

Dopravní studie Valašské Klobouky

Dopravní posouzení

Zpráva



Zpracovatel



HBH Projekt spol. s r.o.

Objednatel



Město Valašské Klobouky

Obsah

Úvod	5
1 Křižovatka silnic I/57 Československé armády a Cyrilometodějská s III/05747	
Nádražní a MK Mlýnská	6
1.1 Intenzity celostátního sčítání dopravy	6
1.2 Intenzity dopravy z provedeného průzkumu	7
1.2.1 Stávající intenzity dopravy	8
1.2.2 Výhledové intenzity dopravy	9
1.2.3 Generovaná doprava	11
1.3 Kapacitní posouzení křižovatky ČSA x Nádražní	11
1.3.1 Kapacitní posouzení křižovatky obecně	11
1.3.2 Stávající stav 2019	12
1.3.3 Výhledový stav 2039 (bez vlivu prodejny Lidl)	13
1.3.4 Výhledový stav 2039 s generovanou dopravou	13
1.4 Posuzované varianty křižovatky	13
1.4.1 Varianta č. 1	14
1.4.2 Varianta č. 2	15
1.4.3 Varianta č. 2a	16
1.4.4 Varianta č. 3	16
1.4.5 Zhodnocení variant	18
1.4.6 Návrh alternativního řešení	18
2 Doprava v klidu – parkování ve městě	20
2.1 Lokality parkování	20
2.2 Záchytné parkoviště	22
2.2.1 Parkoviště „U hřbitova“	22
2.2.2 Parkoviště „za Kulturním domem Klobučan“	24
2.3 Zóna parkování	24
2.4 Závěry a doporučení k řešení parkování	25
3 Posouzení jednosměrných ulic v centru města, zvýšení prostupnosti města	26
3.1 Analýza stavu	26
3.1.1 Ulice Soukenická a Školní	26
3.1.2 Masarykovo náměstí, ulice 2. května	27
3.1.3 Smetanova, Hřbitovní, Partyzánská, Masarykovo náměstí	29
3.1.4 Koželužská, Palackého	30
3.1.5 Kopec, Sušilova	31
3.1.6 Josefa Valčíka, U Náhonu, Školní	32
3.2 Návrh případných úprav	32

Zpráva

3.2.1	Ulice Soukenická a Školní.....	32
3.2.2	Masarykovo náměstí, ulice 2. května	32
3.2.3	Smetanova, Partyzánská.....	33
3.2.4	Koželužská, Palackého	33
3.2.5	Kopec, Sušilova	34
3.2.6	Josefa Valčíka, U Náhonu, Školní	34
3.2.7	Ostatní	34
4	Multimodální přestupní uzel	35
4.1	Analýza stávajícího stavu	35
4.1.1	Zastávka „Valašské Klobouky, aut.st.“ (Masarykovo nám).....	35
4.1.2	„Valašské Klobouky, žel.st.“	37
4.1.3	Vazba cyklistické dopravy	40
4.2	Návrh řešení	40
5	Ostatní.....	41
5.1	Přesun autobusových zastávek na Masarykově náměstí	41
5.2	Omyly v dopravním značení	42
5.2.1	Nesmyslné vyznačení přednosti v jízdě	42
5.2.2	Nesmyslné ukončení zóny 30	42
6	Závěr.....	43
7	Seznam příloh	44

Zpráva

Identifikační údaje zakázky

Objednatel

název	Město Valašské Klobouky
sídlo	Masarykovo nám. 189, 766 01 Valašské Klobouky
IČO	00284611
DIČ	CZ00284611
zástupce ve věcech smlouvy	Mgr. Karel Ptáček, garant pro dopravu
zástupce ve věcech technických	Ing. Radek Bařinka, vedoucí odboru investic a strategického rozvoje

Zhotovitel

název	HBH Projekt spol. s r.o.
sídlo	Kabátníkova 5, 602 00 Brno
IČO	449 61 944
DIČ	CZ 44961944
zástupce ve věcech smlouvy	Ing. Michala Hrnčířová, ředitel a jednatel společnosti
zástupce ve věcech technických	Ing. Jaroslav Heinrich, vedoucí ateliéru DI 1

Předmětem zakázky je vypracování dopravní studie, která se bude zabývat posouzením výhledové kapacity křižovatky silnice I/57 s III/05747 Nádražní a MK Mlýnská a s ní související okolí ve Valašských Kloboukách.

Obsahem studie je dále:

- Posouzení variant křižovatky ulic Československé armády, Cyrilometodějská, Nádražní a Mlýnská
- Doprava v klidu – záchytná parkování ve městě
- Posouzení jednosměrných ulic v centru města
- Vypracování studie multimodálního přístupového uzlu (přesun autobusové stanice z centra města k vlakovému nádraží)

Zakázka byla zpracována řešitelským týmem pracovníků zhotovitele, Ateliérem dopravního inženýrství 1, pod vedením Ing. Jaroslava Heinricha.

V Brně, prosinec 2019

za HBH Projekt spol. s r.o.

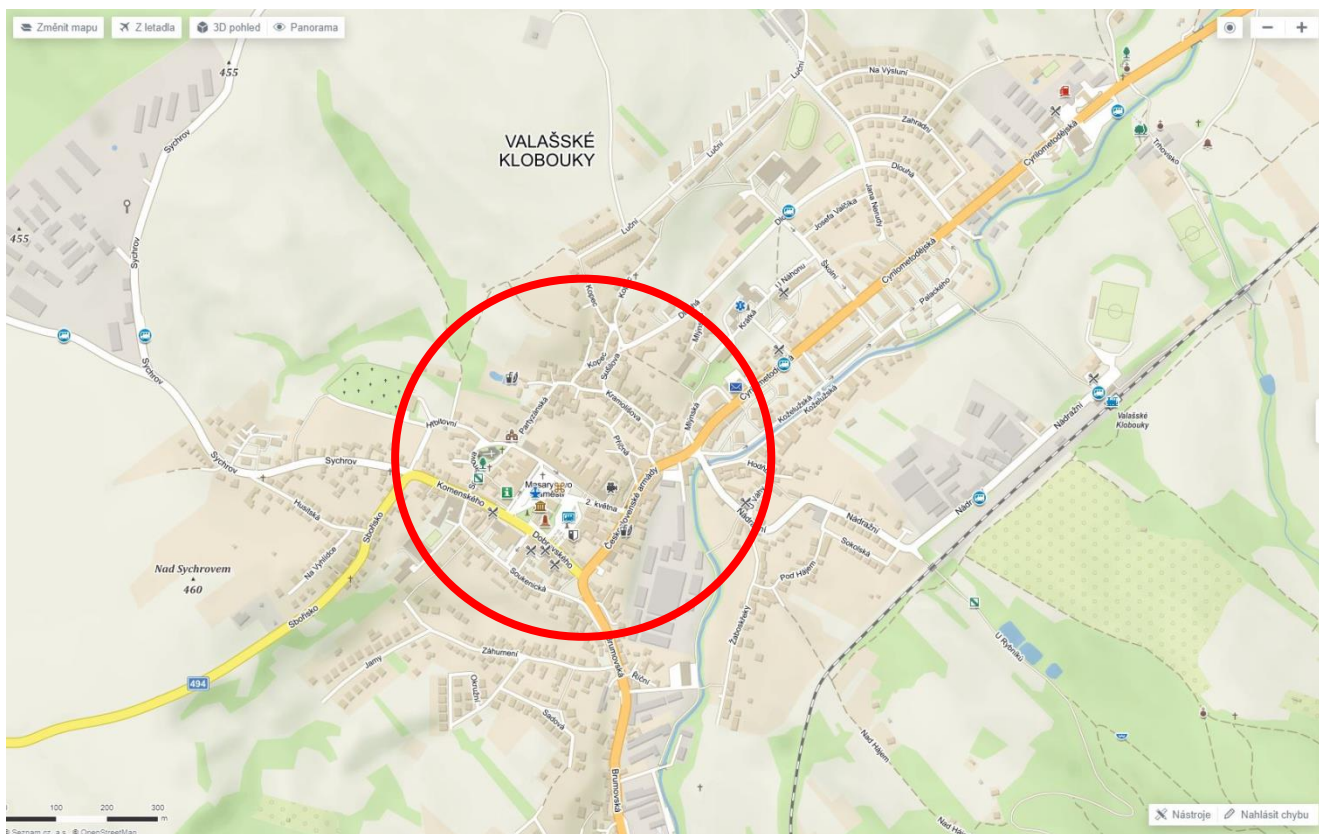
Ing. Jaroslav Heinrich

Zpráva

Úvod

Město Valašské Klobouky leží ve východní části České republiky, mezi CHKO Bílé Karpaty a CHKO Beskydy. Městem prochází silnice první třídy I/57, která vede ve směru od Vsetína a pokračuje dále přes Vlárský průsmyk na Slovensko, jedná se tak o důležitou komunikaci. Dále městem prochází železniční trať číslo 283, Horní Lideč – Bylnice, která je provedena jako jednokolejná neelektrizovaná trať s délkou necelých 20 km.

Obrázek 1 Situace širších vztahů řešené křižovatky v území (červeně vyznačené centrum města)

**Podklady:**

- 1) Celostátní sčítání dopravy 2010 a 2016 (ŘSD ČR)
- 2) TP 188 Posuzování kapacity křižovatek a úseků pozemních komunikací (EDIP s.r.o., 2018)
- 3) TP 189 Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích (EDIP s.r.o., 2018)
- 4) TP 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy (EDIP 2018)
- 5) TP 234 Posuzování kapacity okružních křižovatek (EDIP 2018)
- 6) ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací
- 7) Webový software na software.edip.cz
- 8) Mapové podklady www.mapy.cz
- 9) Webový portál www.szdc.cz; geoportal.rsd.cz;

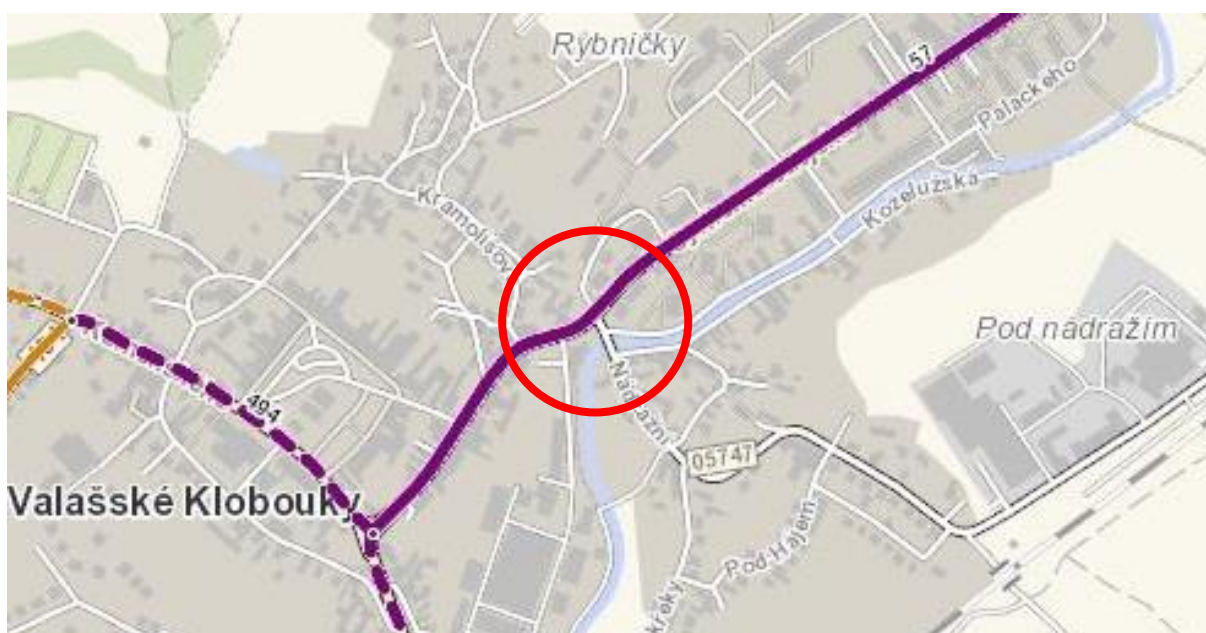
1 Křižovatka silnic I/57 Československé armády a Cyrilometodějská s III/05747 Nádražní a MK Mlýnská

Křižovatka leží na dopravě významné pozemní komunikaci I/57, která prochází městem severojižním směrem a nachází se blízko centrální části města. Křižovatka má celkem 5 ramen, z toho jedno rameno ulice Koželužská je jednosměrnou ulicí vedoucí ve směru ven z řešené křižovatky a z hlediska kapacity tak nemá takto uspořádané na křižovatku významný vliv (nepřivádí do křižovatky intenzity). Pro zjednodušení bylo proto možné dopravní intenzity vedoucí směrem na ulici Koželužská uvažovat ve směru na ulici Nádražní. Na celou řešenou křižovatku je tak z hlediska výpočtu kapacit možné nahlížet jako na křižovatku průsečnou.

1.1 Intenzity celostátního sčítání dopravy

Řešená křižovatka má na svých 2 ramenech úsek celostátního sčítání dopravy, úsek číslo 6-2920. Jedná se o jihozápadní rameno (ulice Československé armády) a severovýchodní rameno (ulice Cyrilometodějská). Níže jsou uvedeny intenzity sčítání z let 2010 a 2016.

Obrázek 2 Sčítací úsek 6-2920 s označením řešené křižovatky



Tabulka 1 Výsledky CSD 2010 a 2016 na sčítacím úseku na 2 ramenech křižovatky

	JZ a SV rameno, sčítací úsek č. 6-2920	
	rok 2010	rok 2016
O	3492	7740
M	50	138
TV	672	854
SV	4214	8732

Zpráva

Legenda	
O	Osobní a dodávková vozidla bez přívěsů i s přívěsy
M	Jednostopá motorová vozidla
TV	Těžká motorová vozidla
SV	Všechna motorová vozidla celkem (součet vozidel)

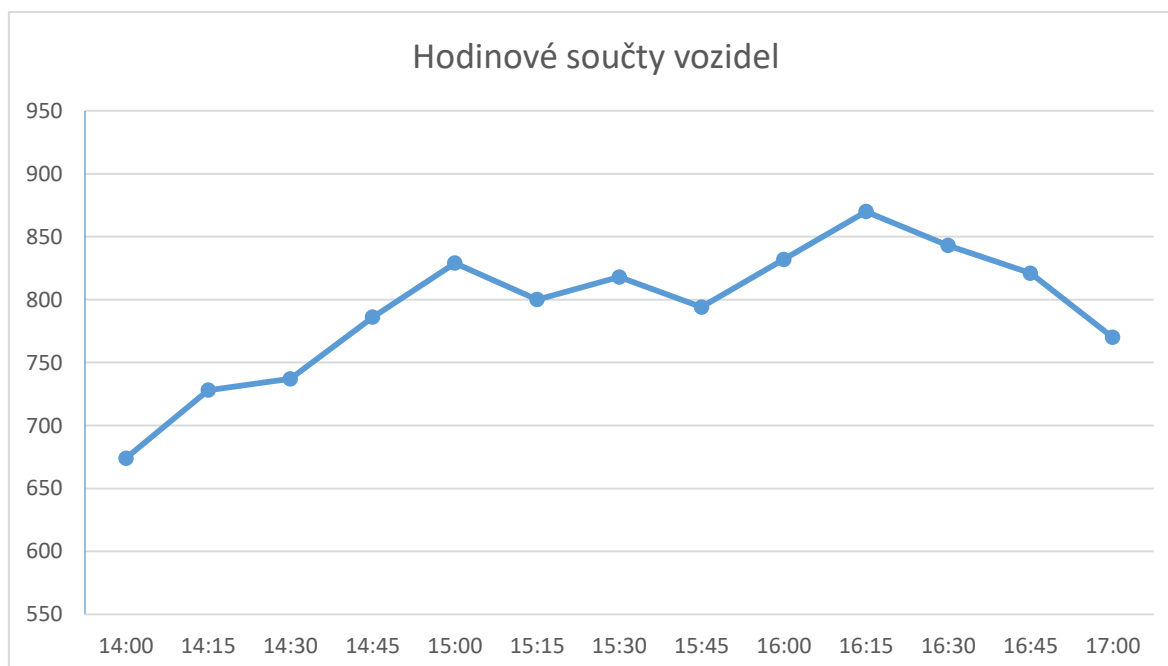
Zdroj: <http://scitani2010.rsd.cz> a <http://scitani2016.rsd.cz>

Z porovnání hodnot výsledků CSD 2010 a 2016 je zřejmé, že mezi těmito dvěma lety došlo k nárůstu na více jak dvojnásobek původních intenzit z roku 2010.

1.2 Intenzity dopravy z provedeného průzkumu

V rámci řešení kapacitního posouzení křižovatky silnic I/57 s III/05747 Nádražní a MK Mlýnská bylo potřeba získat aktuální data o intenzitách a pohybu vozidel v křižovatce. Proto byl proveden dopravní průzkum pohybů vozidel ve středu 5. června 2019 v odpoledních hodinách mezi 13:00 a 17:00, tedy dostatečnou dobu před i po předpokládané hodině odpolední dopravní špičky. Vozidla byla sledována po čtvrthodinách v jednotlivých průjezdných směrech, přičemž byla rozdělena do kategorií na osobní, dodávky do 3,5 tun, nákladní spolu s autobusy a nákladní vozidla s přívěsy a návěsy. Byly sledovány také motocykly, cyklisté a chodci pohybující se ve sledované lokalitě křižovatky a přes jednotlivá ramena. Dle uspořádání křižovatky pro snadnější zpracování a možnost vyhodnocení byly intenzity vozidel jedoucích ve směru na ulici Koželužská uvažovány a připočteny k ulici Nádražní, jak již bylo zmíněno výše. Nejprve byla určena hodina dopravní špičky, která se v křižovatce v den průzkumu odehrávala.

Graf 1 Stanovení špičkové hodiny (vjezdy všech vozidel/hod celkem)



Graf 1 zobrazuje hodinový součet 4 po sobě jdoucích čtvrt hodinových intenzit všech vozidel vjíždějících do křižovatky. Např. hodnota intenzity vztažená k času 14:30 odpovídá součtu všech vozidel mezi 13:30 až

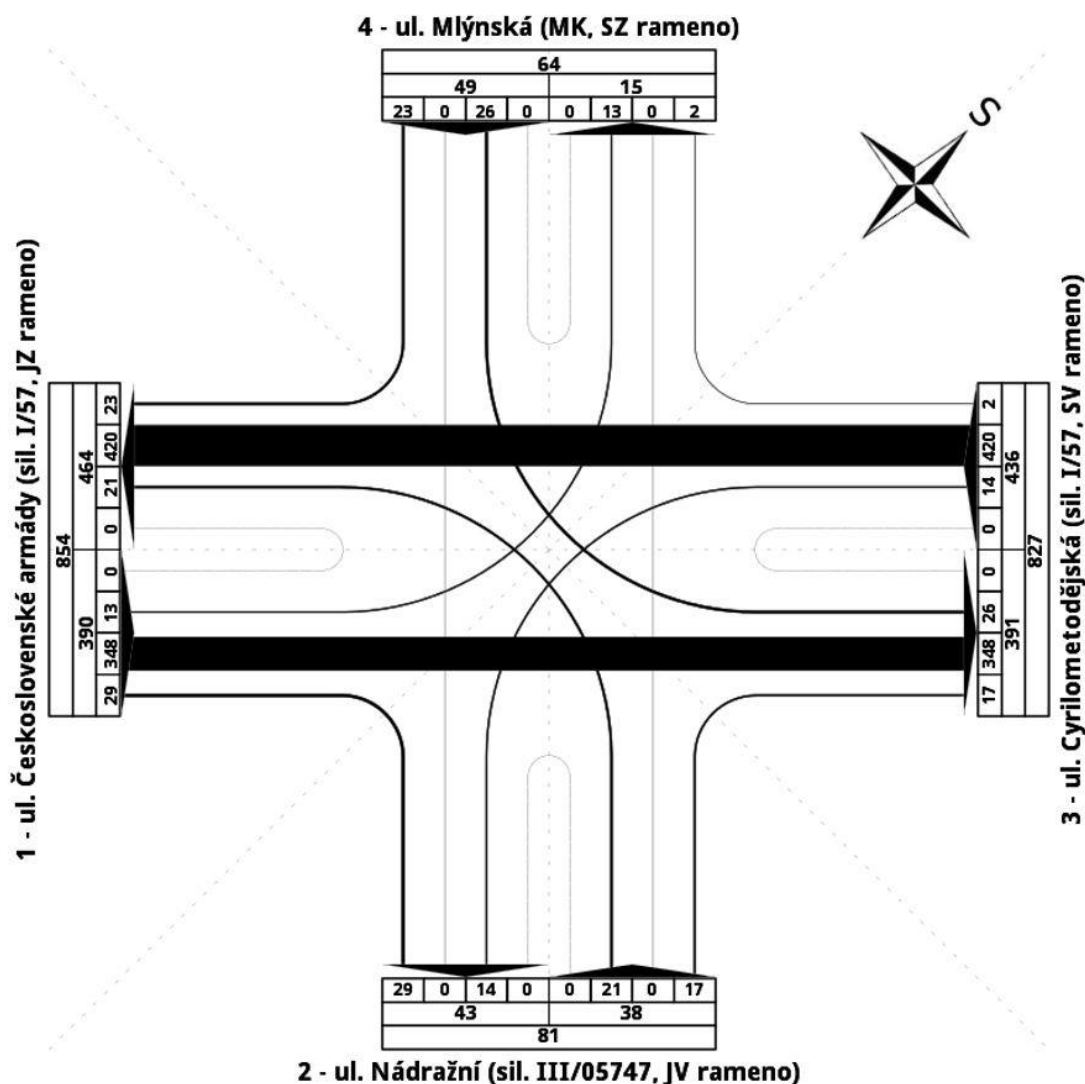
Zpráva

14:30 apod. Je tak jasně rozpoznatelné, že největší hodinová intenzita v době průzkumu (tzn. špičková hodinová intenzita vozidel) nastala v čase 15:15 až 16:15 a to v celkovém součtu 870 voz/hod.

1.2.1 Stávající intenzity dopravy

Dle požadavků TP 188 „Posuzování kapacity křižovatek a úseků pozemních komunikací“ se křižovatky na silnicích I. třídy posuzují na padesátirázovou intenzitu dopravy (I_{50}) pro výhledové období 20 let po uvedení stavby do provozu, nebo pro nejvyšší zatížení v tomto časovém období. Protože dopravní průzkum probíhal v běžný pracovní den ve čtvrtek v době dopravní špičky, byl určen odhad padesátirázové intenzity dle TP 189 „Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích“ vynásobením přepočtovým koeficientem špičkové hodinové intenzity dopravy v běžný pracovní den na padesátirázovou intenzitu dopravy. Tento koeficient má pro všechny komunikace jednotnou velikost 1,13. Na Obrázek 3 je uveden kartogram intenzit vozidel pro hodnoty padesátirázové intenzity dopravy roku 2019.

Obrázek 3 Kartogram intenzit křižovatky – hodnoty I_{50} 2019



Zpráva

1.2.2 Výhledové intenzity dopravy

Pro stanovení výhledových intenzit dopravy I_{50} pro dvacetileté návrhové období se vychází ze stávajících hodnot I_{50} , které se vynásobí příslušnými koeficienty prognózy dopravy dle TP 225. Pro tento posudek byly použity koeficienty růstu dopravy dle III. vydání TP 225, platné od září 2018. V hodnotách pro silnice I. třídy nad 20 km od krajského města.

Přepočet jednotlivých intenzit pro oba roky (2019 a 2039) je doložen v následující Tabulka 2.

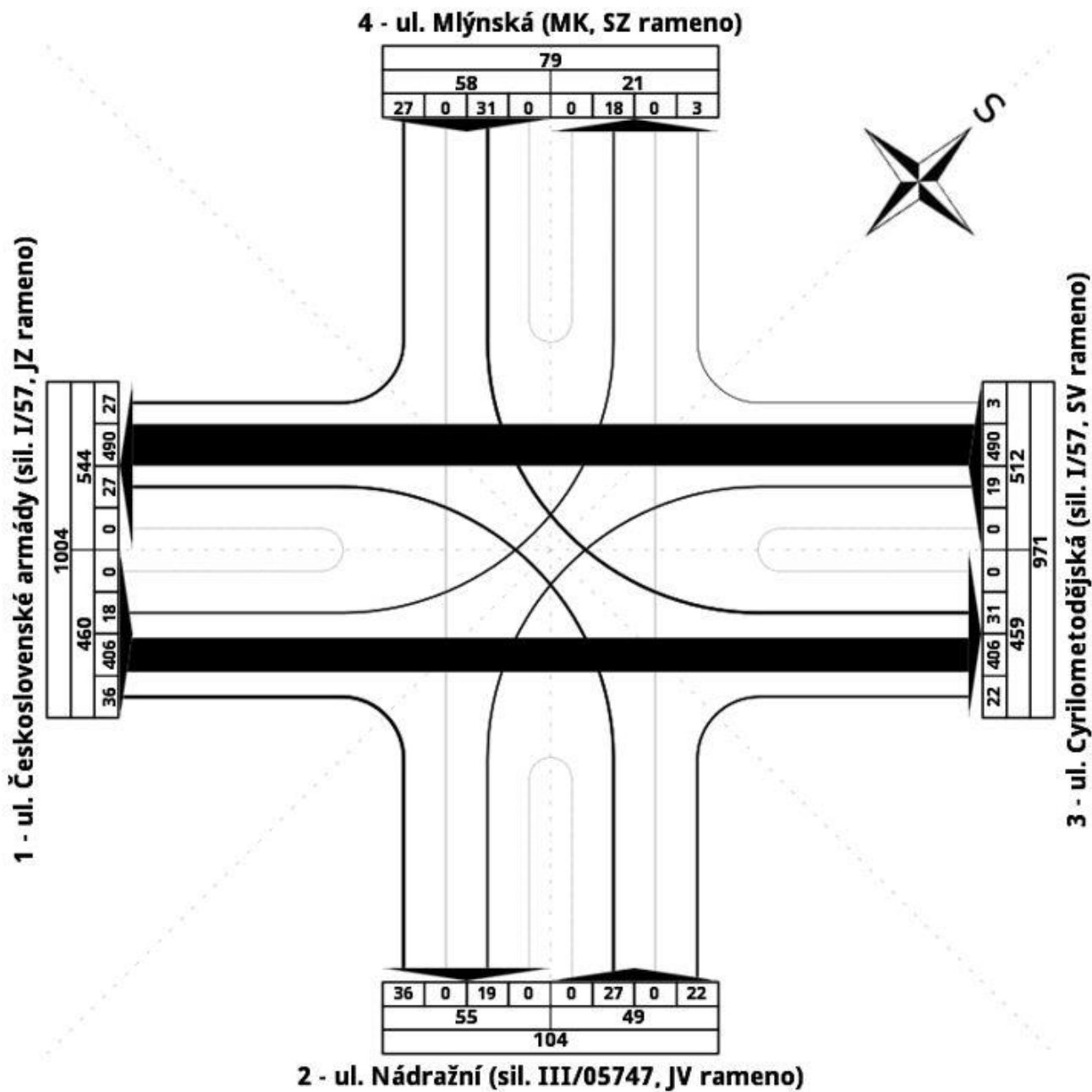
Tabulka 2 Přepočet intenzit z roku 2019 na rok 2039

Vjezdové rameno	Kategorie vozidel	Rok 2019	Rok 2039
1 ul. Československé armády (sil. I/57, JZ rameno)	LV	365	427
	TV	25	33
	Součet	390	460
2 ul. Nádražní (sil. III/05747, JV rameno)	LV	36	44
	TV	2	5
	Součet	38	49
3 ul. Cyrilometodějská (sil. I/57, SV rameno)	LV	406	473
	TV	30	39
	Součet	436	512
4 ul. Mlýnská (MK, SZ rameno)	LV	49	57
	TV	0	1
	Součet	49	58

Pro kapacitní posudky (2019 a 2039) byly určeny růstové koeficienty v souladu s TP 225 (III. Vydání). Pro rok 2019 pro LV činí 1,06 a pro TV 1,04. Pro rok 2039 je růstový koeficient velikosti 1,23 pro kategorii LV a 1,22 pro kategorii TV. Všechny objemy dopravy, které byly pro uvažovanou křižovatku počítány, jsou pro padesátirázovou intenzitu dopravy I_{50} .

Na Obrázek 4 na následující stránce je uveden kartogram výhledových intenzit vozidel pro hodnoty padesátirázové intenzity dopravy roku 2039, který zobrazuje zatížení křižovatky a jízdní směry vozidel v křižovatce.

Zpráva

Obrázek 4 Kartogram intenzit křižovatky – hodnoty I_{50} 2039

1.2.3 Generovaná doprava

Pro posouzení budoucí propustnosti ČSA a Nádražní je důležitou okolností i očekávání zprovoznění prodejny LIDL v bezprostřední blízkosti posuzované křižovatky na podzim 2019. Generovaná doprava byla vypočtena na základě poskytnutých podkladů a plánovaného funkčního využití území prodejny LIDL na základě aktuálně platných metodických pokynů MD s využitím certifikovaného softwaru PRODEGO.

Generovaná doprava je vyjádřena jako nárůst intenzity dopravy na okolních komunikacích v jednom směru a dosahuje hodnot 305 vozidel za den. Tato intenzita dopravy tedy vyjadřuje zatížení výhledovou dopravou, která bude rozdělena na okolní komunikační síť v jednom směru jízdy po zprovoznění plánovaného záměru výstavby prodejny LIDL. Jedná se o hodnoty celkové možné dopravy, která je platná pro období po dokončení plánovaného záměru v území a nepodléhá již dalšímu růstu. Výpočet hodnoty generované dopravy je doložen jako Příloha 4 této zprávy. Hodinové intenzity generované dopravy byly následně použity pro účely kapacitního posouzení řešené křižovatky „Nádražní“ a stanoveny pro časové období identifikované špičkové hodiny (15:15-16:15) a pro nejvyšší možné zatížení v týdnu pro pátek (130 %). Kapacitní výpočet křižovaly je uveden v kapitole 1.3.

1.3 Kapacitní posouzení křižovatky ČSA x Nádražní

1.3.1 Kapacitní posouzení křižovatky obecně

Kapacitní posouzení křižovatek se provádí podle ČSN 73 6102 „Projektování křižovatek na pozemních komunikacích“. Dle této normy se vyžadují pro jednotlivé komunikace následující stupně úrovně kvality dopravy na křižovatkách:

- | | |
|---|-----------|
| • dálnice, rychlostní silnice, silnice I. tříd | stupeň C; |
| • silnice II. tříd | stupeň D; |
| • silnice III. tříd | stupeň E; |
| • rychlostní místní komunikace a přechodové úseky | stupeň D; |
| • místní komunikace | stupeň E. |

Kritériem kvality dopravy na úrovněových křižovatkách je střední doba zdržení na vjezdu do křižovatky. Mezní hodnoty pro úrovněové křižovatky neřízené (průsečné, stykové, okružní) a křižovatky řízené světelnou signalizací jsou uvedeny v Tabulka 3.

Tabulka 3 Mezní hodnoty střední doby zdržení na vjezdu pro úrovněové křižovatky

Stupeň ÚKD		Střední doba zdržení (s)	
označení	charakteristika	Neřízené křižovatky	Křižovatky řízené SSZ
A	doba zdržení malá	≤ 10	≤ 20
B	zdržení ještě bez front	≤ 20	≤ 35
C	ojediněle krátké fronty	≤ 30	≤ 50
D	stabilní stav s vysokými ztrátami	≤ 45	≤ 70
E	nestabilní stav	> 45	> 70
F	překročená kapacita	---	---

Kapacitní posouzení se podle ČSN 73 6102 provádí pro období 20 roků po předpokládaném uvedení stavby do provozu nebo na nejvyšší dopravní zatížení v průběhu tohoto období. Tento posudek je zpracován pro výhledový rok 2039 (2019 + 20). Pro kapacitní posouzení bylo pro přepočítání vstupních požadovaných kategorií použito rozdělení LNV do kategorií OV a TV dle následující tabulky GŘ ŘSD ČR.

Zpráva

Tabulka 4 Rozdělení LNV do kategorií OV a TV

Kategorie komunikací	Popis	OV	TV
I	Praha, dálnice I. a II. třídy	68	32
II	Krajská města, silnice I. třídy	65	35
III	Ostatní města, silnice II. třídy	60	40
IV	Vesnice, silnice III. třídy	50	50

1.3.2 Stávající stav 2019

Kapacitní posouzení křižovatky bylo provedeno na padesátirázovou intenzitu dopravy přepočtenou z provedeného dopravního průzkumu na křižovatce dne 5. 6. 2019. Kapacitní posouzení stávajícího stavu je uvedeno jako Příloha 1 k této zprávě. Na všech paprscích křižovatky byla stanovena úroveň kvality dopravy (ÚKD) stupeň "A" se střední dobou zdržení do 9 s. Vzhledem ke stanoveným a přípustným ÚKD pro posuzované komunikace lze konstatovat, že křižovatka ve stávajícím upořádání vyhovuje požadavkům na dosahovanou ÚKD s dostatečnou rezervou.

Obrázek 5 Pohled na stávající uspořádání křižovatky



Zdroj: google.maps

1.3.3 Výhledový stav 2039 (bez vlivu prodejny Lidl)

Řešená křižovatka byla posouzena i ve variantě, že by uvažovaná křižovatka zůstala ve stávajícím stavebním uspořádání bez žádných změn a došlo by pouze k navýšení stávajících intenzit na hodnoty roku 2039. Kapacitní posouzení křižovatky tak bylo provedeno na hodnoty padesátirázové intenzity dopravy přepočteného výhledového stavu roku 2039. Výpočet kapacitního posouzení je doložen jako Příloha 2 této zprávy. Na paprsku 4 (SZ rameno) byla stanovena úroveň kvality dopravy (ÚKD) stupeň „B“ se střední dobou zdržení 11 s. Na všech ostatních ramenech křižovatky (paprsky 1, 2 a 3) byla stanovena ÚKD stupeň „A“ se střední dobou zdržení do 7 s. Kapacita neřízené úrovně křižovatky v současném stavebním uspořádání se zatížením padesátirázové intenzity roku 2039 kapacitně vyhoví.

1.3.4 Výhledový stav 2039 s generovanou dopravou

Řešená křižovatka byla posouzena i ve variantě stávajícího stavebního uspořádání s hodnotami intenzit roku 2039 navýšenými o intenzity generované dopravy vzniklé zprovozněním prodejny Lidl. Výpočet této varianty posouzení je doložen jako Příloha 3 této zprávy. Na paprsku 4 (SZ rameno) byla stanovena úroveň kvality dopravy (ÚKD) stupeň „B“ se střední dobou zdržení 11 s. Na všech ostatních ramenech křižovatky (paprsky 1, 2 a 3) byla stanovena ÚKD stupeň „A“ se střední dobou zdržení do 8 s. Kapacita neřízené úrovně křižovatky v současném stavebním uspořádání se zatížením padesátirázové intenzity roku 2039 a s přičtením intenzit generované dopravy kapacitně vyhoví.

Na základě těchto výpočtů je možno konstatovat, že provoz prodejny Lidl ovlivní intenzity dopravy v této křižovatce minimálně. Křižovatka i se započtením tohoto vlivu kapacitně vyhoví.

1.4 Posuzované varianty křižovatky

V rámci úprav křižovatky, byly poskytnuty k posouzení celkem 4 různé varianty řešení. Všechny varianty mají na řešenou křižovatku pozitivní vliv z hlediska kanalizování dopravních proudů, které přes křižovatku vedou. Jednotlivá uspořádání mají také větší či menší, ale obecně pozitivní, vliv na bezpečnost silničního provozu.

Ve stávajícím stavu je plocha křižovatky značně rozlehlá, bez vyznačení jednotlivých koridorů jízdy. Není jednoznačně určeno, jakou jízdní stopu mají vozidla volit a v kterých místech mají přesně zastavovat v případě, že mají povinnost dát přednost v jízdě. V průběhu provedeného dopravního průzkumu bylo opakovaně pozorováno, že někteří řidiči využívají rozlehlé neusměrněné plochy křižovatky k nelegálnímu parkování.



Obrázek 6 Nelegálně parkující vozidla v křižovatce „Nádraží“

Specifickým problémem v této křižovatce je připojení ulice Koželužské, které je kromě jedné varianty (varianta č. 2) zachováno, ať už jednosměrně či obousměrně. U žádné z posuzovaných variant úpravy této křižovatky

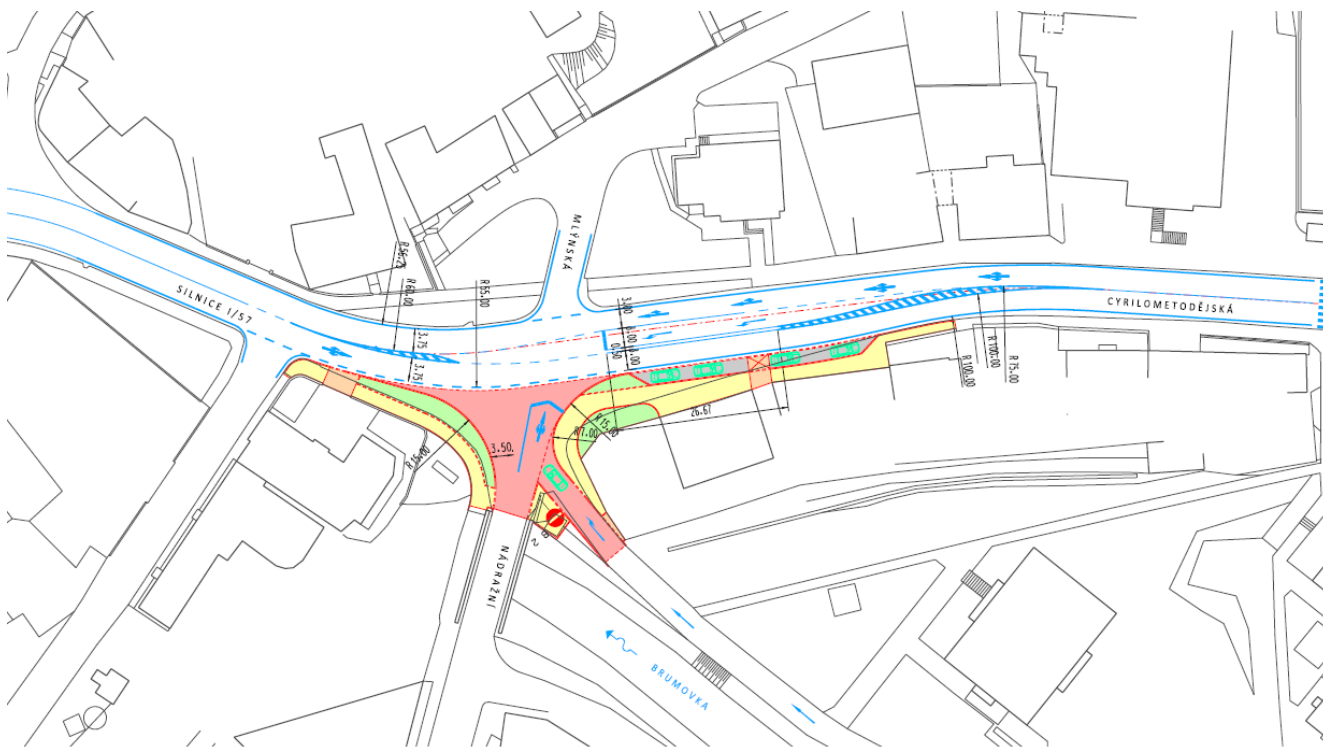
Zpráva

nejsou vyznačené přechody pro chodce, které by zvyšovaly bezpečnost pohybu chodců v rámci uvažované lokality, zejména přes dopravně zatíženou silnici I/57.

1.4.1 Varianta č. 1

Varianta č. 1 v největší míře respektuje stávající stav. Prostor křižovatky mírně upravuje především zmenšením plochy křižovatky ve směru k ulicím Nádražní a Koželužské. Zároveň obrací dovolený směr jízdy na ulici Koželužská z původního směru z křižovatky na nový směr do křižovatky. Vozidla tak nejsou v novém návrhu tímto ramenem odváděna pryč, jak je realizováno v současném stavu, ale jsou přiváděna do prostoru křižovatky napojením do ulice Nádražní v prostoru mezi mostem přes vodní tok Brumovka a mezi silnicí I/57. Na poskytnutém podkladu je také vyznačen pouze jeden přechod pro chodce, a to stávající přechod přes silnici I/57 v prostoru u pošty.

Pro jízdu po silnici I/57 je ve směru od centra Valašských Klobouk jeden pruh sloužící pro jízdu vlevo, rovně i vpravo a v opačném směru do centra je jeden pruh pro jízdu rovně i vpravo a jeden pruh pro samostatné levé odbočení do ulice Nádražní.



Obrázek 7 Křižovatka varianta č. 1

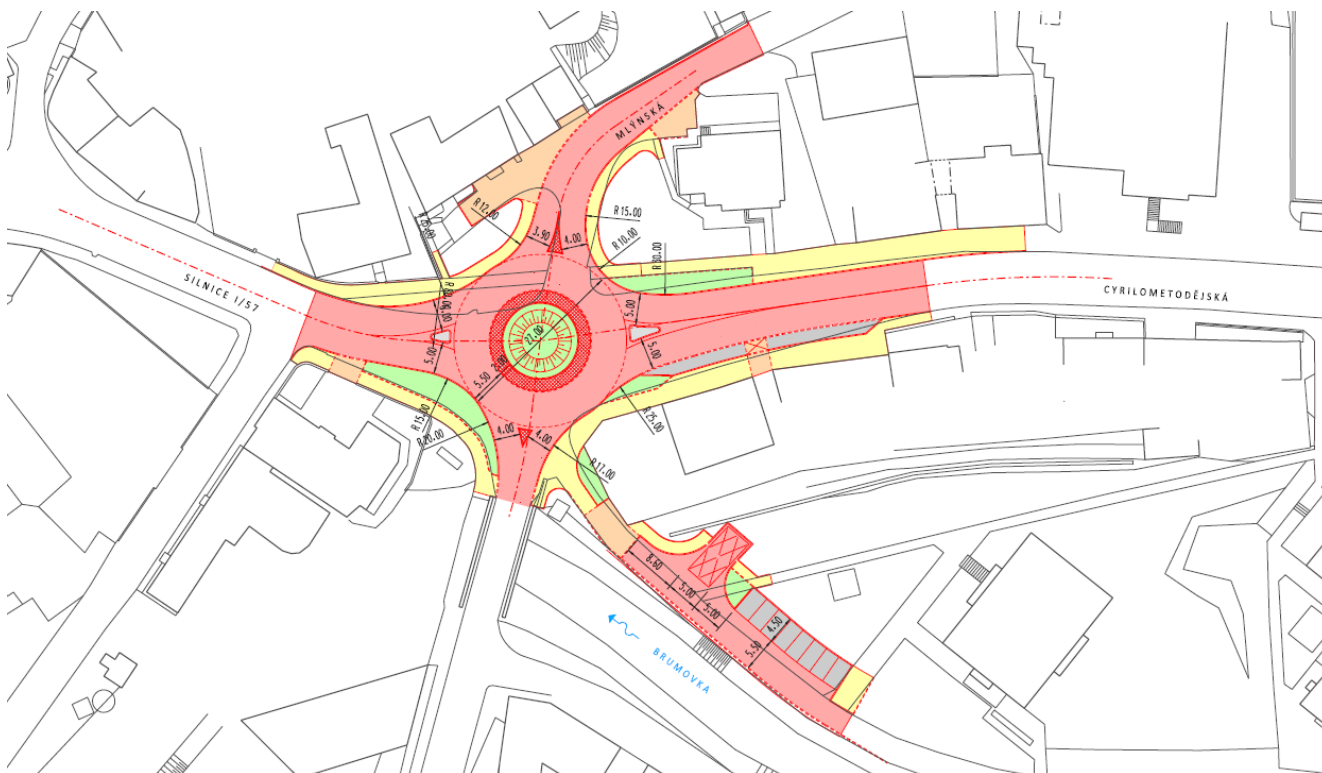
Posouzení VAR1

Z hlediska provozu v křižovatce je návrh na změnu směru jízdy v ulici Koželužské sice logickým krokem, ale vzhledem k dalšímu průběhu ulice Koželužské, a způsoby obsluhy jednotlivých, k ní připojených objektů tuto změnu směru jízdy v MK Koželužská nedoporučujeme. Vyznačení levého odbočovacího pruhu z ulice Cyrilometodějské do ulice Nádražní je sice možné, ale z hlediska kapacity křižovatky není nutné.

V návrhu postrádám přechod pro chodce přes ulici ČSA, který by byl na logické pěší trase spojující centrum města s vlakovým nádražím.

1.4.2 Varianta č. 2

Varianta č. 2 navrhuje přestavbu křižovatky na křižovatku okružní se zaslepením ulice Koželužské. Jedná se tak o 4 ramenou okružní křižovatku s průměrem 27 m a se středem umístěným na stávajícím osovém kříži komunikací. Šířka okružního pásu je 5,5 m a šířka vnitřního prstence 2 m. Na silnici I/57 mají vjezdové a výjezdové větve šířku 5 m, na ulici Nádražní šířku 4 m a na ulici Mlýnské má vjezdová větev šířku 3,9 m a výjezdová 4 m. Dle poskytnutých podkladů byla tato varianta prověřena obalovými křivkami a ověřena tak průjezdnost křižovatkou. Ulice Koželužská byla zaslepena a na jejím nově vytvořeném konci je umístěno obratiště v podobě úvratí. V této variantě nejsou vyznačeny přechody pro chodce, které by řešily pohyb chodců přes jednotlivé komunikace.



Obrázek 8 Křížovátka varianta č. 2

Posouzení VAR2

Samotný návrh okružní křižovatky je v dané lokalitě bezesporu velmi dobrým řešením, které by mohlo významně přispět k logickému uspořádání řešeného prostoru a zároveň by OK byla významným zklidňujícím prvkem pro řidiče, a to především ve směru od Horní Lidče, kde by křižovatka logicky ukončovala předchozí dlouhý přímý úsek silnice I/57, který řidiče zdaleka nenavádí k dodržování nejvyšší dovolené rychlosti. Vzhledem k intenzitám dopravy na jednotlivých vjezdech do křižovatky považuji parametry jejich jednotlivých prvků za zbytečně velkorysé a doporučuji jejich další zpřesnění (zmenšení) v dalších případných stupních projektové dokumentace.

V návrhu postrádám přechod pro chodce přes ulici ČSA, který by byl na logické pěší trasa spojující centrum města s vlakovým nádražím.

Uslepení ulice Koželužské nepovažujeme za vhodné. Intenzita vozidel na této komunikaci je sice velmi nízká a je dána především nezbytnou obslužnou dopravou přilehlých objektů, avšak její geometrie neumožňuje její přeřazení mezi jednopruhové obousměrné komunikace. Případné výhybny by musely vzniknout na místě cenných parkovacích míst. Prověření možnosti jejich zřízení nebylo předmětem této studie. Z obecného

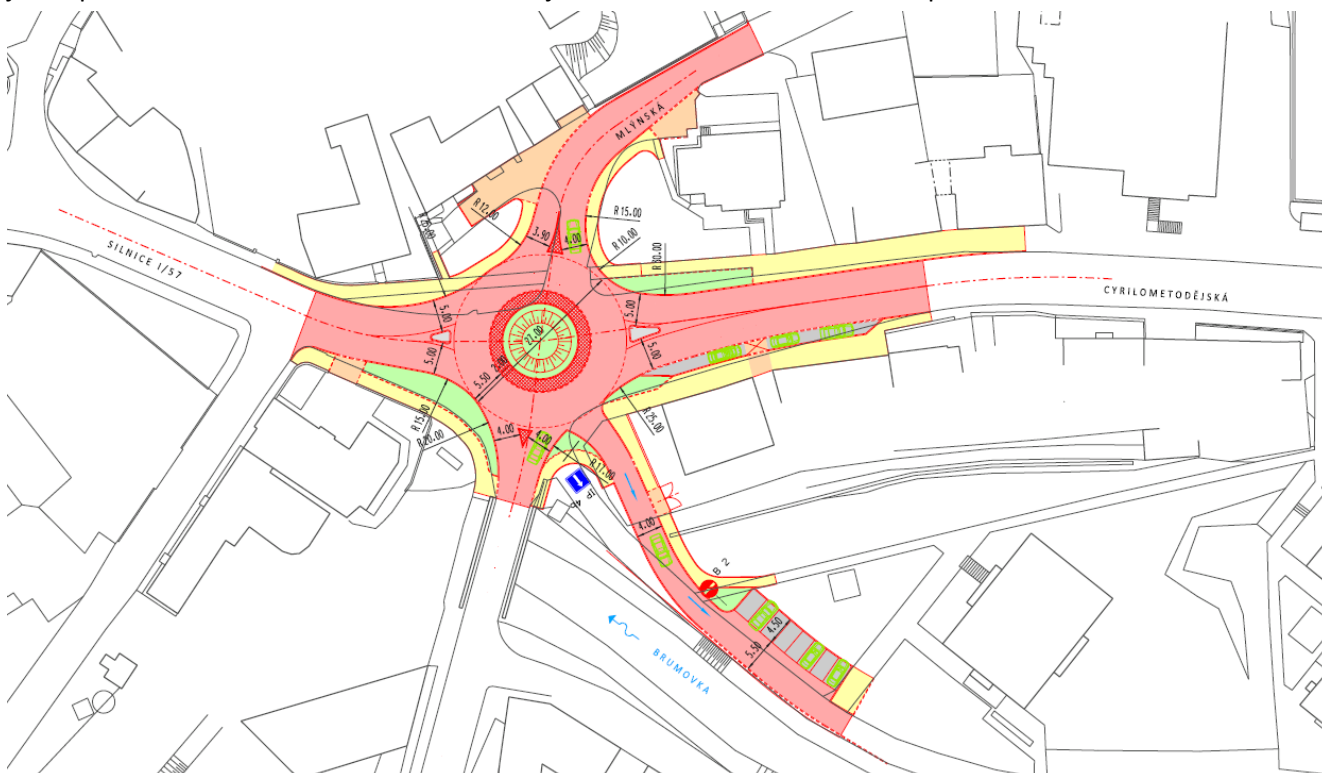
Zpráva

hlediska by však tyto komunikace mohly být zřízeny spíše na dlouhých přímých úsecích MK. Ulice Koželužská je v převážné délce ve směrovém oblouku.

Tato nevýhoda v řešení ulice Koželužské je eliminována následující variantou 2a. Ostatní nedostatky jsou obdobné jako u základní varianty 2.

1.4.3 Varianta č. 2a

Varianta č. 2a je jen mírně modifikovaná podoba předchozího uspořádání varianty č. 2, která uvažuje funkční napojení ulice Koželužské. Okružní křižovatka má průměr také 27 m. Rameno ulice Koželužské je navrženo jako jednopruhová komunikace se šířkou 4 m, která je od křižovatky v délce cca 35 m jednosměrná. Toto řešení je dle předložené dokumentace však náročnější z důvodu zásahů do okolních pozemků.

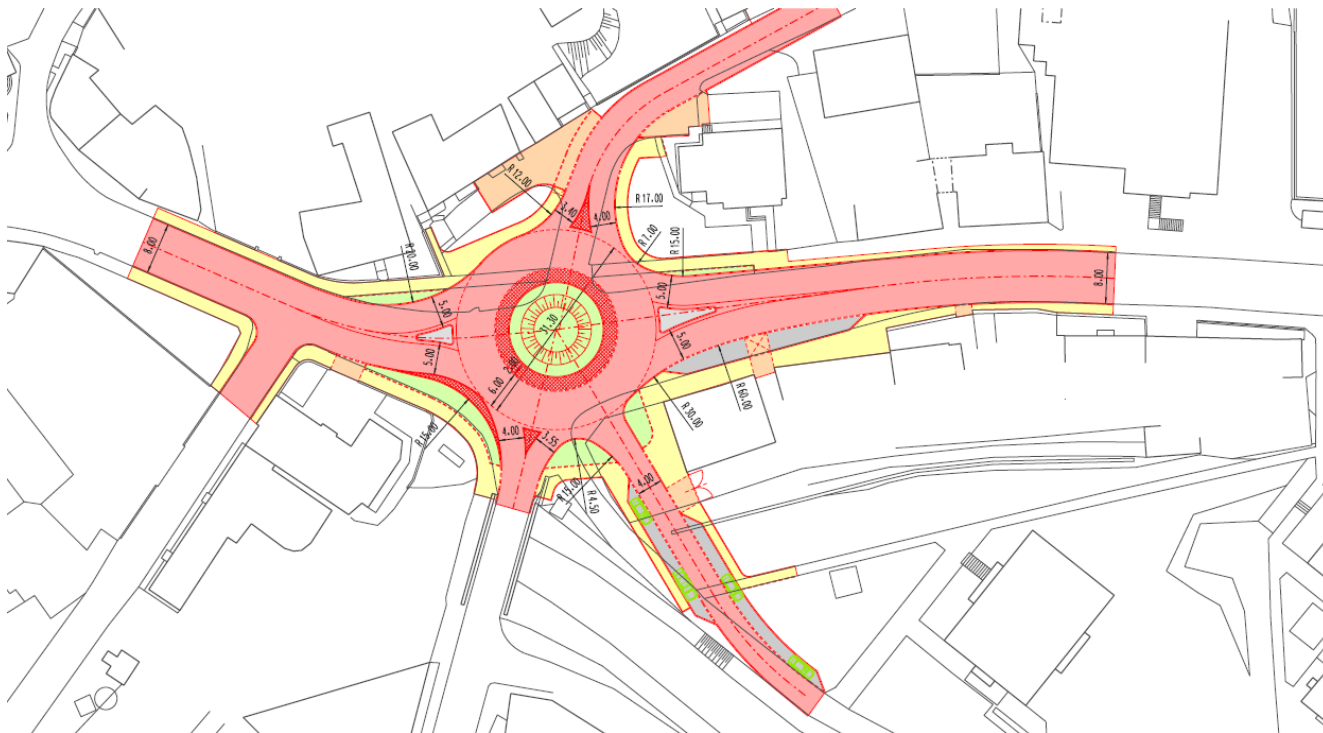


Obrázek 9 Křižovatka varianta č. 2a

1.4.4 Varianta č. 3

Varianta č. 3 je co do své rozlehlosti největší. Jedná se o okružní křižovatku s plnohodnotnými 5 rameny, která jsou všechna s obousměrným provozem. Okružní křižovatka má průměr 31,3 m. Šířka okružního pásu je 6 m a šířka vnitřního prstence 2 m. Na silnici I/57 mají vjezdové a výjezdové větve šířku 5 m, na ulici Nádražní má vjezdová větev šířku 3,55 m a výjezdová 4 m a na ulici Mlýnská má vjezdová větev šířku 3,4 m a výjezdová 4 m. Provoz v ulici Koželužská byl i přes stísněnější poměry navržen jako obousměrný, alespoň pro osobní vozidla, kterým je umožněn vjezd i výjezd z křižovatky. Jedná se zde o problematické odbočení z důvodu malého poloměru z ulice Nádražní do ulice Koželužské. Zároveň i v této variantě dochází k zásahům do přilehlých soukromých pozemků.

Zpráva

Obrázek 10 Křižovatka varianta č. 3**Posouzení VAR3**

Ve VAR3 je navržena okružní křižovatka ještě velkoryseji než ve VAR2 a VAR2a. V popisu varianty autor hovoří o obousměrném provozu osobních vozidel na ulici Koželužské. Podobnou kategorii komunikace příslušná ČSN 73 61 10 (Projektování místních komunikací) vůbec nezná a podobný provoz na ulici Koželužské možný není. Podobně jako v jiných variantách i v této postrádáme především přechod pro chodce přes ulici ČSA (sil. I/57) Navržená úprava křižovatky významně zasahuje do přilehlých soukromých pozemků.

Obrázek 11 Provoz v křižovatce „Nádražní“

1.4.5 Zhodnocení variant

Pokud by se měla křižovatka posuzovat jen samostatně bez uvažovaného napojení prodejny LIDL, vycházela by z hlediska bezpečnosti a plynulosti dopravního provozu jako nejvhodnější varianta jednopruhovému okružní křižovatky.

V průběhu posuzování bylo zjištěno, že při variantním řešení křižovatky „Nádražní“ nebylo zřejmě uvažováno plánované napojení prodejny LIDL. Na žádném z výkresů v podkladech nebylo možné dohledat řešení obou křižovatek současně, na jednání dne 16. 9. 2019 ve Valašských Kloboukách byla tato skutečnost potvrzena přítomnými. Pro plánovanou realizaci případných úprav posuzované křižovatky silnice I/57 s ulicí Nádražní je však nutné na toto společné řešení brát ohled, a to nejenom z důvodu vysoké intenzity dopravy na silnici I/57.

Kritickým prvkem řešení bude především levé odbočení ze silnice I/57 k prodejně LIDL, kde lze, vzhledem k vysokým intenzitám dopravy na silnici I/57, očekávat ve špičkové hodině dlouhé střední doby zdržení. Řada čekajících vozidel na levé odbočení k prodejně LIDL ze silnice I/57 tak bude ovlivňovat i provoz na velmi blízké (cca 35 m), námi řešené, křižovatce „Nádražní“ a zároveň i provoz na hlavní silnici I/57.

Po zvážení všech dostupných podkladů a s přihlédnutím k plánovanému otevření prodejny LIDL, jejíž dopravní připojení na silnici I/57 je od posuzované křižovatky ve velmi blízké vzdálenosti, vychází jako nejméně problematická varianta č. 1., tedy varianta průsečné křižovatky, a to zejména z důvodu nejmenších prostorových nároků na trajektorie vozidel a nejmenšího rizika ovlivnění provozu v křižovatce „Nádražní“ sousední křižovatkou „LIDL“.

Tato varianta byla předmětem kapacitního posudku, který je dokumentován v kapitole 1.3. Jak vyplývá z tohoto posudku, křižovatka jako průsečná nevykazuje žádné kapacitní problémy v současnosti ani ve zvažovaném výhledovém roce 2039, a to ani v odbočení vlevo z ulice Nádražní, které bylo předmětem diskuze při projednávání konceptu zprávy dne 16. 9. 2016. Podobně jako v jiných odbočeních i zde je ÚKD vyjádřená střední dobou zdržení v tomto pohybu menší než 10 s a splňuje tedy nejvyšší možnou úroveň kvality dopravy A, při tom požadovaná úroveň pro místní komunikaci je E se střední dobou zdržení do 45 s. Zároveň je třeba si uvědomit, že střední doba zdržení je počítána sice ve špičkové hodině intenzit dopravy, ale zároveň jako hodnota průměrná ze zdržení všech vozidel v daném průjezdu křižovatkou. To nutně znamená, že ve nejenom ve špičkové hodině, ale i v průběhu libovolného dne mohou nahodile vyskytovat vozidla, jejichž doba zdržení na vjezdu do křižovatky bude významně větší.

Vzhledem ke skutečnosti, že v době zpracování kapacitního posudku nebyla ještě v rutinním provozu prodejna LIDL, nebylo možno nijak reálně zhodnotit riziko, které spočívá v případném vzduť vozidel, která budou přijíždět ve směru od této křižovatky a chtít odbočovat do prodejny LIDL.

1.4.6 Návrh alternativního řešení

Teoreticky možným řešením křižovatky „Nádražní“ v případě problému se zahlcováním následujícího odbočení na parkoviště LIDL, by mohla být spirálovitá okružní křižovatka. Tato by však musela být prověřena příslušnou projektovou dokumentací z hlediska prostorových nároků a následně kapacitně posouzena v souvislosti s vedlejší křižovatkou „LIDL“ nejlépe formou mikrosimulace jednotlivých pohybů ve špičkové hodině.

Nejednalo by se však o plnohodnotnou spirálovitou křižovatkou se dvěma pruhy na okruhu v každém kvadrantu, ale pouze ve směru silnice I/57 do centra města. Situaci pruhů velmi dobře vystihuje dopravní značení nad jednou z okružních křižovatek v Brně na Obrázku 12 na následující straně této zprávy.

V případě námi posuzované křižovatky by na silnici I/57, na vjezdu od Horní Lidče (ulice Cyrilometodějská), byly dva jízdní pruhy a před křižovatkou by byla obdobná značka jako na Obrázku 12. Pravý pruh by byl určen pro odbočení do ulice Mlýnské a pro jízdu přímo do centra města a dalších cílů na silnici I/57. Levý pruh by v přímém směru byl pouze pro následné odbočení k prodejně LIDL, zároveň by sloužil pro případně odbočení vlevo k vlakovému nádraží ve Valašských Kloboukách.

Zpráva

Obrázek 12 Dopravní značení spirálovité okružní křižovatky v Brně

Zdroj: Google maps

S tím související je i doporučení „zjednosměrnění“ ulice Mlýnské v celé délce, a to ve směru od křižovatky „Nádražní“. Toto opatření by do určité míry pomohlo snížit intenzitu vozidel vjíždějících do křižovatky a také snížilo možnou interakci s vozidly na silnici I/57. Na jednání dne 16. 9. 2019 bylo přítomnými zástupci města upozorněno na potenciální problémy se změnou směru jízdy v části ulice Mlýnská, které souvisí s vlastnictvím jednotlivých pozemků u objektu č. 576, případně sousedícího objektu pošty. Možnost průchodu tímto územím bude muset být prověřena před finálním rozhodnutím o změně směru jízdy v ulici Mlýnské. Pokud by musel být zachován na ulici Mlýnské stávající směr jízdy a zároveň by její křižovatka se silnicí I/57 byla přestavěna na okružní, musel by být výjezd z ulice Mlýnské označený značkou C03a „Příkazaný směr jízdy vpravo“.

Zpráva

2 Doprava v klidu – parkování ve městě

2.1 Lokality parkování

V rámci řešení dopravy v klidu byl proveden v jednotlivých dílčích lokalitách průzkum kapacity, obsazenosti a nelegálního parkování ve špičkové denní i večerní době. Večerní průzkum proběhl ve středu 5. 6. 2019. Průzkum obsazenosti parkovacích míst proběhl ve čtvrtek 6. 6. 2019. Sledované území bylo rozděleno do 51 lokalit, kde je umožněno parkování a kde řidiči stabilně parkují.

Kromě celkového počtu disponibilních míst a jejich obsazenosti byl kladen důraz na způsob parkování, kdy řidiči parkují správně a kdy naopak parkují nesprávným způsobem, například na místech, kde to není dovoleno (ve vzdálenosti kratší než 5 m před hranicí křižovatky a podobně). Jednotlivé kapacity dílčích parkovacích lokalit, jejich obsazenost v průběhu dopoledního průzkumu, a zároveň i počet nelegálně parkujících vozidel, která byla dokumentována během průzkumu dne 6. 6. 2019, jsou uvedeny v Tabulce 5.

Tabulka 5 - Lokality k parkování a jejich obsazenost ve dne

Lokalita	Kapacita			Obsazenost		
	běžné	vyhrazená	celkem	legální	nelegální	celkem
Dlouhá (pod MŠ) - jih	15	0	15	10	1	11
Dlouhá (pod MŠ) - sever	8	0	8	7	0	7
Dlouhá (pod ZŠ)	16	0	16	1	0	1
Dobrovského	11	0	11	11	1	12
Hřbitovní	21	2	23	16	0	16
Koželužská 216	4	0	4	2	0	2
Koželužská 642	9	0	9	6	0	6
Koželužská 691	7	0	7	6	2	8
Koželužská 693	2	0	2	1	1	2
Koželužská 796	12	0	12	3	1	4
Koželužská 887	22	0	22	18	1	19
Koželužská 979	6	4	10	8	0	8
Krátká (DPS)	24	2	26	24	7	31
Krátká (poliklinika)	10	4	14	13	3	16
Krátká (slepá)	20	0	20	0	1	1
Luční – k vodojemu	8	0	8	1	0	1
Luční 1052 (ulice)	14	2	16	9	4	13
Luční 1053 (privat)	18	0	18	3	0	3
Luční 1053 (ulice)	8	2	10	3	0	3
Luční 895 (parkoviště)	13	0	13	8	0	8
Luční 907 (ulice)	6	0	6	4	0	4
Luční 909 (ulice)	12	0	12	6	5	11

Zpráva

Lokalita	Kapacita			Obsazenost		
Luční 911 (slepá)	0	0	0	2	0	2
Luční 911 (ulice)	13	0	13	6	3	9
Luční 912 (slepá)	8	0	8	4	4	8
Luční 912 (ulice)	16	0	16	7	3	10
Luční 913 (slepá)	8	0	8	1	1	2
Luční 913 (ulice)	16	0	16	7	4	11
Luční 914 (slepá)	7	1	8	1	3	4
Luční 914 (ulice)	15	0	15	6	3	9
Luční 915 (slepá)	4	0	4	2	3	5
Luční 915 (ulice)	15	0	15	7	1	8
Masarykovo nám.	101	5	106	99	8	107
Palackého 720	7	1	8	1	0	1
Palackého 737	10	1	11	4	1	5
Palackého 740	6	1	7	1	0	1
Palackého 741	8	1	9	7	0	7
Palackého 743	2	0	2	1	0	1
Palackého 744	2	0	2	2	0	2
Palackého 745	5	0	5	2	0	2
Palackého 746	8	1	9	3	0	3
Palackého 747	11	0	11	6	0	6
poliklinika (reserve)	6	0	6	6	0	6
Smetanova 99	0	6	6	1	1	2
Smetanova (Důbrava)	5	0	5	2	0	2
Smetanova (infocentrum, kolmá)	5	0	5	4	0	4
Smetanova (infocentrum, podélná)	3	0	3	2	0	2
Smetanova (kostel)	8	0	8	5	10	15
Soukenická – Dobrovského	17	0	17	16	0	16
Školní (DPS)	3	3	6	6	0	6
U Náhonu	32	0	32	32	12	44
	Kapacita			Obsazenost		
	běžné	vyhrazená	celkem	legální	nelegální	celkem
Celkem (DEN)	608	36	644	403	84	487
Celkem (NOC)	608	36	644	330	78	408

2.2 Záchytné parkoviště

Součástí posouzení statické dopravy bylo i posouzení nově navrhovaných lokalit parkování mimo prostor Masarykova náměstí, jako alternativních náhradních lokalit pro případ zvažovaného omezení počtu parkovacích míst na Masarykově náměstí.

Jedná se především o parkoviště v prostorách před smuteční síní a za Kulturním domem Klobučan. Využití obou lokalit pro zřízení kapacit parkování, mimo prostor stávajícího Masarykova náměstí, je bezesporu možné. Míra využití však bude bezesporu do značné míry záležet na nastolené parkovací politice města, kdy parkovné přímo na Masarykově náměstí by mělo být významně dražší, a především pak schopnosti dostatečně kontrolovat správné placení parkovného a také nelegální parkování, které bylo opakovaně sledováno v různých lokalitách centra města. Příkladem za mnohé je i běžně tolerované kolmé parkování u kostela na místech určených pro podélné parkování, a to nejenom běžnými řidiči, ale dokonce i vozidlem s reklamou autoškoly.

Obrázek 13 Nesprávné parkování vozidel v lokalitě za kostelem



2.2.1 Parkoviště „U Hřbitova“

Zvažovaná lokalita „U hřbitova“ je od náměstí ve vzdálenosti necelých 300 m, což je vzdálenost, která je používána v městských oblastech jako tzv. docházková vzdálenost k nejbližší zastávce MHD. Jsme přesvědčení, že tuto vzdálenost je velmi dobře možné aplikovat i pro docházkovou vzdálenost pro řidiče i jejich spolucestující v rámci parkování ve městě velikosti Valašských Klobouků. Pro parkoviště je zpracována ideová studie ve dvou variantách se zvažovanou kapacitou 81 míst, z toho 5 vyhrazených pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace.

V souvislosti s případným zprovozněním parkoviště „U Hřbitova“ byly posouzeny dvě otázky.

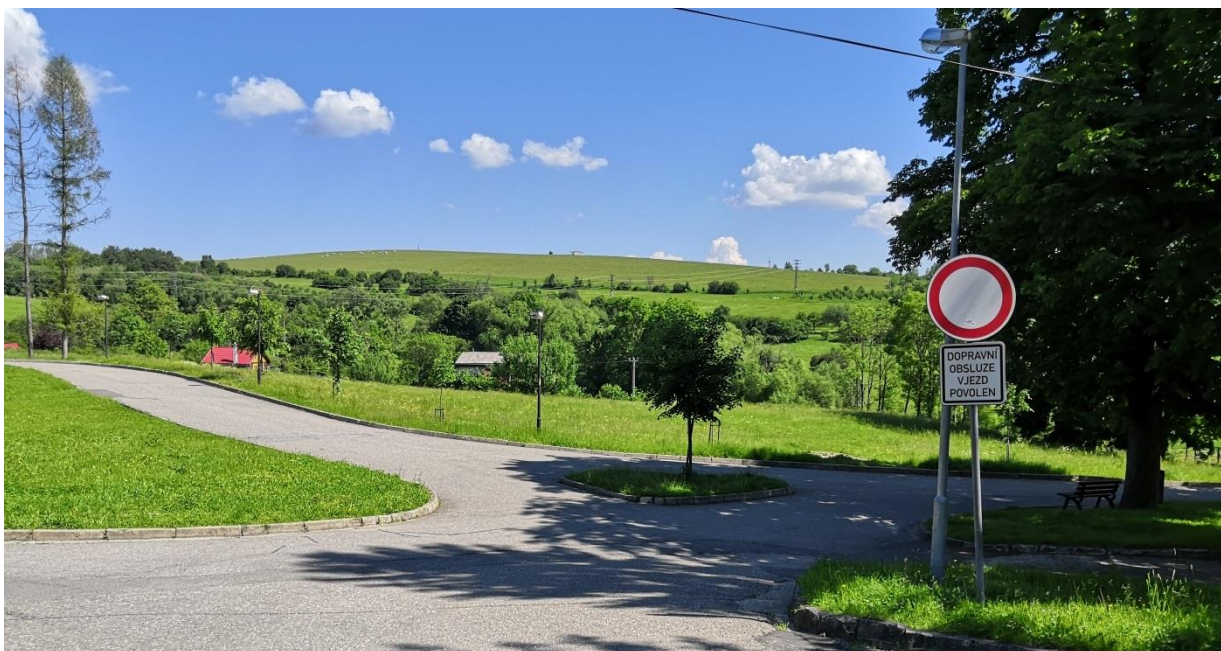
Přístupnost parkoviště pro IAD

Přístupnost parkoviště by měla být zajištěna z křižovatky ulic Sbořisko, Sychrov, Hřbitovní, Komenského přes ulici Hřbitovní. Ulice Hřbitovní je v současné době využívána jako jednopruhová obousměrná komunikace s kolmým parkováním ve směru jízdy k hřbitovu vpravo. Nízká míra využívání tohoto parkoviště je v současnosti způsobena dílem tolerancí nelegálního parkování (např. v lokalitě za kostelem) a dílem nízkou efektivitou stávajícího způsobu výběru a kontroly placení parkovného na Masarykově náměstí.

Zpráva

Obrázek 14 Ulice Hřbitovní

V případě vybudování parkoviště U hřbitova bude potřeba dotčený úsek ulice Hřbitovní upravit na standardní MK s dvěma jízdními pruhy. Následující úsek ulice Hřbitovní, spojnici mezi hřbitovem a kostelem, je v současnosti označen DZ B01 „Zákaz vjezdu všech vozidel“ s dodatkovou tabulkou Dopravní obsluze vjezd povolen. (Obrázek 15). V současnosti je osazena tak, aby IAD co nejméně narušovala pěší linii mezi kostelem a hřbitovem. V rámci výstavby parkoviště bude potřeba tuto DZ přiměřeně posunout až za křižovatku s vjezdem na budoucí parkoviště.

Obrázek 15 Pohled na prostor budoucího parkoviště u hřbitova**Konflikt přístupu motorových vozidel na parkoviště s pohybem pěších mezi kostelem a smuteční síní/hřbitovem**

Konflikt přístupu na parkoviště s pěší dopravou bude zcela minimální, zvláště pokud dojde ke zvýšení efektivity kontroly parkovného na Masarykově náměstí a ve všech lokalitách blíže Masarykovu náměstí. Za tohoto předpokladu by toto parkoviště mělo být prioritně využíváno dojíždějícími, kteří pracují na úřadech a ve firmách na Masarykově náměstí a v jeho bezprostředním okolí, případně návštěvníky s delší dobou návštěvy centra. To ovšem znamená, že většina vozidel by měla na parkoviště najíždět v ranní dopravní špičce, a naopak ho opouštět až po skončení pracovní doby. Riziko, že by se tato doba překrývala s dobou případných

Zpráva

pohřebních průvodů, je zcela minimální. Bezsporu však bude potřeba přijmout nějaké opatření, které po omezenou dobu průchodu pohřebního průvodu zamezí výjezdu vozidel z parkoviště.

2.2.2 Parkoviště „za Kulturním domem Klobučan“

Druhou potenciální lokalitou pro částečnou náhradu parkovacích míst na Masarykově náměstí je lokalita v bezprostřední blízkosti Masarykova náměstí v ploše, která se nachází mezi objektem kulturního domu a ulicí Soukenickou. V uvedené ploše je bezsporu možnost zřídit další parkovací místa, která by byla velmi atraktivně umístěna v bezprostřední návaznosti centra města (Masarykova náměstí). Počet těchto míst bude relativně malý, zvláště pokud by parkoviště zůstalo pouze v jedné úrovni. Pro parkoviště o dvou úrovních je celá plocha relativně malá. Je tedy velmi pravděpodobné, že případné investiční náklady na jedno získané parkovací místo by byly neúměrně vysoké.

2.3 Zóna parkování

V rámci posuzování parkování a problematiky jednosměrných komunikací bylo posouzeno i vyznačení zóny parkování na ulici Soukenické v úseku pod gymnáziem s ohledem na povolení parkování ve směru pohledu Obrázku 16 na ulici Soukenické podél chodníku pod gymnáziem vpravo.

Obrázek 16 Vyznačení zóny pro parkování, ulice Soukenická



Zákaz parkování na daném úseku ulice Soukenické vyplývá hned z několika souvislostí.

- V tomto úseku ulice Soukenické je povolen obousměrný provoz, stání jakéhokoliv vozidla zmenšuje volnou šířku komunikace pod povolených 6,0 m.
- Komunikace je označena svislým dopravním značením B28 „Zákaz zastavení“
- Na ulici Soukenické je v úseku pod gymnáziem odvodňovací proužek proveden v kontrastním provedení, které nahrazuje vodorovné dopravní značení V12c „Zákaz zastavení“

Zpráva

Navrhujeme vyznačení zóny IP25 posunout až na jednosměrný úsek ulice Soukenické, zákaz zastavení v úseku pod gymnáziem vyplývá z výše uvedených bodů a – c. Ke zvážení připadá nahrazení stávající značky IP 20 jinou IP 20 s vyznačením Zóny 30.

2.4 Závěry a doporučení k řešení parkování

Jak vyplynulo z denního, i nočního průzkumu parkování, ve Valašských Kloboukách se nachází dostatek zcela legálních míst k odstavení vozidla. Dílčí nedostatky jsou většinou pouze lokálního charakteru.

- Jedinou lokalitou, kde by bylo vhodné nějakým způsobem navýšit počty parkovacích míst pro parkování ve dne, je okolí polikliniky.
- Samostatnou problematiku, avšak z hlediska prostorového velmi obtížně řešitelnou, je parkování ve večerních a nočních hodinách v nové zástavbě podél ulice Luční.
- Pro všechny ostatní lokality platí, že v dostupné vzdálenosti do 200 m se od nelegálně zaparkovaného vozidla nacházelo buď přímo místo pro parkování, nebo místo, kde parkování je ze zákona o pozemních komunikacích možné.
- Jak vyplynulo z jednání se zástupci investora, ale i z průzkumu v terénu, aktuální kontrola placení parkovného na zpoplatněných místech je zcela neefektivní. Tím pádem vlastní zpoplatnění v podstatě ztrácí jakýkoliv význam.
- Nastavení výše parkovného je velmi symbolické a tato částka by měla být zvýšena alespoň dvojnásobně (10 Kč/hod) za první hodinu, 20 Kč/hod za každou další a zároveň by měla být omezena celková doba stání na náměstí, a v jeho nejbližším okolí, na max. 4 hodiny. Systém by měl umožnit flexibilní změnu této doporučené částky, případně i její rozdílnou velikost v jednotlivých dílčích lokalitách. Výsledná podoba by měla garantovat, že v nejexponovanějším období bude v každé z lokalit 5-10 % volných míst.
- Z hlediska vyznačení Zóny parkování na ulici Soukenické doporučujeme posunutí příslušné značky až za křižovatku s obslužnou MK ke sportovní hale.
- Z hlediska požadavků na parkování na náměstí platí, že samotná nabídka volných míst mimo Masarykovo náměstí ke snížení počtu řidičů, kteří tam budou chtít parkovat, pomůže jen velmi nepatrným způsobem. Mnohem účinnější je efektivní kontrola zaplacení řádné částky a také dostatečně efektivní proces administrativy případných pokut.

3 Posouzení jednosměrných ulic v centru města, zvýšení prostupnosti města

Systém jednosměrných ulic byl analyzován za účelem optimalizace uličních pohybů a vliv na průjezdy vozidel a pohyby vozidel, cyklistů i chodců po městě. Při úvodní konzultaci v sídle investora kladen na otázky:

- a) Bezpečnosti a plynulosti dopravy v křižovatce ulic Soukenická, Brumovská (silnice I/57)
- b) Školní a Cyrilometodějská (silnice I/57)
- c) Případného zobousměrnění ulice 2. května

V rámci projednání konceptu byl tento požadavek významně rozšířen na posouzení všech jednosměrných komunikací v širším středu města a zvážení jejich možného zobousměrnění, případně úpravy provozu tak, aby byl možný průjezd městem Valašské Klobouky bez využití alespoň dílčí peáže se silnicí I/57, a to především v oblasti mezi středem města (Masarykovo náměstí, Smetanova) a oblastí Polikliniky, Základní školy a nové zástavby kolem ulice Luční.

3.1 Analýza stavu

3.1.1 Ulice Soukenická a Školní

Obě ulice byly posouzeny samostatně v ranní dopravní špičce pozorováním provozu v křižovatkách ulic Soukenické a Školní se silnicí I/57. Na žádné z těchto křižovatek nebyly pozorovány ani dílčí kritické situace, směr zjednosměrnění i způsob připojení k nadřazené silniční síti je tedy rovněž možno posoudit jako vhodný.

Obrázek 17 Pohled do jednosměrné ulice Soukenická



Zpráva

Zároveň je nutno konstatovat, že obě komunikace mají takovou volnou šířku komunikace, která neumožňuje jakékoliv úvahy o jejich případném zobousměrnění.

Pokud se týká ulice Soukenické v její horní části, bylo by možné zvažovat její zjednosměrnění již od křižovatky se silnicí II/494 a tím vytvoření několika míst pro podélné parkování podél chodníku pod gymnáziem. Toto by však bylo možné pouze za předpokladu, že by souběžně došlo k otočení provozu na stávající bezejmenné komunikaci pod Kulturním domem Klobučan.

Před tímto případným přesměrováním provozu by zároveň muselo dojít k velmi pečlivému prověření rozhledových trojúhelníků na výjezdu z komunikace do Masarykova náměstí (silnice II/494) Obrázek 18. Zároveň přesměrování nedoporučuji, pokud by dříve rozhodnuto o přesunutí autobusových zastávek z Masarykova náměstí do prostoru přímo před Kulturní dům Klobučan.

Obrázek 18 Kritické rozhledové pole ve vyústění bezejmenné MK



3.1.2 Masarykovo náměstí, ulice 2. května

Významnou část Masarykova náměstí tvoří v současnosti plochy určené pro autobusovou zastávku Valašské Klobouky, aut. stan. a plocha placeného parkoviště.

Provoz na náměstí je poněkud komplikovaný, protože souběžně platí různá pravidla pro různé druhy dopravy, pro všechny společně však platí, že vjezd na náměstí je možný pouze odbočením ze silnice II/494, která tvoří logickou jihozápadní hranici náměstí.

Jedině pro autobusovou dopravu platí, že do plochy autobusového stanoviště může vjet buď přímo ze silnice II/494, nebo s využitím původní diagonální komunikace přes náměstí s objezdem budovy Městského muzea, a to v závislosti na dalším směru jízdy.

Zpráva

Zásobování jednotlivých objektů na severním a východním okraji náměstí probíhá pomocí jednosměrné obslužné komunikace vedené bezprostředně podél jednotlivých budov. (Obrázek 19 vlevo)

Individuální automobilová doprava je na náměstí povolena, pravděpodobně ve snaze zabránit zbytné dopravě, která by byla pro vlastní náměstí tranzitní, pouze jednosměrně odbočením ze silnice II/494 přímo do prostoru placeného parkoviště. Na výjezdu z parkoviště je umístěna značka P04 „Dej přednost v jízdě“ v kombinaci se značkou C03b „Příkazaný směr jízdy zde vlevo“. (Obrázek 19 uprostřed).

Vzhledem ke stávajícímu uspořádání provozu na zastávce Valašské Klobouky aut. stan. a zároveň skutečnosti jednosměrného provozu na ulici 2. května považujeme značku P04 v této situaci za nadbytečnou. Vozidlům zprava náleží přednost v jízdě ze zákona o provozu na pozemních komunikacích a ve směru zleva dle stávající úpravy provozu nikdo přijet neměl. Značka C03b určuje příkazaný směr jízdy v prostoru před značkou a je zde umístěna zcela chybně, správně by pro vyjádření tohoto příkazu měla být použita značka C02c. Z hlediska posuzovatelů lze tuto značku posuzovat za nadbytečnou. Počet vozidel, která by na výjezdu z parkoviště odbočovala vpravo, je pravděpodobně velmi nízký, přesto je zbytečné, aby centrum města zatěžovaly škodlivinami z jízdy po trase 2. května, Československé armády (I/57) a Dobrovského (II/494) o celkové délce cca 500 m, místo mnohem kratší trasy o délce cca 130 m. Nehledě na skutečnost, že tato vozidla, byť v minimálním počtu, omezují kapacitu obou dotčených křižovek silnice I/57.

Obrázek 19 Organizace dopravy na Masarykově náměstí

Ulice 2. května (Obrázek 19 vpravo) má v současnosti příkazaný směr jízdy ve směru z Masarykova náměstí k ulici Československé armády (sil. I/57). Vzhledem ke svému šířkovému uspořádání zároveň umožňuje parkování vozidel podél chodníku ve směru jízdy vlevo.

K provozu autobusové dopravy v prostoru náměstí je nutno konstatovat, že přestože v minulosti došlo k významnému omezení plochy autobusové zastávky Valašské Klobouky aut. stan. a zároveň neustále probíhají iniciativy k omezení stání autobusů na náměstí na nezbytně nutnou dobu pro vystoupení a nastoupení cestujících, neustále dochází k nadměrné délce stání autobusů. Při případných úpravách náměstí doporučujeme další omezení prostoru autobusové zastávky tak, aby nemohlo dojít k jejímu zneužívání pro delší zbytečné stání autobusů. Případný přesun na ulici Dobrovského (silnice II/494) však nedoporučujeme. Důvody jsou blíže popsány v kapitole 5.1.

Z hlediska obslužné dopravy jednotlivých objektů považujeme stávající systém za logický. Ani při jednom z průzkumů provozu na náměstí nebyly dokumentovány žádné dopravní konflikty. Rovněž jednosměrný provoz na ulici 2. května považujeme za vhodný ve stávající podobě. V úvahu připadá vyznačení samostatných pruhů pro odbočení vlevo a vpravo na ulici 2. května v křižovatce s ulicí Československé armády.

Kromě dalšího zmenšení kapacity autobusového stání doporučujeme zvážit možnost výjezdu z parkoviště na náměstí i ve směru vpravo, tedy nejkratší cestou k silnici II/494.

3.1.3 Smetanova, Hřbitovní, Partyzánská, Masarykovo náměstí

Významnou oblast města tvoří oblast kolem kostela Povýšení sv. Kříže, která je přístupná ulicemi Smetanovou, Hřbitovní, Partyzánskou a bezejmennou komunikací, která propojuje tento prostor s Masarykovým náměstím.

Největší dopravní význam má **ulice Smetanova** v obousměrném úseku od křižovatky se silnicí II/494 po prostor kolem kostela Povýšení sv. Kříže. Na vjezdu do ulice Smetanovy od silnice II/494 (Obrázek 20 vlevo) je umístěna dopravní značka B4 Zákaz vjezdu nákladních automobilů s dodatkovou tabulkou „Mimo dopravní obsluhy“ v kombinaci se značkou B28 „Zákaz zastavení“. Podobně, jako v případě ulice Soukenické pod gymnáziem, i zde je značka B28 umístěna zbytečně, protože zákaz zastavení vzhledem k volné šířce komunikace v první části Smetanovy ulice vyplývá přímo ze zákona o provozu na pozemních komunikacích, navíc v druhé části komunikace je vyznačeno i povoleno kolmé parkování, aniž by byla značka B28 zrušena.

Na některých mapových podkladech je jako Smetanova ulice označeno i celé kostelní náměstí, kde kostel tvoří dominantu středového ostrůvku a Smetanova ulice určitou okružní komunikaci s velmi proměnnými parametry. Tato okružní komunikace byla relativně nedávno ve své jihovýchodní části rekonstruována na jednopruhovou komunikaci s vyhrazenými místy na zpoplatněné parkování (Obrázek 20 uprostřed) Šířkové i směrové poměry komunikace v tomto místě zdaleka neodpovídají stanovené úpravě provozu, která není nijak omezena, tedy předpokládá obousměrný provoz se všemi z toho plynoucími dopravními konflikty, které byly několikrát sledovány i během jednotlivých průzkumných prací. (Obrázek 20 vlevo)

Obrázek 20 Smetanova



Opakovaně bylo sledováno kolmé parkování místo podélného na jedné z dílčích lokalit v prostoru před kostelem a parkování mimo místa k tomu určená, které je však do značné míry umožněno neorganizovaným prostorem komunikace západně a severně kostela.

Významným nedostatkem celého prostoru je úprava provozu v křižovatce ulice Smetanovy s ulicí Partyzánskou (Obrázek 21), kde ulice Partyzánská a její pokračování směrem za kostelem je vyznačeno jako hlavní komunikace, zatímco propojka Masarykova náměstí s ulicí Hřbitovní jako komunikace vedlejší.

Obrázek 21 Křižovatka Smetanova, Partyzánská



Zpráva

Jak je patrné z Obrázku 21 vpravo, vozidla, která přijíždějí zprava, ve směru od ulice Hřbitovní nemají žádnou šanci vidět vozidla, která přijíždějí po Partyzánské a dát jim tedy přednost v jízdě. Totéž platí pro vozidla, která by přijížděla od Masarykova náměstí a měla dávat přednost vozidlům přijíždějícím ze Smetanovy ulice.

Ulice Hřbitovní má v celé délce charakter pojížděného chodníku s možným přístupem nezbytné obslužné dopravy ve směru od Hřbitova a se zákazem vjezdu všech motorových vozidel. (Obrázek 22 vlevo) Tento stav doporučujeme ponechat.

Obrázek 22 Ulice Hřbitovní, spojka k Masarykovu náměstí



Ulice Partyzánská je v současnosti jednosměrná ve směru od ulice Kramolišovy. Vzhledem k její volné šířce, která je 4,60 m, nejsou možné jakékoliv úvahy o jejím možném zobousměrnění. V rámci posudku jsme se zabývali možností případného otočení stávajícího provozu, ale pro dostupnost celé lokality včetně Masarykova náměstí doporučujeme ponechat stávající stav. Pokud by došlo ke změně směru jízdy na ulici Partyzánské, museli by obyvatelé okolí ulice Kramolišovy do středu města jezdit relativně velkým závlekem přes ulice Československé armády (sil. I/57) a Dobrovského (sil. II/494).

Jak je dokumentováno na Obrázku 21 vpravo, na ulici Partyzánská je vcelku nesmyslně umístěna značka IP25 zóna s dopravním omezením (zóna splaceným parkováním). Vzhledem k volné šířce navazujících komunikací ve směru z Partyzánské vpravo, je na nich možno na mnoha místech, která nejsou vyznačena jako placená parkoviště, parkovat a také se tak děje.

Spojka k Masarykovu náměstí (jméno komunikace je v různých podkladech různé) má volnou šířku mezi obrubami 5,30 m avšak vzhledem k její délce a také skutečnosti, že k ní přiléhá řada zpevněných vjezdů do přilehlých objektů (Obrázek 22 vpravo), které mohou sloužit jako provizorní výhybny, je na ni možno povolený obousměrný provoz akceptovat.

Optimálním řešením a významným zjednodušením situace nejenom v křižovatce výše uvedených komunikací by bylo vyznačení celé oblasti mimo průjezdní úseky silnic I/57 a II/494 jako Zóny 30 a odstranění všech předností v jízdě na vnitřní síti místních komunikací. V posuzovaném prostoru zjednosměrnění provozu na okruhu kolem kostela ve směru proti otáčení hodinových ručiček, tedy na výjezdu z ulice Partyzánské vpravo.

3.1.4 Koželužská, Palackého

Ulice Koželužská a Palackého tvoří společně paralelní spojení k průtahu silnice I/57 Valašskými Klobouky v úseku mezi křižovatkami s ulicí Nádražní a ulicí Dlouhou. Obě ulice svým šířkovým uspořádáním, odpovídají charakteru jednosměrné, jednopruhé komunikace.

V rámci hledání variantního řešení pro křižovatku ulic Nádražní a Cyrilometodějské (silnice I/57) byla zvažována i případná možnost otočení provozu na **ulici Koželužské** (Obrázek 23 vlevo), ale tato myšlenka byla odmítnuta z následujících důvodů:

- Ulice Koželužská tvoří v posuzované křižovatce 5 rameno. Přestože provoz na ulici Koželužské je zcela minimální a je tvořen pouze lokální obslužnou dopravou, pro plynulost a bezpečnost provozu na křižovatce ulic Nádražní a Cyrilometodějské je jednoznačně výhodnější, aby ulice Koželužská byla připojena pouze jako výjezd z křižovatky.

Zpráva

- b) Stávající objekty podél ulice Koželužské jsou k ní připojeny způsobem, který odpovídá stávajícímu směru provozu.

Pokud se týče ulice **Palackého** (Obrázek 23 vpravo), byla v celé délce nedávno rekonstruována v kategorii jednopruhové, jednosměrné komunikace včetně vymezení zálivů pro parkování. Některé zálivy jsou přizpůsobeny aktuálními směru provozu a bylo by tedy nevhodné tento směr měnit.

Obrázek 23 Koželužská, Palackého



3.1.5 Kopec, Sušilova

Ulice Kopec a Sušilova jsou dvě téměř souběžné místní komunikace, které se nacházejí mezi nejstarší částí obce (ulice Kramolišova) a nejnovější zástavbou Valašských Klobouků, která se nachází kolem ulice Luční.

V křižovatce s ulicí Kramolišovou je ulice **Kopec** označena jako slepá (Obrázek 24 vlevo). V nejužší horní části ulice Kopec je ulice označena značkou B1 „Zákaz vjezdu všech vozidel v obou směrech“ (Obrázek 24 uprostřed). Ve směru z kopce dolů je na tomto úseku doplněna dodatková tabulka „Dopravní obsluze vjezd povolen. Toto značení odpovídá charakteru komunikace s proměnnou volnou šířkou, která ve zcela výjimečných krátkých úsecích v dolní části převyšuje 4,0 m, ale především charakteru a blízkosti přilehlé staré zástavby. Je zcela zřejmé, že komunikace Kopec je předurčena pouze pro obslužnou dopravu přilehlých objektů a jakékoliv navýšení motorové dopravy na této komunikaci, ve kterémkoliv z jejích úseků je zcela vyloučeno.

Obrázek 24 Ulice Kopec a Sušilova



Ulice **Sušilova** je vyznačena jako jednosměrná v úseku od křižovatky s ulicí Kramolišovou ke křižovatce s ulicí Dlouhou (Obrázek 24 vpravo). Podobně jako v případě ulice Kopec se jedná o velmi úzkou komunikaci s volnou

Zpráva

šířkou komunikace zcela výjimečně přes 4,0 m, která je, z hlediska motorové dopravy, určena pouze pro obsluhu přilehlých objektů.

Velmi důležité je, že jak ulice Sušilova i ulice Partyzánská jsou jednosměrné každá jiným směrem, takže na sebe navzájem nenavazují a neumožňují tedy využití teoreticky možného spojení mezi středem města a ulicí Dlouhou přes ulici Kramolišovu pro motorovou dopravu. To zároveň znamená, že tato nejkratší trasa mezi centrem města a mateřskou a základní školou, které se obě nacházejí u ulice Dlouhé, je atraktivnější pro pěší a cyklistickou dopravu.

3.1.6 Josefa Valčíka, U Náhonu, Školní

Ulice **Josefa Valčíka** je jednopruhová komunikace s jednosměrným provozem směrem k ulici Školní. Volná šířka komunikace 3,25 m plně odpovídá této úpravě. Směr jízdy směrem k ulici Školní považují za vhodný.

Ulice **U Náhonu** byla v nedávné době stavebně upravena a dovybavena zálivem pro kolmé parkování. Provoz na ulici U Náhonu je usměrněn od budovy polikliniky k ulici Školní. Po pravé straně ve směru jízdy je podél objektu domu s pečovatelskou službou povoleno podélné parkování. Volná šířka komunikace by teoreticky umožňovala i obousměrný provoz. Jeho zavedení by však znamenalo zrušení míst pro podélné parkování, v úvahu tedy připadá pouze při předchozím zkapacitnění parkoviště ve stejné lokalitě.

Ulice Školní je jednosměrná v celé svojí délce ve směru od křižovatky s ulicí Dlouhou po křižovatku s ulicí Cyrilometodějskou. Volná šířka komunikace neumožňuje případné zavedení obousměrného provozu.

Provoz je usměrněn od křižovatky s ulicí Dlouhou směrem k ulici Cyrilometodějské. Toto usměrnění považujeme za velmi vhodné, protože významně přispívá k omezení počtu dopravních konfliktů před budovami Mateřské školy a Základní školy.

3.2 Návrh případných úprav

Návrh případných úprav v této dílčí kapitole se týká pouze doporučení na změnu vedení provozu na výše posuzovaných komunikacích, případně změnu jejich šířkového uspořádání.

3.2.1 Ulice Soukenická a Školní

Ulici Školní ponechat beze změny.

Pro ulici Soukenickou je možné zvažovat několik dílčích úprav, a to především v jejím horním úseku pod gymnáziem a za kulturním domem.

- Navrhujeme vyznačení Zóny parkování posunout až za odbočení obslužné komunikace k internátu a sportovní hale.
- Ke zvážení ponecháváme možnost zjednosměrnění Soukenické i v úseku pod gymnáziem a tím vytvoření možnosti podélného parkování. Tomu by však nutně musela předcházet změna směru jízdy na stávající bezejmenné komunikaci pod kulturním domem Klobučan a posouzení celkové obsluhy Sportovní haly a internátu z hlediska intenzity dopravní obsluhy. Při zvážení všech potenciálních výhod i nevýhod obdobného řešení toto spíše nedoporučujeme.

3.2.2 Masarykovo náměstí, ulice 2. května

Ulici 2. května ponechat jako jednosměrnou, avšak s doplněním samostatných pruhů pro odbočení vlevo a vpravo v křižovatce s ulicí Československé armády (I/57).

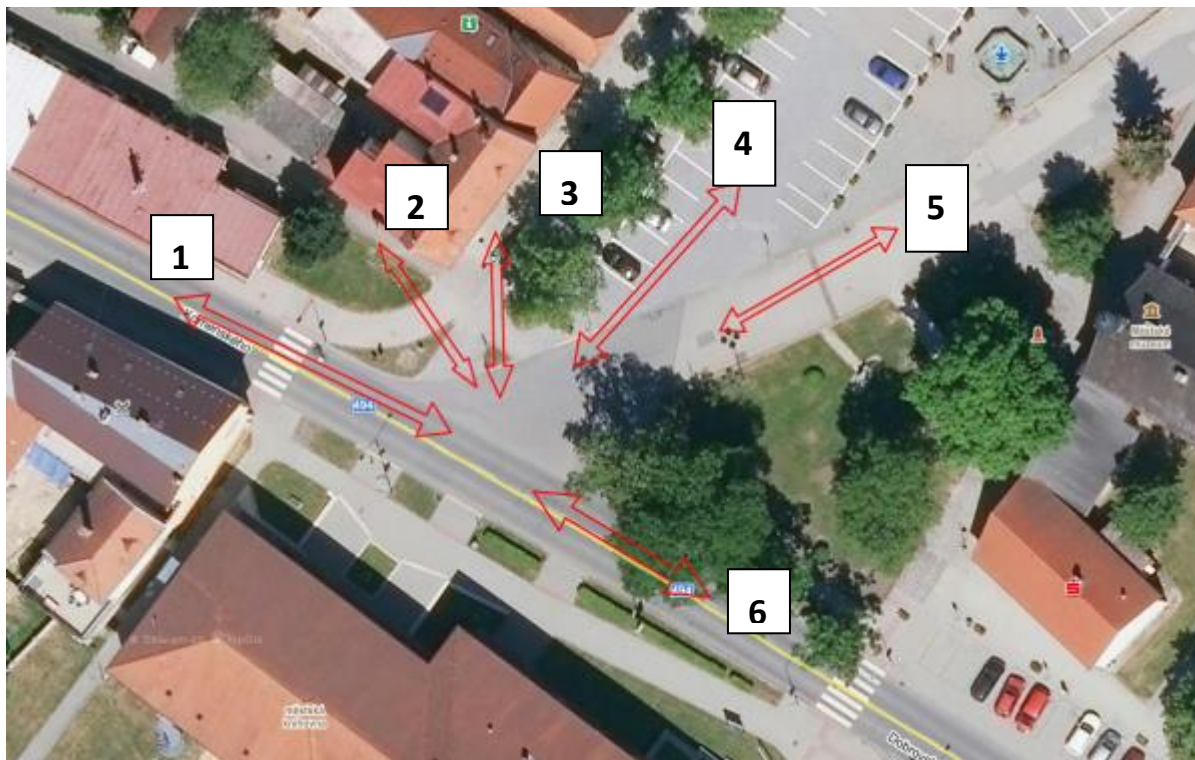
Pro Masarykovo náměstí při ponechání stávajícího rozsahu parkoviště a geometrie jednotlivých komunikací doporučujeme:

- omezit plochu vyhrazenou pro autobusovou zastávku Valašské Klobouky aut.stan.
- povolit výjezd z plochy parkoviště vpravo směrem k silnici II/494

Zpráva

V rámci projednávání podnětu k bodu b), tedy povolení výjezdu z parkoviště vpravo ve směru jízdy směrem k silnici II/483, byla vznesena obava, zda případné umožnění tohoto výjezdu z Masarykova náměstí na silnici II/494 příliš nezkomplikuje dopravní situaci v křižovatce dle Obrázku 25, kde se bude střetávat v jednom kolizním místě 6 teoreticky možných pohybů.

Obrázek 25 Vyznačení potenciálních konfliktů v křižovatce Masarykovo náměstí, silnice II/494



Zdroj: Připomínky MěÚ

Na základě našich průzkumů považujeme toto riziko případného konfliktu za velmi nízké. Jak vyplývá z Obrázku 25:

Směr 2 je pouze nějaký vjezd do dvora, z hlediska intenzity dopravy v křižovatce se zcela minimálním provozem

Směr 3 je jednosměrná obslužná komunikace, kde by nic vyjíždět ze zákona nemělo

Směr 4 je pouze vjezd na parkoviště, případně pouze jako vjezd může být vyznačen, nehledě na skutečnost, že v rámci celkové připravované úpravy náměstí s případným omezením počtu parkovacích míst může být tento vjezd na parkoviště posunut dále od posuzované křižovatky

3.2.3 Smetanova, Partyzánská

Ulici Smetanovu v úseku od křižovatky se silnicí II/494 ponechat beze změny, dále doporučujeme:

- v úseku kolem kostela striktně vyznačit jednopruhovou, jednosměrnou komunikaci. Případně okružní křižovatku, kde kostel bude tvořit středový ostrůvek.
- Zrušit ustanovení o přednosti v jízdě v křižovatce Smetanova, Partyzánská.

3.2.4 Koželužská, Palackého

Ponechat beze změny

Zpráva

3.2.5 Kopec, Sušilova

Provoz ponechat beze změny, obě ulice přiřadit k Zóně 30.

3.2.6 Josefa Valčíka, U Náhonu, Školní

Ulice Josefa Valčíka a Školní ponechat beze změny.

Na ulici U Náhonu doporučujeme zvážit její zoubousměrnění, které je však podmíněno zrušením stávajících míst pro podélné parkování před objektem domu s pečovatelskou službou.

3.2.7 Ostatní

Ulice Hřbitovní

V případě realizace parkoviště pod smuteční síní bude třeba úsek ulice Hřbitovní od křižovatky se silnicí II/494 rekonstruovat na standardní dvoupruhovou komunikaci, což ovšem znamená, že bude muset být zrušena a v rámci parkoviště nahrazena stávající místa pro kolmé parkování.

Ulice Mlýnská

V případě přestavby křižovatky ulic Cyrilometodějská a Nádražní na spirálovitou okružní křižovatku by bylo vhodné upravit provoz na ulici Mlýnské na jednosměrný ve směru od této křižovatky. Blíže k této úpravě viz 1.4.6.

4 Multimodální přestupní uzel

4.1 Analýza stávajícího stavu

Pro analýzu stávajícího stavu byly použity jízdní řády ze serveru www.mapy.cz v zastávkách „Valašské Klobouky, aut.st.“, „Valašské Klobouky, žel.st.“, „Valašské Klobouky, záv.lgla“ a „Valašské Klobouky, vlaková stanice“ s platností do 12.12.2019 resp. 13.12.2019. MěÚ Valašské Klobouky poskytl k analýze jízdní řády s platností do 9.12.2017. Mezi jízdními řády byly u některých spojů nepatrné rozdíly na odjezdech 1-2 minuty, proto nebyla mezi jízdními řády provedena hlubší korelace a po vzájemné dohodě byly k analýze použity jízdní řády z roku 2019.

4.1.1 Zastávka „Valašské Klobouky, aut.st.“ (Masarykovo nám)

Zastávka má celkem 5 stanovišť (viz obrázek 13).

Obrázek 26 Označení autobusových stanovišť – podklady MěÚ Valašské Klobouky



Valašské Klobouky

**OZNAČENÍ AUTOBUSOVÝCH
STANOVIŠŤ PLATNÉ OD
1. 11. 2017**

● stanoviště autobusů 1-5
plocha autobusové dopravy

Zdroj: Podklady MěÚ Valašské Klobouky

Ze zastávky „Valašské Klobouky, aut.st.“, odjíždí celkem 16 autobusových linek do 11 cílových stanic.

V jízdních řádech se vyskytuje 95 spojů na odjezdu z Valašských Klobouk do cílových stanic – Zlín, Ostrava, Brno, Slavičín, Brumov-Bylnice, Luhačovice, Valašská Senice, Tichov, Lačnov, Nedašova Lhota, Vsetín.

Ze zastávky „aut.st.“ je vypravováno celkem 15 linek s 87 spoji. Jedna linka přijíždí ze zastávky „Valašské Klobouky, provozovna“ s 8 spoji.

Na příjezdu do Valašských Klobouk se v jízdních řádech na zastávce „Valašské Klobouky, aut.st.“ vyskytuje 8 linek ze směrů – Slavičín, Zlín, Luhačovice, Valašská Senice, Tichov, Nedašova Lhota a Brumov-Bylnice. Do zastávky přijíždí celkem 18 spojů a všechny spoje pokračují do dalších zastávek ve Valašských Kloboukách. Jedná se o cílové stanice – „Valašské Klobouky, provozovna.“, „Valašské Klobouky, ZŠ“ a „Valašské Klobouky, žel.st.“

Zpráva

Podle jízdních řádů se autobusy na stanovišti při průjezdu zdrží 1-2 minuty. Z analýzy příjezdů a odjezdů autobusů s ohledem na 1-2 minutové staničení autobusů vychází jako kritický čas v intervalu 5:09-5:10 hod, kdy se souběžně v této zastávce vyskytuje 5 autobusů.

V analýze byly vyhodnoceny i kritické čtvrt hodiny (viz tabulka 6). Nejvíce zatížené čtvrt hodiny s 8 autobusy na stanovištích jsou v intervalech 5:09-5:20 a 9:40-9:55. S 5 autobusy na stanovištích jsou desetiminutové intervaly 13:20-13:30 a 14:10-14:20.

Tabulka 6 Počet spojů LAD na příjezdu/odjezdu ze zastávky aut.st. (náměstí) – kritické čtvrt hodiny

Čas	Číslo spoje	Čas	Číslo spoje	Čas	Číslo spoje
Na příjezdu		Na odjezdu		Na odjezdu	
5:09	820376	5:07	820595	7:27	820545
5:10	820245	5:08	820465	7:30	820445
5:10	820545			7:31	820374
5:15	820385			7:35	820585
5:15	820595				
5:20	820374				
Na příjezdu		Na odjezdu			
8:05	820374	8:05	820385		
8:05	820415				
8:05	820465				
8:10	820105				
8:15	820175				
Na příjezdu				Na příjezdu	
9:40	820465			13:20	820385
9:40	820585			13:30	820105
9:45	820374			13:30	820535
9:45	820555			13:30	820585
9:45	820595			13:30	820595
9:50	820415				
9:55	820105				
9:55	820545				
Na příjezdu		Na příjezdu		Na příjezdu	
14:10	820374	14:35	820465	16:20	820445
14:10	820585	14:40	820535	16:25	820374
14:15	820445	14:40	820545	16:30	820385
14:20	820105	14:45	820595	16:30	940024
14:20	820385				

Z analýzy kritických časů je zřejmé, že stávající uspořádání zastávky Valašské Klobouky, aut. Stanoviště je plně v souladu s jízdním řádem, zároveň však je zřejmé, že s minimálními změnami v jízdních řádech, v řádu 5 minut

Zpráva

u jednotlivých spojů, by bylo možno kritické časy vcelku jednoduše rozmělnit do mírně delšího časového období a počet odjezdových stání dále snížit.

4.1.2 „Valašské Klobouky, žel.st.“

Z vlakové stanice ve Valašských Kloboukách je vypravováno celkem 25 spojů. Ze směru od Bylnice přijíždí celkem 12 spojů, které dojíždí do cílových stanic Valašské Meziříčí (1 spoj), Vsetín (3 spoje), Horní Lideč (8 spojů). Jeden spoj je vypravován z vlakové stanice Valašské Klobouky (6:15) do cílové stanice Vsetín. V opačném směru do Bylnice odjíždí z vlakové stanice Valašské Klobouky 12 spojů, které přijíždí ze stanice Horní Lideč (10 spojů), Vsetín (2 spoje).

Od autobusové zastávky „Valašské Klobouky, žel.st.“ odjíždí 4 autobusy. Všechny navazují na příjezd vlaků do vlakové stanice a mohou odvézt cestující od vlaků v 5:25 (odjezd autobusu 5:37), 9:39 (odjezd autobusu 9:47), 10:18 (odjezd autobusu 10:32), 15:40 (odjezd autobusu 15:45) do centra města. Celkem na 20 vlaků, které přijedou do vlakové stanice, neexistuje návaznost žádného autobusu (viz tabulka 7).

Tabulka 7 Návaznost odjezdů autobusů na příjezdy vlaků do zastávky „Valašské Klobouky, žel.st.“

interval	Vlak „vlaková stanice“		Bus „žel.st.“
	příjezdy vlaků	odjezdy vlaků z vlakové stanice	odjezdy od žel.st.
4:00	4:14	4:15	
	4:21	4:22	
	4:44	4:46	
5:00	5:25	5:26	5:37
	5:54	5:56	
6:00	-	6:15	
	6:42	6:43	
7:00	7:09	7:10	
8:00	8:18	8:19	
9:00	9:39	9:40	9:47
10:00	10:18	10:19	10:32
11:00	11:39	11:40	
12:00	12:18	12:19	
13:00	13:39	13:40	
14:00	14:17	14:18	
	14:40	14:41	
15:00	15:16	15:17	
	15:40	15:41	15:45
16:00	16:18	16:19	
17:00	17:39	17:40	
18:00	18:18	18:19	
19:00	19:03	19:04	
	19:39	19:40	
21:00	21:01	21:02	
22:00	22:14	22:15	

Poznámky: V tabulce jsou zeleně zvýrazněny **odjezdy autobusů**, které navazují na příjezd vlaků.

Zpráva

Návaznost příjezdu autobusů na zastávku „žel.st.“ na odjezd vlaků z vlakové stanice

Z vlakové stanice Valašské Klobouky odjíždí 25 spojů. Ke třem spojům přijíždí autobus, který mohou cestující využít pro přestup. Jedná se o autobusové spoje 5:11 (odjezd vlaku 5:26), 5:17 (odjezd vlaku 5:56) a 13:13 (odjezd vlaku 13:40). Pokud by došlo k prodloužení trasy autobusů ze zastávky „záv.lgla“, mohli by cestující pro přestup využít další dva spoje v 7:53 (odjezd vlaku 8:19) a 21:52 (odjezd vlaku 22:15). K 20 vlakovým spojům v současné době neexistuje autobusový přípoj. (viz tabulka 8)

Tabulka 8 Návaznost odjezdů vlaků na příjezdy autobusů na zastávku „Valašské Klobouky, žel.st.“ a návaznost autobusů při prodloužení trasy ze zastávky „Valašské Klobouky, záv.lgla“

interval	Vlak „vlaková stanice“		Bus „žel.st.“	Bus „záv.lgla“	Bus „žel.st.“
	příjezdy vlaků	odjezdy vlaků z vlakové stanice	příjezdy od aut.st. k žel.st.	autobusy jdoucí směrem k žel.st.	předpokládané příjezdy k žel.st.
4:00	4:14	4:15			
	4:21	4:22			
	4:44	4:46			
5:00	5:25	5:26	5:11	5:10	
	5:54	5:56	5:17	5:10	5:11
6:00	-	6:15			
	6:42	6:43			
7:00	7:09	7:10		7:47	7:48
				7:52	7:53
8:00	8:18	8:19	8:24	8:23	
9:00	9:39	9:40			
10:00	10:18	10:19			
11:00	11:39	11:40			
12:00	12:18	12:19			
13:00	13:39	13:40	13:13	13:12	
14:00	14:17	14:18			
	14:40	14:41			
15:00	15:16	15:17			
	15:40	15:41			
16:00	16:18	16:19			
17:00	17:39	17:40			
18:00	18:18	18:19			
19:00	19:03	19:04			
	19:39	19:40			
21:00	21:01	21:02		21:52	21:52
22:00	22:14	22:15			

Poznámky: V tabulce jsou fialově a modře zvýrazněny příjezdy autobusů na zastávku „žel.st.“, které navazují, nebo by při prodloužení trasy ze zastávky „záv.lgla“ navazovaly, na odjezd vlaků.

Z výše uvedených tabulek 7 a 8 je zřejmé, že případné prodloužení více autobusových spojů do zastávky Val. Klobouky železniční stanice by mohlo významně přispět k většímu využití železniční dopravy.

V následující tabulce 9 jsou srovnány jízdní doby autobusu a vlaku mezi nejvýznamnějšími cíli, které tuto volbu vůči Valašským Kloboukům umožňují.

Zpráva

Tabulka 9 Jízdní doba autobusů a vlaků

Valašské Klobouky směr	Jízdní doba vlakem (dle IDOS)	Jízdní doba autobusem (dle IDOS)
Lideč	10-11 min.	10 min.
Vsetín	31-34 min. s přestupem	53 min. – 1 hod.
Bylnice	16-18 min.	7-9 min. Brumov-Bylnice
Valašské Meziříčí	59 min.	1 hod. 10-20 min.

Jak vyplývá z Tabulky 9 je kombinace autobusové dopravy, případně i individuální automobilové dopravy do zastávky Valašské Klobouky, žel. stanice a následné využití vlaku atraktivní především pro cesty do Vsetína a Valašského Meziříčí. Jak však vyplývá z následující Tabulky 10 i pro přestupy na dálkové rychlíkové a expresní spoje v železniční stanici Horní Lideč.

Do vlakové stanice Horní Lideč přijíždí vlaky ze směrů od Prahy a od Žiliny. Jedná se o 6 spojů ze stanice Praha hlavní nádraží, 7 spojů ze Slovenska, 2 spoje z Hranic na Moravě a jeden spoj do Hranic na Moravě. Na většinu rychlíkových a expresních spojů navazují vlaky jedoucí do/ze stanice Valašské Klobouky. V některých příjezdech a odjezdech je ale návaznost velmi těsná (viz tabulka 10).

Tabulka 10 Návaznost vlaků ve stanici Horní Lideč mezi vlaky Ex, R, Sp a Os vlaky z/do Valašských Klobouků

interval	Vlaková stanice Valašské Klobouky odjezdy vlaků z vlakové stanice	Vlaková stanice Horní Lideč příjezd do stanice Horní Lideč ze stanice Valašské Klobouky	Vlaková stanice Horní Lideč odjezdy vlaků Ex, R, Sp	Vlaková stanice Horní Lideč odjezdy vlaků do stanice Valašské Klobouky	Vlaková stanice Valašské Klobouky příjezd vlaků do stanice Valašské Klobouky ze stanice Horní Lideč
1:00			1:47		
4:00	4:15	4:27			
	4:22	4:33	4:39/4:41		
				4:35	4:44
5:00	5:26	5:37	5:37/5:39		
				5:45	5:54
6:00	6:15	6:26			
	6:43	6:54			
7:00				7:00	7:09
8:00	8:19	8:30	8:31/8:33		
9:00			9:27/9:29	9:30	9:39
10:00	10:19	10:30	10:31/10:33		
11:00			11:27/11:29	11:30	11:39
12:00	12:19	12:37	12:31/12:33		
13:00			13:27/13:29	13:30	13:39
14:00	14:18	14:29	14:31/14:33		
				14:31	14:40
15:00	15:17	15:28	15:27/15:29		
				15:31	15:40

Zpráva

interval	Vlaková stanice Valašské Klobouky odjezdy vlaků z vlakové stanice	Vlaková stanice Horní Lideč příjezd do stanice Horní Lideč ze stanice Valašské Klobouky	Vlaková stanice Horní Lideč odjezdy vlaků Ex, R, Sp	Vlaková stanice Horní Lideč odjezdy vlaků do stanice Valašské Klobouky	Vlaková stanice Valašské Klobouky příjezd vlaků do stanice Valašské Klobouky ze stanice Horní Lideč
16:00	16:19	16:30	16:22/16:24		
			16:31/16:33		
17:00			17:27/17:29	17:30	17:39
18:00	18:19	19:22	18:31/18:33		
19:00				18:54	19:03
			19:27/19:29	19:30	19:39
21:00	21:02	21:15			
22:00					22:14

Poznámka: Barevné rozlišení vlakových spojení dle směrů – 9:29 Ex vlaky ze stanice Praha hlavní nádraží do Žiliny, 8:33 Ex vlaky z Žiliny do Prahy, 1:47 R ze stanice Střelná do stanice Lúky pod Makytou, 4:41 Sp vlaky ze stanice Střelná do stanice Hranice na Moravě, 16:24 Sp vlak ze stanice Hranice na Moravě do stanice Střelná

4.1.3 Vazba cyklistické dopravy

Přestože Valašskými Klobouky prochází hned několik značených cyklistických, žádná z nich neprochází kolem vlakové stanice. Tomu odpovídají i stránky Českých drah, které mezi službami ve stanici nijak nezmiňují případnou úschovu, nebo půjčovnu kol. Obě tyto skutečnosti lze bezesporu relativně jednoduše napravit a možnost kombinaci cyklistické a železniční dopravy významně posílit.

4.2 Návrh řešení

Vzhledem ke skutečnosti, že:

- Jízdní doba vlaku do Horní Lideče je srovnatelná s jízdní dobou autobusu
- Jízdní doba vlaku do vzdálenějších stanic, především Vsetína nebo Valašské Meziříčí je významně kratší, než jízdní doba autobusu
- Většina vlaků z Valašských Klobouků má velmi dobrou vazbu na přestup na rychlíkové spoje v železniční stanici Horní Lideč
- Většina autobusů ve Valašských Kloboukách končí svoji cestu
- Železniční stanice ve Valašských Kloboukách je relativně vzdálena od centra města

bylo by velmi vhodné posílit pozici této stanice do pozice multimodálního přestupního uzlu, a to jak drobným přesměrováním části některých autobusových spojů, tak i zkvalitněním propojení prostoru železniční stanice na cyklistické trasy, které prochází Valašskými Klobouky a vytvořením kvalitních parkovacích kapacit jak pro kola, tak i pro osobní automobily.

5 Ostatní

V rámci zpracování této studie jsme narazili i na několik dalších více či méně souvisejících problémů z oblasti dopravy a dopravního značení.

5.1 Přesun autobusových zastávek na Masarykově náměstí

Jak bylo opakovaně sledováno během průzkumů ve Valašských Kloboukách, ale i z vyjádření zástupců města, na Masarykově náměstí jsou často zbytečně zaparkovány autobusy, které čekají na odjezd do svých cílových destinací. Logickým cílem města je prostor pro zastávku autobusů na Masarykově náměstí omezit na nezbytné minimum tak, aby zbytečné odstavení autobusů bylo zcela znemožněno.

Jedním z teoreticky možných řešení by bylo přesunout zastávky autobusů do prostoru ulice Dobrovského (silnice II/494). Ve směru na Vlachovice, Mirošov na úkor stávajícího parkoviště před budovou spořitelny. Ve směru k silnici I/57 na úkor zeleného pásu před kulturním domem Klobučan.

I když je tato poloha teoreticky možná, znamenalo by to nutně výraznější zásahy do stávajících jízdních řádů, protože ani jedna z těchto zastávek by neumožnila dostatečný prostor pro současné stání 5 autobusů, ke kterým, dle stávajících jízdních řádů sice vcelku výjimečně, ale přesto několikrát denně dochází.

V obecnější rovině můžeme konstatovat, že doporučujeme významné omezení plochy, která je na Masarykově náměstí v současné podobě věnována pro zastávku Valašské Klobouky, aut.stan., tak aby bylo efektivně zabráněno zbytnému stání autobusů v prostoru náměstí mimo čas nezbytný k nástupu a výstupu cestujících.

Případný přesun této zastávky z polohy mezi Městským úřadem a muzeem do okrajové polohy u silnice II/494 mezi stávající objekt Spořitelny a Kulturní dům Klobučan, má sice své nesporné výhody, ale také mnohé nevýhody, a to i z titulu prostoru, který umožňuje v jednom směru stání max 2 vozů.

Výhody:

- 1) Scelení plochy mezi Městským úřadem a muzeem pouze pro pobyt a pohyb pěších cyklistů, vytvoření příjemného místa pro pobyt
- 2) Absolutní zamezení zbytného stání autobusů v prostoru jednotlivých stání
- 3) Snížení rizika konfliktu chodců s autobusy v prostoru stávajících autobusových stání

Nevýhody:

- 1) Nutná dílčí úprava jízdních řádů (dle aktuální podoby se několikrát denně na náměstí vyskytuje na příjezdu a odjezdu najednou 5 spojů)
- 2) Prodloužení trasy některých autobusových spojů a s tím předpokládaný požadavek na náhradu zbytných km
- 3) Ztráta atraktivních parkovacích míst podél silnice II/493 před spořitelnou
- 4) Zvýšené riziko dopravních konfliktů chodců s motorovou dopravou na přechodu přes silnici II/494
- 5) Nutné úpravy obou chodníků podél silnice II/494 pro vytvoření dostatečných nástupních a výstupních ploch

Při zvážení všech výhod i nevýhod považujeme záměr na zamezení průjezdu autobusů mezi budovou městského úřadu a muzea za diskutabilní, a to i ohledem na cíle, kterých má být dosaženo tedy zatraktivnění prostoru náměstí jako pobytového místa pro jeho obyvatele i návštěvníky a potlačení jeho dopravní funkce.

Je obecně známo, že život do podobných ploch a atraktivitu, která přitahuje pozornost lidí, přináší především pohled na jiné lidi, a to jak lidi, kteří daným prostorem pouze prochází, nebo v něm chvíli zůstávají. To ovšem znamená, že na vlastním náměstí by měl být dostatek atraktivních míst, která budou přitahovat lidi, aby chvíli

Zpráva

postáli, nebo se posadili. Ve stávající podobě jsou těmito lidmi především cestující, kteří čekají na autobus, případně řidiči a jejich spolucestující ze zaparkovaných vozidel. Obě tyto skupiny je sice možno omezit, ale zároveň je potřeba přemýšlet o jejich nahrazení jinými skupinami, které rozhodně nebude způsobeno pouze tím, že došlo k přemístění zastávek autobusů a omezení počtu „plechových krabic“ které hyzdí náměstí.

Stávající stav sítě obchodu a služeb, které se na náměstí nacházejí, není příliš zajímavý. Restaurace je sice stará, ale dobrá, ale tísni se kdesi na spodním rohu náměstí, kavárna nebo cukrárna na náměstí s posezením před provozovnou zcela schází. Pekárna je asi dobrá, ale také nemá prodejnu na náměstí. Vinotéka se pro změnu tlačí v opačném koutě náměstí. Přímo na náměstí není nic, co by mělo významnější potenciál generovat přítomnost lidí. Prodejna elektro a nějaká večerka takovými objekty nejsou.

Potenciálně atraktivní provozovny včetně informačního centra, pekárny, kavárny apod. vznikají nikoliv na náměstí, ale na přístupových komunikacích, případně v průchodech z náměstí do dalších lokalit. Zvlášť podivné je to u Informačního centra, které obvykle bývá prvním cílem náhodných návštěvníků, ale není umístěno ani v objektu Městského úřadu, ani v objektu Muzea, byť oba tyto objekty tvoří jádro celého prostoru.

Při zvážení všech okolností považujeme za vhodnější alternativu zamezení zbytného stání autobusů v prostoru mezi Městským úřadem a Muzeem přestavbu stávající plochy mezi Městským úřadem a objektem Muzea na sdílený prostor s vyvýšením několika míst pro výstup a nástup cestujících.

5.2 Omyly v dopravním značení

Při průzkumech parkování a posuzování jednosměrných komunikací jsme na síti komunikací ve Valašských Kloboukách našli několik větších i menších nedostatků v dopravním značení. Jejich výčet v této podkapitole není zdaleka vyčerpávající, protože nebyl předmětem plnění.

5.2.1 Nesmyslné vyznačení přednosti v jízdě

Jedná se především o vyznačení vzájemných předností v jízdě na síti místních komunikací, především pak v křižovatce Partyzánská, Smetanova, Hřbitovní, kde by mělo být zcela jednoznačně zrušeno. (Blíže k této úpravě viz 3.1.3.)

Vzhledem k žádoucímu zklidnění dopravy na síti místních komunikací, je velmi žádoucí, aby v každé křižovatce s výjimkou křížení se silnicemi I/57 a II/494 platila základní přednost zprava.

5.2.2 Nesmyslné ukončení zóny 30

Obrázek 27 Nesmyslné ukončení zóny 30 na ulici Sušilově

Obecně platí, že zóny 30 je vhodné vyznačovat:

- 1) na dílčím úseku komunikace s vysokou intenzitou dopravy, a to především tam, kde lze předpokládat zvýšený výskyt zranitelných účastníků silničního provozu,
- 2) tam, kde schází chodníky a chodci se pohybují mezi vozidly ve smíšeném provozu. Tato podmínka je obvykle splněna tak, že za zónu 30 se vyznačí celé území od hlavní komunikace po konec katastru, kdy místní komunikace přecházejí do nižších a nižších tříd až postupně do polních a lesních cest.

V případě stávající zóny 30 na ulici Kramolišově se jedná o zónu podle podmínky 2, její ukončení v odbočujících místních komunikacích Sušilově, Partyzánské nebo Kopci je naprosto nesmyslné a postrádá jakékoliv opodstatnění.



6 Závěr

Z hlediska posudku křižovatky „Nádražní“, doporučujeme křižovatku ponechat v podobě průsečné křižovatky, avšak významně stavebně usměrněné oproti stávajícímu stavu. Generovaná doprava z prodejny LIDL nijak významně tuto křižovatku neovlivní, ale již samotné zprovoznění této prodejny, které vyvolá levé odbočení ze silnice I/57 přes protisměrný provoz v místě připojení parkoviště před prodejnou LIDL, může prostor křižovatky „Nádražní“ ve špičkových hodinách ovlivnit.

Z hlediska parkování je zřejmé, že lokálně dochází k přečerpání disponibilních kapacit a lze očekávat, že do budoucna se tento stav bude i nadále zhoršovat. Zvláště, pokud nebude parkovné nejenom dostatečně zpoplatněno, ale také dostatečně efektivně kontrolován jeho výběr. Platí totiž, že při započítání docházkové vzdálenosti do pouhých 200 m se téměř vždy a ve všech případech ve Valašských Kloboukách nachází dostatečný počet volných parkovacích míst, kde lze vozidlo zastavit zcela v souladu s příslušnou legislativou. Vytipované parkoviště „U hřbitova“ jako záchytné parkoviště pro návštěvníky Masarykova náměstí považujeme, vzhledem k docházkové vzdálenosti do 300 m, za vhodné. Jeho konkrétní kapacita by však měla být podrobně zvážena i s ohledem na unikátní pohled do blízké krajiny, který se otevírá pod hřbitovem. Případné navýšení kapacit parkování v prostoru za poliklinikou je velmi žádoucí i s ohledem na zklidnění dopravní situace na ulici Dlouhé.

Z hlediska organizace dopravy byl posouzen stávající systém jednosměrných komunikací se zvláštní pozorností, která byla věnována předpokládaným kritickým křižovatkám ulic Soukenické a Školní se silnicí I/57. Pozorováním dopravních konfliktů v době ranní dopravní špičky jsme potvrdili, že stávající systém zjednosměrnění těchto, ale i dalších komunikací v centru města je plně odpovídající městům obdobné velikosti a pro Valašské Klobouky je vhodný. Stávající úpravu provozu považujeme za velmi dobrou s výjimkou prostoru kolem kostela, kde by zcela jednoznačně mělo dojít k úpravě zbývajících ploch komunikací a zjednosměrnění provozu kolem kostela.

Případné **alternativní propojení jednotlivých dílčích oblastí Valašských Klobouk**, které by bylo paralelní k silnici I/57 není vzhledem k historickému vývoji komunikací i zástavby možné. V případě velmi závažných havárií na silnici I/57 a jejího dočasného uzavření bude muset být řešeno dočasnou úpravou provozu, která však v mnoha případech může znamenat velmi významné objížďky.

Z podrobné analýzy autobusových a železničních spojů a jejich případných vazeb a z analýzy možností vazby cyklistické a železniční dopravy ve Valašských Kloboukách vyplývá, že při drobné změně jízdních řádů některých autobusových spojů by bylo možné dále omezit počet odjezdových stání v zastávce Valašské Klobouky, aut.stan. a dále, že je možné, relativně drobným prodloužením některých autobusových spojů, úpravou vedení některých cyklistických tras a zlepšenou možností parkování osobních vozidel i cyklistických kol, posílit význam **železniční stanice Valašské Klobouky jako moderního multimodálního železničního uzlu**.

V Brně 16. 12. 2019 Ing. Martin Lipl, Ing. Jaroslav Heinrich

Zpráva

7 Seznam příloh

Příloha 1	Protokol pro posouzení kapacity podle TP188 – stávající uspořádání, hodnoty 2019
Příloha 2	Protokol pro posouzení kapacity podle TP188 – okružní křižovatka, hodnoty 2039

Zpráva

PŘÍLOHY