



Evropská unie  
Evropský sociální fond  
Operační program Zaměstnanost



# Plán udržitelné městské mobility Velké Meziříčí

---

Analytická část



UDIMO spol. s r. o.

Ing. Petr Macejka Ph.D a kol.

*10/2020*



## Obsah

1. Úvod .....	6
2. Dopravní průzkumy, sociodopravní šetření domácností .....	6
2.1. Provedení dopravního průzkumu křižovatek.....	6
2.2. Kordonový směrový dopravní průzkum.....	15
2.3. Průzkum statické dopravy v širším centru.....	17
Parkování po jednotlivých oblastech.....	17
2.4. Průzkum v MHD .....	26
2.5. Průzkumy příměstské linkové dopravy .....	28
2.6. Průzkumy železniční dopravy .....	33
2.7. Cyklistická a pěší doprava.....	33
2.8. Sociodopravní průzkumy.....	33
2.9. Sociálně antropologický průzkum .....	35
3. Souhrnná analýza výchozího stavu, oblasti monitoringu, sledované indikátory .....	39
3.1. Charakteristika poptávky.....	39
Vymezené a spádové území .....	39
Demografie.....	40
Socioekonomický profil území.....	42
Zaměstnání, podnikání, inventarizace služeb.....	43
Rekreace a volnočasové aktivity .....	43
Mobilita (hybnost), dělba přepravní práce .....	43
Motorizace/automobilizace, historie a vývoj.....	44
3.2. Objemy vnitřní, vnější a tranzitní dopravy podle systémů .....	45
4. Pozemní komunikace, automobilová doprava dynamická .....	45
4.1. Stav sítě pozemních komunikací (dálnice, silnice, místní komunikace).....	45
4.2. Základní komunikační skelet, dopravní kostra města .....	46
Závady a problémové oblasti.....	49
4.3. Doprava v klidu (statická doprava) .....	49
Parkování v centru města.....	49
Přestupní terminály.....	50
Parkování ve výrobních areálech.....	50
Komerční plochy obchodních center.....	50
Odstavování vozidel v bytové zástavbě .....	50
Závady a problémy .....	51

4.4.	Individuální doprava, vozový park.....	52
4.5.	Veřejná osobní doprava (včetně železnice).....	52
	Technologická zařízení a vozový park.....	57
	Park and Ride .....	57
	Dosažitelnost zastávek, kvalita pěších přístupů .....	57
	Přepavní vztahy a zatížení sítě, přestupní vazby.....	57
	Produktivita, využití nabídky, kapacitní rezervy.....	58
	Kartogram zatížení systému veřejné dopravy .....	58
	Ukazatele kvality přepravy, dostupnost území.....	58
	Integrace osobní dopravy, koordinace a harmonizace nabídky.....	59
4.6.	Cyklistická doprava.....	60
	Stav cyklistických tras a zařízení .....	60
	Základní kostra sítě, vazba na region .....	61
	Kvalita tras, dostupnost území .....	62
	Zhodnocení stávající sítě cyklotras .....	63
	Přepavní vztahy a intenzita cyklistické dopravy.....	63
	Závady a problémové oblasti, nehodové lokality.....	63
4.7.	Pěší doprava .....	64
	Stav základních pěších tras, posouzení stavu, závady v pohybu osob .....	64
4.8.	Pěší zóny, obytné ulice a zóny .....	70
4.9.	Turistické trasy, vazby na území regionu.....	70
4.10.	Hodnocení vztahu docházkových vzdáleností pro dosažení ostatních druhů dopravy.....	71
5.	Nákladní silniční a železniční doprava, kombinovaná doprava .....	71
	5.1. Stav infrastruktury a technologických zařízení .....	71
	5.2. Objemy nákladní dopravy, přehled komodit, hlavní přepravní relace .....	72
	5.3. Dostupnost území, překladiště a logistická centra, efektivita činností.....	72
	5.4. Závady a problémové oblasti.....	72
6.	Organizace a řízení provozu, IT systémy .....	72
	6.1. Stav infrastruktury a technologických zařízení .....	72
	6.2. Stav rozpracování projektů.....	72
	6.3. Oblasti řízení provozu, koordinace činností .....	72
	6.4. Účinnost a přínosy systému řízení.....	73
	6.5. Závady a problémové oblasti.....	73
7.	Bezpečnost silničního provozu.....	73

7.1.	Počet, důsledky a vývoj dopravních nehod .....	73
7.2.	Nehodová místa a úseky s rozdělením dle skupin účastníků silničního provozu .....	76
8.	Vliv dopravy na životní prostředí .....	78
	Podíl dopravy na znečištění ŽP .....	78
	Celková produkce znečištění vzduchu (emise) .....	82
	Celkový počet osob zasažených nadlimitním hlukem .....	82
	Souhrn prováděných opatření ke snížení negativních vlivů z dopravy na životní prostředí .....	83
9.	Identifikace a možnosti dostupných finančních zdrojů .....	84
10.	SWOT analýza .....	85
11.	Soubor jednání ke konceptu analytické části – politici, veřejnost, odborníci .....	88
11.1.	Vnitřní komunikace .....	88
11.2.	Vnější komunikace .....	88
12.	Komunikační nástroje .....	88
12.1.	Identifikace hlavních komunikačních nástrojů pro jednotlivé skupiny vnitřní komunikace 88	
	Řídící výbor .....	88
	Rada města a zastupitelstvo města .....	89
	Odborná pracovní skupina .....	89
13.	Závěr, manažerské shrnutí .....	89
	Seznam tabulek .....	90
	Seznam obrázků .....	91

## 1. Úvod

Zajištění mobility je jedním ze základních kamenů udržitelné dopravy a udržitelného rozvoje města vůbec. Zpracovaný dokument má za cíl zajištění uspokojování potřeb mobility osob a firem ve městě a jeho okolí za účelem zlepšování kvality života, který náležitě zohledňuje zásady integrace, participace a evaluace. Základním posláním PUMM je pomoci zlepšit životní úroveň lidí ve městě, a to tak, aby byla zajištěna dostupnost dopravy za současného minimalizování jejich negativních dopadů na zdraví, společnost (kongesce a zábor prostoru) a životní prostředí (hluk a znečištění).

Tato dokumentace bude syntetickým materiálem. Zkoordinuje především územní a dopravní plánování, navržený dopravní systém zajistí dostupnost základních cílů a služeb všem cílovým skupinám, preferuje ekologickou dopravu s omezením dopadu na životní prostředí a spotřebu energie a bezpečnou dopravu jak z hlediska vnější, tak i vnitřní bezpečnosti jednotlivých druhů dopravy.

Cílem analytické části je zjistit stávající stav dopravy a plánování mobility ve Velkém Meziříčí. Data jsou získána z různých podkladů a z vlastního sčítání dopravy a průzkumů.

Analytická část navazuje na inventarizaci podkladů provedených ve Strategické části.

## 2. Dopravní průzkumy, sociodopravní šetření domácností

### 2.1. Provedení dopravního průzkumu křižovatek

Rozsah průzkumu byl stanoven rozsahem přílohy č.1 SoD. Průzkum probíhal ručním sčítáním a na vybraných křižovatkách za pomoci kamer LOGICAM. Průzkum ručním sčítáním byl proveden v úterý 2. 6. 2020. Průzkumy kamerami od úterý do čtvrtka v červnu a září 2020.



05.06.2019  
pospichal



Obrázek 1 Křižovatký sčítání v rámci průzkumu

Sčítány byly osobní, lehké nákladní, těžké nákladní, autobusy a cyklisté.

Tabulka 1 Výsledky sčítání křižovatek

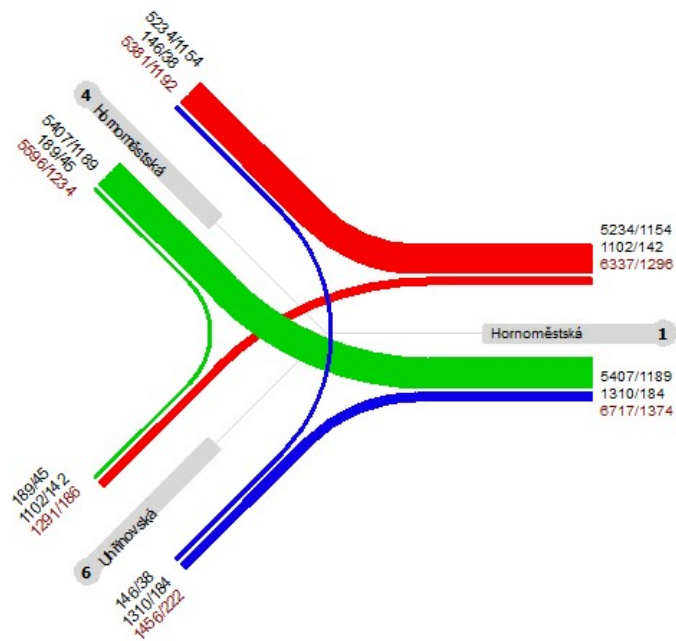
Číslo	Název	Typ křižovatky	Sčítáno	Datum	Zátěž celkem za 24 hodin	Zátěž nákladní za 24 hodin	Cyklisté za 24 hodin
KR1	Oslavická x Třebíčská	Styková	LOGICAM	11.9.2020	7360	875	3
KR2	KR02 Hornoměstská - Uhřínovská	Styková	Ručně	2.6.2020 (ÚT)	13389	2752	
KR3	Hornoměstská x Skřivanova	Průsečná	LOGICAM	8.9.2020 (ÚT)	15571	1600	6
KR4	Třebíčská x Hornoměstská	Okružní	LOGICAM	9.9.2020 (ST)	15571	1523	60
KR5	Pod Hradbami - Novosady - Vrchovecká	Průsečná SSZ	Ručně	2.6.2020 (ÚT)	20131	3431	
KR6	Vrchovecká - Poříčí	Styková	Ručně	2.6.2020 (ÚT)	8217	1270	
KR7	Novosady x Komenského	Styková	LOGICAM	10.9.2020 (ČT)	14849	1675	56
KR8	Sokolovská x Poštovní	Styková	LOGICAM	2.6.2020 (ÚT)	15321	2395	50
KR9	Sokolovská x Nad Gymnáziem	Styková	LOGICAM	2.6.2020 (ÚT)	15994	2063	80
KR10	Sokolovská x K Novému nádraží	Průsečná SSZ	LOGICAM	2.6.2020 (ÚT)	18115	3144	7
KR11	Sokolovská x Karlov	Okružní	LOGICAM	8.9.2020 (ÚT)	14268	1800	14
KR12	Františkov - U Tržiště - Nad Pilou	Průsečná	Ručně	2.6.2020 (ÚT)	5307	522	
KR12	Františkov - U Tržiště - Nad Pilou	Průsečná	LOGICAM	8.9.2020 (ÚT)	6279	481	5

Plán udržitelné městské mobility Velké Meziříčí

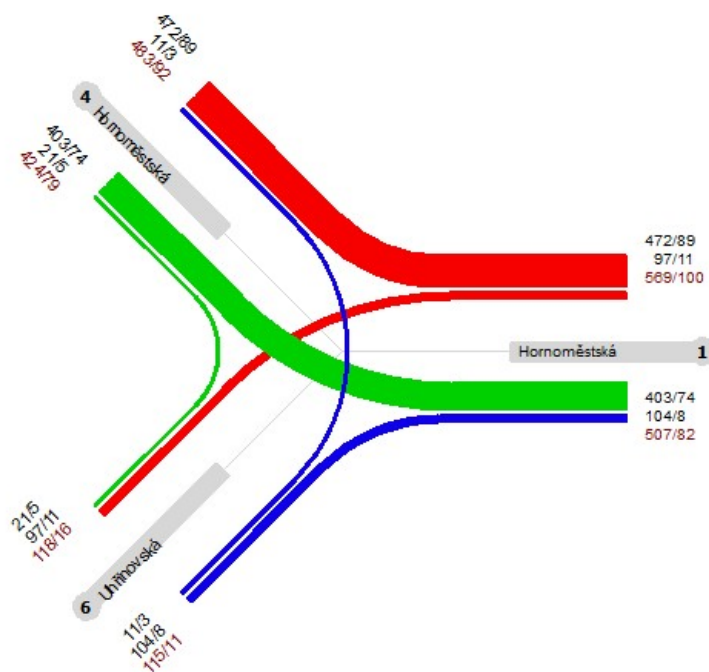
KR13	K Novému nádraží - Čermákova	Styková	Ručně	2.6.2020 (ÚT)	7595	1154	
KR14	Karlov – Na Spravedlnosti	Styková	Ručně	2.6.2020 (ÚT)	11561	2202	
KR15	Třebíčská x Družstevní	Styková	LOGICAM	10.9.2020 (ČT)	6518	727	1
KR16	Karlov x Karlov	Okružní	LOGICAM	10.9.2020 (ČT)	9702	1125	23
KR17	Jihlavská x Arch. Neumanna	Styková	LOGICAM	9.9.2020 (ST)	9059	1599	38

Protokoly ze sčítání kamerami LOGICAM jsou přiloženy na datovém nosiči. Výsledky ručního sčítání jsou níže zobrazeny v kartogramech za 24 hodin a špičkovou hodinu.



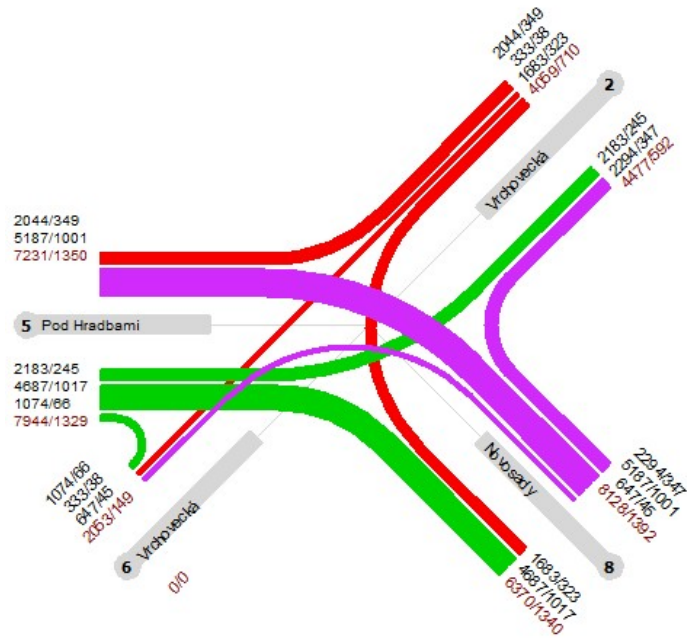


Obrázek 2 KR02 Hornoměstská - Uhřínovská, KARTOGRAM ZA 24 HODIN DNE 2.6.2020, vozidla celkem / nákladní+BUS

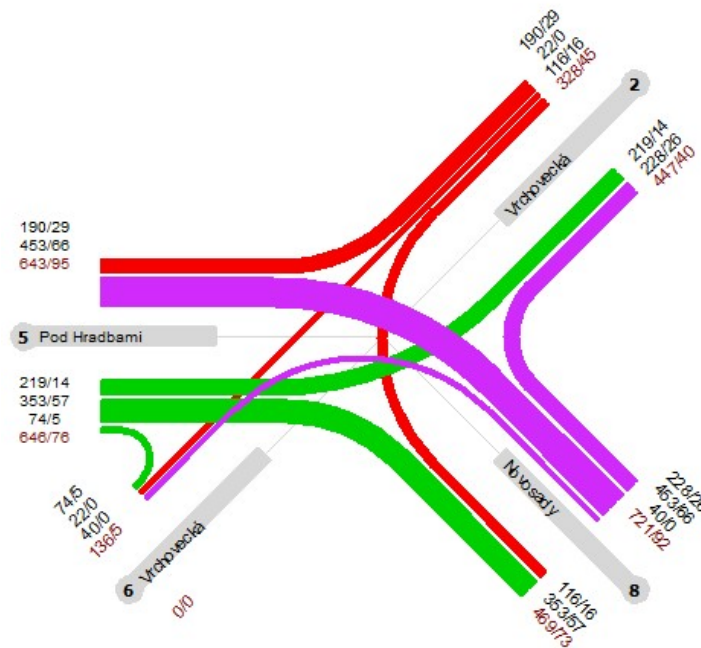


Obrázek 3 KR02 Hornoměstská - Uhřínovská, KARTOGRAM ŠPIČKOVÉ HODINY (14:00-15:00) DNE 2.6.2020, vozidla celkem / nákladní+BUS

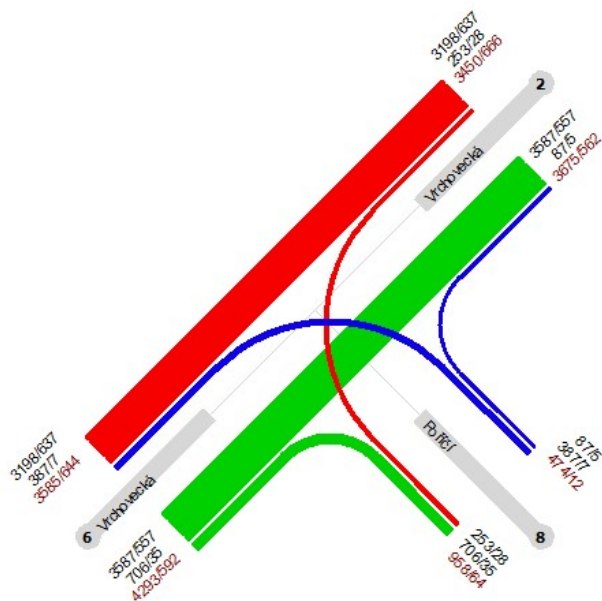
Plán udržitelné městské mobility Velké Meziříčí



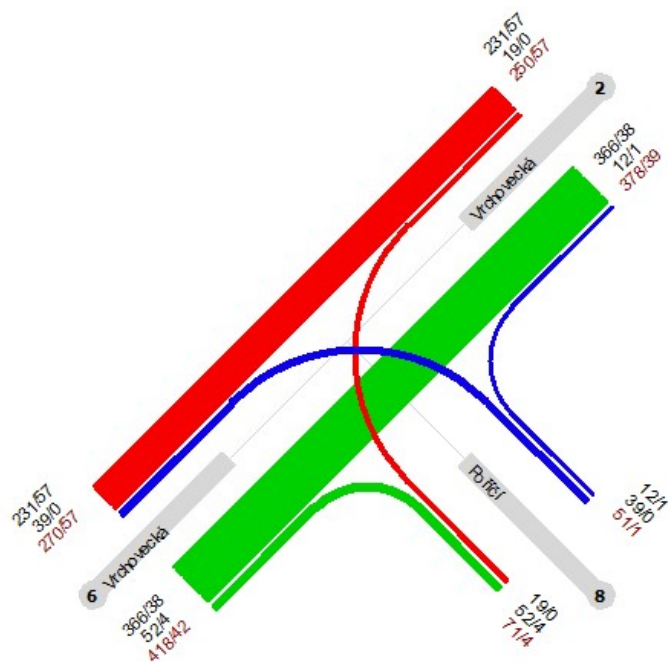
Obrázek 4 KR05 Pod Hradbami – Novosady - Vrchovecká, KARTOGRAM ZA 24 HODIN DNE 2.6.2020, vozidla celkem / nákladní+BUS



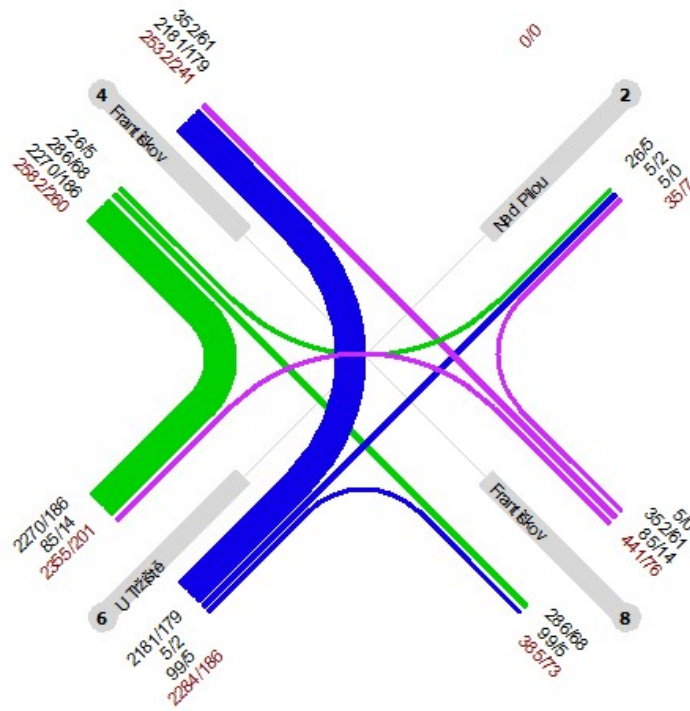
Obrázek 5 KR05 Pod Hradbami – Novosady - Vrchovecká, KARTOGRAM ŠPIČKOVÉ HODINY (14:00-15:00) DNE 2.6.2020, vozidla celkem / nákladní+BUS



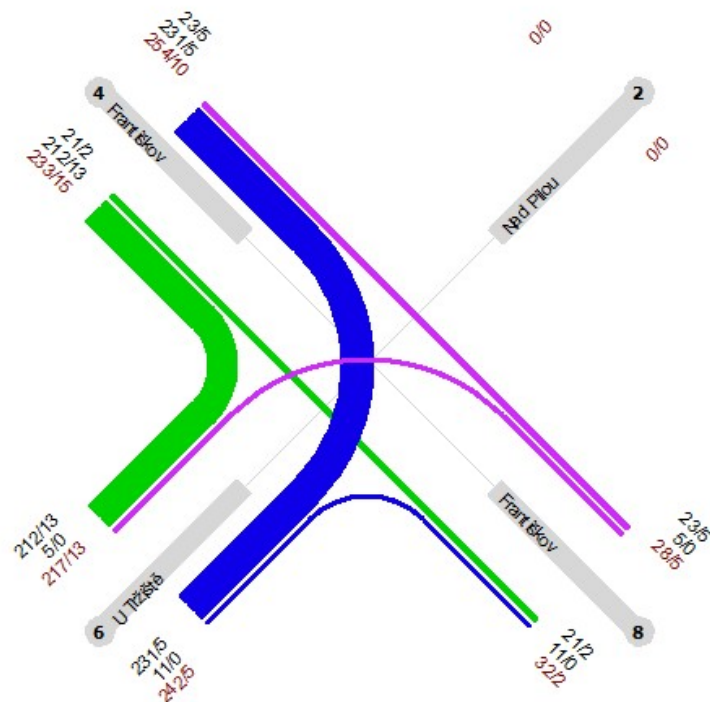
Obrázek 6 KR06 Vrchovecká - Poříčí, KARTOGRAM ZA 24 HODIN DNE 2.6.2020, vozidla celkem / nákladní+BUS



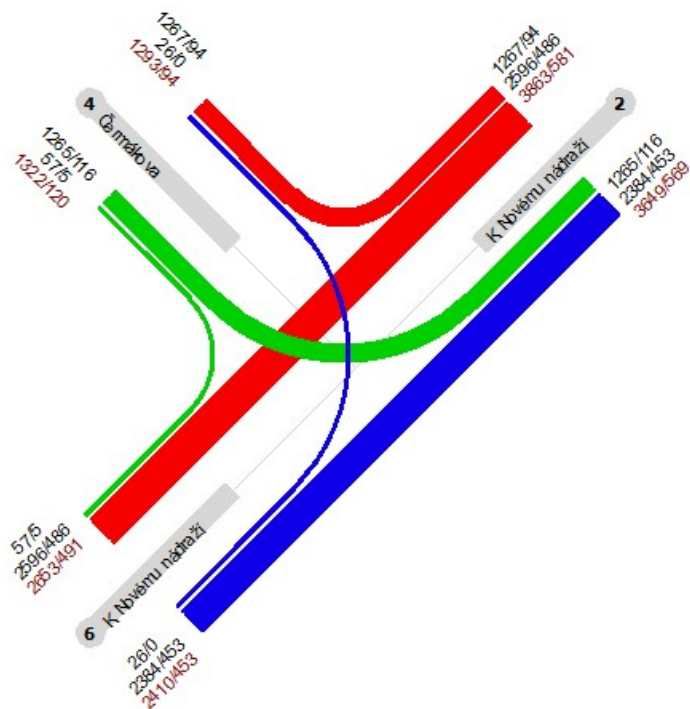
Obrázek 7 KR06 Vrchovecká - Poříčí, KARTOGRAM ŠPIČKOVÉ HODINY (14:00-15:00) DNE 2.6.2020, vozidla celkem / nákladní+BUS



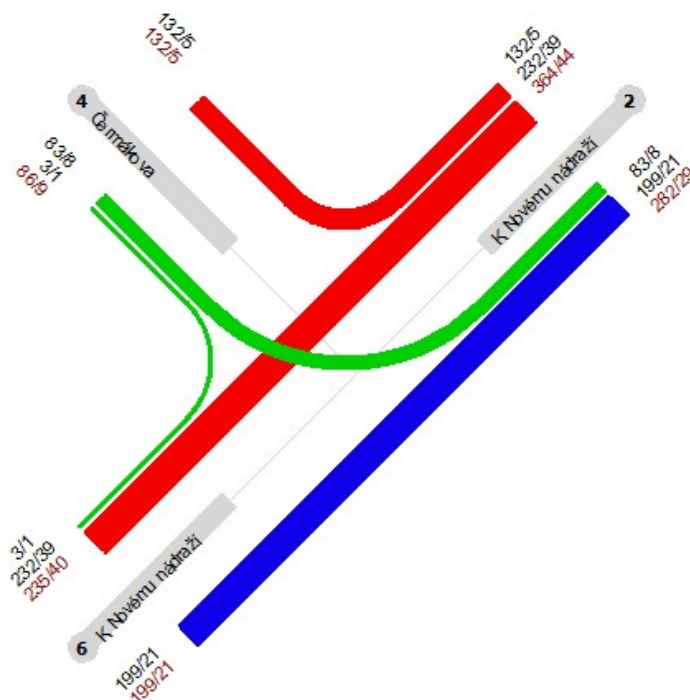
Obrázek 8 KR12 Františkov – U Tržiště – Nad Pilou, KARTOGRAM ZA 24 HODIN DNE 2.6.2020, vozidla celkem / nákladní+BUS



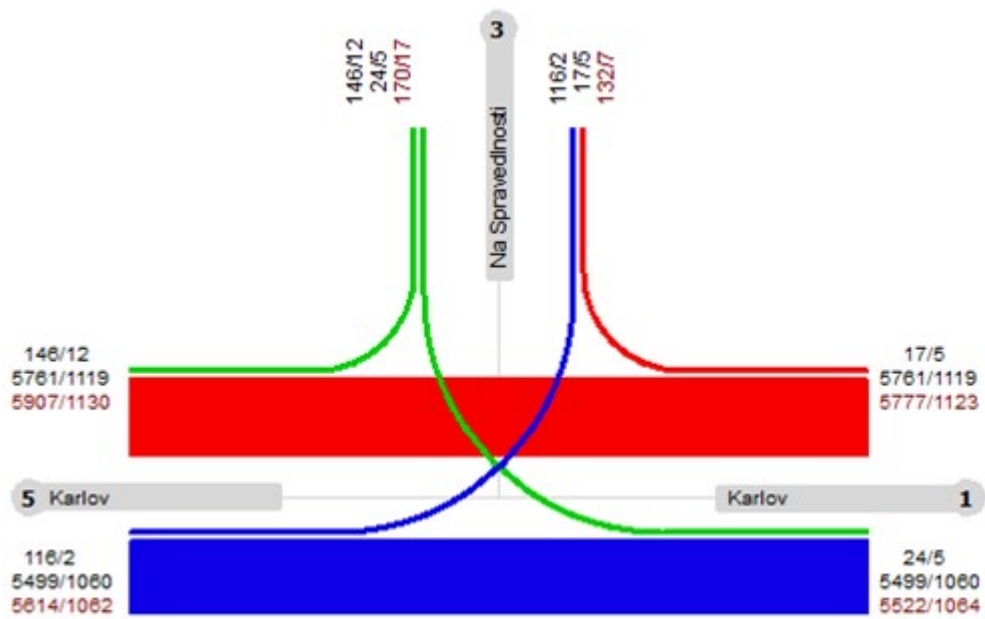
Obrázek 9 KR12 Františkov – U Tržiště – Nad Pilou, KARTOGRAM ŠPIČKOVÉ HODINY (15:00-16:00) DNE 2.6.2020, vozidla celkem / nákladní+BUS



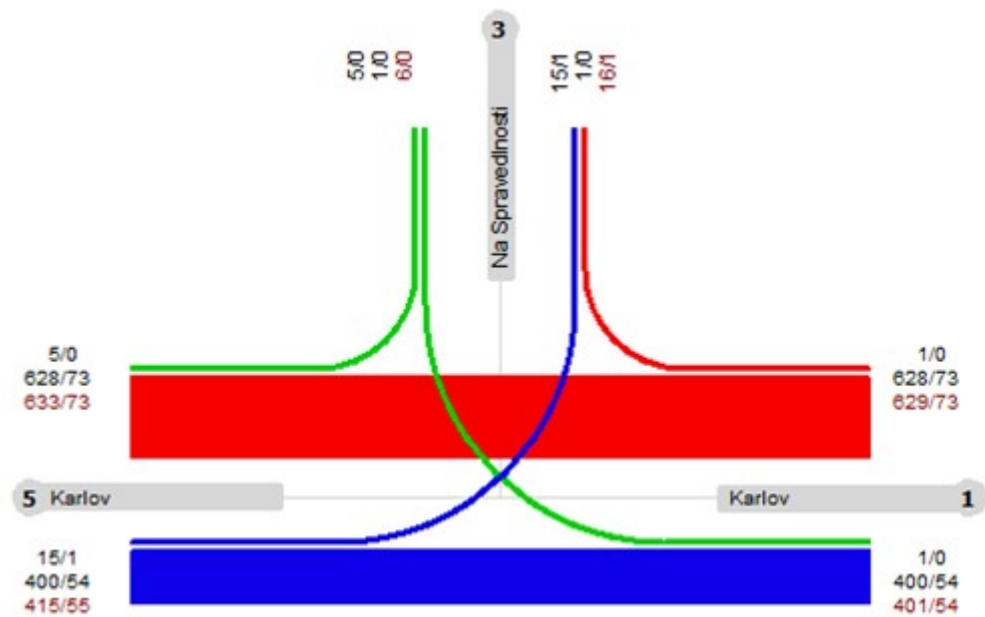
Obrázek 10 KR13 K Novému nádraží - Čermákova, KARTOGRAM ZA 24 HODIN DNE 2.6.2020, vozidla celkem / nákladní+BUS



Obrázek 11 KR13 K Novému nádraží - Čermákova, KARTOGRAM ŠPIČKOVÉ HODINY (14:00-15:00) DNE 2.6.2020, vozidla celkem / nákladní+BUS



Obrázek 12 KR14 Karlov – Na Spravedlnosti, KARTOGRAM ZA 24 HODIN DNE 2.6.2020, vozidla celkem / nákladní+BUS



Obrázek 13 KR14 Karlov – Na Spravedlnosti, KARTOGRAM ŠPIČKOVÉ HODINY (14:00-15:00) DNE 2.6.2020, vozidla celkem / nákladní+BUS

## 2.2. Kordonový směrový dopravní průzkum

Kordonový směrový průzkum byl proveden dle zadání na 10 profilech z toho bylo 6 profilů pro stanovení tranzitu na ulicích Karlov, Františkov, K Novému nádraží, Třebíčská, Uhřínovská, Jihlavská a Vrchovecká. Pro stanovení vnitřní dopravy byly zvoleny profily Pod Hradbami, Skřivanova, Sokolovská a Nad Gymnáziem.

Kordonový průzkum byl proveden v úterý dne 2.6.2020. Vliv pandemie COVID v roce 2020 byl v červnu minimální v automobilové dopravě.

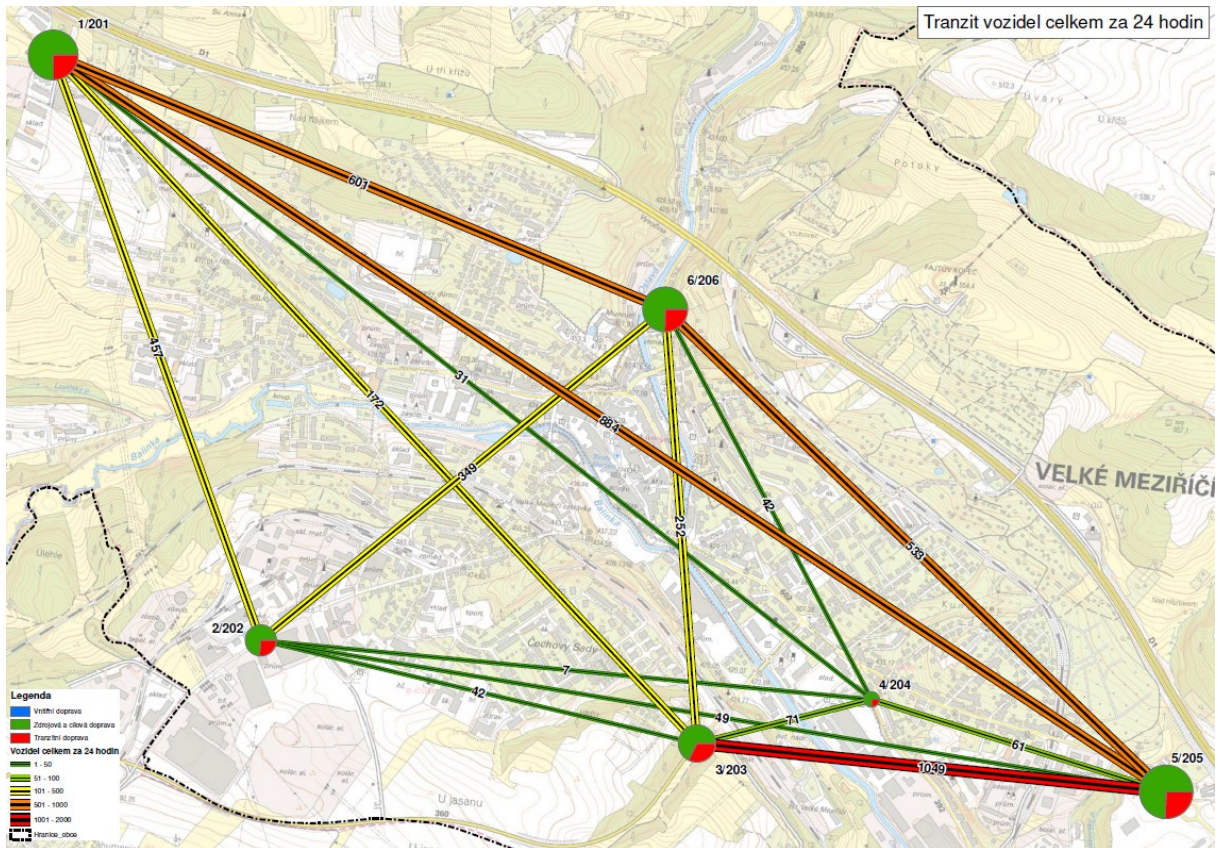


05.06.2019  
pospichal

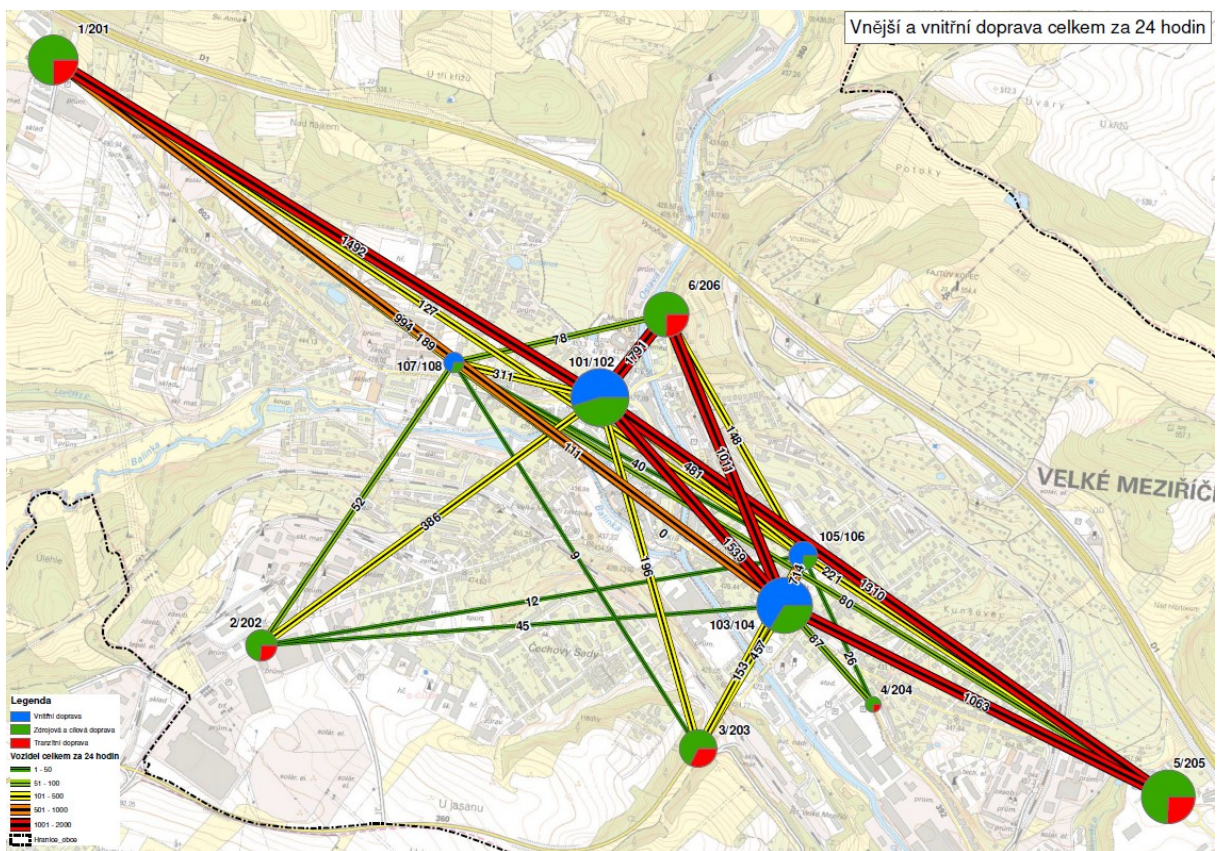


Výsledky kordonových průzkumů jsou samostatně zobrazeny pro tranzitní dopravu a vnější dopravu.

# Plán udržitelné městské mobility Velké Meziříčí



Obrázek 14 Tranzit vozidel celkem



Obrázek 15 Vnější a vnitřní automobilová doprava



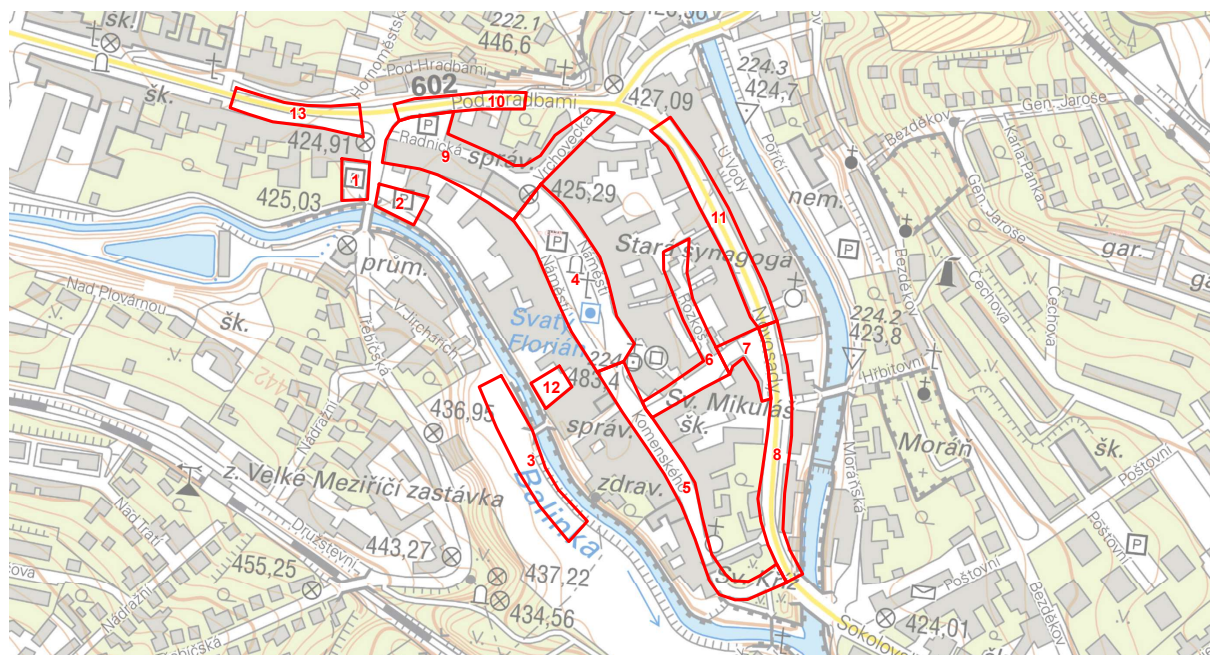
Tranzitní doprava je definována vnějším kordonem. Jedná se o dopravu, která městem projíždí. Nejsilnější vazba je mezi ulicemi K Novému Nádraží a Karlov v objemu 1049 vozidel za 24 hodin. Druhá nejsilnější vazba je Jihlavská - Karlov tj. tranzit. II/602 podél dálnice v objemu 884 vozidel.

Vnější a vnitřní doprava je nejsilnější do centra města a jeho okolí. Druhá nejsilnější je do obchodní zóny (Penny, Kaufland).

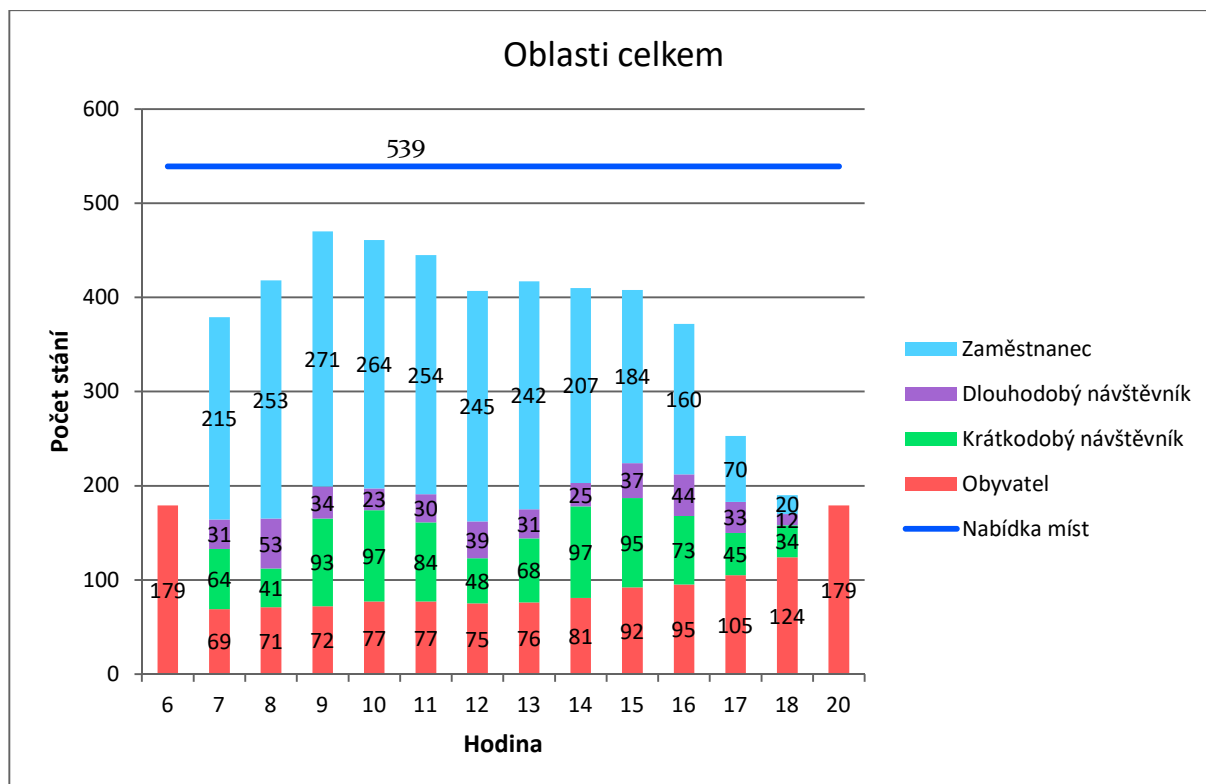
### 2.3. Průzkum statické dopravy v širším centru

Průzkum parkování v centru města má za cíl zjistit podíl jednotlivých skupin parkujících a obsazenost parkovacích kapacit v běžný pracovní den. Průzkum byl proveden v pondělí dne 14.9.2020. Rok 2020 je poznamenán pandemií COVID, ale v tomto měsíci byl zajištěn běžný provoz. Parkování centra

#### Parkování po jednotlivých oblastech



Obrázek 16 Parkovací lokality/zóny



Parkování v centru města odpovídá běžnému rozložení denních variací pro běžné centrum města této velikosti. Současně jako u jiných měst akcentuje dopravní špička mezi 9 a 11 hodinou. To ukazuje na významnou zaměstnaneckou dopravu, která je emitována zejména úřady a administrativou. Naopak obchodní špička mezi 14 a 16 hodin je zde mírná. Poptávka po večerním a nočním parkování po 17 hodině je nižší než poptávka přes den. Celkový počet míst v centru a okolí byl vypočítán na 539 míst z toho je obsazeno 470 míst. Volných bylo v průměru 12,8% míst. Kapacitu parkování v centru města lze hodnotit jako plnou, vezmeme-li v úvahu nutnou rezervu 10 - 15% pro zamezení kroužení vozidel.

Současně není situace parkování poznamenána dramatickým nedostatkem míst. 57,7% poptávky tvoří zaměstnanci. Tato skupina zde parkuje celý den a emituje malé intenzity dopravy, která je dislokována na ranní špičku tj. 6 - 9 hodin. Odpolední špička je díky různé pracovní době rozprostřena na 14 - 18 hodinu.

Zaměstnanci jsou dislokováni zejména do lokalit 1,2 (Třebíčská), 3 (za Balinkou), 4, 5 (Náměstí), 6,7 (Kostelní), 9 (Radnická), 11 (Novosady), 12 (MPOL), 13 (Hornoměstská).

Zaměstnanci parkují v menší míře pouze podél silnice II/602 v lokalitách 8 a 10.

V lokalitě 8 je velký podíl rezidentů.

Návštěvníci tvoří cca 25% poptávky po parkování. Jedná se o krátkodobá a střednědobá stání, kdy tito emitují velké množství generované dopravy na 1 parkovací místo.

Nejzatíženější z hlediska bilance parkování jsou lokality 2,6,7,8,9. V lokalitě 9 na ulici Radnická nejsou vyznačena podélná stání. Šířka ulice není větší než 8 m. Proto tato nebyla do nabídky započítána, i když je parkování zde běžně tolerováno.

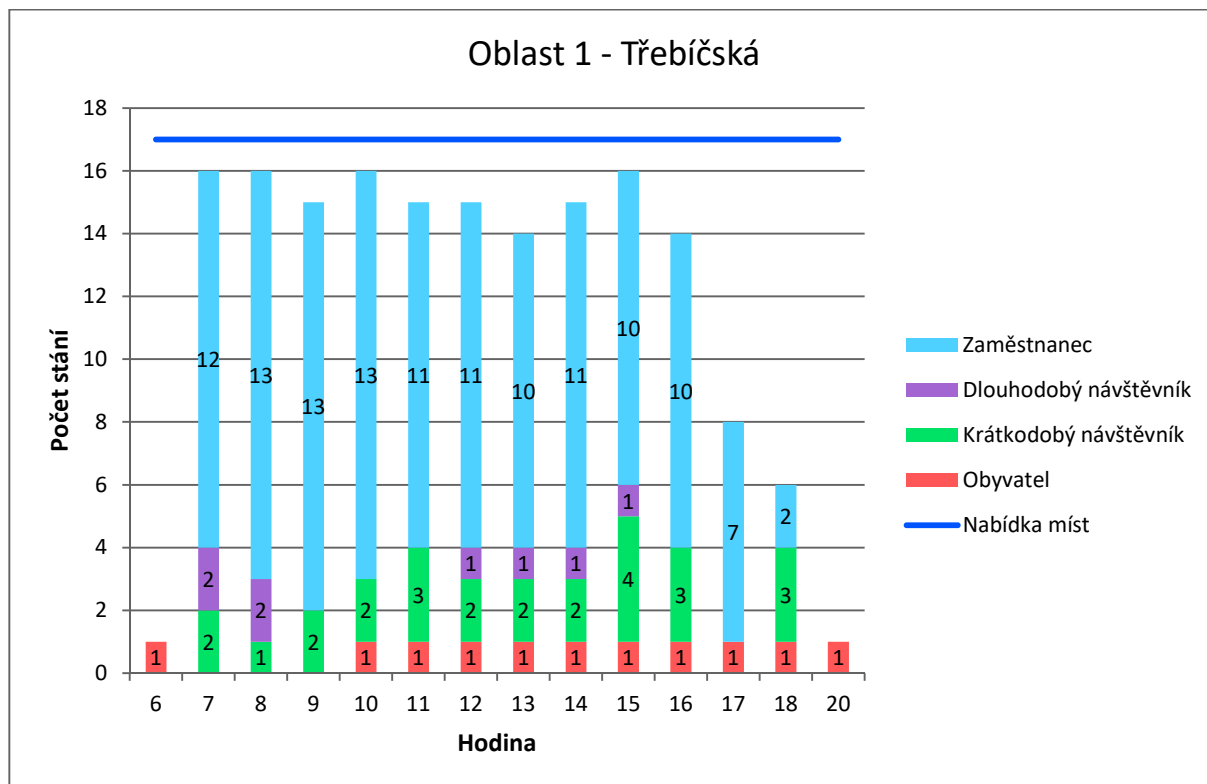
V lokalitě 8 je realizováno stání na chodníku a v nájezdových klínech vyhrazených parkovacích stání. Tyto nebyly také započítány do nabídky.

V oblasti 3 za Balinkou nejsou stání vyznačena a stojí se zde na terénu. Kapacita stání byla odhadnuta na 108 míst. Lokalita má být v budoucnu zastavěna. Stálo zde 40 parkujících.

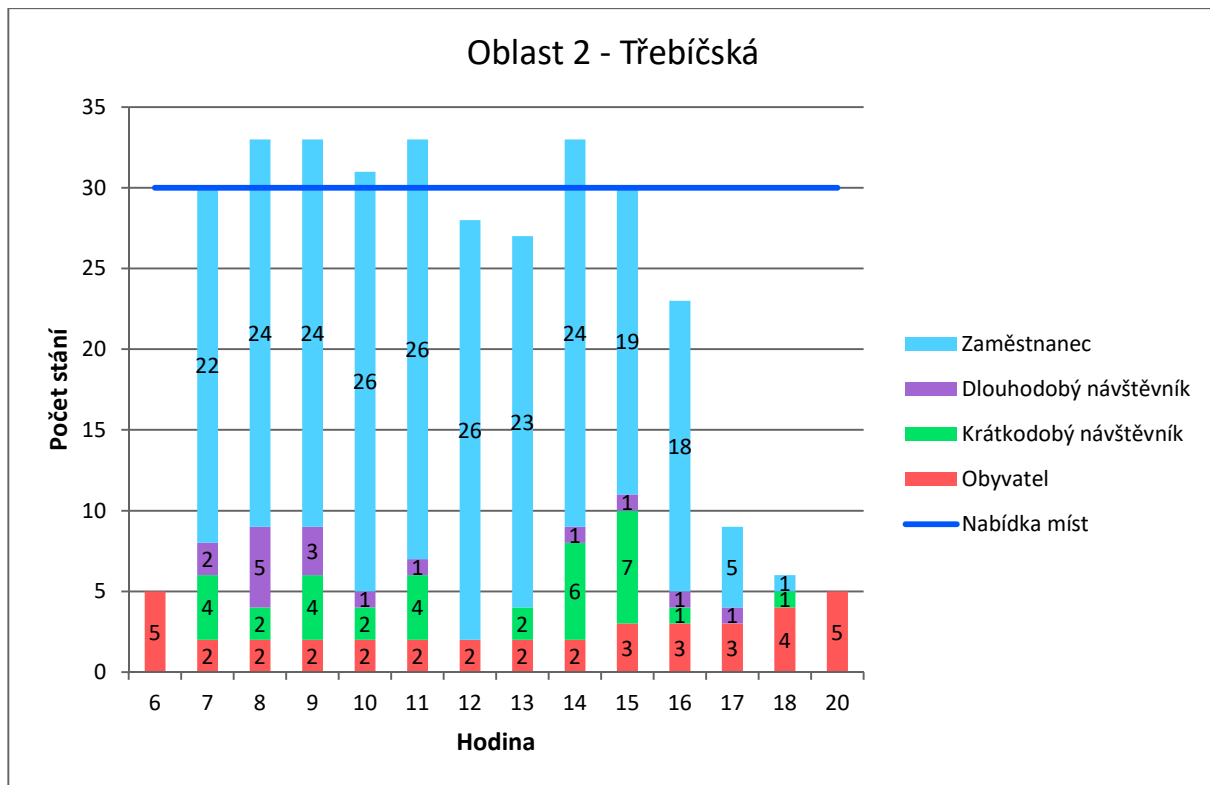
Hodnocená oblast zasáhla náměstí a jeho okolí ve vzdálenosti 180 - 300 m, což je docházková vzdálenosti.

V rámci lokalit jsou vybraná stání regulována omezením doby stání na 2 hodiny.

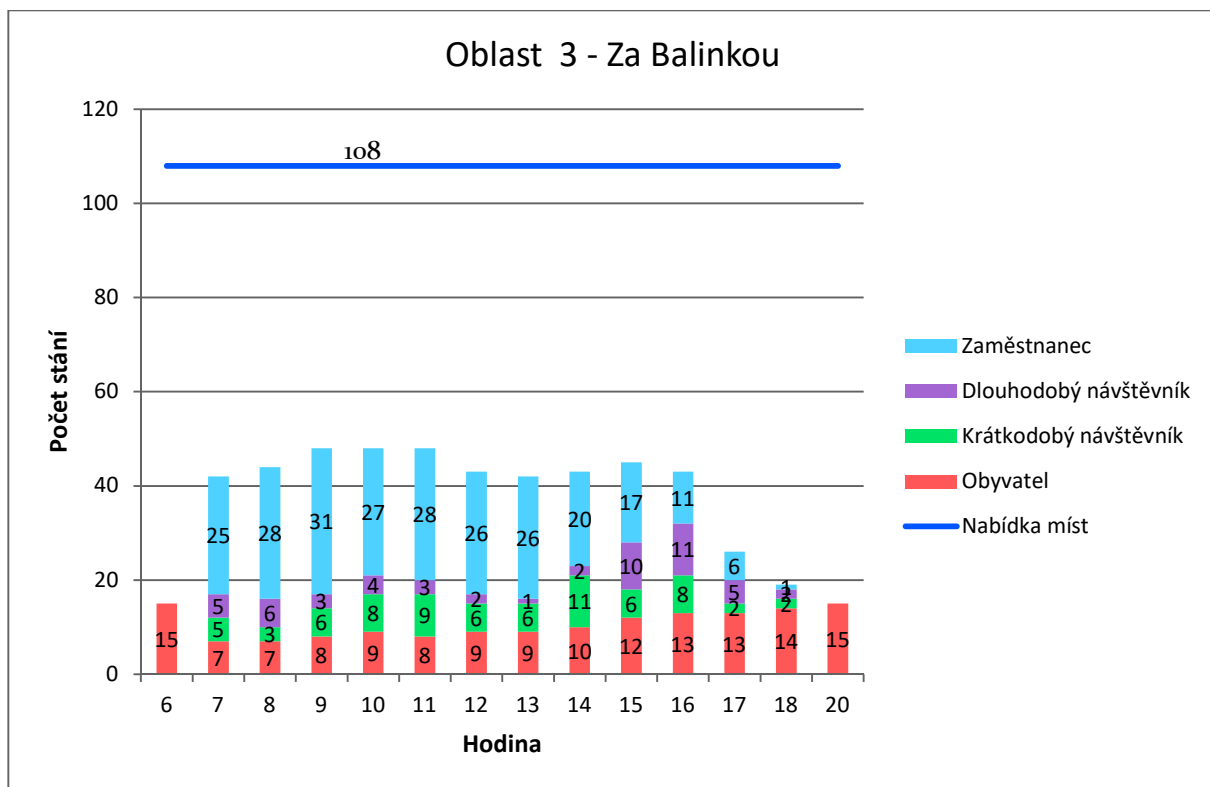
Volná kapacita 69 míst bude v budoucnu redukována v lokalitě 3 za Balinkou, kde bylo identifikováno 108 míst.



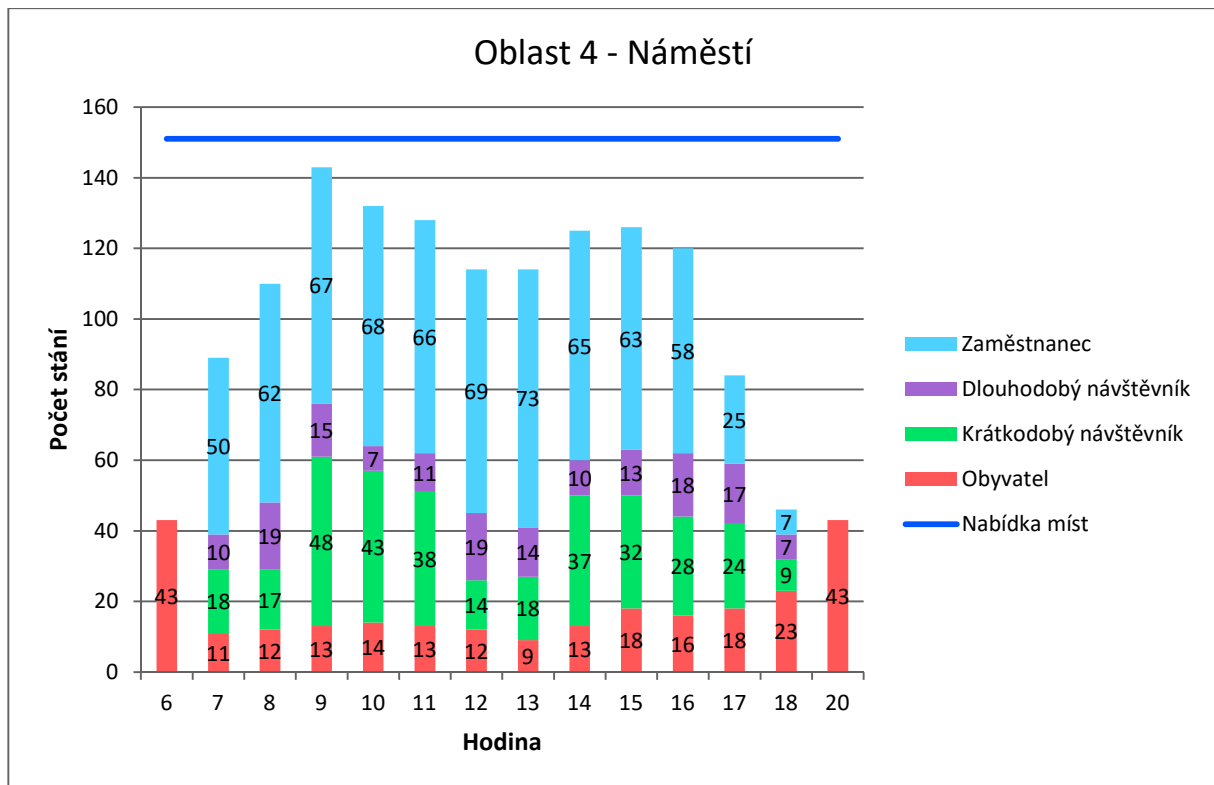
Obrázek 17 Oblast 1 - Třebíčská



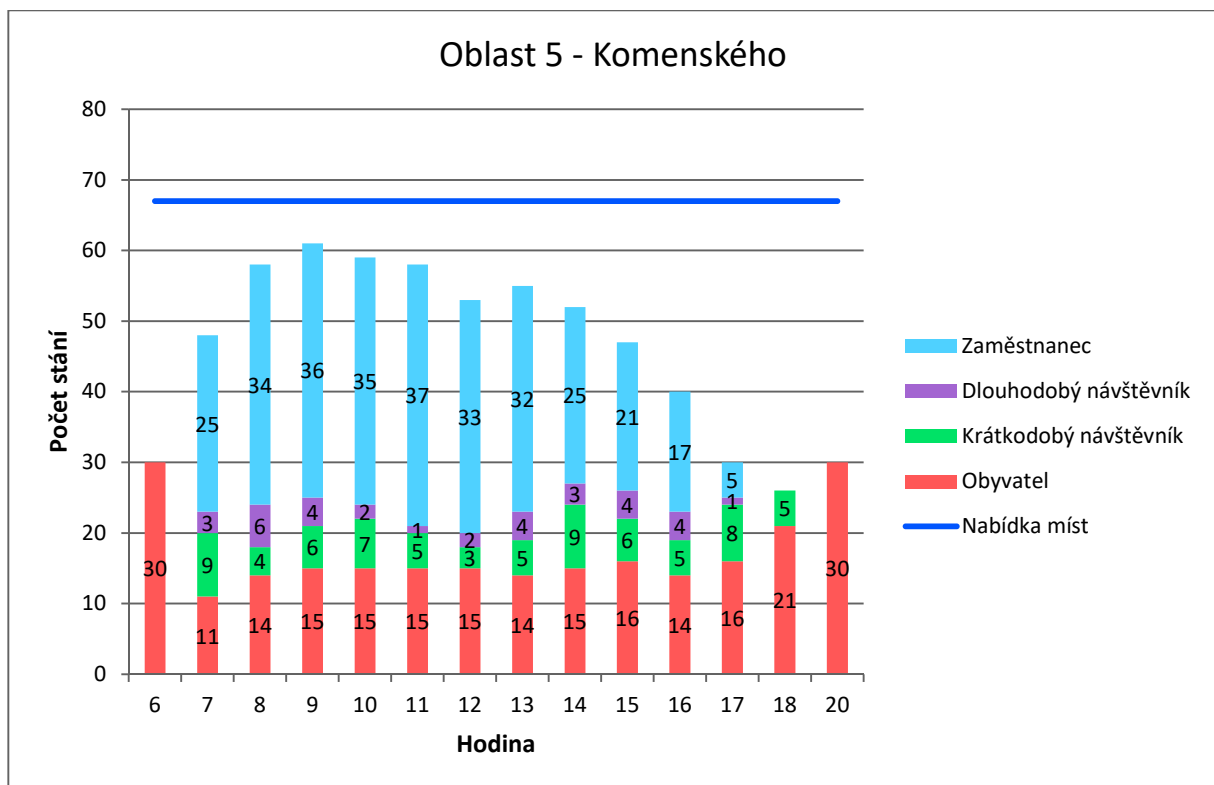
Obrázek 18 Oblast 2 - Třebíčská



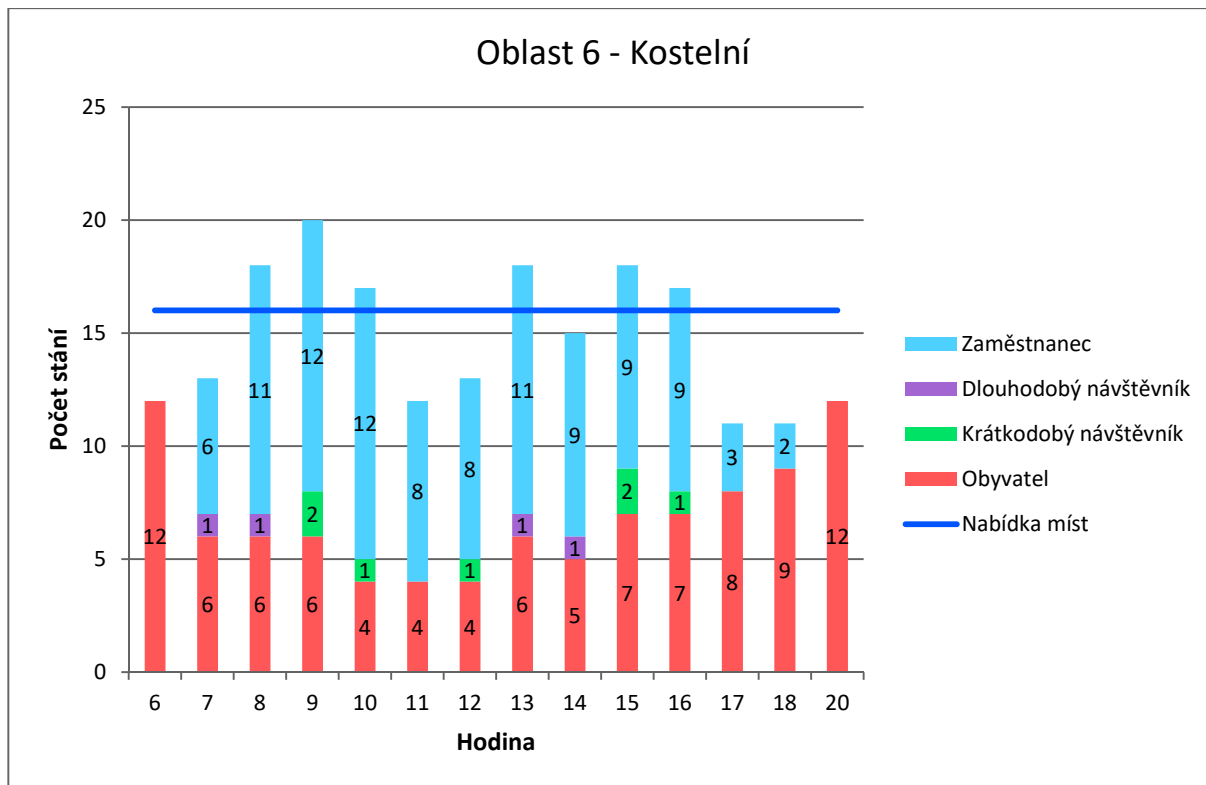
Obrázek 19 Oblast 3 - Za Balinkou



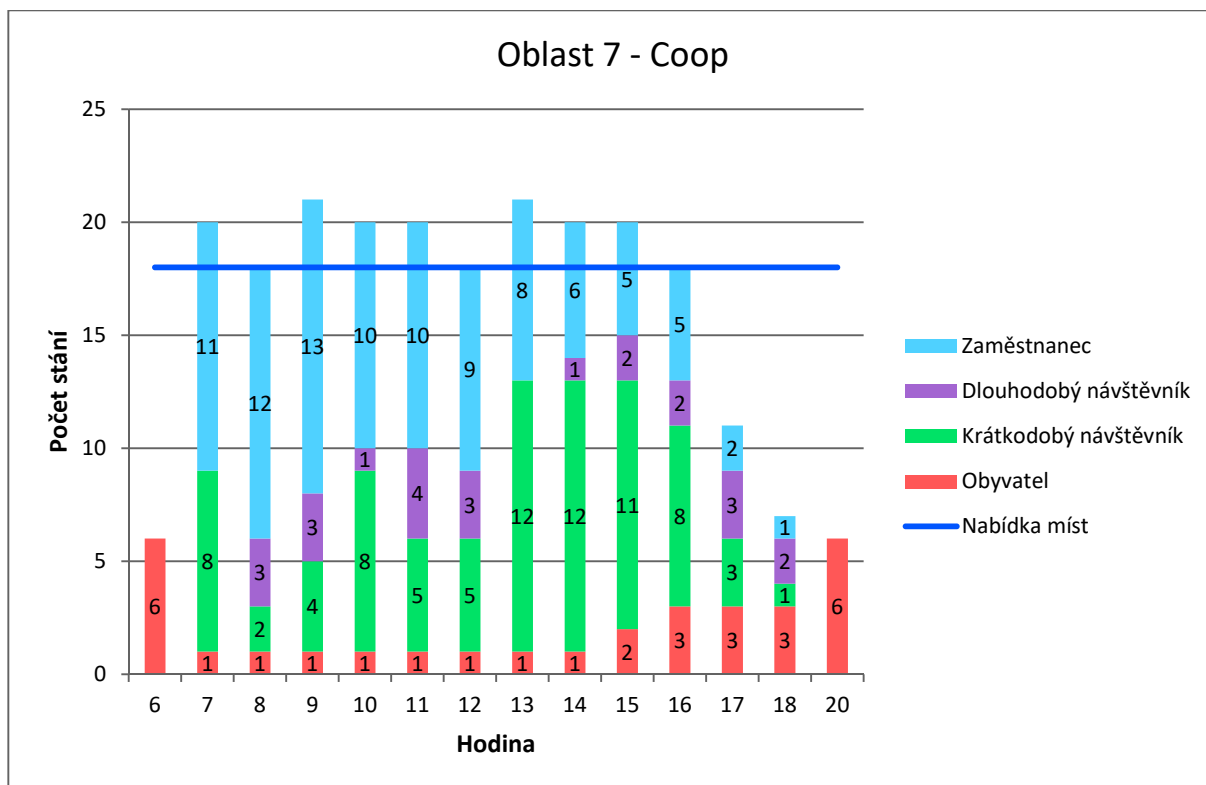
Obrázek 20 Oblast 4 - Náměstí



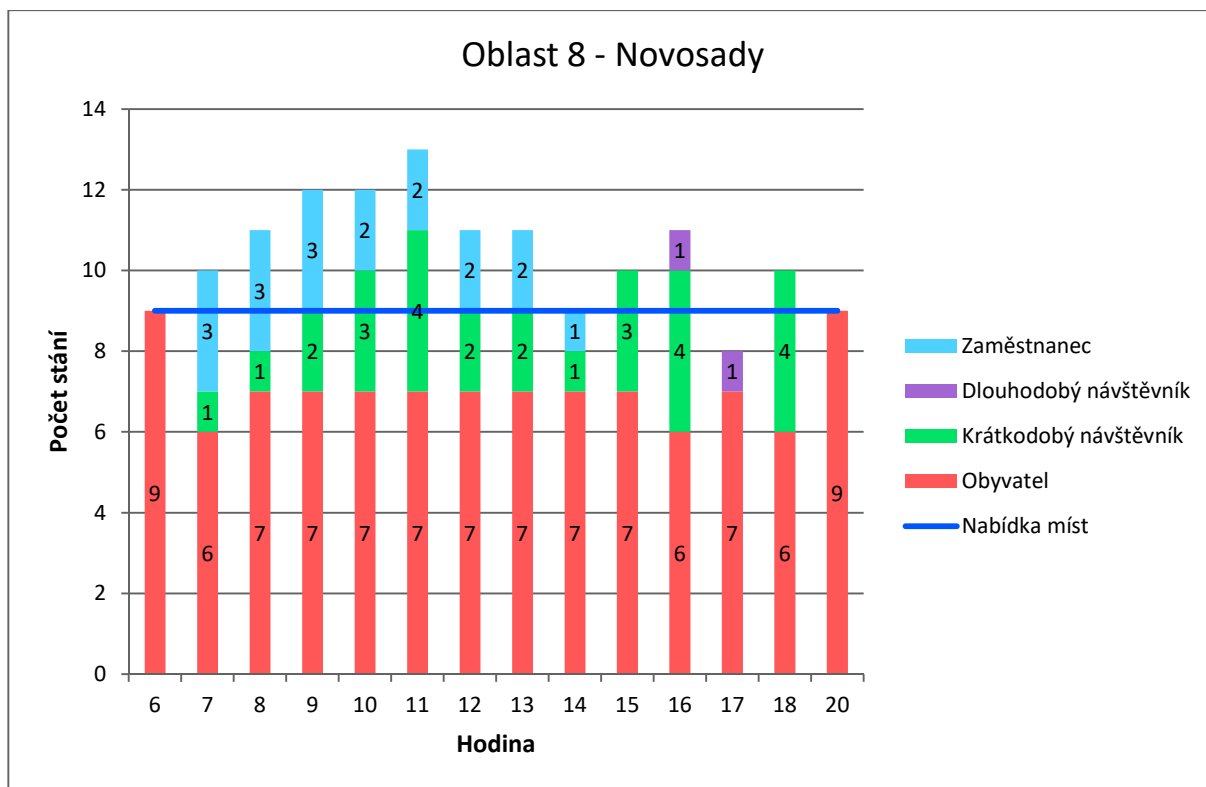
Obrázek 21 Oblast 5 - Komenského



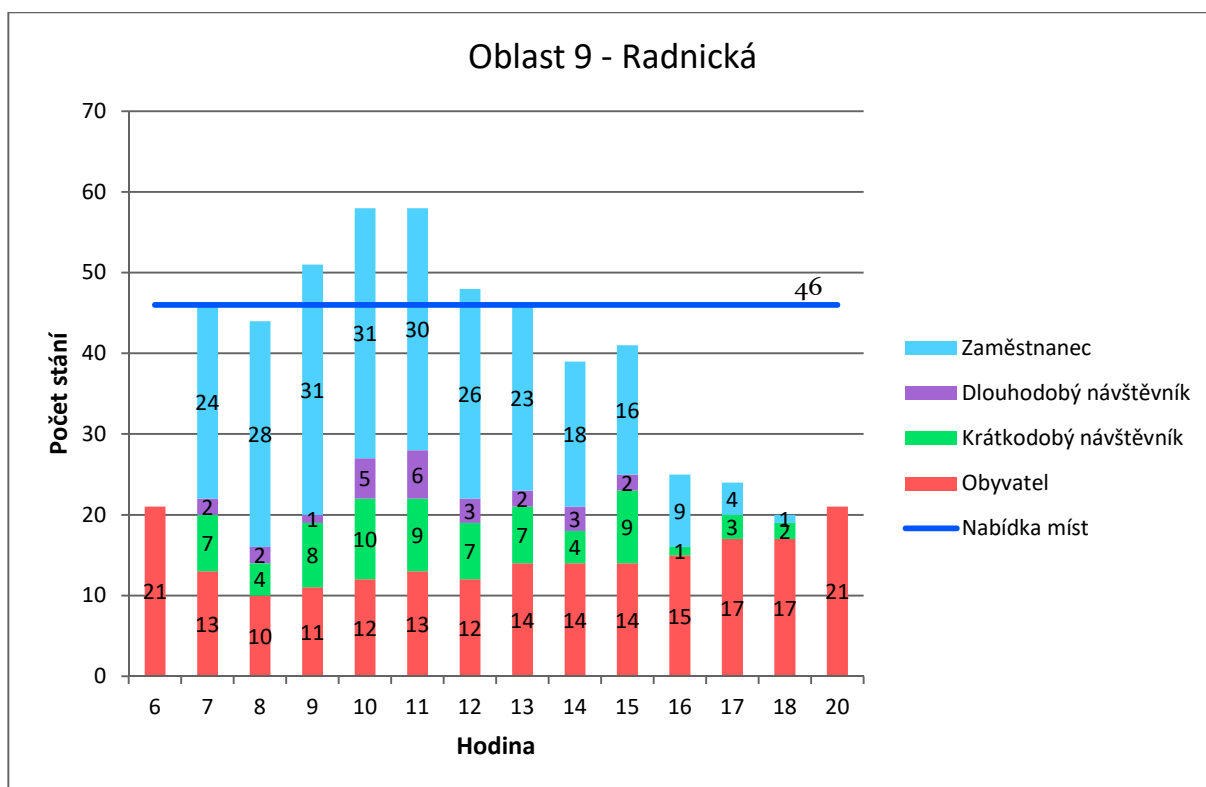
Obrázek 22 Oblast 6 - Kostelní



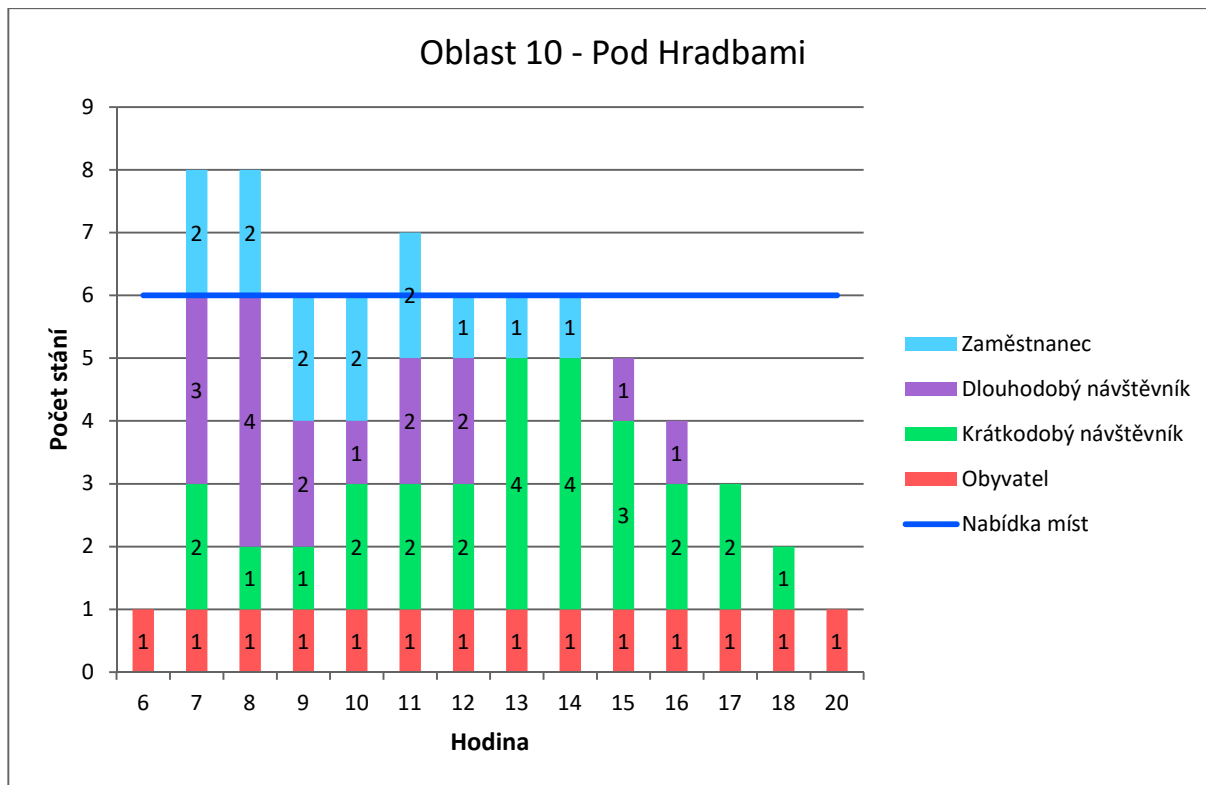
Obrázek 23 Oblast 7 - Coop



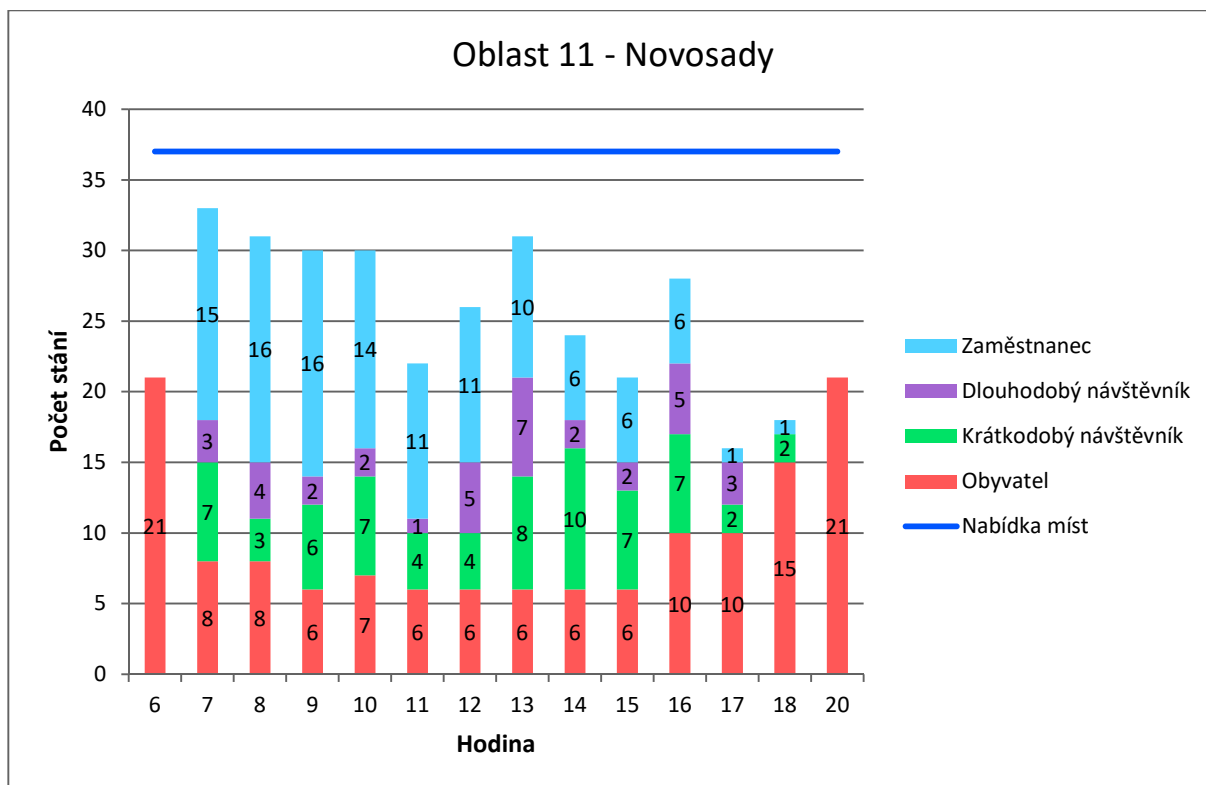
Obrázek 24 Oblast 8 - Novosady



Obrázek 25 Oblast 9 - Radnická

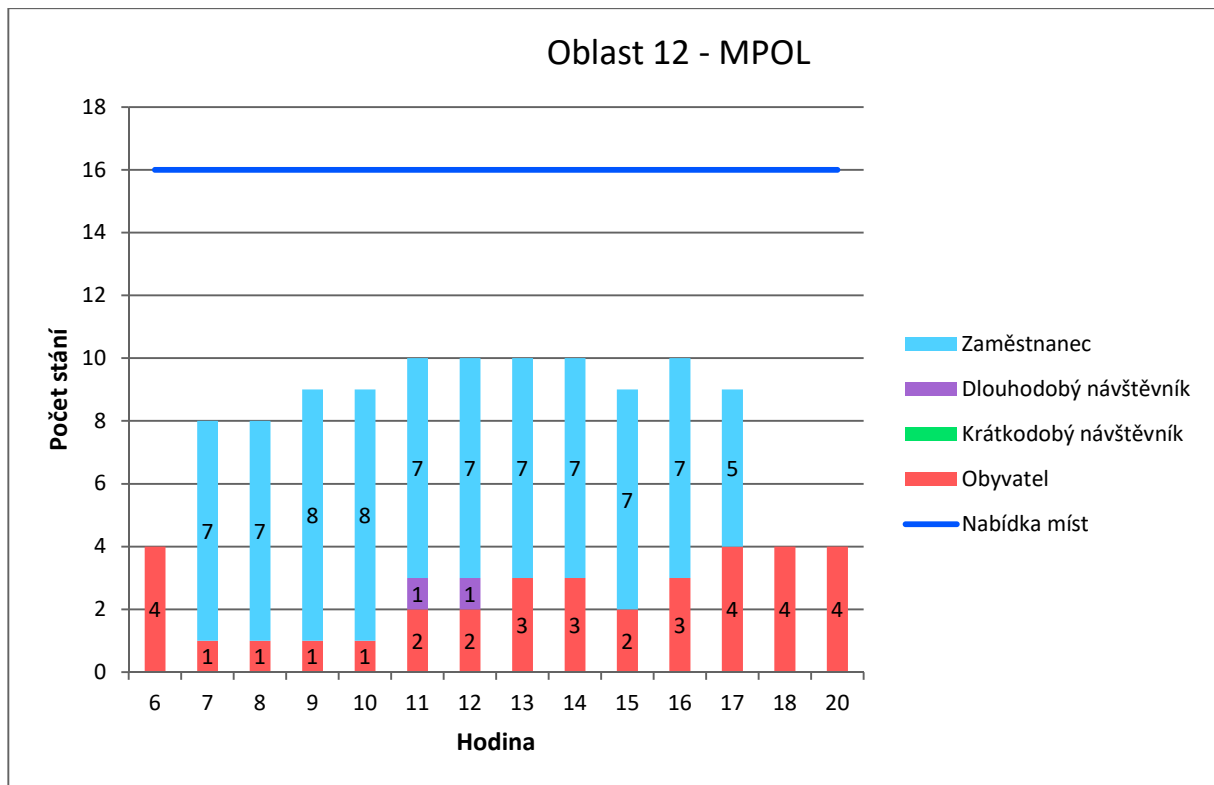


Obrázek 26 Oblast 10 - Pod Hradbami

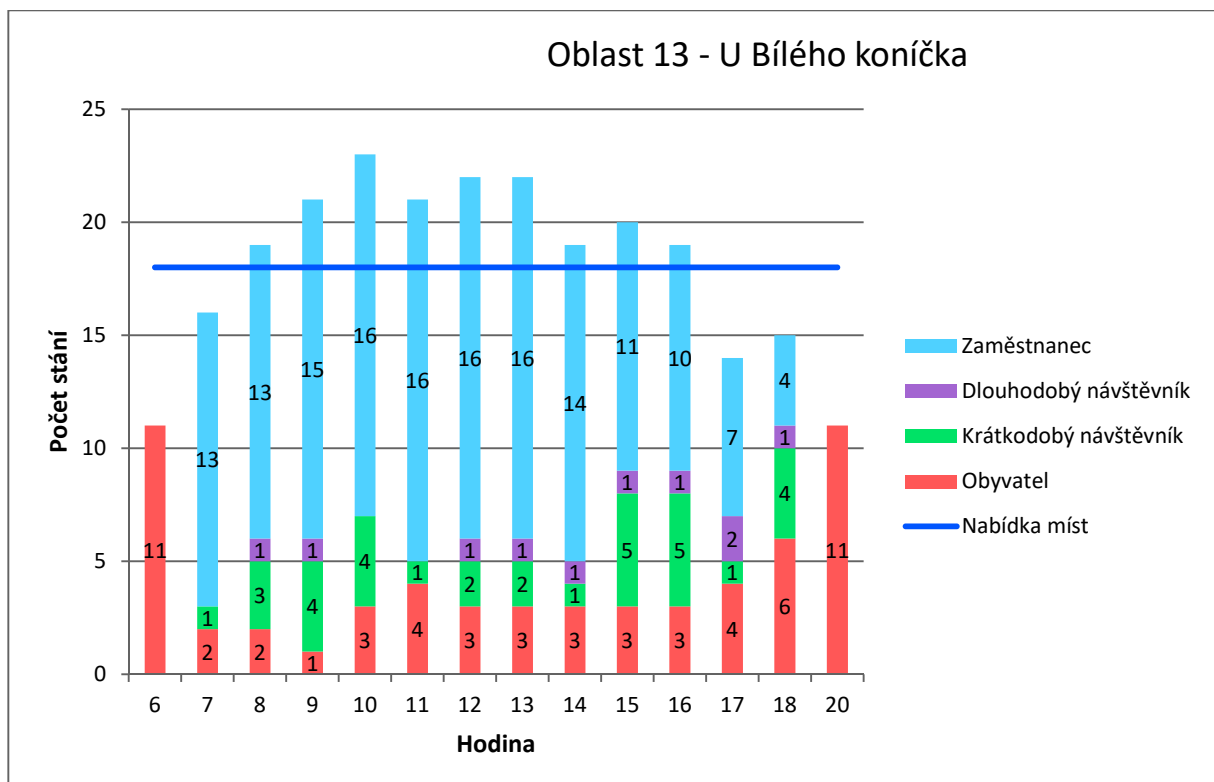


Obrázek 27 Oblast 11 - Novosady





Obrázek 28 Oblast 12 - MPOL



Obrázek 29 Oblast 13 - U Bílého Koníčka

Na jaře 2021 došlo ke změně režimu parkování v centru města, kdy na náměstí byl mýtný systém změněn na hodinovou platbu parkovacími automaty. Předpokládáme, že mimo tento systém parkuje cca 250 vozidel zaměstnanců centra města. Pro ty je vhodné najít plochy např. v lokalitě Svit.

## 2.4.Průzkum v MHD

Průzkum v MHD se uskutečnil v první polovině září 2020 v běžný pracovní den. Průzkum byl prováděn sčítáním ve vozidlech. Průzkum byl proveden na linkách 1,2 a 3.

Linka 1 je přepravila za den 2 cestující ve 4 spojích. Linka 2 přepravila 181 cestujících za den v 18 spojích z toho 33 cestujících bylo přepraveno spojem ve 13:55, 32 cestujících bylo přepraveno ve spoji v 7.20 a 31 cestujících bylo přepraveno spojem v 13:15. Linka 3 přepravila 7 cestujících v 1 spoji.

Tabulka 2 Linka 1 - Aut. nádraží - Výtahy (tam a zpět)

	Nástup	Výstup	Ve vozidle		Nástup	Výstup	Ve vozidle
Aut.nádr	0	0	0	Výtahy	0	0	0
Novosady	1	0	1	Motorpal	1	0	1
U Floumových	0	0	1	U Floumových	0	0	1
Motorpal	0	0	1	Novosady	0	0	1
Výtahy	0	1	0	Aut.nádr	0	1	0
Celkem	1				1		

Tabulka 3 Linka 2 - Aut. nádraží - Draka Kably (tam)

Zastávka	Nástup	Výstup	Ve vozidle	Zastávka	Nástup	Výstup	Ve vozidle
Aut.nádr	5	0	5	Aut.nádr	0	0	0
U Kozů	5	0	10	Průmyslová II	0	0	0
U hřbitova	8	0	18	Průmyslová I	0	0	0
Průmyslová I	3	0	4	u hřbitova	0	0	0
Průmyslová II	0	0	4	U Kozů	0	0	0
U hřbitova	0	0	4	Novosady	0	0	0
U Kozů	0	3	18	Zámecké schody	0	0	0
Bezděkov	2	0	2	Oslavice	0	0	0
Novosady	19	6	33	Draka Kably	2	0	2
Zámecké schody	0	1	29	Třebíčská	0	0	2
Pod Sýpkami	9	3	25	Katastrální úřad	6	0	8
Hornoměstská	3	1	26	Staré nádraží	4	0	12
Zahradní	8	0	45	Oslavická škola	59	0	61
U Statku	9	1	53	Třebíčská u Balinky	0	7	62
Správa silnic	0	1	24	Hornoměstská	2	11	53
Fr.Stránecké	0	0	0	Zahradní	1	1	53
U Elektrárny	1	6	47	U Statku	3	17	39
Fr.Stránecké	2	0	49	Správa silnic	0	1	38
Správa silnic	0	0	0	Fr.Stránecké	0	0	4
U Statku	0	0	0	U Elektrárny	4	5	37
Zahradní	0	0	0	Fr.Stránecké	0	3	33
Hornoměstská	4	0	25	Správa silnic	0	0	0
Třebíčská u Balinky	9	1	64	U Statku	0	0	0
Oslavická škola	0	35	8	Zahradní	0	0	0
Staré nádraží	1	12	19	Hornoměstská	1	2	32
Katastrální úřad	0	7	11	Pod Sýpkami	1	6	12
Třebíčská	0	1	10	Zámecké schody	1	1	28

Draka Kably	0	0	4	Novosady	5	7	26
Oslavice	0	4	0	Bezděkov	0	4	7
Zámecké schody	0	0	0	U Kozů	1	0	18
Novosady	0	0	0	U hřbitova	0	9	0
U Kozů	0	0	6	Průmyslová II	2	0	2
u hřbitova	0	0	6	Průmyslová I	0	0	2
Průmyslová I	0	3	3	u hřbitova	1	11	5
Průmyslová II	0	3	0	U Kozů	0	3	2
Aut.nádr	0	0	0	Aut.nádr	0	5	0
Celkem	88				93		

Tabulka 4 Linka 3 - Aut. nádraží - Kúsky - Lhotka - Draka Kably (zpět)

Zastávka	Nástup	Výstup	Ve vozidle
Velké Meziříčí,,aut.nádr	4	0	4
Velké Meziříčí,,U Kozů	2	0	6
Velké Meziříčí,,u hřbitova	0	0	6
Velké Meziříčí,Dolní Radslavice,domky	0	0	6
Velké Meziříčí,Dolní Radslavice	0	0	6
Velké Meziříčí,Kúsky	0	2	4
Velké Meziříčí,Lhotky,Na výsluní	0	0	4
Velké Meziříčí,Lhotky	0	4	0
Velké Meziříčí,Dolní Radslavice	0	0	0
Velké Meziříčí,Dolní Radslavice,domky	0	0	0
Velké Meziříčí,,u hřbitova	0	0	0
Velké Meziříčí,,U Kozů	0	0	0
Velké Meziříčí,,Novosady	1	0	1
Velké Meziříčí,,Zámecké schody	0	0	1
Velké Meziříčí,,Hornoměstská	0	0	1
Velké Meziříčí,,Zahradní	0	1	0
Velké Meziříčí,,U Statku	0	0	0
Velké Meziříčí,,Správa silnic	0	0	0
Velké Meziříčí,,U Elektrárny	0	0	0
Velké Meziříčí,,Fr.Stránecké	0	0	0
Velké Meziříčí,,Hornoměstská	0	0	0
Velké Meziříčí,,Třebíčská u Balinky	0	0	0
Velké Meziříčí,,Staré nádraží	0	0	0
Velké Meziříčí,,katastrální úřad	0	0	0
Velké Meziříčí,,Třebíčská	0	0	0

Velké Meziříčí,,Draka Kabely	0	0	0
Celkem	7		

## 2.5.Průzkumy příměstské linkové dopravy

Průzkum příměstské dopravy byl vzhledem k situaci COVID od března 2020 proveden z dat odbavovacího systému dopravců. Data poskytl Kraj Vysočina.

Hodnoceny jsou jednak nástupy do veřejné linkové dopravy VLD za běžný pracovní den. Ty jsou děleny na žáky, studenty a ostatní cestující.

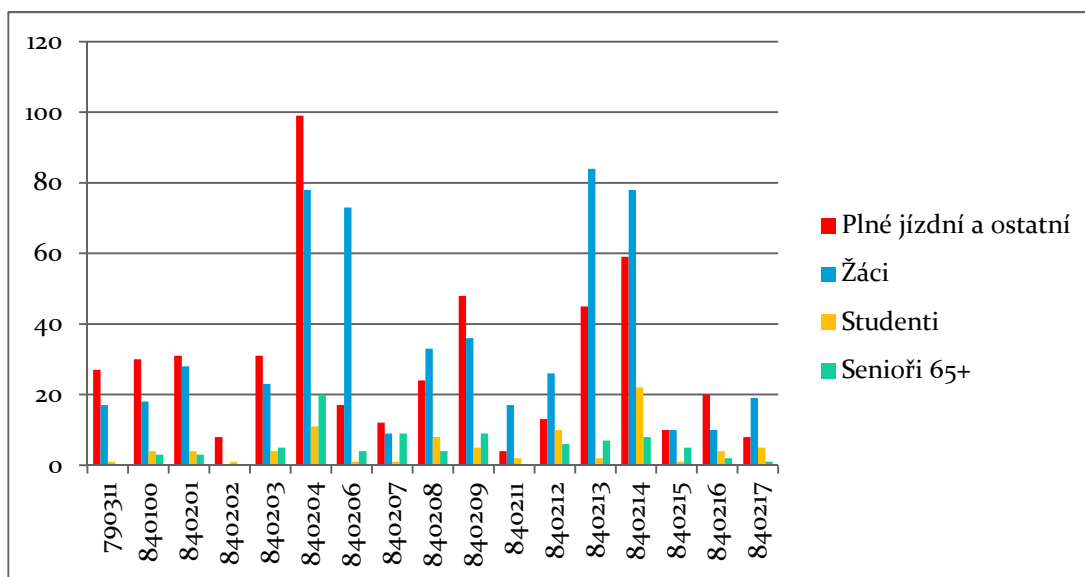
Z analýzy je zřejmé, že největší objemy nástupů do VLD jsou na zastávce Novosady. Druhou nejzatíženější zastávkou je Autobusové nádraží s obratem VLD 510 cestujících.

**Tabulka 5 Cesty VLD dle vazby k městu Velké Meziříčí v pracovní den únor 2020, data z odbavovacího systému**

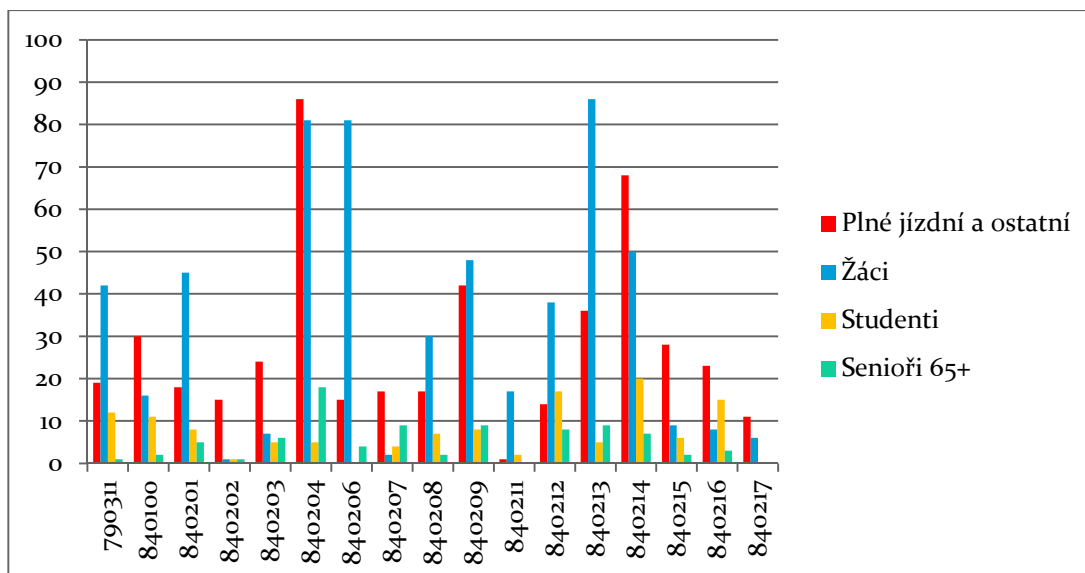
	Celkem	Obyčejné	Žák	Student	Senior	ZTP	Zaměstnanec	Pes
Z Velkého Meziříčí	786	322	308	78	56	15	6	2
Do Velkého Meziříčí	812	305	321	115	56	9	6	0
Po Velkém Meziříčí	445	146	251	14	30	1	3	0
Celkem	2043	773	880	207	142	25	15	2

**Tabulka 6 Obrat cestujících VLD na vybraných zastávkách v pracovní den únor 2020, data z odbavovacího systému**

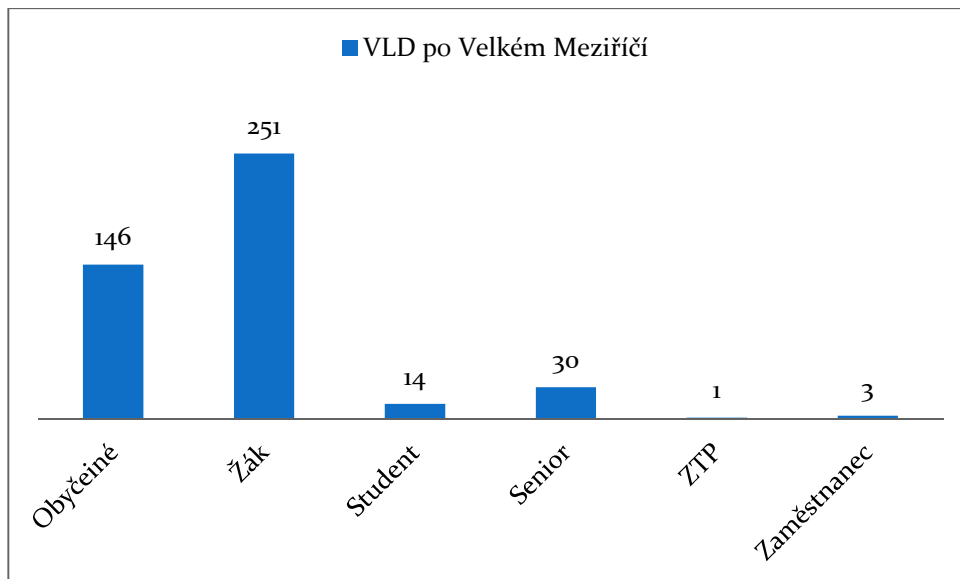
	Cestujících	Žáků	Studentů	Seniorů	Plné jízdné a ostatní
Novosady	775	319	82	71	303
<b>Autobusové nádraží</b>	<b>510</b>	<b>181</b>	<b>56</b>	<b>32</b>	<b>241</b>
U Floumových	205	155	7	9	34
Hornoměstská	138	46	14	8	70
U Kozů	132	69	13	6	44
Oslavická škola	92	42	17	4	29
Bezděkov	69	43	6	3	17
Zámecké schody	52	18	3	8	23
Satré nádraží	15	8	0	1	6



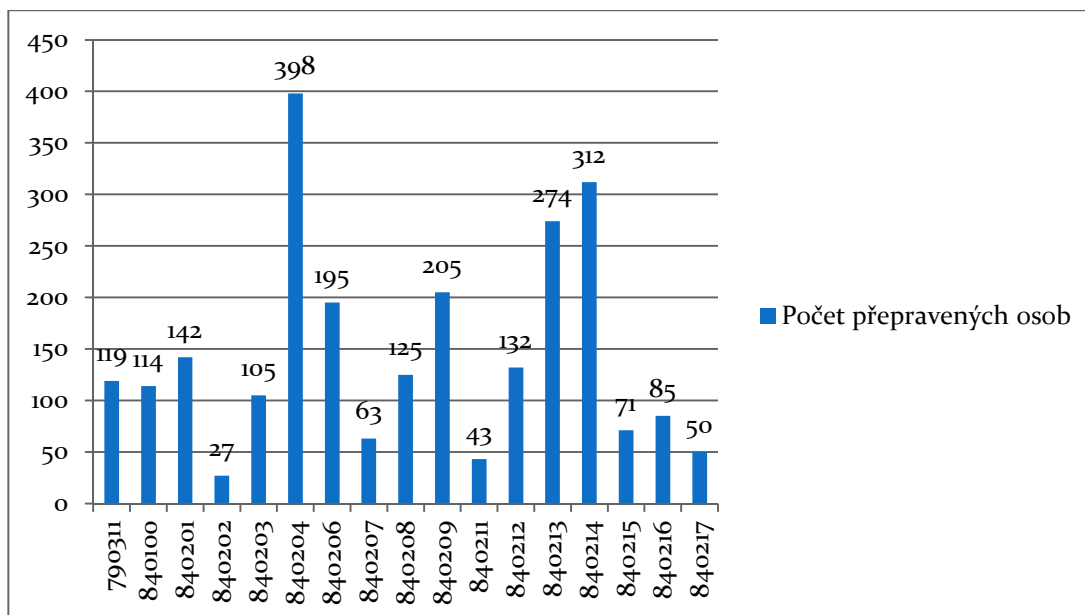
Obrázek 30 Nástupy cestujících VLD ve Velkém Meziříčí v pracovní den únor 2020, data z odbavovacího systému



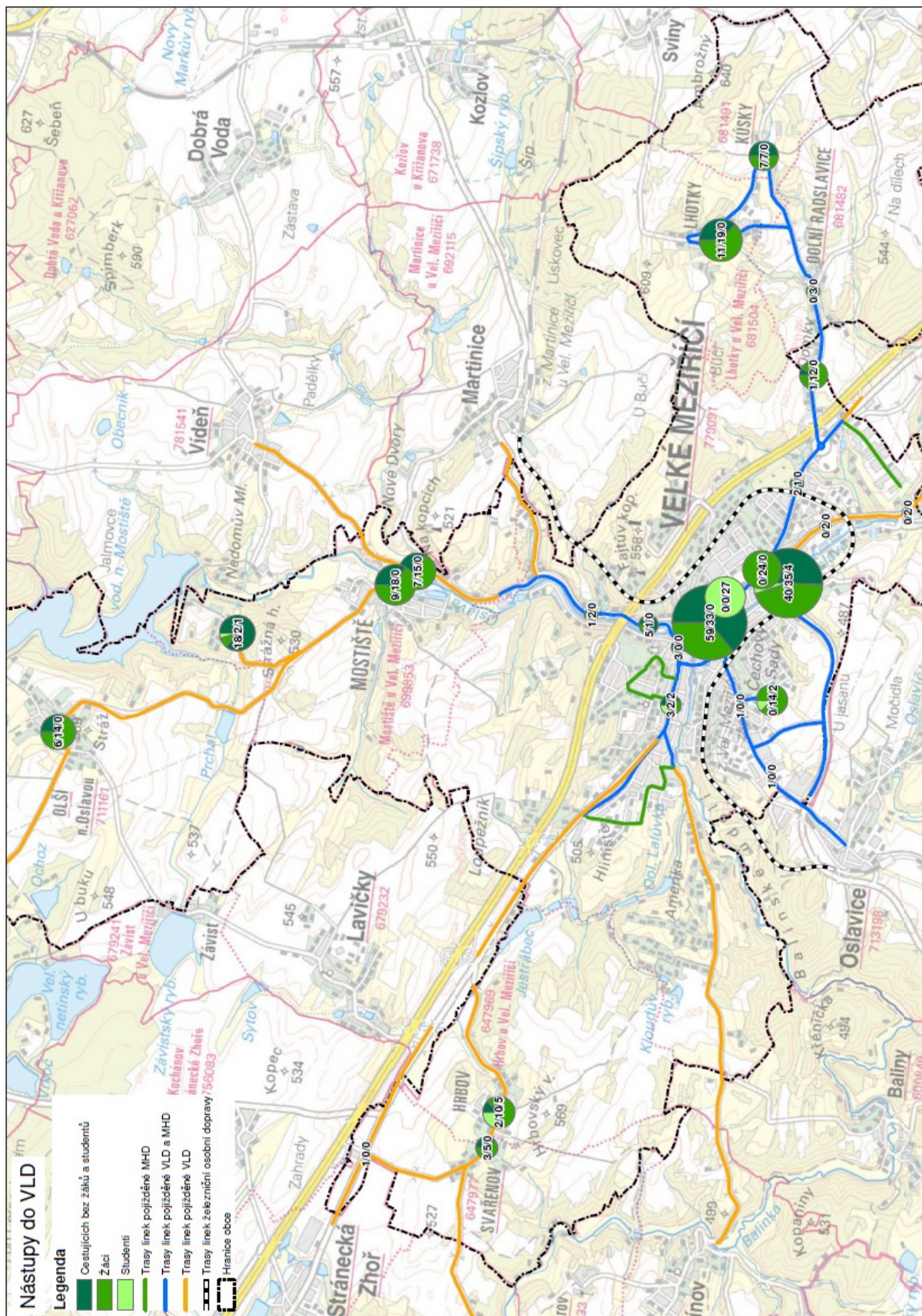
Obrázek 31 Výstupy cestujících VLD ve Velkém Meziříčí v pracovní den únor 2020, data z odbavovacího systému



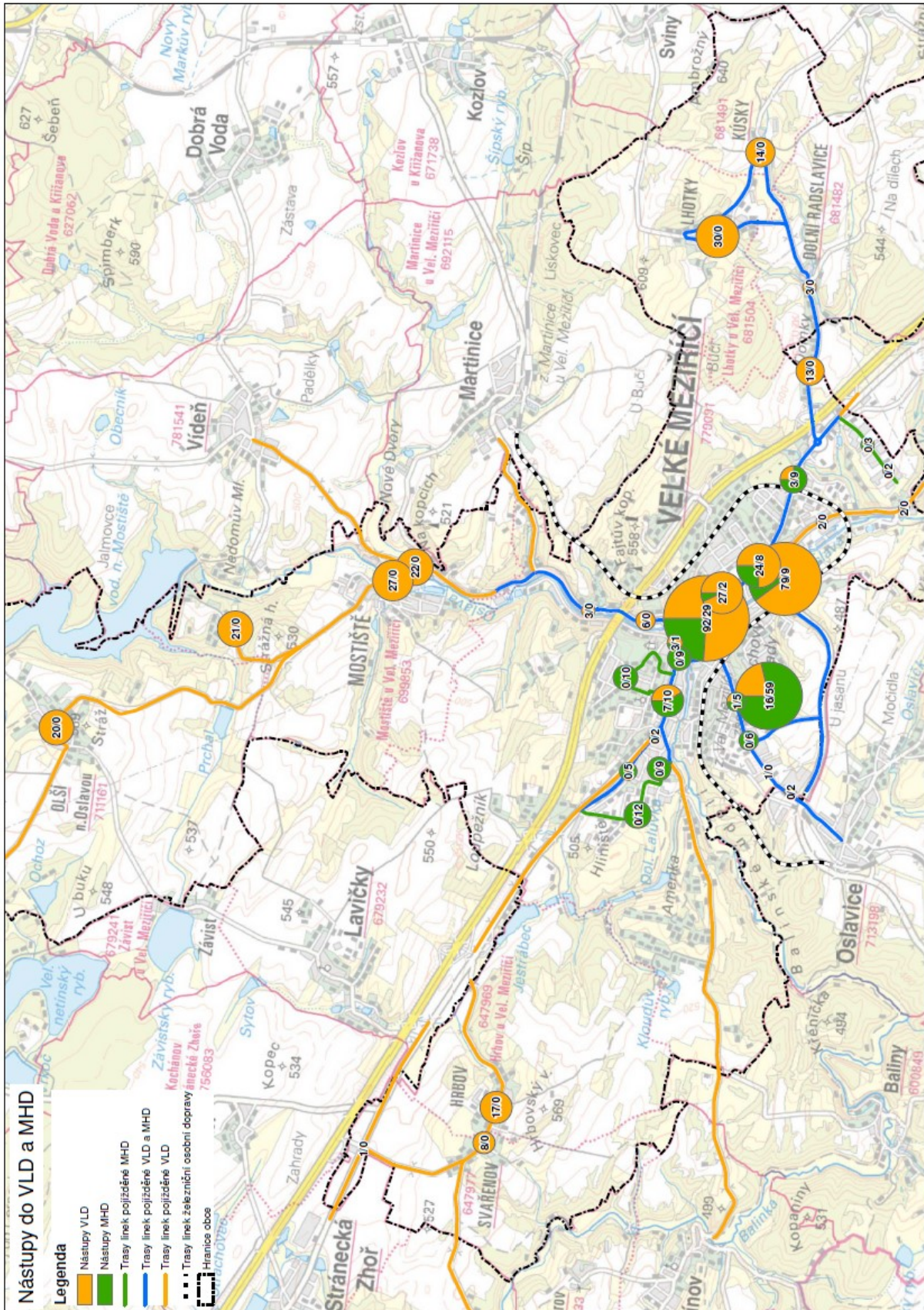
Obrázek 32 Cestující veřejné linkové dopravy 5.2.2020, pouze cesty po Velkém Meziříčí, data z odbavovacího systému



Obrázek 33 Počet cestujících nastupujících a vystupujících z VLD ve Velkém Meziříčí



Obrázek 34 Nástupy do VLD pro cesty po Velkém Meziříčí



Obrázek 35 Nástupy do VLD a MHD pro cesty po Velkém Meziříčí



## 2.6. Průzkumy železniční dopravy

Průzkum byl proveden ve středu dne 16. 9. 2020 na stanici Velké Meziříčí a Velké Meziříčí zastávka.

Tabulka 7 Nástupy a výstupy vlaku za 24 hodin běžného pracovního dne 2020

	Nástup	Výstup	Obrat
Velké Meziříčí	48	46	94
Velké Meziříčí zastávka	32	34	66

V úseku Martinice u Velkého Meziříčí - Velké Meziříčí byl zjištěn ve vlaku počet 136 cestujících, v úseku Velké Meziříčí - Velké Meziříčí zastávka byl zjištěn počet 80 cestujících ve vlaku a v úseku Velké Meziříčí zastávka - Oslavice byl zjištěn počet 50 cestujících ve vlaku obousměrně za den.

## 2.7. Cyklistická a pěší doprava

Intenzity cyklistické dopravy dosahují 3% automobilové dopravy. Jsou alokovány na celou síť. Vyšší intenzity jsou podél Balinky a Oslavy.

Cyklistická doprava je ve Velkém Meziříčí realizována v objemu 898 cesta za běžný pracovní den. Profilová intenzita je do 250 cyklistů za 24 hodin.

Pěší doprava se realizuje ve Velkém Meziříčí z 33% cest. Dosahuje hodnoty 9765 cest za den. Jedná se nejsilnější dopravní mód udržitelné dopravy ve městě.

Průzkumy pro dlouhodobé sledování dělby přepravní práce lze provádět na určitém profilu (řezu) městem. Je nutné přitom dbát na neobjíždění profilu cyklisty po pěšinách a chodnicích.

Vhodným profilem jsou řeky. Tento profil může být nahrazen sčítáním na hlavních křižovatkách např. Nádražní x Sokolovská, kde se setkávají všechny dopravní módy. Nicméně ve Velkém Meziříčí nejsou tyto průzkumy vypovídající, jelikož cyklisté se mohou pohybovat převážně podél a tedy profilům se mohou vyhýbat. Takto sebraná data mohou být pak zavádějící.

Proto jsou ve Velkém Meziříčí považovány za směrná data sebraná sociodopravním průzkumem s validací celkových objemů dopravy.

## 2.8. Sociodopravní průzkumy

Sociodopravní šetření v domácnostech proběhlo v rodinách dětí základních a mateřských škol. Vlivem pandemie COVID v tomto roce mohou být výsledky oproti běžnému pracovnímu dni ovlivněny. Cílem šetření bylo zjištění základních parametrů dopravní poptávky obyvatel města a jeho okolí. Navrátilo se 604 vyplněných dotazníků. 61% rodin bylo z rodinných domů a 39% rodin bylo z bytů. 52% rodin bylo osloveno v samotném městě Velké Meziříčí, 28% rodin bylo osloveno v místních částech Velkého Meziříčí a 20% rodin je mimo Velké Meziříčí, ale do města pravidelně dojíždí. Vzhledem k oslovení rodin dětí základních a středních škol byl průměrný věk ve vzorku 26,6 let. Ve vzorku byly zastoupeni zaměstnanci 43%, podnikatelé 2%, OSVČ 6%, Žáci a studenti 38%, Důchodci 1%, v domácnosti/na mateřské 4%, nezaměstnaní 1% a ostatní (malé děti) 6%.

Stupeň automobilizace byl zjištěn 413 vozidel na 1000 obyvatel, což je odpovídající ve srovnání s registrem vozidel. Ve srovnání s městy obdobné velikosti v jiných krajích je tato hodnota nadprůměrná.

Počet kol je 833 kol na 1000 obyvatel a u motorek je to 118 motorek na 1000 obyvatel. Lze tvrdit, že prakticky každý má kolo.

Počet domácností bez vozidla je 12%, 31% rodin má 1 vozidlo, 46% rodin má 2 vozidla a 11% rodin má 3 vozidla. Počet vozidel v domácnostech je ovlivněn vzorkem rodin, kdy průměrná obloženost bytu je 3,9 osoby. Jsou zde zastoupeni zejména rodiče v produktivním věku s dětmi.

Palivo vozidel je ze 45% benzín, 51% nafta a 4% LPG. Podíl naftových vozidel spolu se stářím vozidel může negativně ovlivnit produkované emise PM10 ze starých diesellových motorů.

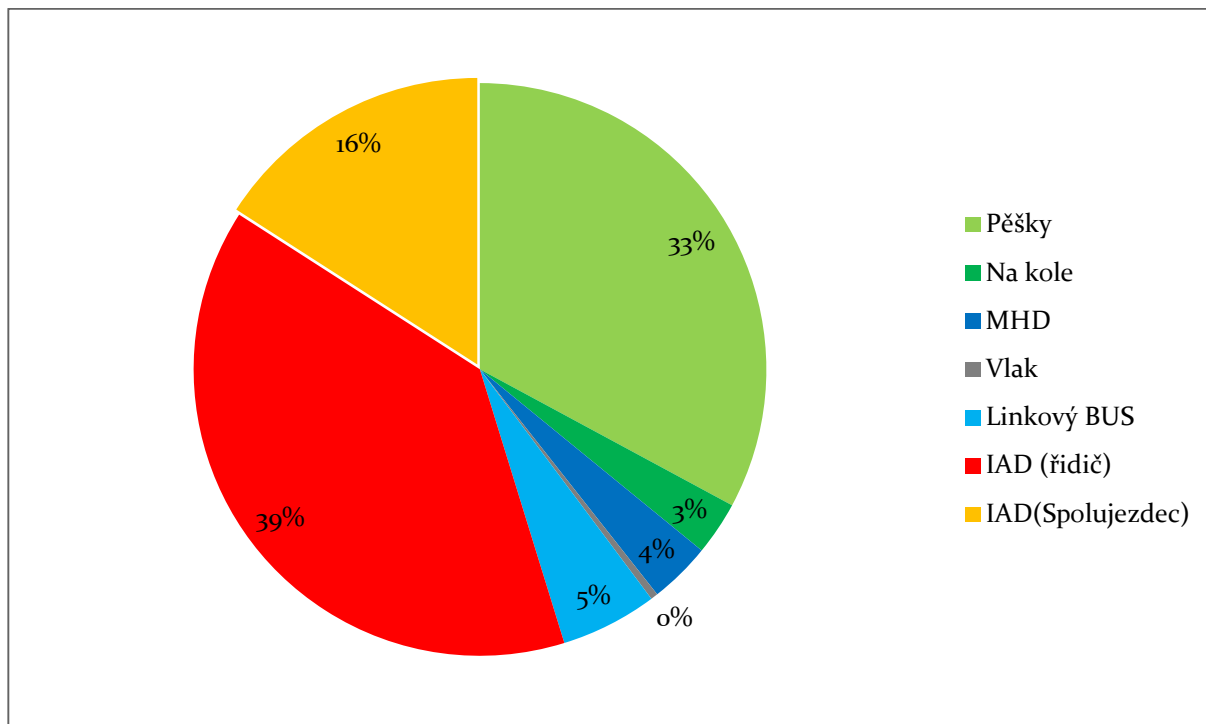
Průměrné stáří vozidla je 12 let. Průměrný nájezd vozidla je 14,6 tis. km za rok. Zvýšení počtu vozidel v dalších 5 letech plánuje 19% rodin. 3% uvažují o koupi elektromobilu a 5% neví. 92% rodin neuvažuje o nákupu elektromobilu.

Zjištěná dělba přepravní práce odpovídá menšímu městu, kdy podíl pěších cest je nad 30%. Dělbou přepravní práce neboli podíl cest jednotlivými druhy dopravy ukazuje následující graf.

Největší díl zabírají cesty vozidlem 55% z nichž je 39% jako řidič a 16% jako spolujezdec. Dále 33% pěšky, 5% linkovým autobusem, 3% MHD, 3% na kole a méně než 1% vlakem.

Celková hybnost vyšla 2,58 cest na 1 obyvatele a den. Tato hybnost odpovídá době před 20 - 30 lety. Dnešní hybnosti se předpokládají v rozmezí 3 - 3,5 cest na osobu. Znamená to, že vlivem pandemie COVID zřejmě došlo ke snížení hybnosti obyvatel o cca 15% - 30%.

Při této hybnosti a dělbě přepravní práce se předpokládá, že počet cest pěšky dosahuje hodnoty 9,7 tis. cest za den, na kole 900 cest za den, MHD 1000 cest za den, vlakem 117 cest za den, autobusem okolo 1,6 tis. cest za den a osobním vozem 16 tis. cest za den. Z toho je 11 tis. cest jako řidič a 5 tis. cest jako spolujezdec.



Obrázek 36 Dělbou přepravní práce, říjen - listopad 2020 (COVID)

**Tabulka 8 Vliv pandemie COVID na dopravní chování. Odpověď na otázku „Jedíte těmito druhy dopravy méně, stejně nebo více než v době mimo COVID?“**

	Autem	Na kole	Pěšky	Veřejnou dopravou
Průměr	1,91	1,99	2,1	1,68
Méně (1)	17%	9%	9%	34%
Stejně (2)	75%	82%	73%	64%
Více (3)	8%	9%	18%	2%

Z odpovědí je zřejmé, že vliv pandemie COVID je nejzřetelnější u veřejné hromadné dopravy, kde až 34% odpovídajících sděluje, že jezdí méně než v době před pandemií. Současně bylo identifikováno specifické riziko bezpečnosti u veřejné hromadné dopravy v rámci dotazu na nevyužívání dopravního prostředku.

## 2.9. Sociálně antropologický průzkum

Průzkum byl součástí sociodopravního průzkumu, byly zjišťovány zejména preference ve volbě dopravního prostředku a hodnocení podmínek pro jejich využívání.

**Tabulka 9 Důvody nevyužívání dopravního prostředku**

	Auto	Kolo	Vlak	MHD	Autobus
Cena	4%	0%	17%	6%	8%
Vzdálenost	0%	0%	42%	19%	15%
Jízdní doba	1%	13%	28%	21%	24%
Četnost spoje	0%	1%	32%	24%	24%
Pohodlí	2%	30%	17%	17%	21%
Návaznost	0%	0%	30%	17%	20%
Parkování	4%	4%	3%	2%	2%
Vlastnictví vozidla či oprávnění	20%	7%	0%	0%	0%
Zdravotní důvody	1%	4%	2%	2%	2%
Bezpečnost	2%	7%	13%	16%	15%
Životní prostředí	5%	0%	0%	0%	0%

Důvody nevyužívání dopravního prostředku lze rozdělit na běžné a specifické. Běžným důvodem je například vlivu pohodlí resp. počasí na využívání kola, omezení vlastnictví vozidla pro jeho užívání nebo vzdálenost zastávky a četnost spojů pro využívání veřejné dopravy.

Specifická je zvýšená obava o bezpečí v hromadných prostředcích, která je spojená s pandemií COVID.

Současně za specifikum lze označit malou senzibilitu na cenu cesty osobním vozem. Tento fakt může být také spojen s pandemií COVID, kdy lidé zvyšují citlivost na bezpečnost a snižují citlivost na cenu přepravy autem.

U veřejné hromadné dopravy je zde suma problémů, které souvisí s nízkou hustotou obyvatel a obtížným vytvořením atraktivní nabídky spojů. Problémem je četnost, jízdní doba, pohodlí, návaznosti spojů a vzdálenost k zastávce.

Současně nižší zjištěné hybnosti potvrzují odpovědi z otázky, zda cestují dotazované více či méně vlivem pandemie COVID.

V rámci zjišťování byla tázána také problematika infrastruktury a bezpečnosti, kdy tazatelé měli známkovat podmínky pro jednotlivé druhy dopravy a bezpečnost průřezově.

**Tabulka 10 Hodnocení podmínek pro jednotlivé druhy dopravy jako ve škole**

	Cesty	Chodníky	Cyklistické podmínky	Veřejná doprava	Parkování	Bezpečnost
Hodnocení	2,94	2,58	3,31	2,67	3,75	2,70

Z hodnocení vyplývá, že nejhůře hodnotí obyvatelé podmínky pro parkování vozidel. Druhá nejhůře hodnocená oblast jsou podmínky pro cyklisty. Třetí komunikace pro vozidla.

Dobře je hodnocena bezpečnost, veřejná doprava a chodníky. Toto hodnocení je subjektivní. V případě veřejné dopravy lze vysvětlit kladné hodnocení neochotou obyvatel využívání tohoto druhu dopravy a proto je tato hodnocena dobrou známkou.

Součástí průzkumu bylo zjišťování, jak by mělo město vypadat v roce 2035, jakým slovem by mělo být v roce 2035 charakterizováno.



Obrázek 37 Jakým slovem by mělo být město Velké Meziříčí charakterizováno v roce 2035?

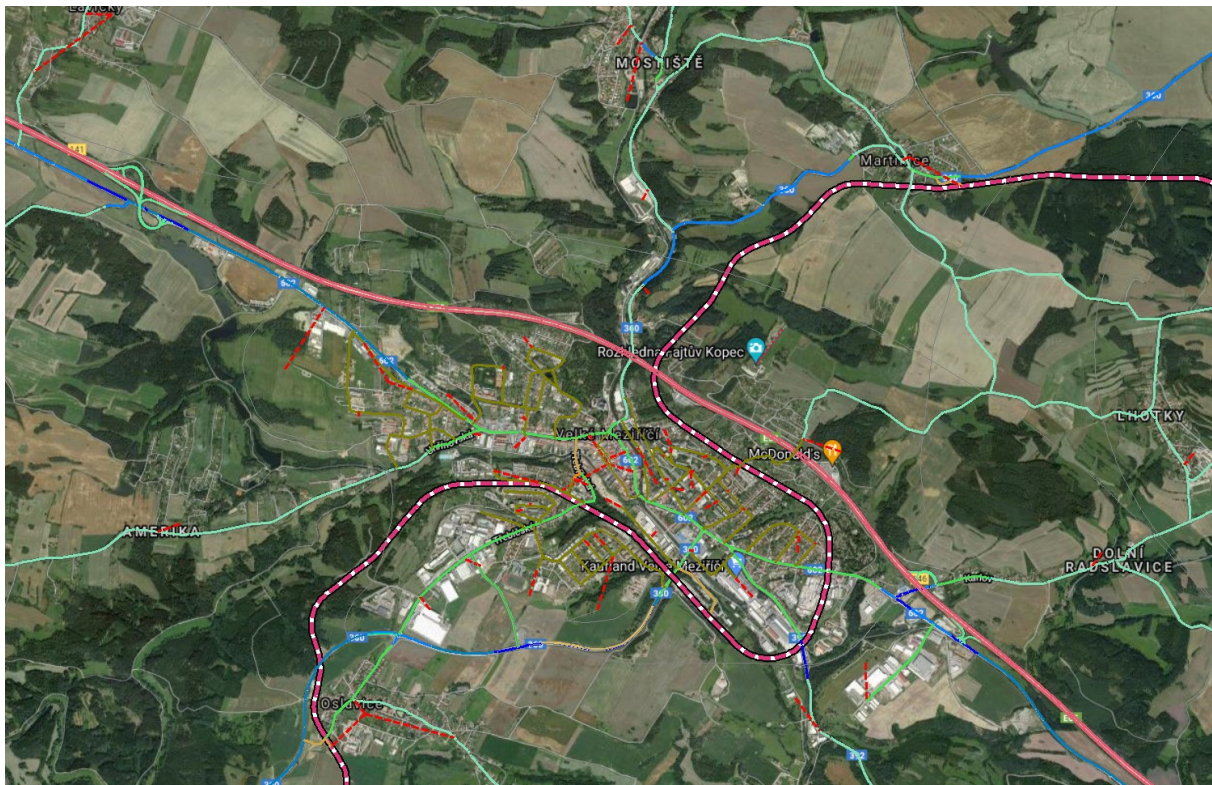
### 3. Tvorba multimodálního dopravního modelu, kalibrace na dostupná data

Model dopravy je proveden pro potřeby této dokumentace, jako analytický nástroj k posouzení dostupných dat a návrhů v systému Omnitrans. Model je proveden pro všechny druhy dopravy za 24 hodin. Dopravní špička je odvozena od modelu 24 hodin. Ve Velkém Meziříčí je dopravní špička alokována mezi 14 a 16 hodinu.

#### 3.2 Dopravní síť

Dopravní síť je provedena jako hypersíť jednotně pro všechny druhy dopravy obsahuje rychlosti a kapacity pro jednotlivé druhy dopravy a modelové časy

Modelová síť obsahuje na území města: dálnici, silnice I – III třídy, místní komunikace I a II třídy, základní síť cyklostezek včetně sdružených, vybrané chodníky v místech přestupních uzlů, všechny železniční tratě, všechny křižovatky komunikací zadané sítě. Model je proveden v dimenzi kraje Vysočina s detailem města Velké Meziříčí.



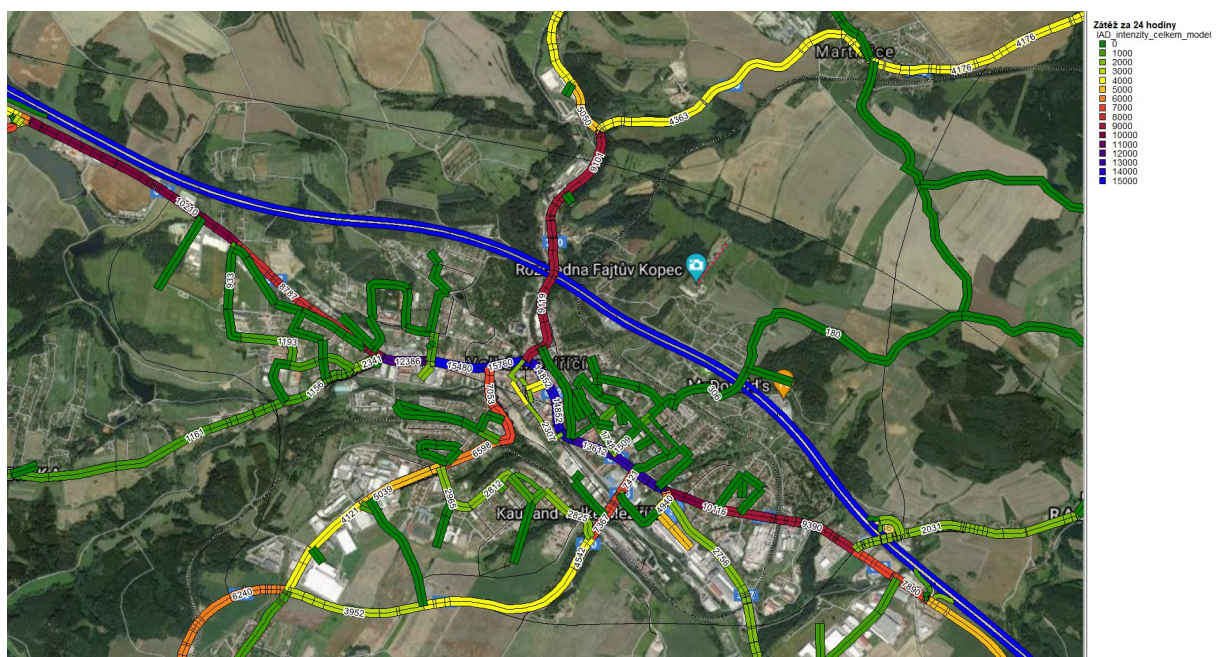
Obrázek 38 Výřez multimodální modelové sítě

Celý model Kraje Vysočina má 556 tis. cest osobním vozem, 101 tis. cest. veřejnou dopravou, 500 tis. cest pěšky a 23 tis. cest na kole.

Pro potřeby hodnocení jednotlivých druhů dopravy v externích programech přidáváme tabulku s dopravními výkony za rok.

Tabulka 11 Indikátory externího hodnocení

Identifikátor	Druh dopravy	Roční výkon	Jednotka	Rok	Popis
20	Osobní automobily	26365.5	1000 oskm	2020	Celkový výkon individuální automobilové dopravy - cesty obyvatel po městě i mimo město
21	Veřejná doprava autobusy	7744.5	1000 oskm	2020	Celkový výkon autobusů - cesty obyvatel po městě i mimo město
22	Železniční doprava	1053	1000 oskm	2020	Celkový výkon kolejové dopravy (vlaky, tramvaje, metro) - cesty obyvatel po městě i mimo město
23	Letecká doprava	nebylo zkoumáno	1000 oskm	2020	Celkový výkon letecké dopravy - počet kilometrů nalétaných obyvateli města za rok



Obrázek 39 Vozidla celkem 2020, 24 hodin

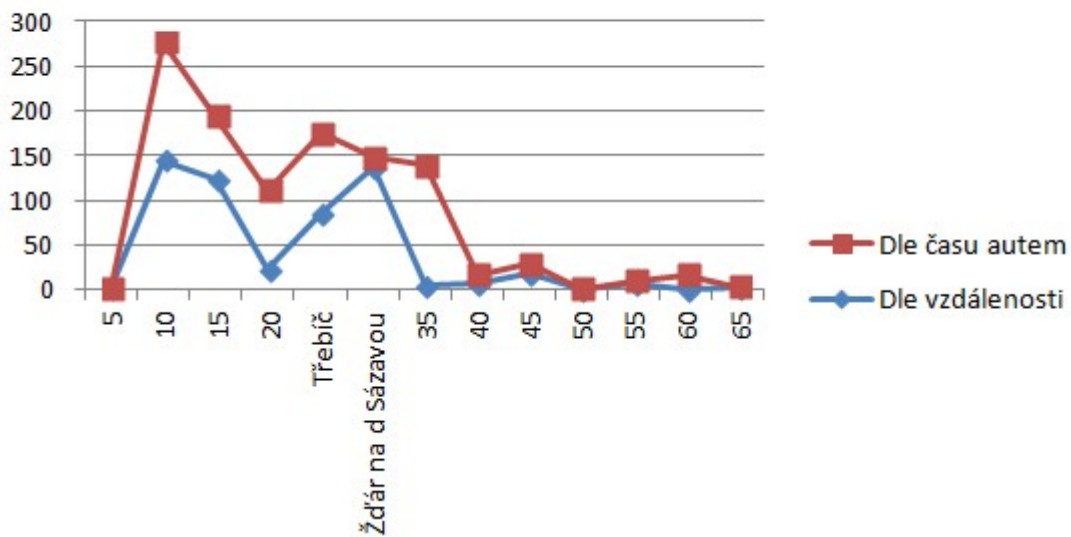
### 3. Souhrnná analýza výchozího stavu, oblasti monitoringu, sledované indikátory

#### 3.1. Charakteristika poptávky

##### Vymezené a spádové území

Spádová oblast pro řešení mobility Velkého Meziříčí je ve vzdálenosti 35 km a 40 minut osobním vozem.

## Denně dojíždějících



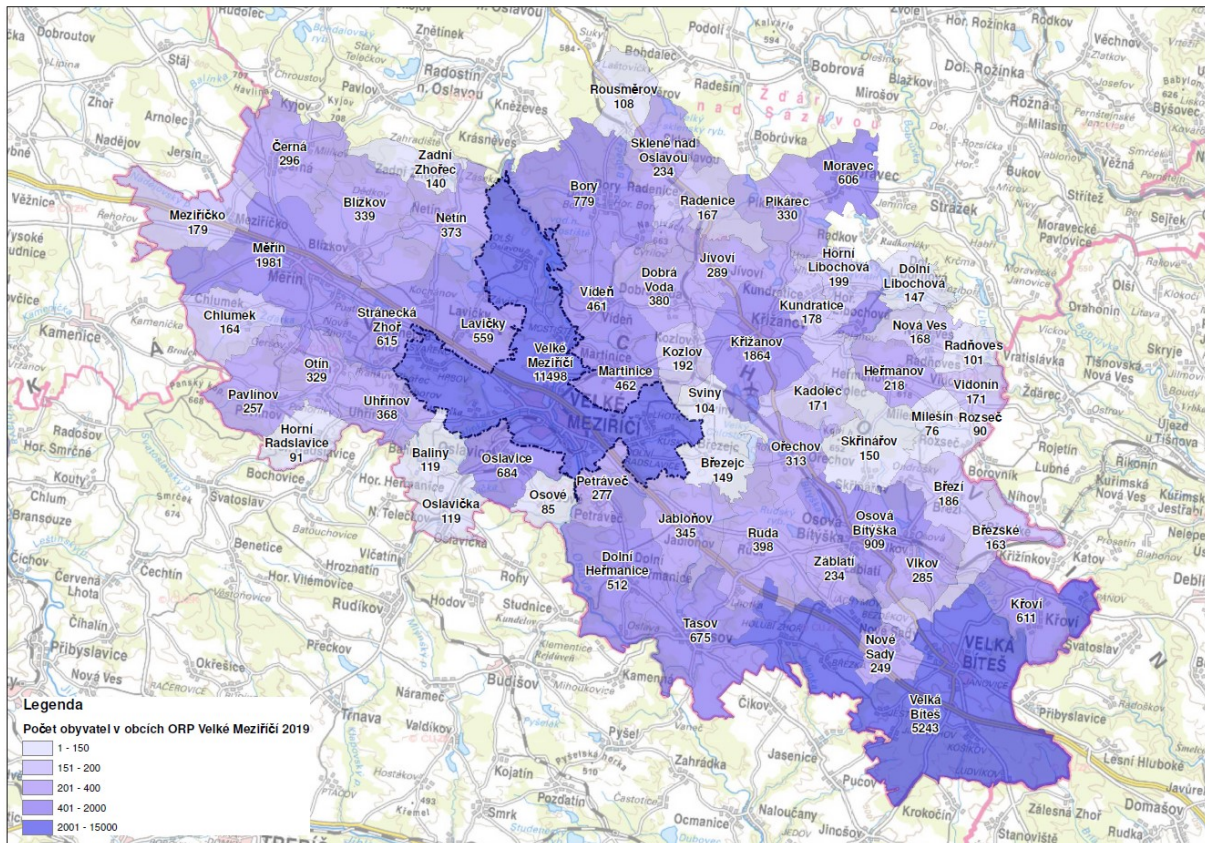
**Obrázek 40** Počet denně dojíždějících do práce a školy dle SLDB 2011 dle vzdálenosti a času dojíždění

Mimo ORP Velké Meziříčí jsou spádovou oblastí města Žďár nad Sázavou a Třebíč.

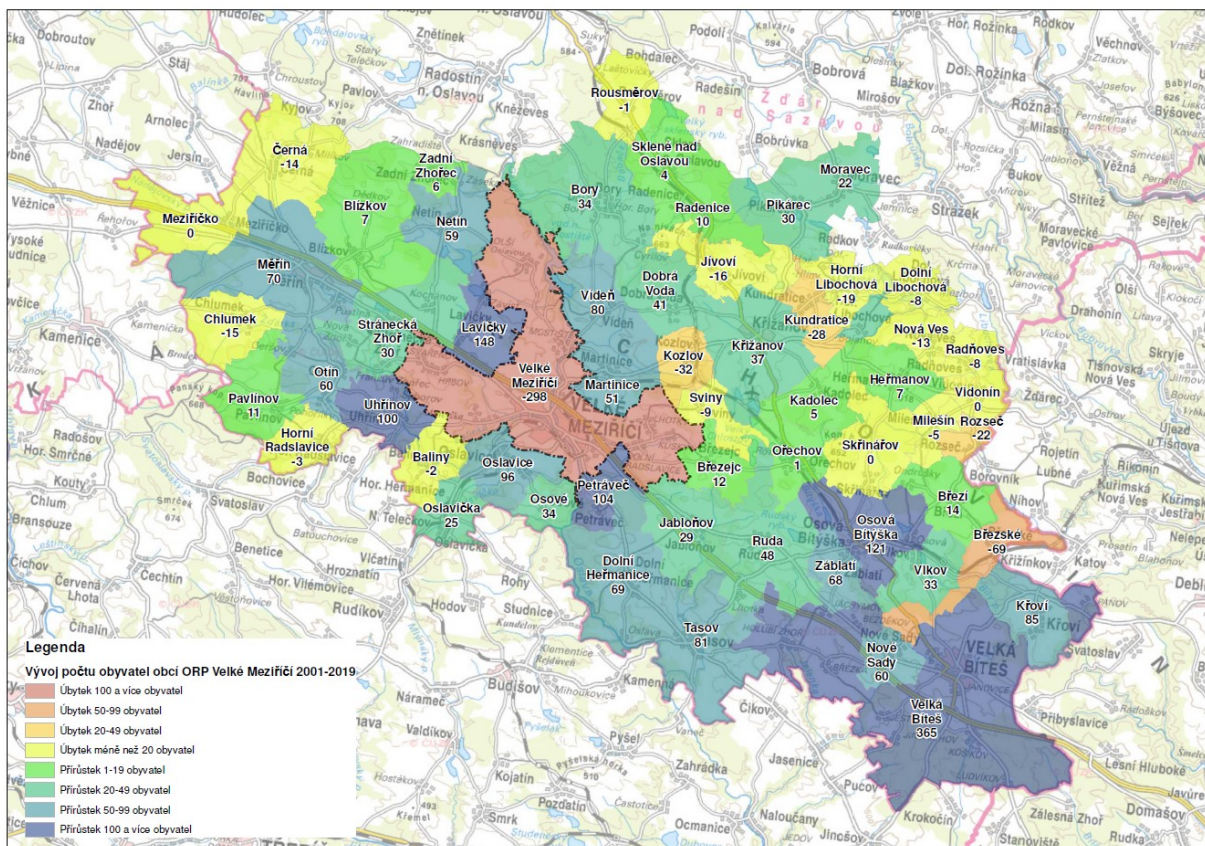
### Demografie

Dle vyhodnocení demografie sčítacích obvodů dle ČSÚ, je zřejmé, že přírůstek obyvatel je zejména v částech Hrbov, Mostišť, Olší nad Oslavou, Kúsky, Dolní Radslavice, Svařenov, ale i na sídlištích U Statku či Oslavická. Naopak lokality Družstevní a Nad Gymnáziem ztrácí obyvatele. Data jsou dostupná pouze ze SLDB, proto je vhodné je aktualizovat v rámci plánované aktualizace za 5 let.

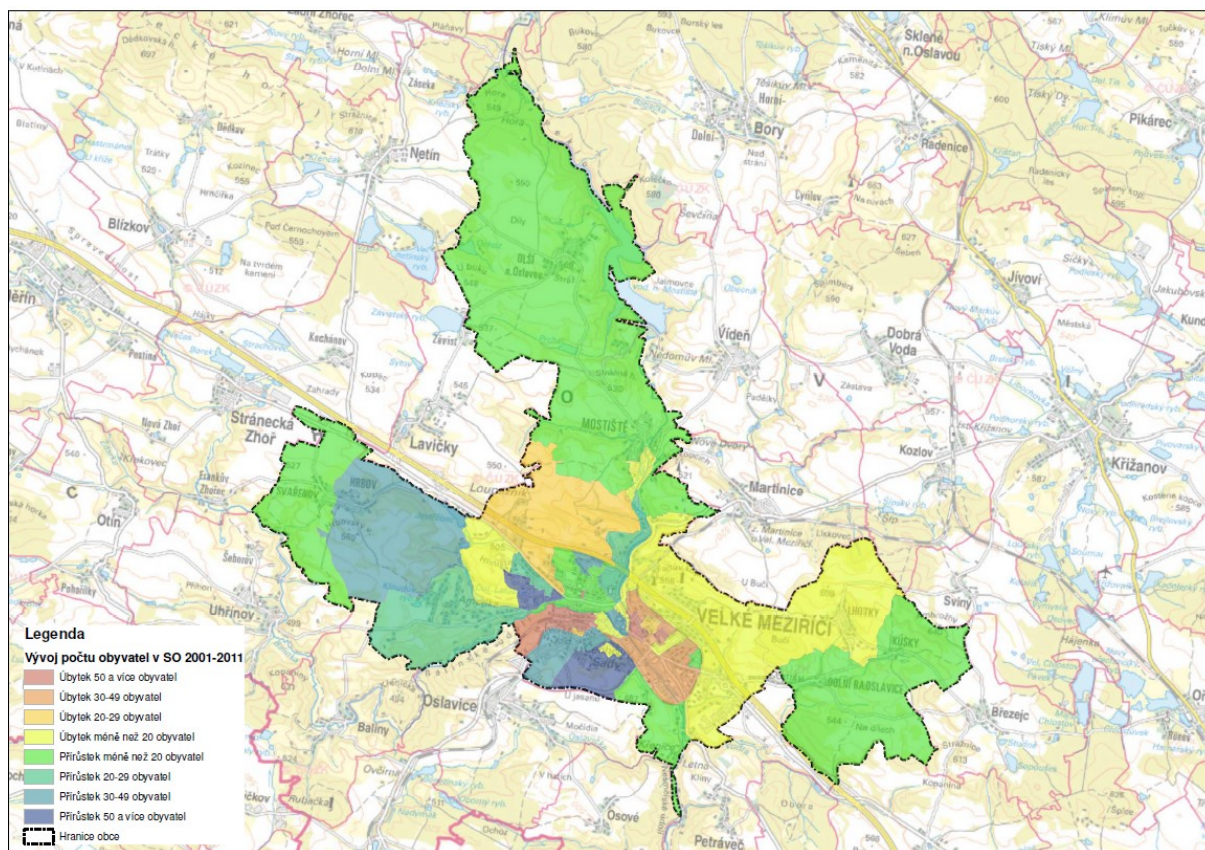




Obrázek 41 Počet obyvatel v obcích ORP Velké Meziříčí



Obrázek 42 Vývoj demografie mezi lety 2001 - 2019 v obcích ORP Velké Meziříčí



Obrázek 43 Změna počtu obyvatel v SO mezi SLDB 2011 a 2001

Tabulka 12 Obyvatelstvo a demografická struktura města Velkého Meziříčí

Rok	Počet obyvatel celkem	v tom podle pohlaví		v tom ve věku (let)			Průměrný věk
		muži	ženy	0-14	15-64	65 a více	
2019	11 498	5 619	5 879	1 841	7 480	2 177	42.1
2018	11 484	5 616	5 868	1 813	7 509	2 162	42.1
2017	11 536	5 648	5 888	1 808	7 597	2 131	41.8

### Socioekonomický profil území

Velké Meziříčí je město s rozšířenou působností na západě Moravy ve východní části Kraje Vysočina v okrese Žďár nad Sázavou, ležící 32 km východně od Jihlavy a 46 km západně od Brna na soutoku řek Oslavy a Balinky. Hovorově bývá město označováno zkráceně Velmez. Ze soutoku obou řek také pochází dnešní název Velké Meziříčí. Žije zde přibližně 11498 obyvatel. Ve znaku má červený štít se sedmi stříbrnými pery zasazenými ve zlatém perisoniu.

Město leží v těsné blízkosti dálnice D1, která město překlenuje mostem Vysočina na svém 144. kilometru. Asi 4 km od Velkého Meziříčí leží vodní nádrž Mostiště, které zásobuje pitnou vodou celou širší oblast kolem města. V okolí města lze nalézt mnoho přírodních scenérií, například Balinské údolí a údolí Nesměř. Město oslavilo v roce 2008 600. výročí od udělení plných městských práv od Lacka z Kravař.

Na Náměstí ve Velkém Meziříčí se nachází kino Jupiter Club.

Školy ve městě můžeme jmenovat ZŠ Sokolovská Velké Meziříčí, ZŠ Oslavická Velké Meziříčí, ZŠ Školní Velké Meziříčí, ZŠ a PŠ Poštovní Velké Meziříčí, Mateřská škola Čechova Velké Meziříčí, Mateřská škola Sokolovská Velké Meziříčí, Mateřská škola Sportovní Velké Meziříčí, Mateřská škola

Oslavická Velké Meziříčí, Mateřská škola Mírová Velké Meziříčí, Mateřská škola Nad Plovárnou Velké Meziříčí.

Střední školy v místě jsou Gymnázium Velké Meziříčí a Hotelová škola a Obchodní akademie Světlá a Střední škola řemesel a služeb Velké Meziříčí.

Z největších kulturních památek lze jmenovat např. Zámek Velké Meziříčí a Kostel sv. Mikuláše na Náměstí.

Město Velké Meziříčí má rozlohu 473 km<sup>2</sup>. Sousedními obcemi sídla jsou Martinice, Uhřínov, Bory, Petráveč, Radostín nad Oslavou, Stránecká Zhoř, Vídeň, Baliny, Březejc, Jabloňov, Oslavice, Osově, Netín, Lavičky, Sviny a Kozlov.

V listopadu 2020 byla nezaměstnanost v Kraji Vysočina 2,93%.

### **Zaměstnání, podnikání, inventarizace služeb**

Nejvíce podniků tj. 22% ve městě se zabývá velkoobchodem, maloobchodem a opravou motorových vozidel, dále stavebnictvím 11%. Vědeckým a technickým činnostem se věnuje 10% firem.

V sociální oblasti je zde jeden domov pro seniory s kapacitou 67 osob a denní stacionář.

Kapacita lůžek v ubytovacích zařízeních je 291 míst. Návštěvnost je cca 13 tis. hostů za rok. Průměrný počet přenocování je 1,8 nocí.

### **Rekreace a volnočasové aktivity**

Město má velké množství sportovišť z nichž nejdůležitější z hlediska dopravy jsou fotbalový areál FC Velké Meziříčí s.r.o., U Tržiště, zimní stadion Vrchovecká, městský sportovní areál Školní, Sportovní centrum - Areál zdraví u Světlé, lyžařský areál Fajtův kopec, koupaliště Družstevní a množství dalších dětských hřišť.

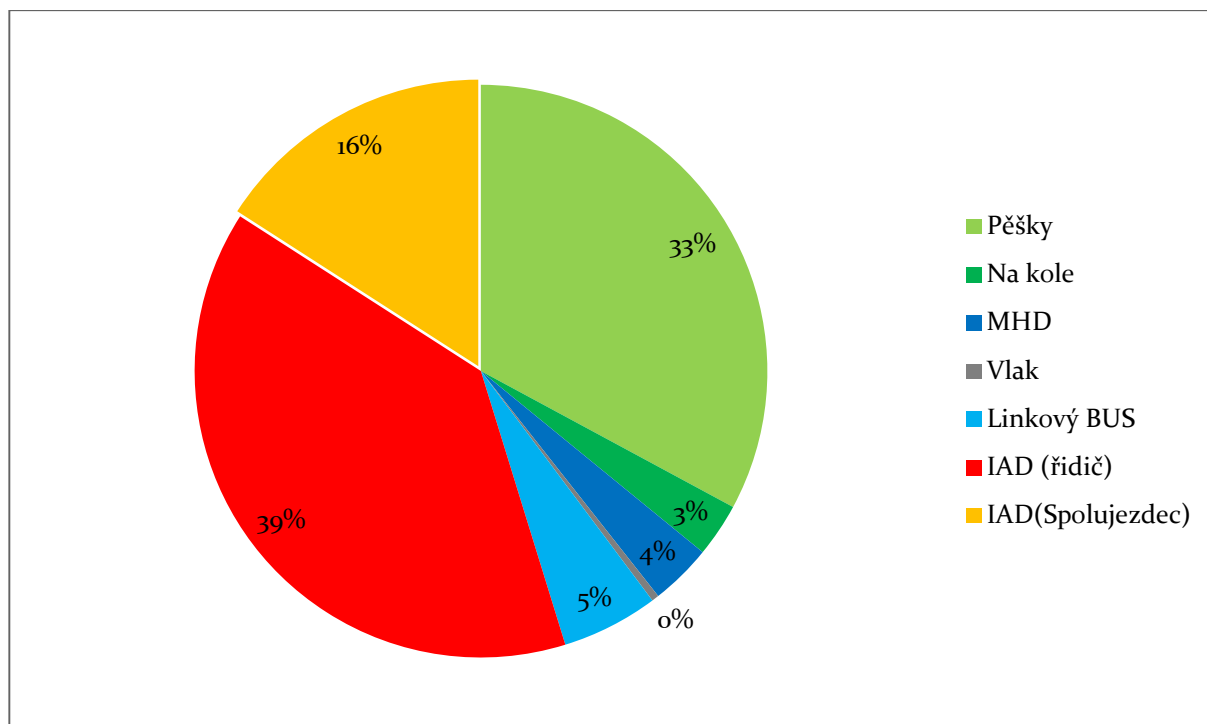
### **Mobilita (hybnost), dělba přepravní práce**

Mobilita resp. hybnost udává chuť obyvatel po přemístění. Udává se v počtu cest za den. Hybnost byla zjištěna průzkumem v domácnostech. Je 2,58 cesty na obyvatele a den. Tato je ovlivněna pandemií COVID, kdy aktuální pokles hybnosti se předpokládá v objemu 15 - 30%. Největší pokles je ve veřejné hromadné dopravě. Snížení poptávky jsou ovlivněny všechny druhy dopravy mimo pěší.

Dělba přepravní práce je podíl rozložení počtu cest mezi jednotlivé druhy dopravy. Druhy dopravy rozeznáváme 4. Jsou to automobilová doprava, veřejná doprava, pěší doprava a cyklistická doprava.

Zjištěná dělba přepravní práce odpovídá menšímu městu, kdy podíl pěších cest je nad 30%. Dělbou přepravní práce neboli podíl cest jednotlivými druhy dopravy ukazuje následující graf.

Největší díl zabírají cesty vozidlem 55% z nichž je 39% jako řidič a 16% jako spolujezdec. Dále 33% pěšky, 5% linkovým autobusem, 3% MHD, 3% na kole a méně než 1% vlakem.



Obrázek 44 Dělna přepravní práce, říjen - listopad 2020 (COVID)

### Motorizace/automobilizace, historie a vývoj

Stupeň automobilizace je podíl osobních vozidel ku počtu obyvatel. V roce 2020 bylo dle registru MD ve Velkém Meziříčí registrováno 5806 osobních vozidel, o ORP bylo registrováno 18268 osobních vozidel. Stupeň automobilizace dle registru vozidel byl v roce 2020 ve městě Velkém Meziříčí 505 vozidel na 1000 obyvatel a 504 vozidel na 1000 obyvatel v ORP. V ČR bylo registrováno 5 327 839 osobních vozidel při stupni automobilizace 498 vozidel na 1000 obyvatel.

V roce 2016 bylo ve městě Velkém Meziříčí registrováno 5630 osobních vozidel a v ORP Velké Meziříčí 17060 osobních vozidel. Stupeň automobilizace v roce 2016 dosáhl hodnoty 473 vozidel na 1000 obyvatel pro ORP a 485 vozidel na 1000 obyvatel ve městě.

Růst ve městě je 4,9 vozidla na 1000 obyvatel za rok resp. 1%, v ORP je to 7,4 vozidla na 1000 obyvatel na rok resp. 1,4%.

Tyto údaje vychází z registru vozidel a jsou tedy orientační.

Sčítáním dopravy v bytové zástavbě byl zjištěn počet parkujících vozidel na veřejných plochách v objemu 1454 vozidel. Území které bylo průzkumem řešeno obsahuje 4772 obyvatel. Obsáhlo tedy 41% obyvatel města. Počet garáží v řešeném území je 2302. Vzhledem k velkému nadprůměrnému počtu garáží ve městě, nejde jednoznačně průzkumem určit stupeň automobilizace. Ten se pohybuje v bytové zástavbě v rozmezí 305 - 482 vozidel na 1000 obyvatel. Tento je v porovnání s městy obdobné velikosti nadprůměrný. Lze si to vysvětlit menší hustotou zalidnění kraje a méně kvalitní nabídkou udržitelných druhů dopravy zejména v regionálním hledisku. Předpokládá se, že s rozvolněnější zástavbou počet vozidel v obyvatelstvu stoupá. Naopak ve městech v bytové zástavbě bývá stupeň automobilizace v rozpětí 260 - 300 vozidel na 1000 obyvatel.

### 3.2. Objemy vnitřní, vnější a tranzitní dopravy podle systémů

Objemy vnější a vnitřní dopravy města jsou provedeny dle dopravního průzkumu v domácnostech., Tranzitní objemy jsou dány dálnicí D1 a kordonovým průzkumem tranzitní dopravy.

Vnitřním cestám dominuje pěší doprava s 7968 cestami za den, dále automobilová doprava jako řidič s 4179 cestami, dále veřejná hromadná doprava s 644 cestami a cyklistická doprava s 449 cestami za 24 hodin. Vnější doprava generuje 4589 cest jako řidič, 937 cest jako spolujezdec, 1094 cest veřejnou hromadnou dopravou, 98 cest na kole a 78 cest pěšky. Tyto cest jsou vykonány obyvateli Velkého Meziříčí.

## 4. Pozemní komunikace, automobilová doprava dynamická

### 4.1. Stav sítě pozemních komunikací (dálnice, silnice, místní komunikace)

Pozemní komunikace se ve městě dělí na silnice a místní komunikace.

Silnice jsou rozděleny na ty ve vlastnictví státu, kterými jsou dálnice, rychlostní komunikace a silnice I. tříd a na ty ve vlastnictví kraje, kterými jsou silnice II. a III. tříd.

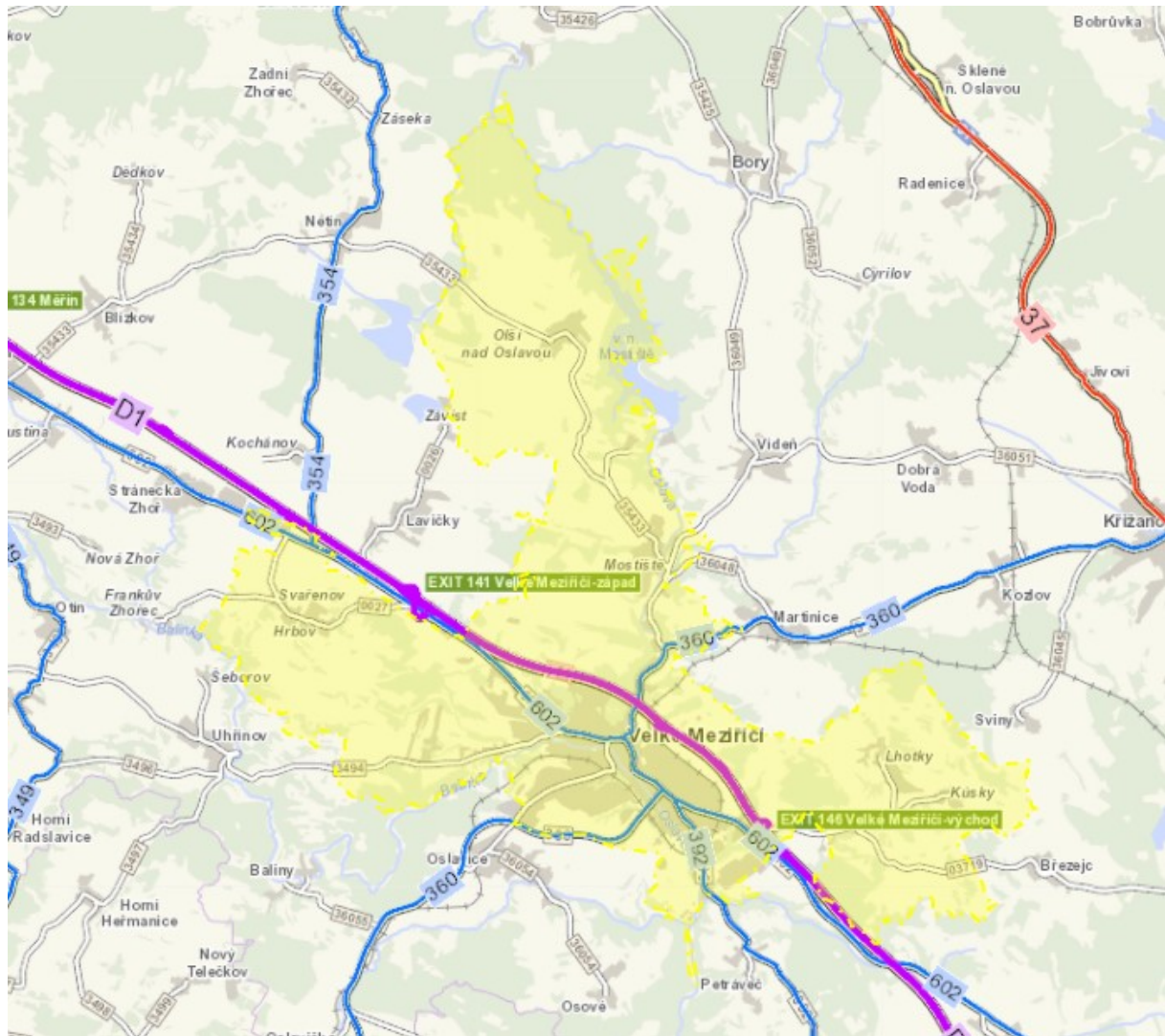
Místní komunikace jsou v majetku města a jsou děleny do 4 tříd následovně:

- o místní komunikace I. třídy, kterou je zejména rychlostní místní komunikace, podle prováděcí vyhlášky též dopravně nejvýznamnější sběrné komunikace ve městech
- o místní komunikace II. třídy, kterou je dopravně významná sběrná komunikace s omezením přímého připojení sousedních nemovitostí, která spojuje části měst navzájem nebo napojuje město nebo jeho část na pozemní komunikaci vyšší třídy nebo kategorie
- o místní komunikace III. třídy, kterou je obslužná komunikace ve městě nebo jiné obci běžně přístupná provozu motorových vozidel a umožňující přímou dopravní obsluhu jednotlivých objektů
- o místní komunikace IV. třídy, kterou je komunikace nepřístupná provozu silničních motorových vozidel nebo na které je umožněn smíšený provoz, například samostatné chodníky, stezky pro pěší, cyklistické stezky, cesty v chatových oblastech, podchody, lávky, schody, pěšiny, zklidněné komunikace, obytné a pěší zóny apod.

Městem prochází dálnice D1 a silnice II. třídy II/354, II/360, II/602 a II/392.

Silnice III. třídy jsou ve městě zastoupeny III/0025, III/0027, III/3494, III/03719, III/03720, III/03721, III/35433, III/35437, III/36048, III/36049, III/36054.

Zbývající pozemní komunikace jsou místními komunikacemi a účelovými komunikacemi.



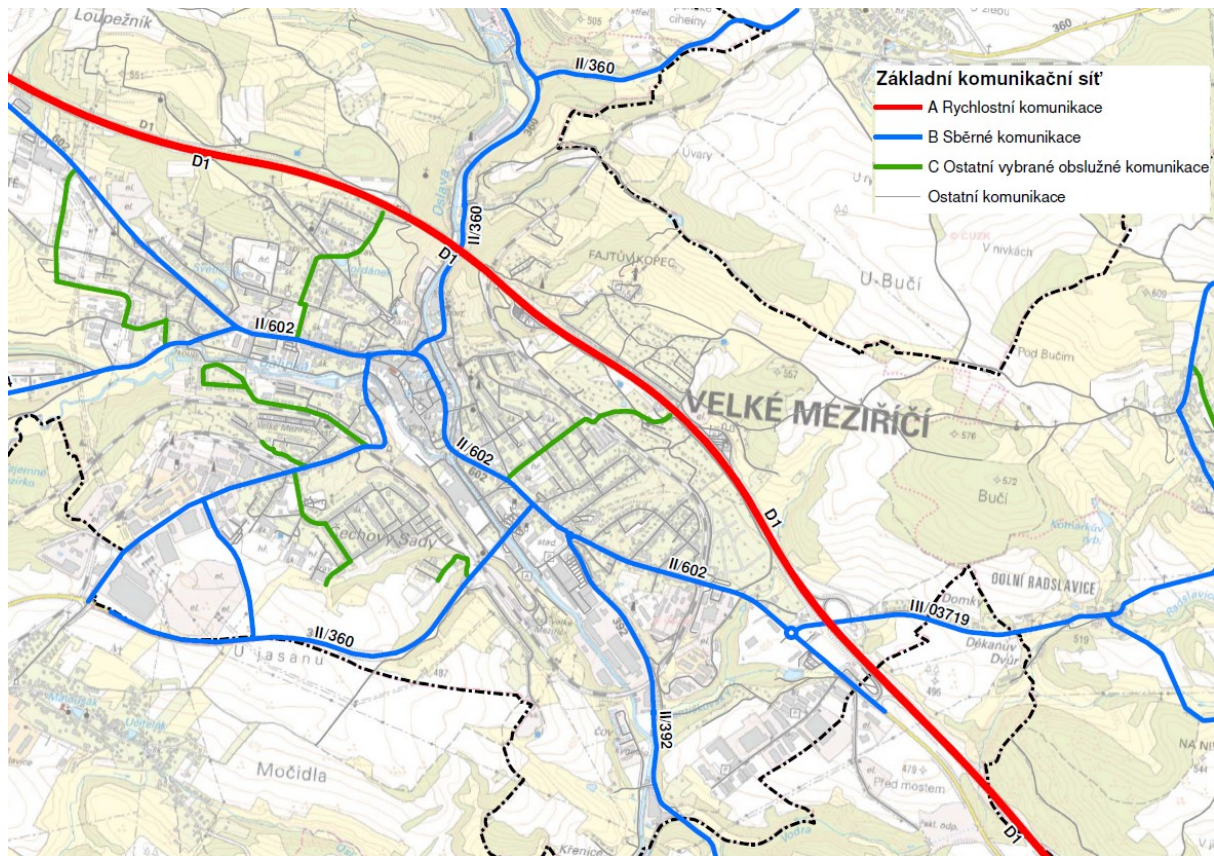
Obrázek 45 Silniční síť města Velké Meziříčí, zdroj ŘSD ČR.

## 4.2. Základní komunikační skelet, dopravní kostra města

Základní komunikační skelet automobilové dopravy je dělen na část s převažující dopravní funkcí a na část s převažující obslužnou funkcí. Dopravní funkci plní sběrné komunikace. Rychlostní komunikace ve městě nejsou zastoupeny. Obslužnou funkci plní vybrané obslužné komunikace v ZÁKOS rozdělené dle dovolené rychlosti na 50 a 30 km v hodině. Tím je určena míra stávajícího zklidnění.

Rozdělení na rychlostní, sběrné a obslužné komunikace vychází z ČSN 73610 a je podkladem pro zařazení místních komunikací do tříd.

Mezi místní komunikace sběrné patří silnice II a III. tříd a vybrané místní komunikace ulice Třebíčská a spojka ulice Třebíčská a II/360. Dále jsou zde vybrané úseky obslužných komunikací, které zajišťují průjezd MHD a dostupnost lokality Fajtův kopec.



**Obrázek 46** Základní komunikační síť silniční dopravy města

Obsazení vozidel je 1,4 osoby na vozidlo. Kartogram intenzity vozidel je na obr. 39. Výkonnost úseků je dostatečná. Omezující pro intravilánové síť jsou dopravní uzly tj. křižovatky.

Nejproblematictější je z hlediska kapacit křižovatka Novosady x Vrchovecká s rezervou 9%. Dále křižovatka Sokolovská x K Novému nádraží s rezervou 16%. Dále je problematická křižovatka Hornoměstská x Skřivanova (u Billy) s úrovní kvality dopravy E<sup>1</sup>. Další hodnocené křižovatky jsou Komenského x Novosady s úrovní kvality C a Sokolovská x Nad Gymnázium s úrovní kvality dopravy D.

<sup>1</sup> úroveň kvality dopravy E s kolonami je dostatečná dle ČSN pro obslužné části místních komunikací.

Tabulka 13 Zátěž křižovatek za 24 hodin pracovního dne

Číslo	Název	Typ křižovatky	Zátěž celkem za 24 hodin	Zátěž nákladní za 24 hodin
KR1	Oslavická x Třebíčská	Styková	7360	875
KR2	Hornoměstská – Uhřínovská (bezpečnost) <sup>2</sup>	Styková	13389	2752
KR3	Hornoměstská x Skřivanova	Průsečná	15571	1600
KR4	Třebíčská x Hornoměstská	Okružní	15571	1523
KR5	Pod Hradbami – Novosady - Vrchovecká	Průsečná SSZ	20131	3431
KR6	Vrchovecká - Poříčí	Styková	8217	1270
KR7	Novosady x Komenského	Styková	14849	1675
KR8	Sokolovská x Poštovní	Styková	15321	2395
KR9	Sokolovská x Nad Gymnázíem	Styková	15994	2063
KR10	Sokolovská x K Novému nádraží	Průsečná SSZ	18115	3144
KR11	Sokolovská x Karlov	Okružní	14268	1800
KR12	Františkov – U Tržiště – Nad Pilou	Průsečná	5307	522
KR12	Františkov – U Tržiště – Nad Pilou	Průsečná	6279	481
KR13	K Novému nádraží - Čermákova	Styková	7595	1154
KR14	Karlov – Na Spravedlnosti	Styková	11561	2202
KR15	Třebíčská x Družstevní	Styková	6518	727
KR16	Karlov x Karlov	Okružní	9702	1125
KR17	Jihlavská x Arch. Neumanna	Styková	9059	1599

Dostupnost území je v souladu s ČSN. Kvalitu dopravy ovlivňují zejména křižovatky SSZ, které jsou ve špičkové hodině 14-15 na hraně výkonnosti.

Pěší zóny nejsou ve Velkém Meziříčí zřízeny, jsou nahrazovány zákazem vjezdu motorových vozidel mimo dopravní obsluhy.

Zóny 30 jsou zřízeny mezi ulice Oslavická a Čermákova, u nákupního střediska Kaufland a v Mostišti.

<sup>2</sup> Zvýšená nehodovost v křižovatce



Ulice s omezením vjezdu motorových vozidel mimo dopravní obsluhy jsou:

- komunikace po levém břehu Balinky (Třebíčská - Uhřínovská)
- Hornoměstská (obslužná část)
- Hřbitovní
- Jižní
- Kostelní
- Lipnice
- Mlýnská
- Nábřežní
- v části Náměstí
- U Vody
- vjezd k MŠ Čechova

Omezení vjezdu motorové dopravy je pro Velké Meziříčí specifickým řešením, které je velmi efektivní. V tomto ohledu je Velké Meziříčí pro ostatní města pro řešení zklidnění dopravy.

### **Závady a problémové oblasti**

Problémem je zejména tranzitní doprava z průmyslové zóny na Třebíčské ulici přes zastavěné území města při dostupnosti nadřazené sítě D1.

Z hlediska nehodovosti je problematická křižovatka silnic II/602 x III/3494 (Hornoměstská x Uhřínovská).

Z hlediska kapacity a bezpečnosti chodců jsou problematické křižovatky II/602 x II/360.

Na silnici II/360 ulice Vrchovecká je nevhodně řešený post přes Oslavu, který neumožňuje dostatečné rozhledy z ulice Poříčí, kde je umístěn Dům zdraví. Most také nesplňuje požadavky na pěší a cyklistický provoz.

## **4.3. Doprava v klidu (statická doprava)**

Statická doprava se dělí na odstavování vozidle přes noc v místě bydliště a parkování v místě vykonávaných aktivit. Parkování lze rozdělit mezi parkování centra města, parkování ve výrobních lokalitách a komerčních parcích a parkování u terminálů veřejné dopravy. Tyto oblasti je nutné chápat odděleně.

### **Parkování v centru města**

Parkování v centru města odpovídá běžnému rozložení denních variací pro běžné centrum města této velikosti. Současně jako u jiných měst akcentuje dopravní špička mezi 9 a 11 hodinou. To ukazuje na významnou zaměstnaneckou dopravu, která je emitována zejména úřady a administrativou. Naopak obchodní špička mezi 14 a 16 hodin je zde mírná. Poptávka po večerním a nočním parkování po 17 hodině je nižší než poptávka přes den. Celkový počet míst v centru a okolí byl vypočítán na 539 míst z toho je obsazeno 470 míst. Volných bylo v průměru 12,8% míst. Kapacitu parkování v centru města lze hodnotit jako plnou, vezmeme-li v úvahu nutnou rezervu 10 - 15% pro zamezení kroužení vozidel.

Do roku 2020 byl vjezd do centra města zpoplatněn mýtným ve výši 10 Kč za vjezd. Část parkovacích míst v centru byla omezena dobou stání max. 2 hodiny. Od roku 2021 se plánuje zřízení parkovacího systému s parkovacími automaty.

System Park and Go tedy parkování v docházkové vzdálenosti do 800 m je deformován velikostí centra města, které má na délku cca 500 m. Naopak šířku jen 200 m. Za parkování v režimu Park and Go lze označit zejména stání na pravém břehu Balinky a při ulici Třebíčská.

Analýzou parkování v centru města se zabývá samostatná příloha.

### Přestupní terminály

Přestupní terminál je umístěn ve vzdálenosti 1 km od centra města, je to sdružený terminál železniční stanice Velké Meziříčí s obratem cca 100 cestujících denně a autobusového nádraží s obratem cca 520 cestujících denně.

V místě železniční stanice jsou parkovací plochy s kapacitou cca 50 míst. Tyto jsou minimálně využívány s jednotkami zaparkovaných vozidel. Autobusové nádraží je odtud vzdáleno cca 200 m.

Na autobusové nádraží navazuje parkoviště obchodního domu Penny.

### Parkování ve výrobních areálech

Parkování ve výrobních areálech je řešeno na soukromých pozemcích. Největší plochy výroby jsou na ulici Průmyslová a také podél ulice Karlov a Františkov. Další jsou podél ulice Třebíčské (Draka) a na Vrchovecké (Výtahy).

I přes to, že byla do průmyslových zón zavedena v minulosti MHD, její využívání je minimální (v jednotkách cestujících).

### Komerční plochy obchodních center

Komerční plochy obchodních center jsou velkým emitentem automobilové dopravy.

Tabulka 14 Počet míst u obchodních center

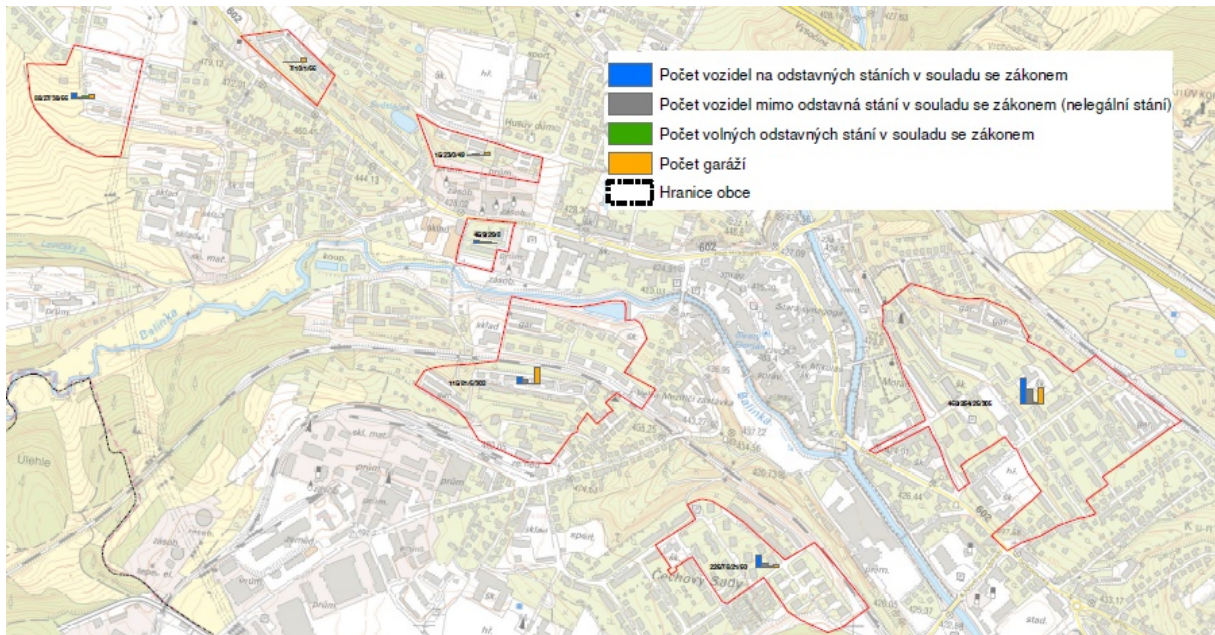
Obchod	Ulice	Orientační počet míst
Billa	Hornoměstská	80 míst
Penny	K novému nádraží	80 míst
Penny	K novému nádraží	120 míst
OC s Kauflandem	K novému nádraží	230 míst
Celkem		510

Komerční obchodní plochy mimo centrum města mají zhruba stejnou kapacitu jako centrum města.

V návrhovém období je plánována výstavba Lidl s připojením na ulici Novosady v blízkosti centra města.

### Odstavování vozidel v bytové zástavbě

Sčítáním dopravy v bytové zástavbě byl zjištěn počet parkujících vozidel na veřejných plochách v objemu 1454 vozidel. Území které bylo průzkumem řešeno obsahuje 4772 obyvatel. Obsáhlo tedy 41% obyvatel města. Počet garáží v řešeném území je 2302. Počet garáží je v porovnání s jinými obdobnými městy nadprůměrný. Současně počet vozidel v bytové zástavbě na 1000 obyvatel je nadprůměrný.



Obrázek 47 Oblasti průzkumu odstavování vozidel v bytové zástavbě

Tabulka 15 Souhrnné indikátory odstavování vozidel

	Počet
Počet obyvatel města	11489
Počet obyvatel v lokalitách průzkumu	4772
Počet legálně parkujících	964
Počet nelegálně parkujících	490
Počet volných stání	112
Podíl nelegálně parkujících	34%
Podíl volných stání	8%
Nabídka stání	1076 míst
Poptávka stání	1454 vozidel
Bilance nabídka a poptávky	-378 míst
Stupeň automobilizace ve zvoleném území	305- 482 vozidel/1000 obyvatel
Průzkum postihl	41% populace Velkého Meziříčí

### Závady a problémy

Velké Meziříčí má velký potenciál využívání garážových stání pro odstavení vozidel. Volná nabídka míst na terénu přesahuje poptávku jen v lokalitách nové výstavby bytových domů U statku. V historicky vzniklých sídlištích je značný nedostatek odstavných ploch vyznačující se Velkými počty nelegálně odstavených vozidel. Nejhorší je situace v lokalitě Nad Gymnáziem s 264 nelegálně zaparkovanými vozidly denně. Další je lokalita Nad Trať/Bezručova s 81 nelegálně zaparkovanými vozidly denně a 76 nelegálně zaparkovaných vozidel v lokalitě Mírová (Čechovy Sady).

Největším problémem je tedy zajištěny dostatečné kapacity odstavných stání v historické sídlištní zástavbě.

Nelegální stání je problémem pro prostupnost pěších, zejména dětí, jelikož zaparkovaná vozidla tvoří bariéru pro rozhled při přecházení vozovky. Dalším problémem je dostupnost lokalit pro dojezd vozidel IZS, zejména hasičů.

#### **4.4. Individuální doprava, vozový park**

Stupeň automobilizace je podíl osobních vozidel ku počtu obyvatel. V roce 2020 bylo dle registru MD ve Velkém Meziříčí registrováno 5806 osobních vozidel, o ORP bylo registrováno 18268 osobních vozidel. Stupeň automobilizace dle registru vozidel byl v roce 2020 ve městě Velkém Meziříčí 505 vozidel na 1000 obyvatel a 504 vozidel na 1000 obyvatel v ORP. V ČR bylo registrováno 5 327 839 osobních vozidel při stupni automobilizace 498 vozidel na 1000 obyvatel.

Dle sociodopravního průzkumu je stupeň automobilizace zjištěn 413 vozidel na 1000 obyvatel, což je odpovídající průzkumu v terénu. Ve srovnání s městy obdobné velikosti v jiných krajích je tato hodnota nadprůměrná.

Průměrné stáří vozidel je 12 let. Průměrný nájezd je 14,6 tis. km za rok. 45% vozidel je na benzín, 51% na naftu a 4% na LPG. Zejména velký podíl starých naftových vozidel může být zbytečnou zátěží pro životní prostředí v podobě zvýšených emisí PM10 oproti průměru.

#### **4.5. Veřejná osobní doprava (včetně železnice)**

Linkové vedení autobusové veřejné hromadné dopravy se skládá s dálkové, regionální a městské hromadné dopravy. Seznam linek a jejich trasa jsou k dispozici v následující tabulce.

Tabulka 16 Linky veřejné autobusové dopravy

Linka	Trasa	Typ
Linka 320920	České Budějovice - Brno	Dálková
Linka 350450	Pelhřimov-Humpolec-Jihlava-Velké Meziříčí-Brno	Dálková
Linka 720010	Brno - Velké Meziříčí - Jihlava - Tábor - Písek - Strakonice	Dálková
Linka 720250	Brno-Jihlava-Pelhřimov-Tábor-Písek-Strakonice	Dálková
Linka 760420	Jihlava-Velká Bíteš-Brno	Regionální
Linka 760553	Jihlava-Puklice-Kamenice-Kamenice,Řehořov-Měřín-Velké Meziříčí	Regionální
Linka 790205	Třebíč - Velké Meziříčí - Žďár nad Sázavou - Pardubice - Hradec Králové	Dálková
Linka 790311	Třebíč - Velké Meziříčí	Regionální
Linka 840100	Jihlava-Měřín-Velké Meziříčí-Velká Bíteš-Brno	Regionální
Linka 840201	Velké Meziříčí-Heřmanov-Bory,Horní Bory	Regionální
Linka 840202	Velké Meziříčí-Bory-Křižanov	Regionální
Linka 840203	Velké Meziříčí-Pavílnov-Měřín	Regionální
Linka 840204	Velké Meziříčí-Radostín nad Oslavou-Žďár nad Sázavou	Regionální
Linka 840206	Velké Meziříčí-Tasov-Ruda,Lhotka	Regionální
Linka 840207	Velké Meziříčí-Nové Město na Moravě	Regionální
Linka 840208	Velké Meziříčí-Moravec-Žďár nad Sázavou	Regionální
Linka 840209	Velké Meziříčí-Osové-Budišov-Hodov	Regionální
Linka 840211	Velké Meziříčí-Lavičky,Závist-Velké Meziříčí	Regionální
Linka 840212	Velké Meziříčí-Měřín-Chlumek	Regionální
Linka 840213	Velké Meziříčí-Křoví	Regionální
Linka 840214	Žďár nad Sázavou-Velké Meziříčí-Třebíč	Regionální
Linka 840215	Velké Meziříčí-Dolní Rožínka-Bystřice nad Pernštejnem	Regionální
Linka 840216	Velké Meziříčí-Polná	Regionální
Linka 840217	Velké Meziříčí-Velká Bíteš	Regionální
Linka 840506	Velké Meziříčí-Velká Bíteš-Brno	Regionální
Linka 845201	MHD Velké Meziříčí linka číslo 1 autobusové nádraží-Výtahy	MHD
Linka 845202	MHD Velké Meziříčí linka číslo 2 autobusové nádraží-Draka Kably	MHD
Linka 845203	MHD Velké Meziříčí linka číslo 3 autobusové nádraží-Lhotky-Draka Kably	MHD

Mimo autobusy je Velké Meziříčí obsluhováno také regionální železniční tratí Křižanov - Studenec. Vlaky jsou vypravovány v hodinovém taktu ve směru Křižanov a v dvouhodinovém taktu ve směru Studenec.

Terminál přestupu železniční a autobusové dopravy je proveden při železniční stanici Velké Meziříčí.

Zastávky, jejich bezbariérovost a vybavení je souhrnně k dispozici v následující tabulce.

Tabulka 17 Seznam stanic a zastávek na území Velkého Meziříčí

Název	Počet nástupních hran	Bezbariérovost	Přístřešek	Poznámka	Počet cestujících po Velkém Meziříčí
Baliny, rozc.2.0	2	nevyhovuje	ne	Chybí označnick	0
Netín, rybníky	2	nevyhovuje	ne	Označnick v 1 směru	0
Oslavice	2	nevyhovuje	v jednom směru	Bus zajíždí až k obecnímu úřadu	0
Velké Meziříčí		nevyhovuje	ano		0
Velké Meziříčí zastávka		nevyhovuje	ano		0
Velké Meziříčí, aut.nádr.	7	částečně vyhovuje	ano		88
Velké Meziříčí, Bezděkov	1	částečně vyhovuje	ano		29
Velké Meziříčí, cihelna	2	nevyhovuje	ne	Označnick v 1 směru	0
Velké Meziříčí, Dolní Radslavice	2	nevyhovuje	v jednom směru	Označnick v 1 směru	3
Velké Meziříčí, Draka Kabely	1	nevyhovuje	není	Označnick mimo zastávku	2
Velké Meziříčí, Fr.Stránecké	1	nevyhovuje	není		2
Velké Meziříčí, Františkov	2	částečně vyhovuje/Nevyhovuje	není	Označnick v 1 směru	2
Velké Meziříčí, Hornoměstská	2	částečně vyhovuje	ano		17
Velké Meziříčí, Hrbov	2	částečně vyhovuje/Nevyhovuje	v jednom směru	Označnick v 1 směru	17
Velké Meziříčí, Jestřábec kemp	2	nevyhovuje	ne	Označnick v 1 směru	0
Velké Meziříčí, katastrální úřad	2	nevyhovuje	ne		6
Velké Meziříčí, Kúsky	2	nevyhovuje	mimo zastávku	Označnick v 1 směru	14
Velké Meziříčí, Lhotky, Na výsluní	2	nevyhovuje	ne	Označnick v 1 směru	0
Velké Meziříčí, lihovar	2	nevyhovuje	v jednom směru	Označnick v 1 směru	2
Velké Meziříčí, Mostiště	2	částečně vyhovuje/nevyhovuje	ano	Označnick v 1 směru	22
Velké Meziříčí, Mostiště, nemocnice	1	nevyhovuje	ano		21
Velké Meziříčí, Mostiště, u mostku	2	nevyhovuje	v jednom směru	Označnick v 1 směru	27

Velké Meziříčí, Motorpal	2	nevyhovuje	ano		3
Velké Meziříčí, Novosady	2	částečně vyhovuje	ano		121
Velké Meziříčí, Olší nad Oslavou	2	nevyhovuje	ano		20
Velké Meziříčí, Oslavická škola	1	částečně vyhovuje	ano		75
Velké Meziříčí, Pod Sýpkami	2	nevyhovuje	ne	Označník mimo zastávku	10
Velké Meziříčí, Průmyslová I	2	nevyhovuje	ne	Chybí označník	3
Velké Meziříčí, Průmyslová II	1	nevyhovuje	ne	Chybí označník	2
Velké Meziříčí, Správa silnic	2	částečně vyhovuje	v jednom směru		0
Velké Meziříčí, Staré nádraží	2	nevyhovuje	ne		6
Velké Meziříčí, Svařenov	2	nevyhovuje	v jednom směru	Označník v 1 směru	8
Velké Meziříčí, Svařenov, rozc.1.5	2	nevyhovuje	v jednom směru	Označník v 1 směru	1
Velké Meziříčí, Třebíčská	2	částečně vyhovuje	ano		1
Velké Meziříčí, Třebíčská u Balinky	2	částečně vyhovuje	ne		9
Velké Meziříčí, U Elektrárny	1	částečně vyhovuje	ne		5
Velké Meziříčí, u Floumových	2	částečně vyhovuje	v jednom směru	Jiný název zastávky v terénu	6
Velké Meziříčí, u hřbitova	2	vyhovuje	ano		12
Velké Meziříčí, u kaple	2	nevyhovuje	ne	Označník v 1 směru	0
Velké Meziříčí, U Kozů	2	vyhovuje	ano		32
Velké Meziříčí, U Statku	1	nevyhovuje	ano	Přístřešek zasahuje do chovníku	12
Velké Meziříčí, Výtahy	1	nevyhovuje	u firmy		0
Velké Meziříčí, Zahradní	1	nevyhovuje	ne		9
Velké Meziříčí, Zámecké schody	2	částečně vyhovuje	ano		4
Velké Meziříčí, Dolní Radslavice, domky	2	částečně vyhovuje/nev yhovuje	v jednom směru	Označník v 1 směru	13
Velké Meziříčí, Lhotky	2	nevyhovuje	ne	Označník v 1 směru	30
Neobsluhovaná zastávka	2	vyhovuje	ne		0



Obrázek 48 Příklad nevhodně řešené zastávky z hlediska bezbariérovosti, Katastrální úřad, jeden směr



Obrázek 49 Příklad nevhodně řešené zastávky z hlediska bezbariérovosti, Katastrální úřad, druhý směr



### Technologická zařízení a vozový park

MHD je zajišťováno firmou ZDAR, a. s., která je dopravcem také části příměstských linek. Většina spojů na lince 2 je obsluhováno autobusy SOR 8,5. Jedná se menší autobusy, které jsou vhodné i do užších ulic. Vložené vozy, které přejíždějí mezi MHD a příměstskou dopravou jsou délky 10,5 a 12 m.

V případě nasazení vozů 12 m tyto pojíždějí chodníkové plochy v obloucích Poštovní/Bezděkova a Hornoměstská/Zámecká.

Vozy jsou vybaveny elektronickými infotabulemi.

### Park and Ride

Park nad Ride se realizuje zejména u nádraží Velké Meziříčí, kde jsou k tomu dostupné plochy. Pro využití P+R a autobusové dopravy nejsou k dispozici odpovídající plochy. Je možno zastavit vozidlo u parkoviště PENNY, které sousedí s autobusovým nádražím. Tato plocha je prioritně pro nakupující.

Poptávka po P+R je nízká.

### Dosažitelnost zastávek, kvalita pěších přístupů

Docházková vzdálenost na zastávky je dobrá mimo ulice Čermákova a Pionýrská, kde je zastávka Autobusové nádraží vzdálena 750 m a zastávka Oslavická škola také 750 m. Dostatečná vzdálenost pro dostupnost MHD je přitom 300 - 400 m.

### Převážní vztahy a zatížení sítě, přestupní vazby

Největší zdroje a cíle MHD jsou Oslavická škola, Novosady, U Statku, Pod Sýpkami, Autobusové nádraží, Hornoměstská, U Kozů a Zahradní.

Největší zdroje a cíle příměstské dopravy jsou shrnuty v následující tabulce.

Tabulka 18 Obrat cestujících na zastávkách VLD ve Velkém Meziříčí

	Cestujících	Žáků	Studentů	Seniorů	Plné jízdné a ostatní
Novosady	775	319	82	71	303
<b>Autobusové nádraží</b>	<b>510</b>	<b>181</b>	<b>56</b>	<b>32</b>	<b>241</b>
U Floumových	205	155	7	9	34
Hornoměstská	138	46	14	8	70
U Kozů	132	69	13	6	44
Oslavická škola	92	42	17	4	29
Bezděkov	69	43	6	3	17
Zámecké schody	52	18	3	8	23
Satré nádraží	15	8	0	1	6
U hřbitova	25	7	2	0	16
Motorpal	17	3	1	0	13
Katastrální úřad	16	0	1	0	15

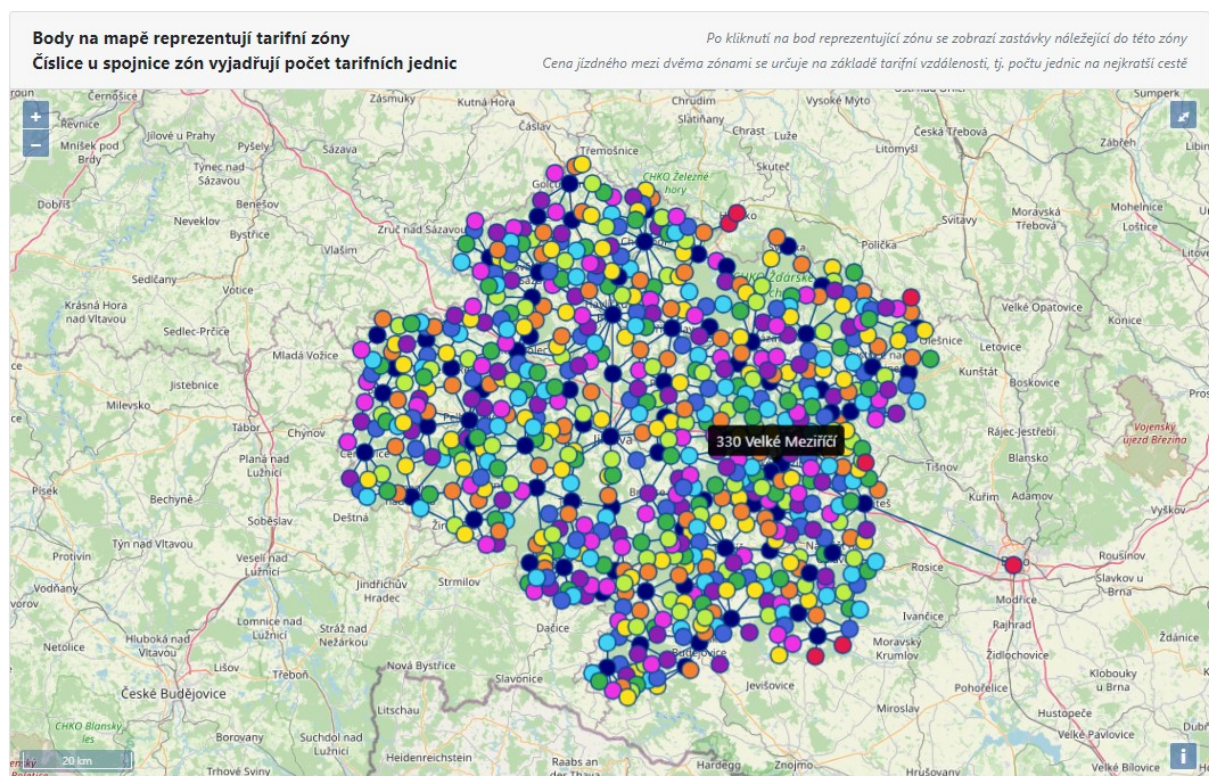


Tabulka 19 Dopravní dostupnost z blízkých obcí

Obec/město	Počet spojů v jednom směru za 24 hodin	Poslední spoj
Tasov	7	17:05
Březejc	8	17:58
Osová Bítýška	22	18:53
Křižanov	26	23:10
Bory	16	20:41
Netín	13	19:09
Měřín	32	23:08
Svatoslav	7	16:09
Rudíkov	19	20:24
Budišov	18	20:16

### Integrace osobní dopravy, koordinace a harmonizace nabídky

Integrace veřejné dopravy v Kraji Vysočina je prováděna pod hlavičkou VDV (Veřejná doprava Vysočiny). V současné době je z MHD integrována pouze MHD Třebíč.



Obrázek 51 Tarifní zóny VDV

Integrovanými jízdními doklady jsou:

- a) integrovaná papírová jízdenka pro jednotlivou jízdu,
- b) integrovaná papírová 24 hodinová síťová jízdenka,
- c) papírová jednozónová jízdenka,
- d) integrovaná papírová jízdenka pro spoluzavazadlo (psa),
- e) jiný doklad, jehož držitel má podle tarifu v rámci jeho prostorové a časové platnosti
- f) právo na přepravu (průkaz opravňující cestujícího k bezplatné přepravě).

Neintegrovaný jízdní doklad je doklad, který není uvedený v Tarifu VDV jako integrovaný. Tento doklad je nepřestupní na linky VDV. Neintegrovaným jízdním dokladem je jízdní doklad pro jízdní kolo, nebo cestovní zavazadlo přepravované v rámci VDV pouze vlaky ČD podle SPP a tarifu ČD.

Pro placení jízdních dokladů je preferována platební karta nebo hotovost.

Jednotlivé jízdné stojí při platbě hotově 10 Kč, při platbě kartou 8 Kč. Žáci platí 3 Kč. Měsíční kupón stojí 50 Kč pro žáky, 80 Kč pro studenty, 100 Kč pro důchodce a 200 Kč občanská. Bezplatně se přepravují děti do 6 let, senioři nad 65 let a držitelé průkazu ZTP.

## 4.6. Cyklistická doprava

### Stav cyklistických tras a zařízení

Síť cyklotras by měla zabezpečovat spojení obytných území s nejvýznamnějšími cíly cyklistů, jakými jsou školy a jiné vzdělávací instituce, plochy pracovních příležitostí, obchody, sportoviště, místa určená k zábavě, významné dopravní uzly a přestupní terminály a v neposlední řadě i vzájemné propojení obytných částí. Výběr optimální trasy, po které je pak toto propojení realizováno, vychází z pěti základních kritérií.

Bezpečnost – je dána především intenzitou a rychlostí souběžného dopravního proudu, resp. mírou oddělení. Zvýšení bezpečnosti lze dosáhnout začleněním cyklistů do provozu při současném snižování rychlosti a intenzit souběžné dopravy nebo naopak jejím oddělením. Segregované úseky bez vlivu motorové dopravy, resp. jiných účastníků silničního provozu jako jsou chodci nebo bruslaři, jsou preferovány především nezkušenými cyklisty. Subjektivní pocit bezpečnosti může být zvýšen přehledností trasy, kvalitním osvětlením apod.

Koherence – spojitost trasy je nesmírně důležitá. Měla by být chápána jak v souvislosti z vlastní trasou, tak i v kontextu vazby na dopravní systém jako celek, tj. jako prvku integrovaného dopravního systému. Ucelenost vystupuje do popředí především v době postupné realizace. Měla by být zajištěna i za cenu provizorií, které budou postupně nahrazeny definitivními opatřeními. Platí princip od jednodušších opatření ke složitějším.

Přímot a výhodnost – trasa by měla být co nejpřímější. Přímot trasy musí být chápána prostorově, tzn. že je nezbytné počítat i se podélným profilem trasy. V optimálním případě by měla být kratší a rychlejší než pohodlná cesta pro motorová vozidla. Při volbě dopravního prostředku může být právě rychlost dosažení cíle jedním z rozhodujících kritérií. Naplnění tohoto kritéria je však v praxi velice složité. Zlepšení lze dosáhnout kombinací využití zkratk pro cyklisty, předností na křižovatkách průjezdy jednosměrných ulic v protisměru nebo povolením vjezdu cyklistů do pěších zón, společně s restriktivními opatřeními vedoucími ke zklidnění motorové dopravy. Rychlost dosažení cíle (od dveří ke dveřím) závisí i na parkovacích možnostech.

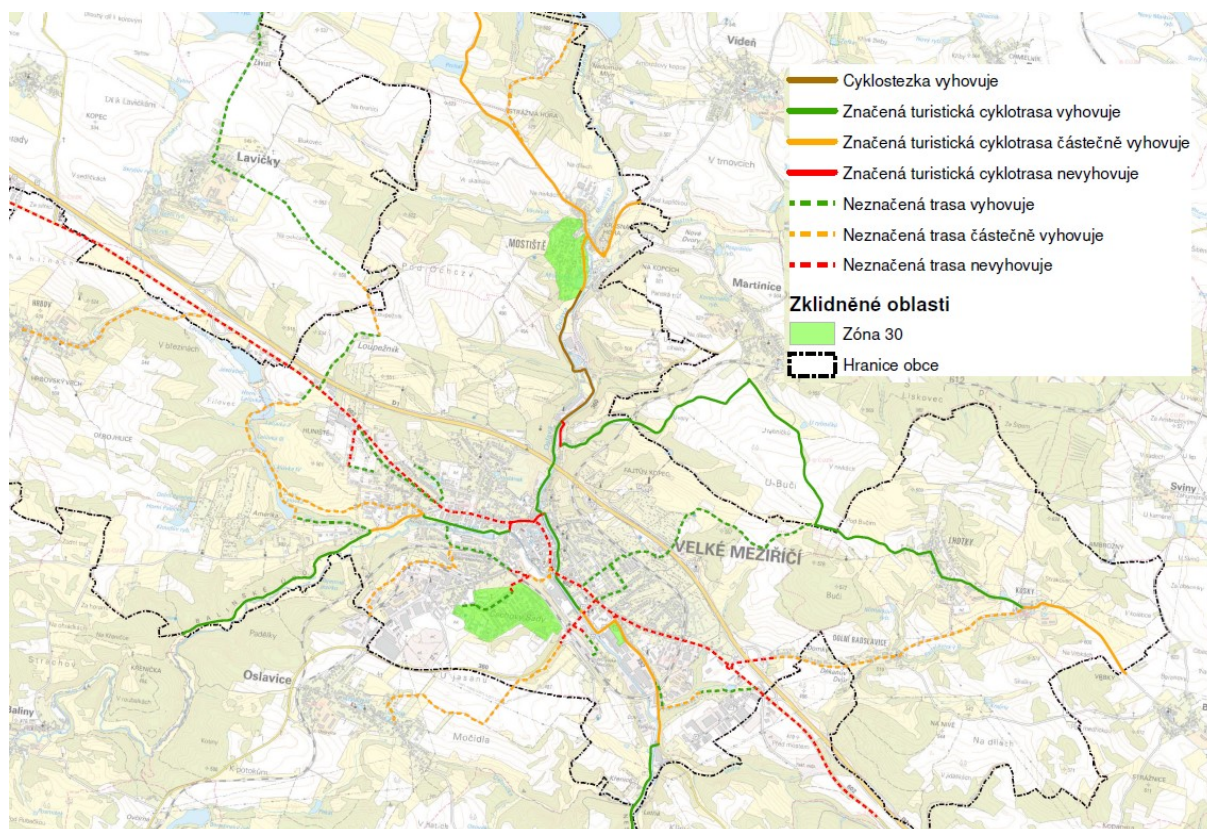
Atraktivita - vycházíme-li z předpokladu, že jízda na kole má být příjemnou, bezpečnou, atraktivní a zdravou, dospějeme k tomu, že by měla v maximální možné míře procházet zelení a zároveň kolem

turisticky zajímavých míst s množstvím zajímavých výhledů do krajiny. Nermalou úlohu má i vybavenost trasy (odpočívky, restaurace, opravny kol, možnosti ubytování...)

Komfort, resp. fyzická náročnost – komfort jízdy je dán jednak povrchem, jeho typem, resp. stavebním stavem, jednak již zmíněným množstvím překážek na trase. A překážkou může pro někoho být i značný podélný sklon. Toto negativum lze eliminovat volbou druhu kola.

Stav cyklistických tras je nevyhovující. Trasy nejsou bezpečně propojeny. Bezpečné jsou pouze dílčí úseky. Největším problémem jsou kolize s intenzivní automobilovou dopravou. Zvýšená nehodovost je na silnici II/602. Nevyhovující je zejména trasa na Stráneckou Zhoř. V rámci města je nejnútnejší dobudovat a propojit trasu podél Balinky.

Znázornění dopravního skeletu v kvalitativních úrovních z hlediska bezpečnosti a plynulosti cyklistické dopravy (porovnání infrastruktury ve vazbě na intenzity IAD) je zohledněno v hodnocení stavu cyklistických tras. Toto je podrobněji provedeno ve výkresové příloze.



**Obrázek 52** Hodnocení stavu cyklistických tras

### Základní kostra sítě, vazba na region

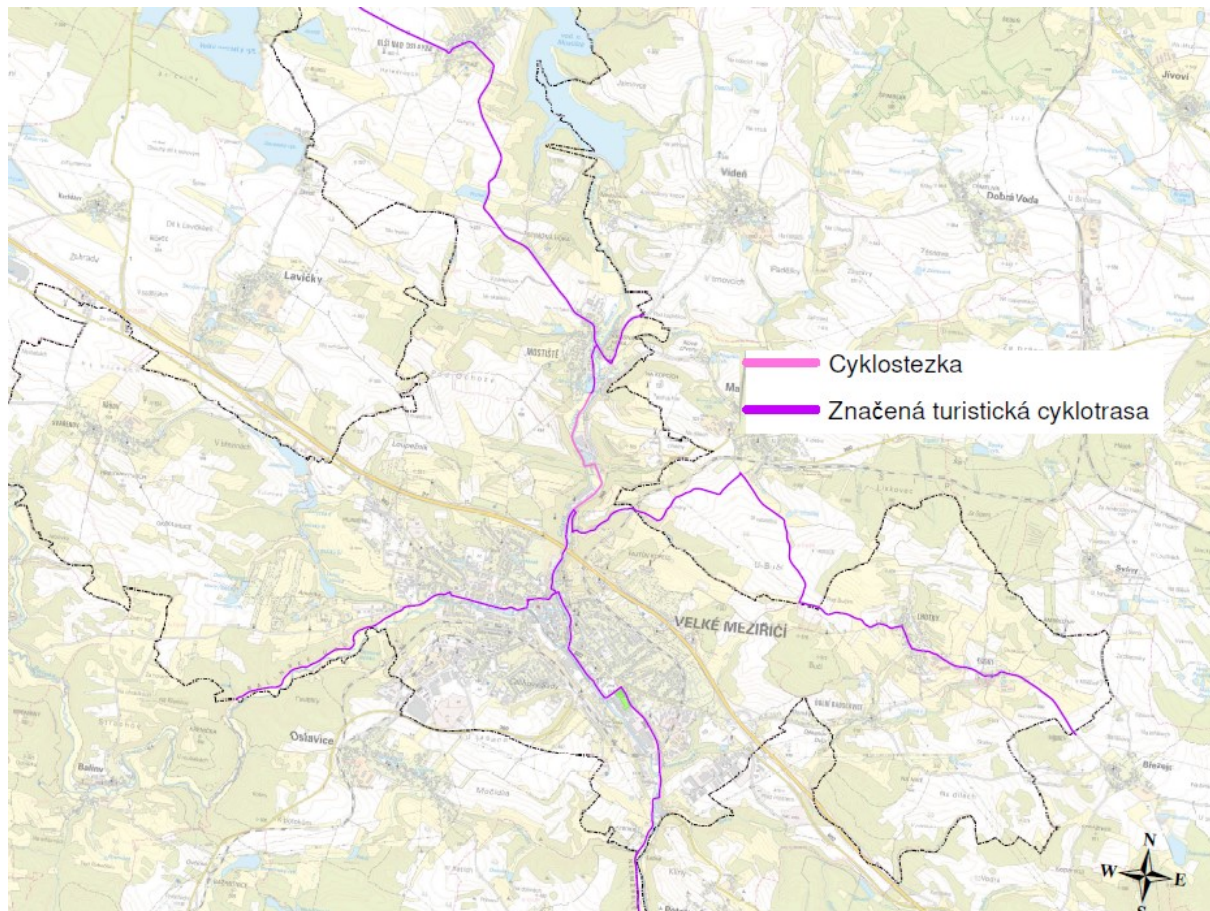
Značené cyklistické trasy jsou č. 5178 Velké Meziříčí - Nesměř, 5234 Blížkov - Velké Meziříčí a 5242 Osová Bítýška - Netín a Mlynářská stezka.

5178: Velké Meziříčí – Nesměř

5242: Osová Bítýška – Ronov – Březejc – Kúsky – Lhotky – Velké Meziříčí – Mostiště – Olší - Netín

5234: Stránecká Zhoř – Uhřínov – Baliny – Velké Meziříčí

Mlynářská stezka (MS): (Nové Město na Moravě) – Bory – Mostiště – Velké Meziříčí – Nesměř – (Čížov/Hardeg)



Obrázek 53 Značené cykloturistické trasy

### Kvalita tras, dostupnost území

Cyklistické trasy nejsou propojeny bezpečně. V určitých úsecích se není možné vyhnout intenzivní automobilové dopravě. Zejména silnici II/602. Problémem je propojení centra a Oslavického sídliště.

V jednosměrkách není povolen pohyb cyklistů v obou směrech. Jsou to ulice Kolmá, Krškova, Poštovní, Komenského a Čermákova.

Tabulka 20 Dostupnost sídel z Velkého Meziříčí

Lokalita	Vzdálenost(převýšení)	Dostupnost	Alternativa přes
Hrbov	5,2 km (126/23)	II/602 (Nevyhovuje)	Lalůvka, Dolní Paleček
Uhřínov	6,1 km (133/80)	III/3494 (Částečně vyhovuje)	Balinským údolím
Oslavička	6,6 km (140/37)	II/380 (Nevyhovuje)	
Rohy	8,2 km (69/19)	II/392 (Nevyhovuje)	
Petráč	8,2 km (69/19)	II/392 (Nevyhovuje)	
Dolní Radslavice	4 km (80/5)	II/602 (Nevyhovuje)	Lhotky
Lhotky	4,1 km (155/26)	Nad Gymnáziem (Vyhovuje)	
Olší nad Oslavou	6,9 km (155/35)	III/35433 (Částečně vyhovuje)	Lavičky
Lavičky	5,7 km (128/18)	II/602 (Nevyhovuje)	U tří křížů

### Zhodnocení stávající sítě cyklotras

Stávající cyklotrasy jsou nevyhovující zejména v úsecích vedených po silnicích II. třídy s intenzivním provozem. V rámci návrhu je doporučeno se těmto komunikacím vyhnout a budovat alternativy nebo využít zřízení cyklistických pruhů.

5178: Trasa je vedena po silnici II/392 a následně po klidných nábřežních komunikacích, resp. účelových komunikacích v údolní nivě Oslavy k obci Oslava. Frekventované komunikace pouze kříží, ale bez potřebných úprav ve prospěch cyklistické dopravy.

5242: Trasa je vedena po málo frekventovaných silnicích III. třídy a po účelových komunikacích. Rovněž tato trasa frekventované komunikace pouze kříží, také bez potřebných úprav ve prospěch cyklistické dopravy.

5234: Trasa je vedena po klidných nábřežních komunikacích a po účelových komunikacích v údolí Balinky. Do kolize s frekventovanějšími silnicemi (křížením) se dostává pouze ve Velké Meziříčí.

Mlynářská stezka je tématická nadregionální cyklistická trasa, jejíž hlavním motivem je historie mlynářství. Problematický je zejména průjezd silnicí II/392

### Přepavní vztahy a intenzita cyklistické dopravy

V rámci města se odhaduje realizace cca 900 cest na kole za běžný pracovní den mimo zimní období. Na kole je realizováno cca 3% cest. Toto číslo ovlivňuje několik významných faktorů. Mezi ně patří nízká kvalita cyklistické infrastruktury, kompaktnosti města s dostupností pěší dopravy, hornatý terén s množstvím převýšení.

### Závady a problémové oblasti, nehodové lokality

Největším problémem cyklistické dopravy je nutnost využívání silnic II. tříd spolu s intenzivní automobilovou dopravou. To vyúsťuje v množství kolizních situací a dopravních nehod s následky na

zdraví. Nejproblematictější je silnice II/602. Z pohledu kolizí pak křižovatka II/602 x II/3494 a úsek Hornoměstská - Lavičky/Stránecká Zhoř. Nehody s cyklisty jsou identifikovány zejména při levém odbočení. Dále je nevyhovujícím chybějícím propojení podél Balinky od ulice Třebíčská po ČOV.

Dalším nedostatkem je propojení sídliště Čechovy Sady s centrem a nákupní zónou (Kaufland/Penny).

## 4.7. Pěší doprava

Analýza pěší dopravy vychází ze zpracovaného Generelu bezbariérové dopravy a bezbariérových tras na území města Velkého Meziříčí z roku 2016, dále také generel.

Prioritní osa generelu je : Vytvoření ucelených bezbariérových řetězců tras, které umožňují všem skupinám obyvatelstva svobodný a bezpečný pohyb všemi dopravními prostředky (pěšky, využitím místních dopravních systémů i individuální automobilovou dopravou), bezbariérovou dostupnost služeb veřejné a státní správy, zdravotnických a sociálních služeb a pracovních a vzdělávacích příležitostí v rámci města, zlepšení přístupu všech obyvatel k dopravě a zavedení signalizačních a informačních prostředků v dopravě.

Cíle generelu jsou :

- Vytvoření a trvalé udržení podmínek pro nezávislý pohyb občanů a návštěvníků města s omezenou schopností pohybu a orientace po městě. Je to nezbytná podmínka pro možnost skutečné integrace a základní předpoklad pro vytvoření nových příležitostí pro handicapované občany.
- Zvýšení zaměstnanosti handicapovaných, zlepšení jejich sociálního postavení a začlenění většiny těchto lidí do běžného života společnosti.
- Zlepšení a vytvoření bezbariérových tras ve městě.

Tyto cíle jsou společné s plánem mobility.

Generel i plán mobility jsou zpracovávány v souladu s Programem mobility.

V rámci Národního rozvojového programu mobility pro všechny (dále jen program mobility) jsou podporována opatření, která pomáhají zpřístupnit části města/města za současného stavu jen těžko dosažitelné či zcela nedostupné pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Cílem předkládaného záměru je realizace ucelené bezbariérové trasy, která umožní svobodný a bezpečný pohyb všem obyvatelům a návštěvníkům města. V rámci programu nejsou podporovány samostatné projekty bez návaznosti na komplexně řešenou bezbariérovou trasu.

### Stav základních pěších tras, posouzení stavu, závady v pohybu osob

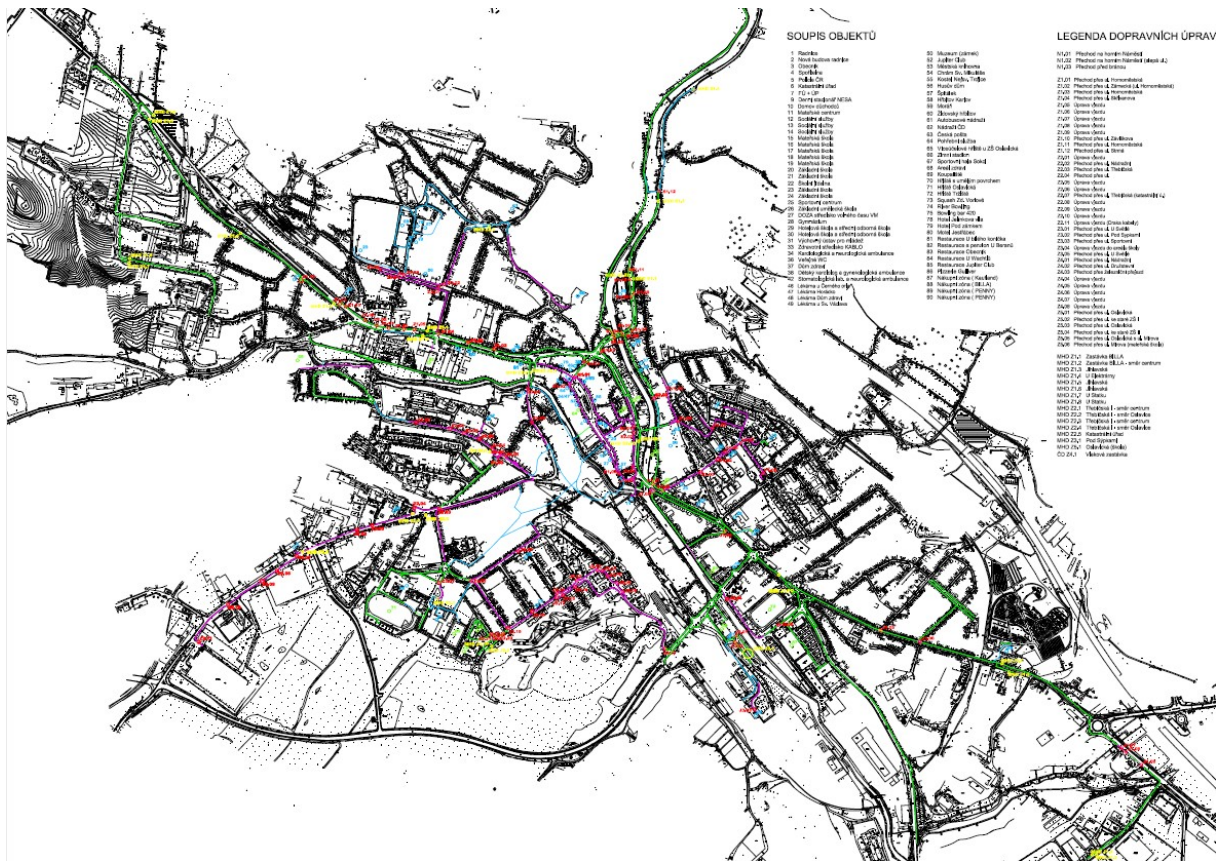
Základem páteřních tras je centrum města: náměstí

- N – NÁMĚSTÍ – Náměstí

Z něho vycházejí čtyři hlavní trasy

- S – SEVERNÍ – Vrchovecká, Bezděkov, Novosady
- Z – ZÁPADNÍ – Mírová, Oslavická, Třebíčská, Družstevní, Hornoměstská
- J – JIŽNÍ – Sokolovská, Karlov, K Novému nádraží, Zd. Vorlové
- V – VÝCHODNÍ – Poštovní





Obrázek 54 Řešené bezbariérové trasy města Velké Meziříčí, zdroj: v **Generel bezbariérové dopravy a bezbariérových tras na území města Velkého Meziříčí z roku 2016**

Popis jednotlivých tras se odkazuje na značení v **Generelu bezbariérové dopravy a bezbariérových tras na území města Velkého Meziříčí z roku 2016**.

#### N – NÁMĚSTÍ – Náměstí

Trasa N - náměstí začíná u objektu č.1 (Radnice) a pokračuje po náměstí kolem objektů č.3 (Obecník), č.86 (Pizzerie Gulliver), č.54 (Chrám Sv. Mikuláše), č.36 (Veřejné WC), č.20 (Základní škola) až k objektu č.57 (Špitálek). Trasa se pak dále vrací zpět po druhé straně náměstí kolem objektů č.27 (DOZA – středisko volného času), č.13 (Sociální služby), č.4 (Spořitelna), kde se trasa vrací zpět k objektu č.1 (Radnice).

N1.01 Přechod na horním Náměstí

N1.02 Přechod na horním Náměstí (slepá ul.)

N1.03 Přechod před bránou

#### S1 – SEVER 1

Trasa S1 – sever začíná u objektu č.38 (Dětský kardiolog a gynekologická ambulance) a dále pokračuje po obou stranách ulice Vrchovecká kolem objektů č.66 (Zimní stadion), spojuje čtyři zastávky MHD. Nový úsek napojuje přes lávku nad Oslavou novou cyklotrasu do místní části Mostiště a končí u zastávky městské hromadné dopravy MHD S1.4.

S1.01 Přechod přes ul. Vrchovecká

S1.02 Přechod přes křižovatku Novosady a Pod Hradbami

S1.03 Úprava přes cestu

## Plán udržitelné městské mobility Velké Meziříčí

- S1.04 Přejchod přes ul. Podhradí
- S1.05 Přejchod přes ul. Poříčí
- S1.06 Úprava přes cestu
- S1.07 Úprava vjezdu (zimní stadion)
- S1.08 Přejchod přes ul. Bezděkov
- S1.09 Přejchod přes ul. Vrchovecká (ul. Bezděkov)
- S1.10 Úprava vjezdu (zimní stadion)
- S1.11 Přejchod přes ul. Vrchovecká
- S1.12 Přejchod přes ul. Vrchovecká

### S2 – SEVER 2

Trasa S2 – sever začíná u upraveného přechodu S1.02 (špatný směrový pás) a po obou stranách ulice Novosady pokračuje kolem objektů č.85 (Restaurace Jupiter Club), dále pokračuje po ulici Moráňská kolem objektu č.74 (Rivir Bowling), dále k objektu č.55 (Kostel Nejsv. Trojice), pokračuje k objektu č.48 (Lékárna Dům zdraví) až k objektu č.26 (Základní umělecká škola), kde se napojuje na trasu S1.

- S2.01 Úprava přechodu ul. Novosady a Kostelní
- S2.02 Úprava vjezdu
- S2.03 Úprava vjezdu na parkoviště (ul. Poříčí)

### J1 – JIH 1

Trasa J1 – jih začíná novým úsekem na ul. Komenského poblíž objektu č. 13 (Sociální služby) a pokračuje na dopravní propojení ul. Třebíčská, Pod Strání a Sokolovská, pokračuje kolem objektu č.11 (Mateřské centrum). Trasa dále pokračuje po obou stranách ulice Sokolovská kolem objektu č.23 (Základní škola), k objektu č.28 (Gymnázium), č.18 (Mateřská škola). Dále trasa pokračuje už jen po jedné straně na ulici Karlov až k objektu č.58 (Hřbitov Karlov) a zastávce MHD J1.3. Tato trasa byla napojena na nově vybudované chodníky v průmyslové zóně.

- J1.01 Přejchod přes ul. U Bašty
- J1.02 Přejchod přes ul. Novosady
- J1.03 Přejchod přes ul. Nábřeží (Sokolovská)
- J1.04 Přejchod přes ul. Lipnice (ul. Sokolovská)
- J1.05 Přejchod přes ul. Na Spravedlnosti (ul. Karlov)
- J1.06 Přejchod přes ul. K Buči
- J1.07 Úprava vjezdu
- J1.08 Úprava vjezdu
- J1.09 Úprava vjezdu

### J2 – JIH 2

Trasa J2 – jih začíná u objektu č.49 (Lékárna u Sv. Václava) a napojuje se na trasu J1 – jih. Trasa dále pokračuje po ulici K Novému nádraží, dále po ulici Zd. Vorlové kolem objektu č.73 (Squash Zd. Vorlové) až za objekt č.12 (Sociální služby). Trasa J2- jih se dále dělí u přechodu u mostu, kde

pokračuje kolem objektu č.72 (Hřiště Tržiště) a napojuje nákupní centrum Kaufland a upravenou ulici Františkov na trasu J1 – jih. Druhá trasa vede od přechodu u mostu po ulici Nábřeží a rovněž se napojuje na trasu J1- jih.

- J2.04 Přechod přes ul. Nábřežní
- J2.05 Přechod přes ul. Ostrůvek
- J2.07 Přechod přes ul. Čermákova (ul. K Novému nádraží)
- J2.08 Přechod přes vjezd
- J2.09 Přechod přes vjezd
- J2.10 Přechod přes vjezd
- J2.11 Přechod přes ul. Čermákova
- J2.12 Přechod přes ul. Zd. Vorlové
- J2.13 Přechod přes ul. Mírová
- J2.14 Přechod přes ul. E. Zachardové
- J2.15 Přechod přes ul. Pionýrská
- J2.16 Přechod přes ul. Markova
- J2.17 Přechod přes ul. Zd. Vorlové
- J2.18 Přechod přes ul. Demlova
- J2.19 Přechod přes ul. Oslavická
- J2.20 Přechod přes ul. Zd. Vorlové
- J2.21 Přechod přes ul. Zd. Vorlové
- J2.22 Přechod přes ul. Zd. Vorlové

### J3 – JIH 3

Trasa J3 – jih začíná u přechodu J2.03 na trase J2- jih a pokračuje kolem objektu č.61 (Autobusové nádraží) k zastávkám městské hromadné dopravy MHD J3.1 a novou upravovanou trasou k objektu č.62 (Nádraží ČD).

- J3.01 Přechod přes cestu na autobusové stání
- J3.02 Přechod přes cestu na autobusové stání
- J3.03 Přechod před budovu 62 (Nádraží ČD)

### V1 – VÝCHOD

Trasa V1 – východ začíná u objektu č.63 (Česká pošta) a pokračuje ulicí Poštovní až k objektu č.15 (Mateřská škola). Úpravou stávajících úseků na této trase bude dosaženo bezbariérového přístupu k objektům 9 (Denní stacionář NESA), 55 (Kostel Nejsv. Trojice) a 60 (Židovský hřbitov).

- V1.01 Přechod přes ul. Moráňská
- V1.02 Přechod přes ul. Poštovní
- V1.03 Přechod přes ul. Bezděkov na křižovatce s ul. Poštovní
- V1.04 Přechod přes slepou ul.

## Plán udržitelné městské mobility Velké Meziříčí

- V1.05 Přejchod přes ul. Poštovní
- V1.06 Přejchod přes ul. Čechova (záchranná služba)
- V1.07 Přejchod přes ul. Čechova
- V1.08 Přejchod přes ul. Čechova
- V1.09 Přejchod přes ul. Čechova
- V1.10 Přejchod přes ul. Bezděkov

### Z1 – ZÁPAD 1

Trasa Z1 – západ začíná u objektu č.46 (Lékárna u Černého orla) a pokračuje po obou stranách ulice Pod Hradbami, následně Hornoměstská až k objektu č.14 (Sociální služby). Tato trasa je téměř v celé délce upravena a prodloužena až k areálu firmy Gremis a do ulic Arch. Neumanna a Františky Stránecké. Spojuje osm bezbariérových zastávek MHD.

- Z1.01 Přejchod přes ul. Hornoměstská
- Z1.02 Přejchod přes ul. Zámecká (ul. Hornoměstská)
- Z1.03 Přejchod přes ul. Hornoměstská
- Z1.04 Přejchod přes ul. Skřivanova
- Z1.05 Úprava vjezdu
- Z1.06 Úprava vjezdu
- Z1.07 Úprava vjezdu
- Z1.08 Úprava vjezdu
- Z1.09 Úprava vjezdu
- Z1.10 Přejchod přes ul. Záviškova
- Z1.11 Přejchod přes ul. Hornoměstská
- Z1.12 Přejchod přes ul. Strmá

### Z2 – ZÁPAD 2

Trasa Z2 – západ začíná u objektu č.81 (Restaurace U bílého koníčka) a pokračuje až k objektu č.69 (Koupaliště). Dále trasa pokračuje po ulici Třebíčská kolem objektu č.78 (Hotel Jelínkova vila), novým úsekem na přeložce silnice II/602 plánovaným přes bývalý areál Technických služeb, kolem objektu č.82 (Restaurace a penzion u Beranů), č.6 (Katastrální úřad) až za přechod Z2.11 (Draka kabely).

- Z2.01 Úprava vjezdu
- Z2.02 Přejchod přes ul. Nádražní
- Z2.03 Přejchod přes ul. Třebíčská
- Z2.04 Přejchod přes ul.
- Z2.05 Úprava vjezdu
- Z2.06 Úprava vjezdu
- Z2.07 Přejchod přes ul. Třebíčská (katastrální ú.)

Z2.08 Úprava vjezdu

Z2.09 Úprava vjezdu

Z2.10 Úprava vjezdu

Z2.11 Úprava vjezdu (Draka kabely)

### Z3 – ZÁPAD 3

Trasa Z3 – západ začíná na ulici Skřivanova a pokračuje ulicí U Světlé k objektu č.29 (Hotelová škola a střední odborná škola), dále kolem objektu č.19 (Mateřská škola) až k objektu č.68 (Areál zdraví). Trasa Z3 – západní také vede po ulici Pod Sýpkami k objektu č.31 (Výchovný ústav pro mládež) až k objektu č.50 (Muzeum-zámek).

Z3.01 Přejechod přes ul. U Světlé

Z3.02 Přejechod přes ul. Pod Sypkami

Z3.03 Přejechod přes ul. Sportovní

Z3.04 Úprava vjezdu do areálu školy

Z3.05 Přejechod přes ul. U Světlé

### Z4 – ZÁPAD 4

Trasa Z4 – západ začíná u objektu č.17 (Mateřská škola) a pokračuje napojením na trasu Z2 – západ ulicí Družstevní, Nádražní a Nad Tratí.

Z4.01 Přejechod přes ul. Nádražní

Z4.02 Přejechod přes ul. Družstevní

Z4.03 Přejechod přes železniční přejezd

Z4.04 Úprava vjezdu

Z4.05 Úprava vjezdu

Z4.06 Úprava vjezdu

Z4.07 Úprava vjezdu

Z4.08 Úprava vjezdu

### Z5 – ZÁPAD

Trasa Z5 – západ začíná u zastávky městské hromadné dopravy MHD Z2.1 a pokračuje ulicí Oslavická k objektu č.71 (Hřiště Oslavická), dále k objektu č.21 (Základní škola) a objektu č. 65 (Víceúčelové hřiště u ZŠ Oslavická). Trasa po ulici Mírová vede za objekt č.16 (Mateřská škola), dále novým úsekem, který se skládá z ramp, odpočívadel, nového podchodu pod železniční tratí a napojuje se na plánované dopravní propojení ul. Třebíčská, Pod Strání, Novosady a na trasu J1 – jižní.

Z5.01 Přejechod přes ul. ke staré ZŠ II

Z5.02 Přejechod přes ul. Oslavická s ul. Mírova

Z5.03 Přejechod přes ul. Mírova (mateřská škola)

#### 4.8. Pěší zóny, obytné ulice a zóny

Pěší zóny nejsou ve Velkém Meziříčí zřízeny, jsou nahrazovány zákazem vjezdu motorových vozidel mimo dopravní obsluhy.

Zóny 30 jsou zřízeny mezi ulice Oslavická a Riegrova, u nákupního střediska Kaufland a v Mostišti.

Ulice s omezením vjezdu motorových vozidel mimo dopravní obsluhy jsou:

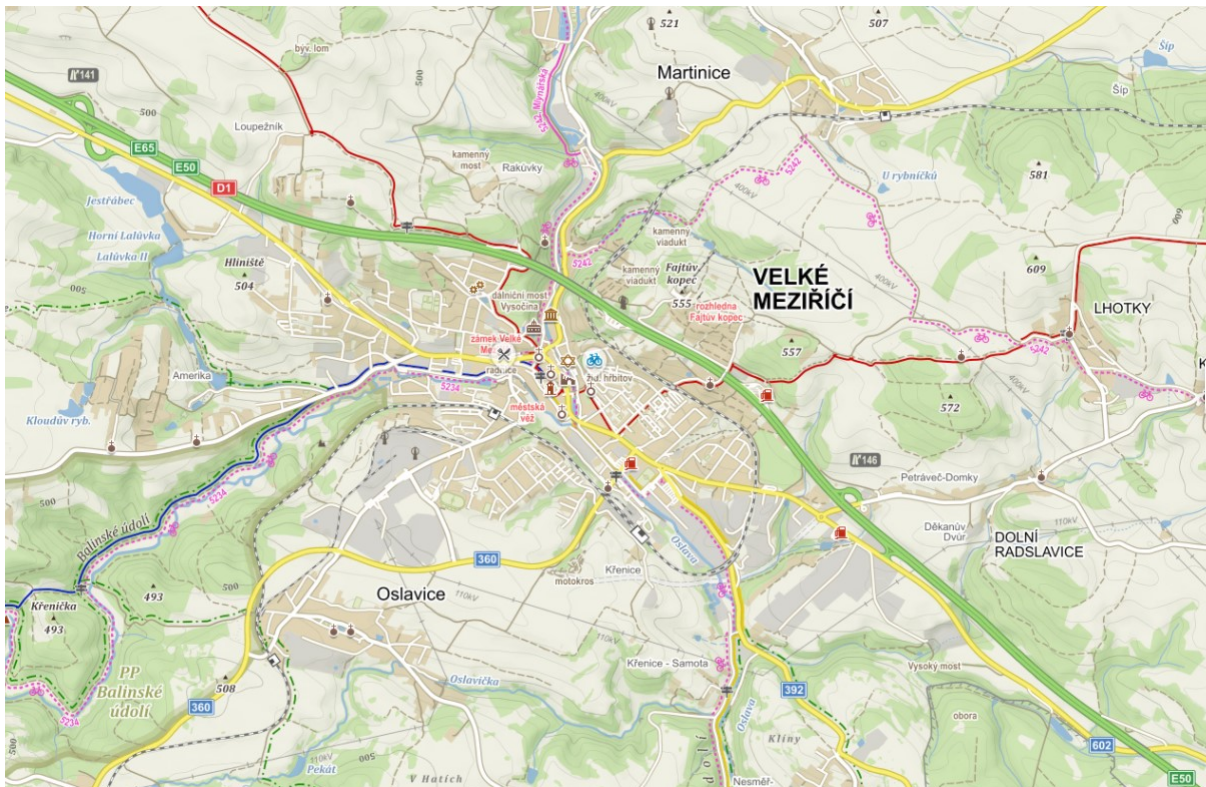
- komunikace po levém břehu Balinky (Třebíčská - Uhřínovská)
- Hornoměstská (obslužná část)
- Hřbitovní
- Jižní
- Kostelní
- Lipnice
- Mlýnská
- Nábřežní
- v části Náměstí
- U Vody
- vjezd k MŠ Čechova

V rámci průchodnosti území jsou vedeny pěší stezky přes železniční trať. V některých místech je estetika a morální životnost pěších tras nízká. Zejména Riegrovy sady působí zanedbaným dojmem. Jedná se přitom o důležitou zeleň navazující na centrum města.

#### 4.9. Turistické trasy, vazby na území regionu

Turistické trasy jsou vedeny z náměstí. Modrá značka vede Blinským údolím. Červená značka vede na Sviny a na opačnou stranu na Netín. Ve směru na Netín vede trasa kolem zámku Velké Meziříčí. Žlutá značka vede Nesměřickým údolím ve směru zříceniny hradu Dub.

Mimo tyto stezky je značena Naučná stezka Balinského a Nesměřského údolí údolím Balinky a Oslavy.



Obrázek 55 Turistické trasy Velké Meziříčí

#### 4.10. Hodnocení vztahu docházkových vzdáleností pro dosažení ostatních druhů dopravy

Docházkové vzdálenosti jsou hodnoceny pro dosažení veřejné hromadné dopravy, a automobilové dopravy. U cyklistické dopravy není předmětné hovořit o docházkových vzdálenostech.

U veřejné hromadné dopravy je limit pro dosažení zastávky 300 - 400 m. Tento limit není splněn pouze v lokalitě Čechovy Sady, kde je docházková vzdálenost cca 750 m. Docházková vzdálenost železnice se považuje za dostatečnou pro vzdálenost 1000 m. Tato pokrývá většinu města. Hůře je obsluhována lokalita U Statku. Zlepšení docházkových vzdáleností je možné dosáhnout zbudování zastávky v lokalitě Nad Gymnázium, kde je jedno ze sídlišť města. Vzdálenost od stanice Velké Meziříčí je 2 km.

Z pohledu P+R je parkoviště umístěno u nádraží Velké Meziříčí, u zastávky Velké Meziříčí zastávka je omezený počet 5 stání a u autobusového nádraží nejsou parkovací stání.

Z hlediska centra města jsou dostatečné kapacity parkovacích ploch umístěny v docházkové vzdálenosti 800 m.

### 5. Nákladní silniční a železniční doprava, kombinovaná doprava

#### 5.1. Stav infrastruktury a technologických zařízení

Ve Velkém Meziříčí převládá tranzitní nákladní silniční doprava po dálnici D1. Ostatní silniční nákladní doprava je tranzitní po silnici II/360, která zajišťuje dostupnost území ve směru sever (Křižanov) - jih (Třebíč) a silnicích nižších tříd s místní dopravou.

Vlastní nákladní doprava Velkého Meziříčí vzniká v lokalitách ulice Průmyslová, Třebíčská (Kabely, Agropodnik, PKS Holding) a Vrchovecká II/360 (Výtahy). Dále jsou zde obchodní domy Penny, Kaufland, Billa atp., které produkují nákladní dopravu.

Průmyslová zóna na ulici Třebíčské je vybavena vlečkou. Její nepoužívané části jsou příležitostí k novému využití.

## **5.2. Objemy nákladní dopravy, přehled komodit, hlavní přepravní relace**

Objemy tranzitní dopravy v relacích Turecko - Německo a dalších relací na trase Brno - Praha po dálnici D1 dosahují 14,3 tis. vozidel za pracovní den.

Objemy dopravy nákladní dopravy na silnici II/602 dosahují cca 2 tis. vozidel. Na silnici II/360 je dopravní zátěž cca 1 tis. vozidel a na ulici Třebíčské 800 nákladních vozidel za pracovní den.

## **5.3. Dostupnost území, překladiště a logistická centra, efektivita činností**

Nakládka a vykládka nákladní železniční dopravy je v omezené míře realizovatelná na vlečce SŽDC s manipulační plochou v soukromém majetku nebo na nádraží Velké Meziříčí. Většina nákladní dopravy se přenáší silniční dopravou v souladu s celonárodním měřítkem.

Logistická centra jsou umístěna v blízkosti Brna.

## **5.4. Závady a problémové oblasti**

Dostupnost nadřazené dopravní sítě je omezená zejména z průmyslové zóny na ulici Třebíčské a II/360, kdy nákladní vozidla musí projíždět zastavěným územím města. Tento problém lze částečně vyřešit výstavbou Jihovýchodního obchvatu města - přeložky II/360.

# **6. Organizace a řízení provozu, IT systémy**

## **6.1. Stav infrastruktury a technologických zařízení**

Světelné signalizační zařízení je osazeno v křižovatkách Pod Hradbami x Novosady a K Novému nádraží x Sokolovská.

Světelné signalizační zařízení přechodu pro chodce je umístěno při zastávce Novosady.

## **6.2. Stav rozpracování projektů**

V současné době nejsou rozpracovány IT dopravní projekty.

## **6.3. Oblasti řízení provozu, koordinace činností**

V rámci řízení provozu je předpokládáno zrušení SSZ křižovatek a nahrazení okružními křižovatkami.



## 6.4. Účinnost a přínosy systému řízení

SSZ křižovatky jsou přínosné zejména pro řízení průsečných a stykových křižovatek, které mají bez řízení vyčerpanou kapacitu. V noci je možné v případě celočerveného režimu upravovat rychlost vozidel.

Mimo špičku vykazuje SSZ vyšší zdržení oproti okružním křižovatkám a při malé zátěži i nežízeným křižovatkám, které nemají potřebné vyklizovací mezičasy fázového řízení.

## 6.5. Závady a problémové oblasti

Zavadou může být morální zastaralost SSZ s běžnými žárovkami a dostupnost náhradních dílů. Křižovatky je vhodné v návrhovém období rekonstruovat nebo přestavět na okružní.

## 7. Bezpečnost silničního provozu

Bezpečnost silničního provozu hodnotíme počtem dopravních nehod a jejich závažnosti., Závažnost je dána zejména mírou zranění osob. Rozlišujeme lehká zranění, těžká zranění a smrtelná zranění. Vzhledem k průtahu dálnice D1 městem, která je ve vlastnictví státu byla nehodovost rozdělena na nehody na D1, které s intravilánem města nesouvisí a na nehody mimo D1, tyto je nutné řešit v rámci městské koncepce.

### 7.1. Počet, důsledky a vývoj dopravních nehod

Tabulka 21 Nehody ve městě Velké Meziříčí celkem po letech

	Nehody	Lehké zranění	Těžké zranění	Smrtelné zranění	Těžká a smrtelná zranění
2015	87	13	3	0	3
2016	101	25	2	0	2
2017	112	28	5	0	5
2018	98	21	2	0	2
2019	116	20	3	0	3
celkem	514	107	15	0	15

Tabulka 22 Nehody ve městě Velké Meziříčí na D1 po letech

	Nehody	Lehké zranění	Těžké zranění	Smrtelné zranění	Těžká a smrtelná zranění
2015	26	3	0	0	0
2016	37	2	1	0	1
2017	46	6	2	0	2
2018	25	4	1	0	1
2019	55	1	0	0	0
celkem	189	16	4	0	4

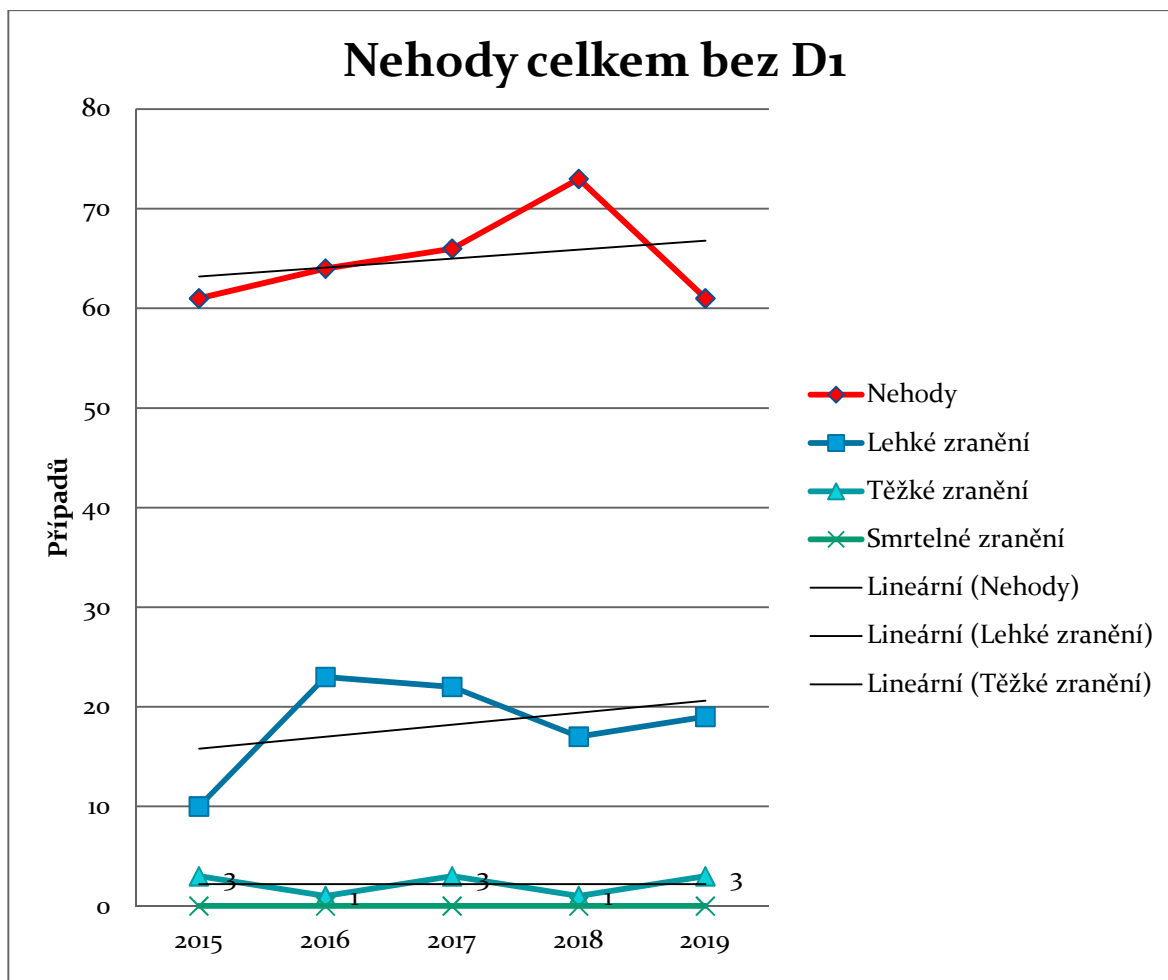
**Tabulka 23 Nehody cyklistů ve městě Velké Meziříčí letech**

	Nehody	Lehké zranění	Těžké zranění	Smrtelné zranění	Těžká a smrtelná zranění
2015	1	1	0	0	0
2016	3	3	0	0	0
2017	3	2	1	0	1
2018	1	2	0	0	0
2019	3	3	0	0	0
celkem	11	11	1	0	1

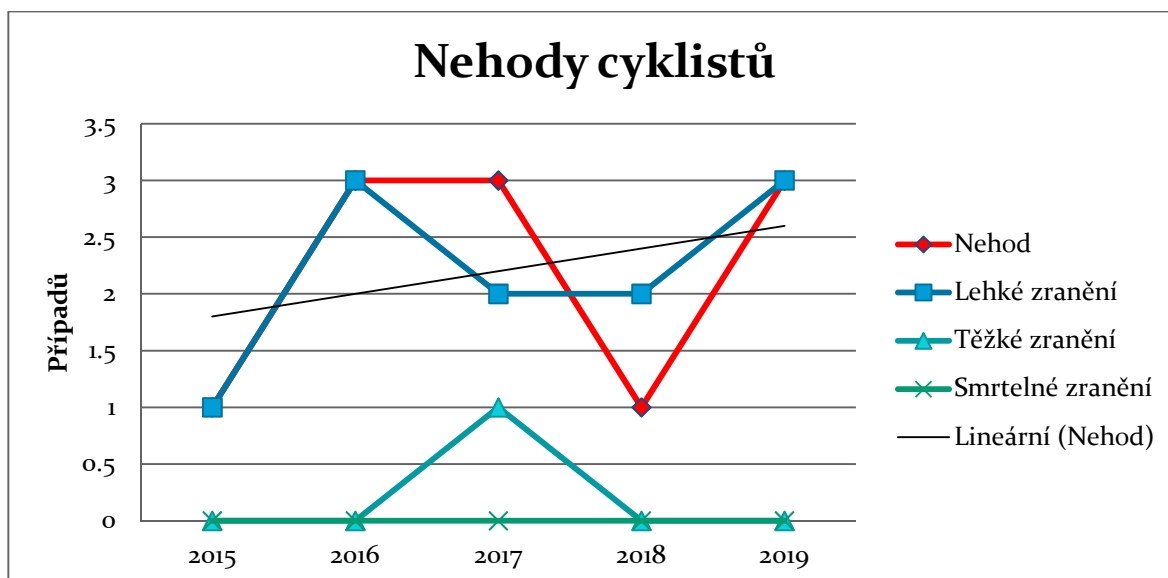
**Tabulka 24 Nehody chodců ve městě Velké Meziříčí bez D1 po letech**

	Nehody	Lehké zranění	Těžké zranění	Smrtelné zranění	Těžká a smrtelná zranění
2015	0	0	0	0	0
2016	3	3	0	0	0
2017	4	3	1	0	1
2018	4	4	1	0	1
2019	4	2	2	0	2
celkem	15	12	4	0	4

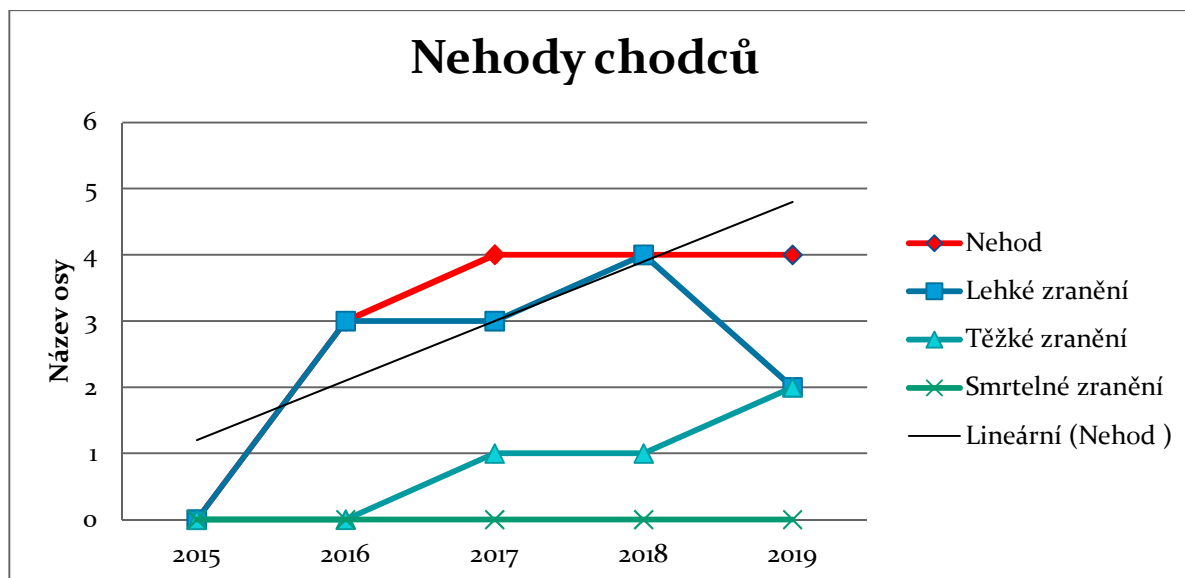
Nehoda chodce s cyklistou se stala v roce 2018, kdy byly 2 osoby lehce zraněny.



Obrázek 56 Graf nehod celkem po letech bez D1



Obrázek 57 Graf nehod cyklistů po letech



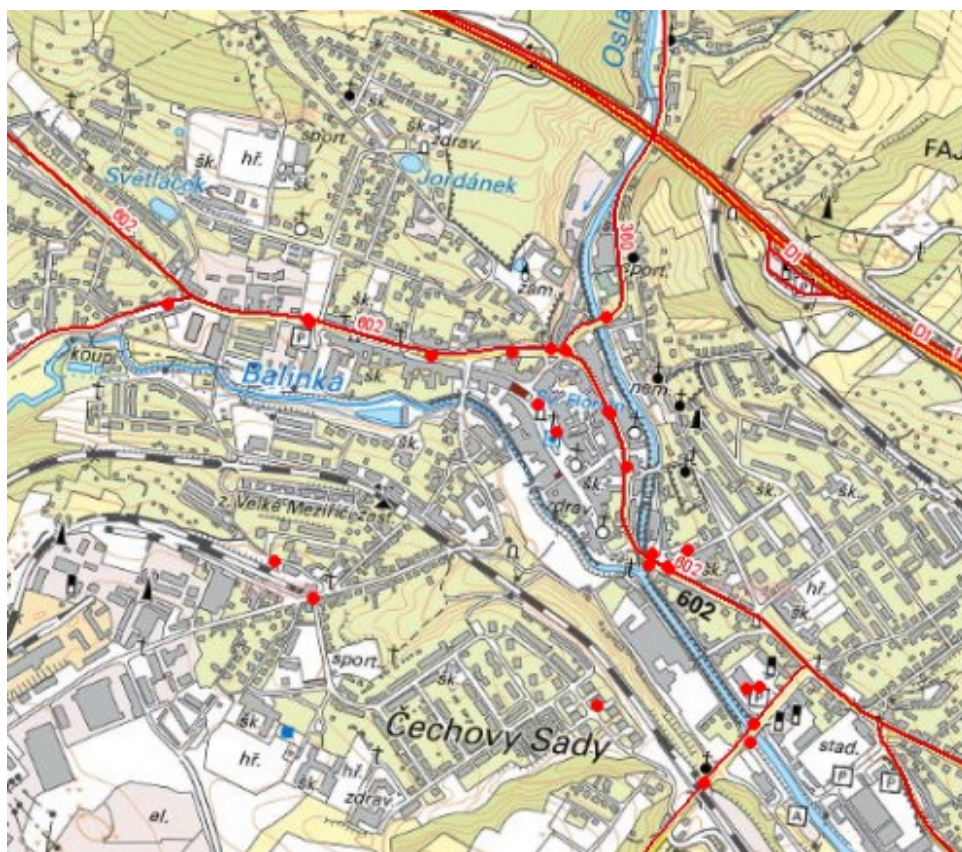
Obrázek 58 Graf nehod chodců po letech

Nehodovost ve městě Velké Meziříčí za 5 let vztažená na 1000 obyvatel je na úrovni 28 nehod za 5 let na 1000 obyvatel. U chodců je to 1,3 a u cyklistů 0,96 nehod za 5 let na 1000 obyvatel. Tyto údaje jsou bez započítání nehod na D1. Hodnoty jsou v porovnání s obdobnými městy podprůměrné. Ve městě je tedy méně nehod než v obdobných městech, což je vzhledem k průtahu silnice II/602 a reliéfu terénu dobrý výsledek.

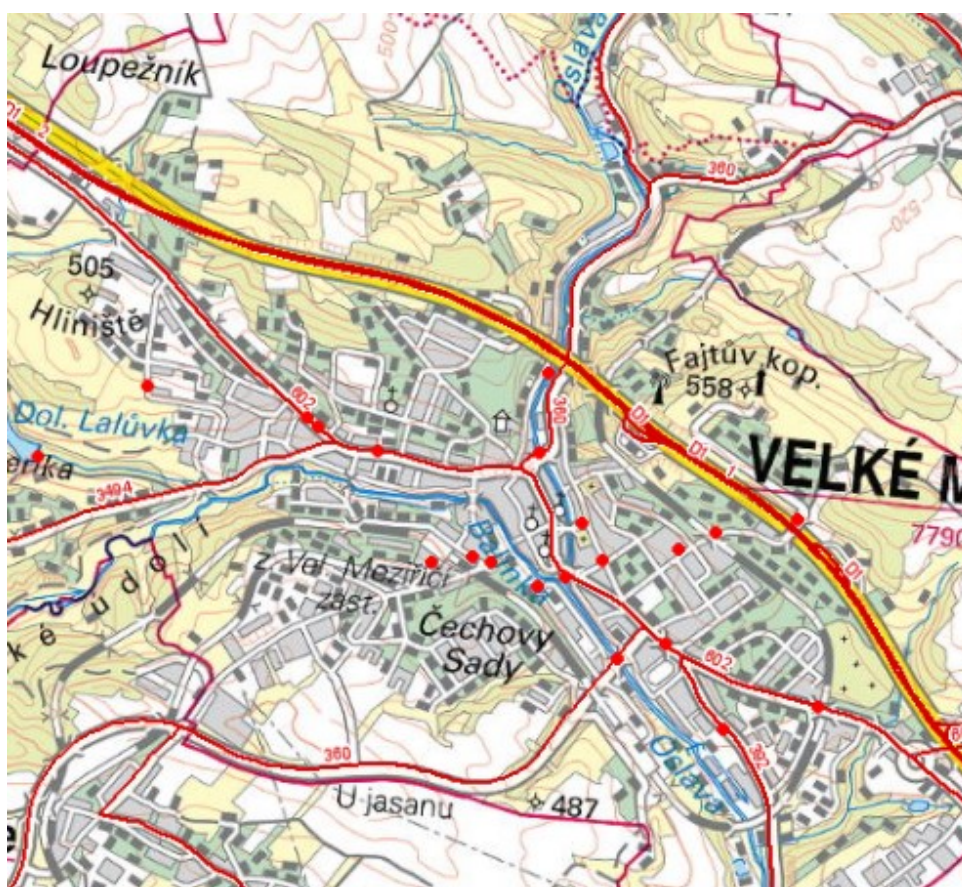
## 7.2. Nehodová místa a úseky s rozdělením dle skupin účastníků silničního provozu

Nehodové lokality chodců jsou zejména na silnici II/602, na silnici II/360, v místě PENNY marketů, a v centru města. Jedná se o přecházení vozovky po přechodu pro chodce a mezi ulicemi Moráňská a Nábřeží.

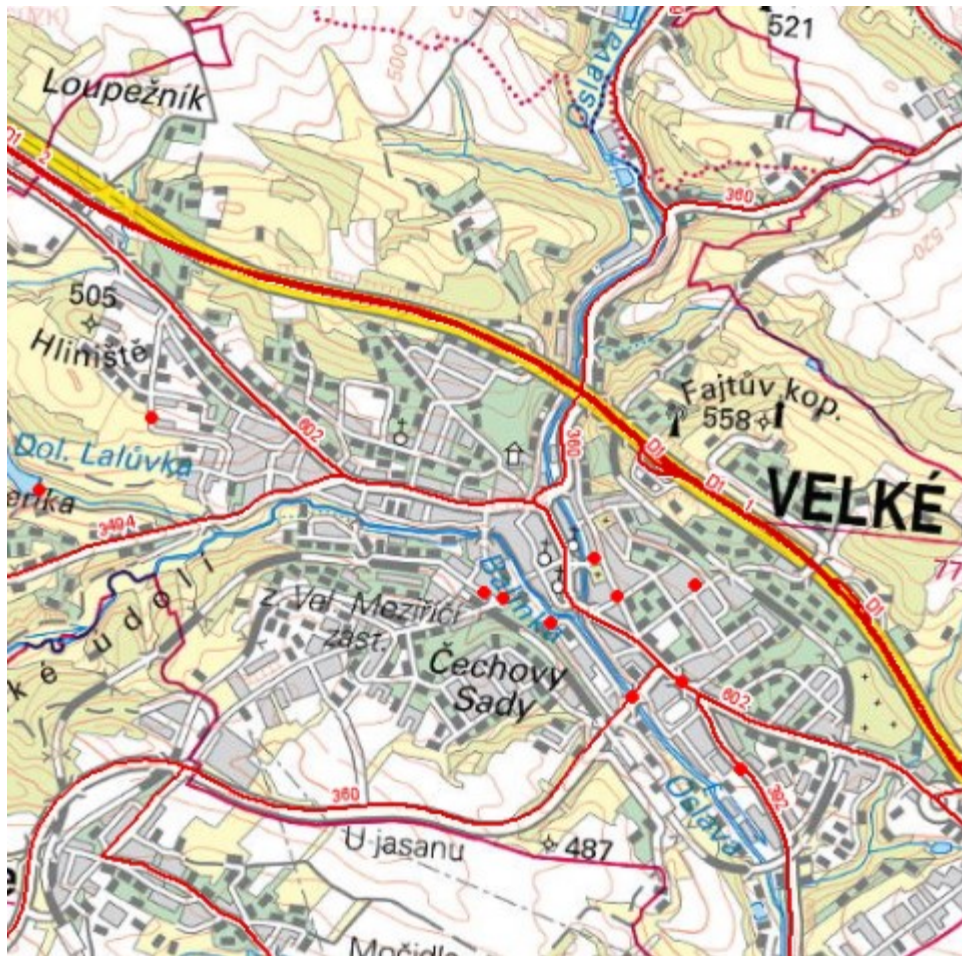
Nehody cyklistů jsou zejména na silnici II/602 v úseku Františky Stránecké - Skřivanova. Z toho 3 nehody jsou alokovány při odbočování vlevo v křižovatce Hornoměstská x Uhřínovská. Další nalezneme na ulici Příkopy podél Oslavy.



Obrázek 59 Nehody s chodci 2009 - 2019



Obrázek 60 Nehody s cyklisty 2009 - 2019



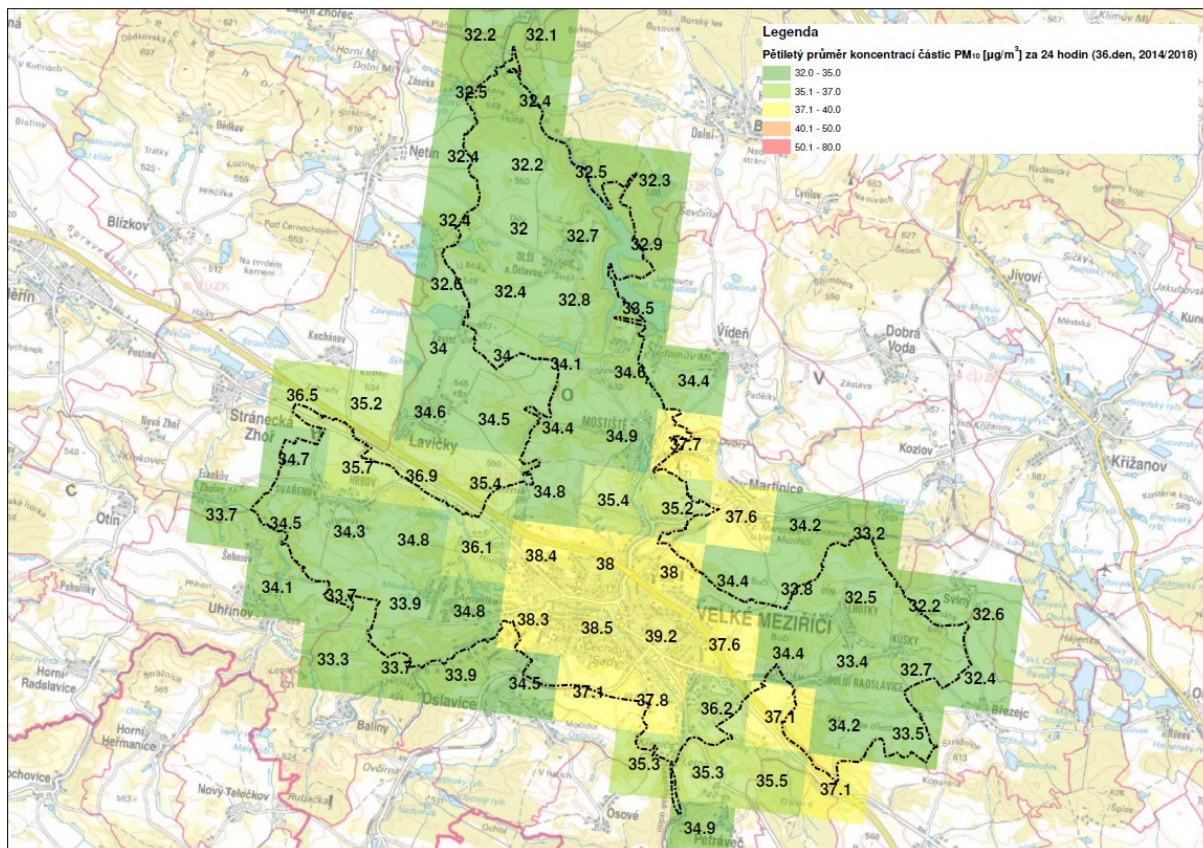
Obrázek 61 Nehody cyklistů typ havárie za období 2009 - 2019

## 8. Vliv dopravy na životní prostředí

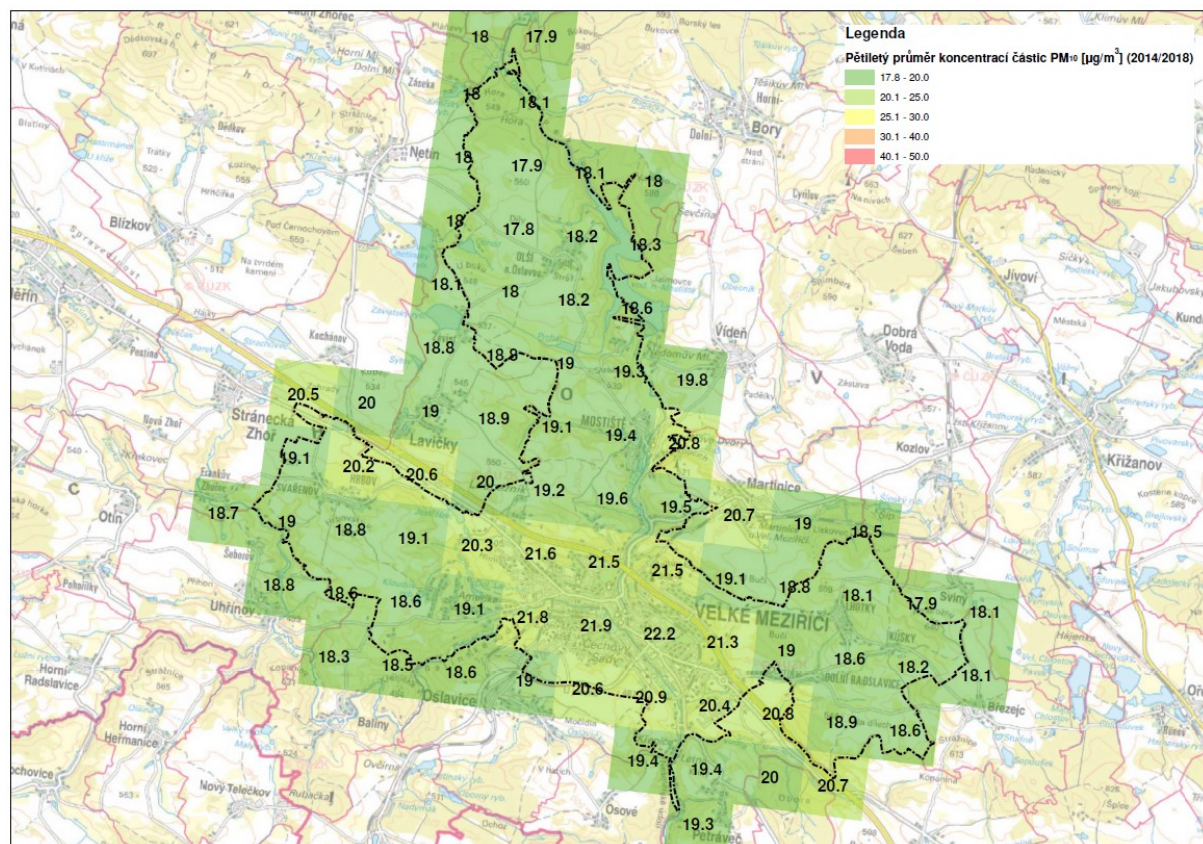
### Podíl dopravy na znečišťování ŽP

Dle ČHÚ jsou všechny sledované znečišťující látky ovzduší ve Velkém Meziříčí pod hygienickým limitem. Limitu se blíží pouze Benzoapyren. Ten vzniká spalováním.

Dle ČHMÚ se doprava podílela na tvorbě PM<sub>10</sub> 6,3% v roce 2016. Vliv PM<sub>10</sub> dálnice D1 lze předpokládat v místech dotyku s dálnicí cca 5 mg/m<sup>3</sup>.

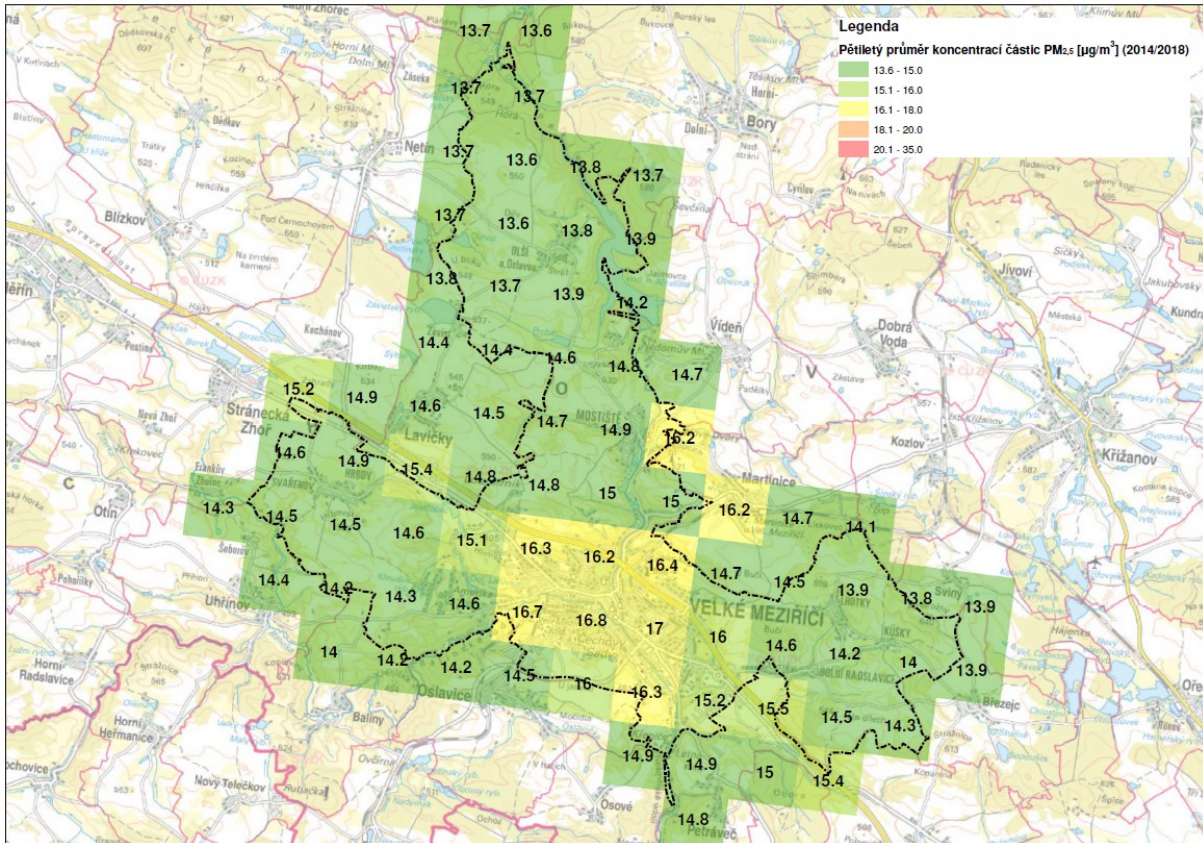


Obrázek 62 Pětitýdený průměr koncentrací částic PM<sub>10</sub> [µg/m<sup>3</sup>] za 24 hodin (36.den, 2014/2018)

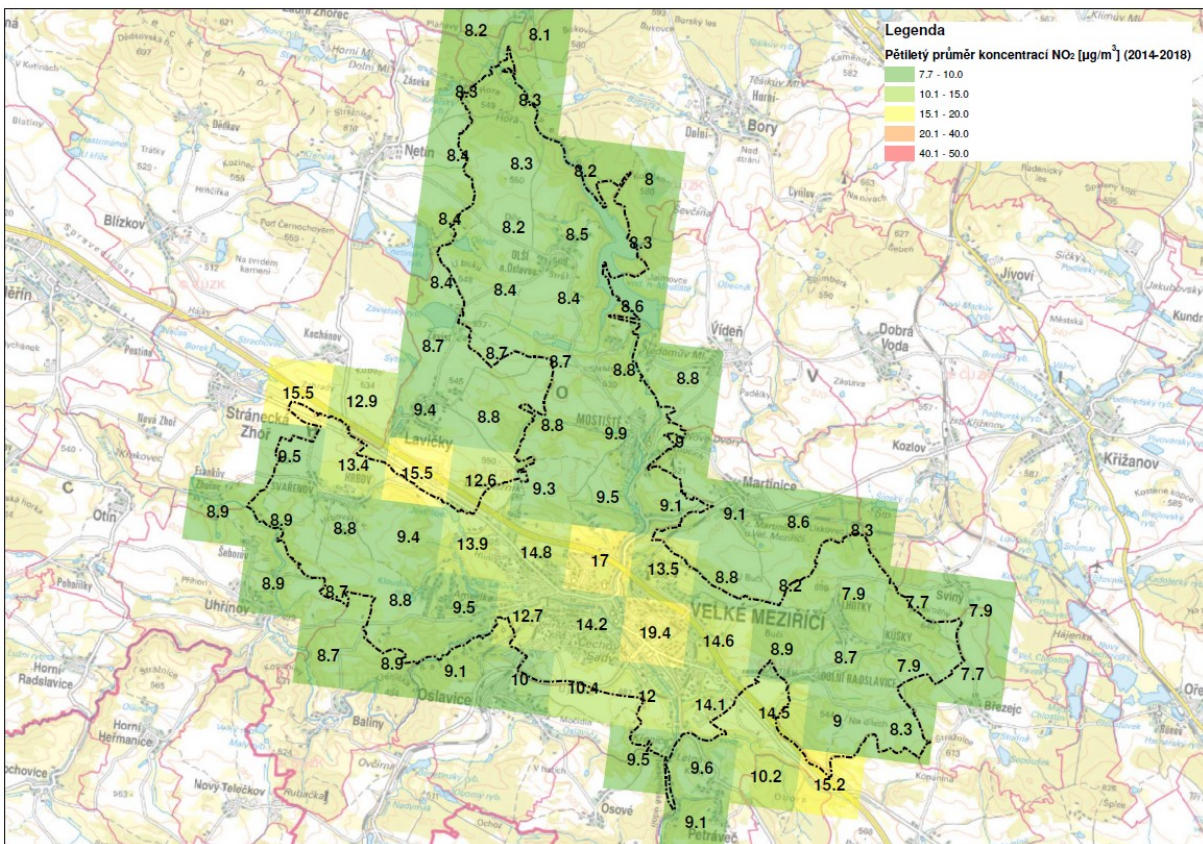


Obrázek 63 Pětitýdený průměr koncentrací částic PM<sub>10</sub> [µg/m<sup>3</sup>] (2014/2018)

# Plán udržitelné městské mobility Velké Meziříčí

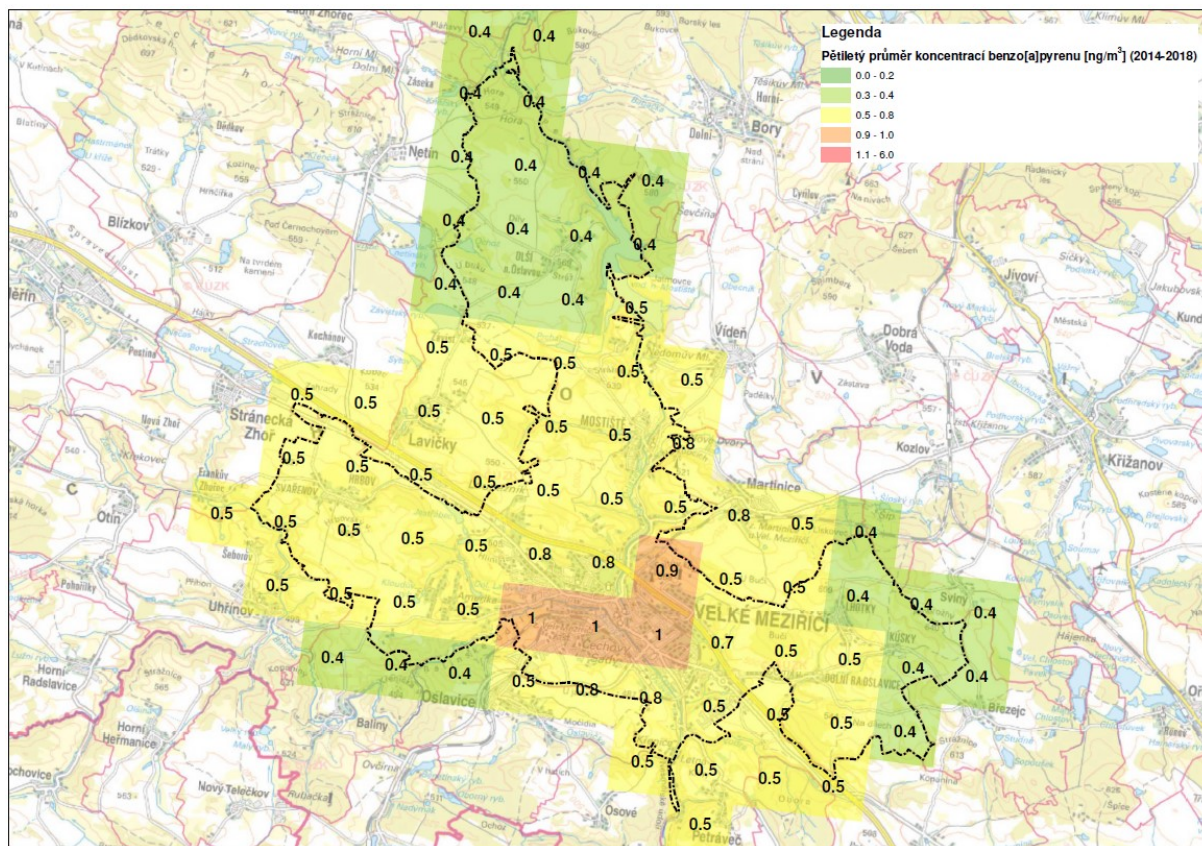


Obrázek 64 Pětiletý průměr koncentrací částic PM<sub>2.5</sub> [µg/m<sup>3</sup>] (2014/2018)

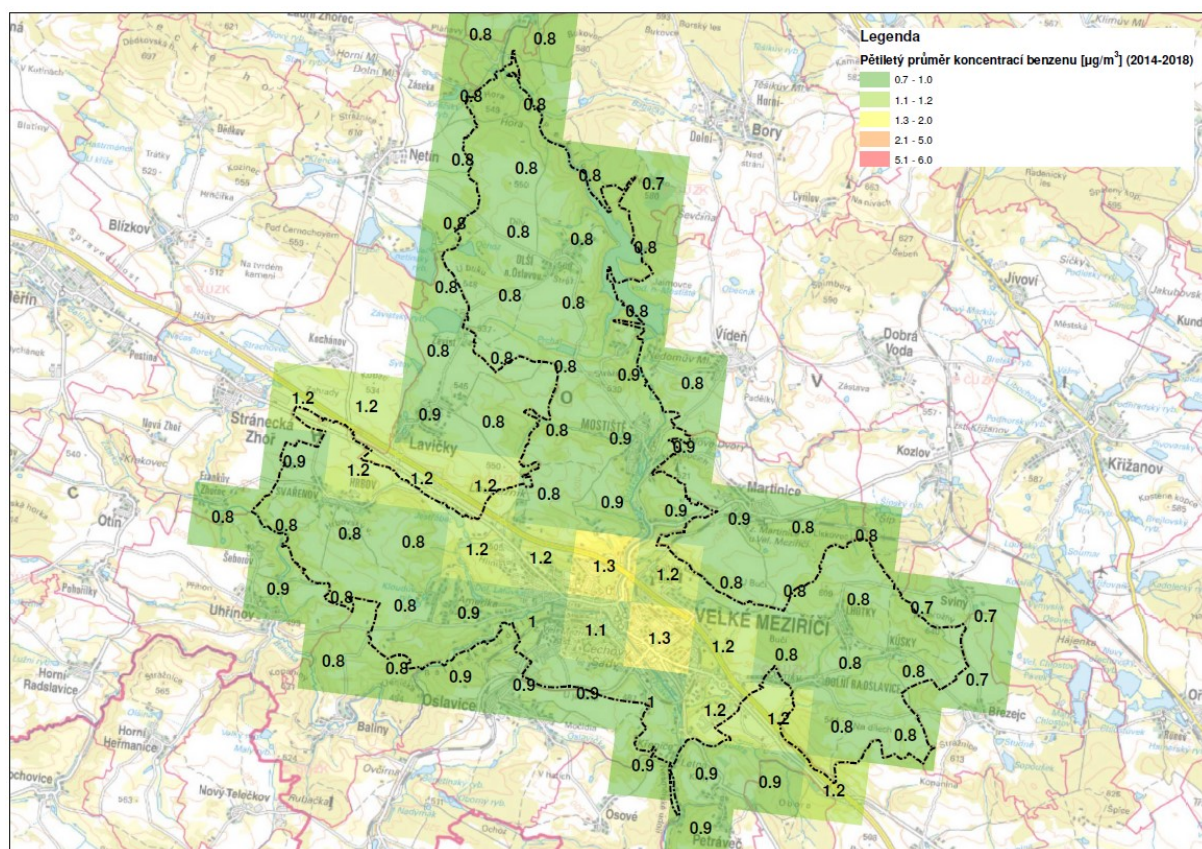


Obrázek 65 Pětiletý průměr koncentrací NO<sub>2</sub> [µg/m<sup>3</sup>] (2014-2018)





Obrázek 66 Pětiletý průměr koncentrací benzo[a]pyrenu [ng/m<sup>3</sup>] (2014-2018)



Obrázek 67 Pětiletý průměr koncentrací benzenu [µg/m<sup>3</sup>] (2014-2018)

### Celková produkce znečištění vzduchu (emise)

Dle PZKO CZ06Z Pro Velké Meziříčí byly stanoveny emisní stropy do r. 2020 jako 37% emisí roku 2011. Mělo by dojít ke snížení PM<sub>10</sub> z 5,46 t/rok na 3,41 t/rok na území města. Výpočet emisí PM<sub>10</sub> byl tehdy proveden bez resuspenze.

Vzhledem k několika změnám v metodice výpočtu emisí z dopravy a současné plánované změně metodiky výpočtu emisí z dopravy není možné výsledky historicky jednoznačně porovnat.

Největší vliv na znečištění dopravy má dálnice D1. Snížení této zátěže není v kompetenci města.

### Celkový počet osob zasažených nadlimitním hlukem

Pro hodnocení zasažení hlukem je zavedl pojem Chráněný venkovní prostor staveb. Chráněný venkovní prostor staveb představuje prostor do vzdálenosti 2 m před částí obvodového pláště, významný z hlediska pronikání hluku zvenčí do chráněného vnitřního prostoru bytových domů, rodinných domů, staveb pro předškolní a školní výchovu a vzdělávání, staveb pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb. Limitní hodnoty jsou uvedeny v tab. 2. Chráněný venkovní prostor staveb je zřízen pro zajištění ochrany vnitřního prostoru budov včetně možnosti větrání. Není určen pro ochranu osob zdržujících se v místech okolo budov (např. chodci, pobyt na balkónu apod.).

Doba	Chráněný prostor	Hygienický limit v dB	Hygienický limit v dB	Hygienický limit v dB
		A	B	C
Denní	Chráněný venkovní prostor staveb lůžkových zdravotnických zařízení včetně lázní	50	55	65
	Chráněný venkovní prostor ostatních staveb	55	60	70
Noční železniční doprava	Chráněný venkovní prostor staveb lůžkových zdravotnických zařízení včetně lázní	45	50	60
	Chráněný venkovní prostor ostatních staveb	50	55	65
Noční ostatní doprava	Chráněný venkovní prostor staveb lůžkových zdravotnických zařízení včetně lázní	40	45	55
	Chráněný venkovní prostor ostatních staveb	45	50	60

Hygienický limit v dB A: Použije se pro hluk z dopravy na dráhách, není-li dále uvedeno jinak, na silnicích III. třídy, místních komunikacích III. třídy a účelových komunikacích ve smyslu § 7 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Hygienický limit v dB B: Použije se pro hluk z dopravy na dálnicích, silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy v území, kde hluk z dopravy na těchto komunikacích je převažující nad

hlukem z dopravy na ostatních pozemních komunikacích. Použije se pro hluk z dopravy na dráhách v ochranném pásmu dráhy. Použije se pro hluk z dopravy na tramvajových a trolejbusových drahách vedených po silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy.

Hygienický limit v dB C: Použije se pro stanovení hodnoty hygienického limitu staré hlukové zátěže.

	Den	Noc
Počet osob v pásmu 40-44 dB		2068
Počet osob v pásmu 45-49 dB		5092
Počet osob v pásmu 50-54 dB	3697	2078
Počet osob v pásmu 55-59 dB	4203	518
Počet osob v pásmu 60-64 dB	830	250
Počet osob v pásmu 65-69 dB	408	2
Počet osob v pásmu nad 70 dB	182	0

Školská zařízení v pásmu 50-54 dB (den) 3

Školská zařízení v pásmu 55-59 dB (den) 7

Školská zařízení v pásmu 60-64 dB (den) 4

Školská zařízení v pásmu 65-69 dB (den) 3

Limity pro hlukovou zátěž z dopravy v ČR vychází z ekonomické náročnosti pro odstraňování hluku. Dle WHO je rušivým hlukem z dopravy hluk o 50 dB přes den a 45dB v noci. To odpovídá limitu místních komunikací a silnic III. tříd. Pro významné zdroje hluku, jako je dálnice, je v ČR limit zvýšen, což má ekonomický efekt. Rozdílnost zdroje dopravního hluku nemá pro dopady na zdraví obyvatel význam.

### Souhrn prováděných opatření ke snížení negativních vlivů z dopravy na životní prostředí

Z hlediska snižování emisí z dopravy jsou realizována opatření dle PKZO, AA1 - Parkovací politika, AA2 - Ekonomická podpora provozu veřejné dopravy, příprava AB 1 - Realizace páteřní sítě kapacitních komunikací automobilové dopravy, AB 2 - Prioritní výstavba obchvatů měst a obcí, AB3 - Odstraňování bodových problémů na komunikační síti, příprava AB4 - Výstavba rekonstrukce železničních tratí, AB9 - Integrované dopravní systémy veřejné hromadné dopravy, AB10 - Zvyšování kvality v systému hromadné dopravy, AB12 - Rozvoj alternativních pohonů ve veřejné hromadné dopravě, AB13 - Podpora cyklistické dopravy, AB15 Zvýšení plynulosti dopravy v intravilánu, AB18 - Omezení emisí z provozu vozidel obce a jeho organizací, AB19 - Podpora využití nízkoemisních a bezemisních pohonů v automobilové dopravě.

Z hlediska opatření pro snížení hluku z dopravy jsou prováděny dostavby protihlukových stěn na D1, která je nejhorším emitentem hluku z dopravy ve Velkém Meziříčí. Vzhledem k nedostatečnosti limitů v ČR nebude zřejmě možné dosáhnout ve městě dostatečného odhlučnění dálnice.

## 9. Identifikace a možnosti dostupných finančních zdrojů

Základním finančním zdrojem je rozpočet města. Ten je doplněn externím financováním dotací ze zdrojů na úrovních EU, státu a Kraje Vysočina.

Aktuálně jsme v přechodném období, kdy dochází k přípravě externího financování pro roky 2021 - 2027 a financování let 2014 - 2020 dobíhá.

Externími zdroji mohou být zejména Jedná se zejména o OP Doprava přispívá k plnění Dohody o Partnerství v rámci strategického cíle „Rozvoj dopravní a technické infrastruktury a ochrana životního prostředí“, priority pro financování „Udržitelná infrastruktura umožňující konkurenceschopnost ekonomiky a odpovídající obslužnost území.“

Prioritní osy v minulém období byly:

- PO 1: Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu (Fond soudržnosti, 51,18 % celkové alokace, tj. cca 2,33 mld. EUR = přibližně 63 mld. Kč), zahrnující investice do železniční infrastruktury, multimodální nákladní dopravy (terminály), infrastruktury drážních systémů městské a příměstské dopravy, dopravního parku železniční dopravy a nákladní vodní dopravy.
- PO 2: Silniční infrastruktura na síti TEN-T, veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu a řízení silničního provozu (Fond soudržnosti, 27,49 % celkové alokace, tj. cca 1,25 mld. EUR = přibližně 33,84 mld. Kč), zahrnující investice do výstavby a modernizace dálnic a rychlostních silnic na síti TEN-T, zavádění ITS na silnicích a v městském silničním provozu, a do rozvoje sítě napájecích stanic alternativních energií na silniční síti.
- PO 3: Silniční infrastruktura mimo síť TEN-T (Evropský fond regionálního rozvoje, 19,79 % celkové alokace, tj. cca 902 mil. EUR = přibližně 24,36 mld. Kč) zaměřená na investice do výstavby a modernizace silnic mimo síť TEN-T.
- PO 4: Technická pomoc (Fond soudržnosti, 1,54 % celkové alokace, tj. cca 70 mil. EUR = přibližně 1,90 mld.).

Další možností získání externích zdrojů je IROP.

IROP pokračuje i v programovém období 2021-2027. Oproti období 2014-2020 nás čeká několik novinek. Již teď můžeme sdělit, že přibudou nová témata podpory. Bude se jednat o podporu udržitelného cestovního ruchu, revitalizace měst a obcí nebo o podporu ochrany veřejného zdraví. Oblasti, které v novém období nebudou podporovány z IROP, jsou sociální podnikání, zateplování bytových domů, dokumenty územního rozvoje a komunitní centra. Většina témat tedy bude pokračovat v dalších letech s určitými změnami, na co bude možné čerpat dotaci.

Všechny oblasti podpory jsou shrnuty ve strategickém dokumentu s názvem Programový dokument IROP 2021-2027, na jehož aktuální verzi odkazujeme. Programový dokument nyní prochází připomínkovacím procesem jak na národní úrovni, tak u Evropské komise. Dotazy k výzvám, k přípravě projektových žádostí a dílčí konzultace k veřejným zakázkám je možné vznést přes konzultační servis IROP, který je dostupný přes webové rozhraní.

Další možností získání externích zdrojů jsou RAP Regionální akční plány na krajské úrovni. Jsou předpokládány aktivity Modernizace silnic II. a III. třídy, Budování a modernizace cyklostezek a cyklotras, Budování dopravních terminálů a souvisejících parkovacích systémů, Opatření pro zvýšení bezpečnosti chodců, Pořízení vozidel VHD a související infrastruktury, Zavádění telematiky a inteligentních dopravních systémů v návaznosti na veřejnou dopravu, : Modernizace infrastruktury a pořízení techniky pro složky IZS, Rozšíření trolejového vedení, Řízení a bezpečnost dopravního provozu ve městech, Optimalizace procesů a postupů ve veřejné správě, Rozvoj lidských zdrojů ve veřejné správě, Oprava či výstavba místních komunikací, Opravy a rekonstrukce silnic II. a III. třídy, Veřejné prostranství a další.

V rámci finančního nástroje ITI metropolitní oblasti Jihlava v období 2021+ nejsou pro Velké Meziříčí a okolí předpokládány investice.

**Vzhledem k nejasné situaci pro vyhlášení výzev v období 2021+ doporučujeme sledovat aktuální situaci. Jsou dostupné informace, kdy připravené projekty mají v realizaci přednost. Proto doporučujeme projektovou přípravu ve fázi DSP, kdy jedním z klíčových hodnotících kritérií může být právě připravenost projektu.**

## 10. SWOT analýza

SWOT analýza je technika strategického plánování, která pomáhá městu identifikovat silné a slabé stránky, příležitosti a hrozby související s obchodní konkurencí nebo projektovým plánováním.

SWOT analýza jmenuje silné a slabé stránky, které jsou vnímány jako vnitřní ovlivnitelné faktory. Příležitosti a hrozby jsou externími faktory, které může město ovlivnit pouze částečně.

Tabulka 25 Silné stránky

Silné stránky
Neklesající počet obyvatel
Dostupnost – město krátkých vzdáleností
Historické centrum a zámek
Dostupnost dálnice
Bezpečnost průtahu, opravené přechody
Plynulost dopravy
Okružní křižovatky
Vstřícní řidiči, dodržující rychlost
Měření rychlosti
Dostatečné kapacity parkování v centru a Svitu
Dostatek garáží ve staré bytové zástavbě
Rozvoj a výstavba bytové zástavby
SSZ křižovatky umožňující výjezd z vedlejších neřízených křižovatek

Tabulka 26 Slabé stránky

## Slabé stránky

Chybějící jihozápadní obchvat pro odvedení dopravy z průmyslové zóny ulice Třebíčská a tranzitní dopravy

Průtah silnice II/602 a II/360 městem

Málo rozvinutá a nepropojená síť cyklostezek

Nedostatek odstavných míst (např. Nad Gymnáziem)

Dostupnost některých částí MHD

Profil komunikací – úzké ulice

Nákladní tranzitní doprava v souběhu s dálnicí

Nehodovost cyklistů na křižovatce II/602 x III/3494

Nehody s chodci na průtahu

Nízké využívání MHD mimo školní spoje

Kolony u křižovatek řízených SSZ (semafony)

Nevyhovující most na silnici II/360 ulice Vrchovecká

Chybějící chodník k Motorpalu (již je téměř dostavěn)

Nevyhovující parkoviště u koupaliště

Neschůdnost tras pro osoby se sníženou schopností pohybu nebo orientace

Tabulka 27 Příležitosti

<b>Příležitosti</b>
Vybudování cyklokultury a cyklistické sítě
Odvedení nákladní dopravy z průtahu
Zvýšení podílu MHD na dělbě přepravní práce
Revize parkování v dotyku s centrem
Zvýšení bezpečnosti a plynulosti okružními křižovatkami
Řešení jednosměrných komunikací společně s parkováním a cyklodopravou
Zklidnění dopravy a rozvoj zón 30
Podpora elektromobility
Zrušení zpoplatnění dálnice D1 mezi 141 km a 146 km
Plocha bývalého Svitu
Možnost zavedení MHD zdarma
Možnost zavedení seniortaxi

Tabulka 28 Hrozby

<b>Hrozby</b>
Nárůst automobilizace
Dopravní kolize a havárie
Odstavování vozidel v sídlištích
Nedodržování pravidel účastníku silničního provozu
Zvýšení počtu vozidel průtahu městem
Nevyužívání MHD
Zvýšení dopravních nehod s cyklisty
Zpoždění výstavby obchvatu
Nedostatek financí

## **11. Soubor jednání ke konceptu analytické části – politici, veřejnost, odborníci**

### **11.1. Vnitřní komunikace**

Vnitřní komunikace probíhá v uzavřených skupinách, jejichž členy jsou partneři s rozhodovací funkcí tj. decision makeři. Těmi jsou zástupci obcí (vedení města, pověřené osoby), samospráv a státní správy vč. jejich organizací.

### **11.2. Vnější komunikace**

Vnější komunikace je dostupná všem občanům, zejména obyvatelům města. Účelem je navázání spolupráce se všemi obyvateli, kteří se chtějí podílet na dialogu při zpracování PUMM.

## **12. Komunikační nástroje**

Nejvhodnějším nástrojem komunikace jsou stávající fungující informační kanály, které využívá město. Mezi tyto kanály lze jmenovat web [www.otrokovice.cz](http://www.otrokovice.cz) a tištěný měsíčník Otrokovické noviny.

Mimo tyto informační kanály lze využít i venkovní reklamu (letáky v MHD, plakátovací plochy, reklamní plochy v nákupních centrech, atd.).

Webové stránky PUMM [mobilita-otrokovice.cz](http://mobilita-otrokovice.cz) slouží k prezentaci průběhu zpracování PUMM a jeho dílčích výstupů i k oboustranné komunikaci mezi obyvateli a zpracovateli.

Využívány jsou také veřejná i neveřejná projednání v rámci jednotlivých částí zpracování díla.

### **12.1. Identifikace hlavních komunikačních nástrojů pro jednotlivé skupiny vnitřní komunikace**

#### **Řídící výbor**

Členové Řídícího výboru vedou proces tvorby plánu mobility, předávají hlavní výstupy na jednání rady města a zastupitelstva města, které celý dokument v jeho konečné fázi schvaluje. Jeho členy jsou:

- Kamonaras Alexandros, Ing. arch. - starosta
- Smažil František, Ing. - místostarosta
- Marek Švaříček, Ing. - tajemník
- Villertová Zuzana Ing. - manažer projektu
- MěÚ Velké Meziříčí Odbor výstavby a územního rozvoje (Ing. Kozina Antonín)
- MěÚ Velké Meziříčí Odbor dopravy a silničního hospodářství (Ing. Pospíchal Jiří)
- Ing. Macejka Petr, Ph.D. (UDIMO spol s r.o.)

Vhodným formátem jsou osobní jednání realizačního týmu vedené formou diskusního fóra umožňující diskutovat nad jednotlivými problémovými okruhy projektu. Fóra představují významný nástroj umožňující prezentaci nejširšího spektra názorů. Současně je třeba vyzdvihnout jejich informativní



charakter a přínos v podobě navazování nových a utužování stávajících sociálních struktur. Participantům je třeba předem vysvětlit, co mohou od své účasti očekávat, aby se předešlo jejich případnému zklamání a z toho plynoucí neochoty znovu se zúčastnit.

V případě nepolevující pandemie COVID mohou být jednání provedena distančně.

### **Rada města a zastupitelstvo města**

Jsou skupinou s rozhodující pravomocí. Schvalují PUMM, proto je nutností je informovat v průběhu celého procesu.

Vhodným komunikačním kanálem je web PUMM a emailová komunikace. Vhodné je realizovat workshop formou diskusního fóra po ukončení analytické části a v průběhu návrhové části.

Cílem je zapojit politiky do plánovacího procesu a nastavit strategii dopravní politiky města.

### **Odborná pracovní skupina**

Členové Odborné pracovní skupiny řeší dílčí témata plánu mobility, projednávají je a stanovují doporučení pro řídicí skupinu. K projednání dílčích témat budou přizváni zástupci organizací jmenovaných u jednotlivých témat.

Základními členy Odborné pracovní skupiny jsou:

- Kamonaras Alexandros, Ing. arch. - starosta
- Smažil František, Ing. - místostarosta
- Villertová Zuzana Ing. - manažer projektu
- MěÚ Velké Meziříčí Odbor výstavby a územního rozvoje (Ing. Kozina Antonín)
- MěÚ Velké Meziříčí Odbor dopravy a silničního hospodářství (Ing. Pospíchal Jiří)
- Šulc Ivo, MVDr. - radní
- Fňukal František, Ing. - radní
- Velička Petr Ing, - radní
- Prokop Josef, Mgr. - radní
- ICOM transport, a.s.
- ZDAR, a.s.
- ČD (p. Kácal)
- Zemanová Barbora, Ing. arch. - zpracovatel IPRM
- Ing. Macejka Petr, Ph.D. (UDIMO spol s r.o.)

Projednání analytické části bylo provedeno dne 3.2.2020, kdy byly stanoveny postupy průzkumů dopravy. Další jednání se uskutečnilo projednáním konceptu strategické části, která navazuje na analytickou část zpracováním podkladů dne 30.11.2020. Schválení analytické části a strategické části proběhlo 27.1.2021 v odborné skupině. Prezentace veřejnosti byla vzhledem k pandemii COVID 19 přesunuta na projednání návrhové části dne 21.6.2021.

## **13. Závěr, manažerské shrnutí**

Analytická část Plánu udržitelné městské mobility je výchozím podkladem pro provedení strategické a návrhové části. Celý dokument je součástí IPRM Velké Meziříčí 2020 - 2027, který je strategickým plánem města na nové programové období.

Analytická část obsahuje provedení samostatných průzkumů dopravy, analýzy stávajícího stavu a provedení hodnocení stávajícího stavu. Na ni navazuje strategická část, která hodnotí externí

podklady, strategie a politiky EU, státu, Kraje Vysočiny a města Velké Meziříčí a na základě všech zjištění stanovuje vizi, strategické cíle a opatření.

Návrhová část navazuje na předchozí návrhem aktivit a akčním plánem.

## Seznam tabulek

Tabulka 1 Výsledky sčítání křižovatek .....	7
Tabulka 2 Linka 1 - Aut. nádraží - Výtahy (tam a zpět) .....	26
Tabulka 3 Linka 2 - Aut. nádraží - Draka Kabely (tam) .....	26
Tabulka 4 Linka 3 - Aut. nádraží - Kúsky - Lhotka - Draka Kabely (zpět) .....	27
Tabulka 5 Cesty VLD dle vazby k městu Velké Meziříčí v pracovní den únor 2020, data z odbavovacího systému .....	28
Tabulka 6 Obrat cestujících VLD na vybraných zastávkách v pracovní den únor 2020, data z odbavovacího systému .....	28
Tabulka 7 Nástupy a výstupy vlaku za 24 hodin běžného pracovního dne 2020.....	33
Tabulka 8 Vliv pandemie COVID na dopravní chování. Odpověď na otázku Jezdíte těmito druhy dopravy méně, stejně nebo více než v době mimo COVID? .....	35
Tabulka 9 Důvody nevyužívání dopravního prostředku .....	35
Tabulka 10 Hodnocení podmínek pro jednotlivé druhy dopravy jako ve škole.....	36
Tabulka 11 Indikátory externího hodnocení.....	39
Tabulka 12 Obyvatelstvo a demografická struktura města Velkého Meziříčí .....	42
Tabulka 13 Zátěž křižovatek za 24 hodin pracovního dne.....	48
Tabulka 14 Počet míst u obchodních center.....	50
Tabulka 15 Souhrnné indikátory odstavování vozidel .....	51
Tabulka 16 Linky veřejné autobusové dopravy .....	53
Tabulka 17 Seznam stanic a zastávek na území Velkého Meziříčí .....	54
Tabulka 18 Obrat cestujících na zastávkách VLD ve Velkém Meziříčí .....	57
Tabulka 19 Dopravní dostupnost z blízkých obcí .....	59
Tabulka 20 Dostupnost sídel z Velkého Meziříčí .....	63
Tabulka 21 Nehody ve městě Velké Meziříčí celkem po letech .....	73
Tabulka 22 Nehody ve městě Velké Meziříčí na D1 po letech.....	73
Tabulka 23 Nehody cyklistů ve městě Velké Meziříčí letech.....	74
Tabulka 24 Nehody chodců ve městě Velké Meziříčí bez D1 po letech.....	74
Tabulka 25 Silné stránky .....	85
Tabulka 26 Slabé stránky .....	86
Tabulka 27 Příležitosti.....	87

Tabulka 28 Hrozby .....	87
-------------------------	----

## Seznam obrázků

Obrázek 1 Křižovatky sčítané v rámci průzkumu .....	6
Obrázek 2 KR02 Hornoměstská - Uhřínovská, KARTOGRAM ZA 24 HODIN DNE 2.6.2020, vozidla celkem / nákladní+BUS .....	9
Obrázek 3 KR02 Hornoměstská - Uhřínovská, KARTOGRAM ŠPIČKOVÉ HODINY (14:00-15:00) DNE 2.6.2020, vozidla celkem / nákladní+BUS.....	9
Obrázek 4 KR05 Pod Hradbami – Novosady - Vrchovecká, KARTOGRAM ZA 24 HODIN DNE 2.6.2020, vozidla celkem / nákladní+BUS.....	10
Obrázek 5 KR05 Pod Hradbami – Novosady - Vrchovecká, KARTOGRAM ŠPIČKOVÉ HODINY (14:00-15:00) DNE 2.6.2020, vozidla celkem / nákladní+BUS .....	10
Obrázek 6 KR06 Vrchovecká - Poříčí, KARTOGRAM ZA 24 HODIN DNE 2.6.2020, vozidla celkem / nákladní+BUS.....	11
Obrázek 7 KR06 Vrchovecká - Poříčí, KARTOGRAM ŠPIČKOVÉ HODINY (14:00-15:00) DNE 2.6.2020, vozidla celkem / nákladní+BUS.....	11
Obrázek 8 KR12 Františkov – U Tržiště – Nad Pilou, KARTOGRAM ZA 24 HODIN DNE 2.6.2020, vozidla celkem / nákladní+BUS.....	12
Obrázek 9 KR12 Františkov – U Tržiště – Nad Pilou, KARTOGRAM ŠPIČKOVÉ HODINY (15:00-16:00) DNE 2.6.2020, vozidla celkem / nákladní+BUS .....	12
Obrázek 10 KR13 K Novému nádraží - Čermákova, KARTOGRAM ZA 24 HODIN DNE 2.6.2020, vozidla celkem / nákladní+BUS.....	13
Obrázek 11 KR13 K Novému nádraží - Čermákova, KARTOGRAM ŠPIČKOVÉ HODINY (14:00-15:00) DNE 2.6.2020, vozidla celkem / nákladní+BUS .....	13
Obrázek 12 KR14 Karlov – Na Spravedlnosti, KARTOGRAM ZA 24 HODIN DNE 2.6.2020, vozidla celkem / nákladní+BUS .....	14
Obrázek 13 KR14 Karlov – Na Spravedlnosti, KARTOGRAM ŠPIČKOVÉ HODINY (14:00-15:00) DNE 2.6.2020, vozidla celkem / nákladní+BUS.....	14
Obrázek 14 Tranzit vozidel celkem.....	16
Obrázek 15 Vnější a vnitřní automobilová doprava.....	16
Obrázek 16 Parkovací lokality/zóny .....	17
Obrázek 17 Oblast 1 - Třebíčská.....	19
Obrázek 18 Oblast 2 - Třebíčská.....	20
Obrázek 19 Oblast 3 - Za Balinkou.....	20
Obrázek 20 Oblast 4 - Náměstí .....	21
Obrázek 21 Oblast 5 - Komenského.....	21
Obrázek 22 Oblast 6 - Kostelní .....	22
Obrázek 23 Oblast 7 - Coop.....	22

Obrázek 24 Oblast 8 - Novosady .....	23
Obrázek 25 Oblast 9 - Radnická.....	23
Obrázek 26 Oblast 10 - Pod Hradbami.....	24
Obrázek 27 Oblast 11 - Novosady .....	24
Obrázek 28 Oblast 12 - MPOL.....	25
Obrázek 29 Oblast 13 - U Bílého Koníčka.....	25
Obrázek 30 Nástupy cestujících VLD ve Velkém Meziříčí v pracovní den únor 2020, data z odbavovacího systému .....	29
Obrázek 31 Výstupy cestujících VLD ve Velkém Meziříčí v pracovní den únor 2020, data z odbavovacího systému .....	29
Obrázek 32 Cestující veřejné linkové dopravy 5.2.2020, pouze cesty po Velkém Meziříčí, data z odbavovacího systému .....	30
Obrázek 33 Počet cestujících nastupujících a vystupujících z VLD ve Velkém Meziříčí .....	30
Obrázek 34 Nástupy do VLD pro cesty po Velkém Meziříčí .....	31
Obrázek 35 Nástupy do VLD a MHD pro cesty po Velkém Meziříčí .....	32
Obrázek 36 Dělbá přepravní práce, říjen - listopad 2020 (COVID) .....	34
Obrázek 37 Jakým slovem by mělo být město Velké Meziříčí charakterizováno v roce 2035?.....	37
Obrázek 38 Výřez multimodální modelové sítě.....	38
Obrázek 39 Vozidla celkem 2020, 24 hodin .....	39
Obrázek 40 Počet denně dojíždějících do práce a školy dle SLDB 2011 dle vzdálenosti a času dojížděky .....	40
Obrázek 41 Počet obyvatel v obcích ORP Velké Meziříčí .....	41
Obrázek 42 Vývoj demografie mezi lety 2001 - 2019 v obcích ORP Velké Meziříčí.....	41
Obrázek 43 Změna počtu obyvatel v SO mezi SLDB 2011 a 2001 .....	42
Obrázek 44 Dělbá přepravní práce, říjen - listopad 2020 (COVID) .....	44
Obrázek 45 Silniční síť města Velké Meziříčí , zdroj ŘSD ČR.....	46
Obrázek 46 Základní komunikační síť silniční dopravy města.....	47
Obrázek 47 Oblasti průzkumu odstavení vozidel v bytové zástavbě .....	51
Obrázek 48 Příklad nevhodně řešené zastávky z hlediska bezbariérovosti, Katastrální úřad, jeden směr .....	56
Obrázek 49 Příklad nevhodně řešené zastávky z hlediska bezbariérovosti, Katastrální úřad, druhý směr .....	56
Obrázek 50 Kartogram VHD za 24 hodin, rok 2020.....	58
Obrázek 51 Tarifní zóny VDV.....	59
Obrázek 52 Hodnocení stavu cyklistických tras .....	61
Obrázek 53 Značené cykloturistické trasy .....	62

Obrázek 54 Řešené bezbariérové trasy města Velké Meziříčí, zdroj: v Generel bezbariérové dopravy a bezbariérových tras na území města Velkého Meziříčí z roku 2016.....	65
Obrázek 55 Turistické trasy Velké Meziříčí .....	71
Obrázek 56 Graf nehod celkem po letech bez D1 .....	75
Obrázek 57 Graf nehod cyklistů po letech .....	75
Obrázek 58 Graf nehod chodců po letech .....	76
Obrázek 59 Nehody s chodci 2009 - 2019 .....	77
Obrázek 60 Nehody s cyklisty 2009 - 2019 .....	77
Obrázek 61 Nehody cyklistů typ havárie za období 2009 - 2019 .....	78
Obrázek 62 Pětiletý průměr koncentrací částic PM <sub>10</sub> [μg/m <sup>3</sup> ] za 24 hodin (36.den, 2014/2018).....	79
Obrázek 63 Pětiletý průměr koncentrací částic PM <sub>10</sub> [μg/m <sup>3</sup> ] (2014/2018).....	79
Obrázek 64 Pětiletý průměr koncentrací částic PM <sub>2,5</sub> [μg/m <sup>3</sup> ] (2014/2018).....	80
Obrázek 65 Pětiletý průměr koncentrací NO <sub>2</sub> [μg/m <sup>3</sup> ] (2014-2018) .....	80
Obrázek 66 Pětiletý průměr koncentrací benzo[a]pyrenu [ng/m <sup>3</sup> ] (2014-2018) .....	81
Obrázek 67 Pětiletý průměr koncentrací benzenu [μg/m <sup>3</sup> ] (2014-2018).....	81