



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost

Otevřené a přitažlivé město Slatiňany

CZ.03.4.74/0.0/0.0/18_092/0014399



Generel dopravy v pohybu

Generel dopravy v pohybu Město Slatiňany



A. 1 Technická zpráva

Objednatel

Město Slatiňany
T. G. Masaryka 36, 538 21 Slatiňany

Zhotovitel

PRO CEDOP s.r.o.
Milady Horákové 893, Kročehlavy, 272 01 Kladno

1/2022



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost



Otevřené a přitažlivé město Slatiňany
CZ.03.4.74/0.0/0.0/18_092/0014399



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost





Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost



Autorský tým:

Ing. Petr Šlegr

Mgr. Michal Kowalski

Ing. Petr Panský

Ing. Jiří Kalčík

Bc. Michal Šupej

Mgr. Michaela Šaffová

Ing. Arch. Václav Brejška

Bc. Klára Vláčilová

et al.



OBSAH

SEZNAM OBRÁZKŮ	6
SEZNAM TABULEK	6
SEZNAM ZKRATEK	6
1 ANALYTICKÁ ČÁST	7
1.1 Zadání dokumentace	7
1.2 Úvod a cíle dokumentace	7
1.3 Základní výchozí podklady	7
2 DEMOGRAFICKÉ A ÚZEMNÍ ÚDAJE	10
2.1 Členění řešeného území	10
2.2 Obyvatelstvo	12
2.3 Pracovní příležitosti a podnikání	15
3 GENEREL INDIVIDUÁLNÍ AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY	16
3.1 Průzkum oblasti centra a přilehlého okolí	16
3.2 Analýza stavu	16
3.3 Charakteristika poptávky	16
3.4 Pozemní komunikace	16
3.5 Organizace a řízení provozu, informační a dopravní telemetrické systémy	19
4 GENEREL CYKLISTICKÉ DOPRAVY	19
4.1 Analýza stavu	19
4.2 Popis nabídky, stav infrastruktury	19
4.3 Závady, rizika a dopravní nehody – konfliktní místa, problémová místa	20
4.4 Charakteristika poptávky, intenzita dopravy	21
5 GENEREL PĚŠÍ DOPRAVY	21
5.1 Analýza stavu	21
5.2 Popis nabídky, stav infrastruktury	21



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost



5.3	Charakteristika poptávky, přepravní vztahy	22
6	RÁMCOVÉ SHRnutí ANALYTICKÉ ČÁSTI	23
7	SWOT ANALÝZA	23
7.1	Individuální automobilová doprava	23
7.2	Cyklistická doprava	23
7.3	Pěší doprava	24
8	NÁVRHOVÁ ČÁST	25
8.1	Individuální automobilová doprava	25
8.2	Cyklistická doprava	26
8.3	Pěší doprava	28
9	ZÁVĚR	32



SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1: Části obce Slatiňany	10
Obrázek 2: Situace širších vztahů	11
Obrázek 3: Dlouhodobý vývoj počtu obyvatel v obci Slatiňany	13
Obrázek 4: Přírůstek obyvatel obce Slatiňany v letech 2009-2019	13
Obrázek 5: Věková struktura obyvatel Slatiňan v roce 2018	14
Obrázek 6: Vývoj průměrného věku obyvatel obce Slatiňany	14
Obrázek 7: Intenzity dopravy - stav před dokončením obchvatu	17
Obrázek 8: Intenzity dopravy - stav před dokončením obchvatu	18
Obrázek 9: Mapa průjezdnosti pro cyklisty	20
Obrázek 10: Pěší průchodnost Slatiňanami	22

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1: Počty obyvatel v místních částech obce Slatiňany v roce 2020	12
Tabulka 2: Pracovní příležitosti	15

SEZNAM ZKRATEK

ČSÚ	Český statistický úřad
ČÚZK	Český úřad zeměměřický a katastrální
KÚ	Katastrální území
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
SLDB 2011	Sčítání lidu, domů a bytů 2011
ÚP	Územní plán
ZSJ	Základní sídelní jednotka



1 ANALYTICKÁ ČÁST

1.1 Zadání dokumentace

Zpracováním bude vytvořena ucelená analýza jednotlivých dopravních systémů v území a analýza jejich vzájemné interakce. Úkolem je analyzovat stav a navrhnout odpovídající rozvoj dopravy v podrobnosti, která nebyla možná v rámci ÚP, avšak potřebná pro navazující dokumenty.

Základní cíle:

- **zlepšení mobility a dostupnost ve městě** – zvýšení dopravní bezpečnosti účastníků dopravy, snížení nehodovosti, zajištění bezpečné návaznosti dopravních úseků a zkvalitnění mobility mezi jednotlivými druhy dopravy
- **zlepšení mobility a dostupnost vně města** – zrevidování vedení cyklotras a tras pro pěší a zkvalitnění mobility mezi jednotlivými druhy dopravy
- **zvýšení kvality života ve městě** – rozvoj veřejných prostranství, snížení dopravní zátěže a snížení negativních účinků dopravy na ŽP
- **zlepšení image města** – zvýšení atraktivnosti města a zvýšení potenciálu cestovního ruchu

Návrhová část bude zpracována zvlášť pro individuální automobilovou dopravu, cyklistickou dopravu a pěší dopravu.

1.2 Úvod a cíle dokumentace

Oblastí zájmu je obec Slatiňany. Město leží v západní části Pardubického kraje na úpatí Železných hor, 4 km jižně od okresního města Chrudim. Město spadá do obce s pověřeným úřadem Chrudim a obce s rozšířenou působností Chrudim. Slatiňany se rozkládají na ploše 1560,51 ha.

Cílem projektu je zlepšení mobility a dostupnosti ve městě, zvýšení kvality života ve městě a zlepšení image města.

Dílo bude rozděleno na dvě dílčí části – Generel dopravy v pohybu a Generel parkování. Obě části budou zpracovány ve třech obdobích výhledu – krátkodobý (do roku 2025), střednědobý (do roku 2035) a dlouhodobý (do roku 2045).

1.3 Základní výchozí podklady

Podklady poskytnuté městem Slatiňany:

- Analýza obyvatelstva
- Analýza dopravní infrastruktury – analýzy průchodnosti
- Návštěvnost zámku Slatiňany
- Koncepce cestovního ruchu
- Katastrální mapa
- Ortofoto
- Projekty:
 - Parkoviště u Spartaku a Plovárny
 - Propojka se Svatojánskou ve Škrovádu



- Situace ulice Čechova
- Situace ulice Klášterní
- Ulice Medunova
- Územní studie Škrovád – jihovýchod
- Parkoviště u nádraží
- Parkování – Vrchlického ulice
- ÚP – platný a ÚP – návrh
- Studie dopravy v klidu

Ostatní podklady:

- ARCDATA PRAHA (2016): ArcČR 500, verze 3.3, elektronická databáze prostorových dat. [cit. 2021-17-05]. Dostupné z:
 - <https://www.arcdata.cz/produkty/geograficka-data/arccr-500>
- ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD (2021a): Počet obyvatel v obcích k 1. 1. 2021 [cit. 2021-05-17]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/pocet-obyvatel-v-obcich-k-112021>
- ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD (2021b): Uchazeči o zaměstnání v evidenci úřadu práce a podíl nezaměstnaných osob - územní srovnání. [cit. 2021-04-06]. Dostupné z: https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt&z=T&f=TABULKA&filtr=G%7EF_M%7EF_Z%7EF_R%7EF_P%7E_S%7E_U%7E301_null_&katalog=30845&pvo=DEM02&str=v75&u=v75__VUZEMI__43__572268
- ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD (2021c): Databáze demografických údajů za obce ČR. [cit.2021-05-17]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/databaze-demografickych-udaju-za-obce-cr>
- ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD (2020d): Malý lexikon obcí ČR 2020. [cit.2021-05-17]. Dostupné z: <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt&pvo=MLO202022&z=T&f=TABULKA&skupId=3529&katalog=32955&pvo=MLO202022&pvokc=65&pvoch=5304>
- ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD (2021e): Počet a věkové složení obyvatel k 31. 12. - vybrané území. [cit. 2021-04-06]. Dostupné z: https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt&z=T&f=TABULKA&filtr=G%7EF_M%7EF_Z%7EF_R%7EF_P%7E_S%7E_U%7E301_null_&katalog=30845&pvo=DEM02&str=v75&u=v75__VUZEMI__43__572268
- ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD (2021f): Městská a obecní statistika. [cit. 2021-05-17]. Dostupné z: https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=profil-uzemi&uzemiprofil=31588&u=__VUZEMI__43__572268#w=
- ČESKÝ ÚŘAD ZEMĚMĚŘICKÝ A KATASTÁLNÍ (2021): Základní mapa.
- Sčítání lidu, domů a bytů (2011a): Vyjíždějící do zaměstnání a škol v obci. [cit. 2021-04-06]. Dostupné z: https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/index.jsf?page=vystup-objekt&z=T&f=TABULKA&katalog=30782&pvo=OTOB115&u=v97__VUZEMI__43__572268
- Sčítání lidu, domů a bytů (2011b): Obyvatelstvo podle pohlaví a podle věku, rodinného stavu a nejvyššího ukončeného vzdělání v obci. [cit. 2021-04-06]. Dostupné z: <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/index.jsf?page=vystup->



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost



objekt&z=T&f=TABULKA&katalog=30712&pvo=OTOB112&u=v157__VUZEMI__43__572268

- Sčítání lidu, domů a bytů (2011c): Zaměstnaní podle pohlaví a podle odvětví ekonomické činnosti a podle nejvyššího ukončeného vzdělání v obci [cit. 2021-04-06]. Dostupné z: https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/index.jsf?page=vystup-objekt&z=T&f=TABULKA&katalog=30713&pvo=OTOB114&u=v101__VUZEMI__43__572268
- SUDOP (2013): Prognóza intenzit dopravy na obchvatu Slatiňan



2 DEMOGRAFICKÉ A ÚZEMNÍ ÚDAJE

2.1 Členění řešeného území

Město Slatiňany je členěno na 4 územně shodné základní sídelní jednotky a katastrální území:

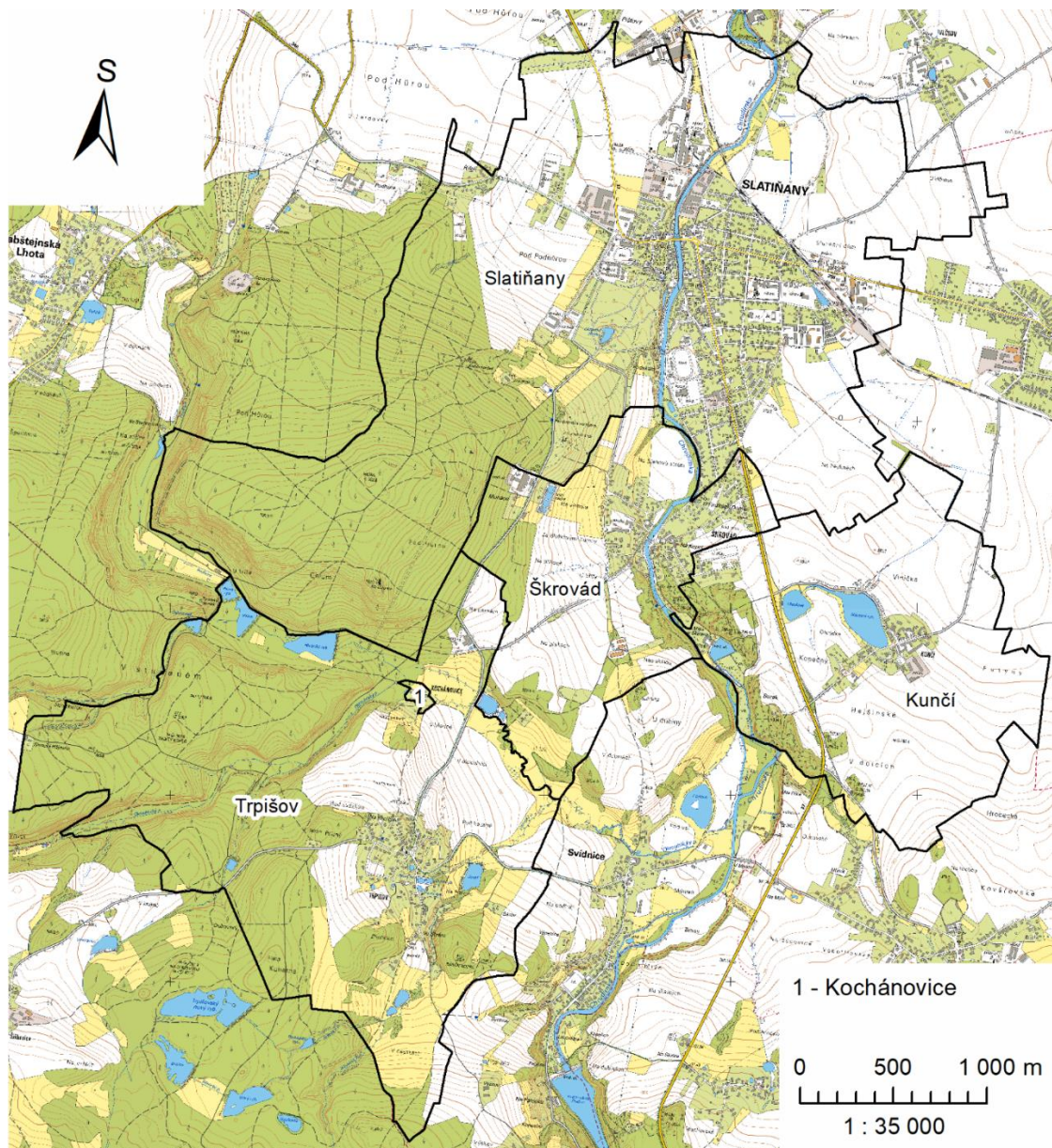
Slatiňany (701,53 ha)

Škrovád (179,79 ha)

Kunčič (243,01 ha)

Trpišov (436,18 ha)

Obec má pět místních částí. Slatiňany, Kunčič a Škrovád kopírují lokalizaci KÚ a ZSJ. V katastrálním území Trpišov se nachází místní části Trpišov (434,59 ha) a Kochánovice (1,58 ha) (Arcdata Praha 2016, ČSÚ 2021).



Obrázek 1: Části obce Slatiňany¹

¹ Zdroj: Arcdata Praha (2016), ČÚZK (2021)

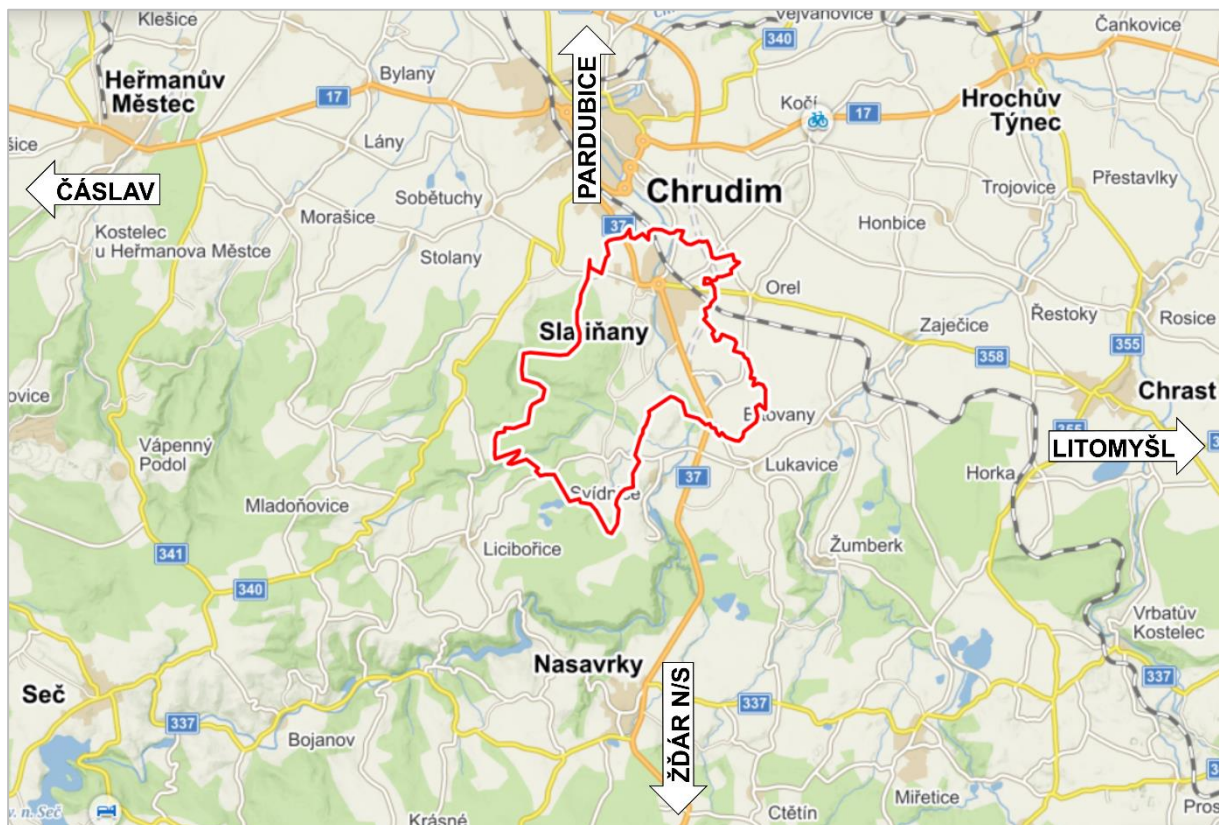


Územím obce procházejí silnice I/37 (táhnoucí se v ose sever-jih a vedoucí z Pardubic po napojení D1 u Velké Bíteše), II/358 (vedoucí ze Slatiňan do Chrasti) a mnoho dalších silnic místního významu. Obcí taktéž prochází železniční trať č. 238 (Pardubice – Havlíčkův Brod). Zástavba je soustředěna především v severovýchodní části území, v ose silnice I/37, vyjma části obce Trpišov na jižním okraji území. Území Slatiňan se vyznačuje příznivými klimatickými a terénními podmínkami pro využívání cyklistické a pěší dopravy. Tyto dopravní módy díky tomu mají významný podíl na dopravě ve městě (Analýza dopravní infrastruktury obce Slatiňany).

Západ až jihozápad obce je pokryt lesy, které patří k chráněné krajinné oblasti Železné hory. Nejvyšším bodem území je vrch Hůra s nadmořskou výškou 392 m. Městem, konkrétně pak jeho částmi Slatiňany, Škrovád a po hranici katastru místní části Kunčí, protéká řeka Chrudimka. V jižní části území se nachází soustava Kochánovických rybníků.

Mezi turistické atraktivity území patří zámek Slatiňany se zámeckou zahradou a parkem (průměrný počet návštěvníků za roky 2015 až 2020 byl 24 419), Muzeum starokladubského koně (8 516 návštěvníků) a hřebčín (13 071 návštěvníků). V blízkosti muzea je postaven Kočičí hrádek. Severně od Kochánovic stojí vyhlídková věž Na Chlumu. Dále se v území nacházejí pískovcové skály Škrovád, Vrchlického návrší (skály) a další kulturní či přírodní zajímavosti. Západně za hranicemi obce byl vybudován lanový park Podhůra a rozhledna Bára II, které jsou ze Slatiňan přístupné po silnici.

Podrobná analýza cílů je v příloze B.0 – Obecná mapa.



Obrázek 2: Situace širších vztahů²

² Zdroj: Mapy.cz



2.2 Obyvatelstvo

K 1. 1. 2021 žilo ve Slatiňanech 4187 obyvatel, z toho 2114 mužů a 2064 žen. Průměrný věk byl 43,9 let (ČSÚ, 2021a).

V tabulce 1 jsou uvedeny počty obyvatel a hustoty zalidnění v jednotlivých částech obce k 31. 10. 2020. Nejvyšší počet i hustota zalidnění je v části Slatiňany, kde je soustředěna veškerá občanská vybavenost, a tudíž je považována za centrum obce. Část Kochánovice má pouze 6 stálých obyvatel (Arcdata Praha 2016, Analýza obyvatelstva obce Slatiňany).

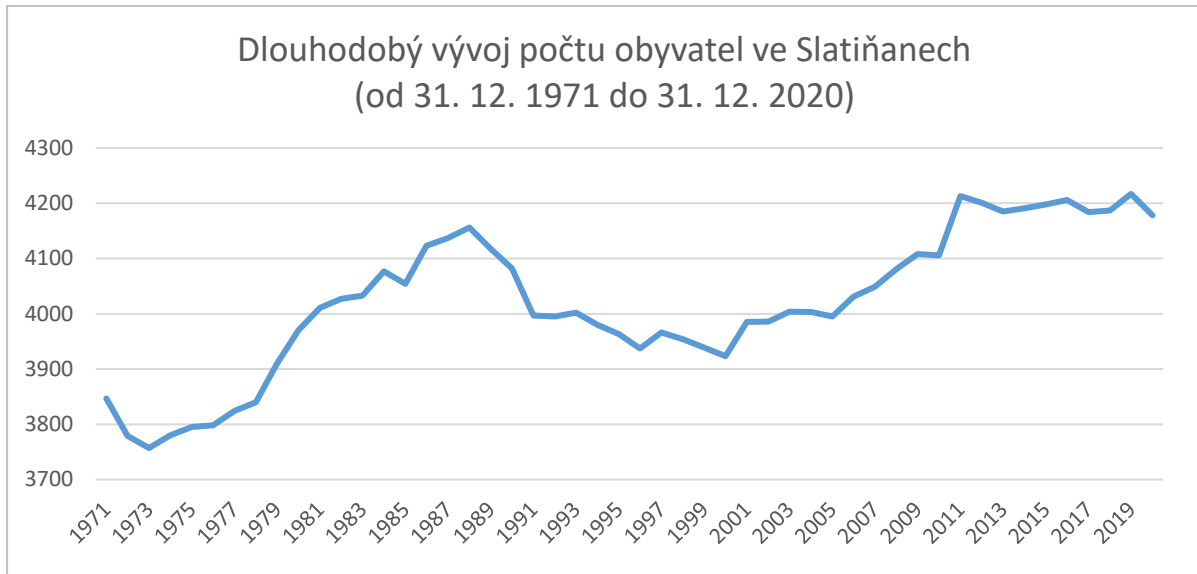
Místní část	Počet obyvatel	Rozloha [km ²]	Hustota zalidnění [ob/km ²]
Slatiňany	3203	7,02	456,57
Škrovád	497	1,80	276,43
Trpišov	227	4,35	52,23
Kunčí	185	2,43	76,13
Kochánovice	6	0,02	379,75
Celkem	4118	15,61	263,89

Tabulka 1: Počty obyvatel v místních částech obce Slatiňany v roce 2020³

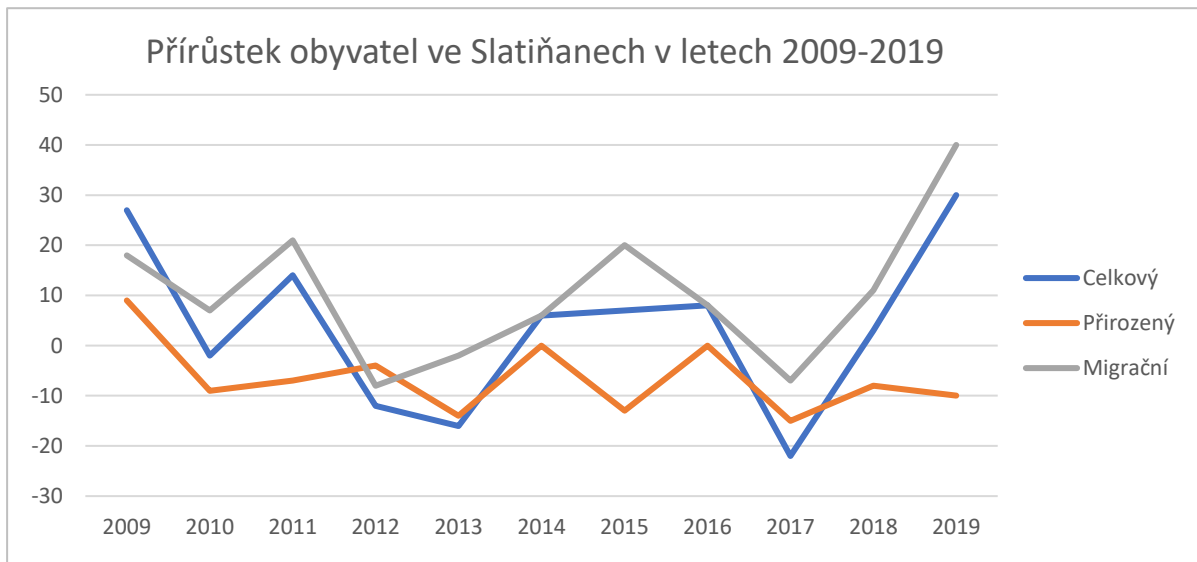
Graf dlouhodobého vývoje počtu obyvatel (viz obrázek 3) ukazuje na kolísavý trend počtu obyvatel. Nárůst v 80. letech byl následován mírným poklesem a poté nárůstem na počátku tisíciletí. Analýza obyvatelstva poskytnutá obcí Slatiňany uvádí, že „počet obyvatel v posledních 10ti letech je vyrovnaný, mezi jednotlivými lety nedochází ke značnému poklesu ani nárůstu počtu obyvatel.“

V současnosti vývoj počtu obyvatel spíše stagnuje. Případný nárůst počtu obyvatel v jednotlivých letech je způsoben kladným migračním přírůstkem, zatímco přirozený přírůstek je záporný (viz obrázek 4). Podle Analýzy obyvatelstva poskytnuté obcí Slatiňany „výhodou pro obyvatele je vybavenost obce týkající se obchodu a služeb, zdravotní péče, dopravní obslužnost, výhodná poloha města blízko okresního města Chrudim i krajského města Pardubice. Všechny výhody způsobují přistěhování mladých rodin s dětmi převážně do místních částí Škrovád, Trpišov, Kunčí. Vývoj počtu obyvatel v dalších letech bude zřejmě srovnatelný s lety předchozími, také z důvodu nedostatku parcel pro další výstavbu.“

³ Zdroj: Arcdata Praha (2016), Analýza obyvatelstva poskytnutá obcí Slatiňany



Obrázek 3: Dlouhodobý vývoj počtu obyvatel v obci Slatiňany⁴

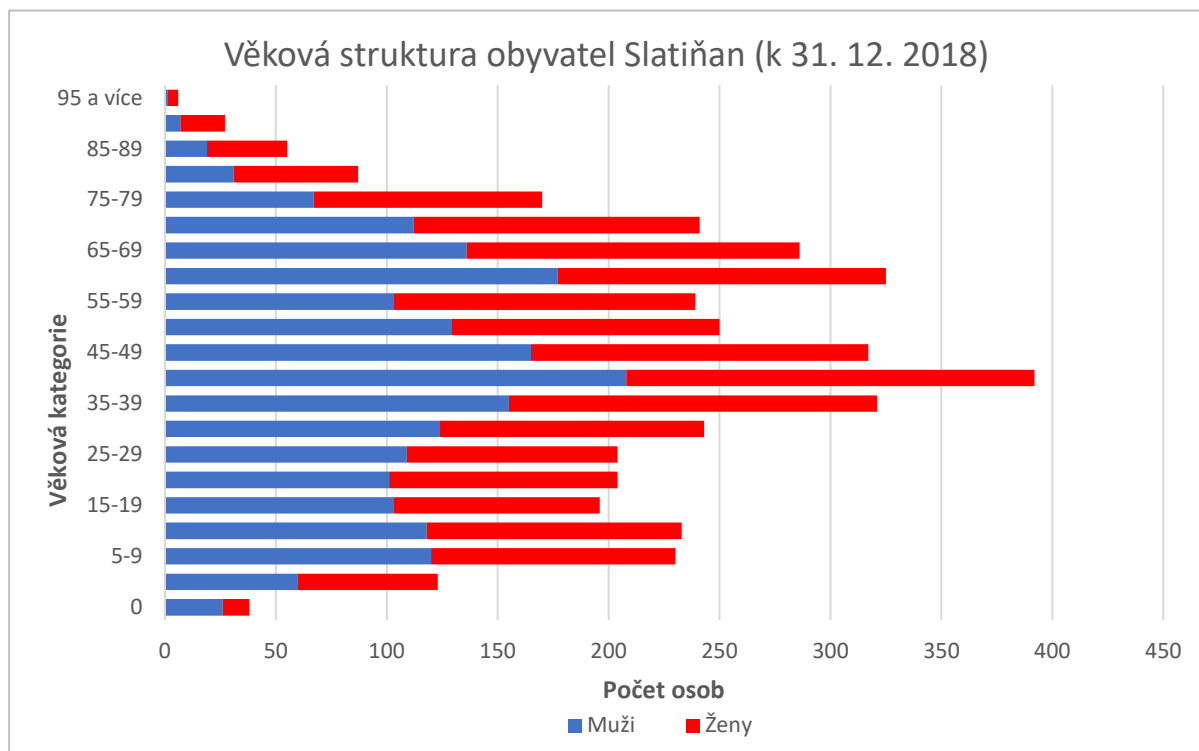


Obrázek 4: Přírůstek obyvatel obce Slatiňany v letech 2009-2019⁵

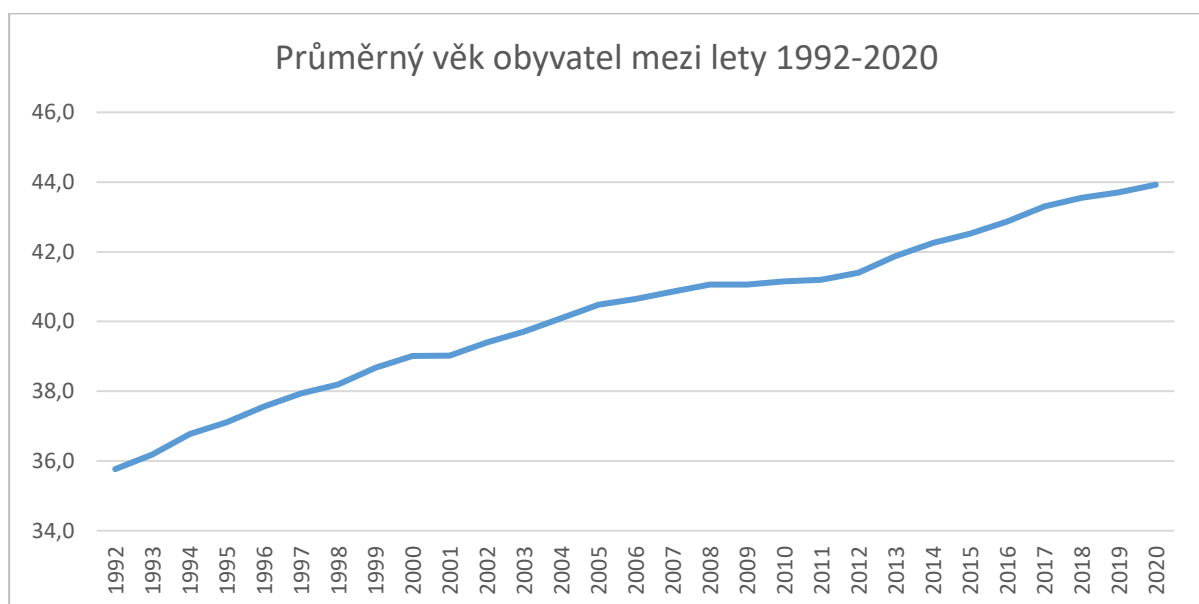
K 1. 1. 2020 bylo ve Slatiňanech 638 obyvatel mladších 15 let a 897 obyvatel ve věku nad 65 let včetně (ČSÚ, 2021d). Věková struktura je zobrazena v obrázku 5. Nejvyšší zastoupení je ve skupině 40–44 let. Analýza obyvatelstva poskytnutá obcí Slatiňany uvádí, že „výhodou věkového složení obyvatelstva je nejvyšší zastoupení obyvatel v mladším a produktivním věku oproti počtu seniorů.“ Z dlouhodobého vývoje je však zřejmé, že věkový průměr obyvatel se zvyšuje, viz obrázek 6 (ČSÚ, 2021e).

⁴ Zdroj: ČSÚ (2021c)

⁵ Zdroj: Analýza obyvatelstva poskytnutá obcí Slatiňany



Obrázek 5: Věková struktura obyvatel Slatiňan v roce 2018⁶



Obrázek 6: Vývoj průměrného věku obyvatel obce Slatiňany⁷

Do zaměstnání a škol vyjždělo 709 zaměstnaných (z toho 499 v rámci obce a okresu) a 295 žáků a studentů, z toho 172 v rámci obce a okresu (SLDB, 2011a).

V obci bylo podle nejvyššího ukončeného vzdělání z počtu 3522 obyvatel ve věku nad 15 let bez vzdělání 216, se základním vzděláním 567, středním bez maturity 1189, středním

⁶ Zdroj: Analýza obyvatelstva poskytnutá obcí Slatiňany

⁷ Zdroj: ČSÚ (2021e)



s maturitou 929, s nástavbovým či vyšším odborným 160 a vysokoškolským vzděláním 354 obyvatel (SLDB, 2011b).

2.3 Pracovní příležitosti a podnikání

Zaměstnanost obyvatelstva v jednotlivých sektorech hospodářství je následující: primér 4,5 %, sekundér 29,5 % a terciér či kvartér 51,9 % obyvatel (SLDB, 2011c).

Nezaměstnanost v obci k 31. 12. 2020 byla 3,06 % (ČSÚ, 2021b).

Ve Slatiňanech bylo k 31. 12. 2020 registrováno 977 podniků, z toho 571 se zjištěnou aktivitou. Nejvíce registrovaných podniků spadá do kategorie velkoobchod a maloobchod, opravy a údržba motorových vozidel, avšak z 200 má pouze 97 zjištěnou aktivitu. Nejvíce podniků se zjištěnou aktivitou spadá do kategorie průmysl. Významné zastoupení má stavebnictví a profesní, vědecké a technické činnosti (ČSÚ, 2021f), viz tabulka 2.

	Registrované podniky	Podniky se zjištěnou aktivitou
Celkem	977	571
A Zemědělství, lesnictví, rybářství	51	38
B-E Průmysl celkem	174	113
F Stavebnictví	130	86
G Velkoobchod a maloobchod; opravy a údržba motorových vozidel	200	97
H Doprava a skladování	29	20
I Ubytování, stravování a pohostinství	32	12
J Informační a komunikační činnosti	13	11
K Peněžnictví a pojišťovnictví	9	6
L Činnosti v oblasti nemovitostí	34	5
M Profesní, vědecké a technické činnosti	102	72
N Administrativní a podpůrné činnosti	21	16
O Veřejná správa a obrana; povinné sociální zabezpečení	5	1
P Vzdělávání	15	13
Q Zdravotní a sociální péče	14	10
R Kulturní, zábavní a rekreační činnosti	23	13
S Ostatní činnosti	95	50

Tabulka 2: Pracovní příležitosti⁸

⁸ Zdroj: ČSÚ (2021f)



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost



3 GENEREL INDIVIDUÁLNÍ AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY

3.1 Průzkum oblasti centra a přilehlého okolí

V rámci studie byl proveden ve dnech 30. dubna 2021, 11. května 2021 a 20. května 2021 průzkum dopravy a parkovacích míst. Byly změřeny orientační šířky vozovek a uličních profilů. Zároveň došlo ke zjištění potenciálních rizikových míst, která byla následně prodiskutována s pracovní skupinou.

3.2 Analýza stavu

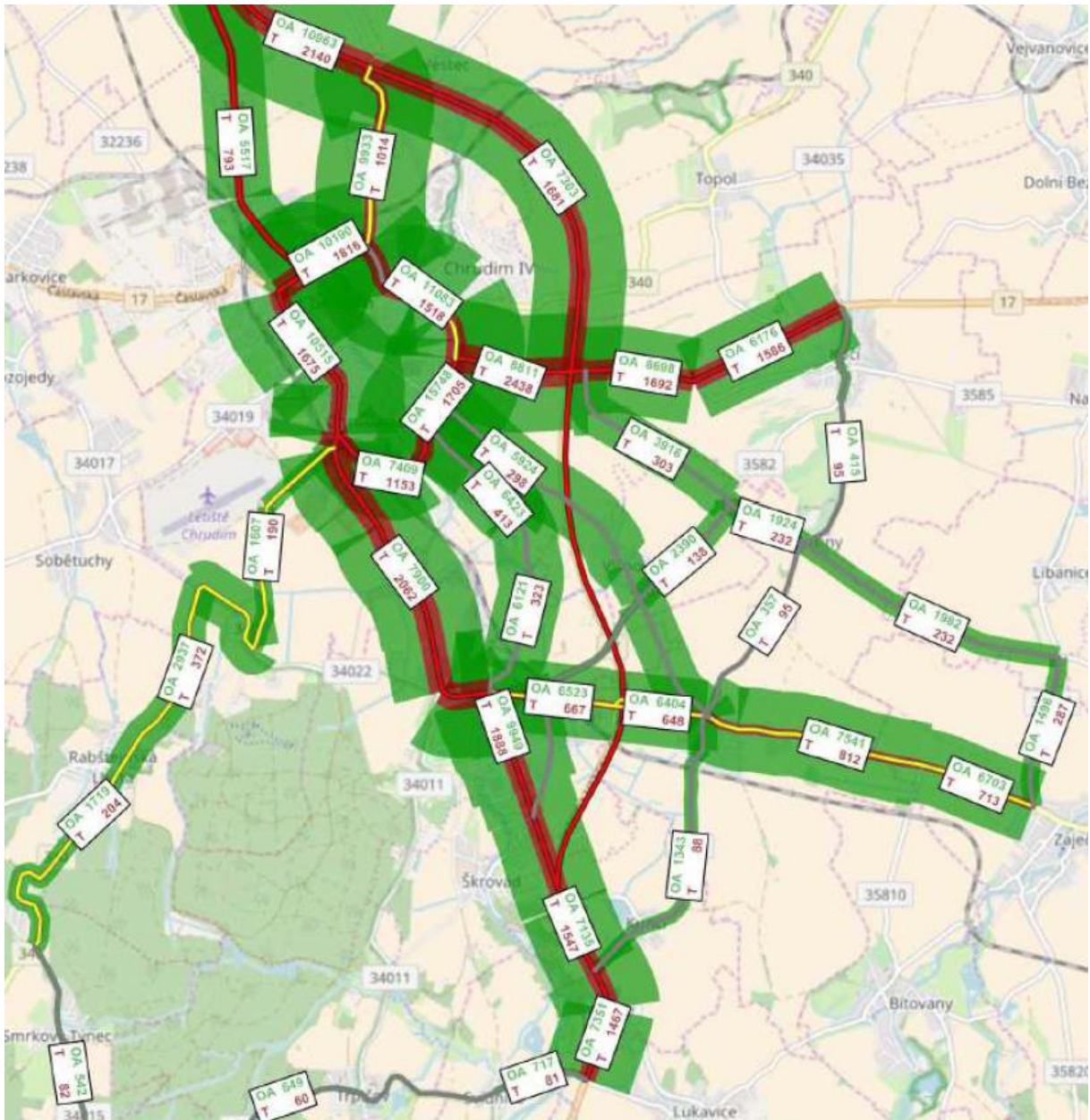
Analýza stavu vychází z průzkumů, podkladů dodaných městem a také na základě diskuzí vedených v pracovní skupině. Byl vytvořen soupis problematických bodů, který je zobrazen na mapách D.1 a D.2 spolu s dotýčnými návrhy.

3.3 Charakteristika poptávky

V rámci studie byla zhotovena analýza významných zdrojů poptávky, které byly při návrzích brány v potaz. Důležité cíle jsou zobrazeny na mapě „**B.0 Obecná mapa**“.

3.4 Pozemní komunikace

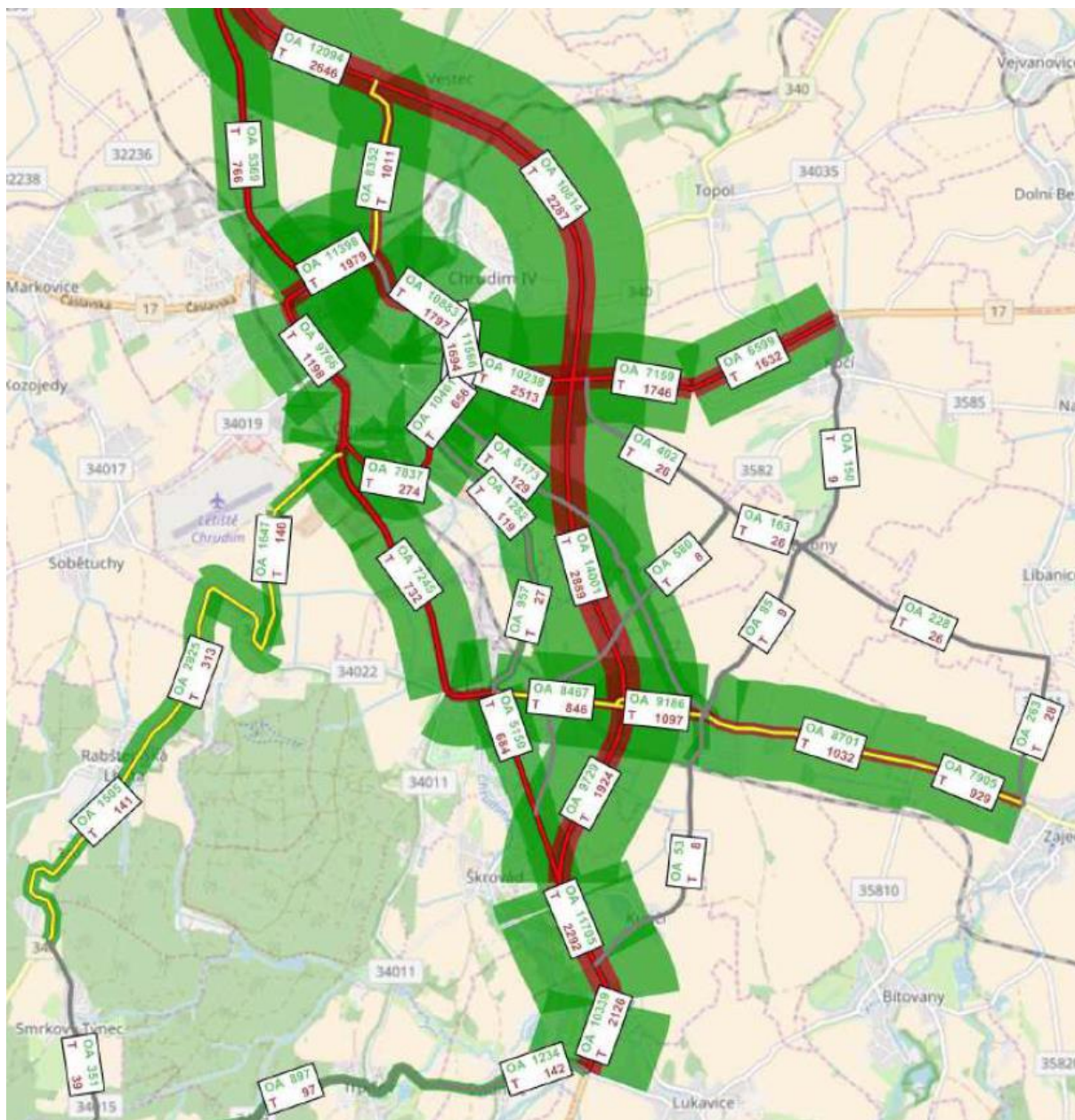
Zásadní událostí v dopravě Slatiňan je otevření jižní části obchvatu Chrudimi a Slatiňan - silnice č. I/37, na kterou byla zásadním způsobem převedena tranzitní doprava. K otevření přeložky došlo 20. prosince 2021. Vzhledem k termínům plnění Generelu jsou údaje (pokud není řečeno jinak) vztažené k době před otevřením obchvatu Slatiňan. V rámci studie obchvatu z roku 2013 byla zpracována společností SUDOP prognóza dopravy, která byla využita v této studii jako zdroj pro predikci změny dopravního zatížení významných ulic ve městě.



Obrázek 7: Intenzity dopravy - stav před dokončením obchvatu

Zdroj: ŘSD, SUDOP

Z výše uvedeného pentlogramu je patrné, že největší intenzity osobních a nákladních automobilů na území Slatiňan jsou na ulici TGM – 9949 osobních (OA) a 1888 nákladních (T) automobilů denně. Je také zajímavé sledovat poměr proudů mezi Slatiňany a Chrudim – alternativní cestu přes Presy využívá téměř tolik osobních automobilů, jako po ulici TGM v její severní části. Poslední významnou zaznamenanou ulicí v prognóze je ulice Vítězství, po které projede 6523 osobních a 667 nákladních automobilů denně.



Obrázek 8: Intenzity dopravy - stav před dokončením obchvatu

Zdroj: ŘSD, SUDOP

Otevření obchvatu podle dopravního modelu znamená zásadní převedení dopravy mezi Chrudimí a Slatiňany přes Presy (pokles o 84 %), v severní části Masarykovy ulice je zaznamenán pokles o 65 % nákladních a pouze o 8 % osobních automobilů. Jižní část Masarykovy ulice bude o 52 % méně vytížena osobními a o 64 % nákladními automobily. Doprava však vzroste na ulici Vítězství, která je nově přivaděčem na obchvat Slatiňan. Intenzity osobních automobilů vzrostou o 30 % a nákladních automobilů o 27 %. Jedná se především o tranzitní dopravu do jihozápadní části Chrudimi, pro kterou obchvat Chrudimi není přínosem. Zde by byl řešením plánovaný obchvat severozápadní části Chrudimi – jako propojka I/37 a I/17 ve směru Heřmanův Městec. Po zprovoznění obchvatu Slatiňan je ve druhém lednovém týdnu dle zástupců Dopravního výboru Slatiňan výrazně znatelný pokles automobilů na ulici TGM, ale také v ulici Vítězství. Je však otázkou, jak moc uživatelé automobilů ještě v budoucnu přizpůsobí cesty nové infrastruktuře a novému stavu. Pro zjištění skutečných intenzit dopravy



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost



je vhodné provést sčítání dopravy v jarních měsících, případně v hlavní turistické sezóně (návštěvníci zámku a přilehlých atrakcí).

3.5 Organizace a řízení provozu, informační a dopravní telemetrické systémy

Místní i regionální obsluhu poskytují následující ulice: K Vlčnovu, Švermova, Škrovádká, V Kaštance, Na Rembáni, Sečská a Schmoranzova ulice. Ostatní ulice plní zejména místní obslužnou funkci. Z významnějších dopravních omezení lze zmínit část Škrovádu, kde je vyhlášena Zóna 30 a zakázán vjezd nákladních automobilů mimo zásobování. Ostatní dopravní omezení jsou spíše lokálního charakteru.

Na základě průzkumů a vyjádření dopravní skupiny bylo zjištěno, že ve městě nejsou žádné informační a dopravní telemetrické systémy provozované veřejnými subjekty.

4 GENEREL CYKLISTICKÉ DOPRAVY

4.1 Analýza stavu

Analýza cyklistiky zhodnotila na základě podkladů dodaných městem a místním šetřením situaci jako neoptimální. Úseky s kritickou bezpečností jsou na všech sběrných komunikacích a polovina místních komunikací je pro cyklisty méně bezpečná. Je potřeba v navazující návrhové části definovat směry, ve kterých se bude usilovat o výrazně vyšší bezpečnost a pohodlí cyklistů. Jako kritické úseky, které jsou zároveň atraktivní pro cyklisty, byly vyhodnoceny: Ulice V Kaštance, oblast u ZŠ a oblast Škrovádu včetně chybějícího přechodu přes ulici TGM.

4.2 Popis nabídky, stav infrastruktury

V rámci průzkumů byly změřeny orientační šířky vozovek a uličních profilů.

Podrobná mapa průjezdnosti je uložena v příloze č. B.2 Mapa průjezdnosti pro cyklisty.



Bezpečnost průjezdu

- bezpečný
- méně bezpečný
- nebezpečný

Typ trasy

- oficiální cyklotrasa
- oficiální cyklostezka
- neoficiální cyklotrasa
- neprůjezdné úseky / plánované úseky

□ hranice obce

Obrázek 9: Mapa průjezdnosti pro cyklisty

4.3 Závady, rizika a dopravní nehody – konfliktní místa, problémová místa

V rámci Generelu došlo ke zjištění potenciálních rizikových míst, která byla následně prodiskutována s pracovní skupinou. Místa jsou zaznamenána na mapách č. D.1 a D.2. Mezi hlavní problematická místa lze zmínit ulici TGM, příjezd k zámku z jihozápadní strany ulicí V Kaštance a také jednosměrka ve Školské ulici.



4.4 Charakteristika poptávky, intenzita dopravy

V rámci studie byla zhotovena analýza významných zdrojů poptávky, které byly při návrzích brány v potaz. Důležité cíle jsou zobrazeny na mapě „B.0 Obecná mapa“.

Intenzity cyklistické dopravy byly informativně zjištěny z map vygenerovaných z aplikace Strava. Nejsou však pro návrhy směrodatné, jelikož reflektují především aktivní sportovce pohybující se především v přírodě. Pro monitoring vnitroměstských relací (zejména dojíždka za službami) a širšího spektra uživatelů nelze data z této aplikace spolehlivě použít.

5 GENEREL PĚŠÍ DOPRAVY

5.1 Analýza stavu

Analýza průchodnosti pro pěší byla vytvořena na základě podkladů dodaných městem Slatiňany a místním šetřením v terénu. Byly zde vytvořeny následující kategorie:

- Bezpečnost průchodu
 - Bezpečný
 - Méně bezpečný
 - Nebezpečný
- Místa pro přecházení
 - Přechod pro chodce
 - Přechod pro chodce se semaforem
- Oficiální turistické trasy
- Neprůchodné / plánované úseky

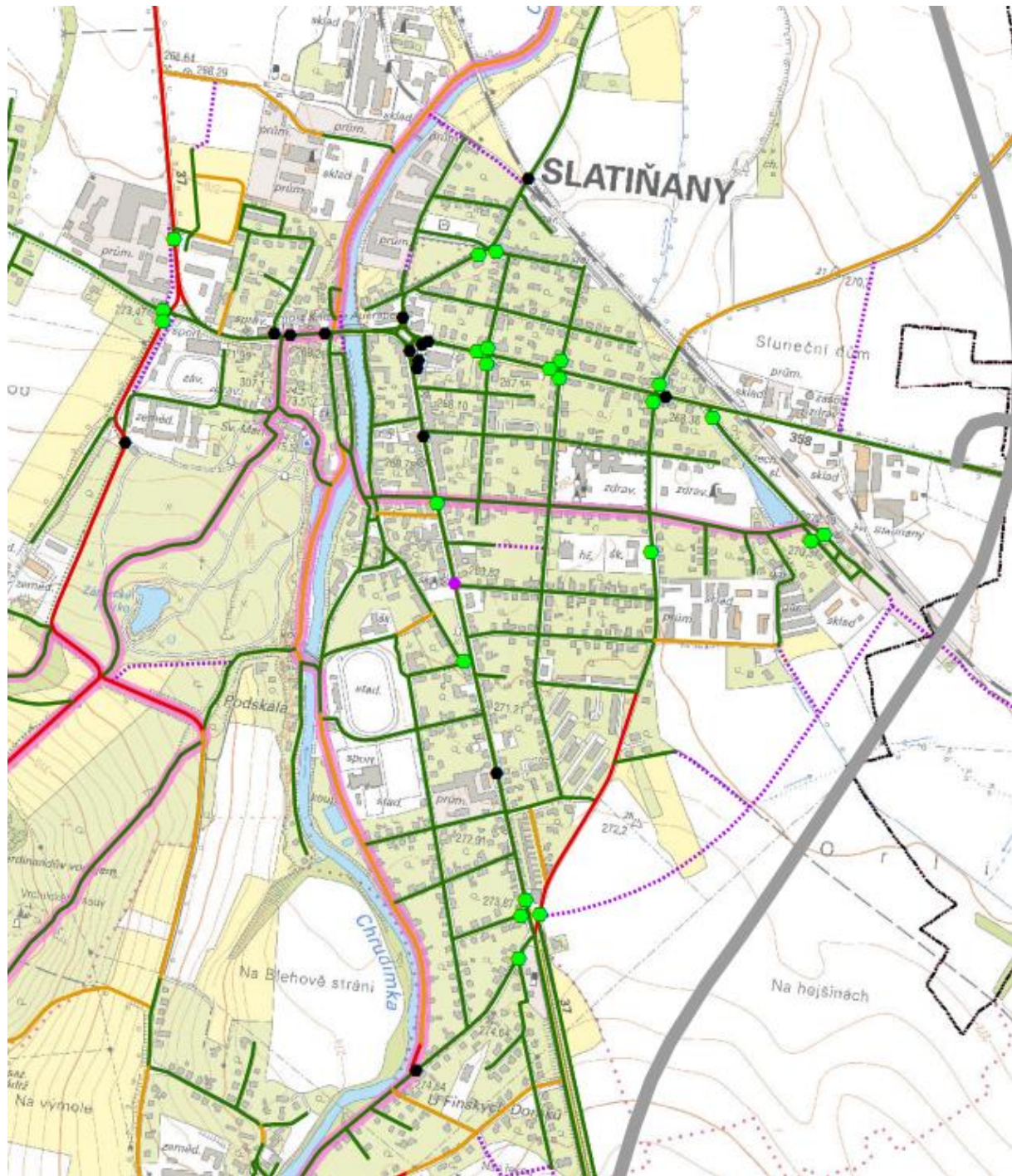
Analýzou byly zjištěny následující zásadní nedostatky:

- Nebezpečné úseky
 - V Kaštance
 - Na Rembáni
 - Jižní část Švermovy ulice
 - Úzké ulice Škrovádu a Trpišova
- Chybějící přechody
 - Ulice Vítězství a TGM

5.2 Popis nabídky, stav infrastruktury

V rámci průzkumů byly změřeny orientační šířky vozovek a uličních profilů.

Analytická mapa s doplněnými návrhy je **B.1 Mapa průchodnosti pro chodce**.



Bezpečnost průchodu

- bezpečný
- méně bezpečný
- nebezpečný

Typ trasy

- oficiální turistická trasa
- neprůchodné úseky / plánované úseky

- přechod pro chodce
- přechod pro chodce se semaforem
- navržený přechod pro chodce

- hranice obce
- obchvat Slatiňan

Obrázek 10: Pěší průchodnost Slatiňanami

5.3 Charakteristika poptávky, přepravní vztahy

V rámci studie byla zhotovena analýza významných zdrojů poptávky, které byly při návrzích brány v potaz. Důležité cíle jsou zobrazeny na mapě „B.0 Obecná mapa“.



6 RÁMCOVÉ SHRNUÍ ANALYTICKÉ ČÁSTI

Analytická část zmapovala problematiku individuální automobilové, cyklistické a pěší dopravy. Vycházela z podkladů dodaných městem, terénních průzkumů a byla konzultována s dopravní pracovní skupinou. Nejdůležitějším výstupem analytické části jsou mapy s detekovanými problémy D.1 a D.2.

7 SWOT ANALÝZA

7.1 Individuální automobilová doprava

SILNÉ STRÁNKY <ul style="list-style-type: none">• Obchvat převede zásadní část tranzitní dopravy• Kapacitní ulice TGM	SLABÉ STRÁNKY <ul style="list-style-type: none">• Úzké ulice Škrovádu• Severní část ulice TGM bude dle modelu po otevření obchvatu téměř stejně frekventovaná
PŘÍLEŽITOSTI <ul style="list-style-type: none">• Zjednodušení složitých nenormových křižovatek formou okružní křižovatky• Zjednosměrnění zvýší kapacitu parkovacích míst a zpřehlední některé křižovatky	HROZBY <ul style="list-style-type: none">• NIMBY efekt u dopravních staveb• Vzrůst intenzit na ulici Vítězství

7.2 Cyklistická doprava

SILNÉ STRÁNKY <ul style="list-style-type: none">• Rovinatý terén• Tradice využívání cyklistiky k rekreaci i denní dojíždce• Dobré napojení na síť cyklotras do většiny směrů	SLABÉ STRÁNKY <ul style="list-style-type: none">• Bariéra v podobě ulice T. G. Masaryka ve směrech sever – jih i východ – západ• Příliš úzká Škrovádská ulice neumožňuje bezpečnou cyklistiku• Nádraží s půjčovnou jízdních kol ČD není napojeno na síť cyklotras
---	--



PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
<ul style="list-style-type: none">• Zvýšení podílu cyklistiky zlepšením prostupnosti hlavních směrových os ve městě• Zlepšení dostupnosti centra po zklidnění ulice T.G. Masaryka• Zkrácení cest z centra Slatiňan do Orle zvětší akční rádius cyklistiky	<ul style="list-style-type: none">• Nová výstavba bez zohlednění cyklistické dostupnosti

7.3 Pěší doprava

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
<ul style="list-style-type: none">• Relativně malé vzdálenosti v rámci města• Okolí Chrudimky nabízející klid a rekreační vycházky	<ul style="list-style-type: none">• Chybějící přechody v ulicích Vítězství a T.G. Masaryka• Chybějící chodníky nebo pěšiny viz výčet výše• Chybějící přímé pěší napojení Oqemy a přilehlých podniků na nádraží
PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
<ul style="list-style-type: none">• Zpříjemnění koridoru Chrudimky v celé délce• Napojení Orle na centrum Slatiňan novou přímou stezkou	<ul style="list-style-type: none">• Bariéry v podobě frekventovaných ulic bez přechodů – Vítězství a T.G. Masaryka



8 NÁVRHOVÁ ČÁST

8.1 Individuální automobilová doprava

Jednotlivé návrhy stavebních úprav a změny dopravního režimu (zejména jednosměrky, úpravy křižovatek) jsou zobrazeny v mapách návrhů č. D.1 Problémový výkres a D.2 Problémový výkres – detail. Jsou zde taktéž rozděleny návrhy do jednotlivých horizontů.

Drobné úpravy vedení komunikací, případně také změny dopravního režimu v souvislosti s výstavbou parkovacích míst ve velkém měřítku, jsou také zobrazeny v mapách C.1 až C.5.

Mezi zásadní stavební návrhy lze zařadit zejména doporučení výstavby okružních křižovatek TGM x Švermova x Škrovádká a TGM x Na Rembáni x Sečská. Tyto křižovatky jsou z hlediska norem naprosto nevyhovující a kvůli jejich charakteristikám skýtají velký potenciál pro nehody a skoronehody. Doporučujeme na tyto křižovatky provést dopravně-bezpečnostní audit.

Ulici Škrovádké nábřeží mezi ulicemi Škrovádká a Jungmannova doporučujeme zklidnit formou obytné zóny. Dojde tak ke ztraktivnění ulice pro pěší a cyklisty. Zároveň se zde nabízí vést hlavní silnici od plovárny směrem do Jungmannovy ulice.

Dále doporučujeme rozšířit Škrovádkou ulici (spolu s vybudováním separátní stezky pro cyklisty). V části Švermovy ulice mezi ulicemi Palackého a Vítězství je navržen zákaz vjezdu nákladních automobilů. Je to zejména kvůli zklidnění dopravy u mateřské školky. Zákaz vjezdu nákladních automobilů však nedoporučujeme realizovat na ulici TGM, jelikož po převedení ze silnice 1. třídy tato silnice bude II/324 a bude také sloužit jako objízdná trasa pro případ mimořádné události na silnici I/37.

Co se týče režimu průjezdu a parkování ve východní části Medunovy ulice, je zde městem zpracován projekt parkovacích míst a zároveň je zachován obousměrný provoz pomocí výhyben. Zadavatel byl upozorněn, že zde může ve špičkách docházet ke kapacitním problémům u výhyben a že takovéto řešení může být podle názoru zpracovatele pro uživatele značně nepřehledné. Pokud zde bude docházet k problémům s průjezdností, přehledností a v důsledku toho i s bezpečností provozu (jako je dnes patrné ve Škrovádě při příjezdu k ulici U Lesa), doporučuje zpracovatel zjednosměrnění východní části Medunovy ulice ve směru od č.p. 684 k č.p. 818. Zároveň by touto úpravou došlo k uvolnění prostoru pro další parkovací místa.

Navrhované změny dopravního režimu v podobě zjednosměrnění komunikací jsou patrné na výkresech č. C.1 – C.5 a na problémových výkresech D.1 a D.2. Zjednosměrnění některých komunikací umožňuje významně zvýšit počet legálních parkovacích míst – mnohá z nich jsou tímto podmíněna.

Pro zlepšení bezpečnosti a také pro efektivnější plánování lze na vjezdech do města umístit informační radarové systémy měřící rychlost, které také umožní přečíst SPZ a data o intenzitách provozu uložit na server pro další vyhodnocení. Tímto způsobem lze efektivně provádět sčítání intenzit na komunikacích, a tím i lépe plánovat dopravní opatření.



Plošné omezení rychlosti

Co se týče plošného omezení rychlosti, je navržena v oblastech mimo sběrné komunikace zóna 30 km/h. Mezi ulice, kde je navrženo ponechání současné rychlosti 50 km/h, patří zejména:

- TGM
- Vítězství
- Švermova
- K Vlčnovu
- Schmoranzova
- Sečská
- Jižní části ulice V Kaštánci

V případě zklidněných komunikací kategorie D (obytná nebo pěší zóna) by mělo dojít k takové stavební úpravě, aby celá oblast vyznačená příslušnými značkami byla stavebně upravena v souladu s principy těchto zón – tj. aby dopravní prostor těchto ulic byl opravdu sdílen všemi účastníky provozu, jejichž provoz je v zóně povolen, a aby například byla jasně zvýrazněna možnost parkování pouze na vyznačených místech. Dále doporučujeme zvolit povrch, který řidičům jasně sdělí, že se nachází na zklidněné komunikaci.

Je nutné také dbát na dodržení dostatečných rozhledových poměrů a na psychologickou přednost na hlavní komunikaci, dále v případě průsečných komunikací upravit nároží tak, aby odbočení vpravo z hlavní komunikace na vedlejší bylo rychlejší a plynulé (větší poloměr), a při odbočení vpravo z vedlejší na hlavní komunikaci byl řidič nucen více zpomalit a přibrzdit před hlavní komunikací (menší poloměry dle ČSN 73 6102).

8.2 Cyklistická doprava

Ve shodě s koncepcí dvou na sebe kolmých páteřních koridorů, popsanou podrobněji v kapitole 8.3 Pěší doprava, jsou i pro základní cyklistickou obsluhu Slatiňan voleny dva koridory vedené ve shodných trasách:

- 1) **Koridor západ – východ:** Atraktivitu tohoto koridoru pro cyklisty zvyšuje kromě skutečností platných shodně pro cyklistiku i pěší dopravu (uvedených již v kapitole 8.3) také provozování půjčovny jízdních kol ČD přímo na nádraží, vedení cyklotrasy 4194 od Chrudimky tímto koridorem do Nádražní ulice, ze které uhýbá Švermovou ulicí směrem na Vlčnov a Hrochův Týnec. V opačném směru od Chrudimky k zámku pak je značena cyklotrasa 4112, která dále pokračuje přes Trpišov na Licibořice. Bez značené cyklotrasy tak zůstává pouze úsek mezi Švermovou ulicí a nádražím.

Z hlediska bezpečnosti cyklistické dopavy je problematický především úsek mezi ulicemi Wolkerovou a T.G. Masaryka včetně samotného křížení s Masarykovou ulicí. Kromě zklidnění Nádražní ulice uvedeného již v kapitole 8.3 je řešením také již výše zmíněné doplnění přechodu pro chodce. Ten by měl být samozřejmě doplněn též značeným přejezdem pro cyklisty.

Pro vyšší využitelnost tohoto koridoru obyvateli Slatiňan je vhodné zajistit pohodlný přístup k němu také obyvatelům bytových domů, které jsou soustředěny jednak



v blízkosti ulice Boženy Němcové, jednak v oblasti mezi Tyršovou, Švermovou a družstevní ulicí. Za tím účelem je vhodné vnímat Tyršovu ulici jako propojku obou sídlišť, jakož i jejich napojení na cyklistický koridor, a kultivovat ji pro zvyšování pohodlí a bezpečnosti cyklistické dopravy.

Dalšímu budoucímu rozvoji cyklistiky v západo-východním koridoru nepochybně napomůže také navrhované budoucí pěší a cyklistické propojení od nádraží podél železniční trati na Orel, které výrazně zkrátí spojení těchto dvou obcí.

- 2) **Koridor sever – jih:** Trasy vedoucí podél řeky (v tomto případě Chrudimky) bývají mezi cyklisty oblíbené díky kombinaci rovinatého profilu a příjemného klidného prostředí. Již nyní využívá tento koridor od zámku na sever cyklotrasa 4112 přes Chrudim do Sezemic a od zámku na jih cyklotrasa 4113 přes Loučky do oblasti CHKO Železné hory. Na jihu ve Škrovádu na tento koridor navazuje také cyklotrasa 4177, která vede od Liboměřic a Licibořic na Kunří, Orel a Tři Bubny.

Tento koridor nabízí kromě turistického a rekreačního potenciálu navíc téměř přímou spojnici Škrovádu s centrem Slatiňan a možnost pravidelné dojížděky na kole do průmyslového areálu bývalého cukrovaru a do Chrudimi. Kombinace obou koridorů jejich využitelnost ještě dále zvyšuje (např. pro spojení ze Škrovádu na nádraží).

Z hlediska bezpečnosti degraduje významně tento koridor křížení s ulicí T.G. Masaryka, které navrhujeme odbourat výstavbou již výše zmíněné stezky pro pěší a cyklisty pod západním obloukem mostu knížete Auersperga. Dále je z důvodu nedostatečné šířky vozovky jako pro cyklisty nebezpečný hodnocen podstatný úsek Škrovádské ulice. Tento problém doporučujeme řešit vytvořením nové stezky pro pěší a cyklisty mezi vozovkou a říčním břehem.

Významné zlepšení pro cyklistiku ve Slatiňanech také nabídne vyznačení cyklopruhů na ulici T.G. Masaryka. Dle našeho návrhu by měly být v obou směrech vedeny jednosměrné cyklopruhy přiléhající z pravé strany k jízdnímu pruhu pro automobily. V místě jejich křížení s koridorem západ – východ (tedy u vyústění Nádražní ulice) je potřeba zajistit vybudování bezpečných nájezdů na tento koridor, k čemuž je možné využít například prostor parkovacího pásu.

V místě vyústění ulice Vítězství do Masarykovy ulice by mohly být tyto cyklopruhy provedeny formou cyklopiktokoridoru přes kruhový objezd a navázány s využitím existující lávky vedle mostu knížete Auersperga na koridor sever-jih. Tím by bylo zajištěno přímé a pohodlné cyklistické propojení centra Slatiňan k areálu bývalého cukrovaru a na Chrudim.

Variantně je možné pro zlepšení cyklistické dostupnosti areálu bývalého cukrovaru Chrudimi z centra Slatiňan využít most železniční vlečky do areálu cukrovaru a upravit jej tak, aby umožňoval bezpečný a legální pohyb cyklistů při zachování jeho využitelnosti pro železnici a pěší docházku. Tuto stezku by bylo vhodné výhledově propojit v linii existující neoficiální pěšiny podél kolejí na Tyršovu ulici, jakkoliv takové propojení komplikují složité prostorové poměry u garáží severně od Husovy ulice.

Parkovací infrastruktura pro cyklisty

Co se týče parkovacích míst pro cyklisty, adekvátní parkovací kapacita (cca 40 míst – stojany s přístřeškem) je u nádraží. Vzhledem k poloze stranou od nádražní budovy je zde doporučeno



umístit kamerový systém. Dále z veřejných institucí má adekvátní kapacitu stojanů na kolo městský úřad (cca 10 míst). Vzhledem k nedostatečné kapacitě stojanů u zámku (taktéž cca 10 míst) je třeba dle správy zámku jejich rozšíření na 20 – 30 míst. U areálu školy lze uvažovat o přesunutí kolárny před školní budovu – zatraktivní to cyklodopravu. Dále je vhodné posílit cyklostojany u plovárny a u Spartaku. Na frekventované cyklostezce podél Chrudimky se nabízí výstavba dalšího cyklistického vybavení – nabíjecí stanice pro elektrokola a servisní místo (hustilka, základní nářadí upevněné ke sloupku ocelovými lanky).

Koncepční návrhy doplnění sítě komunikací pro cyklisty jsou v příloze č. B.2 Mapa průjezdnosti pro cyklisty. U návrhů jednosměrných ulic je vhodné prověřit obousměrný provoz cyklistů ve vyšších fázích projektové dokumentace.

Drobné úpravy vedení navrhovaných stezek pro pěší a cyklisty ve velkém měřítku jsou také zobrazeny v mapách C.1 až C.5 u návrhů parkovacích míst.

Zásadní stavby jsou zobrazeny v mapách návrhů č. D.1 Problémový výkres a D.2 Problémový výkres – detail. Jsou zde taktéž uvedeny jednotlivé horizonty.

Ostatní opatření zde uvedená lze aplikovat v horizontu 2025, případně při rekonstrukci souvisejících staveb (např. výstavby parkovacích míst).

8.3 Pěší doprava

Prostorové uspořádání města a územní rozložení jednotlivých funkcí a služeb v něm vede k vytvoření dvou na sebe kolmých potenciálně významných páteřních pěších koridorů:

Koridor východ – západ nabízí propojení nádraží a hlavního vstupu na zámek a je tak přirozeně hlavní pěší linií pro turisty a návštěvníky města. Tomu odpovídá fakt, že je v celé délce značena žlutou turistickou značkou. Kromě turistického potenciálu však slouží tato trasa také pro pěší docházku obyvatel Slatiňan na nádraží.

Západní část trasy (mezi zámkem a ulicí T.G. Masaryka) je již v současné době vedena téměř výhradně po komunikacích bez provozu motorových vozidel, avšak v místě křížení s Masarykovou ulicí není zajištěn její bezpečný přechod. Nejbližší přechody pro chodce jsou zde vyznačeny až 120 m severně, resp. 160 m jižně od křížení pěšího koridoru s hlavní ulicí.

Navrhujeme proto doplnění přechodu pro chodce přímo v místě jejich křížení. Vzhledem k tomu, že ve východní části trasy jsou pro chodce k dispozici pouze chodníky, které svou šířkou neodpovídají komfortu chodců na této významné pěší spojnici, pak navrhujeme zklidnění Nádražní ul. mezi ulicemi T.G. Masaryka a nádražím.

Pro další posílení významu tohoto koridoru pro obyvatele Slatiňan a návštěvníků města a zejména pro jejich komfort k přístupu na nástupiště z části města od ulice Vítězství, je možné protáhnout existující přechod přes koleje i přes třetí kolej od staniční budovy. Tímto řešením bude usnadněn, a svým způsobem i více zabezpečen, přístup pro zaměstnance společnosti OQEMA, s. r. o., nebo návštěvníků muzejní expozice v budově vodárny slatiňanského nádraží.

Koridor sever – jih vede podél řeky Chrudimky, kopíruje ve většině své trasy Vlastivědnou trasu krajem Chrudimky, od které se odpojuje pouze pod zámkem, kde pokračuje v koridoru



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost



Vrchlického ulice podél řeky až pod most knížete Auerspergra, který podchází nově navrženou stezkou pod západním obloukem mostu. Vzhledem k blízkosti řeky, která poskytuje příjemné prostředí, i díky přímému napojení na areály sportovišť je určen především turistickému a sportovnímu využití. Lze však očekávat, že jej budou v dílčích úsecích využívat i obyvatelé Slatiňan k pěším cestám po městě.

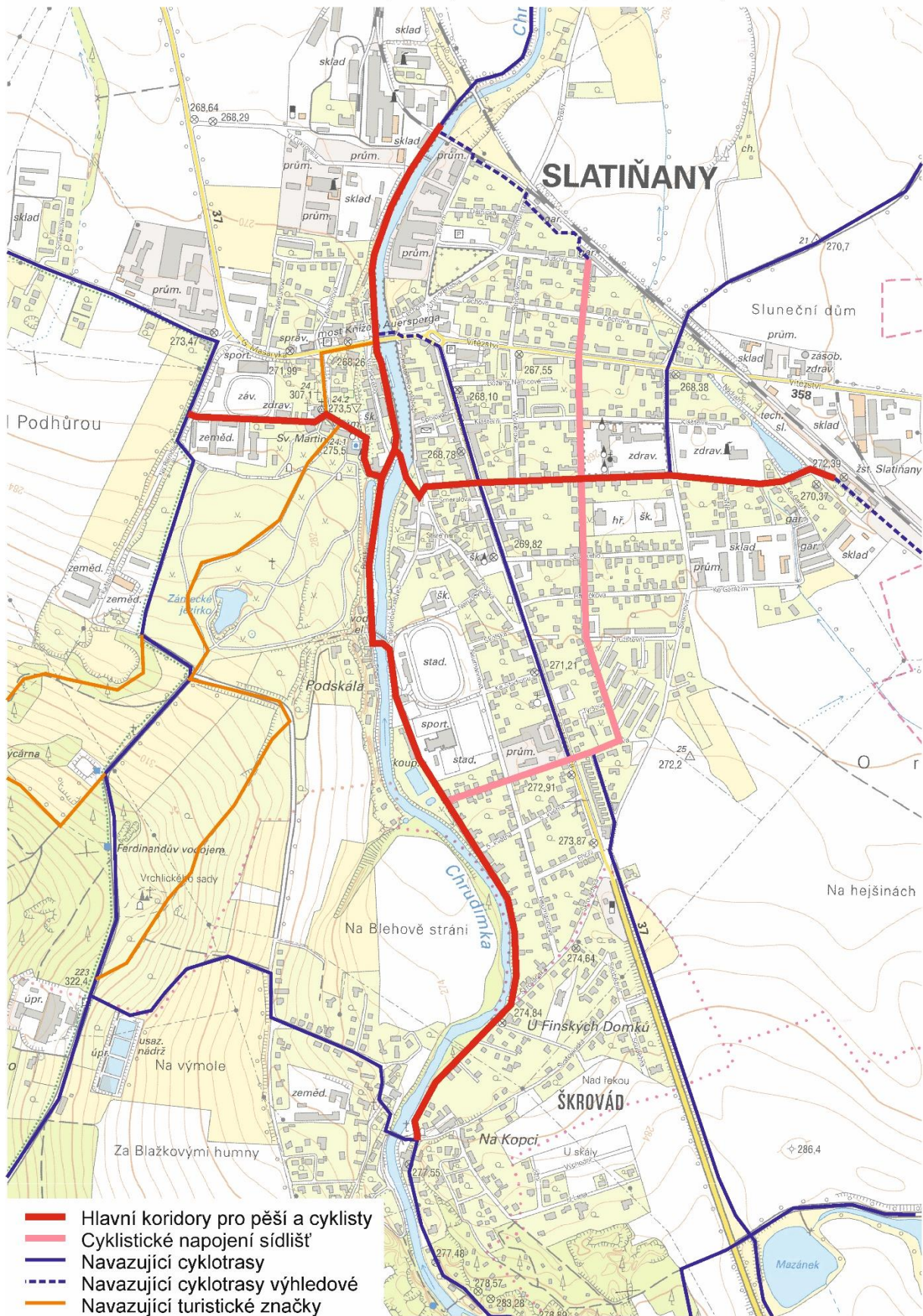
V rámci tohoto koridoru byla identifikována dvě výrazně problematická místa. Prvním z nich je křižovatka Škrovádké ulice a Škrovádkého nábřeží. Zde navrhujeme celkové přeřešení prostoru křižovatky vedoucí k jejímu nakolmení a doplnění chodníku nebo pěšiny podél Škrovádké ulice blíže k řece.

Druhým problematickým místem na koridoru je překonání ulice T.G. Masaryka, které je dnes realizováno přechody pro chodce. Vzhledem k prostorovým podmínkám se zde nabízí mimoúrovňové provedení trasy nově zřízenou stezkou pod západním obloukem mostu knížete Auerspergra, čímž by byla odstraněna faktická bariéra mezi ulicemi Vrchlického a Na Ostrově.

V celé délce koridoru by mělo být přihlíženo k jeho významu pro rekreaci a sportovní vyžití při volbě povrchů a prostorového uspořádání komunikací při budoucích stavbách a úpravách dotčených komunikací. To se kromě průběžné obnovy povrchů komunikací týká také dalších navrhovaných akcích navrhovaných v tomto koridoru, tedy zvyšování parkovací kapacity ve Vrchlického ulici včetně komplexní úpravy prostoru u Modely, zřizování parkovacích kapacit u Spartaku, případně u plovárny, a komplexního řešení uspořádání Škrovádké návsi.



Koncepce cyklistické a pěší dopravy





Co se týče nebezpečných úseků, kritické jsou především ulice západně od zámku, kde je frekventovaný pohyb turistů – ulice V Kaštance a Na Rembáni, dále jižní část Švermovy ulice a dále úzké ulice v části Škrovád a Trpišov.

Ve městě také chybí bezpečné přechody přes ulici Vítězství a TGM, které výrazně znesnadňují pohyb v rámci Slatiňan. V rámci studie byly doplněny a také je zde **návrh možného příčného uspořádání ulice TGM (příloha č. E.1)**, který lze aplikovat na jižní část ulice TGM. Vzhledem k tomu, že ulice TGM není konstantně široká, lze jednotlivé skladební prvky také rozšířit. Nutné je zde také předsazení chodníkových ploch u přechodů. Šířkové uspořádání umožňuje umístění cyklopruhů / piktokoridoru a parkovacích míst po obou stranách ulice. Dále je zde prostor pro zachování zeleně. Konkrétní návrh uspořádání by měl vzniknout z územně-technické studie.

Městem plánované ulice / chodníky usnadní pohyb především v oblasti Kaštánky, dále je zde řešeno kvalitní propojení nádraží a Škrovádu a dále napojení východní části Škrovádu s Kunčím. Zároveň se zde nabízí zatraktivnění pěší osy mezi nádražím a zámekem.

Pro zvýšení bezpečnosti pohybu chodců je doporučeno předsadit chodníkové plochy u přechodů, které jsou na frekventovaných místech, nebo v místech se špatnými rozhledovými poměry.

Koncepční návrhy doplnění chodníků jsou v příloze č. B.1 Mapa průchodnosti pro chodce.

Drobné úpravy vedení chodníků ve velkém měřítku jsou také zobrazeny v mapách C.1 až C.5 u návrhů parkovacích míst.

Zásadní stavby jsou zobrazeny v mapách návrhů č. D.1 Problémový výkres a D.2 Problémový výkres – detail. Jsou zde taktéž uvedeny jednotlivé horizonty.

Ostatní opatření zde uvedená lze aplikovat v horizontu 2025, případně při rekonstrukci souvisejících staveb (např. výstavby parkovacích míst).



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost



9 ZÁVĚR

Generel dopravy města Slatiňany představil komplexní návrh řešení pěší, cyklistické i individuální automobilové dopravy ve městě Slatiňany. Velmi důležitá je také provázanost jednotlivých dopravních módů, které se vzájemně ovlivňují.

Generel představil řešení 60 hlavních problémů, jejichž vyřešení významně zkvalitní dopravu ve Slatiňanech. Jednotlivá stavební řešení jsou znázorněna ve výkresech, avšak vzhledem k podrobnosti Generelu je vhodné zpracovat územně-technickou studii, která detailně prověří technické možnosti území.

Dostavba obchvatu Slatiňan zásadním způsobem změní dopravu ve městě a její ustálení potrvá ještě několik měsíců až let po dostavbě obchvatu. Doporučujeme proto pravidelně monitorovat intenzity na hlavních komunikacích, jelikož řešení spousty projektů navržených v Generelu se odvíjí právě od hustoty dopravy a její skladby.