí I/35 po křižovatku ul. Radhošťská a Palackého po frekventované silnici I/35.

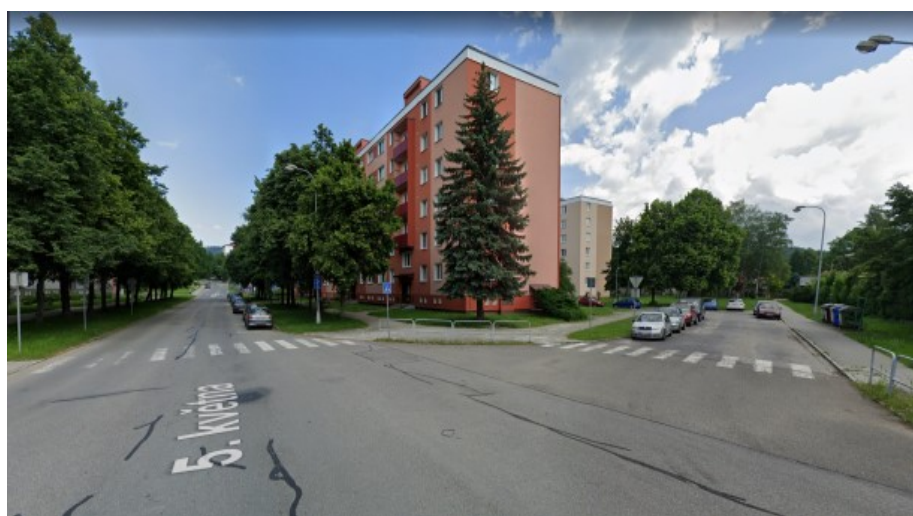


Ul. Hradištko - chybí vodorovné dopravní značení, parkující auta podél silnice

Dopravní uzly



Křižovatka ul. Radhoštská, Palackého, Ostravská (nebezpečné křížení dálkové cyklotrasy č. 46 se silnicí I/35, chybí přejezd pro cyklisty z ul. Radhoštské na ul. Palackého).



Křižovatka ul. 5. května a 1. máje (přes zaparkovaná auta není vidět přijíždějící vozidla)



Křižovatka Bayerova / Nádražní



Křižovatka ul. Hradištko / Bezručova (chybí vodorovné dopravní značení)



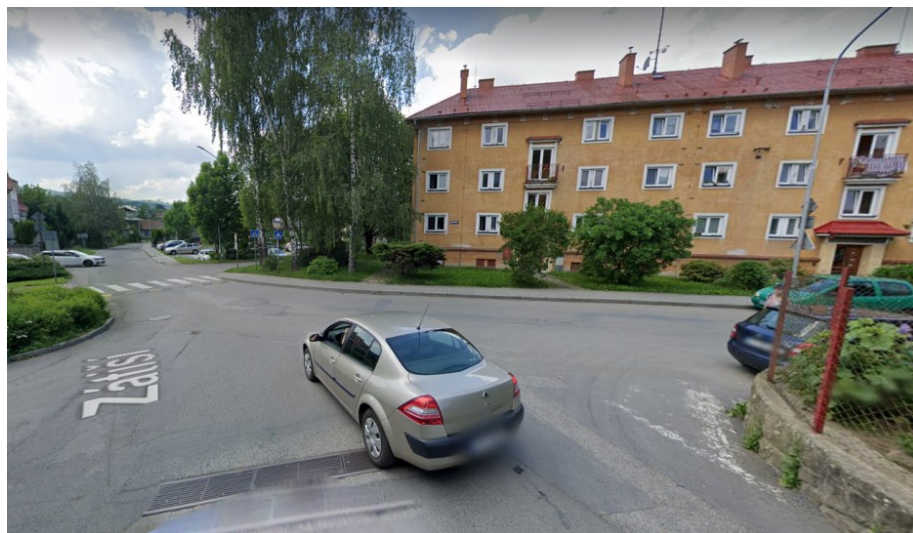
Křižovatka ul. Tyršovo nábřeží (nepřehledná, chybí vodorovné značení)



Ul. Nádražní – namísto stezky pro chodce a cyklisty je za křižovatkou s ul. Pionýrskou pouze chodník, chybí přístup pro cyklisty do centra města (dálková cyklotrasa č. 46)



Ul. Palackého u Valašského muzea v přírodě – zvýšený pohyb aut a chodců



Křižovatka ul. Zátíší a Boženy Němcové – nepřehledný výjezd z ul. Zátíší od školy, auta parkují bezprostředně za křižovatkou v ul. Boženy Němcové a brání v rozhledu.



Složitý výjezd z ul. Letenské na nář. Dukelských hrdinů (silnice I/35)



Ul. Bayerova za křižovatkou s ul. Kramolišov (chybí cyklopruh; dálková cyklotrasa č. 46)



Křižovatka ul. Svazarmovská a Valašská (úzká nepřehledná křižovatka, zaparkovaná auta brání ve výhledu)

Inspirativní řešení



Turistický přístřešek s doprovodnou infrastrukturou pro cyklisty na ul. Palackého u mostu přes Rožnovskou Bečvu (foto: ANTE, květen 2020)



Cyklostezka Bečva vede v atraktivním prostředí kolem Rožnovské Bečvy (foto: ANTE, září 2020)



Úschovna kol u firmy ON Semiconductor (foto: ANTE, září 2020)

SWOT analýza cyklistické dopravy

Silné stránky

Dobrá prostupnost města pro cyklisty ve směru Z ⇔ V podél řeky

Cyklostezka Bečva oddělená od motorové dopravy

Aktivní přístup radnice a odborů k řešení cyklistické dopravy

Každoroční konání kampaně Do práce na kole

Cesty do práce na kole - poloha velkých sídlišť v blízkosti průmyslové zóny

Půjčovna kol fungující v turistickém informačním centru v době sezóny

Příležitosti

Zvýšení podílu cyklistů na dělbě přepravní práce

Vytvoření koncepce cyklistické dopravy města

Realizace „Rožnovské švestky“ pro vytvoření bezpečného cyklistického spojení v centru města v dopravně nejvytíženější oblasti (křižovatky se silnicí I/35 „U Janíka“ a u knihovny, ul. 5. května, Nádražní apod.)

Další rozvoj infrastruktury pro bezpečný pohyb cyklistů:

- Vybudování cyklistické trasy z oblasti sídliště Písečný/5.května (probíhá příprava projektové dokumentace)
- Vybudování cyklistické trasy z oblasti sídliště Koryčanské Paseky (úsek pod hřbitovem - probíhá příprava projektové dokumentace)
- Vybudování cyklistické trasy z oblasti Tylovice, Hážovice
- zlepšení dostupnosti centra města pro cyklo dopravu (vybudování cyklopruhu z ul. Palackého do centra města, vybudování stezky pro pěší a cyklisty z ul. Nádražní

Slabé stránky

Chybí ucelený koncept cyklistické dopravy

Intenzivní automobilový provoz podél cyklotras (ul. 5. května, Bayerova, Tylovice)

Chybí vymezení pruhů pro cyklisty v uličním profilu, v případě, že to šířka profilu umožňuje

Preference parkování automobilů před cyklopruhu

Dopravní zatížení ulice 1. máje ve špičce (dojíždka do zaměstnání)

Limitované možnosti pro bezpečnou úschovu kol (pouze stojany na kola a úschovna ČD s omezenou provozní dobou)

Přístup Policie ČR a silničního správního úřadu

Hrozby

Další růst intenzit IAD zhoršující bezpečnost cyklistů

Opomíjení potřeb cyklistů ve veřejném prostanství, upřednostňování automobilové dopravy při rozvoji dopravní infrastruktury

Nedostatek finančních prostředků na rozvoj bezpečné cyklistické infrastruktury

do centra města (krátký úsek "u kruháče")

Bezpečné a snadno dostupné parkování jízdních kol u vlakového nádraží (B+R)

Rozvoj a podpora elektrokol jako pohodlného a flexibilního dopravního prostředku nejen pro cesty do práce

Propagace a podpora nemotorové dopravy ze strany města (pokračování kampaně Do práce na kole, ocenění zaměstnavatelů zapojených do kampaně apod.), zapojení škola velkých zaměstnavatelů do osvětových kampaní (s přesahem do měst v okolí Rožnova p. R. – Zubří, Valašské Meziříčí, Frenštát p. R., Vsetín)

Rozvoj cykloturistiky

11. Nákladní doprava

Silniční nákladní doprava

Většina nákladní dopravy v Rožnově p. R. je realizována prostřednictvím silniční dopravy. Tabulka níže podává přehled o objemu nákladní dopravy dle významných podniků ve městě – o počtu přijíždějících a odjíždějících nákladních vozidel a kamionů za týden.

Tabulka 19. Týdenní objem nákladní dopravy dle významných podniků ve městě

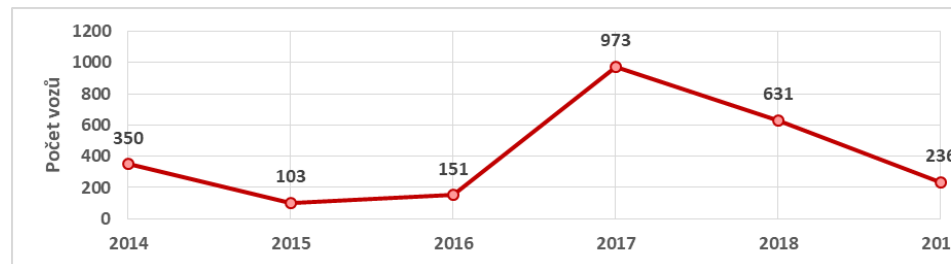
Název firmy, sídlo	Objem nákladní dopravy za týden (počet přijíždějících a odjíždějících nákladních vozidel a kamionů)	Další informace o nákladní dopravě
REMAK a.s., Zuberská 2601	cca 20 kamionů do 48 t cca 25 nákladních vozidel do 7,5 t cca 30 dodávkových vozidel do 3,5 t a 6 t	60 % vozidel projíždí městem směrem na/z Valašského Meziříčí, 40 % vozidel směrem na/z Frenštátu p. R.
Brose CZ spol. s r.o., 1. máje 2636	75 nákladních vozidel	Uvedená vozidla jsou v nájmu od spol. ENERGOAQUA, a.s.
RETIGO s.r.o., Láň 2310	Cca 60 vozidel	
EP Rožnov, a.s., Boženy Němcové 1720	25 dodávkových vozidel + 30 nákladních vozidel (+ 4 kamiony za rok)	
ENERGOAQUA, a.s., 1. máje 823	24 nákladních vozidel	
ZPV Rožnov, s.r.o., Televizní 2614	12 - 20 kamionů odjíždí, 4 - 5 kamionů přijíždí	
TMT-GLASS s.r.o., Zuberská 2606	Cca 1 kamion + cca 14 aut do 3,5 t (rozvoz výrobků)	
ESPO, s.r.o.	13 nákladních vozidel	Uvedená vozidla jsou v nájmu od spol. ENERGOAQUA, a.s.
MS technik spol. s r.o.	12 nákladních vozidel	Uvedená vozidla jsou v nájmu od spol. ENERGOAQUA, a.s.
maxmechanik s.r.o.	6 nákladních vozidel	Uvedená vozidla jsou v nájmu od spol. ENERGOAQUA, a.s.

Zdroj: Průzkum mezi velkými zaměstnavateli v Rožnově p. R., ANTE 2020

Vzhledem k situování mnoha velkých podniků, které jsou zdrojem a cílem nákladní dopravy v Rožnově p. R., především v průmyslové zóně města, dochází k zatížení nákladní dopravou zejména v ul. Meziříčská a příjezdových komunikací do průmyslové zóny – ul.1. máje a Zuberská.

Železniční nákladní doprava

Nákladní železniční doprava je několik posledních let využívána výhradně pro vývoz zboží. Hlavním vývozním artiklem jsou produkty těžbařského a dřevozpracujícího průmyslu, zejména vývoz vytěženého dřeva z okolních lesů. Objem přeprav je silně závislý na aktuální těžbě a dochází ke značným výkyvům v rámci jednotlivých let:



Obrázek 81. Objem vývozu z Rožnova p. R. prostřednictvím železniční nákladní dopravy v letech 2014 - 2019

Zdroj: ČD Cargo, 2020, zpracování: PROCES

V oblasti dovozu zboží do Rožnova p. R. není v současnosti železnice využívána a její potenciál do budoucna není příliš silný. Objemy přeprav nejsou pro železnici atraktivní, navíc se jedná o zboží, které je vhodnější přepravovat po silnici. Potenciál má železnice v přepravě sypkých materiálů, například uhlí. Limitujícím faktorem je však také skutečnost, že v nedávné době bylo zrušeno napojení průmyslové zóny na železnici. Průmyslová zóna v tuto chvíli není schopna přijímat zásilky po železnici.

SWOT analýza nákladní dopravy

SILNÉ STRÁNKY

Dobrá dostupnost města pro nákladní silniční dopravu (poloha města na hlavním silničním tahu na Slovensko)
Železniční nákladní doprava – vyšší energetická účinnost a nižší vliv na životní prostředí, vyšší měrná bezpečnost

SLABÉ STRÁNKY

Negativní vliv silniční nákladní dopravy na životní prostředí a zdraví obyvatel (znečištění ovzduší, hluk, negativní vliv na bezpečnost provozu)
Chybí podmínky pro kombinovanou nákladní dopravu (překladiště, nákladní terminál)
Nedostatečné technické parametry železniční infrastruktury po větší využití železniční nákladní dopravy

PŘÍLEŽITOSTI

Vytvoření podmínek pro rozvoj kombinované nákladní dopravy (zajištění udržitelného vývoje sektoru nákladní dopravy)
Zavádění alternativních pohonů
Podpora zavádění sdílených řešení nákladní dopravy
Podpora využití cargokol
Tlak EU na snižování emisí z dopravy

HROZBY

Zvyšování emisní a hlukové zátěže z nákladní silniční dopravy
Růst tranzitní nákladní dopravy projíždějící městem, zvyšující se bariérový efekt I/35
Rostoucí vliv silniční nákladní dopravy na nehodovost a snížení bezpečnosti provozu

12. Vyjížd'ka a dojížd'ka pro Rožnov p. R. dle big dat

V rámci analytické části byly zkoumány údaje i v rámci tzv. big dat od společnosti O2. Data byla pořízena pro dva běžné pracovní dny (úterý 16. 6. a 15. 9. 2020) a víkendový den s konáním akce v Rožnově (sobota 1. 8. 2020, Garden Food Festival). Údaje jsou zaměřeny na počet osob vyjíždějících z Rožnova do okolních obcí (na úrovni POÚ) a také dojíždějících do Rožnova, přičemž počítána je osoba, která se v počátečním i cílovém místě zdržela minimálně jednu hodinu.

Den	Směr	Cílová lokalita	Počet vyjíždějících osob
16.06.2020	z Rožnova	Vidče	134
16.06.2020	z Rožnova	Prostřední Bečva	209
16.06.2020	z Rožnova	Zubří	395
16.06.2020	z Rožnova	Horní Bečva	320
16.06.2020	z Rožnova	Valašská Bystřice	98
16.06.2020	z Rožnova	Dolní Bečva	95
16.06.2020	z Rožnova	Hutisko-Solanec	362
16.06.2020	z Rožnova	Vigantice	10
01.08.2020	z Rožnova	Valašská Bystřice	17
01.08.2020	z Rožnova	Vigantice	10
01.08.2020	z Rožnova	Horní Bečva	545
01.08.2020	z Rožnova	Dolní Bečva	139
01.08.2020	z Rožnova	Prostřední Bečva	298
01.08.2020	z Rožnova	Zubří	312
01.08.2020	z Rožnova	Hutisko-Solanec	314
01.08.2020	z Rožnova	Vidče	34
15.09.2020	z Rožnova	Hutisko-Solanec	333
15.09.2020	z Rožnova	Dolní Bečva	166
15.09.2020	z Rožnova	Prostřední Bečva	431
15.09.2020	z Rožnova	Vidče	193
15.09.2020	z Rožnova	Vigantice	10
15.09.2020	z Rožnova	Zubří	518
15.09.2020	z Rožnova	Valašská Bystřice	34
15.09.2020	z Rožnova	Horní Bečva	673

Den	Směr	Počáteční lokalita	Počet přijíždějících osob
16.06.2020	do Rožnova	Zubří	390
16.06.2020	do Rožnova	Hutisko-Solanec	230
16.06.2020	do Rožnova	Horní Bečva	425
16.06.2020	do Rožnova	Valašská Bystřice	56
16.06.2020	do Rožnova	Vidče	122
16.06.2020	do Rožnova	Vigantice	10
16.06.2020	do Rožnova	Prostřední Bečva	247
16.06.2020	do Rožnova	Dolní Bečva	55
01.08.2020	do Rožnova	Prostřední Bečva	246
01.08.2020	do Rožnova	Zubří	269
01.08.2020	do Rožnova	Vigantice	10
01.08.2020	do Rožnova	Hutisko-Solanec	204
01.08.2020	do Rožnova	Horní Bečva	535
01.08.2020	do Rožnova	Dolní Bečva	71
01.08.2020	do Rožnova	Valašská Bystřice	42
01.08.2020	do Rožnova	Vidče	72
15.09.2020	do Rožnova	Vigantice	10
15.09.2020	do Rožnova	Vidče	158
15.09.2020	do Rožnova	Valašská Bystřice	42
15.09.2020	do Rožnova	Hutisko-Solanec	217
15.09.2020	do Rožnova	Zubří	444
15.09.2020	do Rožnova	Prostřední Bečva	367
15.09.2020	do Rožnova	Horní Bečva	660
15.09.2020	do Rožnova	Dolní Bečva	193

13. Bezpečnost dopravy

Analýza nehodovosti v silniční dopravě

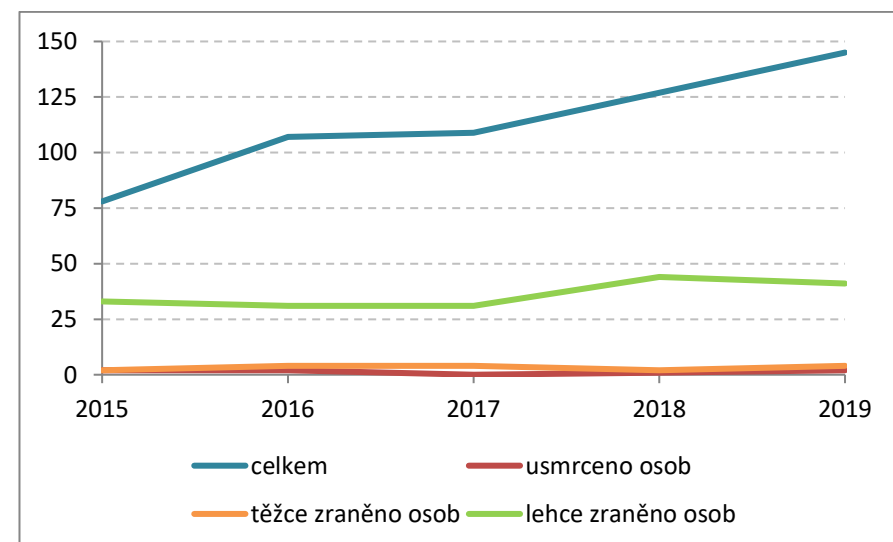
V období od 4.3.2015 do 4.3.2020 bylo na území města zaznamenáno celkem 573 dopravních nehod, z nichž většina (84 %) byla zaviněna řidičem motorového vozidla. Nehod s následky na zdraví nebo životě osob bylo zaznamenáno 172. Podrobnější přehled nehodovosti uvádí tabulka a graf níže.

Tabulka 20. Všeobecný statistický přehled o nehodách v Rožnově p. R. v období 4.3.2015 – 4.3.2020

počet nehod celkem	573
počet nehod s následky na zdraví	172
počet usmrčených osob	7
počet těžce zraněných osob	16
počet lehce zraněných osob	175

Zdroj: CDV, v.v.i., Ředitelství služby dopravní policie PP ČR (<http://maps.jdvm.cz/cdv2/apps/nehodyvmape/Search.aspx>)

Počet silničních nehod se v Rožnově p. R. za posledních pět let téměř zdvojnásobil. Zatímco v roce 2015 bylo v Rožnově p. R. zaznamenáno 78 nehod, v roce 2019 to bylo již 145 nehod. Zdvojnásobil se také počet těžce zraněných osob, a to ze dvou těžce zraněných v roce 2015 na 4 těžce zraněné v roce 2019. Počet úmrtí v důsledku nehod byl stejný v roce 2015 i 2019, kdy v důsledku nehod došlo k úmrtí 2 osob. Pouze v roce 2017 nedošlo ve městě k žádnému úmrtí v důsledku silniční nehody. Vývoj nehod s následky na životě a zdraví osob přináší obrázek níže.



Obrázek 82. Vývoj počtu silničních nehod v Rožnově p. R. a jejich následků na životě a zdraví osob v letech 2015 – 2019

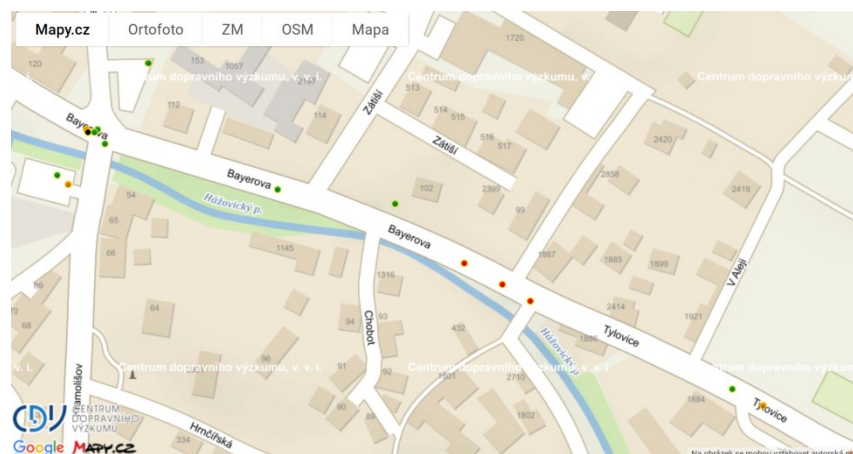
Zdroj: CDV, v.v.i., Ředitelství služby dopravní policie PP ČR (<http://maps.jdvm.cz/cdv2/apps/nehodyvmape/Search.aspx>)

Z pohledu závažnosti následků dopravních nehod byl v posledních 5 letech nejrizikovější úsek silnice I/58 od sedla Pindula směrem k Rožnovu p. R., kde na úseku dlouhém přibližně 800 m došlo hned ke třem nehodám s usmrcením osob, 1 osoba byla těžce zraněna. Všechny tyto nehody byly zaviněny řidičem motorového vozidla (jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru, řidič se plně nevěnoval řízení vozidla, předjíždění vlevo vozidla odbočujícího vlevo).



Obrázek 83. Silniční nehody v silnici I/58 u sedla Pindula
Zdroj: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php>

Dalším rizikovým úsekem je křižovatka ulic Bayerova, Tylovice a Tvarůžková a dále směrem k MŠ Tylovice. Došlo zde v posledních pěti letech ke 4 nehodám s vážným zraněním osob. Nedaleko odtud, na křižovatce ulic Bayerova a Partyzánská, došlo k nehodě s následkem úmrtí osoby.



Obrázek 84. Silniční nehody v ul. Bayerova a Tylovice
Zdroj: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php>

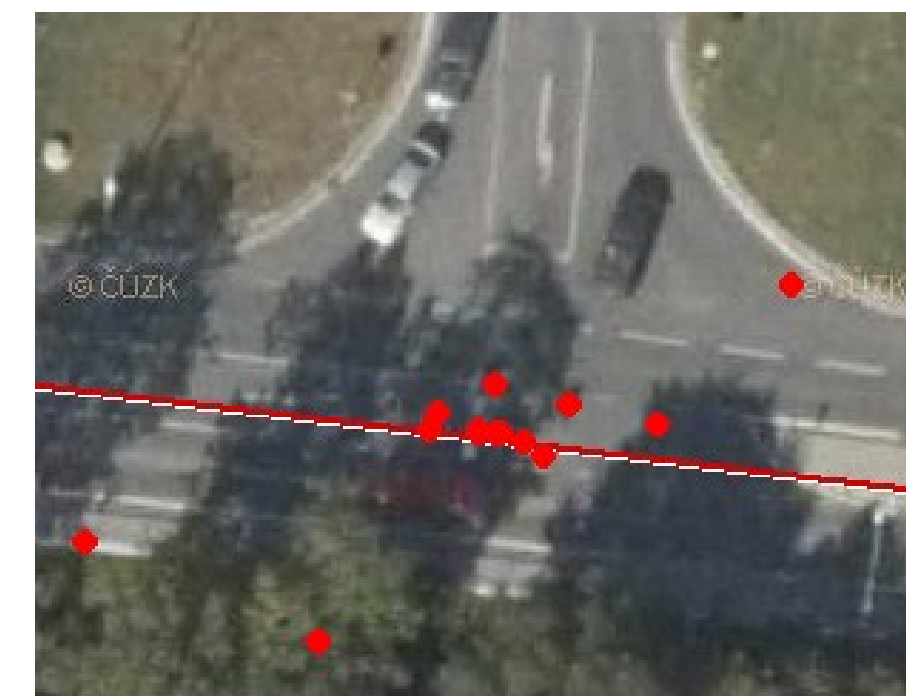
Riziková je také ul. 1. máje, na níž došlo ve sledovaném období k 5 nehodám s vážným zraněním osob. Statistiku nehod na hlavních komunikacích v Rožnově p. R. uvádí tabulka 2.

Tabulka 21. Statistika nehod v Rožnově p. R. dle jednotlivých průjezdních komunikací v období 4.3.2015 – 4.3.2020

číslo silnice (název ulice)	počet nehod	usmrčené osoby	těžce zraněné osoby	lehce zraněné osoby
I/35	107	1	1	47
I/58 (ul. Ostravská)	42	3	1	15
III/4867 (ul. Bayerova, Tylovice, Hážovice)	33	2	5	15
III/5726 (ul. Uhliska, Kramolišov)	33	1	1	15
III/4868	11	0	0	8

Zdroj: CDV, v.v.i., Ředitelství služby dopravní policie PP ČR (<http://maps.jdvm.cz/cdv2/apps/nehodyvmape/Search.aspx>)

Většina kolizí mezi jedoucimi vozidly byla zaznamenána na dvou křižovatkách v rámci sítě komunikací, konkrétně v křižovatce ulice Meziříčské a výjezdu z obchodní zóny OC Fastmall, BILLA a Lidl (8% všech nehod v Rožnově p. R.) a v křižovatce ulic Meziříčská a Zuberská (4 % všech nehod v Rožnově p. R.). Řada nehod rovněž představuje kolize při parkování. Určitou část zaznamenaných dopravních nehod představují kolize s chodci na přechodech pro chodce (2 % všech nehod v Rožnově p. R.).



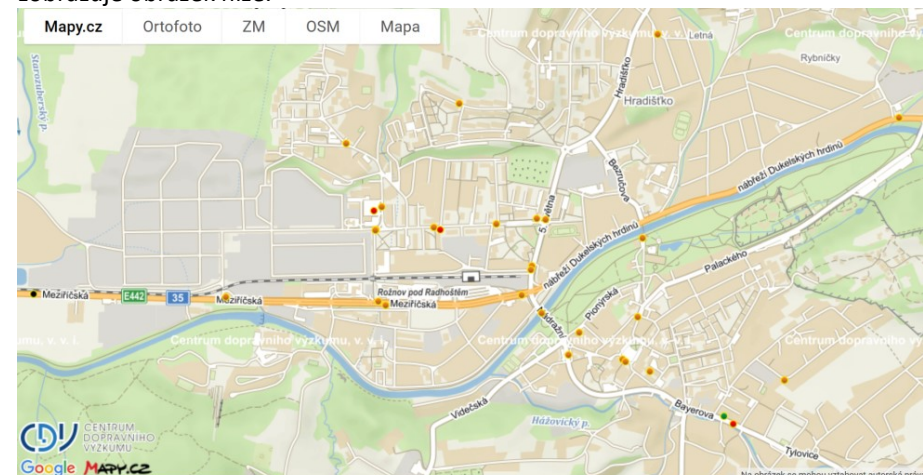
obrázek 85: nehodová lokalita - Zuberská ul.



obrázek 86: nehodová lokalita – OC Fastmall

Nehody s chodci

Zásadním problémem města z pohledu pěší dopravy je stávající průtah silnice I/35, který rozděluje město (bariérový efekt) a komplikuje prostupnost města pro pěší v severojižním směru. Dle zpracované pocitové mapy města¹⁵ je zřejmé, že velká část problémových lokalit se nachází právě na silnici I/35, což potvrzují také statistiky nehod, při nichž došlo ke zranění chodce. Nehodové lokality v Rožnově p. R. zobrazuje obrázek níže.



Obrázek 88. Nehody se zraněním nebo usmrcením chodce v Rožnově p. R. v období 4. 3. 2015 – 4.3.2020

Zdroj: CDV v.v.i., Ředitelství služby dopravní policie PP ČR, 2020
<https://nehody.cdv.cz/statistics.php>

V posledních pěti letech (4. 3. 2015 – 4.3.2020) se v Rožnově p. R. stalo celkem 32 nehod s chodci, z toho většina (22 nehod) byla zaviněna řidičem motorového vozidla. 12 nehod s chodci se stalo na vyznačeném přechodu pro chodce.

Nejčastější nehodové lokality, kde došlo ke zranění chodce, jsou: ul. 1. máje (8 nehod), silnice I/35 (5 nehod, z toho 1 usmrcený chodec), ul. 5. května (3 nehody), ul. Bayerova (3 nehody), Masarykovo náměstí (2 nehody).

Nehody s cyklisty

V období od 4. 3. 2015 do 4. 3. 2020 je v Rožnově p. R. evidováno dle statistik Policie ČR celkem 65 nehod s cyklisty, z toho u 64 nehod došlo k následkům na životě nebo zdraví osob. Většina těchto nehod byla zaviněna cyklisty (38 nehod), v menší míře byl viníkem řidič motorového vozidla (25 nehod). Při 2 nehodách došlo k usmrcení cyklisty, a to na křižovatce silnice I/35 s ul. Nádražní a ul. 5. května a na křižovatce ul. Bayerova a Kramolišov. K nehodám se zraněním cyklisty došlo zejména na ul. 1. máje a křižovatce s ul. 5. května (celkem 10 nehod), silnici I/35 (4 nehody), křižovatka Nádražní / Videčská (4 nehody), ul. Ostravská (3 nehody), Tyršovo nábřeží (3 nehody), křižovatka Dolní Paseky / Letenská / Hradištko (2 nehody).



Obrázek 87. Nehody se zraněním nebo usmrcením cyklisty v Rožnově p. R. v období 4. 3. 2015 - 4. 3. 2020

Zdroj: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php>



Obrázek 89. Nehody s těžkým zraněním chodce v Rožnově p. R. v období 4. 3. 2015 – 4. 3. 2020

Zdroj: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php>



Obrázek 90. Nehody s chodci na sídlišti 1. máje

Zdroj: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php>

Většina těchto nehod se stala na přechodu pro chodce, a to zejména v době ranní dopravní špičky.

¹⁵<http://pocitovamapa.nszm.cz/roznov-2017/nahled>

Cesty dětí do školy či školky – nebezpečná místa



Chybějící chodník v ul. Ostravská u MŠ Horní Paseky 307 (foto: ANTE, září 2020)



Chybějící chodník v ul. Tylovice u MŠ Tylovice (foto: ANTE, září 2020)

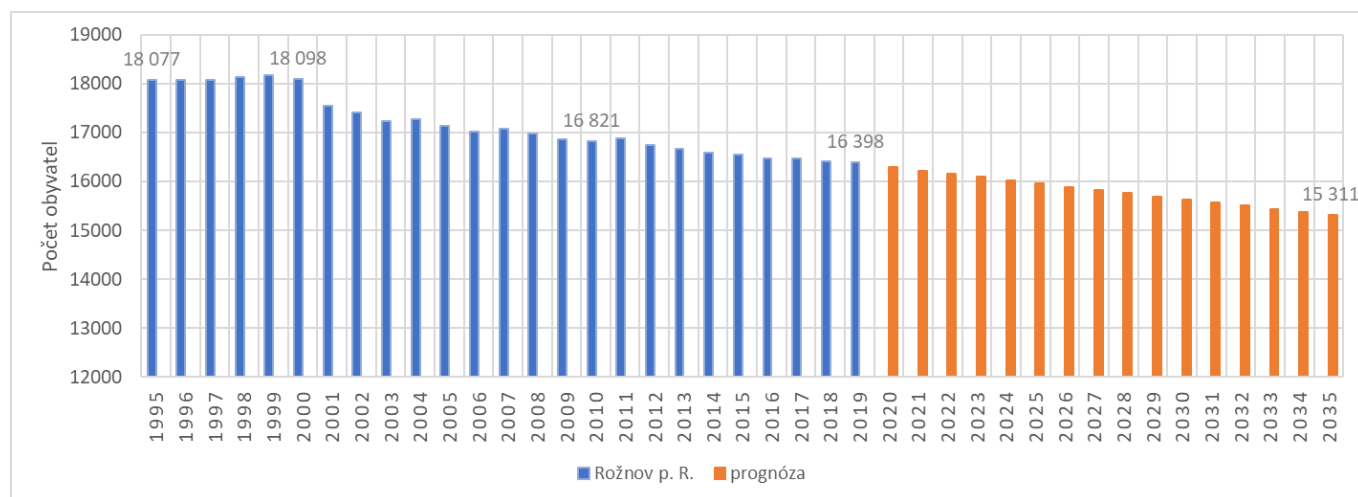
14. Prognózy a posouzení vývoje pro výhledové období

Demografická prognóza obyvatel

Demografická prognóza počtu obyvatel města Rožnova p. R. je provedena s využitím dostupných dat Českého statistického úřadu o vývoji přirozeného přírůstu obyvatel z předchozích let a s použitím matematicko-statistických metod. Počet obyvatel Rožnova p. R. činil v roce 2019 celkem 16398 obyvatel. Počet obyvatel se od roku 1995 snížil o 1 679 obyvatel, což je úbytek o 9,3 % oproti roku 1995. Demografická prognóza města je odvozena od dlouhodobého trendu, který má lineární průběh. Prognóza počítá s pokračováním tohoto trendu v období do roku 2035, je predikován pokles až na přibližně 15 000 obyvatel v roce 2035 (podrobněji viz graf).

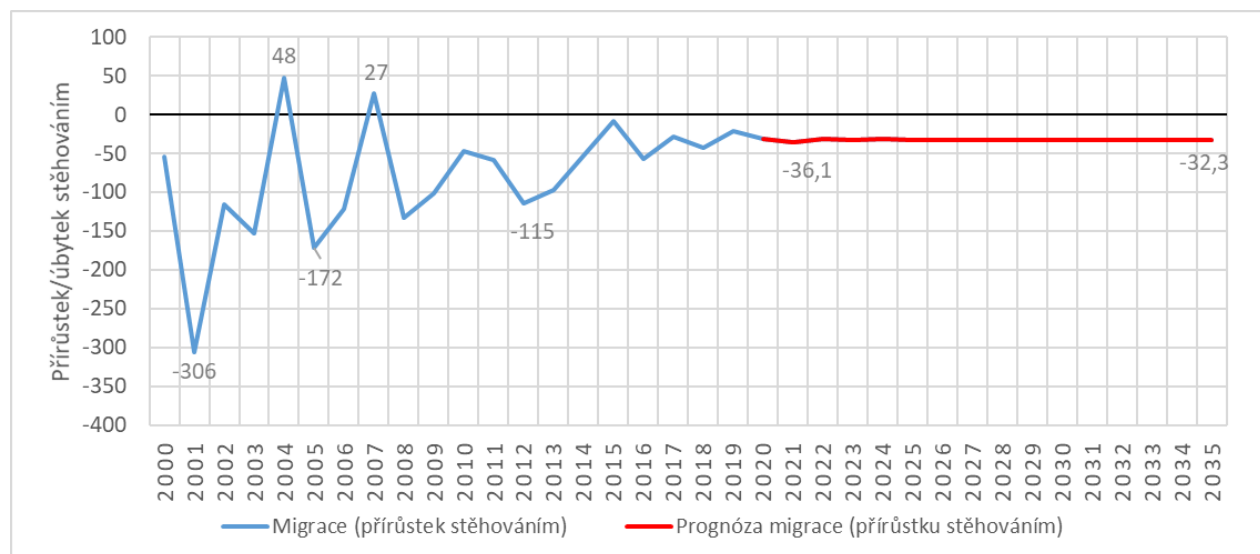
Prognóza a posouzení migrace obyvatel

Na vývoj počtu obyvatel má velký vliv zejména stěhování obyvatel z města (migrace), přičemž se za posledních 20 let (kromě let 2004 a 2007) z Rožnova p. R. více lidí vystěhovalo, než se do něj přistěhovalo. Budoucí vývoj migračního chování obyvatel není snadné předpovídat, jelikož jej ovlivňuje mnoho faktorů (dostupnost bydlení, pracovních příležitostí, kvalita životního prostředí aj.). Avšak na základě dlouhodobého vývoje lze do roku 2035 očekávat pokračování každoročního úbytku obyvatel v důsledku stěhování. Toto záporné migrační saldo se bude pravděpodobně pohybovat mezi hodnotami -30 až -40 osob za rok.



Graf. Vývoj počtu obyvatel Rožnova p. R. v roce 2019 a prognóza do roku 2035

Zdroj: ČSÚ, Veřejná databáze, 2020 + vlastní zpracování (prognóza)



Graf. Prognóza vývoje migrace obyvatel Rožnova p. R. do roku 2035

Zdroj: ČSÚ, Veřejná databáze, 2020 + vlastní zpracování (prognóza)

15. Životní prostředí

V Rožnově p. R. nejsou prováděna speciální měření pro oblast dopravy a jejího vlivu na životní prostředí. Nejbližší měřicí stanice kvality ovzduší je ve Valašském Meziříčí.

Ovzduší

Zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, definuje imisní limit jako nejvýše přípustnou úroveň znečištění stanovenou tímto zákonem. Imisní limity a přípustné četnosti jejich překročení jsou stanoveny v příloze č. 1 tohoto zákona.

K posouzení, zda dochází v lokalitě k překročení některého z imisních limitů, se používá průměr hodnot koncentrací pro čtverec území o velikosti 1 km² vždy za předchozích pět kalendářních let. Obrázky 91 – 95 zobrazují průměrné koncentrace NO₂, PM₁₀, PM_{2,5}, benzenu a benzo(a)pyrenu v Rožnově p. R. za roky 2014 – 2018. Z těchto průměrů vyplývá, že pro uvedené pětiletí jsou limity na území města překračovány pro koncentrace benzo(a)pyrenu, koncentrace PM_{2,5} je hraniční.

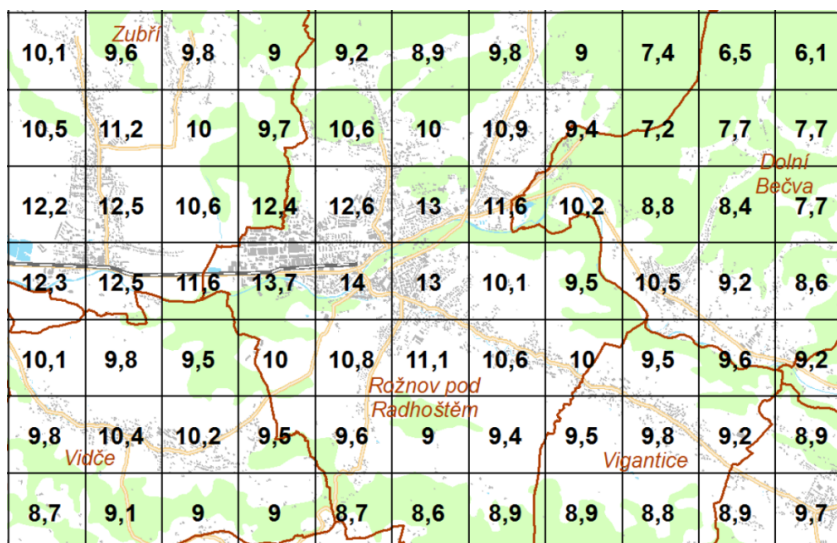
Tabulka 22. Imisní limity podle zákona o ochraně ovzduší 201/2012 Sb. a vyhlášky o způsobu posuzování a vyhodnocení úrovně znečištění, rozsahu informování veřejnosti o úrovni znečištění a při smogových situacích 330/2012 Sb.

Znečišťující látka	Doba průměrování	Mez pro posuzování [μg.m ⁻³]		Imisní limit [μg.m ⁻³] LV
		DolníLAT	HorníUAT	
NO ₂	1 hodina	100 (18x)	140 (18x)	200 (18x)
	kalendářní rok	26	32	40
PM ₁₀	24 hodin	25 (35x)	35 (35x)	50 (35x)
	kalendářní rok	20	28	40
PM _{2,5}	kalendářní rok	12	17	20 (od roku 2020)*
Benzen	kalendářní rok	2	3,5	5
Benzo(a)pyren	kalendářní rok	0,4	0,6	1**

Pozn. V závorce je uveden maximální počet překročení uvedeného limitu za rok.

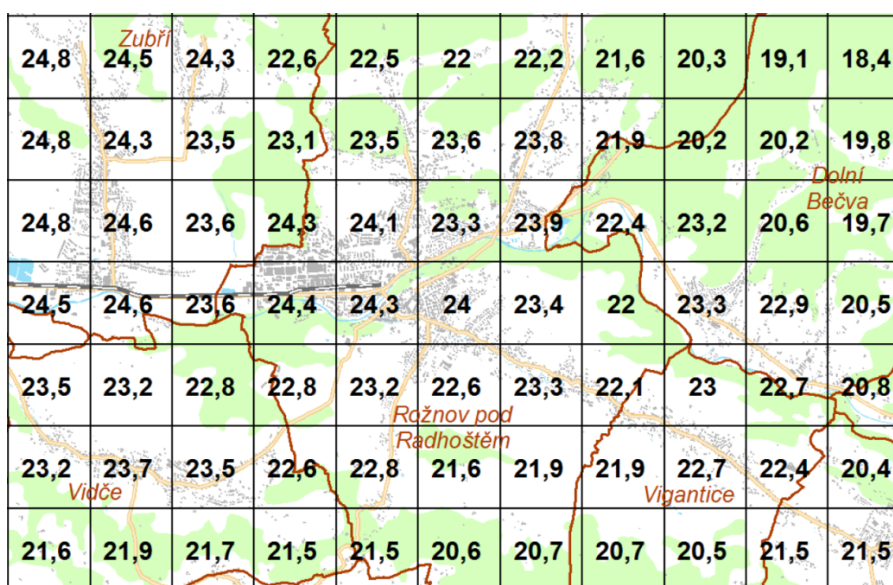
*Imisní limit PM_{2,5} platný od roku 2020, do roku 2019 platil limit 25 μg.m⁻³

**U benzo(a)pyrenu je imisní limit stanoven v jednotkách [ng.m⁻³].



Obrázek 91. Průměrné koncentrace NO₂ za roky 2014–2018[μg.m⁻³]

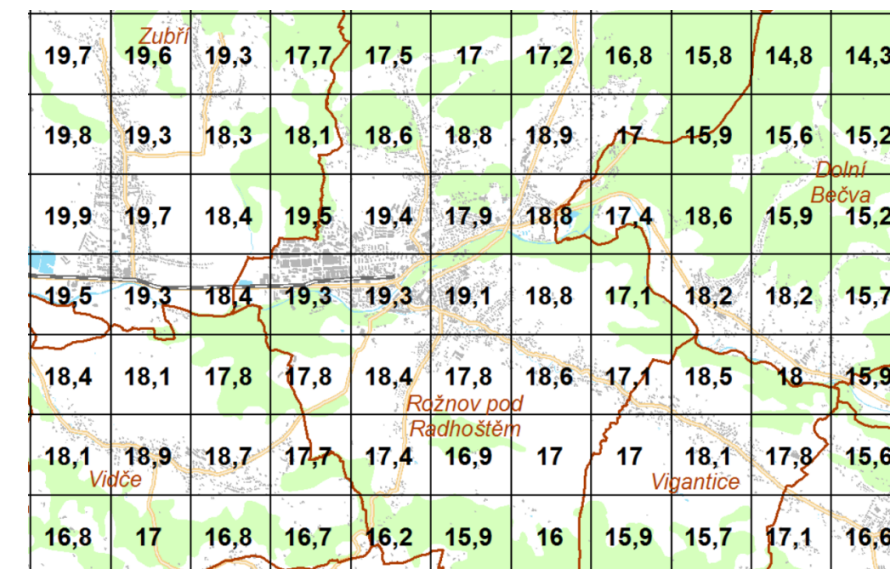
Zdroj: Český hydrometeorologický ústav, 2020



Obrázek 92. Průměrné koncentrace PM₁₀ za roky 2014–2018[μg.m⁻³]

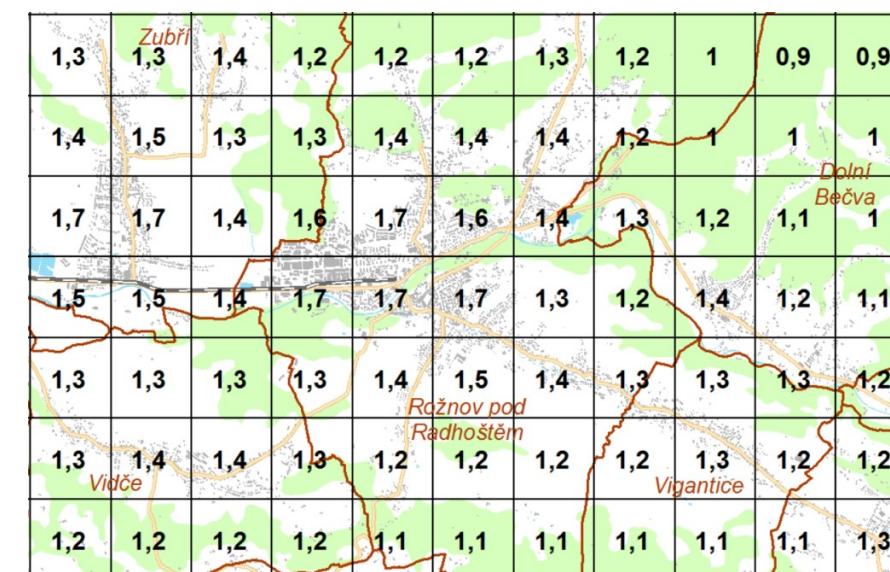
Zdroj: Český hydrometeorologický ústav (ČHMÚ), 2020

Dle ČHMÚ byl imisní limit pro průměrnou roční koncentraci PM_{2,5} v roce 2018 překročen na 1,2 % území ČR. Všechny stanice, u nichž došlo v roce 2018 k překročení ročního imisního limitu, leží na území Moravskoslezského kraje. V Rožnově p. R. dosahovala koncentrace PM_{2,5} ve sledovaném období hraničních hodnot (obrázek 93).



Obrázek 93. Průměrné koncentrace PM_{2,5} za roky 2014–2018 [μg.m⁻³]

Zdroj: Český hydrometeorologický ústav, 2020



Obrázek 94. Průměrné koncentrace benzenu za roky 2014–2018[μg.m⁻³]

Zdroj: Český hydrometeorologický ústav (ČHMÚ), 2020

Dle informací ČHMÚ patří benzo(a)pyren v současnosti k hlavním problémům znečištění ovzduší v České republice. V roce 2017 byl imisní limit pro roční průměrnou koncentraci překročen na téměř dvou třetinách všech stanic s dostupnými daty. U žádné jiné látky s platným imisním limitem nedochází k překročení na tak velkém podílu stanic. V Rožnově p. R. je imisní limit benzo(a)pyrenu překročen téměř dvojnásobně (obrázek 95).

1,9	Zubří 1,9	1,8	1,4	1,3	1,3	1,3	1,3	1,2	1,1	1
2	1,8	1,4	1,4	1,7	1,8	1,8	1,3	1,2	1,2	1,1
2	2	1,4	1,9	2	1,4	1,9	1,3	1,8	1,2	1,1
1,9	1,8	1,4	1,9	1,9	1,9	1,9	1,3	1,7	1,8	1,1
1,4	1,4	1,4	1,4	1,6	1,4	1,8	1,3	1,8	1,7	1,2
1,4	1,8	1,7	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,7	1,7	1,1
1,2	1,3	1,2	1,2	1,2	1,1	1,1	1,1	1,1	1,5	1,4
1,2	1,2	1,2	1,2	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1

Obrázek 95. Průměrné koncentrace benzo(a)pyrenu za roky 2014–2018 [ng.m⁻³]

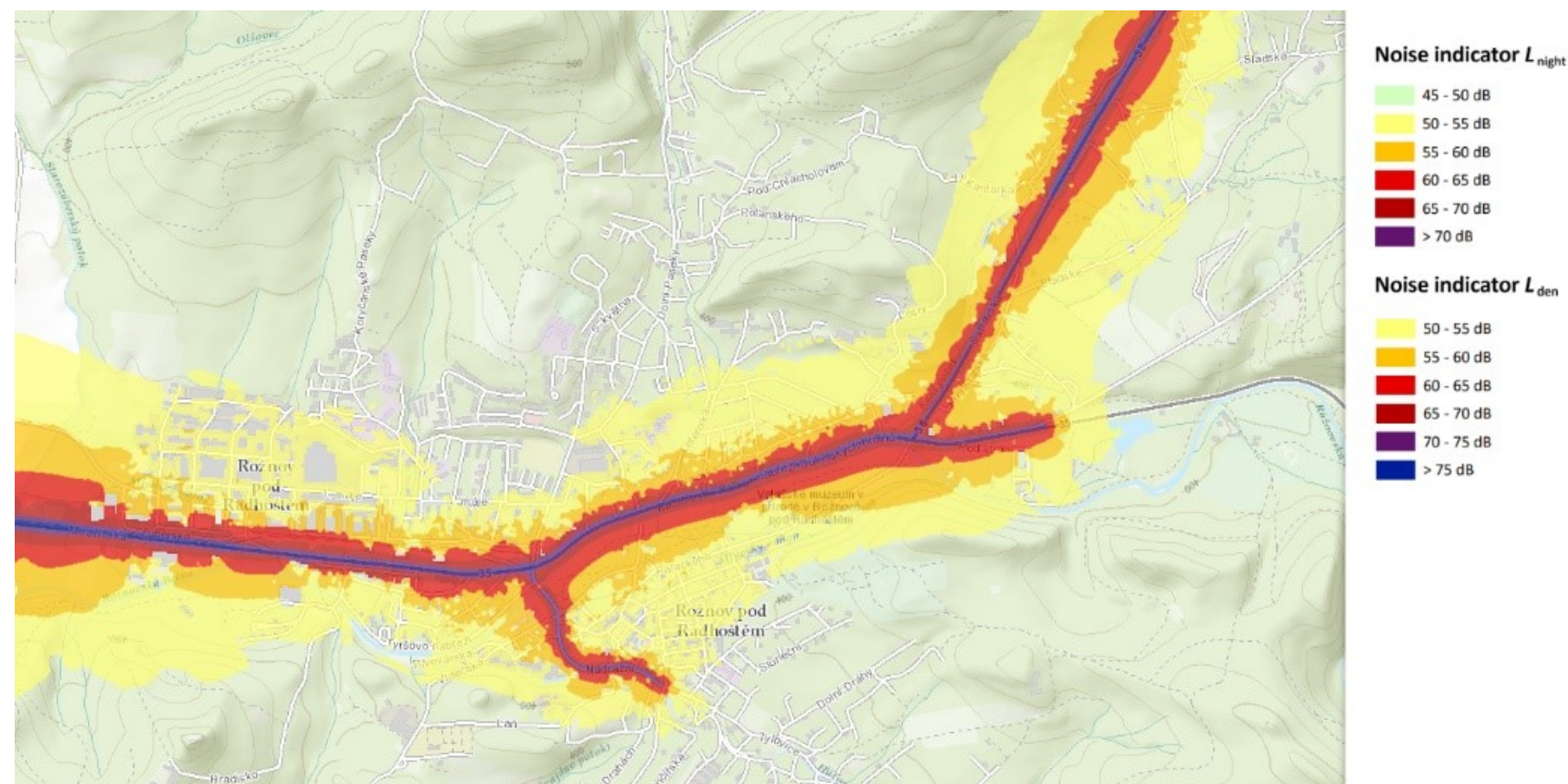
Zdroj: Český hydrometeorologický ústav, 2020

Hluk

Pro hlukové ukazatele pro den-večer-noc (L_{dvn}) a pro noc (L_n) se dle vyhlášky č. 315/2018 Sb. o strategickém hlukovém mapování stanoví tyto mezní hodnoty:

- pro silniční dopravu L_{dvn} se rovná 70 dB a L_n se rovná 60 dB,
- pro železniční dopravu L_{dvn} se rovná 70 dB a L_n se rovná 65 dB

Hluková mapa z roku 2017 ukazuje, že hluková zátěž z průtahů silnic první třídy zasahuje až několik set metrů od samotné komunikace a to v intenzitě okolo 50 dB, která není zanedbatelná.



Obrázek 96: Hluková mapa 2017

Zdroj: <https://geportal.mzcr.cz/shm/>

Naproti tomu hluk z železniční dopravy v Rožnově p. R. nepřesahuje stanovený limit.

16. Souhrnná SWOT analýza

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
<p>Dopravní dostupnost města – poloha města na hlavním silničním tahu na Slovensko, dostupnost železniční dopravy</p> <p>Hustá síť místních komunikací umožňuje dobrou dostupnost cílů ve městě prostřednictvím automobilové dopravy</p> <p>Město krátkých vzdáleností – poloha většiny velkých zaměstnavatelů v blízkosti velkých sídlišť vytváří dobré předpoklady pro cesty do práce udržitelnou dopravou</p> <p>Aktivní přístup města k řešení dopravy, zpracovaný generel dopravy a plán bezbariérových tras, strategický přístup k důležitým oblastem života ve městě (rodinná politika města, koncepce rozvoje bydlení, komunitní plán zdraví a kvality života aj.), informování a zapojování veřejnosti při plánování dopravy ve městě</p> <p>Dopravní zklidnění centra města</p> <p>Přestupní uzel v blízkosti centra města – poloha vlakového a autobusového nádraží v docházkové vzdálenosti centra</p> <p>Cyklostezka Bečva umožňuje dobrou dostupnost města pro cyklistickou dopravu v západovýchodním směru</p> <p>Podpora aktivního pohybu – každoroční konání akce Do práce na kole</p> <p>Spolupráce se školami – např. soutěž s dopravní tematikou</p> <p>Dopravní osvěta – mobilní dopravní hřiště v budově zimního stadionu pro dopravní osvětu dětí</p>	<p>Poloha města na hlavním silničním tahu na Slovensko souvisí s intenzivním provozem na silnici I/35</p> <p>Železniční trať a průtah městem tvoří bariéru v dostupnosti města, zejména pro chodce a cyklisty</p> <p>Nedostatečné podmínky pro udržitelnou dopravu do průmyslové zóny města (chybí bezpečné cyklistické spojení a zastávky a spoje veřejné dopravy před začátkem a po skončení hlavních pracovních směn)</p> <p>Veřejná doprava ve městě je zajištěna pouze regionálními vlakovými a autobusovými linkami, většina autobusů navíc není bezbariérová, což omezuje jejich využití osobami se sníženou schopností mobility, seniory a rodiči s malými dětmi</p> <p>Problémová místa leží často na silnicích, které nejsou ve vlastnictví města</p> <p>Problematická situace ohledně autobusového nádraží, nedostatečné řešení přestupního uzlu veřejné dopravy, IAD a cyklistické a pěší dopravy (nedostatečné podmínky pro bezpečný přístup k vlakovému a autobusovému nádraží a parkování automobilů a jízdních kol)</p> <p>Zatížení ul. 1. máje v době dopravní špičky (cesty do práce a z práce)</p> <p>Nedostatky v pěší infrastruktuře v okolí některých školských zařízení komplikují cesty dětí do škol a školek</p> <p>Nedostatek parkovacích ploch v některých lokalitách s vysokopodlažními domy</p> <p>Překročený emisní limit benzo(a)pyrenu, hraniční hodnoty PM_{2,5}</p> <p>HROZBY</p> <p>Růst intenzit automobilové dopravy a souvisejících externalit i vlivem dopravní indukce (emise, hluk, nehody, kongesce, zábor veřejného prostoru)</p> <p>Růst tranzitní dopravy, včetně</p>
PŘÍLEŽITOSTI	
<p>Aplikace principu „kam jde pozornost, tam jde energie a tam se objeví i výsledky“</p> <p>Zkvalitňování podmínek pro udržitelné formy dopravy (chůze,</p>	

<p>cyklistiku, veřejnou dopravu)</p> <ul style="list-style-type: none"> - budování nových spojení pro lepší prostupnost města (zejména přes průtah silnice I/35 a železniční trať) - vybudování cyklistického spojení z velkých sídlišť na SZ města do průmyslové zóny <p>Zavedení městské hromadné dopravy</p> <p>Bezbariérová řešení dopravy pomohou městu reagovat na demografické stárnutí obyvatel</p> <p>Zlepšení podmínek pro integraci dopravy a multimodalitu (přestupní terminál u vlakového a autobusového nádraží, vč. bezpečného parkování jízdních kol a automobilů)</p> <p>Podpora pěší a cyklistické dopravy při cestách (nejen) do práce (pokračování kampaně Do práce na kole, zapojení do Evropského týdne mobility apod.)</p> <p>Spolupráce s významnými zaměstnavateli ve městě a regionu</p> <p>Podpora sdílené dopravy (car-sharing, bike-sharing)</p> <p>Budování car-free zón v místech nové výstavby</p> <p>Vytvoření veřejných prostranství v lokálních centrech města (křížení ulic 1. máje, u kina)</p> <p>Zahrnutí adaptačních opatření na změnu klimatu při plánování dopravní infrastruktury podpoří příjemné mikroklima a prostředí pro život v Rožnově p. R.</p> <ul style="list-style-type: none"> - výsadba městské zeleně podél komunikací zpříjemní pohyb chodců i cyklistů, pomůže snížit dopady sucha a horka a zlepšovat kvalitu ovzduší - výměna nepropustných povrchů parkovišť za propustné či polopropustné a budování svejlů podpoří vsakování dešťové vody a její využití v lokalitě namísto dalšího zatížení kanalizace - zelené střechy parkovišť a budov pomohou snižovat vliv horka a podpoří příznivé mikroklima města 	<p>nákladní tranzitní dopravy</p> <p>Přehlížení vlivu dopravní indukce na růst objemu automobilové dopravy, kdy zvyšování silniční kapacity ve městech samo o sobě vede k podstatnému nárůstu automobilové dopravy a neřeší tedy problém dopravních kongescí</p> <p>Snížení objemu veřejné dopravy plánované Zlínským krajem by zhoršilo dostupnost veřejnou dopravou v Rožnově p. R. a návaznost spojů</p> <p>Stagnace řešení problematiky veřejné dopravy</p> <p>Riziko, že město přijde o autobusové nádraží (soukromý vlastník stanice v jednání s novým vysoutěženým dopravcem klade požadavky pro dopravce obtížně splnitelné)</p> <p>Upřednostňování IAD před ostatními módy, opomíjení potřeb chodců a cyklistů (vnímání chodců a cyklistů jako překážky dopravního provozu) – v kontrastu s demografickým stárnutím populace a nutností řešit bezbariérové přístupy k důležitým cílům ve městě (bezbariérová veřejná doprava, přístupy na zastávky a do budov úřadů, obchodů, polikliniky apod.)</p> <p>Nedostatečné řešení dopravních problémů ze strany vlastníků komunikací</p> <p>Nedostatek finančních prostředků na rozvoj systému udržitelné dopravy</p>
--	--