



Plán udržitelné městské mobility města Kopřivnice

Analytická část



UDIMO spol. s r. o.

Ing. Petr Macejka Ph.D. a kol.

06/2019

Obsah

Seznam zkratk	5
1. Úvod	7
2. Zadání analytické části	8
3. Vymezení řešeného území	8
4. Principy a postup zpracování	8
4.1. Principy zpracování	8
4.2. Harmonogram zpracování	10
5. Výchozí podmínky řešení	10
5.1. Posouzení vlivu nadnárodních, národních, regionálních a místních dokumentů a možností vyplývajících z vazeb a požadavků na PUMM Kopřivnice	11
5.2. Teoretická základna	11
Metodika pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky	11
5.3. Dokumenty EU	15
Bílá kniha – Cesta k jednotnému evropskému dopravnímu prostoru – ke konkurenceschopnému a efektivnímu dopravnímu systému (2011)	15
Politika transevropské dopravní sítě (TEN-T)	19
Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k tématu Plán jednotného evropského dopravního prostoru – úspěchy a úkoly	21
Evropa 2020 Strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění	22
5.4. Dokumenty ČR	23
Politika územního rozvoje České republiky, aktualizace č. 1 (2015)	23
Dopravní politika ČR na roky 2014-2020	25
Dopravní sektorová strategie 2. fáze	27
Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020	29
Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013-2020	29
Národní program snižování emisí	30
Střednědobá strategie zlepšování kvality ovzduší do roku 2020 (2015)	31
Program zlepšování kvality ovzduší zóna Moravskoslezsko - CZ08Z	32
Národní akční plán čisté mobility (2015)	33
5.5. Krajské strategické dokumenty a dokumenty mikroregionu	36
Zásady územního rozvoje (ZÚR)	36
Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury	37
Plán dopravní obslužnosti území Moravskoslezského kraje na období 2017 - 2021	38
Koncepce cyklistické dopravy na území Moravskoslezského kraje	39

Akční plán protihlukových opatření pro hlavní pozemní komunikace ve vlastnictví Moravskoslezského kraje.....	39
5.6. Strategické a koncepční dokumenty města.....	39
Územní plán města Kopřivnice a související územně plánovací dokumentace.....	39
Strategický plán rozvoje města pro období 2007 – 2022 (aktualizace 2014).....	41
Profil města (2013)	43
Generel cyklistické dopravy (2016)	44
Strategie rozvoje cyklistické dopravy města Kopřivnice pro léta 2015-2020, Kopřivnice na kolečkách (2014)	44
Sociodemografická studie města Kopřivnice (2012)	44
Komplexní dopravní studie města Kopřivnice (2009) – Dopravní, Hluková a Rozptylová studie.....	45
Plán zlepšování kvality ovzduší pro město Kopřivnice (2017)	45
Analýza bezbariérovosti vybraných tras a objektů v Kopřivnici k roku 2018	46
Systém parkování v centru města	46
Adaptační strategie města na změnu klimatu pro město Kopřivnice (2017)	46
5.7. Ostatní dokumenty města	46
Prověření možnosti vedení cyklistů po stávajících chodnících (2018).....	46
Studie na úpravu ulice K Očnímu (2018)	47
Revitalizace centra města Kopřivnice (2019)	47
Rozšíření parkovacích ploch na ulici Družební v Kopřivnici (2018).....	48
Úprava křižovatky Kpt. Jaroše x Záhumenní.....	48
Doplnění chybějící dopravní infrastruktury pro pěší v okolí křižovatky Štramberská, Záhumenní a Nádražní	48
Parkoviště na ul. Zdeňka Buriana (2019)	50
Chodník a přechod pro chodce na ul. Záhumenní (2018)	50
Ulice Průmyslový park - autobusová zastávka před firmou Erich Jaeger, přechod pro chodce a navazující komunikace pro pěší	50
Úprava přechodu pro chodce na ul. Čs. armády před Komerční bankou.....	50
Úprava veřejných prostranství v okolí nového Technického muzea v Kopřivnici	52
6. Dopravní průzkumy (KSD).....	52
6.1. Průzkumu dopravního chování obyvatel Kopřivnice	52
6.2. Průzkum dopravního chování u relevantních organizací.....	53
6.3. Průzkum statické dopravy	55
6.4. Směrový průzkum.....	57
6.5. Křižovatkový průzkum	58
6.6. Profilový průzkum cyklistické dopravy	59

6.7.	Průzkum pěší dopravy	62
7.	Analýza a prognóza demografie	64
7.1.	Prognóza počtu obyvatel	67
8.	Analýza územního a dopravního plánování (využití a rozmístění funkcí v území a jejich vliv na mobilitu) .	69
8.1.	Analýza bezpečnosti dopravy	69
9.	Analýza proveditelnosti nízkoemisní zóny a zavedení regulačního řádu	72
10.	Hodnocení stávajícího procesu plánování mobility na městské úrovni	72
10.1.	SWOT analýza stávajícího systému managementu mobility v Kopřivnici jako celku.....	73
11.	Charakteristika poptávky po mobilitě	74
11.1.	Vymezení a popis území, spádové oblasti města	74
11.2.	Inventarizace dat na podkladu statistických obvodů dle ČSÚ	75
11.3.	Obyvatelstvo, demografická struktura	76
11.4.	Socioekonomický profil území, oblastí	76
11.5.	Rekreace a volnočasové aktivity	77
11.6.	Mobilita (hybnost), dělba přepravní práce, průměrná přepravní vzdálenost dle módů dopravy	77
11.7.	Přepravní objemy individuální osobní a nákladní dopravy (vnitřní, zdrojová/cílová, tranzitní, doprava s dopadem na definované území).....	82
11.8.	Přepravní objemy veřejné dopravy	83
11.9.	SWOT	85
12.	Hluková zátěž	86
13.	Imisní zatížení města škodlivinami emitovanými dopravou	88
13.1.	SWOT znečištění ovzduší	93
14.	Individuální automobilová doprava, pozemní komunikace	93
14.1.	Stav sítě pozemních komunikací.....	93
15.	Základní komunikační skelet, dopravní kostra města,	94
15.1.	Přepravní vztahy, intenzita dopravy, obsazení vozidel.....	95
15.2.	Výkonnost skeletu, hustota provozu, kapacitní rezervy	95
15.3.	Úroveň kvality přepravy, dostupnost území.....	95
15.4.	Organizace dopravy, dopravně zklidněné oblasti.....	96
15.5.	Závady a problémové oblasti, nehodové lokality	97
15.6.	SWOT.	100
16.	Doprava v klidu (statická doprava)	101
16.1.	Nabídka v centru města	101
16.2.	Odstavování v bytových souborech.....	101
16.3.	SWOT statické dopravy.....	105

17.	Veřejná osobní doprava (včetně železnice)	105
17.1.	Stav infrastruktury (trasy, zastávky, terminály)	105
17.2.	Dosažitelnost zastávek, kvalita pěších přístupů	106
17.3.	Přepravní vztahy a zatížení sítě, přestupní vazby	107
17.4.	Využití nabídky, kapacitní rezervy	107
17.5.	Ukazatele kvality přepravy, dostupnost území.....	109
17.6.	Služby pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace.....	109
17.7.	Integrace osobní dopravy, koordinace a harmonizace nabídky jednotlivých druhů VHD a jednotlivých přepravečů.....	110
17.8.	Závady a problémové oblasti.....	110
17.9.	Skladba vozového parku VHD ve vazbě na alternativní druhy energie	110
17.10.	SWOT.....	110
18.	Cyklistická doprava	111
18.1.	SWOT	113
19.	Pěší doprava.....	113
19.1.	Stav sítě základních pěších tras, posouzení stavu, závady v pohybu osob	114
	Bezpečná cesta do školy	114
19.2.	Podmínky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace.....	116
	Stav sítě základních pěších tras, posouzení stavu, závady v pohybu osob.....	117
	Podmínky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace.....	118
19.3.	Pěší zóny, obytné ulice a zóny, turistické trasy, vazby na území regionu.....	119
19.4.	Intenzita pěší dopravy, hodnocení vztahu k silniční dopravě.....	120
19.5.	Problémové oblasti, nehodové lokality	122
19.6.	SWOT	122
20.	Nákladní silniční a železniční doprava, kombinovaná doprava.....	122
20.1.	Stav infrastruktury a technologických zařízení	122
20.2.	Dostupnost území, překladiště a logistická centra, efektivita činností	123
20.3.	Distribuce zboží v centru města.....	123
20.4.	Závady a problémové oblasti.....	123
20.5.	SWOT	124
21.	Souhrnná analýza výchozího stavu, problémy a příležitosti s vazbou na oblasti monitoringu a sledované indikátory	124
21.1.	SWOT analýza pro jednotlivé druhy dopravy.	127
21.2.	Stanovení a odsouhlasení oblastí monitoringu a indikátorů a naplnění hodnotami stávajícího stavu.	128
22.	Zpracování připomínek	128

Seznam tabulek	129
Seznam obrázků	130

Seznam zkratk

- B+G - zaparkuj a dojde pěšky, parkoviště pro zajištění multimodální dopravy IAD - chůze
- B+R - jeď na kole, zaparkuj a jeď veřejnou dopravou, parkoviště pro zajištění multimodální dopravy IAD - kolo
- BaP - benzo(a)pyren
- CNG - stlačený zemní plyn
- EK - Evropská komise
- EU - Evropská unie
- EV - elektrické vozidlo
- IAD - individuální automobilová doprava
- IDS - integrovaný dopravní systém
- K+R - dovez někoho autem, který pak pojede veřejnou dopravou, parkoviště pro zajištění multimodální dopravy IAD (spolujezdec) - VHD
- KČT - Klub českých turistů
- KODIS - koordinátor IDS Moravskoslezského kraje, Společnost Koordinátor ODIS s. r.o.
- Ldvn - hlukový ukazatel den, večer, noc
- Ln - hlukový ukazatel noc
- LPG - Zkapalněný ropný plyn
- MSK - Moravskoslezský kraj
- MŠ - mateřská škola
- P+R - zaparkuj a jeď veřejnou dopravou, parkoviště pro zajištění multimodální dopravy IAD - VHD
- PAD - příměstská autobusová doprava
- PM₁₀ - polétavý prach s velikosti 10 mikrometrů
- PM_{2,5} - polétavý prach velikosti 2,5 mikrometru
- PUMM - plán udržitelné městské mobility
- PÚR - Politika územního rozvoje České republiky
- TEN - T - Transevropské dopravní síť
- ULEV - ultra nízkoemisní vozidlo

- ÚP - územní plán
- VHD - veřejná hromadná doprava
- VLD - veřejná linková doprava
- VOC - Těkavá organická látka
- VPS - veřejně prospěšná stavba
- ZÁKOS - základní komunikační síť
- ZŠ - základní škola
- ZÚR - zásady územního rozvoje

1. Úvod

Plán udržitelné městské mobility z r. 2019, dále označován také zkratkou PUMM je strategickým dokumentem, který má za cíl uspokojit potřeby mobility lidí a podniků ve městě a jeho okolí. Vede ke zlepšení života zajištěním udržitelného dopravního systému z pohledu ekonomiky, sociálních a environmentálních potřeb minimalizací nežádoucích dopadů dopravy na životní prostředí, ekonomiku a společnost jako celek.

Stejně jako jiná města v České republice se i Kopřivnice potýká se všeobecným nárůstem dopravní zátěže, která s sebou přináší i řadu negativních vlivů. V oblasti životního prostředí se nejčastěji zmiňuje vypouštění CO₂, emise drobných prachových částic, vytváření hluku a vibrací. Tato problematika se přenáší i do zdravotnictví – a nemusí jít pouze o dočasný nárůst respiračních onemocnění při zimní smogové situaci. Na základě toho bylo rozhodnuto začít s přípravou PUMM.

Hlavním ideovým východiskem PUMM je snaha ke směřování k udržitelnému dopravnímu systému, který naplňuje potřeby mobility z pohledu ekonomiky, sociálních a environmentálních potřeb s tím, že minimalizuje nežádoucí dopady z dopravy na životní prostředí, ekonomiku i společnost jako celek. Je zřejmé, že se jedná o komplexní téma, které není zaměřené pouze na dopravní stránky věci a zajištění dopravní nabídky vůči uživatelské poptávce. Udržitelná doprava stojí na opatřeních ve všech druzích dopravy, včetně podpory alternativních paliv a pohonů (CNG, elektromobilita, motory s nízkou spotřebou, atd.). Nejedná se tedy pouze o dílčí opatření pro některé skupiny uživatelů (např. cyklisty a pěší). Cílem je plánovat a realizovat celý dopravní systém v udržitelných mezích, což je hlavní poslání PUMM.

PUMM by měl přispět k systémovějšímu přístupu k dopravě a mobilitě, aby se související opatření a investice na úrovni města v následujících letech nerozhodovala ad-hoc bez řádné analýzy a jednotné vize. Předpokladem pro dosažení tohoto stavu je společenská shoda, a proto je při vytváření kladen důraz na veřejné projednání jak se zástupci odborné, tak i laické veřejnosti.

PUMM koordinuje především územní a dopravní plánování, aby navržený dopravní systém, zajistil dostupnost základních cílů a služeb všem cílovým skupinám, aby preferoval ekologickou dopravu a snižoval spotřebu energie a zvýšil bezpečnost dopravy.

Analytická část je tvořena jako informační báze k roku 2018-2019.

Vypracování PUMM je založeno na integrovaném přístupu (horizontálním i vertikálním) s velkým podílem spolupráce, koordinace a konzultací mezi různými úrovněmi veřejné správy a příslušnými orgány. Zpracování je založeno na komunikační strategii s veřejností včetně projednání.

Postup zpracování a projednání PUMM je rozdělen na následující fáze:

- Analytická část
- Návrhová část včetně Akčního plánu udržitelné městské mobility

Tvorba PUMM Kopřivnice je spolufinancována z Národního programu Životní prostředí. Dokument musí být zpracován v souladu s Metodikou pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky (zpracovatel Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., 2015), pouze ve zvlášť odůvodněných případech lze postupovat i jinými vhodnými způsoby. PUMM zároveň musí zahrnovat opatření stanovená v příslušném programu zlepšování kvality ovzduší (včetně nízkoemisní zóny) a dále návrh regulačního řádu v souladu s § 10 odst. 4 a 5 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění, příp. zhodnocení nevhodnosti jeho vyhlášení.

Analytická část zahrnuje přezkum a analýzu stavu a možností rozvoje dopravních subsystémů od nemotorové přes statickou a hromadnou až po nákladní dopravu a zásobování. Obsahuje vyhodnocení všech systémů po stránce kapacity, nabídky a poptávky a z nich vyplývající disproporce, které je nutné řešit.

Hlavním cílem analytické části je poskytnout datovou základnu týkající se fungování dopravní soustavy a vyhodnotit dopady dopravy na kvalitu života a na životní prostředí v rámci vymezeného území. Analýza poskytne popis nabídky a poptávky po dopravě na půdorysu základních dopravních témat:

- Úvodní analýza a charakteristika území
- Charakteristika poptávky po mobilitě
- Individuální automobilová doprava
- Doprava v klidu
- Veřejná doprava
- Cyklistická a pěší doprava
- Nákladní doprava a logistika

Z dostupných podkladů (demografické údaje, sociologické průzkumy, rozložení pracovních příležitostí, rozmístění vzdělávacích institucí, umístění nákupních center, rozvojových ploch města, atd.) je odvozena hybnost obyvatel a hlavní směřovost přepravních vztahů každodenní dopravy.

V analytické části je provedeno formou vhodných tabulek a grafických příloh vyhodnocení stávající kvality mobility, zhodnocení dopravní obslužnosti a dostupnosti. Je vyhodnocena prostupnost území pro pěší a cyklistickou dopravu.

V závěru analytické části jsou vytvořeny SWOT analýzy nejen pro jednotlivé dopravní systémy, ale i pro komplexní dopravní systém města. Dále jsou zhodnoceny vlivy na životní prostředí, zejména na kvalitu ovzduší.

2. Zadání analytické části

Cílem této části dokumentu je analýza stávajícího stavu území v oblasti mobility, definování výchozího stavu v jednotlivých oblastech mobility a jejího dopadu na životní prostředí. Budou analyzovány konkrétní problémy a příležitosti města v oblasti udržitelné mobility (SWOT analýza), zpracovány prognózy s posouzením vývoje, které budou projednány s klíčovými partnery a veřejností.

3. Vymezení řešeného území

Řešeným územím pro PUMM budou katastrální území Kopřivnice, Drnholec nad Lubinou, Větrkovice u Lubiny, Mniší a Vlčovice, tvořené městem Kopřivnice a místními částmi Lubina, Mniší a Vlčovice. Řešení bude zohledňovat i vazby v rámci přilehlého regionu.

4. Principy a postup zpracování

4.1. Principy zpracování

Při zpracování PUMM jsou dodrženy základní principy plánování udržitelné městské mobility:

- Participační přístup – zapojení občanů a všech zainteresovaných partnerů ve všech fázích plánovacího procesu.
- Závazek pro udržitelnost – vyvážení socioekonomického rozvoje a kvality životního prostředí.
- Integrovaný přístup – integrace různých odvětví hospodářské správy i různé úrovně správních orgánů včetně zahrnutí sousedních (ovlivněných a ovlivňujících) oblastí, integrace všech relevantních druhů a forem dopravy (osobní i nákladní, individuální, sdílená, veřejná hromadná, motorizovaná, nemotorizovaná, služební, soukromá).

- Jasná vize, jasný záměr, měřitelné cíle – stanovení jasné vize rozvoje města s uvedením konkrétních měřitelných cílů a stanovením podmínek pro jejich pravidelné vyhodnocování.
- Přehled finančních nákladů a přínosů – odborný odhad finančních nákladů a dosažených přínosů, využívání synergie při návrhu souborů opatření pro zajištění stanovených cílů.

Tvorba plánu udržitelné městské mobility musí být založena participativním zapojením široké škály aktérů v území (tzv. stakeholderů). Při zapojování různých skupin aktérů musí být zvažováno, jaké formy zapojení jsou pro danou skupinu nejvhodnější a jaké skupiny zapojit. Cílem je vytvoření dostatku vhodných příležitostí pro všechny dotčené skupiny obyvatel k vyjádření a spolupovorbě plánu mobility. Komunikace mezi jednotlivými aktéry je popsána v komunikační strategii.

Řídící skupina je navržena a sestavena objednatelem, je tvořena politickými zástupci města a pracovníky městského úřadu, bude mít odpovědnost nad dohledem nad zpracováním PUMM.

Řídící skupina pro zpracování strategického dokumentu Plán udržitelné městské mobility města Kopřivnice:

- Ing. Miroslav Kopečný – starosta města, předseda skupiny
- Stanislav Šimíček – místostarosta města
- Mgr. Jiří Štěpán, vedoucí odboru rozvoje města
- Ing. arch. Milan Šmíd, vedoucí oddělení rozvoje území, odbor rozvoje města
- Ing. Lenka Šimečková, vedoucí oddělení strategického plánování, odbor rozvoje města
- Ing. Richard Petr, referent oddělení území, odbor rozvoje města
- Ing. Hynek Rulíšek, vedoucí odboru životního prostředí
- Ing. Jaroslav Jiřík, vedoucí oddělení lesního hospodářství a ochrany přírody, odbor životního prostředí
- Ing. Kamil Žák, vedoucí odboru majetku města
- Ing. Vladimír Pustka, jednatel společnosti Slumeko, s.r.o.

Vypracování seznamu spolupracujících partnerů pro zpracování SUMP. Seznam vznikne po zahájení prací na základě návrhu zhotovitele v součinnosti se objednatelem (úřady státní správy a územní samosprávy, policie městská a státní, sousední obce, podnikatelé, správci dopravních cest, provozovatelé dopravy, obchodní řetězce, významné firmy, odborné komunity, školy, organizace, atd.).

Návrh pracovních skupin (předpokládaný počet členů v jedné pracovní skupině je 10 osob) včetně odpovědných pracovníků a jejich kompetencí v následujícím členění pro celé období zpracování SUMP je proveden na základě dohody řídící skupiny a zpracovatele.

Pracovní skupina automobilová doprava předpokládá členy Petr Macejka (UDIMO), Elbl Václav (MSK), Filip Lukáš (IC Kopřivnice), Jiří Štěpán (MÚ Kopřivnice), Markéta Kvitová (MÚ Kopřivnice), Lumír Zrník (SSMSK), Zbyněk Kubala (SSMSK), Vladimír Pustka (SLUMEKO), Jan Müller (MÚ Kopřivnice), Dagmar Šmiřáková (SLUMEKO), Kamil Žák (MÚ Kopřivnice), Richard Petr (MÚ Kopřivnice), Pavlína Tobiášová (MÚ Kopřivnice), Hynek Rulíšek (MÚ Kopřivnice), (Policie ČR), Roman Španihel (MÚ Kopřivnice) a Milan Šmíd (MÚ Kopřivnice).

Pracovní skupina nemotorová doprava předpokládá členy Petr Macejka (UDIMO), Filip Lukáš (IC Kopřivnice), Jiří Štěpán (MÚ Kopřivnice), Markéta Kvitová (MÚ Kopřivnice), Lumír Zrník (SSMSK), Zbyněk Kubala (SSMSK), Vladimír Pustka (SLUMEKO), Jan Müller (MÚ Kopřivnice), Dagmar Šmiřáková (SLUMEKO), Kamil Žák (MÚ Kopřivnice), Richard Petr (MÚ Kopřivnice), Pavlína Tobiášová (MÚ Kopřivnice), Hynek Rulíšek (MÚ Kopřivnice), (Policie ČR), Roman Španihel (MÚ Kopřivnice) a Milan Šmíd (MÚ Kopřivnice).

Pracovní skupina veřejná hromadná doprava předpokládá členy Petr Macejka (UDIMO), Elbl Václav (MSK), Jiří Štěpán (MÚ Kopřivnice), Markéta Kvitová (MÚ Kopřivnice), Jan Širc (ČSAD Vsetín), Jan Müller (MÚ Kopřivnice), Silvie Poštulková (MSK), Kamil Žák (MÚ Kopřivnice), Richard Petr (MÚ Kopřivnice), Pavlína Tobiášová (MÚ

Kopřivnice), Hynek Rulíšek (MÚ Kopřivnice), Adam Vculín (KODIS), Roman Španihel (MÚ Kopřivnice) a Milan Šmíd (MÚ Kopřivnice).

Zájmové skupiny budou navrženy po dohodě mezi zhotovitelem a objednatelem (širší veřejnost, významní zaměstnavatelé, dopravní konzultanti, organizátoři významných akcí, zájmová a místní sdružení a další).

V rámci dohody je v rámci PUMM spolupracováno s firmami Brose CZ, spol. s r. o., Röchling Automotive Kopřivnice s. r. o., Erich Jaeger, s. r. o., KOVOK KOPŘIVNICE, s. r. o., Slumeko, s. r. o., Tatra Trucks, a.s., UnionOcel, s. r. o. a Městský úřad Kopřivnice. Tyto projevíli zájem účasti na projektu.

4.2. Harmonogram zpracování

Vstupní jednání bylo provedeno dne 14. 9. 2018. Na jednání bylo domluveno předání podkladů objednatelem a podklady nutné ke zpracování dokumentu PUMM. Byla nastavena součinnost součinnosti zhotovitele a objednatele. Do prosince 2018 je stanovena řídicí skupina. Od ledna 2019 je zveřejněn speciální web projektu pro prezentaci a komunikaci přípravy PUMM a KSD <http://mobilita-koprivnice.cz/>, který bude doplněn o dílčí výstupy ze sčítání dopravy a stávající dokumenty týkající se dopravy (viz web města / Dokumenty) a bude veřejnost vyzvána k zasílání podnětů a připomínek v oblasti dopravy.

V rámci harmonogramu je předpokládáno provedení jednání v prostorech objednatele s předáváním výsledků projednání (předpoklad cca 1x měsíčně).

Základní časový harmonogram je rozdělen na analytickou, návrhovou a strategickou část. Analytická část bude provedena do 06/2019 včetně veřejného projednání. Návrhová část bude provedena do 12/2019 včetně veřejného projednání a akčního plánu. Strategická část bude provedena od 03/2019 do 11/2019, tato bude projednána dvakrát. Jednou bude projednána v rámci analýzy v konceptu a podruhé v rámci návrhu s vazbou na stanovené opatření. Veřejné projednání analytické části se předpokládá 24. 6. 2019. Veřejné projednání návrhů se předpokládá 13.11.2019.

5. Výchozí podmínky řešení

Řešení se opírá o stávající základnu podkladů a výchozích podmínek uvedených v dokumentech:

- Územní plán města Kopřivnice ve své aktuální podobě,
- Zásady územního rozvoje Moravskoslezského kraje – ve své aktuální podobě zpracování;

Dokument navazuje a dále rozvíjí celorepublikové dokumenty z oblasti dopravy, a to především:

- Dopravní politika ČR 2014-2020 s výhledem na rok 2050 (2013),
- Bílá kniha: Koncepce veřejné dopravy 2015–2020 (2015),
- Střednědobá strategie zlepšování kvality ovzduší do roku 2020 (2015),
- Národní program snižování emisí,
- Národní akční plán čisté mobility (2015),
- Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy (2013),
- Národní strategie bezpečnosti silničního provozu (2017);

5.1. Posouzení vlivu nadnárodních, národních, regionálních a místních dokumentů a možností vyplývajících z vazeb a požadavků na PUMM Kopřivnice

Analýza vstupních podkladů je provedena s cílem zajistit návaznost strategie města na nadřazené strategie kraje, státu a EU. Dále jsou podrobeny rozboru dřívější strategie města a koncepční dokumenty zabývající se sektorem dopravy. Nakonec jsou hodnoceny dokumenty dříve plánovaných aktivit a je posouzena jejich aktuálnost a potřebnost. Další podkapitoly pojednávají o tezech dostupných dokumentů s vazbou na dopravu města jako takovou a tedy i na plán mobility. K nadřazeným dokumentům bylo přihlédnuto při zpracování.

Nadřazené dokumenty na úrovni EU, národní dokumenty a krajské dokumenty jsou zaměřeny na podporu udržitelné dopravy. Na úrovni EU je přiznána důležitá úloha osobních automobilů pro obsluhu venkovských a regionálních oblastí. Velký důraz je kladen na snižování emisí z dopravy vývojem motorů a zaváděním elektromobilů. Naopak vzdálenosti nad 300 km mají být překonávány zejména po železnici, letadlem nebo lodní dopravou. Veřejná hromadná doprava je důležitou alternativou ve městech, tak i v regionech.

Na národní úrovni jsou podporovány zejména realizace obchvatů a v rámci participace i řešení městské dopravy. Naopak podpora snižování emisí vývojem motorů a zaváděním elektromobilů je zcela nedostatečná. Vytýčené cíle a podpora zavádění nových vozidel nemůže stačit vytýčeným nadnárodním cílům snižování emisí CO₂. Neschopnost státu zajistit bezpečný ekologický zdroj elektrické energie a udržování uhelných zdrojů vede k deformaci vnímání elektromobility jako významné alternativy ke spalovacím motorům. Podpora nabíjecích stanic je tristní a již dnes je zřejmé, že v případě nástupu elektromobilů v roce 2025 nebude tyto možné dostatečně nabíjet.

Na krajské úrovni je podpora udržitelné dopravy realizována zejména objednávkou regionální dopravy v rámci VLD. Podpora zavádění alternativních paliv a výstavba dobíjecích stanic je ve formě proklamací. Podpora cyklistické dopravy na regionální úrovni byla dlouhou dobu mizivá. Dnes je možné v omezené míře čerpat prostředky na výstavbu cyklistických stezek. Podpora pěší dopravy spočívající v řešení nebezpečných míst na silnicích II. a III. třídy je nulová. Komunikace a křižovatky jsou upravovány zejména pro potřeby automobilové dopravy.

Město má významný potenciál v řešení udržitelné dopravy. Realizuje zejména podporu pěší a cyklistické dopravy a přispívá na zajištění příměstské dopravy. Podpora přechodu vozidel na alternativní paliva je v současné době omezená ve smyslu politické podpory i financování z externích zdrojů. Fakticky má město značné technické předpoklady (vlastnictví VO a pozemků) pro výstavbu dobíjecích stanic a podporu elektromobility.

5.2. Teoretická základna

Metodika pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky

Tato metodika je výsledkem řešení výzkumného projektu č. TD020164 „Integrace plánování k udržitelnosti na městské úrovni“ programu OMEGA Technologické agentury ČR v roce 2015.

Tzv. plán udržitelné městské mobility (PUMM) se snaží najít odpověď na to, jak skloubit zájmy obyvatel řešeného území s bezpečností, parkováním, řešením nákladní dopravy, tvorby veřejného prostoru s preferencí veřejné dopravy, chůze a jízdy na kole. PUMM chce zjednodušeně nabídnout možnost bezpečného, pohodlného a efektivního pohybu lidí i věcí - mobility.

Plán udržitelné městské mobility můžeme definovat jako strategický dokument určený k uspokojování potřeb mobility osob a firem ve městech a jejich okolí za účelem zlepšování kvality života, který náležitě zohledňuje zásady integrace, participace a evaluace.

Metodika je obecným návodem, jak samotný PUMM sestavit, upřesňuje jeho obsah, procesy jeho přípravy i realizace. Poskytuje i informace k souvisejícím procesům před zpracováním (přípravná fáze) a naplňováním: monitorování a evaluace všech aktivit. Celá paleta prací na plánu mobility je rozdělena do pěti fází, které na sebe postupně navazují:

Příprava. V první fázi je třeba vypracovat plán přípravy PUMM, který nastaví organizační a koordinační kroky. V této fázi je také vhodné zpracovat předběžnou analýzu a nastavit participaci partnerů (koordinační výbor a odborné skupiny, zástupci veřejnosti atd.).

- A. **Analýza.** V další fázi je nutné poznat, v jakém stavu se nacházíme, protože se k němu budou vztahovat návrhy řešení (referenční stav): analýza současné situace, založená na multimodální analýze a výhledových trendech v plánování dopravního systému. V této části je provedena identifikace hlavních problémů a jejich příčin (slabé stránky a hrozby) i potenciál pro řešení (silné stránky a příležitosti).
- B. **Návrh.** V této fázi se formuluje strategická vize mobility, dále jsou identifikované měřitelné strategické a specifické cíle. Následuje identifikace aktivit nutných k dosažení zvolených cílů, tj. návrh a výběr opatření k realizaci a určení aktivit v souvisejících sektorech (životní prostředí atd.).
- C. **Akční plán.** Čtvrtá fáze zahrnuje formulaci akčního plánu s harmonogramem aktivit, náklady a možnými zdroji financování a přidělením odpovědných partnerů na jeden rok s výhledem na 5 let. Nezbytným krokem je příprava monitorovacího a evaluačního plánu PUMM.
- D. **Realizace a vyhodnocení.** Závěrečná fáze je zaměřena především na realizaci a její průběžný monitoring a evaluaci včetně vyhodnocování zkušeností s PUMM.

Tabulka 1 Aktivita a kontrolní seznam činností jmenovaný v metodice CDV v.v.i.

AKTIVITA A.1: PŘÍPRAVA NA TVORBU PUMM	Je provedena analýza silných a slabých stránek nebo audit udržitelnosti dosavadní dopravní politiky vč. sebehodnocení.
	Je přijato usnesení nebo jiná forma závazku i naplňování zásad udržitelnosti.
	Je posouzena legislativa a relevantní dokumenty krajské, národní a evropské úrovně ve vztahu k PUMMu a naplňování zásad udržitelnosti, případné konfliktní body jsou identifikovány.
	Jsou zmapovány dovednosti současných pracovníků města a naplánováno jejich případné rozšíření, nebo pokrytí znalostí externisty.
	Proces přípravy PUMMu je schválen, včetně jeho financování.
AKTIVITA A.2: ÚZEMNÍ VYMEZENÍ PLÁNU, JEHO ŘÍZENÍ A HARMONOGRAM PŘÍPRAVY	PUMM je územně vymezen, toto vymezení je schváleno samosprávami a předem projednáno s hlavními zainteresovanými stranami.
	Je přidělena odpovědnost za přípravu PUMMu v politické i manažerské (koordinační) rovině, případně je vytvořen širší plánovací tým.
	Je vytvořen a politiky schválen reálný harmonogram přípravy PUMMu.
AKTIVITA A.3: ZAINTERESOVANÉ STRANY A JEJICH	Je vytvořen seznam zainteresovaných stran.

ZAPOJENÍ	
	Jsou odhaleny případné konfliktní vazby, potenciálně problémové a slabé strany.
	Je vytvořena a schválena komunikační strategie.
AKTIVITA A.4: MEZIOBOROVÁ INTEGRACE A SCHVÁLENÍ HARMONOGRAMU PŘÍPRAVY	Jsou identifikovány vazby mezi sektorovými politikami (synergie a střety) a posouzeny možnosti jejich integrace.
	Probíhá komunikace mezi všemi příslušnými aktéry o možnostech integrace.
	Jsou naplánovány konkrétní kroky pro zahájení (zefektivnění) integrace.
	Plánovací proces má určeného koordinátora.
	Je navržena strategie řízení rizik a řízení kvality.
	Je vytvořen a politicky schválen plán přípravy PUMMu.
AKTIVITA B.0: ÚVODNÍ ANALÝZA	Je zpracován seznam partnerů. Je připraven seznam zdrojů. Jsou získána chybějící data. Jsou analyzovány jednotlivé zájmové oblasti PUMM. Je vyhotovena SWOT analýza.
AKTIVITA B.1: DOPRAVA GENEROVANÁ FUNKČNÍMI PLOCHAMI V ÚZEMÍ	
AKTIVITA B.3: NABÍDKA, POPTÁVKA A JEJICH ROVNOVÁHA	
AKTIVITA B.4: VEŘEJNÝ PROSTOR	
AKTIVITA B.5: BEZPEČNOST DOPRAVY	
AKTIVITA B.6: DALŠÍ TÉMATA SE VZTAHEM K PLÁNOVÁNÍ MOBILITY	
AKTIVITA B.7: SOUHRNNÁ DIAGNOSTIKA - KLÍČOVÉ OTÁZKY A VÝZVY	
AKTIVITA C.1: VIZE MOBILITY	Vytvořena pracovní skupina zodpovědná za přípravu vize.
	Vytvořen koncept vize.
	Koncept vize je projednaný, jsou zveřejněny zápisy z projednání.
	Shoda na finální verzi vize.
	Výsledná vize je zveřejněna srozumitelnou a atraktivní formou široké veřejnosti. Je vytvořen, zveřejněn a distribuován materiál (leták), který srozumitelně popisuje postup tvorby vize a výslednou vizi.
	Aktivní zapojení médií.
AKTIVITA C.2: STRATEGICKÉ A SPECIFICKÉ CÍLE	Je vytvořen návrh strategických cílů vycházejících

	z vize.
	Návrh je projednán se zainteresovanými subjekty.
	Finální seznam strategických cílů je schválen.
	Je vytvořen návrh specifických cílů vycházejících ze strategických cílů.
	Je provedena kontrola reálnosti naplnění vyšších i nižších cílů.
	Finální seznam specifických cílů je schválen.
AKTIVITA C.3: NÁVRH OPATŘENÍ	Je provedena revize všech možných finančních zdrojů na realizaci opatření.
	Jsou zjištěny informační zdroje, kde je možno získat praktické informace o uvažovaných, nebo dosud neznámých opatřeních.
	Poznatky získané odjinud jsou vyhodnoceny.
	Je vytvořen seznam možných opatření.
	Možná opatření jsou vyhodnocena posouzením nákladů a přínosů.
	Seznam možných opatření je vyhodnocen a na základě posouzení synergického efektu je vytvořena skupina vybraných opatření pro každý specifický cíl.
	Skupiny vybraných opatření jsou vyhodnoceny posouzením nákladů a přínosů.
	Skupiny vybraných opatření jsou vyhodnoceny s ohledem na propojení s územním plánováním a aktivitami v dalších sektorových oblastech.
	Skupiny vybraných opatření jsou schváleny.
AKTIVITA D.1: SCHVÁLENÍ PUMM V PROCESU SEA A ZAPRACOVÁNÍ PŘIPOMÍNEK	
AKTIVITA D.2: TVORBA AKČNÍHO PLÁNU A ROZPOČTU	Je navržen konečný soubor skupin opatření k realizaci.
	Je vypracován návrh akčního a rozpočtového plánu.
	Návrh je projednán s politiky a klíčovými zainteresovanými stranami.
AKTIVITA D.3: ZAJIŠTĚNÍ MONITOROVÁNÍ A HODNOCENÍ	Jsou vybrány vhodné kvantitativní i kvalitativní indikátory vhodně popisující cíle stanovené v PUMM.
	Je dosažena shoda na vhodných nástrojích monitorování a evaluace.
	Je odsouhlasen detailní Monitorovací a evaluační plán.

AKTIVITA D.4: SCHVÁLENÍ PLÁNU UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY	Je sestavena finální verze PUMM.
	Je dokončeno přezkoumání interní i externí (zainteresovanými stranami).
	Jsou provedeny aktivity v oblasti styku s veřejností a zapojování veřejnosti (v souladu s komunikační strategií).

AKTIVITA E.1: POSTUPNÁ REALIZACE PLÁNU

AKTIVITA E.2: MONITORING REALIZACE A PRAVIDELNÁ AKTUALIZACE STÁVAJÍCÍHO PLÁNU

AKTIVITA E.3: ANALÝZA ZKUŠENOSTÍ A PŘÍPRAVA PRO NOVÝ PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY

O schválení PUMM jsou informováni občané a zainteresované strany.

Je odsouhlasen pracovní plán řídicích postupů pro realizaci a odpovědnosti jednotlivých aktérů.

Je vytvořen plán zvládání rizik.

Jsou dohodnuty formáty podávání zpráv.

Realizace opatření se neustále monitoruje. Dopady se v pravidelných intervalech vyhodnocují.

Je vypracována a zveřejněna hodnotící zpráva.

Jsou určeny nezbytné úpravy realizace opatření.

Úpravy jsou projednány s dotčenými aktéry.

Je dokončena aktualizace plánu.

Je dokončena ex post evaluace plánovacího procesu a realizace opatření.

Je zdokumentováno získané poučení.

Jsou určeny nové aktuální výzvy pro oblast městské dopravy a mobility.

Předkládaná metodika má sloužit městům z České republiky jako vodítko při zpracovávání plánů udržitelné městské mobility. Tyto plány se mají stát od roku 2021 hlavními strategickými plánovacími dokumenty měst nad 40 tis. obyvatel v oblasti udržitelné mobility (stav z konce roku 2015). Metodiku však mohou použít i města menší či aglomerace měst a souměstí.

5.3. Dokumenty EU

Bílá kniha – Cesta k jednotnému evropskému dopravnímu prostoru – ke konkurenceschopnému a efektivnímu dopravnímu systému (2011)

Doprava je pro naši ekonomiku a společnost zásadní. Mobilita je důležitá pro vnitřní trh i životní úroveň občanů, jimž umožňuje využívat svobodu cestování. Doprava přispívá k hospodářskému růstu a vytváření pracovních příležitostí a s ohledem na nové problémy, jimž čelíme, musí být udržitelná. Doprava má globální ráz a v zájmu účinnosti je třeba spolupracovat na mezinárodní úrovni.

Pokud se nebudeme závislosti na ropě zabývat, mohla by být schopnost občanů cestovat omezena.

V odvětví dopravy, které je důležitým a stále rostoucím zdrojem skleníkových plynů, je třeba do roku 2050 snížit emise skleníkových plynů alespoň o 60 % v porovnání s rokem 1990. Do roku 2030 bude cílem v odvětví

dopravy snížit emise skleníkových plynů přibližně o 20 % pod úroveň roku 2008. Vzhledem k výraznému nárůstu emisí z dopravy za poslední dvě desetiletí by to i tak znamenalo, že emise by stále přesahovaly úroveň z roku 1990 o 8 %.

Nové technologie pro vozidla a řízení dopravy budou pro snížení emisí z dopravy v EU i celosvětově klíčové.

VIZE KONKURENCESCHOPNÉHO A UDRŽITELNÉHO DOPRAVNÍHO SYSTÉMU

Snížení emisí o 60 % v kontextu rostoucí dopravy a podpory mobility

V praxi je třeba, aby doprava využívala méně energie a aby využívala čistou energii, aby lépe využívala moderní infrastrukturu a snižovala svůj negativní dopad na životní prostředí a zásadní přírodní zdroje jako vodu, půdu a ekosystémy. Omezení mobility není řešením.

Je třeba vytvořit nové způsoby využití dopravy, které by co nejúčinněji, případně kombinací několika druhů dopravy, současně přepravovaly vyšší objem nákladu i vyšší počet cestujících do jejich destinací. Na závěrečný úsek cesty se upřednostňuje individuální doprava za použití čistých vozidel.

Informační technologie umožňují jednodušší a spolehlivější přepravu. Uživatelé dopravy hradí plné cestovní náklady výměnou za menší přetíženost, více informací, lepší služby a větší bezpečnost. Další vývoj musí vycházet z řady prvků:

- zlepšení energetické účinnosti vozidel u všech druhů dopravy. Vývoj a využívání udržitelných paliv a pohonných systémů;
- optimalizace výkonu multimodálních logistických řetězců, včetně většího využívání energeticky účinnějších druhů dopravy v případech, kdy technologické inovace mohou být nedostačující (např. přeprava nákladu na velké vzdálenosti);
- účinnější využívání dopravy a infrastruktury prostřednictvím zdokonalených systémů řízení dopravy a informačních systémů (např. ITS, SESAR, ERTMS, SafeSeaNet, RIS), moderní logistiky a tržních opatření, jako např. celkového rozvoje integrovaného evropského železničního trhu, zrušení omezení kabotáže, odstranění překážek v námořní dopravě na krátké vzdálenosti, nezkreslené stanovování cen atd.

Evropská komise se ve své vizi zaměřuje na tři hlavní druhy dopravy: dopravu na střední vzdálenosti, dlouhé vzdálenosti a městskou dopravu. Uskutečnění této vize bude záviset na mnoha zúčastněných subjektech – instituce EU, členských státech, regionech, městech, podílet se na ní však budou i průmysl, sociální partneři a občané.

Čistá městská doprava a dojíždění

Ve městech je přechod na čistší dopravu usnadňován nižšími požadavky na druhy vozidel a vyšší hustotou obyvatel. Možnosti výběru jsou ve veřejné dopravě širší a zahrnují rovněž chůzi a jízdu na kole. Přetíženost, špatná kvalita ovzduší a vystavení hluku dopadají na města nejvíce. Městská doprava se podílí zhruba jednou čtvrtinou na emisích CO₂ z dopravy a ve městech dochází k 69 % silničních dopravních nehod. Postupné vyřazování „konvenčně poháněných“ vozidel z městského prostředí nejvíce přispívá k významnému snížení závislosti na ropě, emisí skleníkových plynů a znečištění místního ovzduší a hluku. Tento postup bude třeba doplnit o vývoj vhodných palivových/dobíjecích infrastruktur pro nová vozidla.

Vyšší podíl využívání hromadných dopravních prostředků společně s minimálními povinnostmi služby umožní zvýšit hustotu a četnost dopravních služeb, a vytvoří tak pozitivní dynamiku u různých druhů veřejné dopravy. Řízení poptávky a územní plánování může snížit objem dopravy. Podpora chůze a jízdy na kole by se měla stát nedílnou součástí městské mobility a plánování infrastruktury.

Je třeba prosazovat používání menších, lehčích a specializovanějších silničních osobních vozidel. Rozsáhlé vozové parky městských autobusů, taxíků a dodávek jsou obzvláště vhodné pro zavedení alternativních pohonných systémů a paliv. Tyto parky by mohly značně přispět ke snížení uhlíkové zátěže z městské dopravy a zároveň připravit podmínky pro testování nových technologií a příležitosti pro jejich rané zavedení na trh.

Poplatky za používání komunikací a odstraňování daňové nerovnováhy rovněž může přispět k podpoře používání veřejné dopravy a postupnému zavedení alternativního pohonu.

Rozhraní mezi přepravou nákladu na dlouhé vzdálenosti a na posledním úseku by mělo být zorganizováno účinněji. Cílem je omezit individuální dodávky, které představují nejhospodárnější část přepravy, na nejkratší možnou trasu. Používání inteligentních dopravních systémů přispívá k řízení dopravy v reálném čase, snižování doby dodávky a snižování přetížení na posledním úseku distribuce. Ta by mohla být prováděna městskými nákladními vozidly s nízkými emisemi. Využívání elektrických, vodíkových a hybridních technologií by snížilo nejen emise do ovzduší, ale i hluk a díky těmto technologiím by bylo možné přepravovat značné množství nákladu v městských oblastech v noci. To by zmírnilo problém přetížení během ranních a odpoledních dopravních špiček.

Vybrané cíle pro konkurenceschopný dopravní systém účinně využívající zdroje:

Referenční hodnoty pro dosažení cíle snížení emisí skleníkových plynů o 60 %

- Snížit používání „konvenčně poháněných“ automobilů v městské dopravě do roku 2030 na polovinu; postupně je vyřadit z provozu ve městech do roku 2050; do roku 2030 dosáhnout ve velkých městech zavedení městské logistiky v podstatě bez obsahu CO₂.
- 30 % silniční přepravy nákladu nad 300 km by mělo být do roku 2030 převedeno na jiné druhy dopravy, jako např. na železniční či lodní dopravu, a do roku 2050 by to mělo být více než 50 %. Napomoci by tomu měly i účinné a zelené koridory pro nákladní dopravu. Splnění tohoto cíle si rovněž vyžádá zavedení vhodné infrastruktury.
- Většina objemu přepravy cestujících na střední vzdálenost by do roku 2050 měla probíhat po železnici.
- Snížit do roku 2050 počet úmrtí v silniční dopravě téměř na nulu. V souladu s tímto cílem usiluje EU o snížení dopravních nehod do roku 2020 na polovinu. Zajistit vedoucí postavení EU v oblasti bezpečnosti a ochrany dopravy ve všech jejích druzích.

I když se počet smrtelných silničních nehod v EU za poslední desetiletí snížil téměř na polovinu, přišlo v roce 2009 při silničních nehodách v EU o život 34 500 osob. Iniciativy v oblasti technologie, prosazování právních předpisů, vzdělávání a zejména zaměřování pozornosti na nechráněné účastníky silničního provozu budou pro další, ještě výraznější snížení těchto ztrát na životech klíčové.

Důležitost **kvality, přístupnosti a spolehlivosti dopravních služeb** v nadcházejících letech ještě více vzroste, mj. v důsledku stárnutí obyvatelstva a potřeby podporovat veřejnou dopravu. Přitažlivá četnost, komfort, snadný přístup, spolehlivost služeb a intermodální¹ integrace jsou hlavními rysy kvality služeb. Dostupnost informací o době strávené na cestě a traťových alternativách je pro zajištění hladké přímé mobility stejně tak důležitá, a to jak pro cestující, tak pro náklad.

Pokud jde o dopravu ve městech, je zapotřebí kombinovaná strategie zahrnující územní plánování, režimy stanovení cen, účinné služby veřejné dopravy a infrastruktury pro nemotorizované druhy dopravy a nabíjení čistých vozidel/doplňování jejich paliv, aby se snížilo přetížení a emise. Města přesahující určitou velikost by měla být pobízena, aby vypracovala **městské plány mobility**, které by slučovaly všechny tyto prvky. Městské plány mobility by měly být plně v souladu s integrovanými plány městského rozvoje. Bude zapotřebí vytvořit rámec na úrovni EU, aby režimy silničních poplatků za používání meziměstských a městských silnic byly interoperabilní².

¹ Intermodální přepravní systém je druh dopravy využívající více dopravních oborů při přepravě nákladu. V tomto systému se přepravují výhradně unifikované jednotky, které se po dobu přepravy nemění ani vahou, ani formou (kontejnery ISO, systém ACTS, CargoBeamer, Modalohr, aj.). Na každý druh dopravy (silniční, železniční, námořní...) je vystavován jiný přepravní doklad (nákladní list CMR, nákladní list CIM atd.), na rozdíl od multimodálního přepravního systému

² Interoperabilita je schopnost různých systémů vzájemně spolupracovat.

Poplatky a daně z dopravy je třeba upravit tak, aby se více uplatňovala zásada „znečišťovatel platí“ a „uživatel platí“. U osobních automobilů se silniční poplatky stále více považují za alternativní způsob tvorby zisku a ovlivňování dopravního chování. Komise vypracuje pokyny pro uplatňování internalizačních poplatků u všech vozidel a pro všechny hlavní externality. Dlouhodobým cílem je zavést uživatelské poplatky u všech vozidel a v celé síti s cílem odrazit alespoň náklady na údržbu infrastruktury, přetížení, znečištění ovzduší a hluk.

Vybraný seznam iniciativ:

Práce v oblasti bezpečnosti dopravy: záchrana tisíců životů

Zaměřit se na odborné vzdělávání a výchovu všech účastníků; propagovat používání bezpečnostního vybavení (bezpečnostní pásy, ochranné oděvy, opatření proti neoprávněným úpravám).

Věnovat zvláštní pozornost zranitelným účastníkům, jako jsou chodci, cyklisté a motocyklisté, a to i pomocí bezpečnější infrastruktury a bezpečnějších technologií vozidel.

Kvalita a spolehlivost služeb

Zlepšit kvalitu dopravy pro starší osoby, cestující s omezenou pohyblivostí a postižené cestující, včetně lepšího přístupu k infrastruktuře.

Hladká přímá mobilita

Definovat opatření nezbytná pro další integraci různých druhů přepravy cestujících s cílem poskytovat hladkou přímou multimodální dopravu.

Vytvořit rámcové podmínky pro propagaci rozvoje a využívání inteligentních systémů pro interoperabilní a multimodální jízdní řády, informace, rezervační systémy online a inteligentní prodej jízdenek. Tato iniciativa by mohla zahrnovat legislativní návrh na zajištění přístupu soukromých poskytovatelů služeb k informacím o dopravě a cestovním informacím v reálném čase.

Plány trvalého zabezpečení mobility

Zajistit definici plánů mobility za účelem zabezpečení kontinuity služeb v případě jejího narušení. Plány by se měly zabývat otázkou určení priorit při používání pracovních zařízení, spoluprací správců infrastruktury, provozovatelů, vnitrostátních orgánů a sousedních zemí a dočasným přijetím nebo zastavením specifických pravidel.

Podpora udržitelnějšího chování

Podporovat informovanost o dostupných alternativách ke konvenční individuální dopravě (méně časté používání auta, pěší chůze a cyklistika, spolujízda, park & drive, inteligentní prodej jízdenek atd.).

Plány městské mobility

Zavést postupy a mechanismy finanční podpory na evropské úrovni pro přípravu auditů městské mobility, jakož i plány městské mobility, a vytvořit srovnávací přehled evropské městské mobility založený na společných cílech. Prozkoumat možnost povinného přístupu v případě měst určité velikosti na základě národních norem vycházejících z pokynů EU.

Propojit Evropský fond pro regionální rozvoj a Fond soudržnosti s městy a regiony, které předložily současné a nezávisle potvrzené osvědčení o auditu výkonnosti a udržitelnosti městské mobility.

Prozkoumat možnost zřízení evropského rámce podpory postupného provádění plánů městské mobility v evropských městech.

Integrovaná městská mobilita v možném inovačním partnerství „inteligentní města“.

Povzbudit velké zaměstnavatele k vypracování plánů řízení podnikové mobility.³

Politika transevropské dopravní sítě (TEN-T)

Dokument má za cíl zajišťovat dopravní infrastrukturu nezbytnou pro řádné fungování vnitřního trhu a dosažení dlouhodobých strategických cílů EU zejména v oblasti konkurenceschopnosti. Má rovněž pomoci zabezpečit dostupnost a posílit hospodářskou, sociální a územní soudržnost. Podporuje právo všech občanů EU na volný pohyb v rámci území členských států. Navíc zahrnuje požadavky na ochranu životního prostředí a podporuje tak udržitelný rozvoj.

Síť TEN-T je nově definována jako dvouvrstvá síť:

Globální síť (comprehensive network) – zajišťuje multimodální propojení všech evropských regionů na úrovni NUTS 2. Jejím základem je současná síť TEN-T, přičemž ve státech EU-15 došlo k mírné redukci a naopak ve státech EU-12 k mírnému zvýšení rozsahu. Podle nařízení TEN-T by globální síť měla být dokončena do roku 2050;

Hlavní síť (core network) – představuje podmnožinu globální sítě a obsahuje nejdůležitější transevropské tahy (multimodálně). Hlavní síť byla stanovena na základě jednotné evropské metodiky vypracované EK. Podle nařízení TEN-T by měla být dokončena do roku 2030.

Síť TEN-T je definována Nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. 12. 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU – seznámení s nařízením o síti TEN-T.

Přes území ČR mají procházet tři koridory:

- Baltsko – jadranský koridor (viz úsek Katowice – Ostrava – Brno – Wien)
- Východní a východostředomořský koridor (viz úsek Dresden – Ústí nad Labem – Mělník/Praha – Kolín – Pardubice – Brno – Vídeň)
- Rýnsko – dunajský koridor (viz větev München/Nürnberg – Praha – Ostrava/Přerov – Žilina – Košice – ukrajinská hranice)

³ Zdroj: Bílá kniha 2011 Plán jednotného evropského prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje



Obrázek 1 Síť TEN-T pro silniční dopravu a nákladní terminály/přístavy



Obrázek 2 Síť TEN-T pro osobní železniční dopravu a letiště

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k tématu Plán jednotného evropského dopravního prostoru – úspěchy a úkoly

EHSV znovu opakuje svoji podporu cílům stanoveným v bílé knize Plán jednotného evropského dopravního prostoru z roku 2011 (dále v kapitole jen „plán“).

Přechod na jiný druh dopravy vyžaduje pružnost a přizpůsobení místním podmínkám, zejména v případě 300 kilometrové hranice požadované v silniční dopravě, která nebude fungovat ve vzdálených a řídce zalidněných regionech s omezenou železniční sítí.

Je nezbytné zajistit přiměřenou infrastrukturu a dopravní služby rovněž ve vzdálených regionech. Do přílohy I plánu by se měla doplnit nová iniciativa: zdvojnásobit do roku 2030 využívání veřejné dopravy v městských oblastech prostřednictvím zařízení a infrastruktury pro usnadnění mobility chodců, cyklistů, starších osob a osob s omezenou schopností pohybu a orientace v rámci plánů městské mobility.

EHSV navrhuje, aby byl akční plán uvedený v příloze I plánu obecně přehodnocen z hlediska jeho současné politické proveditelnosti.

Již v roce 2007, tedy v polovině běhu programu na období 2001–2010 stanoveného v Bílé knize, musela Komise připustit, že „Evropa se zatím nevyvíjí směrem k dosažení udržitelnosti“. EHSV se domnívá, že přístup se od té doby v podstatě nijak nevyvinul.

EHSV podporuje z důvodu ekonomických nákladů neudržitelnosti zásadu „znečišťovatel platí“, upozorňuje však na to, že zejména ve venkovských nebo řídce zalidněných oblastech často neexistuje žádná alternativa znečišťujícího druhu dopravy, a dotčené podniky a obyvatelé tedy z tohoto důvodu nemohou být trestáni a jejich konkurenceschopnost nesmí být snižována. Stejně tak se daně za znečištění nesmí jednoduše připočítávat k ceně zboží a služeb a účtovat spotřebitelům, aniž by se dosáhlo změny v chování.

Postupné vyřazování vozidel s konvenčním pohonem není samo o sobě dostatečné pro dosažení integrované a udržitelné mobility v městských oblastech.

EHSV znovu opakuje důraz, jež ve svém stanovisku k plánu z roku 2011⁴ položil na obrovskou potřebu rozvíjet městskou veřejnou dopravu a městskou logistiku jako součást politiky udržitelné dopravy (viz argumenty v bodech 31, 33 a 41 plánu). Komise však podle všeho vychází z premisy, že základním řešením problémů měst jsou technologické inovace v oblasti výroby čistých vozidel. To je opravdu dlouhodobý výhled, nyní jsou však zapotřebí krátkodobá opatření ke snížení znečištění ovzduší a hluku ve městech. Jediným způsobem, jak vyřešit městské dopravní zácpy, je v každém případě podpora veřejné dopravy.

EHSV je zklamán tím, že větší využívání veřejné dopravy v městských oblastech není jasně stanoveno jako cíl, např. v odstavci 2.3 v seznamu iniciativ, jenž je přílohou plánu. Vyzývá Komisi, aby v tomto smyslu doplnila Bílou knihu a stanovila za cíl zdvojnásobení využívání městské hromadné dopravy do roku 2030 a rovněž učinila opatření k zajištění zařízení a infrastruktury pro usnadnění mobility chodců, cyklistů, starších osob a osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Nepostradatelné jsou inteligentní dopravní systémy, které uživatelům poskytují potřebné informace o druzích dopravy, jež jsou jim k dispozici. Tyto systémy však vyžadují vhodné radiové frekvence a vlnové délky, o čemž se bílá kniha nezmiňuje.

EHSV proto opakuje svoji podporu sdělení Komise o konkurenceschopné městské mobilitě účinně využívající zdroje z roku 2013⁵ a opatřením, jimiž se toto sdělení v současnosti provádí.

EHSV znovu opakuje politování, jež vyjádřil ve stanovisku k plánu z roku 2011⁶ a sice nad tím, že městské doprava nespadá do legislativního mandátu EU, a domnívá se, že opatření týkající se kritérií pro zřízení a provozu mýtného ve městech a pro režimy omezení vjezdu znečišťujících vozidel by měly být harmonizovány a stát se nedílnou součástí plánů městské mobility, které by měly být povinné pro větší města. Harmonizace těchto prvků by prospěla jak životnímu prostředí, tak fungování vnitřního trhu.

Evropa 2020 Strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění

Strategie Evropa 2020 představuje hlavní hospodářskou reformní agendu Evropské unie s výhledem do roku 2020. Nahrazuje tzv. Lisabonskou strategii, jejíž časový horizont vypršel rokem 2010.

Dopravy se týká zejména cíl III. Snížení emisí skleníkových plynů o 20 % oproti úrovním roku 1990 a zvýšení podílu energie z obnovitelných zdrojů v konečné spotřebě energie na 20 % a posun ke zvýšení energetické účinnosti o 20 %.

Národní cíle ČR v rámci Strategie Evropa 2020 v oblasti III. Zvyšování energetické účinnosti nebyly vládou přijaty. Vláda ČR prozatím nepředloží EK národní cíl úspory spotřeby primárních energetických zdrojů.

⁴ Stanovisko EHSV k bílé knize Plán jednotného evropského dopravního prostoru

⁵ COM(2013) 913 a stanovisko EHSV Společně ke konkurenceschopné městské mobilitě účinně využívající zdroje

⁶ Stanovisko EHSV k bílé knize Plán jednotného evropského dopravního prostoru

5.4. Dokumenty ČR

Politika územního rozvoje České republiky, aktualizace č. 1 (2015)

Politika územního rozvoje ČR je nástrojem územního plánování, který určuje požadavky a rámce pro konkretizaci ve stavebním zákoně obecně uváděných úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území⁷.

Ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, civilizační a kulturní hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Zachovat ráz jedinečné urbanistické struktury území, struktury osídlení a jedinečné kulturní krajiny, které jsou výrazem identity území, jeho historie a tradice. Tato území mají značnou hodnotu, např. i jako turistické atraktivity. Jejich ochrana by měla být provázána s potřebami ekonomického a sociálního rozvoje v souladu s principy udržitelného rozvoje.

Při plánování rozvoje venkovských území a oblastí dbát na rozvoj primárního sektoru při zohlednění ochrany kvalitní zemědělské, především orné půdy a ekologických funkcí krajiny.

Podle místních podmínek vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury s ohledem na prostupnost krajiny. Při umísťování dopravní a technické infrastruktury zachovat prostupnost krajiny a minimalizovat rozsah fragmentace krajiny; je-li to z těchto hledisek účelné, umísťovat tato zařízení souběžně.

Zmírňovat vystavení městských oblastí nepříznivým účinkům tranzitní železniční a silniční dopravy, mimo jiné i prostřednictvím obchvatů městských oblastí, nebo zajistit ochranu jinými vhodnými opatřeními v území. Zároveň však vymezovat plochy pro novou obytnou zástavbu tak, aby byl zachován dostatečný odstup od vymezených koridorů pro nové úseky dálnic, silnic I. třídy a železnic, a tímto způsobem důsledně předcházet zneprůchodnění území pro dopravní stavby i možnému nežádoucímu působení negativních účinků provozu dopravy na veřejné zdraví obyvatel (bez nutnosti budování nákladných technických opatření na eliminaci těchto účinků).

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

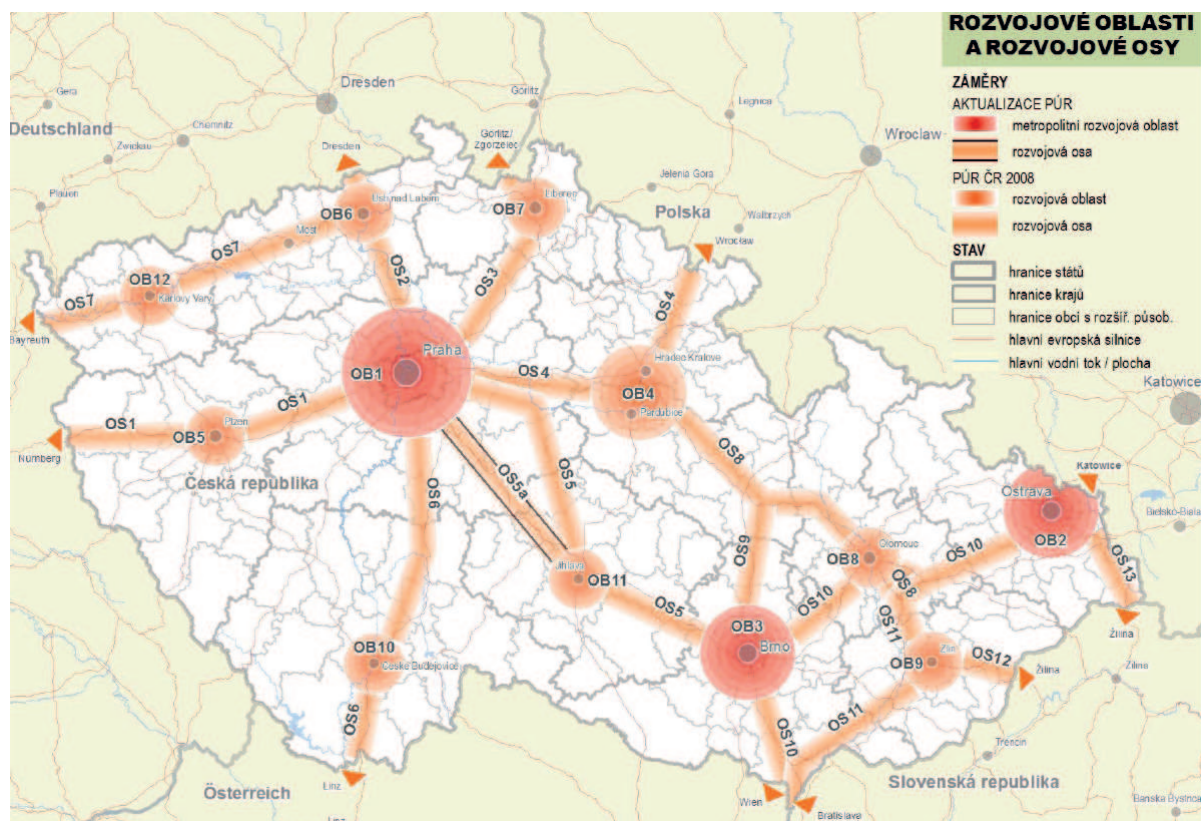
Zvláštní pozornost věnovat návaznosti různých druhů dopravy. S ohledem na to vymezovat plochy a koridory nezbytné pro efektivní integrované systémy veřejné dopravy nebo městskou hromadnou dopravu, umožňující účelné propojení ploch bydlení, ploch rekreace, občanského vybavení, veřejných prostranství, výroby a dalších ploch, s požadavky na kvalitní životní prostředí. Vytvářet tak podmínky pro rozvoj účinného a dostupného systému, který bude poskytovat obyvatelům rovné možnosti mobility a dosažitelnosti v území. S ohledem na to vytvářet podmínky pro vybudování a užívání vhodné sítě pěších a cyklistických cest, včetně doprovodné zeleně v místech, kde je to vhodné.

Politika územního rozvoje vymezuje následující rozvojové oblasti a rozvojové osy:

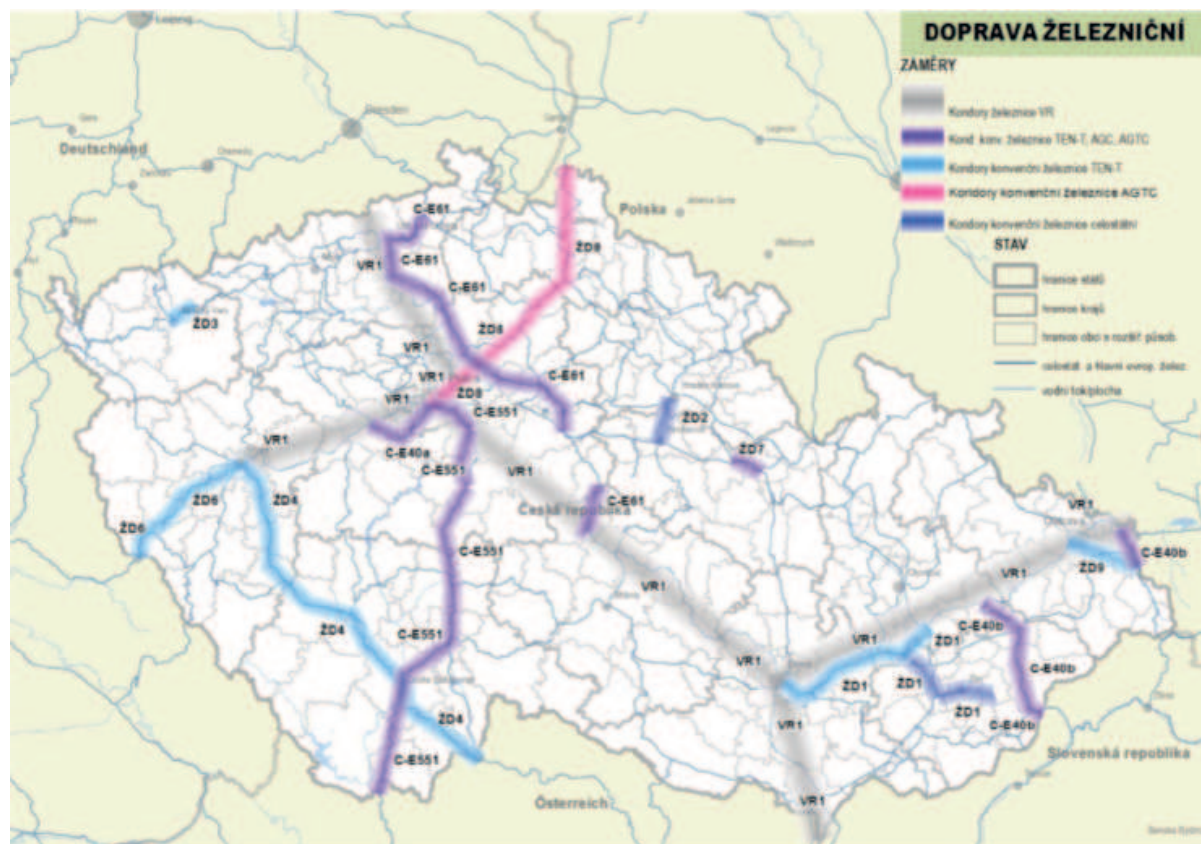
Kopřivnice spadá do Metropolitní rozvojové oblasti Ostrava OB 2.

Připojení na nadřazenou síť je provedeno dálnicí D48 resp. silnicí I/58. Připojení na nadřazený skelet železniční dopravy tratě 270 je provedeno tratí 325 Studénka - Veřovice.

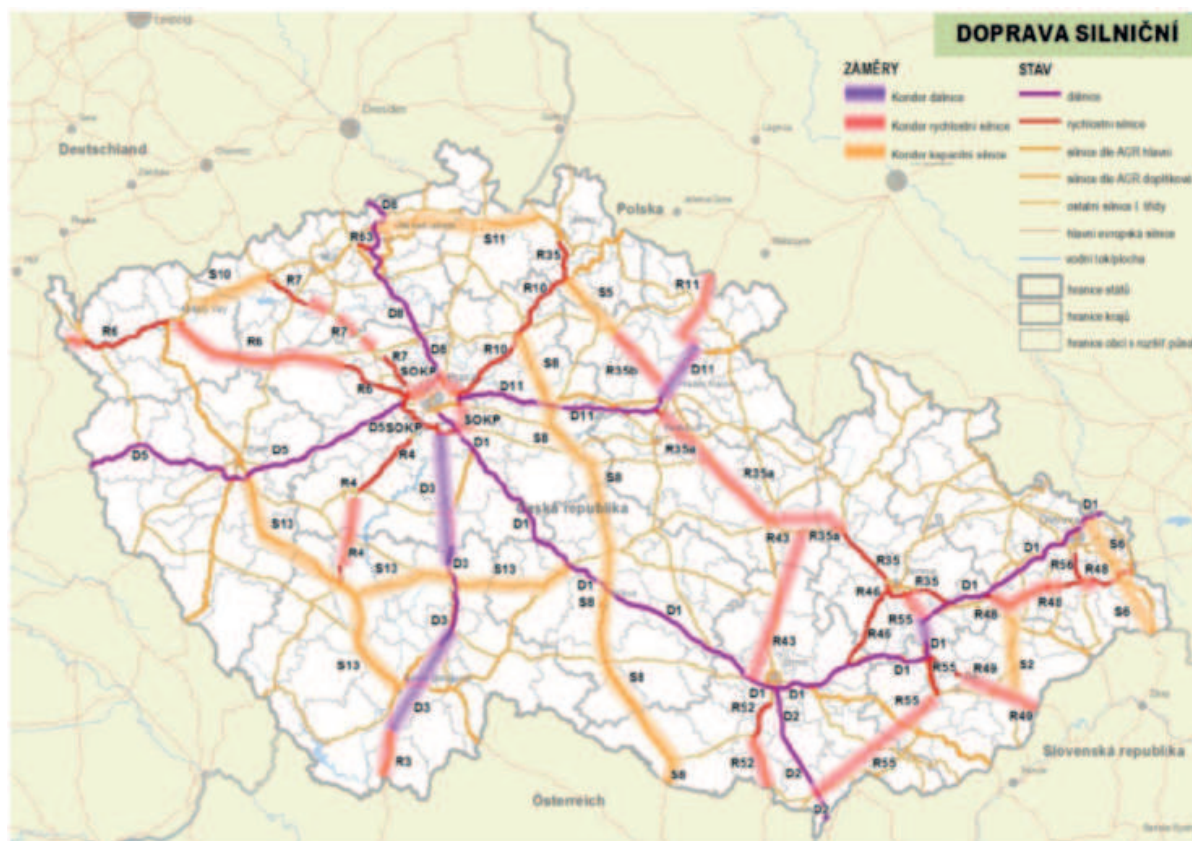
⁷ Viz § 18 odst. 1 stavebního zákona.



Obrázek 3 Rozvojové osy a oblasti dle PÚR, aktualizace 1



Obrázek 4 Záměry železniční dopravy dle PÚR, aktualizace 1



Obrázek 5 Záměry silniční dopravy dle PÚR, aktualizace 1

Dopravní politika ČR na roky 2014-2020

Dopravní politika je vrcholový strategický dokument Vlády ČR pro sektor doprava, Ministerstvo dopravy je institucí odpovědnou za její implementaci. Dokument identifikuje hlavní problémy sektoru a navrhuje opatření na jejich řešení.

Dopravní politika se v rámci dosažení svých cílů především zabývá tématy:

- harmonizace podmínek na přepravním trhu,
- modernizace, rozvoj a oživení železniční a vodní dopravy,
- zlepšení kvality silniční dopravy,
- omezení vlivů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví,
- provozní a technická interoperabilita evropského železničního systému,
- rozvoj transevropské dopravní sítě,
- zvýšení bezpečnosti dopravy,
- výkonové zpoplatnění dopravy,
- práva a povinnosti uživatelů dopravních služeb,
- podpora multimodálních přepravních systémů,
- rozvoj městské, příměstské a regionální hromadné dopravy v rámci IDS,
- zaměření výzkumu na bezpečnou, provozně spolehlivou a environmentálně šetrnou dopravu,
- využití nejmodernějších dostupných technologií a globálních navigačních družicových systémů (GNSS),
- snižování energetické náročnosti sektoru doprava a zejména její závislosti na uhlovodíkových palivech.

Strategickým cílem "Vytváření podmínek pro soudržnost regionů" a opatřením "Modernizovat dopravní infrastrukturu s ohledem na zajištění kvalitní dostupnosti všech krajů a s ohledem na podporu regionů definovanou ve Strategii regionálního rozvoje. Stav dopravní infrastruktury nesmí být příčinou zvyšování meziregionálních rozdílů ekonomické výkonnosti jednotlivých regionů".

V rámci města nejsou identifikovány zásadní nedostatky k řešení na národní úrovni.

Strategický cíl " Veřejná služba v přepravě cestujících" zahrnuje tato opatření:

- Zajistit mezi všemi významnými aglomeracemi v České republice pravidelnou a konkurenceschopnou intervalovou veřejnou dopravu.
- Zajistit podle ekonomických možností jednotlivých krajů a státu integraci veřejné dopravy na celém území krajů, integrace musí zahrnovat propojení jízdních řádů všech segmentů veřejné dopravy na bázi páteřního a rozvozového systému, integraci tarifní a informační.
- Zajistit propojení veřejných služeb v přepravě cestujících s dopravou nemotorovou a individuální (obsluha rozptýleného osídlení).
- Zajistit prolínání obslužnosti jednotlivých krajů - horizontální (občané mají významné přepravní potřeby i do sousedních krajů), jakož i vertikální (provázanost celostátní, krajské a obecní objednávky).
- Zajistit prostřednictvím objednatelů veřejných služeb v přepravě cestujících a prostřednictvím plánů dopravní obslužnosti, aby obsluha na páteřních linkách byla v odpovídajícím intervalu celodenní a celotýdenní.
- Veřejné služby v přepravě cestujících zadávat postupně na základě jasného harmonogramu v souladu s principy Bílé knihy EU, tj. zejména prostřednictvím otevřených nabídkových řízení.
- Zajistit odpovídající ochranu veřejných služeb v prostředí otevírajícího se dopravního trhu v oblasti drážní i silniční dopravy.

Řešení problémů dopravy ve městech je upraveno následovně.

Dopravní problémy se nejintenzivněji projevují ve větších městech a v jejich předměstích, negativní účinky hluku, emisí a dopravních nehod se v hustě urbanizovaných prostorech projevují výrazněji. Specifická situace je v historických centrech měst, protože zde není prostor pro výstavbu kapacitní infrastruktury. Legislativní úprava zde proto musí umožnit obcím zavádět zpoplatnění vjezdu do center měst. Důležitou roli zde pak musí hrát MHD a nemotorová doprava. Regulačním nástrojem dopravy ve městech je rovněž omezování parkovacích příležitostí v historických centrech.

Druhým problémem je zásobování center měst. To musí být zajišťováno menšími vozidly s čistými motory (elektromobilita, alternativní energie). Zásobování musí být organizováno s ohledem na dopravní špičku ve městě. Systémy citylogistiky musí mít zázemí ve veřejných logistických centrech, ze kterých se obsluha bude organizovat.

Důležitým problémem je řešení dopravy mezi jádrovým městem a suburbánní oblastí, která bývá závislá na individuální dopravě, neboť obsluha veřejnou dopravou rozptýleného osídlení nebývá ani efektivní. Důraz musí proto být kladen na systémy P+R, B+R a K+R u kapacitních železničních tratí v předměstské oblasti. Výrazným atraktivnějším veřejné dopravy mohou být rovněž alternativní dopravní systémy typu tram-train. Snahy o jejich zavedení v českých městech zatím nebyly úspěšné mj. z důvodů malé podpory ze strany státu.

Problém dopravy ve městech se výrazně projevuje i u měst velikostní kategorie 15 – 40 tis. obyvatel. Tato města jsou již příliš velká pro docházku, na druhou stranu nejsou dostatečně velká na to, aby poptávka po přepravě ekonomicky odůvodnila zavedení systému MHD v intervalech, které jsou vnímány jako nepřetržitá obsluha (max. 15 minut). Tato velikostní kategorie měst je proto výrazně zatížena individuální dopravou.

Z hlediska vnitřní bezpečnosti dopravy strategie ukládá. Na základě vývoje nehodovosti v silniční dopravě aktualizovat Národní strategii bezpečnosti silničního provozu zohledňující cíle obsažené ve Sdělení EK

stanovující směry politiky EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020. Určit pro Národní strategii bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích nepřekročitelné a jasně definované ukazatele pro zvyšování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích v termínech stanovených v Národní strategii bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích až k horizontu 2050. Ukazatele navázat nejen na počet obyvatel, či počet vozidel, ale také na dopravní výkony.

Dopravní sektorová strategie 2. fáze.

Dopravní sektorové strategie, 2. fáze (dále jen „DSS2“ nebo „Dopravní strategie“) definují zásady pro efektivní a kvalitní zajištění provozování existující dopravní infrastruktury a obsahují principy pro určení prioritizace připravovaných rozvojových projektů při konkrétní výši finančního rámce. Dokument představuje základní resortní koncepci Ministerstva dopravy formulující priority a cíle v oblasti rozvoje dopravy a dopravní infrastruktury ve střednědobém horizontu roku 2020 a rámcově i v dlouhodobém horizontu až do roku 2050. Hlavními důvody pořízení jsou zejména:

- na evropské úrovni: požadavek na vypracování zastřešujícího strategického sektorového dokumentu (v podobě „komplexního národního dopravního plánu“) představuje jednu z tzv. kondicionalit pro čerpání finančních prostředků z fondů Evropské unie v letech 2014 až 2020,
- na národní úrovni: absence platné koncepce postupného rozvoje dopravní infrastruktury v jednotlivých dopravních módech.

Globálním cílem Dopravních strategií je zpracování stabilního rámce pro plánování udržitelného rozvoje dopravní infrastruktury.

Cíle realizace procesu Dopravních strategií jsou:

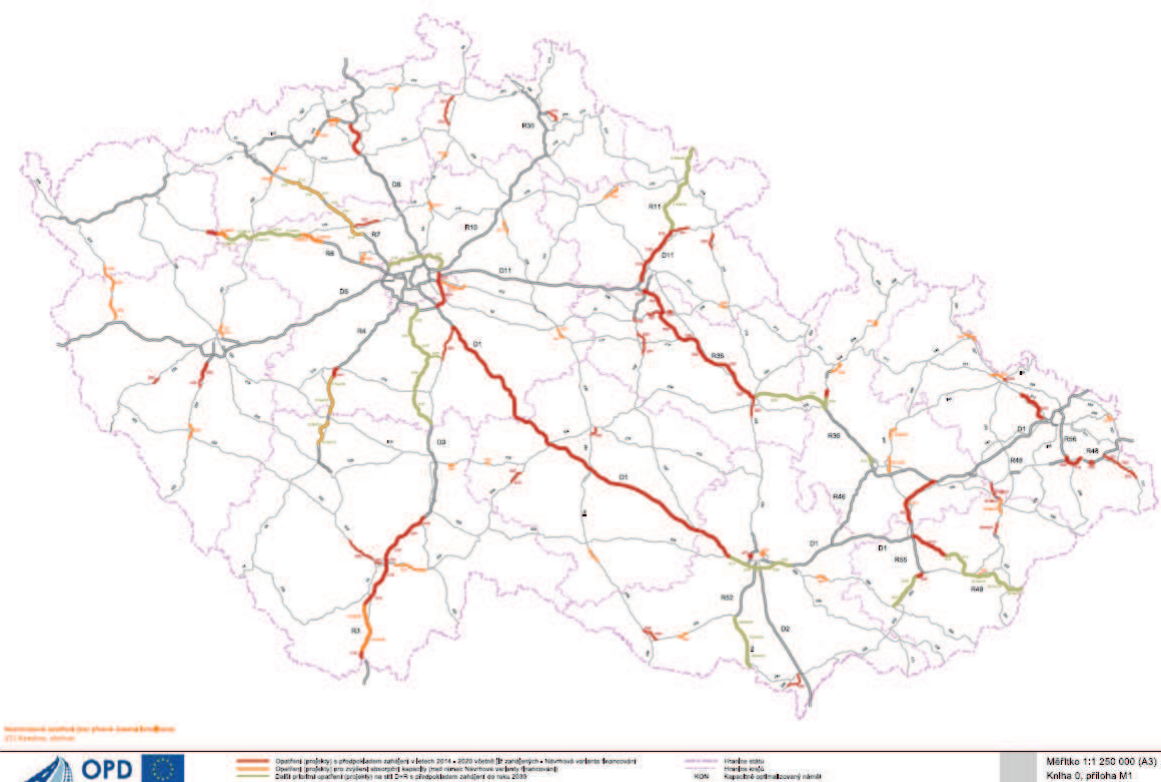
- zajištění stabilních finančních zdrojů
- zajištění údržby, oprav a rekonstrukcí
- dosažení sítě bezpečné infrastruktury s minimálními environmentálními vlivy s respektováním dopravní poptávky
- definování preferovaných projektů rozvoje dopravní infrastruktury
- nástroj řízení rizik nepředvídatelných událostí.

DSS2 vychází z priorit státní politiky v oblasti dopravy, které jsou obsaženy v Dopravní politice ČR schválené usnesením vlády č. 449 ze dne 12.6.2013 vč. souhlasného stanoviska SEA (č.j. 15412/ENV/13). Dopravní politika ČR je zastřešujícím koncepčním dokumentem resortu dopravy, který je veřejně dostupný na <http://www.mdcz.cz/cs/Strategie/>. Dopravní politika ČR předpokládá zpracování samostatných návazných strategií pro jednotlivé dílčí oblasti, kterým je třeba se věnovat ve větší míře podrobnosti.

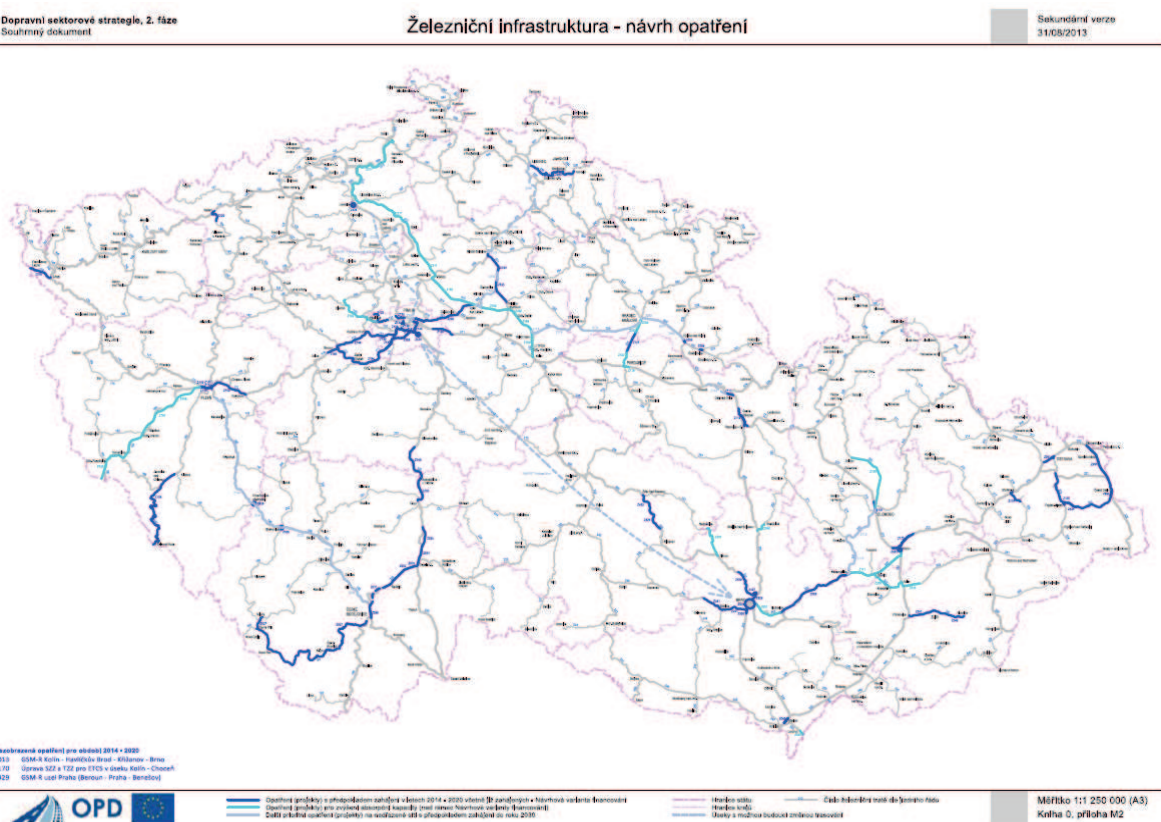
DSS obsahují zásady pro efektivní a kvalitní zajištění provozování existující dopravní infrastruktury a určení prioritizace rozvojových projektů k realizaci, včetně námětů na jejich optimalizaci v místech, kde se dosud sledované řešení ukazuje obtížně obhajitelné (dopravně-společensky, územně, environmentálně, ekonomicky). DSS jsou zpracovány pro období 2014 – 2020 s dlouhodobým výhledem do roku 2030 resp. 2050.

Návrh nařízení TEN-T stanovuje dvě vrstvy, hlavní síť má být dokončena do 2030 a globální síť do 2050 – tento požadavek primárně determinuje priority spolu s připraveností projektů a vázaností a disponibilitou jednotlivých zdrojů. V období 2014 – 2020 bude možné dokončit jen část uvedené sítě. Z tohoto důvodu byly v rámci Dopravních sektorových strategií definovány nejvyšší priority pro toto období. Po roce 2020 bude nutné využít dostupné finanční prostředky tak, aby mohla být uvedená infrastruktura dokončená v parametrech odpovídajících návrhu nařízení TEN-T nejpozději v roce 2050. Stavět bude nutné jen to potřebné v rozumných technicko-ekonomických parametrech s prioritou projektů spojených s TEN-T.

DSS II eviduje pod číslem CS224N stavbu I/58 Frenštát pod Radhoštěm - Vlčovice. V rámci hodnocení získala 3,4 bodu.



Obrázek 6 Dopravní sektorová strategie 2 fáze, návrh opatření silniční infrastruktury



Obrázek 7 Dopravní sektorová strategie 2 fáze, návrh opatření železniční infrastruktury

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011 - 2020 je koncipována jako samostatný materiál Ministerstva dopravy, který vytyčuje cíle, základní principy i návrhy konkrétních opatření směřující k zásadnímu snížení nehodovosti na silnicích v České republice. Současně vytváří podmínky pro zapojení dalších resortů i všech ostatních subjektů, které mohou svou činností bezpečnost silničního provozu ovlivnit. Vychází z Dopravní politiky České republiky pro léta 2005 - 2013, která zakotvuje zlepšování vnitřní a vnější bezpečnosti dopravy za jeden z pěti specifických cílů české dopravní politiky.

Základním strategickým cílem je snížit do roku 2020 počet usmrčených v silničním provozu na úroveň průměru evropských zemí a současně o 40 % snížit počet těžce zraněných. Základním rokem je rok 2009.

Dílní cíle a opatření:

- zviditelnění chodců za snížené viditelnosti standardním použitím reflexních prvků,
- používání cyklistických přileb dětí,
- nové formy dopravní výchovy s využitím interaktivních metod,
- rozšiřování zón s omezenou rychlostí jízdy na 30 km/h,
- rozšíření budování cyklistické infrastruktury,
- budovat opatření ke zklidnění dopravy,
- výstavba obchvatů měst a obcí,
- zavádění prvků dopravního zklidnění na komunikacích v intravilánu,
- úpravy křižovatek,
- zabezpečení železničních přejezdů,
- postupná přestavba silniční sítě na principech samovysvětlující a odpouštějící pozemní komunikace,
- úpravy dopravního prostoru pro zvýšení bezpečnosti zranitelných účastníků silničního provozu.

Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013-2020

Základním globálním cílem Cyklostrategie je zpopularizovat jízdní kolo, aby se opět stalo rovnocennou, přirozenou a integrální součástí dopravního systému v městech „krátkých vzdáleností“, tj. ukázat, že cyklistická doprava je konkurenceschopná do vzdálenosti 5 km.

Strategické cíle na národní úrovni

- Zvýšit podíl cyklistiky na přepravních výkonech na 10 % do roku 2020 (v průměru na celou ČR).
- Snížit počet usmrčených cyklistů do roku 2020 alespoň o 35 osob a těžce zraněných cyklistů alespoň o 150 osob oproti roku 2009.
- Podpořit cyklistiku jako jeden z rovnocenných pilířů národní dopravní politiky, spojený s finanční podporou výstavby kvalitní a bezpečné cyklistické infrastruktury a s vytvářením vhodných legislativních podmínek pro používání jízdního kola k dopravním i rekreačním účelům.
- Podpořit projekt „Cyklistické akademie“, poskytující metodickou podporu rozvoje cyklistické dopravy ve městech a aglomeracích.
- Podpořit rozvoj cykloturistiky projektem „Česko jede“ jako nejdynamičtější se rozvíjejícího segmentu aktivní turistiky v ČR, a to zejména podporou doznačení a údržby dálkových cyklotras (evropských EuroVelo, národních a regionálních) a jejich začlenění do koncepcí územního rozvoje, společně s vytvořením marketingové podpory a prodeje národního produktu cykloturistiky.

Strategické cíle na místní úrovni

- Zvýšit počet cyklistů, aneb je třeba usilovat o to, aby v našich městech jezdilo více lidí na kole, aby to bylo bezpečné a lákavé. Je třeba zvýšit podíl cyklistiky v rovinatých městech na přepravních výkonech na 25 % do roku 2025 v kontextu Vize 25,
- Vytvořit podmínky pro mobilitu a optimalizace sítě cyklostezek a cyklotras, aneb najít a odstranit obecné překážky bránící rozvoji cyklistické dopravy,
- Zajistit bezpečnost a bezbariérovost na trase, aneb odstranit konkrétní místa a úseky s vysokým rizikem dopravních nehod cyklistů,
- Vytvořit zázemí v cíli, aneb zkvalitnit podmínky pro parkování a úschovu jízdních kol, včetně zajištění dostatečného hygienického zázemí pro zaměstnance při dojíždě do práce,
- Realizovat lepší kampaně, aneb zefektivnit propagaci cyklistiky pomocí pozitivního marketingu jízdních kol, znovuoobjevení potenciálu cyklistiky a jejích důsledku pro naše zdraví, dopravní výchovy, komunikačních témat prevence dopravních nehod,
- Vytvořit zázemí pro odpočinek, aneb podpořit výstavbu bezpečných cyklotras a doprovodné cykloinfrastruktury, aby bylo kam jezdit ve volném čase a o dovolených a podpořit tak projekt Česko jede.

Národní program snižování emisí

Národní program snižování emisí České republiky (dále jen „Program“) je připraven na základě ustanovení § 8 zákona o ochraně ovzduší 1 s přihlédnutím k mezinárodním závazkům České republiky, očekávané změny právního rámce Evropské unie a s ohledem na neplnění imisních limitů pro některé znečišťující látky (zejména suspendované částice velikostních frakcí PM_{10} a $PM_{2,5}$, troposférický ozón a benzo(a)pyren), které mají výrazné negativní dopady na lidské zdraví, ekosystémy a vegetaci.

Vzhledem k tomu, že i přes výrazný pokles emisí PM_{10} , $PM_{2,5}$ a prekurzorů ozonu stále dochází k rozsáhlému nedodržování imisních limitů pro suspendované částice PM_{10} a $PM_{2,5}$ a benzo(a)pyren a troposférický ozon a dostupné emisní projekce na bázi referenčních scénářů (Primes 2013-REF-CLE a národní NPSE-WM-CLE; viz článek 12 Programu) indikují riziko nedodržení závazků snížení emisí k roku 2020 dle Göteborgského protokolu pro NH_3 a $PM_{2,5}$ a dále nedostatečný stimul pro další snižování emisí k roku 2030 pro $PM_{2,5}$, oxid siřičitý, oxidy dusíku, VOC a amoniak, je nutno formulovat nový národní scénář „s dodatečnými opatřeními“ (NPSE-WaM 86). Tento scénář je formulován včetně harmonogramu implementace a orgánů odpovědných za implementaci.

Scénář NPSE-WaM vychází z následujících předpokladů: Bude probíhat přirozená obměna vozového parku, urychlená dodatečnými opatřeními realizovanými do roku 2020, a poroste zastoupení vozidel s alternativními pohony. Přepravní výkony osobní a nákladní dopravy zřejmě dále mírně porostou, lze však očekávat kompenzaci tohoto nárůstu vlivem obměny vozového parku a možný přesun určitého podílu nákladní dopravy ze silnice na železnici

Tabulka 2 Prioritní opatření ke snížení emisí a zlepšení kvality ovzduší

Kód	Prioritní opatření	Gestor	Termín
AA3	Podpora urychlení obměny vozového parku osobních vozidel	MŽP, MPO	2017
AA5	Stimulace využívání alternativních pohonů v silniční nákladní dopravě prostřednictvím snížené sazby silniční daně	NAP ČM	Dle NAP ČM
AA6	Podpora nákupu vozidel s alternativním pohonem pro veřejnou osobní dopravu	MMR	2023
AA7	Podpora výstavby čerpací a dobíjecí infrastruktury pro alternativní pohony v dopravě	MD, MMR, MPO	2023
AA8	Podpora nákupu osobních vozidel šetrných k životnímu prostředí	MŽP	2017
AA9	Zvýšení maximální hranice poplatku za povolení k vjezdu motorových vozidel do vybraných míst a částí měst	MF	2017
AA10	Podpora zavádění nízkoemisních zón	MŽP	Průběžně
AA11	Racionalizace zpoplatnění komunikací s ohledem na dopady dopravy na kvalitu ovzduší v dané lokalitě	MD	2017
AB1	Výstavba pátevní sítě kapacitních komunikací pro automobilovou dopravu	MD	2030
AB2	Prioritní výstavba obchvatů měst a obcí	MD, MMR	2020
AB21	Obměna vozového parku veřejné správy za vozidla s alternativním pohonem	Státní správa	2030
AB22	Zlepšení funkčnosti systému pravidelných technických kontrol vozidel	MD, MV, MŽP	2017
AB23	Přesun přepravních výkonů nákladní dopravy ze silnic na železnici	MD	2030
AB24	Stanovování podmínek provozu stavebních strojů	MŽP, MMR, MD	2017
AB25	Zmocnění obcí k vydání vyhlášky upravující podmínky přepravy sypkých materiálů nákladními vozidly	MD, MŽP	2016

Střednědobá strategie zlepšování kvality ovzduší do roku 2020 (2015)

Strategie tvoří strategický rámec pro Národní program snížení emisí ČR (NPSE) do roku 2020 a pro Programy zlepšování kvality ovzduší (PZKO) v 7 zónách a 3 aglomeracích ČR, jejichž příprava je uložena na základě ustanovení § 8 a 9 zákona o ochraně ovzduší a požadavků směrnice č. 2001/81/ES o národních emisních stropcích pro některé látky znečišťující ovzduší a směrnice č. 2008/50/ES o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu. Zpracování uvedených dokumentů je nezbytné také s přihlédnutím k mezinárodnímu závazku, který ČR přijala, očekávané změně právního předpisu Evropské unie a neuspokojivému stavu

dodržování imisních limitů pro některé znečišťující látky (zejména suspendované částice velikostních frakcí PM₁₀ a PM_{2,5}, troposférický (přízemní) ozón a benzo(a)pyren).

Přípustná úroveň znečištění ovzduší je stanovena imisními limity a případně přípustnou četností jejich překročení. Imisní limity jsou vyhlášeny zákonem č. 201/2012 Sb. pro ochranu zdraví lidí (pro znečišťující látky SO₂, NO₂, CO, benzen, olovo a částice PM₁₀ a PM_{2,5}), pro ochranu ekosystémů a vegetace (pro znečišťující látky SO₂, NO_x), pro celkový obsah znečišťující látky v částicích PM₁₀ pro ochranu zdraví lidí (u As, Cd, Ni, a benzo(a)pyrenu), a pro troposférický ozon pro ochranu zdraví lidí a ochranu ekosystémů a vegetace. Významná je také ochrana kulturního dědictví – historických budov, které jsou rovněž poškozovány emisemi znečišťujících látek.

Tabulka 3 Imisní limity vyhlášené pro ochranu zdraví lidí a maximální počet překročení

Znečišťující látka	Doba průměrování	Imisní limit	Maximální povolený počet překročení
Oxid siřičitý SO ₂	1 hodina	350 µg.m ⁻³	24
Oxid siřičitý SO ₂	24 hodin	125 µg.m ⁻³	3
Oxid uhelnatý CO	maximální denní osmihodinový klouzavý průměr ¹⁰	10 mg.m ⁻³	
Suspendované částice PM ₁₀	24 hodin	50 µg.m ⁻³	35
Suspendované částice PM ₁₀	1 kalendářní rok	40 µg.m ⁻³	
Suspendované částice PM _{2,5}	1 kalendářní rok	25 µg.m ⁻³	
Olovo Pb	1 kalendářní rok	0,5 µg.m ⁻³	
Oxid dusičitý NO ₂	1 hodina	200 µg.m ⁻³	18
Oxid dusičitý NO ₂	1 kalendářní rok	40 µg.m ⁻³	
Benzen	1 kalendářní rok	5 µg.m ⁻³	

Program zlepšování kvality ovzduší zóna Moravskoslezsko - CZ08Z

Dokument z roku 2016 vydaný formou opatření obecné povahy Ministerstva životního prostředí.

Dle dokumentu jsou v Kopřivnici překročeny 24 hodinové koncentrace PM₁₀, průměrné roční koncentrace PM_{2,5} a BaP.

Doprava je identifikována jako mobilní zdroj zařazený do skupiny REZZO4. Pro Kopřivnici byly stanoveny emisní stropy do r. 2020 jako 81% emisí roku 2011. Mělo by dojít ke snížení PM₁₀ ze 2,34 t/rok na 1,89 t/rok na území města.

Tabulka 4 Doporučená opatření ke snížení emisí a ke zlepšení kvality ovzduší z dopravy, zóna CZ08Z

KÓD Opatření	Název Opatření	Gesce
AA1	Parkovací politika (omezení a zpoplatnění parkování v centrech měst)	obce
AA2	Ekonomická podpora (dotace) provozu veřejné hromadné dopravy	obce, kraj
AB1	Realizace páteřní sítě kapacitních komunikací pro automobilovou dopravu	MD (ŘSD)
AB2	Prioritní výstavba obchvatů měst a obcí	obce, kraj,
AB3	Odstraňování bodových problémů na komunikační síti	obce, kraj,
AB4	Výstavba a rekonstrukce železničních tratí	MD (SŽDC)
AB5	Výstavba a rekonstrukce tramvajových a trolejbusových tratí	obce
AB6	Odstavná parkoviště, systémy Park&Ride a Kiss&Ride	obce
AB7	Nízkoemisní zóny	obce
AB8	Selektivní nebo úplné zákazy vjezdu	obce
AB9	Integrované dopravní systémy veřejné hromadné dopravy	obce, kraj, MD
AB10	Zvyšování kvality v systému veřejné hromadné dopravy	obce, kraj, MD
AB11	Zajištění preference veřejné hromadné dopravy	obce, kraj, MD
AB12	Rozvoj alternativních pohonů ve veřejné hromadné dopravě	obce, kraj
AB13	Podpora cyklistické dopravy	obce, kraj
AB14	Podpora pěší dopravy	obce, kraj
AB15	Zvýšení plynulosti dopravy v intravilánu	obce, kraj
AB16	Úklid a údržba komunikací	obce, kraj, MD
AB17	Omezení prašnosti výsadbou liniové zeleně	obce, kraj, MD (ŘSD)
AB18	Omezování emisí z provozu vozidel obce/kraje a jeho organizací	obce, kraj
AB19	Podpora využití nízkoemisních a bezemisních pohonů v automobilové dopravě	obce, kraj
AC1	Podpora carsharingu	obce, kraj

Dle vyhodnocení opatření, PZKO 2012, Moravskoslezsko proběhla v Kopřivnici kampaň Jak správně topit.

Národní akční plán čisté mobility (2015)

Národní akční plán čisté mobility, dále také NAP CM vychází ze směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU ze dne 22. října 2014 o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva, která v případě elektromobility a zemního plynu (a částečně rovněž vodíku) stanoví členským státům povinnost rozvíjet příslušnou infrastrukturu dobíjecích a plnicích stanic. NAP CM stanoví požadavky na výstavbu plnicích a dobíjecích stanic s časovým horizontem mezi léty 2020 a 2030.

NAP CM byl schválen vládou v roce 2015.

Podpora nízkoemisních vozidel přispěje ke snížení produkce emisí ze sektoru silniční dopravy, a to především ve městech a aglomeracích, kde je doprava hlavním faktorem ovlivňujícím kvalitu ovzduší. Kromě pozitivních

dopadů na životní prostředí a zdraví obyvatel přinese rozvoj čisté mobility též menší závislost na ropě a představuje obrovský potenciál pro český automobilový průmysl.

Cíle NAP CM:

- Vozový park (2020 – 5 tis. elektromobilů, 48 tis. CNG vozidel)
- Infrastruktura (2020 – 1 300 dobíjecích míst, 210 CNG plniček, 2 LNG plničky a 2 plničky vodík)
- Spotřeba alternativních paliv (v roce 2017 bylo spotřebováno 1,1 GWh a 67,6 mil. m³ CNG)
- Snížení emisí osobních vozů o 15 % v roce 2025 a o 35 % v roce 2030 oproti roku 2021
- Nákladní automobily snížení emisí o 15 % v roce 2025 a o 30 % v roce 2030 oproti roku 2019

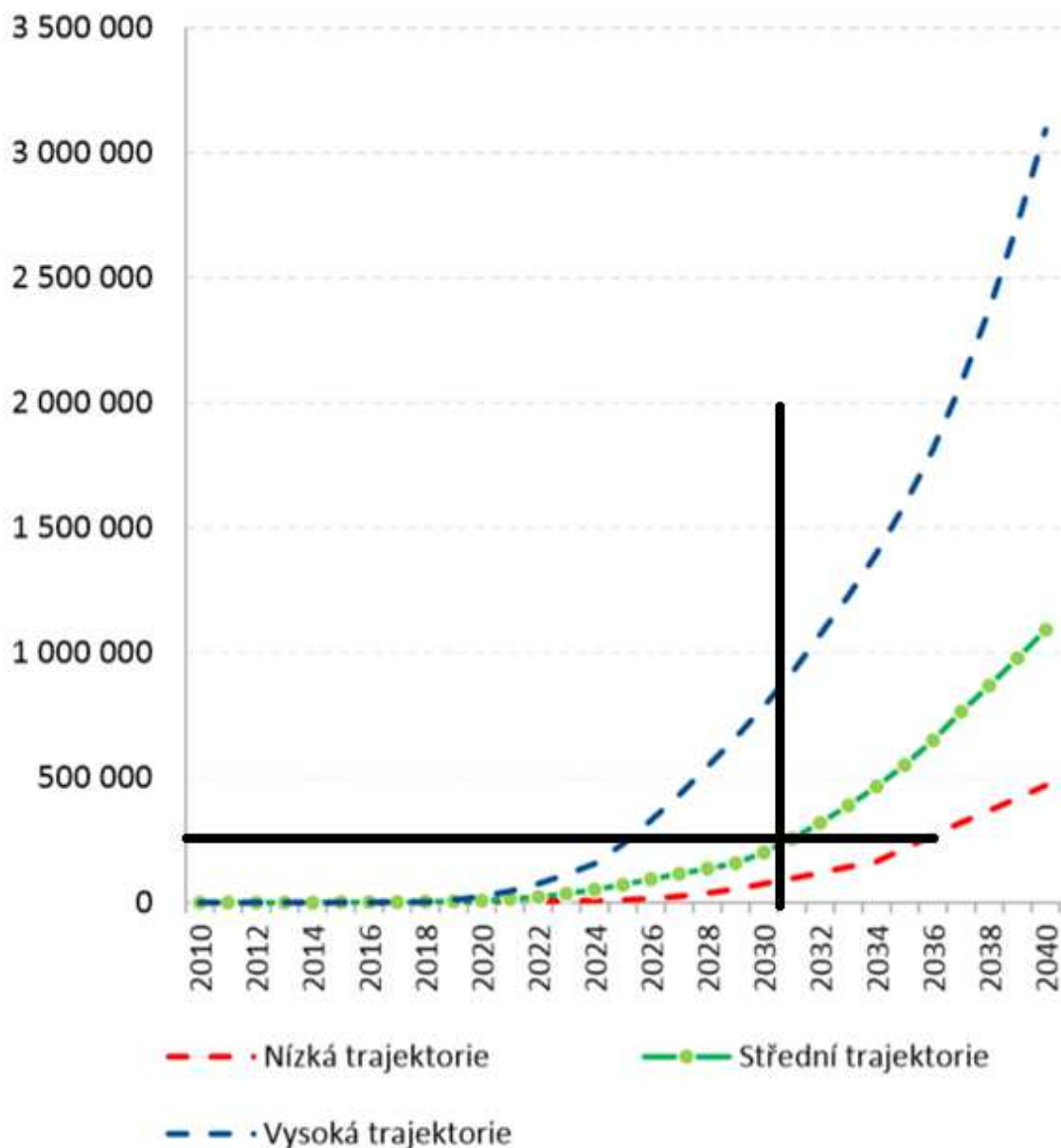
Zajištění financování:

OP PIK - Podpora nákupu EV a související infrastruktury pro podnikatele (MPO)

IROP - Pořizování vozidel na alternativní paliva (městská hromadná a linková doprava - MMR)

Národní program - Podpora na pořízení vozidel na alternativní pohon subjekty státní správy a samospráv a jim podřízených, řízených nebo zřizovaných organizací a osvěta čisté mobility (MŽP)

OPD - Podpora výstavby infrastruktury (MD)



Obrázek 8 Předpokládaný vývoj počtu elektrických osobních vozidel (kategorie M1)

Formy podpory vozidel na elektřinu v evropských zemích lze shrnout do následujících bodů: Dotace na nákup vozidel, Dotace na pořízení a instalaci nabíjecích stanic, Nabíjení elektromobilů zdarma, Daňové zvýhodnění ULEV („Ultra-low emission vehicle“), Povinnost vybavovat nabíjecími stanicemi nové administrativní budovy a nákupní centra, Vyhrazená parkovací místa, Vyhrazené pruhy na silnici, Podpora výzkumu a vývoje, Osvěta, mediální kampaně, Financování pilotních projektů, Preference nízkoemisních vozidel ve státní správě, veřejné dopravě.

V ČR je systém podpory elektromobility nastaven chybně, což vede k velmi pomalému zavádění těchto vozidel. Prioritu dává ČR na podporu CNG, které je 100% fosilním palivem a ke snížení produkce CO₂ a PM_{2,5} zřejmě nepřispěje.

Vizí rozvoje elektromobility v ČR, na které jsou založeny jednotlivé strategické cíle a opatření obsažená dále v NAP CM, je dosažení stavu, kdy by do roku 2030 bylo v ČR v provozu 250 tisíc vozidel s elektrickým pohonem. Cílem je dosáhnout pouze 4,3 % elektrických vozidel. Do konce roku 2020 by měla být připravena infrastruktura pro dobíjení 17 000 vozidel. Je uvažováno s cílem 1 300 veřejných dobíjecích bodů, což odpovídá cca 650 dobíjecím stanicím.

Aby mohl být tento cíl splněn, muselo by dnes být naprojektováno a požádáno o připojení 275 nabíjecích stanic. Jelikož k 07/2019 je v ČR pouze 376 nabíjecích stanic.



Obrázek 9 Vymezení lokalit páteřní sítě dobíjecích stanic

Vizí rozvoje trhu vozidel na CNG v ČR, na které jsou založeny jednotlivé strategické cíle a opatření obsažená dále v NAP CM, je dosažení stavu, kdy by nejpozději v roce 2030, v ideálním (optimistickém) scénáři (V1A) po roce 2025, bylo dosažení 10% podílu spotřeby zemního plynu na celkové spotřebě pohonných hmot, čemuž by odpovídalo cca 250 tisíc vozidel na CNG. Objem spotřeby zemního plynu by za této situace mohl dosáhnout až 600 mil. m³.

5.5. Krajské strategické dokumenty a dokumenty mikroregionu

Zásady územního rozvoje (ZÚR)

Zásady územního rozvoje Moravskoslezského kraje stanovují priority územního plánování pro dosažení vyváženého vztahu územních podmínek pro hospodářský rozvoj, sociální soudržnost obyvatel a příznivé životní prostředí kraje. Priority uvedené v článcích 2. až 16a. jsou základním východiskem pro zpracování územně plánovací dokumentace a územně plánovacích podkladů na úrovni kraje i obcí a pro rozhodování o změnách v území.

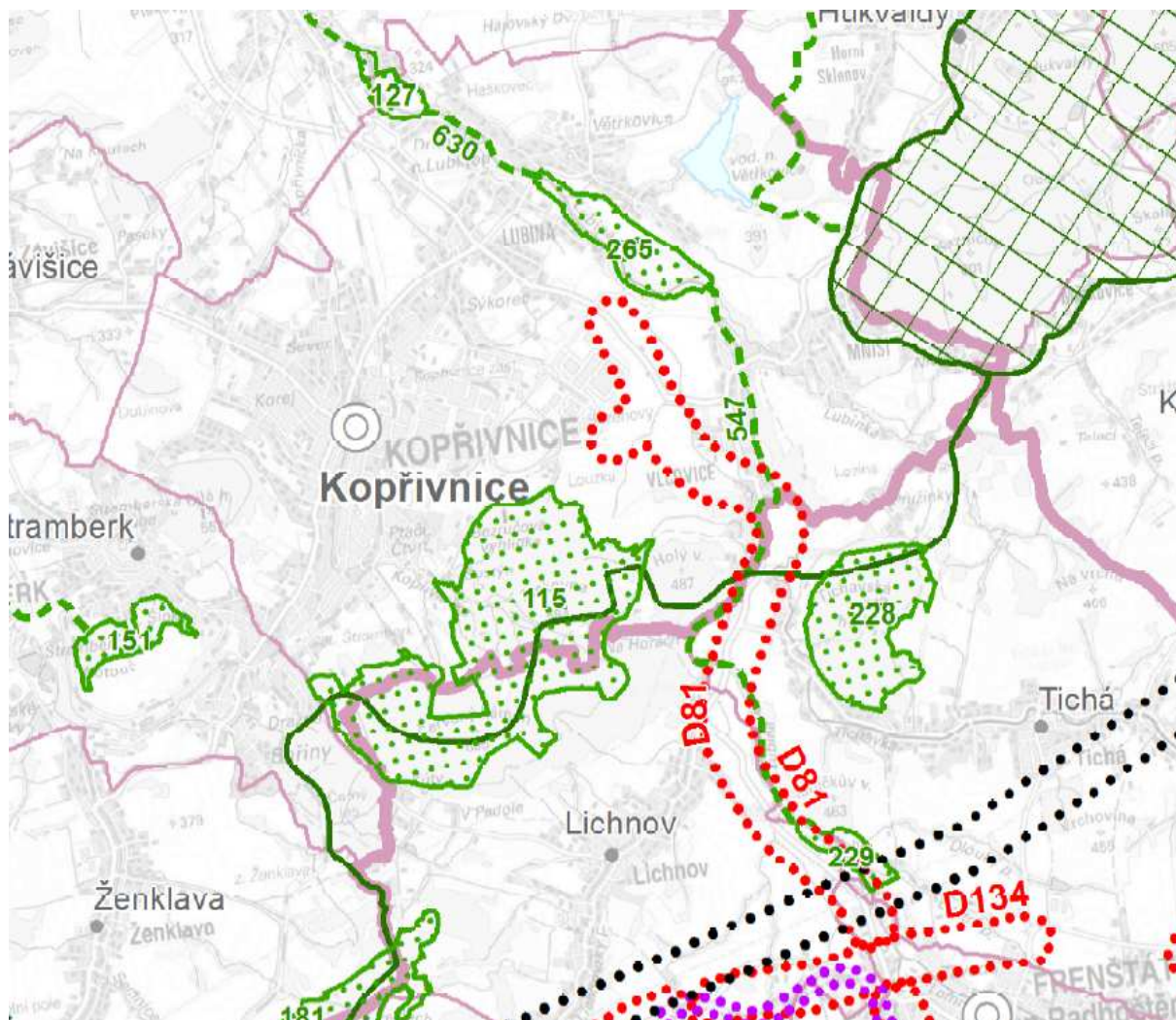
ZÚR zařazují Kopřivnici mezi průmyslové oblasti s rozvinutými technologickými systémy zaměřenými na těžbu a zpracování černého uhlí, hutnictví, strojírenství a chemický průmysl. Současně je město součástí oblasti specifických krajín Beskydského podhůří.

ZÚR MSK vymezují na území Moravskoslezského kraje pro záměry silniční dopravy nadmístního významu plochy a koridory.

D81 - I/58 Kopřivnice – Frenštát p. Radhoštěm, přeložka silnice I. třídy

Upřesněné vymezení koridoru v prostoru mezi zastavěným územím Kopřivnice a místní částí Vlčovice navazuje na již realizovaný 1. úsek přeložky severozápadně od Kopřivnice. Od počátečního úseku pokračuje jihovýchodním směrem do obce Tichá. Zde se stáčí k jihu a směřuje souběžně podél hranice obcí Lichnov a Tichá až do Frenštátu p. Radhoštěm po napojení na stávající silnici II/483. Obchvat je současně zařazen do VPS.

ZÚR současně zařazují Kopřivnici do cyklotrasy Greenways - evropský turistický koridor; Krakow – Wien – páteřní trasa a Greenways - evropský turistický koridor; Krakow – Wien, boční trasa II; Hukvaldy – Týn nad Bečvou.



Obrázek 10 Návrh ZÚR - dopravní infrastruktura

Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury

Na základě Programu rozvoje kraje byl v období 2002 – 2003 zpracován komplexně pojatý a vyvážený základní dokument Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje. Tvorba koncepce dopravy vycházela z tehdejšího funkčního členění území s cílem prosazovat řešení, v němž urbanistická struktura a dopravní síť budou společně s požadavky na kvalitní životní prostředí a zabezpečení příznivých sociálních podmínek ve vzájemně vyváženém vztahu, aniž by zhoršovaly či případně ohrožovaly podmínky života budoucích generací.

Vzhledem k zastaralosti dokumentu nebyl tento dále zohledněn.

Plán dopravní obslužnosti území Moravskoslezského kraje na období 2017 - 2021

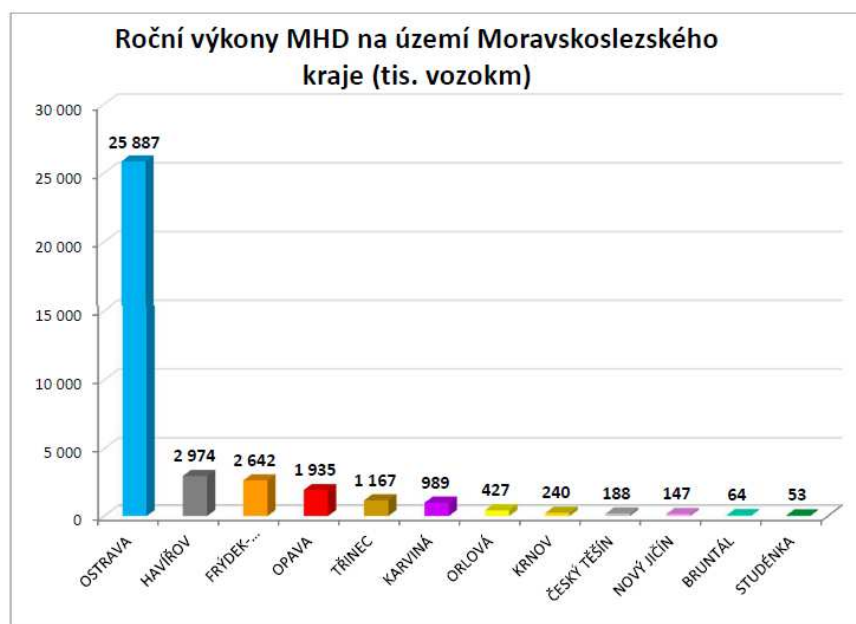
Plán dopravní obslužnosti území Moravskoslezského kraje je zpracován na základě a v souladu se zákonem č. 194/2010 Sb. ze dne 20. května o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů.

V § 5 (Dopravní plánování a integrované veřejné služby) je mimo jiné uvedeno:

Dopravní plánování zajišťují Ministerstvo dopravy a kraje prostřednictvím plánu dopravní obslužnosti území. Cílem dopravního plánování je vytvářet podmínky pro hospodárné, efektivní a účelné zajišťování dopravní obslužnosti a vzájemnou spolupráci státu, krajů a obcí při této činnosti. Dopravní plánování vychází z páteřních spojů veřejné dráží osobní dopravy při zajišťování dopravní obslužnosti. Plán obslužnosti území jsou povinni pořizovat Ministerstvo dopravy a kraj.

Plán dopravní obslužnosti území se pořizuje na dobu nejméně 5 let a obsahuje zejména:

- popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících,
- předpokládaný rozsah poskytované kompenzace,
- časový harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách a postup při uzavírání těchto smluv,
- harmonogram a způsob integrace, pokud se stát a kraje podílejí na organizaci integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících.



Obrázek 11 Srovnání ročních výkonů MHD, zdroj: Plán dopravní obslužnosti MSK

IDS

Na území Moravskoslezského kraje zajišťuje k 31. 7. 2016 dopravní obsluhu celkem 615 linek z toho:

- z 53 mezinárodních linek celkem je 0 linek v ODIS
- ze 17 dálkových linek celkem jsou 2 linky v ODIS, tj. 12 %
- z 339 příměstských linek celkem je 301 linek v ODIS, tj. 89 %
- ze 198 linek MHD celkem je 155 linek v ODIS, tj. 78 %
- ze 3 linek Skibusu celkem je 0 linek v ODIS
- z 5 linek Cyklobusu celkem je 0 linek v ODIS
- ze 24 železničních linek je 24 linek v ODIS, tj. 100 %

Cílem je dokončení nejvyššího stupně tarifní integrace na všech linkách, tedy plné tarifní integrace, což znamená, že na všech linkách všech dopravců je uznáván veškerý sortiment jízdného z Tarifu ODIS v dané tarifní oblasti.

Problém nekompatibility odbavovacích systémů jednotlivých dopravců byl rozhodující měrou postupně v uplynulých letech vyřešen.

Pro období let 2017 - 2021 se předpokládá v zásadě zachování stejného rozsahu výkonů upraveného pouze o případné drobné nepředvídatelné změny, při snaze zachovat stejný objem finanční kompenzace, který bude upravován s ohledem na rostoucí inflaci a případně v závislosti na těžko předvídatelných legislativních změnách.

Trať 325 Studénka - Veřovice je provozována jako linka S8 v rámci IDS s vlaky v hodinovém taktu s dvouhodinovou prolukou v dopoledních a večerních hodinách. Ve stanicích Veřovice a Studénka jsou vazby na regionální vlaky.

Koncepce cyklistické dopravy na území Moravskoslezského kraje

Koncepce rozvoje cyklistické dopravy na území Moravskoslezského kraje je zpracována na základě usnesení rady Moravskoslezského kraje č. 10/566 ze dne 3. května 2005 a vychází z požadavku odstranit systémové nedostatky v oblasti přístupu kraje k otázkám cyklistické dopravy – jak jej stanovilo zastupitelstvo Moravskoslezského kraje svým usnesením č. 24/979/1 ze dne 10. června 2004, kterým schválilo Koncepti rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje.

Dokumentace je zastaralá a nebude k ní dále přihlíženo.

Akční plán protihlukových opatření pro hlavní pozemní komunikace ve vlastnictví Moravskoslezského kraje

Hodnocené úsek komunikací II/480 a II/482 procházejí městem. Chráněnou obytnou zástavbu tvoří rodinné domy a výšce 1NP až 3 NP, bytové domy o 3 NP až 9 NP.

Odhadovaný počet osob ve sledované lokalitě nad mezní hodnotu Ln 60 dB je 18 v 6 stavbách pro bydlení.

V roce 2012 byly provedeny rekonstrukční práce na silnici II/480 provedením konstrukčních vrstev vozovky s protihlukovou úpravou. Na silnici II/482 byly provedeny rekonstrukce konstrukčních vrstev vozovky.

5.6. Strategické a koncepční dokumenty města

Územní plán města Kopřivnice a související územně plánovací dokumentace

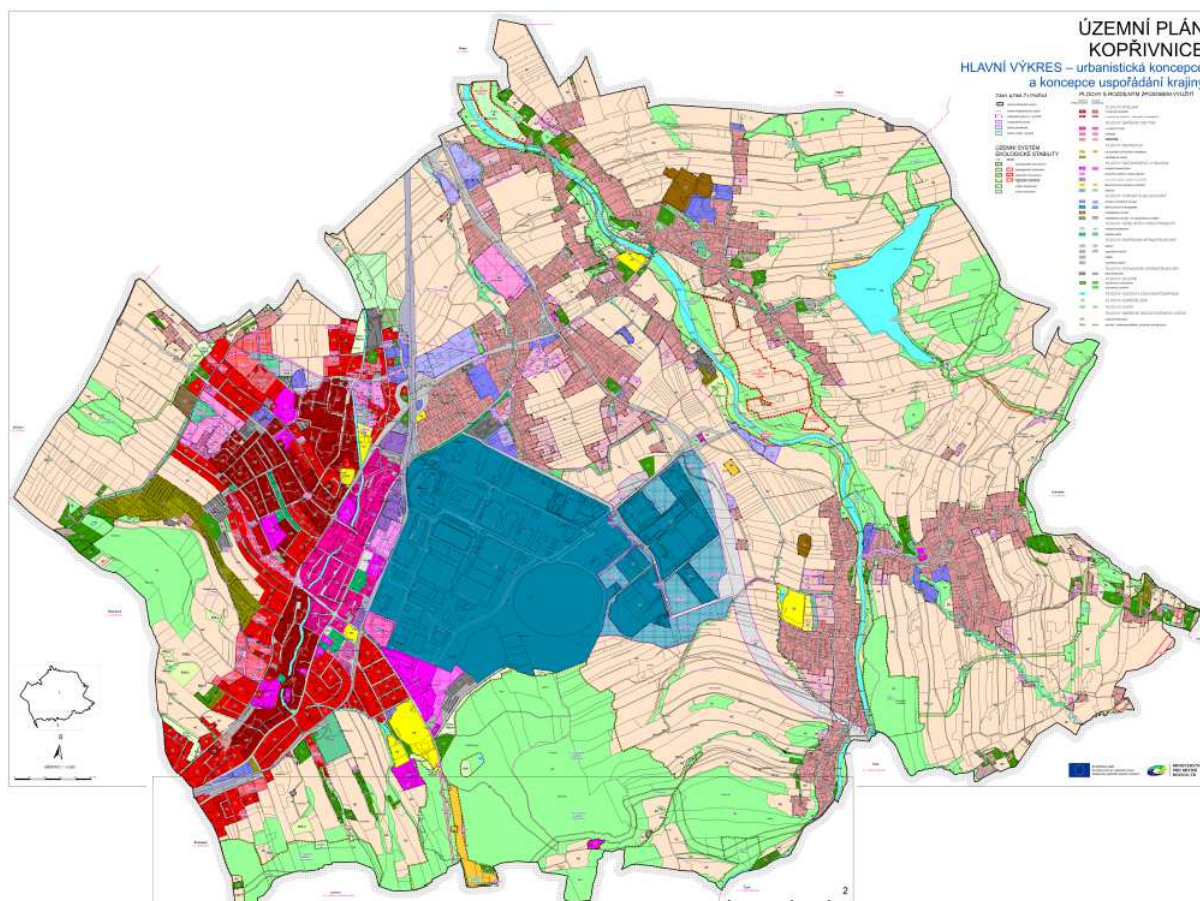
Územní plán je dostupný na adrese <http://koprivnice.cz/index.php?id=uzemni-plan-koprivnice>. Jedná se o vrcholný územně plánovací dokument města. ÚP stanovuje koncepci rozvoje území města založenou na vyváženém rozvoji všech jeho částí v krajinných oblastech Podbeskydí a Příborská pahorkatina při respektování limitů využití území a při ochraně hodnot v území existujících.

ÚP respektuje současné vedení silnic I. třídy (I/58), II. třídy (II/464, II/480, II/482 a II/486) a III. třídy (III/4824) a vybraných místních a ostatních pozemních komunikací tvořících základní dopravní systém území po stabilizovaných plochách dopravní infrastruktury – silniční (DS), stejně jako současné vedení zbývajících pozemních komunikací v rámci ostatních ploch s rozdílným způsobem využití v souladu s podmínkami jejich využití. Zároveň respektuje silniční dopravní zařízení a vybavení na stabilizovaných plochách dopravní infrastruktury – specifické silniční (DXS), situované v přímé vazbě na plochy DS převážně v území se soustředěnou obytnou zástavbou. ÚP vymezuje plochu Z15Vč (DS) pro přeložku silnice I/58 včetně sjezdového ramene na obslužnou komunikaci do Průmyslového parku a plochy Z16Vč, Z11Mn a Z15Mn (DS) pro rekonstrukci silnice II/486. ÚP dále vymezuje plochy Z85Ko a Z87Ko (DS) pro přestavbu křižovatek na vedení

současných silnic II/480 a II/482. ÚP vymezuje plochy Z71Ko, Z72Ko, Z73Ko, Z76Ko, Z77Ko, Z78Ko, Z80Ko, Z81Ko, Z82Ko, Z83Ko, Z84Ko, Z86Ko, Z88Ko, Z89Ko, Z95Ko, Z40Dr, Z19Vč a Z20Vč (DS) pro zpřístupnění nových zastavitelných ploch. Všechny ostatní zastavitelné plochy jsou napojeny na současný stabilizovaný systém místních a ostatních pozemních komunikací.

ÚP respektuje současné vedení železniční tratě č. 325 Studénka – Veřovice po stabilizované ploše dopravní infrastruktury – drážní (DZ), stejně jako drážní dopravní zařízení a vybavení na stabilizovaných plochách dopravní infrastruktury – specifické drážní (DXZ). ÚP vymezuje plochu Z44Ko (RN) pro umístění lanové dráhy ve vazbě na území obce Lichnov s cílem zajištění optimálního provozu současného lyžařského areálu po jeho rozšíření.

ÚP samostatně nevymezuje plochy pro ostatní druhy dopravy (letecká, vodní). Nemotorová doprava (pěší, cyklistická) bude nadále realizována ve všech typech ploch s rozdílným způsobem využití, ve kterých to připouští podmínky jejich využití. Koncepce cyklo dopravy navrhuje doplnění úseků již realizovaných cyklostezek a vyznačení nových cyklistických stezek (resp. stezek pro chodce a cyklisty) v rámci těchto ploch, a to jak v zástavbě města, tak i ve vazbách na okolní sídla. Z těchto jsou to významná propojení ve směru na Štamberk, dále z Kopřivnice přes Lubinu a Větrkovice s pokračováním ve směru na Hukvaldy (Greenway K-M-W) s odbočkami směrem na Příbor a Vlčovice. Cílem je zvýšení komfortu a bezpečnosti cyklo dopravy po současných cyklistických trasách i po úsecích navržených k doplnění celého systému.



Obrázek 12 ÚP Kopřivnice hlavní výkres

Strategický plán rozvoje města pro období 2007 – 2022 (aktualizace 2014)

Strategický plán je vrcholný strategický dokument města plánující krátkodobý až střednědobý výhled. Strategický plán je dostupný zde:

http://koprivnice.cz/urad/dokumenty/SP_Koprivnice_finalni_dokument_2014.pdf

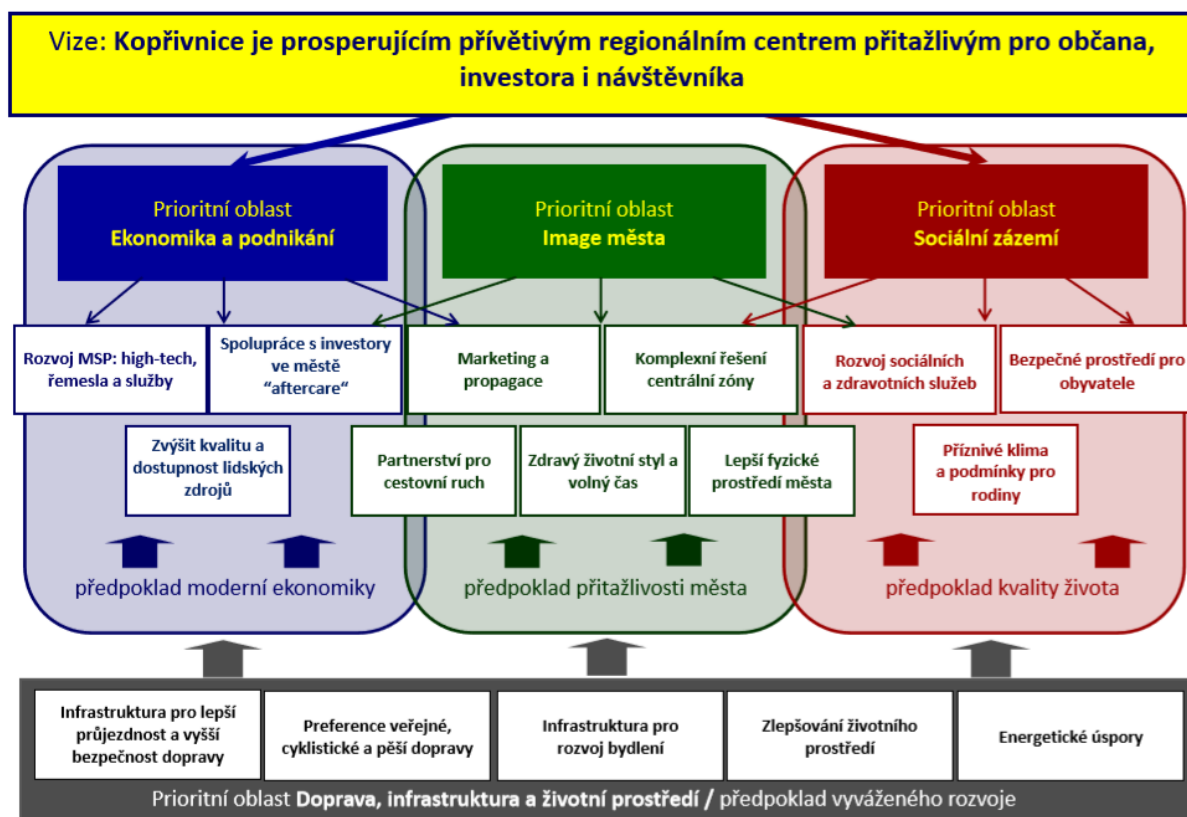
Dokument je rozpracováván ve 4 prioritních rozvojových oblastech - A. "Ekonomika a podnikání"; B. "Doprava, infrastruktura a životní prostředí"; C. "Image města" a D. "Sociální zázemí".

Strategická vize byla přijata tato:

Kopřivnice je prosperujícím přívětivým regionálním centrem, přitažlivým pro občana, investora i návštěvníka.

Svou ekonomickou prosperitu staví na vzdělaných lidech, kvalitním podnikatelském prostředí, silné automobilové tradici, rozvoji dalších oborů podnikání a cestovního ruchu.

Je Zdravým městem s atraktivním centrem, širokým rozsahem kvalitních služeb a bezpečným zázemím pro rostoucí počet obyvatel.



Obrázek 13 Schéma prioritních oblastí strategického plánu a jejich vazby

Opatření, která se týkají dopravy jsou shrnuta v následující tabulce.

Tabulka 5 Opatření a aktivity ve vazbě na dopravu

Opatření	Název opatření	Typová aktivita
A. 2.1	Další rozvoj průmyslového parku	vybudování cyklistického propojení průmyslového parku s již vytvořenou sítí cyklostezek (r. 2014), realizace opatření na zvýšení bezpečnosti dopravy na ul. "Ke Křížku" (2014 – 2015)
A. 2.2	Flexibilní logistika	logistické centrum a odstavná plocha pro nákladní vozidla v průmyslovém parku
A. 2.4	Partnerství veřejného a soukromého sektoru	pravidelná společná setkávání
B. 1.1	Odstraňování dopravních závad a řešení kritických míst na pozemních komunikacích	<ul style="list-style-type: none"> - rekonstrukce/technické řešení křižovatek - bezpečnostní úpravy/výstavba přechodů pro chodce - modernizace místních komunikací - příprava města Kopřivnice na řešení kritických míst na státních a krajských silnicích na území měst např. obchvat Vlčovic - zlepšení průjezdnosti
B. 1.2	Organizace dopravy v klidu	<ul style="list-style-type: none"> - zavedení rezidentních a abonentních parkovacích karet ve vybraných lokalitách - budování záchytného parkoviště pro sídliště Sever - intenzifikace parkování na sídlištích v rámci revitalizace - budování parkovacích míst v obytných lokalitách a v místních částech
B. 2.1	Vytvořit kvalitní podmínky a služby pro cyklistickou dopravu a in-line provoz	<ul style="list-style-type: none"> - zpracování cyklostrategie včetně akčního plánu - aktualizace cyklogenerelu z roku 2008 - doplnění cyklistického mobiliáře, instalace cykloboxů, informační tabule, označení cyklotras - propojení města a místních částí cyklostezkami - napojení na regionální cyklotrasy
B. 2.2	Bezpečná a komfortní pěší doprava ve městě a jeho částech včetně vzájemného propojení	<ul style="list-style-type: none"> - realizace bezbariérových úseků dle studie Kopřivnice město bez bariér (II. etapa) - budování komunikací pro pěší na problematických úsecích (ul. Janáčkova, místní části)
B. 2.3	Kvalitní veřejná doprava	<ul style="list-style-type: none"> - úprava nástupního veřejného předprostoru vlakového nádraží - informační systém pro veřejnou dopravu
B. 3.1	Rozvojová území pro výstavbu rodinných domů	- dopravního napojení lokalit pro bytovou výstavbu
B. 4.6	Environmentální výchova a osvěta	- kampaně na podporu udržitelného chování (Den Země, Den bez aut, Místní férová snídáně, apod.)
C. 1.4	Regulace vzhledu města	- stavební úpravy a zkvalitnění vzhledu železniční stanice v Kopřivnici včetně péče o okolí železniční stanice
C. 2.1	Reprezentativní centrální část města	- zadání a zpracování architektonické soutěže

		- realizace obnovy dle výstupů architektonické soutěže
C. 2.2	Veřejná prostranství v centrální části	<ul style="list-style-type: none"> - rekonstrukce dotčených komunikací (Štramberská - Husova - Dvořákova) - revitalizace parku Dr. E. Beneše (parková zeleň, mobiliář, výstavba centrálního dětského hřiště atd.) - modernizace náměstí T.G. Masaryka včetně nové parkové úpravy - definování možností využití ploch mezi poliklinikou a Kachlovkou.
C. 2.3	Veřejně-soukromé partnerství v centrální zóně	- vytvoření platformy pro diskusi o budoucí podobě centra města - partnerství města, podnikatelů působících v centrální zóně města, vlastníků objektů v centrální zóně města a dalších subjektů
C. 4.2	Kvalita služeb v cestovním ruchu	- informačně-orientační systém pro pěší a cyklisty
C. 5.1	Marketing a propagace	- implementace marketingové strategie
D. 2.1.1	Kamerový systém města	- zkvalitňování kamerového systému MP tj. výměna zastaralého technického vybavení

PUMM vychází ze strategického plánu a doplňuje jej.

K roku 2019 jsou hotovy aktivity vybudování cyklistického propojení průmyslového parku s již vytvořenou sítí cyklostezek (r. 2014), realizace opatření na zvýšení bezpečnosti dopravy na ul. "Ke Křížku" (2014 – 2015), zpracování cyklostrategie včetně akčního plánu, aktualizace cyklogenerelu z roku 2008, zadání a zpracování architektonické soutěže, rekonstrukce dotčených komunikací (Štramberská) a vytvoření platformy pro diskusi o budoucí podobě centra města - partnerství města, podnikatelů působících v centrální zóně města, vlastníků objektů v centrální zóně města a dalších subjektů.

Profil města (2013)

Profil města zahrnuje množství sociodemografických údajů, které vychází převážně ze SLDB 2011. Dokument je dostupný zde: http://kopřivnice.cz/urad/dokumenty/prfil_mesta_2013.pdf.

Tabulka 6 Dostupnost regionálních cílů jednotlivými druhy dopravy v r. 2013

spojení	auto		vlak				autobus			
	nejkratší [km]	nejrychlejší [min]	počet		čas [min]		počet		čas [min]	
			ST	NE	ST	NE	ST	NE	ST	NE
Kopřivnice - Ostrava	34	35	12	10	43	43	19	8	48	56
Ostrava - Kopřivnice	34	35	15	11	45	45	23	9	48	61
Kopřivnice - Nový Jičín	12	18	0	0	0	0	53	13	25	31
Nový Jičín - Kopřivnice	12	18	0	0	0	0	52	13	22	25

Zdroj: idos.cz Pozn.: max. 1 přestup, max. doba cesty do Ostravy 90 minut, do Nového Jičína 45 minut; referenční dny: středa 3. 7. 2013 a neděle 7. 7. 2013

Centrem města prochází silnice II. třídy č. 480, která tvoří páteřní osu a v místní části Lubina se napojuje na tranzitní komunikaci I/58, jež obsluhuje jednak nadregionální osobní dopravu, tak i nákladní dopravu z průmyslové zóny. Samotným centrem města (sčítací bod II480: vyústění z I/58 - křiž. sil. II/482) projede denně téměř 6 500 osobních automobilů a více jak 1 000 těžkých vozidel, tj. nákladních aut a autobusů. Jedná se tedy o relativně silný provoz, který v čase zůstává konstantní. Přesto, že se průmyslová zóna nachází v centrální části katastrálního území Kopřivnice, je dopravně napojena téměř přímo na tranzitní komunikaci I/58. Zároveň průmyslovou část města od nejhustěji obydlené oblasti odděluje železniční trať. Vzniká tak přirozená parcelizace městských funkcí, obytné a výrobní. Autobusové nádraží, centrální dopravní uzel hromadné

přepravy, leží na kraji samotného centra města, a to v blízkosti železniční stanice. Lokalizace obou těchto hlavních dopravních typů veřejné přepravy blízko sebe umožňuje snazší využití multimodální dopravy a usnadňuje pohyb obyvatel.

Intenzita veřejné dopravy uvnitř města je více než dostačující, pouze některé zastávky v místní části Lubina obsluhují o víkendu pouze pět a méně spojů, což můžeme být pro obyvatele této místní části limitující. Nízká či téměř žádná intenzita spojů z autobusového nádraží je také do zastávek Alšova a Francouzská. Tyto stanice se však nachází v docházkové vzdálenosti od jiných více využívaných zastávek

Generel cyklistické dopravy (2016)

Generel cyklistické dopravy je jedním z koncepčních dokumentů jednoho druhu dopravy a je důležitým podkladem PUMM. Dokument je k dispozici zde: <http://koprivnice.cz/index.php?id=cyklogenerel-koprivnice>.

Dokument obsahuje komplexní posouzení cyklistické sítě vč. intenzit provozu chodců a cyklistů, shrnutí stávajícího stavu a stanovení problémů. V návrhu jsou trasy rozděleny na hlavní a vedlejší.

Strategie rozvoje cyklistické dopravy města Kopřivnice pro léta 2015-2020, Kopřivnice na kolečkách (2014)

Strategický dokument hlásící se k Vizi 25. Dokument je dostupný zde:

<http://koprivnice.cz/urad/dokumenty/Cyklostrategie.pdf>

Tato dokumentace provázaná s Asociací měst pro cyklisty (v roce 2019 přejmenovaná na spolek Partnerství pro městskou mobilitu). Ta je dále rozpracována cyklogenerelem z r. 2016.

Dokument může být podkladem pro tvorbu opatření PUMM.

Sociodemografická studie města Kopřivnice (2012)

Dokument zabývající se obyvatelstvem a strukturou bydlení. Dokument je k dispozici zde: http://koprivnice.cz/urad/dokumenty/sociodemograficka_studie_mesta_koprivnice.pdf.

Dokument nepřináší poznatky využitelné při plánování udržitelné dopravy.

Komplexní dopravní studie města Kopřivnice (2009) – Dopravní, Hluková a Rozptylová studie

Dokument je předchůdcem PUMM. Jedná se o komplexní dopravní rozvojový dokument zabývající se všemi druhy dopravy. Analytická část poskytuje množství historických ukazatelů vhodných ke srovnání.

Tabulka 7 Stav přípravy prioritních návrhů dle Komplexní dopravní studie města Kopřivnice

Číslo	Návrh úpravy	Aktuální stav k. r. 2019.
1	Křižovatka sil. II/480 ul. Záhumenní - MK ul. Husova (úprava DZ; přestavba na okružní)	Problém trvá.
2	Rekonstrukce MK ul. Štramberská, Štefánikova	Realizována I. etapa.
3	Křižovatka MK ul. Štefánikova - Štramberská - Husova - B. Němcové (přestavba na okružní)	Realizováno.
4	Křižovatka sil. I/58 - II/480 v Lubině (přestavba na okružní)	Realizováno.
5	Stavební přerušení MK ul. Kpt. Jaroše (změna funkční třídy)	Projekt není sledován, v místě bylo realizováno zklidnění dopravy.
6	Dopravní zklidnění sil. II/482; přestavba křižovatky Obr. míru - Francouzská - Školní na okružní	OK v přípravě.
7	Dopravní propojení sil. II/480 ul. Záhumenní - MK ul. Pod Bílou horou	Problematika byla přehodnocena.
8	Přeložka silnice II/482 (obchvat sídliště Sever)	Nutno prověřit aktuálnost problému.
9	Dopravní propojení sil. II/480 ul. Čs. armády - MK ul. Francouzská (alternativa ul. Kadláčková)	Problém trvá
10	Přeložka sil. I/58 (obchvat Vlčovic) v rámci přestavby je zvažováno narovnání komunikace	Stavba ŘSD zařazená v ÚP a ZÚR, v rámci DSS II je hodnocena jako nižší priorita
11	MÚK sil. II/480 ul. Čs. armády - MK Dělnická (severní rampa)	Realizováno.
12	Vybudování chodníků v Mniší	Částečně realizováno, problém trvá
13	Vybudování chodníku a cyklostezky ul. Panská	Realizováno.

Množství projektů navržených v dopravní koncepci bylo již realizováno, vybrané jsou v přípravě. U zbylých projektů je nutné znovu posoudit jejich odůvodnění. V rámci návrhu bylo také řešeno zavedení MHD. Toto je nutné znovu posoudit. Dokument je k dispozici na stránkách

<http://koprivnice.cz/index.php?id=komplexni-dopravni-studie-koprivnice> .

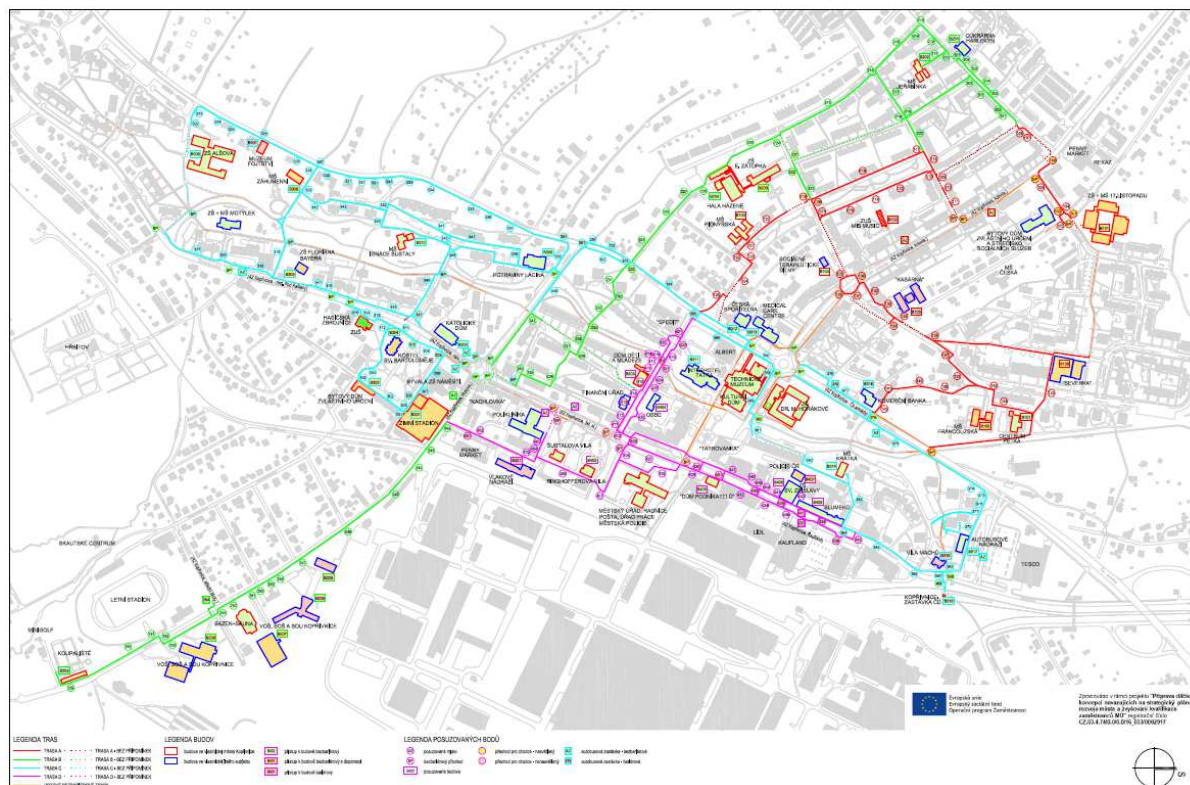
Plán zlepšování kvality ovzduší pro město Kopřivnice (2017)

Dokument je k dispozici zde: http://koprivnice.cz/urad/dokumenty/PZKO_mesta_Koprivnice.pdf

Dokumentace se obšírně zabývá měřením imisí ve stanicích ČHMÚ Frýdek - Místek, Studénka, Běloutín a Kopřivnice. V dokumentaci je označena doprava za největšího emitenta imisí PM₁₀. Doprava se podílí na imisích 29,96% v letním období a 21,95% v zimním období. Vlastní výpočty nebyly provedeny. Zdrojem těchto informací je ZÚ. Dokumentace navrhuje znovuobnovení měřicí imisní stanice v Kopřivnici, která byla zrušena v r. 2003.

Analýza bezbariérovosti vybraných tras a objektů v Kopřivnici k roku 2018

Dokument je významným podkladem pro navrhování úprav pěších tras a chodníků. Jeho analýza je považována za podklad návrhu PUMM a doplňuje hodnocení pěších tras zpracovaných v rámci PUMM. Návrhy této koncepce jsou bezezbytku převzaty a budou podkladem tvorby akčního plánu. Dokument je k dispozici zde: http://www.koprivnice.cz/urad/dokumenty/analiza_bezbarierovosti_tras_a_objektu.pdf.



Obrázek 14 Posuzované bezbariérové trasy, Technoprojekt 2018

Systém parkování v centru města

Dokument je dostupný zde: <http://koprivnice.cz/index.php?id=parkovaci-karty-koprivnice>. Cílem systému je upřednostnit v potřebách parkování na ulicích Kpt. Nálepky, Dukelské, Sokolovské a na části parkoviště u Alberta obyvatele Kopřivnice, kteří v dotčené lokalitě bydlí. Systém je postaven na pravidlech vydávání parkovacích karet. První rezidentní nebo abonentní karta je vydávána zdarma, druhá karta na jednu domácnost za 2000 Kč na rok.

Adaptační strategie města na změnu klimatu pro město Kopřivnice (2017)

Dokument je dostupný zde:

http://www.koprivnice.cz/urad/dokumenty/adaptacni_strategie_klima_koprivnice.pdf.

Strategie navrhuje ve směru dopravy opravu nevyhovujících mostů. Pro realizaci parkovišť se doporučují propustné plochy krytu. Je navrženo podporovat udržitelnou dopravu.

5.7. Ostatní dokumenty města

Prověření možnosti vedení cyklistů po stávajících chodnících (2018)

Prověření se zabývá možností legalizace pohybu cyklistů a tím odstranění bariér na cyklistické síti.

Rozšíření parkovacích ploch na ulici Družební v Kopřivnici (2018)

Na sídlišti Sever v ulici Družební je navrhováno rozšíření vozovky na ze 4 m na 5 m a doplnění 29 nových kolmých jednostranných parkovacích stání.

Úprava křižovatky Kpt. Jaroše x Záhumenní

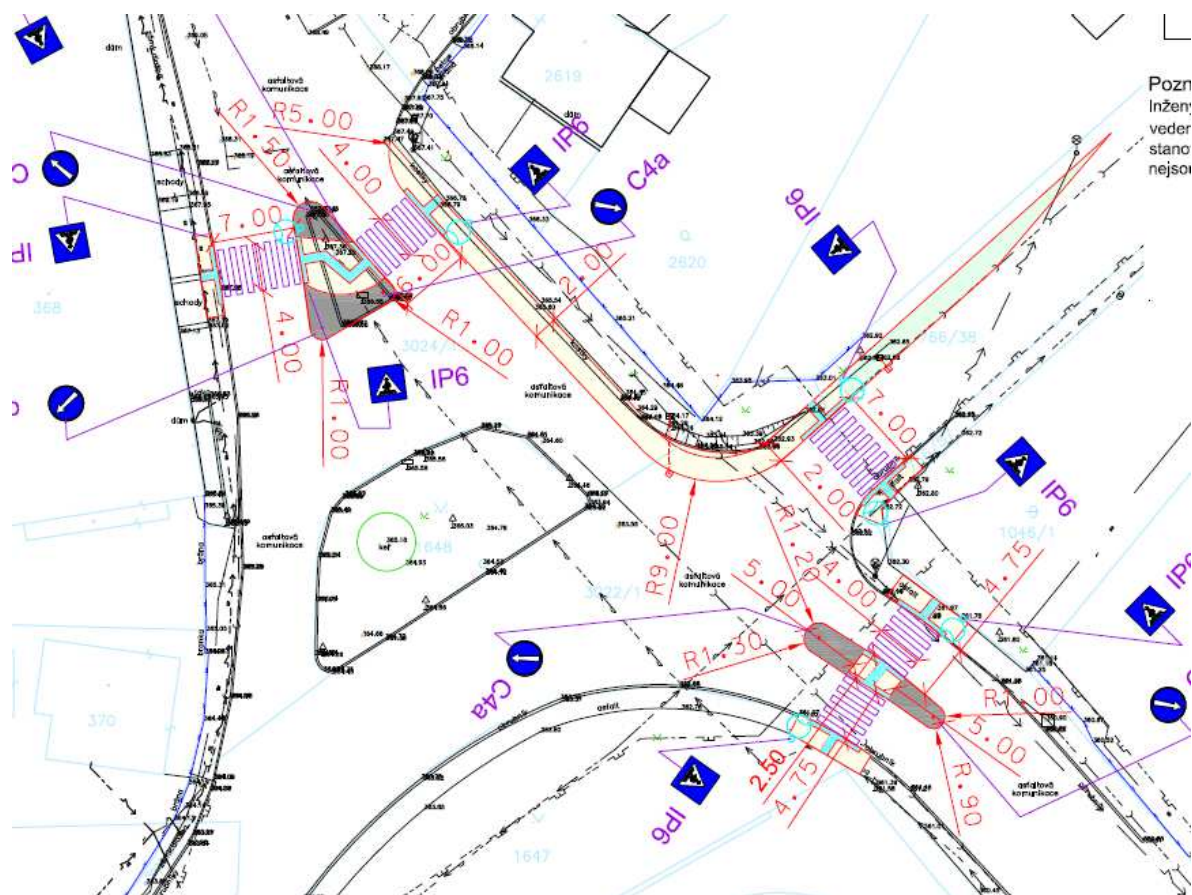
Návrh úpravy počítá s rozšířením křižovatky a zbudováním samostatných odbočovacích pruhů vlevo a vpravo z vedlejší a samostatného odbočovacího pruhu vlevo z hlavní. Součástí je také vybudování přechodu pro chodce s dělícím ostrovem na Záhumenní.



Obrázek 16 Návrh úprav křižovatky Záhumenní x Kpt. Jaroše

Doplnění chybějící dopravní infrastruktury pro pěší v okolí křižovatky Štramberská, Záhumenní a Nádražní

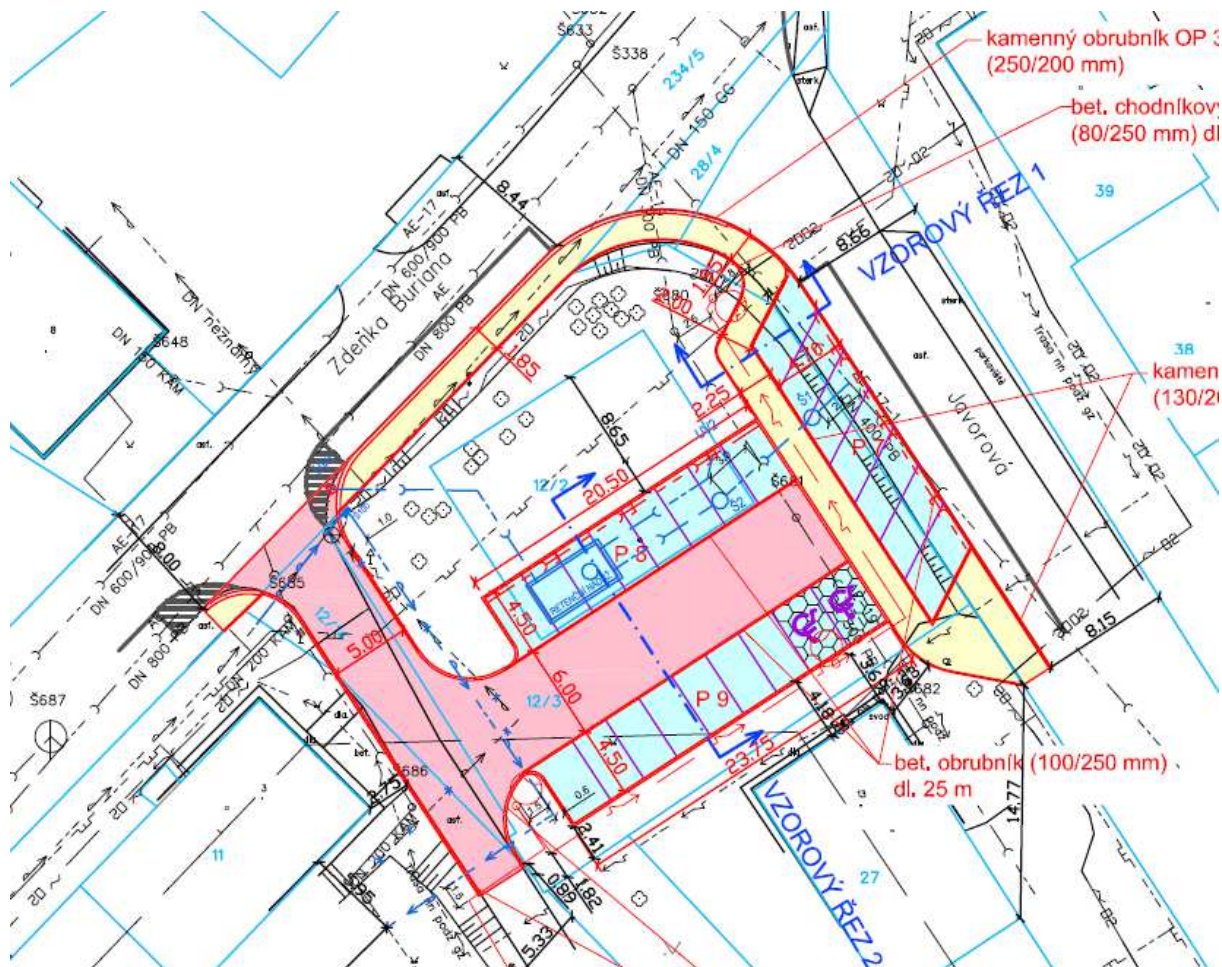
V rámci dokumentace je navržen nový chodník po severní hraně křižovatky Štramberská x Záhumenní vč. přechodů pro chodce.



Obrázek 17 Návrh chodníku po severní hraně křižovatky Štramberská x Záhumenní

Parkoviště na ul. Zdeňka Buriana (2019)

Je navrženo parkoviště o 17 kolmých místech s vjezdem z ulice Zdeňka Buriana a rozšíření počtu stání na ulici Javorová o 4 místní změnou podélného stání na šikmé.



Obrázek 18 Nové parkoviště na ul. Zdeňka Buriana

Chodník a přechod pro chodce na ul. Záhumenní (2018)

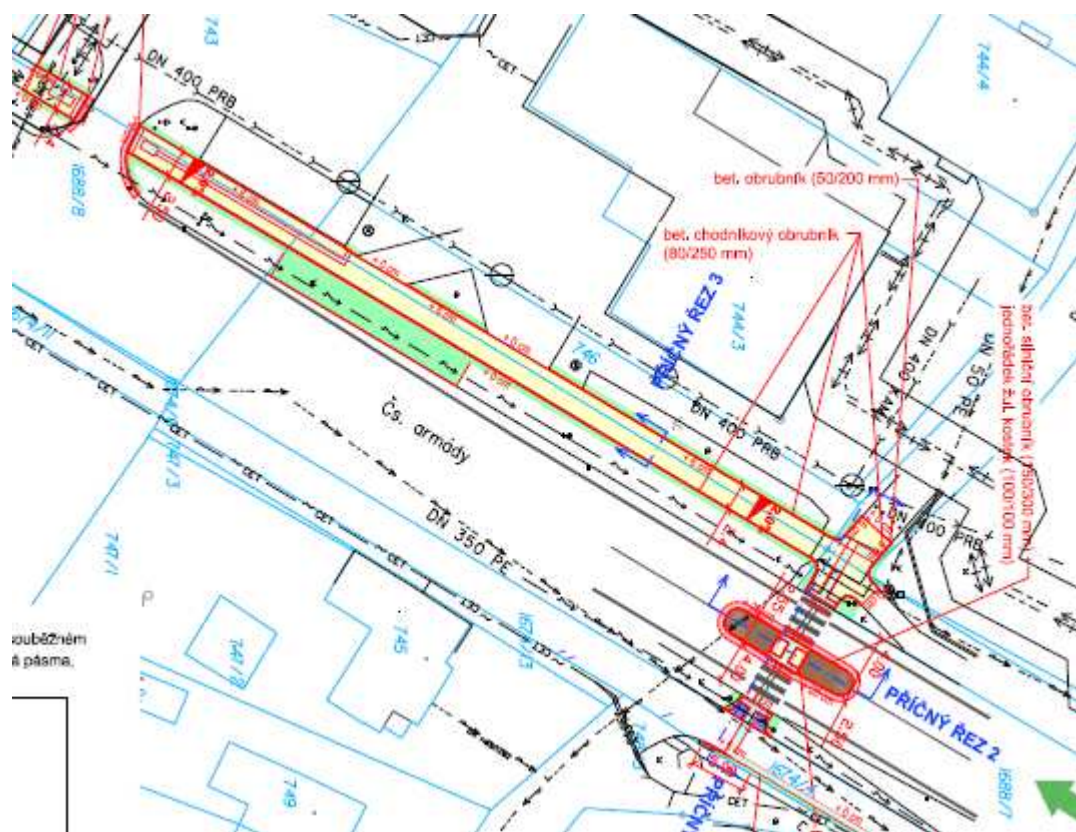
Návrh se zabývá novým chodníkem po severní straně ulice Záhumenní mezi ulicemi Alšova a Máchova. Součástí je přechod pro chodce v místě křižovatky s ulicí Alšova. Projekt byl realizován v roce 2019.

Ulice Průmyslový park - autobusová zastávka před firmou Erich Jaeger, přechod pro chodce a navazující komunikace pro pěší

Dokumentace navrhuje úpravu stávající nevyhovující zastávky Erich Jaeger na ulici Průmyslový park. Jsou navrženy dvě zastávkové hrany v zálivu a přechod pro chodce. Realizace se plánuje na konec roku 2019.

Úprava přechodu pro chodce na ul. Čs. armády před Komerční bankou

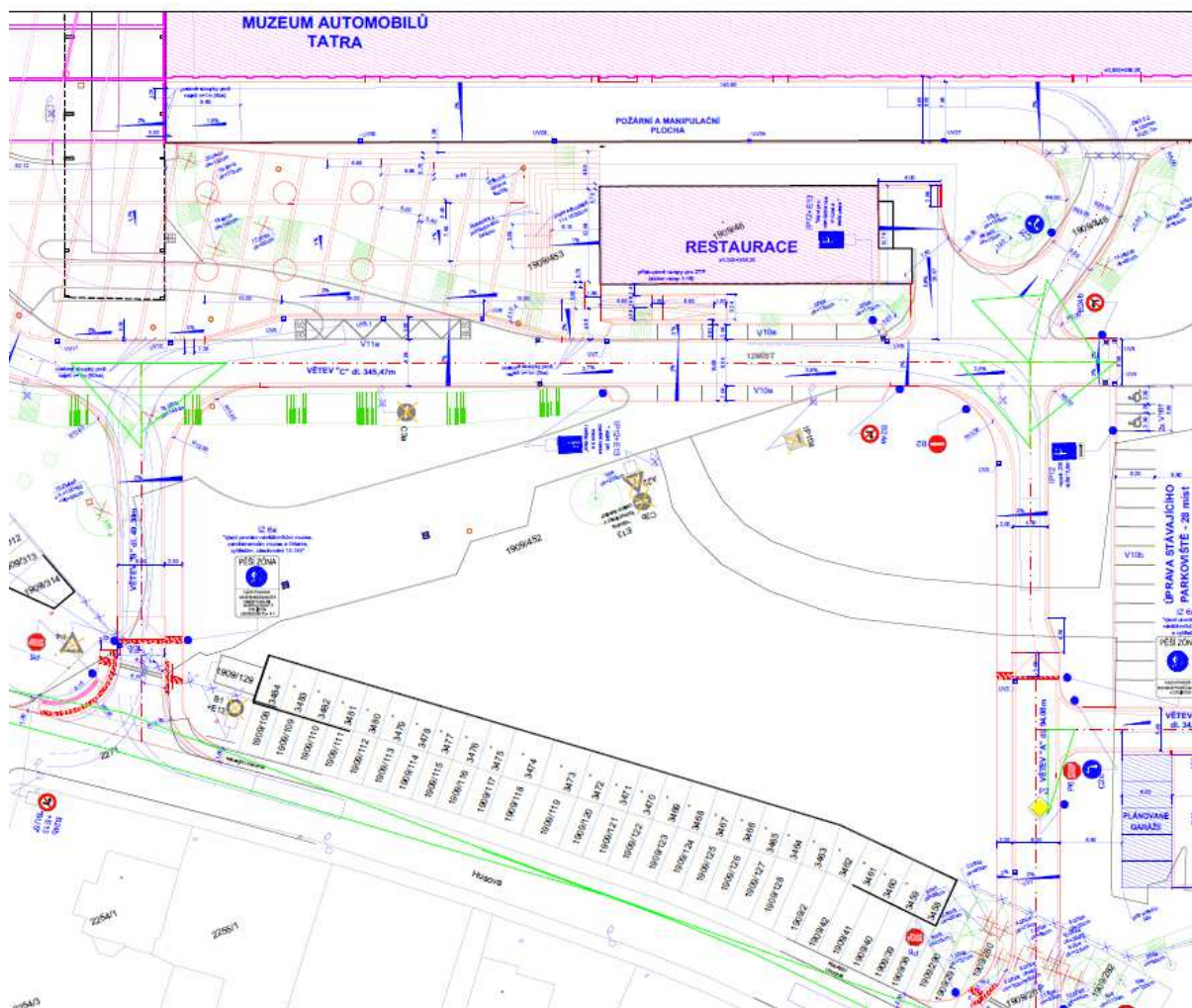
Úprava navrhuje vložení středního dělicího ostrova stávajícího přechodu pro chodce na ul. Čs. armády před Komerční bankou. Současně je rekonstruován stávající chodník po severní straně komunikace.



Obrázek 19 Návrh úpravy přechodu pro chodce před Komerční bankou na Čs. armády

Úprava veřejných prostranství v okolí nového Technického muzea v Kopřivnici

Dokumentace navrhuje doplnění muzea Tatra na ulici Husovu. Dopravní obsluha je řešena přes navrženou pěší zónu smíšeným provozem s uvažovanou novou zastávkou BUS. Současně je tvořeno nové parkoviště s kapacitou 75 míst za muzeem, 12 míst před muzeem a další úprava stávajícího parkoviště před muzeem s kapacitou 28 míst. Celková kapacita bude 115 míst. Stávající část muzea zůstane v centru města.



Obrázek 20 Úprava prostranství v okolí nového Technického muzea v Kopřivnici

6. Dopravní průzkumy (KSD)

6.1. Průzkumu dopravního chování obyvatel Kopřivnice

Průzkum dopravního chování spočíval v přípravě a realizaci průzkumu domácností v rámci statistického šetření zjišťujícího dopravní chování obyvatel města. Byly provedeny přípravné kroky, příprava dotazníku, dotazování, přepis dat, kódování dat, kontrola správnosti dat, sestavení datového souboru a dokumentace všech výše uvedených úkonů.

Cílem průzkumu dopravního chování obyvatel je zjistit dělbu přepravní práce na základě mapování řetězce cest (tzv. cestovního deníku) v konkrétním jednom pracovním dnu na základě znalosti druhů dopravy, zdroje a cíle cest a míry využití a zjistit tendence ke změně dopravního chování obyvatel, zejména k přechodům od

automobilu k alternativním druhům dopravy (cyklistice, veřejné dopravě) a samozřejmě také opačným směrem.

Sběr dat proběhl mezi dubnem a červnem 2019. V rámci průzkumu byl získán čistý vzorek (odevzdaných anketních lístků) o celkové velikosti 300 domácností vybraných na základě stratifikovaného náhodného výběru. Velikost vzorku v rámci každé ZSJ proporcčně odpovídá počtu domácností v této ZSJ vzhledem k celkovému počtu domácností v Kopřivnici. Domácnosti byly osloveny náhodným výběrem domácností s opakovaným kontaktováním. Předmětem zjišťování byly údaje o domácnosti a automobilech, které jsou v domácnosti k dispozici; údaje o všech osobách žijících v domácnosti; a čas, doba trvání, cíl a účel cesty podniknuté v den průzkumu u všech osob žijících v dotazované domácnosti (za malé děti vyplnily dotazníky rodiče) a použitý dopravní prostředek. Dotazování probíhalo metodou PAPI, CAWI nebo CATI.

Dotazník navrhnul zhotovitel a byl odsouhlasen objednatelem.

PRŮZKUM DOPRAVNÍHO CHOVÁNÍ OBYVATEL MĚSTA KOPŘIVNICE

Plán udržitelné městské mobility města Kopřivnice a koncepce statické dopravy

Město Kopřivnice zadalo společnosti UDIMO s.r.o. zpracování projektu „Plán udržitelné městské mobility města Kopřivnice“, který si klade za cíl řešit dlouhodobou, integrovanou dopravní strategii města. Účelem projektu je uspokojení potřeb mobility lidí i podniků ve městě a okolí, včetně zajištění vyšší kvality života obyvatel. Tento průzkum je jeho součástí a je zaměřen na mapování obvyklého dopravního chování a přepravních vztahů obyvatel města. Prostřednictvím tohoto anonymního dotazníku a stránek projektu www.mobilita-koprivnice.cz můžete vyjádřit své názory, postoj a problémy v oblasti dopravy ve městě.

Společnost UDIMO s.r.o. **garantuje anonymitu dle zákona č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů.** Veškeré údaje, které zde uvedete, budou anonymní a bude s nimi nakládáno jen pro potřeby tohoto průzkumu

garant za město Kopřivnice: Ing. Richard Petr tel.: 556 879 691

garant za společnost UDIMO: Ing. Petr Macejka Ph.D. tel.: 777 947 143

piště prosím **HŮLKOVÝM PÍSMEM** použijte číslice 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 a křížku X

Otázky BLOK č. 1

TYP BYDLENÍ: ☐ rodinný dům ☐ byt

počet ČLENŮ DOMÁCNOSTI: ☐ Kopřivnice ☐ Vířovice ☐ Lubina ☐ Mníši

počet KOL: ☐ **počet MOTOCYKLŮ:** ☐

Do tabulky prosím vyplňte údaje o užívání osobního vozidla za domácnost, informace slouží ke zjištění průměrného vozového parku ve vašem městě

č.	palivo	užívané vozidlo (zakroužkujte)	Roční nájezd	Rok výroby
1	benzín / nafta / LPG / CNG / elektro			
2	benzín / nafta / LPG / CNG / elektro			
3	benzín / nafta / LPG / CNG / elektro			

Plánujete zvýšení počtu vozidel v domácnosti v nejbližších 5 letech? ☐ ano ☐ ne Elektromobil? ☐ ano ☐ ne

Otázky BLOK č. 2

DOMÁCNOST Č. _____ **OSOBA č.** _____ **VĚK:** _____

ZAMĚSTNÁNÍ: ☐ zaměstnanec ☐ podnikatel ☐ OSVČ ☐ student / žák ☐ důchodce ☐ v domácnosti ☐ nezaměstnaný ☐ ostatní

Otázky BLOK č. 3

důvody proč **NEPOUŽÍVÁTE** pro **PRAVIDELNÉ CESTY** níže uvedené druhy dopravních prostředků:

	VLAK	BUS firemní	AUTOBUS (veřejný)	OS. VOZIDLO	KOLO
cena	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
vzdálenost ke stanici / zastávce	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
jízdní doba	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
časová poloha / četnost spoje	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
pohodlí/počasí/roční období	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
návaznost / přestupy	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
problémy s parkováním	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
nevlastní kolo / vozidlo / RP	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
zdravotní důvody	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
bezpečnost	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Otázky BLOK č. 4

Jste ochoten **ZMĚNIT DRUH DOPRAVY** pro své **PRAVIDELNÉ CESTY**? ☐ ano ☐ ne

Pokud jste vybral **ANO**, co se **MUSÍ ZMĚNIT**? (uveďte prosím): _____

Otázky BLOK č. 5

Oznámte jako ve škole:

Vaše spokojenost s: ☐ Cesty a silnice ☐ Chodníky a přechody ☐ Cyklostezky ☐ Veřejnou dopravu ☐ Parkování ☐ Bezpečnost

Otázky BLOK č. 6

Zapište **VŠECHNY** cesty ve zvoleném **PRACOVNÍM** dni do příslušných sloupců (cesty vyplňte shora dolů). Zakřížkujte jejich **ČAS**, **DOPRAVNÍ PROSTŘEDEK**, **ÚČEL** cesty a zapište číslíci dle mapy (příp. písmenem dle legendy) příslušný **ZAČÁTEK** a **KONEC** cesty.

PRACOVNÍ den (datum): _____

CESTA č.:	1	2	3	4	5	6	7	8
čas: 5:30 - 8:00	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
čas: 8:00 - 13:00	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
čas: 13:00 - 17:00	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
jiny čas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
JEN PĚŠKY	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
JÍZDNÍ KOLO/KOLOBEŽKA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autobus firemní	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
VLAK	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
AUTOBUS (linkový) a MHD	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
AUTO/MOTORKA (jako řidič)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
AUTO/MOTORKA (spolujezdce)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
DO PRÁCE	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
DO ŠKOLY	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
DOMŮ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ZA NÁKUPY	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
KULTURA / LÉKAŘ / SLUŽBY	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
SPORT / REKREACE / OSTATNÍ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
PODNIKÁNÍ / JINÉ SLUŽEBNÍ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cesta po Kopřivnici bez prům. zóny Kopřivnice	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cesta z/do prům. zóny Kopřivnice	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zdroj nebo cíl mimo Kopřivnici	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zdroj i cíl mimo Kopřivnici	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Vozíte děti do školy autem? ☐ ano ☐ ne Využívali byste městská sdílená kola? ☐ ano ☐ ne

Jste ochotni koupit si místo na etážovém parkovišti v docházkové vzdálenosti 300 m (4 min chůze) za cenu 250 tis Kč? ☐ ano ☐ ne

Ocenili / využili byste zajištění možnosti nabíjení elektromobilu v Kopřivnici v: ☐ u domu ☐ jinde ve městě ☐ ne

Obrázek 21 Vzor dotazníku použitého při průzkumu dopravního chování domácností

Výsledky dotazníkového šetření jsou v samostatné textové příloze.

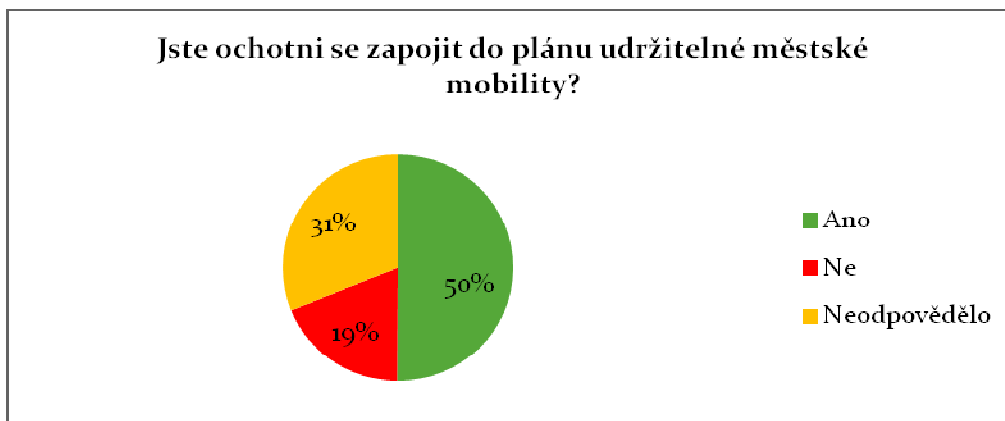
6.2. Průzkum dopravního chování u relevantních organizací

Pro zajištění průzkumu dopravního chování byly osloveni velcí zaměstnavatelé. Konkrétně odpověděly následující firmy Brose CZ spol. s r. o., Röchling Automotive Kopřivnice s. r.o., Erich Jaeger s. r. o., KOVOK KOPŘIVNICE s. r. o., SLUMEKO s. r.o., Tatra Trucks, a.s., Tatra Metalurgie, a.s., UnionOcel s. r.o., Dura Automotive Systems CZ s.r.o., Městský úřad Kopřivnice a THERÁPON98 a.s.

Zaměstnavatelé byly osloveni otázkami:

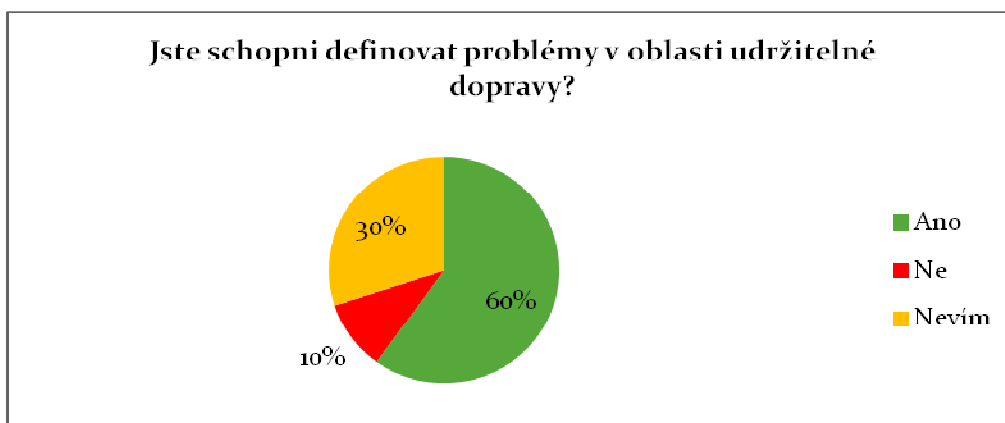
1. Jste ochotni se zapojit do řešení udržitelné dopravy ve městě v rámci PUMM?

O zapojení projevili zájem společnosti: KOVOK Kopřivnice s.r.o., TATRA TRUCKS a.s., Erich Jaeger, s. r. o., Röchling Automotive Kopřivnice s. r. o., UnionOcel s. r. o., Slumeko, s. r. o., Brose CZ, spol. s r. o. a Městský úřad Kopřivnice.



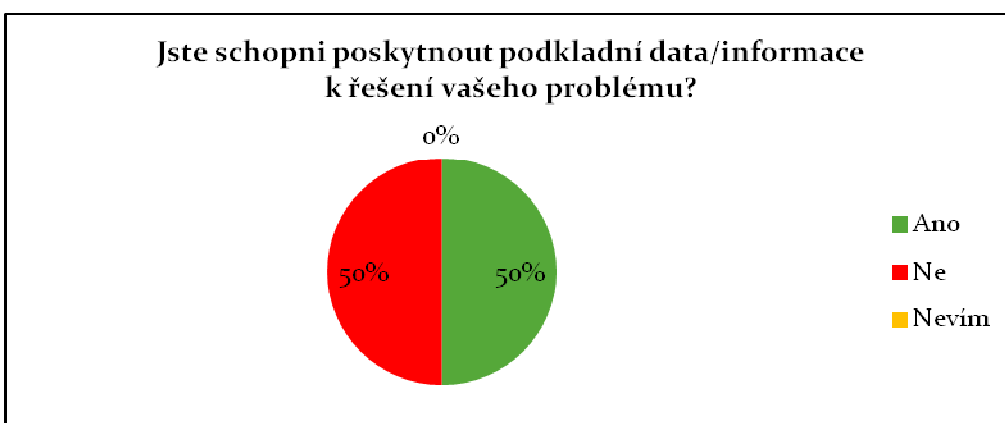
Obrázek 22 Odpovědi na otázku 1

2. Jste schopni definovat jeden či více problémů, které chcete v rámci projektu PUMM řešit?



Obrázek 23 Odpovědi na otázku 2

3. Jste schopni poskytnout podkladní data/informace k řešení vašeho problému?



Obrázek 24 Odpovědi na otázku 3

4. Jste schopni definovat oblast udržitelné dopravy v rámci potřeb vaší firmy, ve které byste očekávali spolupráci města?

Tabulka 8 Definované problémy pro řešení v rámci PUMM

Jedním ze strategických záměrů firmy je vytvoření firemního evropského logistického centra v Kopřivnici (tedy centrálního skladu pro evropské zákazníky). Cílem je sloučení skladu z CTP parku Nový Jičín a skladu z Německa v Kopřivnici. Toto bude mít vliv na objemy nákladní kamionové dopravy z průmyslového parku.
Problémem jsou stávající odstavné plochy pro kamiony a příjezd a odjezd automobilů z průmyslového parku.
Problémem je doprava zaměstnanců z okolních obcí.
Problémem je neexistence 2. kruhového objezdu na příjezdu do průmyslové zóny od Frenštátu a Příboru.
Podpora méně vytižených spojů firemních autobusů a posílení veřejné linkové dopravy do Průmyslového parku.
Problémem je průjezdnost komunikací na sídlištích pro vozidla svozu odpadu a údržby komunikací.

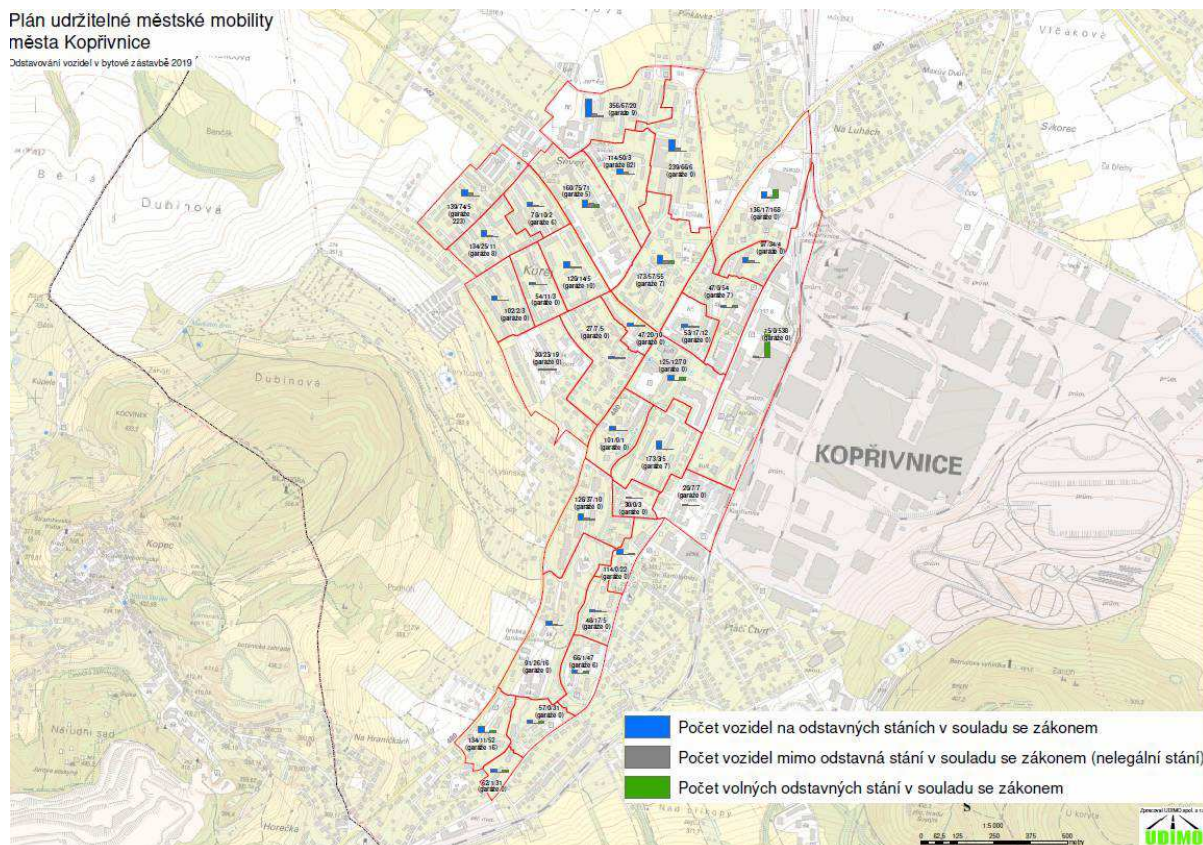
6.3. Průzkum statické dopravy

Průzkum aktuální nabídky parkovacích a odstavných míst a průzkum jejich obsazenosti na celém území města včetně odstavování na komunikacích a přilehlých pozemcích, které nejsou dopravně vymezeny. Vozidla byla rozdělena do kategorií dle legálnosti odstavovaných vozidel. Průzkum proběhl v běžný pracovní den v květnu 2019 v době po 21h.

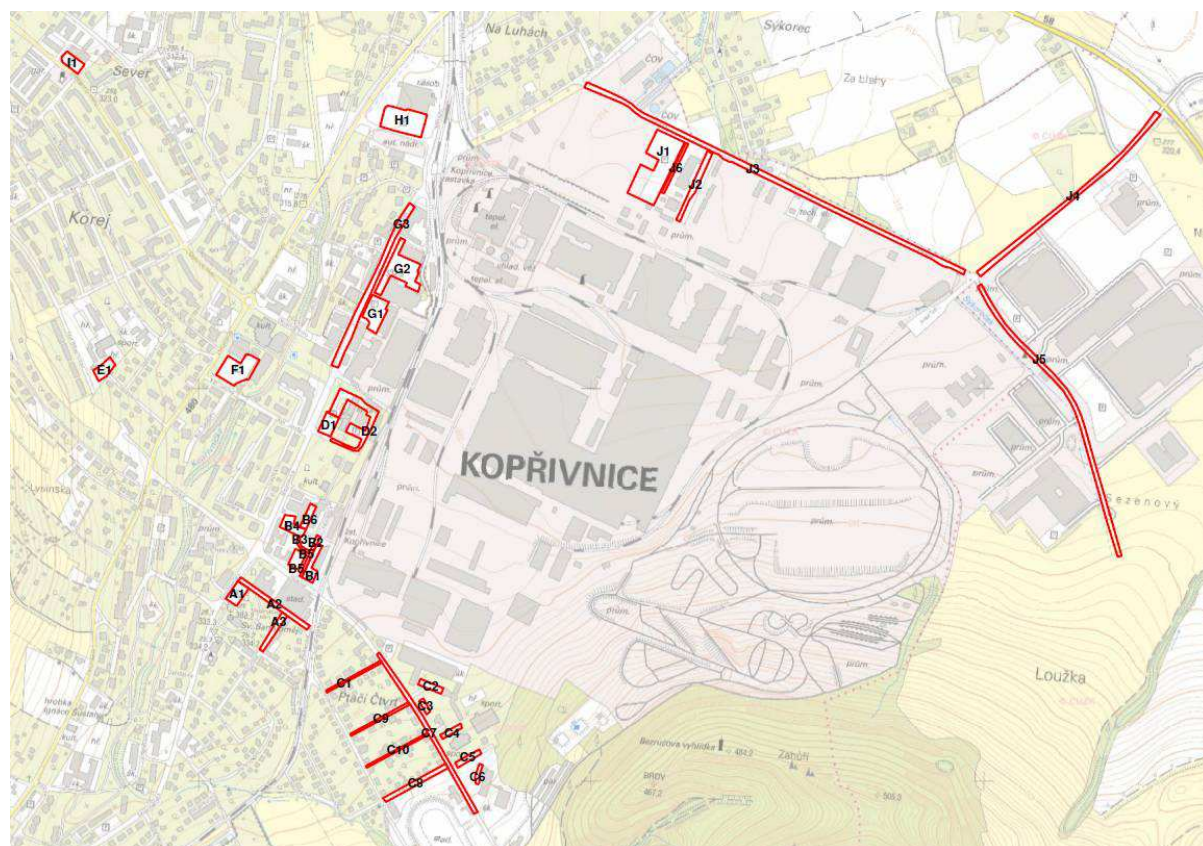
Dále byl proveden průzkum obsazení aktuální nabídky parkovacích míst a odhad jejich obrátkovosti na významných odstavných parkovištích v centru města, u obchodních center a u průmyslové zóny v pracovní den;

Plán udržitelné městské mobility města Kopřivnice

Odstavování vozidel v bytové zástavbě 2019



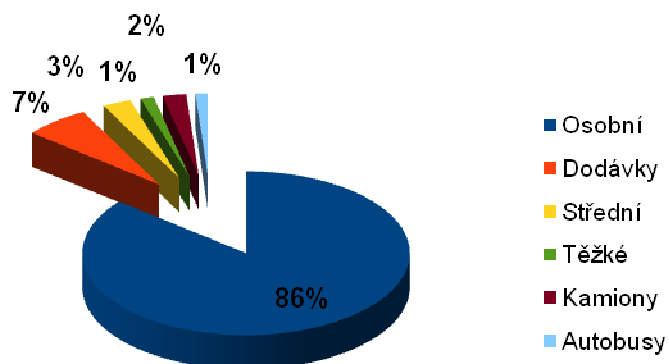
Obrázek 25 Lokality průzkumu odstavení vozidel v bytové zástavbě města v noci



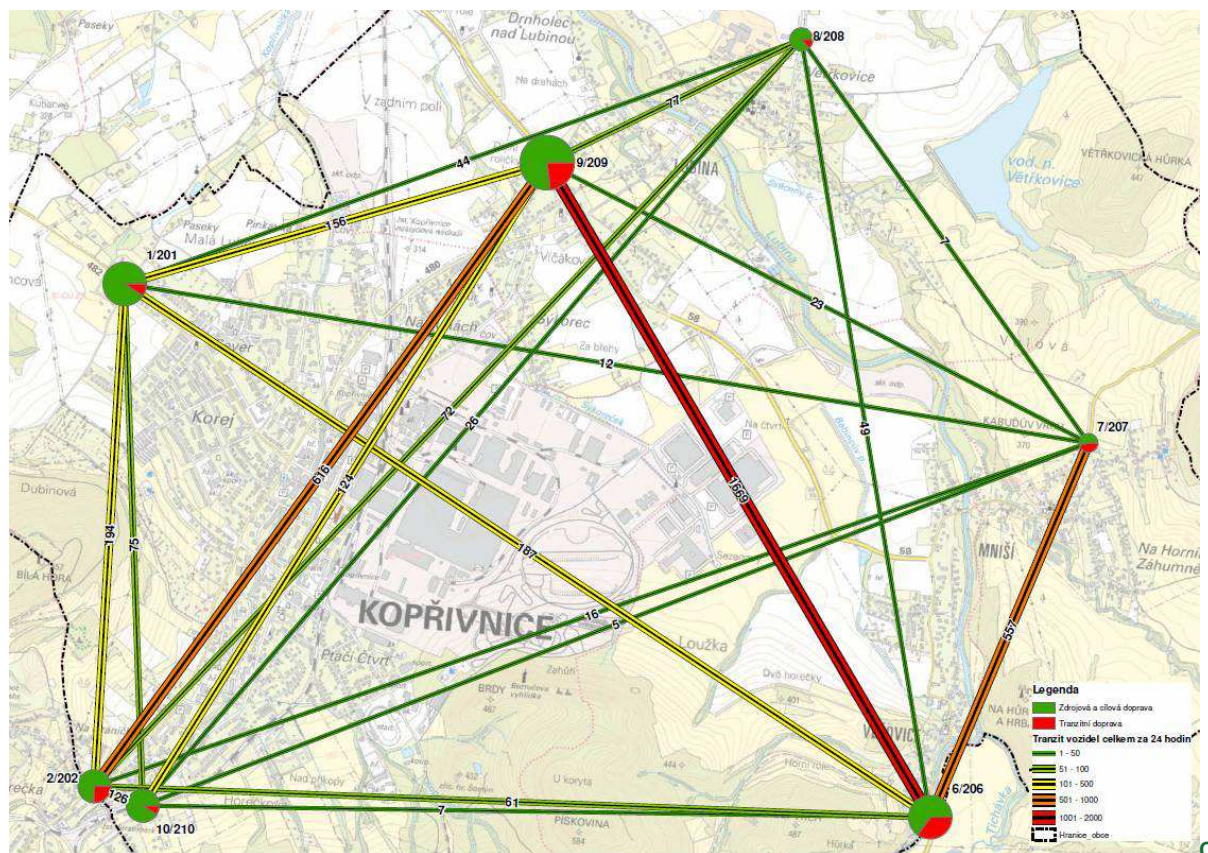
Obrázek 26 Lokality průzkumu parkování přes den

6.4. Směrový průzkum

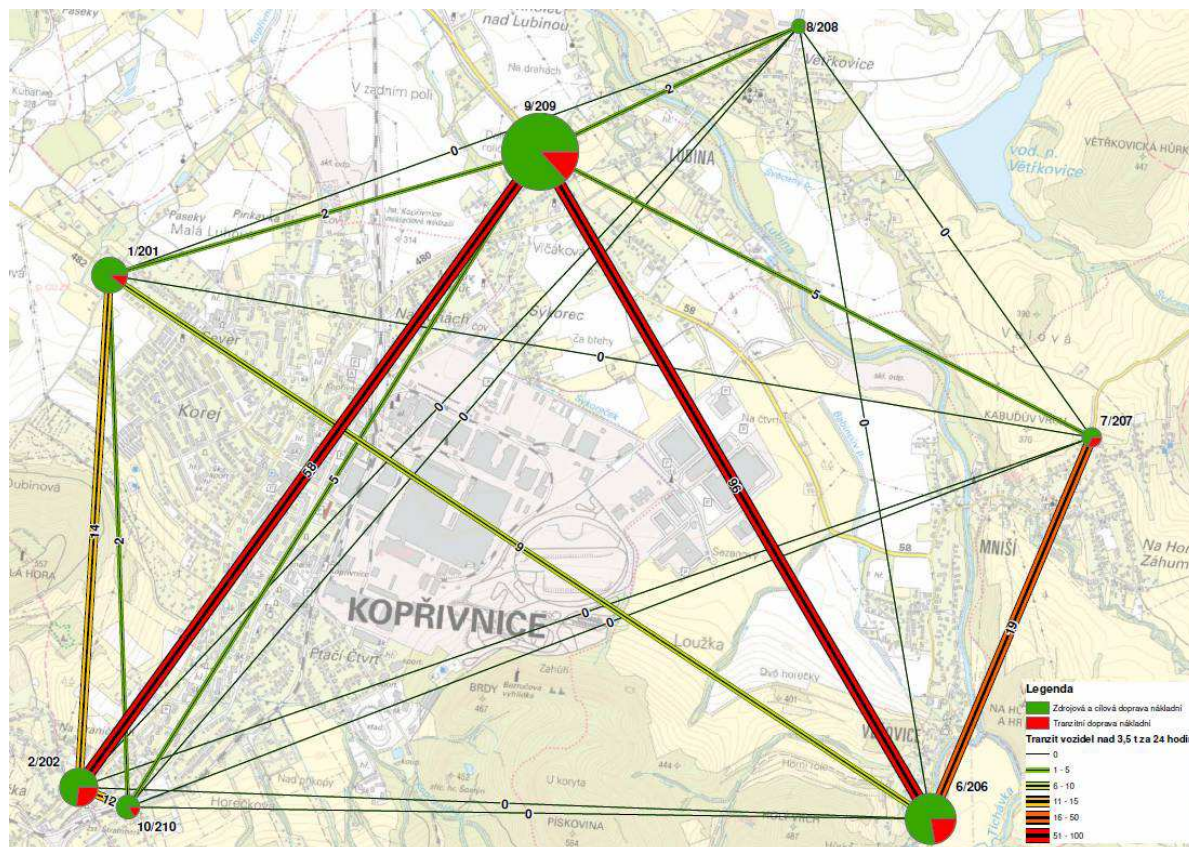
Směrový kordonový průzkum proběhl na kordonu města s cílem vymezit tranzitní automobilovou dopravu. Průzkum proběhl zápisem části registračních značek projíždějících vozidel a jejich párování pro zjištění vnější a tranzitní dopravy. Průzkum proběhl ve čtvrtek dne 18. 10. 2018. Výsledky byly přepočteny na 24 hodin dle TP 189.



Obrázek 27 Skladba dopravy na kordonu města, zdroj: vlastní průzkumy



Obrázek 28 Tranzitní automobilová doprava celkem, zdroj: vlastní průzkumy



Obrázek 29 Tranzitní automobilová doprava nad 3,5 t, zdroj vlastní průzkumy

Tabulka 9 Skladba vozidel na kordonu města

Silnice	II/482	II/480	MK	II/480	MK	I/58	II/486	III/4824	I/58	MK
Název	Obránců míru	Záhumenní	Panská	Čs. armády	Erich Jaeger 2	VIčovice konec zást.	Mniší konc zást.	Větrkovice konc zást.	Lubina rozc.	Štramberská
Stanoviště	1+201	2+202	3+203	4+204	5+205	6+206	7+207	8+208	9+209	10+210
Osobní	6530	4306	2434	9626	2513	5652	1360	1917	8439	3506
Dodávky	262	186	139	303	285	382	70	77	836	115
Střední	79	91	83	80	199	143	50	27	380	32
Těžké	32	34	26	60	64	62	5	14	244	6
Kamiony	39	114	22	54	316	178	4	0	156	0
Autobusy	71	4	55	136	40	77	0	2	105	63
Celkem	7013	4735	2759	10260	3417	6493	1489	2037	10160	3721
ŘSD 2016	(4369)			9456		8143	2320		11573	
ŘSD 2010	(4880)			7507		5415	1088		7062	

6.5. Křižovatkový průzkum

Křižovatkový průzkum se provádí pro zjištění směřování dopravy na křižovatkách pro stanovení kapacity křižovatek a jejich výkonnosti. Křižovatkový průzkum byl proveden dne 28. 10. 2018 ručním sčítáním a dále záznamem křižovatek a následným vyhodnocením specializovaným programem.

Celkem byly sledovány křižovatky viz. následující tabulka.

Tabulka 10 Křižovatkový průzkum a zatížení křižovatek

Číslo	Křižovatka	Metoda sčítání	Typ křižovatky	Intenzita za 24 hodin na vjezdech r. 2008	Intenzita za 24 hodin na vjezdech r. 2018	Růstový koef. 2008/2018
1	Záhumenní x Štramberská	Ručně	Průměrná	7030	8660	1,23
2	Štefánikova x Kpt. Jaroše	Ručně	Styková	6865	11816	1,72
3	Záhumenní x Kpt. Jaroše	Ručně	Styková	16207	16359	1,01
4	Záhumenní x Husova	Ručně	Styková	9648	11112	1,15
5	Záhumenní x Obránců míru	Kamerou	Okružní	16325	20490	1,26
6	Panská x Dělnická	Kamerou	Styková	3285	4761	1,45
7	Obránců míru x Zd. Buriana	Kamerou	Styková	8240	10186	1,24
8	Obránců míru x Francouzská	Kamerou	Průměrná	12084	13984	1,16
9	Nádražní x Štefánikova	Kamerou	Styková	4939	10609	2,15
10	Čs. armády x Nádražní (SZ rampa)	Kamerou	Styková	12324	19254	1,56
11	I/58 x II/486 (Vlčovice)	Kamerou	Styková	7225	9706	1,34
12	Štefánikova x Husova	Kamerou	Okružní	10648	14256	1,34
13	Francouzská x Severní	Kamerou	Průměrná	2644	3019	1,14
14	I/58 x Lubina	Kamerou	Okružní	15854	20960	1,32
15	Čs. armády x Tesco	Kamerou	Styková	11196	19756	1,76
	Celkem			144512	194926	1,35

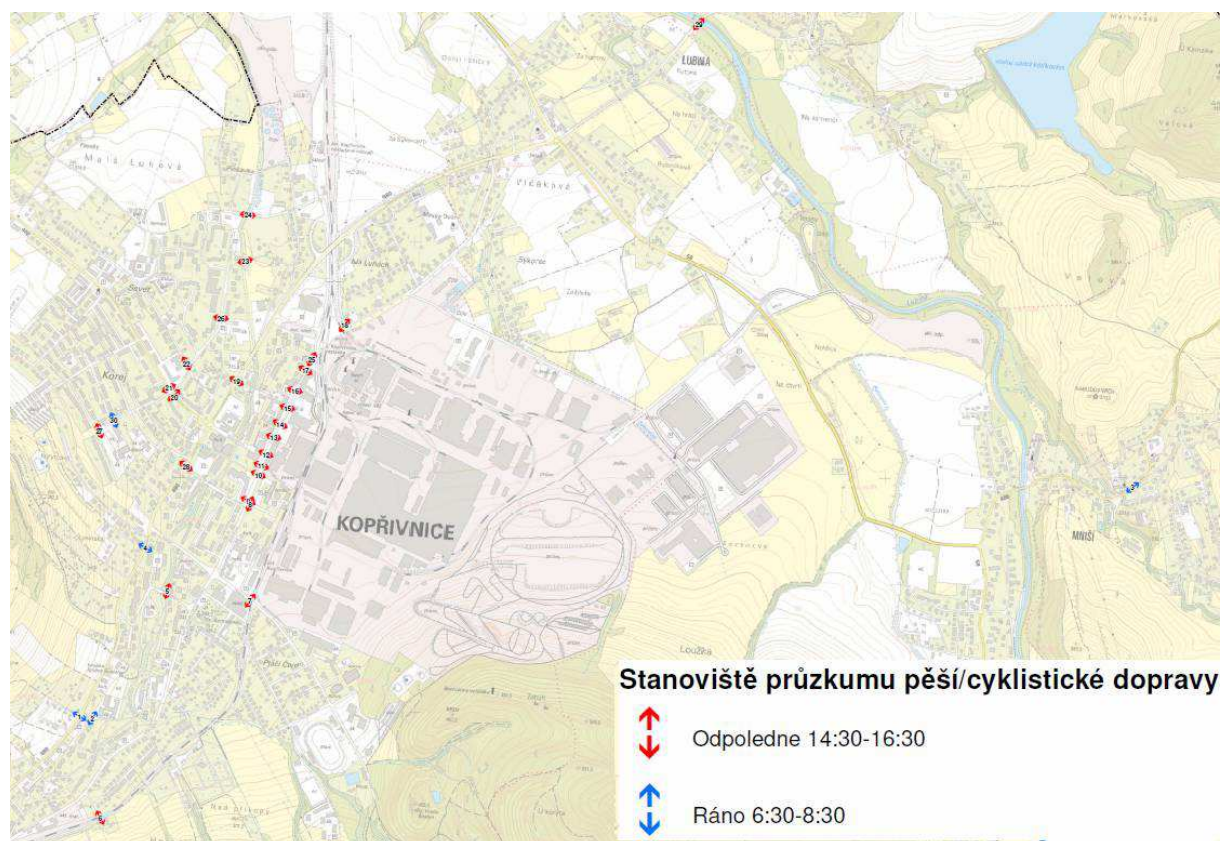
Výsledky křižovatkového průzkumu jsou samostatnou přílohou analytické části PUMM.

6.6. Profilový průzkum cyklistické dopravy

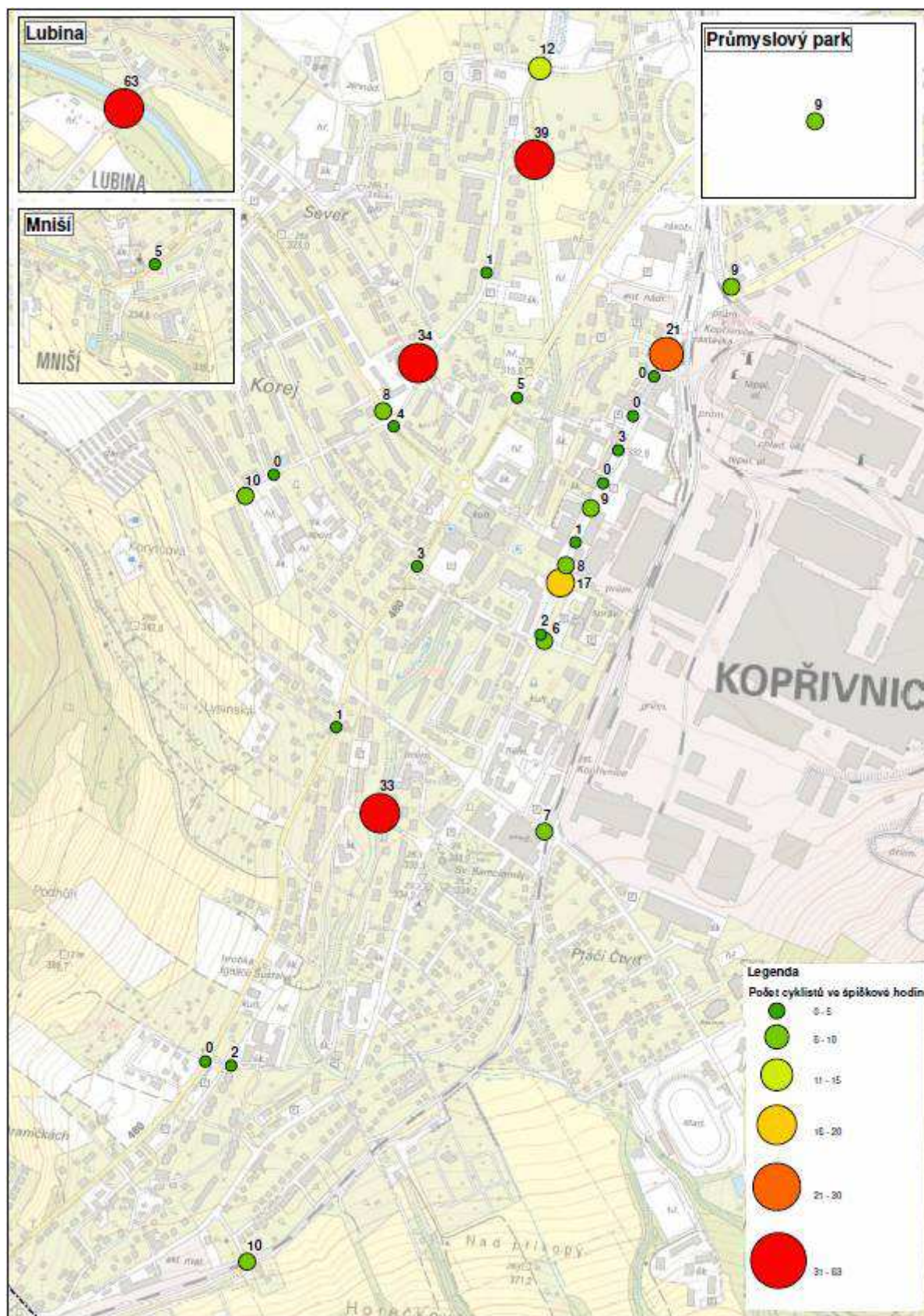
Průzkum cyklistické dopravy je proveden pro potřeby prioritizace návrhů jednotlivých míst cyklistické dopravy tj. pro srovnání mezi sebou a současně je proveden pro potřeby stanovení potřebných dimenzí cyklistické infrastruktury ve vazbě na řešení pěších. Průzkum pěší a cyklistické dopravy je použit pro návrh vhodnosti smíšeného či děleného řešení cyklistů v přidruženém dopravním prostoru.

Pěší a cyklisté byly sčítány v běžný pracovní den v červnu roku 2019. Průzkum proběhl v době 14:30 – 16:30 s tím, že výsledky jsou interpretovány za špičkovou hodinu. Stanoviště, kde se předpokládá ranní provoz silnější než odpolední (stanoviště v blízkosti škol), byly sčítány v době 6:30 – 8:30. Rozdělení stanovišť na ranní a odpolední je na následujícím obrázku.

Krátkodobé průzkumy pěších a cyklistů není vhodné používat pro meziroční srovnání, jelikož jejich variace je dosti závislá na počasí.



Obrázek 30 Rozdělení stanovišť mezi ranní a odpolední

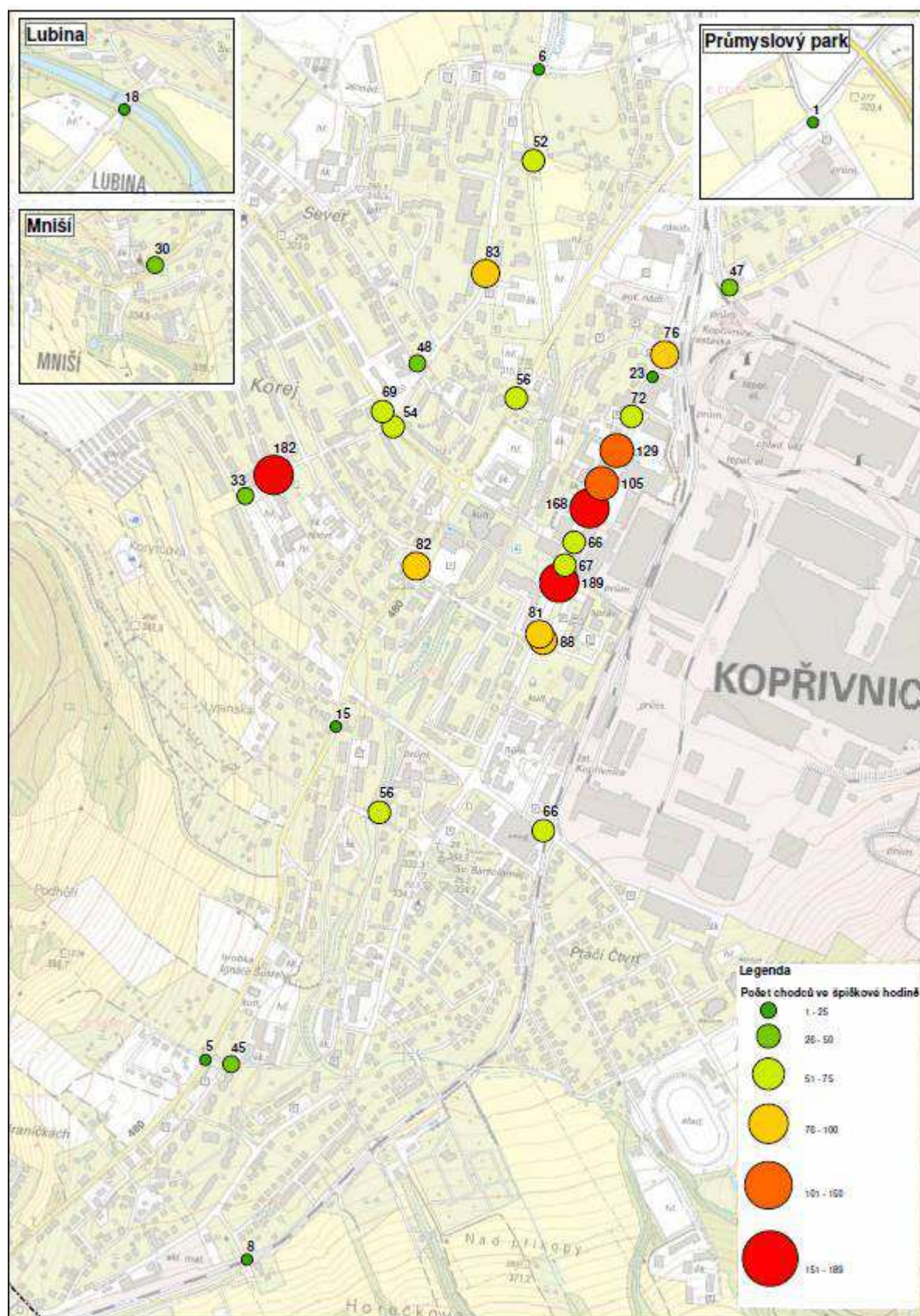


Obrázek 31 Intenzity cyklistů ve špičkové hodině

6.7. Průzkum pěší dopravy

Průzkum pěší dopravy je proveden pro potřeby prioritizace návrhů jednotlivých míst pěší dopravy tj. pro srovnání mezi sebou a současně je proveden pro potřeby stanovení potřebných dimenzí pěší infrastruktury ve vazbě na řešení cyklistů. Průzkum pěší a cyklistické dopravy je použit pro návrh vhodnosti smíšeného či děleného řešení cyklistů v přidruženém dopravním prostoru.

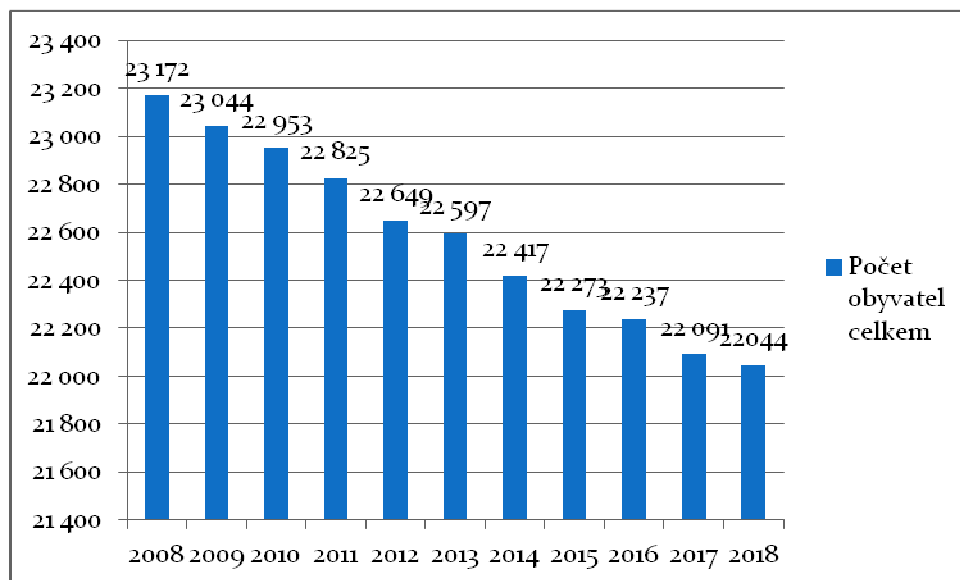
Krátkodobé průzkumy pěších a cyklistů není vhodné používat pro meziroční srovnání, jelikož jejich variace je dosti závislá na počasí.



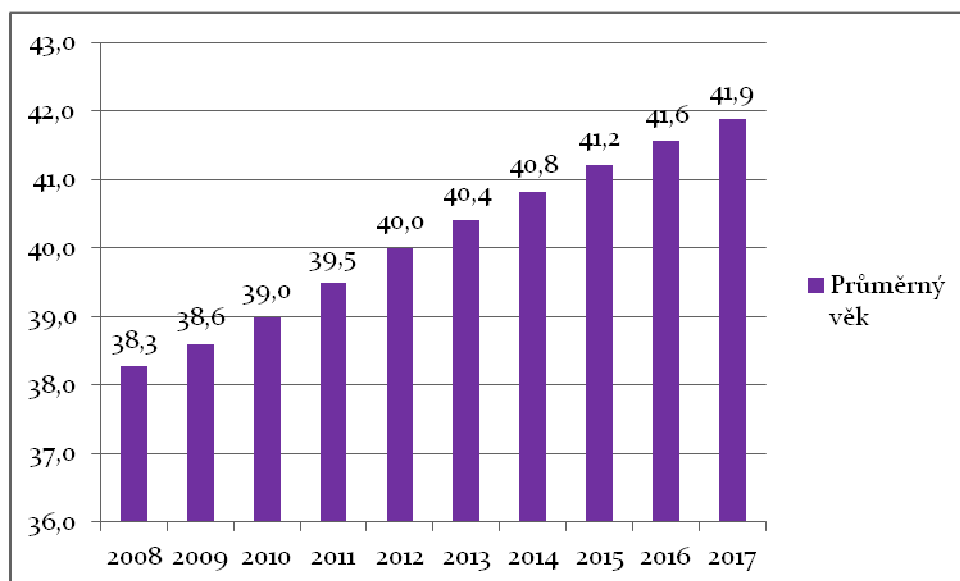
Obrázek 32 Intenzity pěších ve špičkové hodině

7. Analýza a prognóza demografie

Město Kopřivnice mělo k 1. 1. 2019 21 949 obyvatel. Počet obyvatel vytrvale mírně klesá. Mezi lety 2001 a 2010 klesl počet obyvatel o 3,1 %. Mezi lety 2008 - 2017 klesl počet obyvatel o 4,6 %. Dá se tvrdit, že snižování počtu obyvatel má zrychlující tendenci. V absolutních číslech Kopřivnice za 10 let ztratila 1081 obyvatel.



Obrázek 33 Vývoj počtu obyvatel města Kopřivnice za 11 let

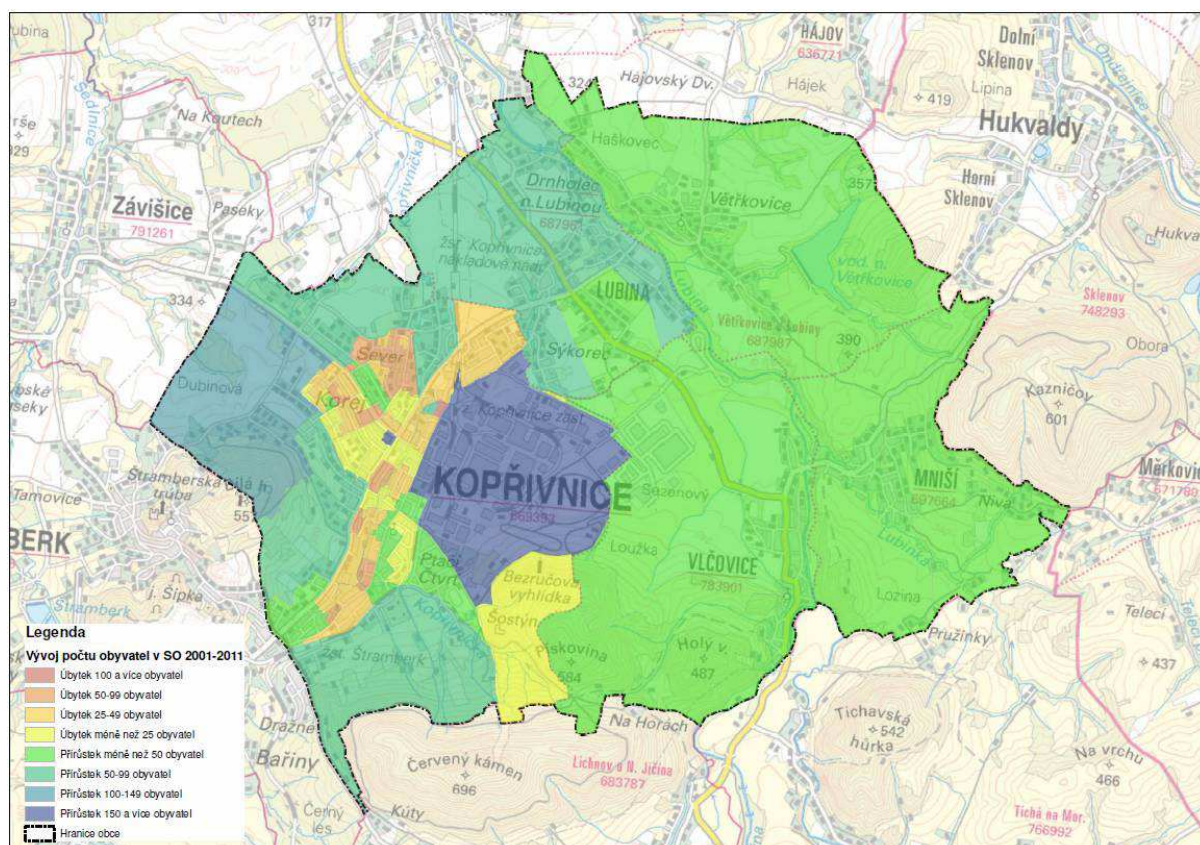


Obrázek 34 Vývoj průměrného věku obyvatel města Kopřivnice za 10 let

Podíly věkových skupin, které mají vliv na mobilitu, tedy děti do 15 let, aktivní populace ve věku 15 - 64 let a senioři 65+ let jsou uvedeny v tabulce.

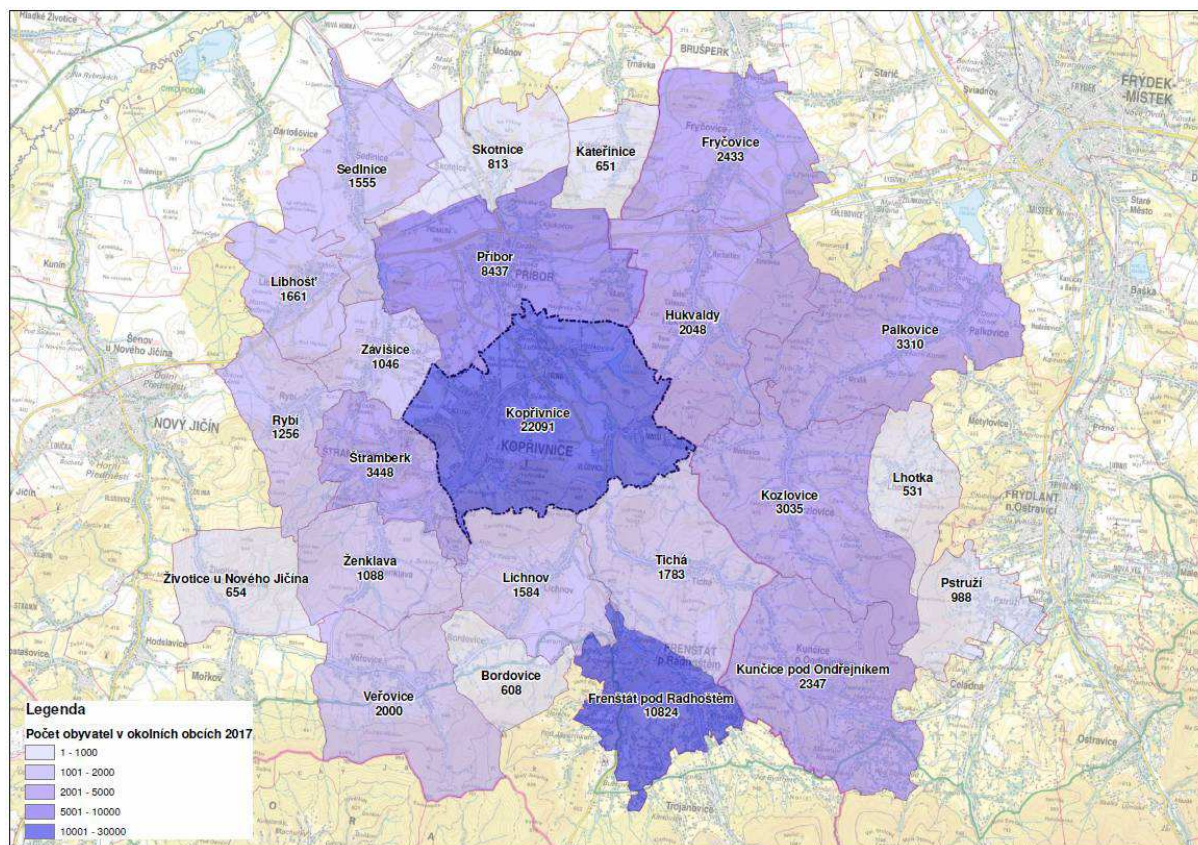
Tabulka 11 Vývoj věkových skupin obyvatel Kopřivnice v letech 2001 - 2017

Rok	Obyvatel			Podíl věkových skupin		
	0-14	15-64	65 a více	0-14	15-64	65 a více
2001	4 596	17 026	2 065	19 %	72 %	9 %
2008	3 521	17 010	2 641	15 %	72 %	11 %
2017	3 275	14 847	3 969	14 %	63 %	17 %



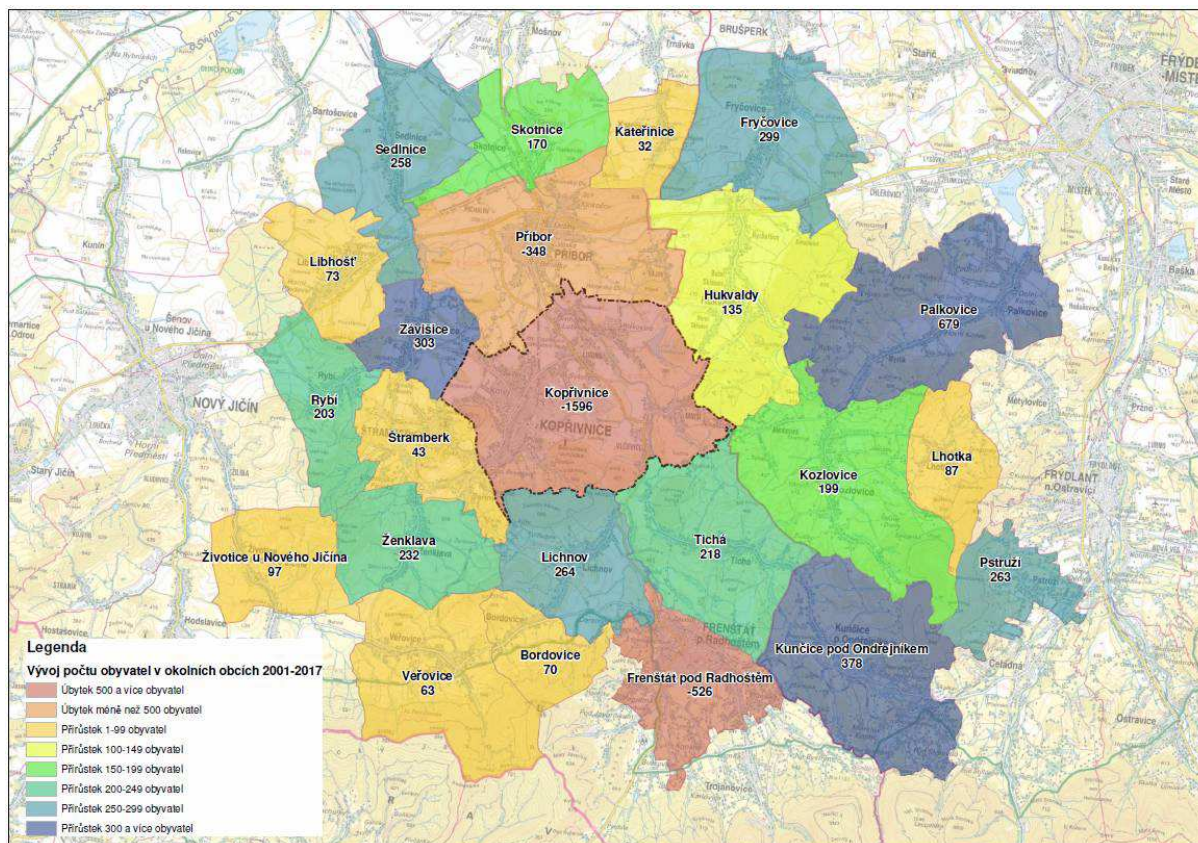
Obrázek 35 Vývoj počtu obyvatel mezi lety 2001 a 2011 v rámci města Kopřivnice, zdroj ČSÚ

Z analýzy vývoje počtu obyvatel lze říci, že nejvíce vzrostl počet obyvatel s místem pobytu na městském úřadě. Největší úbytky počtu obyvatel jsou na sídlišti Sever, Jih a Pod Bílou horou. Naopak zázemí města tj. Lubina, Mníší, Vlčovice a vnější lokality rodinných domů posilují. To má za následek zvyšování dopravní vzdálenosti a snižující se možnosti regulace.

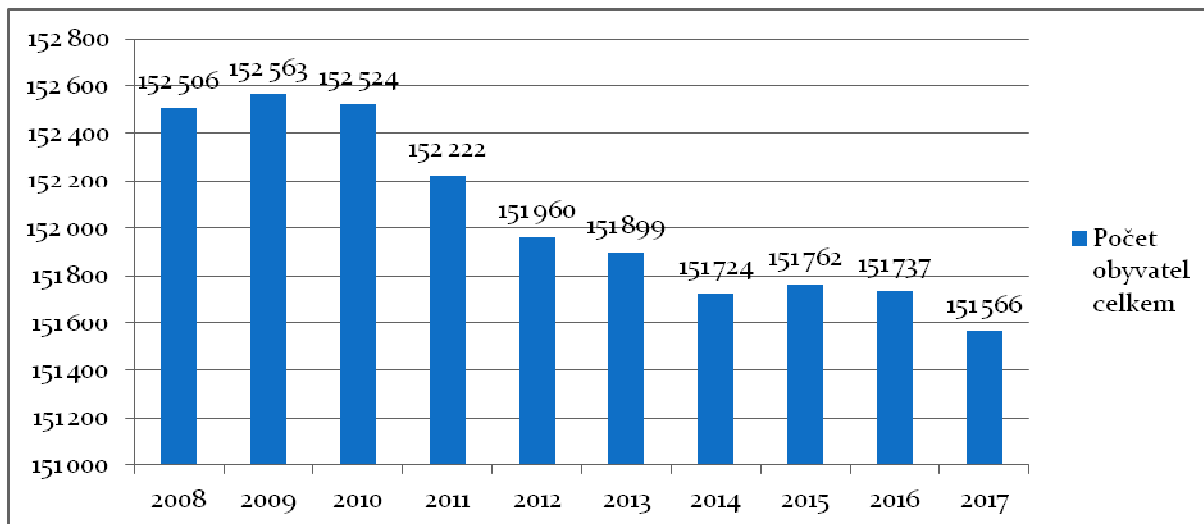


Obrazek 36 Lidnatost okolních obcí

Kopřivnice je nejlidnatější obcí (městem) v okolí. Další malá města jsou Příbor a Frenštát pod Radhoštěm s cca 10 tis. obyvateli. Okresní město Nový Jičín vzdálené 13 km má 23 tis. obyvatel. Terén mezi Kopřivnicí a Novým Jičínem je kopcovitý, ve směru na Příbor rovinatý.



Obrázek 37 Vývoj počtu obyvatel v okolních obcích mezi lety 2001 a 2017



Obrázek 38 Počet obyvatel okresu Nový Jičín

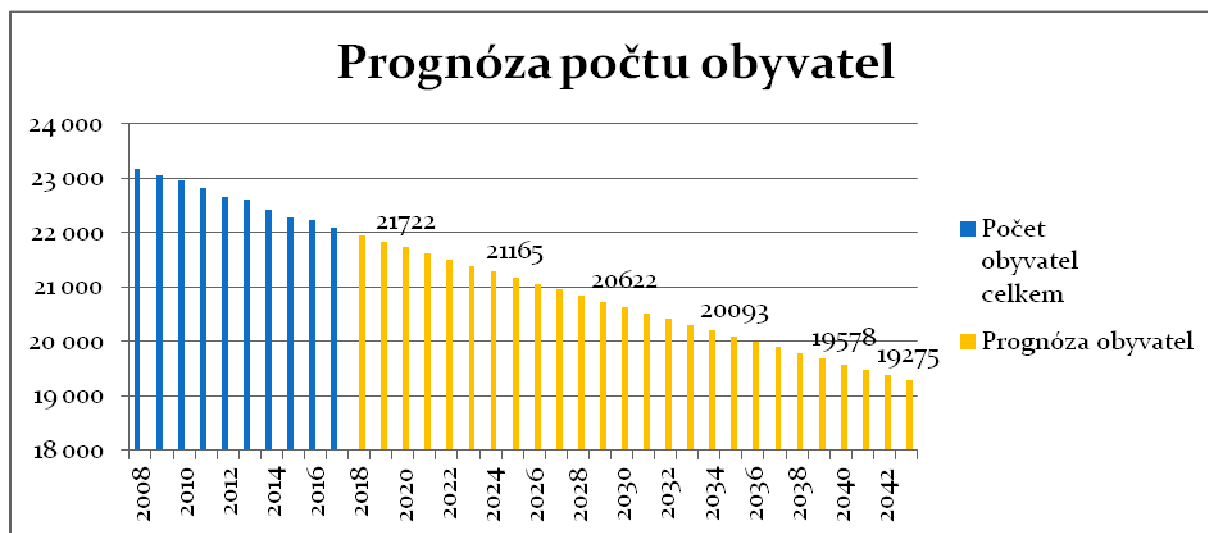
Počet obyvatel zázemí města od roku 2013 stagnuje. Dříve mírně klesal. Stagnace je dána snižováním počtu obyvatel ve městech Koprivnice, Příbor a Frenštát pod Radhoštěm. Malé obce naopak počet obyvatel zvyšují. To má negativní důsledky na udržitelnou dopravu.

7.1. Prognóza počtu obyvatel

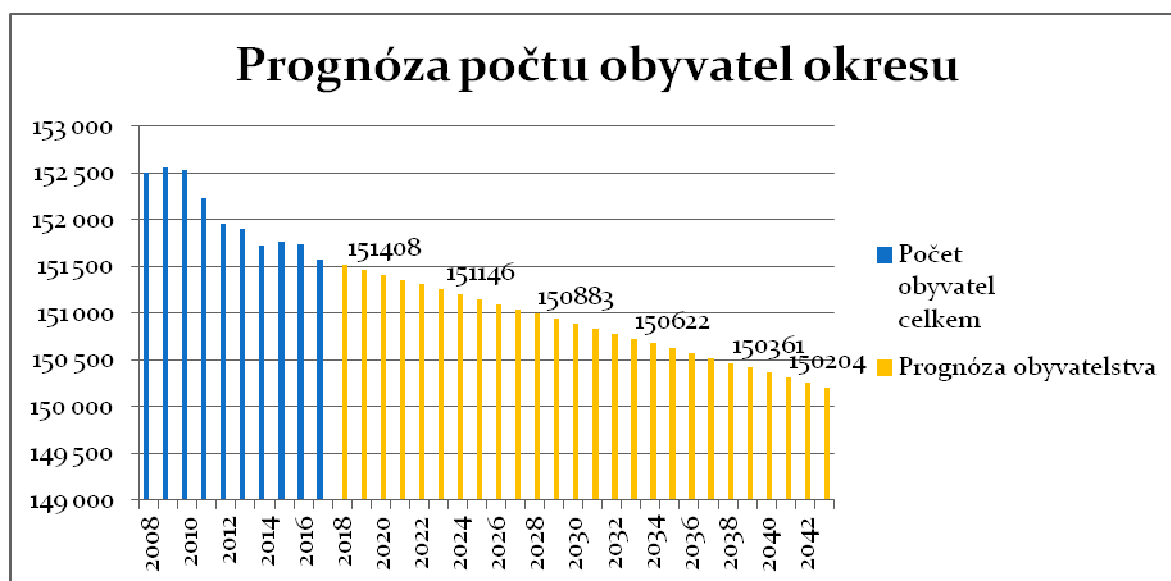
Prognóza počtu obyvatel je odvozena od dlouhodobého trendu, který má lineární průběh. Byla tedy provedena lineární prognóza počtu obyvatel do roku 2043. Předpokládá se, že pokud nedojde k vnějšímu zásahu bude

počet obyvatel ve městě i nadále klesat a bude probíhat přesun obyvatel do zázemí města. Přechod k elektromobilitě tento trend může navíc akcentovat, jelikož dostupnost nabíjení vozidel bude bez aktivní politiky významně lepší v rodinných domech zázemí města než ve městě samotném. Průměrná přepravní vzdálenost mezi 20 - 50 km při cestě do zaměstnání je pro elektromobily ideální.

Počet obyvatel v zázemí města v rámci této prognózy klesá pouze minimálně a dosahuje 99% počtu obyvatel roku 2017.



Obrázek 39 Prognóza počtu obyvatel města Kopřivnice



Obrázek 40 Prognóza počtu obyvatel zázemí města (okresu)

Věkové složení v roce 2045 je předpokládáno dle střední prognózy ČSÚ tedy 12,4 % dětí do 14 let, 57,9 % obyvatel ve věku 15 - 64 let a 29,7 % obyvatel ve věku 65+ let. Podíl seniorů se tedy zvýší o 75 % oproti dnešku.

8. Analýza územního a dopravního plánování (využití a rozmístění funkcí v území a jejich vliv na mobilitu)

Kopřivnice je urbanisticky bezproblémové město. Jednotlivé funkce jsou umístěny ve smyslu dopravní obslužnosti správně. Průmyslová zóna na východě je napojena na průtah silnice I/58 bez průjezdu obytnými oblastmi. Dojíždka do práce je řešena z centra a obytných souborů na západě, jihu a severu. Centrum je umístěno v centru města, kde je většina služeb. Školství a sportoviště jsou umístěny na východě vedle průmyslové zóny. Město je kompaktní s dostatečným potenciálem pro pěší a cyklistickou dopravu.

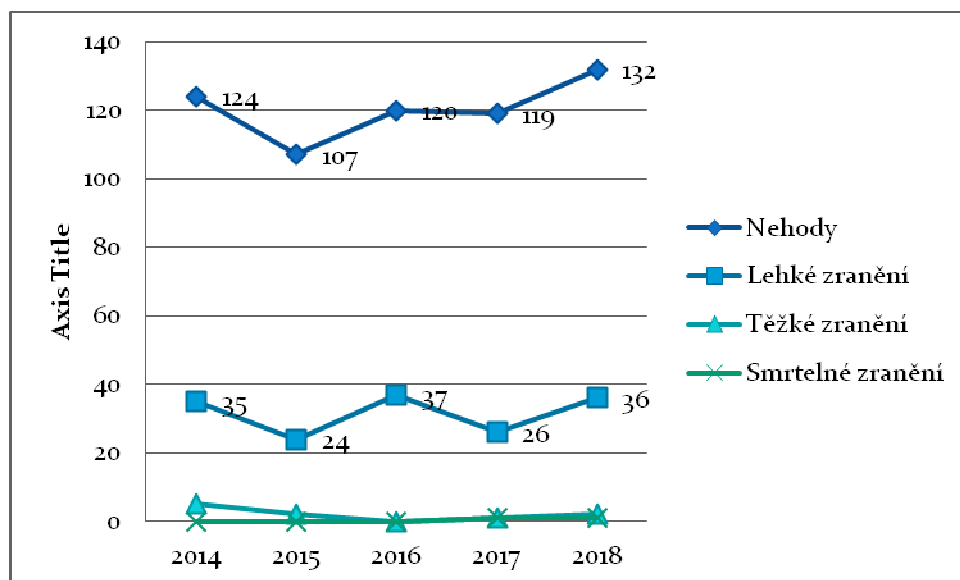
Územní plán reflektuje rozvoj průmyslové zóny podél plánovaného obchvatu Vlčovic ve vazbě na stávající plochy průmyslu. Bydlení se předpokládá zejména na severu a západě, kde se rozrostou plochy bydlení. Plochy řemeslné a venkovské jsou navrženy jako rozvoj stávajících ploch. Nové plochy jsou plánovány v dostatečné vzdálenosti od veřejné dopravy a není nutné plánovat další komunikace pojižděné VHD pro jejich obsluhu.

8.1. Analýza bezpečnosti dopravy

Nehodovost byla zkoumána ve vazbě na časovou řadu posledních 5 let. Jsou analyzovány nehody celkem, nehody se zraněním, nehody cyklistů, nehody chodců a nehody cyklistů s chodci.

Tabulka 12 Nehody celkem a zranění z DN v letech 2014 - 2018

Rok	Nehody	Lehké zranění	Těžké zranění	Smrtelné zranění
2014	124	35	5	0
2015	107	24	2	0
2016	120	37	0	0
2017	119	26	1	1
2018	132	36	2	1
celkem	602	158	10	2



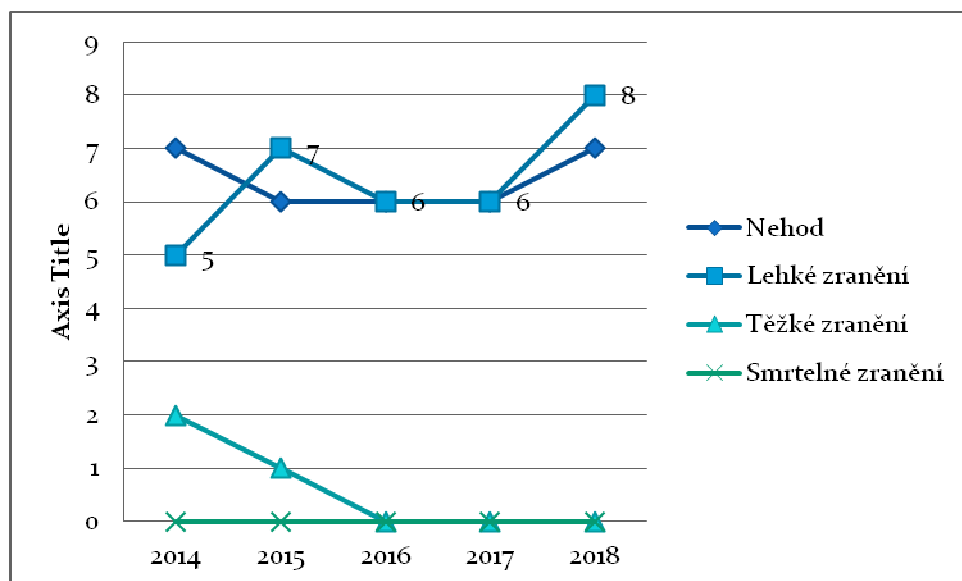
Obrázek 41 Nehody celkem vývoj 2014 - 2018

Dle analýzy nehod celkem lze tvrdit, že celková nehodovost roste o cca 1% ročně. Tento trend je úměrný zvyšujícím intenzitám dopravy. Naopak nehody s lehkým zraněním stagnují. Nehody s těžkým zraněním jsou v průměru ročně 2. Počet nehod se smrtelným zraněním v poslední době vzrostl na 1 ročně.

Tabulka 13 Nehody cyklistů a zranění z DN v letech 2014 - 2018

Rok	Nehody	Lehké zranění	Těžké zranění	Smrtelné zranění
2014	7	5	2	0
2015	6	7	1	0
2016	6	6	0	0
2017	6	6	0	0
2018	7	8	0	0
celkem	32	32	3	0

Nehody cyklistů stagnují. Naopak počet lehkých zranění mírně roste. Smrtelná zranění cyklistů se za posledních 5 let nestala. Těžká zranění od roku 2016 nebyla zaznamenána.

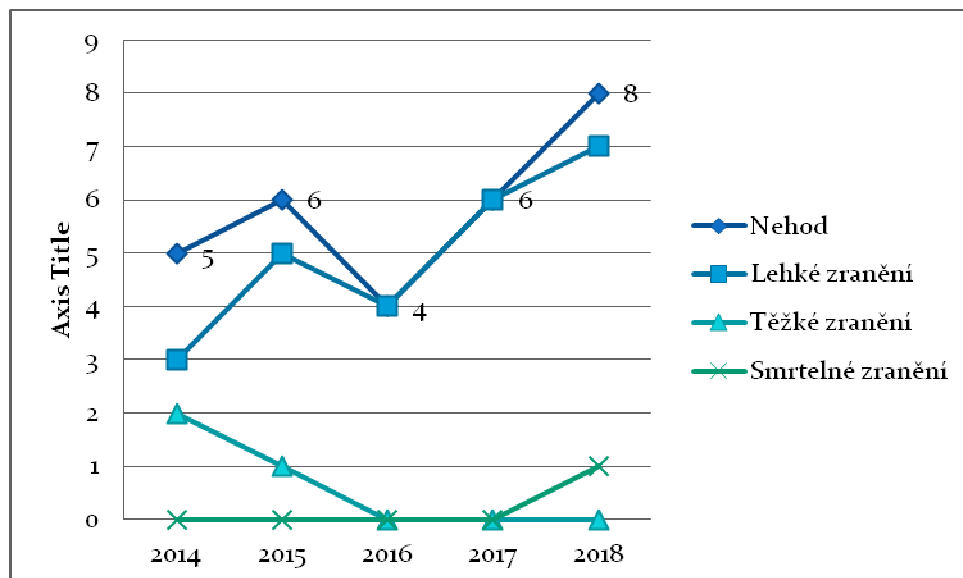


Obrázek 42 Nehody cyklistů v letech 2014 - 2018

Tabulka 14 Nehody chodců a zranění z DN v letech 2014 - 2018

Rok	Nehody	Lehké zranění	Těžké zranění	Smrtelné zranění
2014	5	3	2	0
2015	6	5	1	0
2016	4	4	0	0
2017	6	6	0	0
2018	8	7	0	1
celkem	29	25	3	1

Nehody chodců se za posledních 5 let zvýšily nejvíce ze všech druhů dopravy. Jedná se také o nejvíce zranitelné účastníky provozu.



Obrázek 43 Nehody chodců za roky 2014 - 2018

Tabulka 15 Nehody cyklistů s chodci a jejich zranění z DN v letech 2014 - 2018

Rok	Nehody	Lehké zranění	Těžké zranění	Smrtelné zranění
2014	0	0	0	0
2015	0	0	0	0
2016	0	0	0	0
2017	0	0	0	0
2018	2	3	0	0
celkem	2	3	0	0

Nehody cyklistů a chodců jsou ve většině měst zanedbatelné. V Kopřivnici tyto zaznamenaly v roce 2018 nárůst.

Tabulka 16 Počet nehod na 1000 obyvatel

	Nehod	Lehká zranění	Těžká zranění	Smrtelná zranění
Podíl cyklistů	5.3 %	20.3 %	30.0 %	0.0 %
Podíl chodců	4.8 %	15.8 %	30.0 %	50.0 %
Nehod na 1000 obyvatel za 5 let	27.43	7.20	0.46	0.09
Nehod cyklistů na 1000 obyvatel za 5 let	1.46	1.46	0.14	0.00
Nehod chodců na 1000 obyvatel za 5 let	1.32	1.14	0.14	0.05

Srovnáním počtu nehod na 1000 obyvatel dojdeme k závěru, že Kopřivnice má podprůměrnou nehodovost, ve všech aspektech dosahující 88 % průměru nehodovosti obdobných měst. Pouze počet smrtelných zranění lze označit za průměrný.

9. Analýza proveditelnosti nízkoemisní zóny a zavedení regulačního řádu

Analýza proveditelnosti nízkoemisní zóny a regulačního řádu je provedena v samostatné příloze. Cílem provedení studie je snížení imisní zátěže z dopravy v lokalitách bydlení. Z analýzy vyplývá, že tranzit je veden zejména po silnici I/58. Na to reaguje PUMM stavbou obchvat Vlčovic. Pro tranzitní dopravu v intravilánu samotného města neexistuje alternativní trasa mimo obydlené území.

Zavádění, provozování a kontrolování NEZ je organizačně nákladné. Přínos ke zlepšení kvality ovzduší je malý tj. pod 0,5% u NO₂ a méně než 0,005% u ostatních znečišťujících látek. Dle metodiky výpočtu vlivu NEZ je znečištění ovzduší více závislé na intenzitě dopravy než na složení vozového parku. Je to dáno přesvědčením, že resuspenze je majoritní znečišťovatel ovzduší. Primární emise jsou minoritní. Proto je prosazení zavedení NEZ v České republice náročné.

Současně platí, že NEZ lze na průjezdním úseku dálnice nebo silnice stanovit pouze za předpokladu existence obdobného dopravního spojení (objízdné trasy) vedoucího po komunikaci stejné nebo vyšší třídy, která se nachází mimo NEZ anebo nevede přes zastavěné území této nebo sousední obce. Tento požadavek není v Kopřivnici splněn.

Vzhledem k přihlédnutí k nutnosti zajištění mobility, velmi malému vlivu automobilové dopravy na znečištění ovzduší v Kopřivnici a nevhodnosti využívání alternativních druhů dopravy v době smogové situace (pohyb osob v otevřeném prostoru se nedoporučuje) je zřejmé, že v případě zřízení regulace automobilové dopravy a vymáhání této regulace v době smogové situace převýší negativa nad pozitivy.

10. Hodnocení stávajícího procesu plánování mobility na městské úrovni

Na městské úrovni funguje proces plánování na základě koncepce dopravy, která řeší všechny druhy dopravy. Ta byla v průběhu let rozvíjena dalšími podrobnějšími dokumenty koncepčního charakteru, které rozpracovávaly jednotlivé druhy dopravy a dále zpřesňovaly informace o nich. Nejméně informací je k dispozici k veřejné hromadné dopravě, jelikož ta je z velké míry zajišťována Moravskoslezským krajem v rámci IDS. Koordinace příměstské dopravy s potřebami města vážne zejména na komunikace ze strany koordinátora IDS.

Na základě koncepce jsou zpracovávány jednotlivé aktivity a projekty. Všechny relevantní podklady byly využity v rámci PUMM.

Ve městě Kopřivnici zajišťuje plánování udržitelné mobility zejména odbor rozvoje města po schválení vedením města, v návaznosti na schválený akční plán a rozpočet města.

Rozdělení financí pro rok 2019 bylo ovlivněno plánovanou rekonstrukcí centra města. Do oblasti dopravy bylo například v roce 2018 investováno cca 40 mil. Kč. Z toho je hrazena dotace do tarifu 1,1 mil. Kč. Na udržitelnou dopravu Kopřivnice vynakládá 71% prostředků z financí vynaložených na dopravu. Toto je nebývale vysoké číslo v porovnání s jinými městy.

10.1. SWOT analýza stávajícího systému managementu mobility v Kopřivnici jako celku.

Tabulka 17 SWOT Managementu mobility

Silné stránky	Slabé stránky
<p>Fungující management mobility na městské úrovni</p> <p>Množství dopravních koncepčních dokumentů</p> <p>Dlouhodobý rozvoj udržitelné dopravy</p> <p>Vysoký podíl investic z rozpočtu pro řešení udržitelné dopravy</p> <p>Aktivní pracovní tým na městě</p> <p>Dlouhodobá spolupráce s firmami</p>	
Příležitosti	Hrozby
<p>Lepší spolupráce MSK při naplňování cílů udržitelné dopravy na regionální úrovni</p>	<p>Nedostatek financí</p> <p>Nedostatek nástrojů pro ovlivnění chování obyvatel</p>

11. Charakteristika poptávky po mobilitě

Charakteristika poptávky po mobilitě byla zjištěna průzkumem dopravního chování v domácnostech. Základními charakteristikami jsou hybnost a dělba přepravní práce. Současně byla zjišťována i spokojenost s dopravní infrastrukturou a ochota obyvatel změnit dopravní chování. Výsledky tohoto průzkumu jsou samostatnou přílohou.

11.1. Vymezení a popis území, spádové oblasti města

Řešeným územím pro PUMM je katastrální území Kopřivnice, Drnholec nad Lubinou, Větrkovice u Lubiny, Mniší a Vlčovice, tvořené městem Kopřivnice a místními částmi Lubina, Mniší a Vlčovice. Řešení zohledňuje i vazby v rámci přilehlého regionu. Území zahrnující okolní obce v okrese Nový Jičín je členěno minimálně v detailu obcí.

Ve vztahu ke Kopřivnici má smysl zkoumat vazby na okolní obce, kde je nutné koordinovat stavby přesahující území obce. Vzdálenější stavby či řešení veřejné hromadné dopravy je možné řešit pouze v rámci participace partnerů, jelikož PUMM Kopřivnice je schvalován zastupitelstvem města a má místní platnost. Nicméně funkční přesahy poptávky jsou do řešení PUMM zahrnuty a je k nim přihlíženo.

Celková dojíždka a vyjíždka obcí s vyjíždkou a dojíždkou nad 10 km osob je 6229 osob. Z obcí do 12 km dojíždí 734 osob za prací a 1670 studentů. Celkem dojíždka a vyjíždka do 12 km zahrnuje 2976 osob, což je 47% poptávky. Tato vzdálenost je vhodná pro dojíždění na kole, elektrokole nebo veřejnou hromadnou dopravu. Do 50 km je poptávka po dojíždce a vyjíždce 5877 osob, což je 94% poptávky. Tato vzdálenost je vhodná pro dojíždění veřejnou hromadnou dopravu. Zbýlé destinace jsou Opava, Olomouc, Brno a Praha, ty jsou obslouženy veřejnou dopravou na regionální a národní úrovni.

Vzdálenost do 12 km má velký potenciál využití cyklistické dopravy a elektrokol.

Tabulka 18 Vybrané obce s největší dojíždkou a vyjíždkou Kopřivnice, zdroj SLDB 2011

Obec	Vyjíždka		Dojíždka		Dojíždka a vyjíždka celkem	Vzdálenost
	Do práce	Do školy	Do práce	Do školy		
Nový Jičín	563	143	217	55	978	13
Příbor	164	142	420	70	796	7
Frenštát pod Radhoštěm	399	87	221	44	751	12
Ostrava	269	207	80	9	565	44
Štramberk	83	11	277	34	405	4
Rožnov pod Radhoštěm	16	4	200	11	231	24
Studénka	28	3	101	31	163	20
Mošnov	134	0	12	4	150	14
Závišice	2	0	105	43	150	4
Brno	18	123	3	0	144	152

Lichnov	5	8	107	23	143	9
Ženklaava	21	0	99	20	140	6
Frýdek-Místek	53	19	37	3	112	26
Veřovice	18	0	70	16	104	10
Praha	63	36	2	0	101	355
Tichá	2	2	77	16	97	10
Mořkov	18	0	66	9	93	12
Šenov u Nového Jičína	46	23	19	3	91	13
Kozlovice	2	0	75	7	84	15
Olomouc	7	66	3	0	76	75
Rybí	4	0	61	10	75	6
Zubří	2	0	69	1	72	27
Libhošť	3	0	55	13	71	9
Valašské Meziříčí	21	11	32	3	67	25
Trojanovice	3	0	51	8	62	16
Sedlnice	12	1	35	11	59	10
Hukvaldy	3	0	45	6	54	9
Bordovice	10	0	29	2	41	15
Hodslavice	1	1	27	11	40	15
Skotnice	0	0	32	6	38	10
Odry	10	21	3	3	37	42
Bartošovice	3	0	27	6	36	13
Petřvald	2	0	29	4	35	50
Opava	4	23	4	0	31	62
Valašská Bystřice	0	0	30	0	30	37
Životice u Nového Jičína	11	1	16	1	29	13
Nošovice	22	0	2	0	24	32
Staříč	22	0	1	1	24	23
Hranice	12	5	1	2	20	38
Nižní Lhoty	10	0	0	0	10	34

11.2. Inventarizace dat na podkladu statistických obvodů dle ČSÚ

Sčítací obvody ČSÚ jsou územní jednotky stanovené tak, že jejich území pokrývá cca 300 obyvatel. Jejich velikost je tedy proměnná. Jejich členění je vhodné použít zejména pro potřeby analýz obyvatelstva. Pro tyto

účely byly v kapitole Analýza a prognóza demografie provedeny analýzy změny počtu obyvatel v jednotlivých SO.

11.3. Obyvatelstvo, demografická struktura

Počet obyvatel Kopřivnice byl k 1. 1. 2019 21 949. Bližší analýzy obyvatelstva jsou provedeny v kapitole Analýza a prognóza demografie.

11.4. Socioekonomický profil území, oblastí

V Kopřivnici je 5 knihoven, 1 kino, 1 kulturní dům, 3 muzea, 2 galerie, 2 střediska pro volný čas a 5 sakrálních staveb. Regionální muzeum v Kopřivnici, o.p.s. vznikla v roce 1997 po transformaci z původního Technického muzea Tatra. Nezisková, obecně prospěšná společnost byla založena dvěma společníky: Městem Kopřivnice a akciovou společností Tatra. V současné době jsou k dispozici čtyři různé expozice: Technické muzeum Tatra, Lašské muzeum, Muzeum Fojtství a Expozici Emila a Dany Zátokových (v Technickém muzeu).

Kopřivnické muzeum je nejnavštěvovanějším v kraji. Regionální muzeum v Kopřivnici patří mezi nejnavštěvovanější muzea a památníky v České republice. Zároveň je nejvíce navštěvovaným muzeem v Moravskoslezském kraji. Tyto závěry vyplývají z ročenky Ministerstva kultury a popularitu potvrzují i statistiky samotného muzea a jeho návštěvnost, která se drží stále okolo 100 tisíc návštěvníků ročně.

Technické Muzeum Tatra se nachází v centru města a plánuje se jeho rozšíření do areálu Tatry, kde budou nové prostory Muzea automobilů Tatra přístupné návštěvníkům z ulice Husova.

Zaměstnání, podnikání, inventarizace služeb

Velcí zaměstnavatelé jsou lokalizováni v areálu Tatry a v průmyslové zóně Vlčovice. Služby jsou lokalizovány v centru města resp. na ulici Štefánikova, kde jsou i obchodní domy Kaufland a Lidl. Opodál je Tesco. V centru města je také městský úřad, poliklinika, dům dětí a mládeže, finanční úřad a služebna Policie ČR. Je zde také množství obchůdků, kaváren a restaurací.

Tabulka 19 Souhrn hospodářského prostředí ve městě, zdroj rysy.cz

Oblast	Počet subjektů
Zemědělství, lesnictví, rybářství	98
Zpracovatelský průmysl	548
Stavebnictví	396
Velkoobchod a maloobchod; opravy a údržba motorových vozidel	1 050
Doprava a skladování	108
Ubytování, stravování a pohostinství	235
Činnosti v oblasti nemovitostí	168
Profesní, vědecké a technické činnosti	492
Kulturní, zábavní a rekreační činnosti	123
Ostatní činnosti	342
Nezařazeno	210
Státní organizace - počet subjektů	16
Akciové společnosti - počet subjektů	7
Obchodní společnosti - počet subjektů	334
Družstevní organizace - počet subjektů	82
Podnikatelé - fyzické osoby - počet subjektů	3 275
Svobodná povolání - počet subjektů	197
Ostatní právní formy - počet subjektů	215
Počet subjektů bez zaměstnanců	1 194
Počet subj.s 1-9 zaměst.- mikropodniky	290
Počet subj.s 10-49 zaměst.- malé podniky	47
Počet subj.s 50-249 zaměst.- střed.podn.	18
Počet subj.s >249 zaměst.- velké podniky	8

11.5. Rekreační a volnočasové aktivity

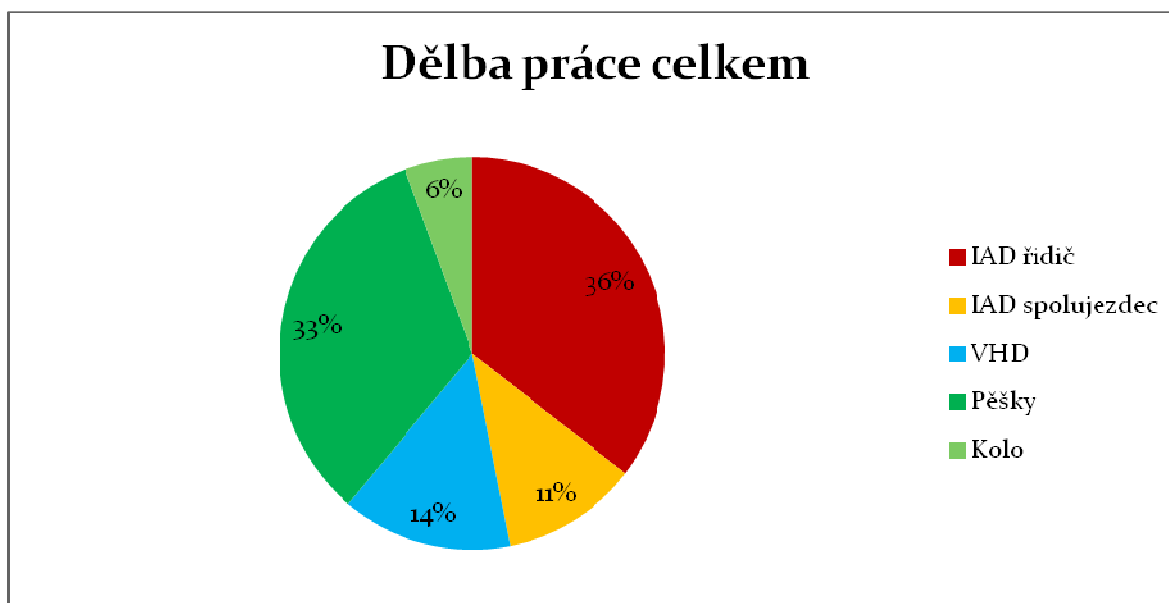
Lokality rekreace jsou lokalizovány hned za městem, jelikož to leží v podhůří Beskyd. Další volnočasové aktivity jsou lokalizovány zejména pod Šostýnem na ulici Husova, kde je zimní stadion, lyžařský areál, koupaliště, bazén, stadion, Single track pro cyklisty a další aktivity.

11.6. Mobilita (hybnost), dělba přepravní práce, průměrná přepravní vzdálenost dle módů dopravy

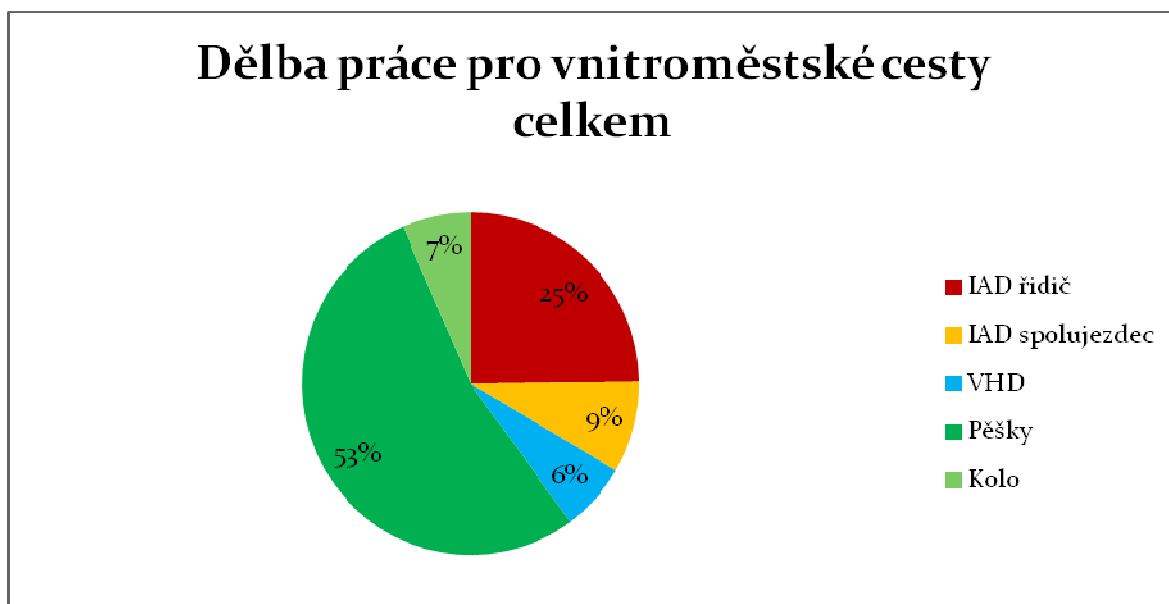
Hybnost neboli počet cest za den na jednoho obyvatele udává poptávku po dopravě. Hybnost je základním ukazatelem aktivity obyvatel a jejich dopravního chování. Děti a senioři mají nižší hybnost oproti ekonomicky aktivnímu obyvatelstvu. Pro analýzy rozpoznáváme 3 základní skupiny obyvatel do 14 let, do 64 let a nad 65 let. Z hlediska vztahu k městu rozeznáváme cesty vnitřní se zdrojem i cílem uvnitř města, cesty vnější z nebo do

města, cesty tranzitní přes město bez zastávky v něm a cesty mimo město mající zdroj i cíl mimo město a trasa neprochází městem.

Kopřivnice je specifická vysokým podílem pěších a cyklistických cest na dělbě přepravní práce. Podíl cest udržitelnými druhy dopravy je vysoký a dosahuje 53 %. 11 % připadá na spolujezdce.

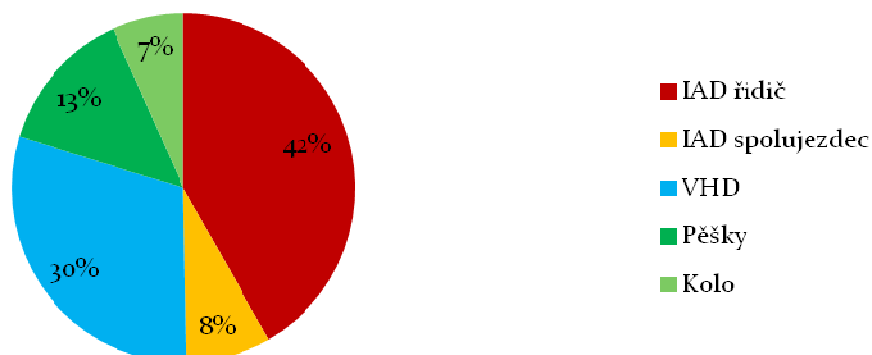


Obrázek 44 Dělbá přepravní práce celkem



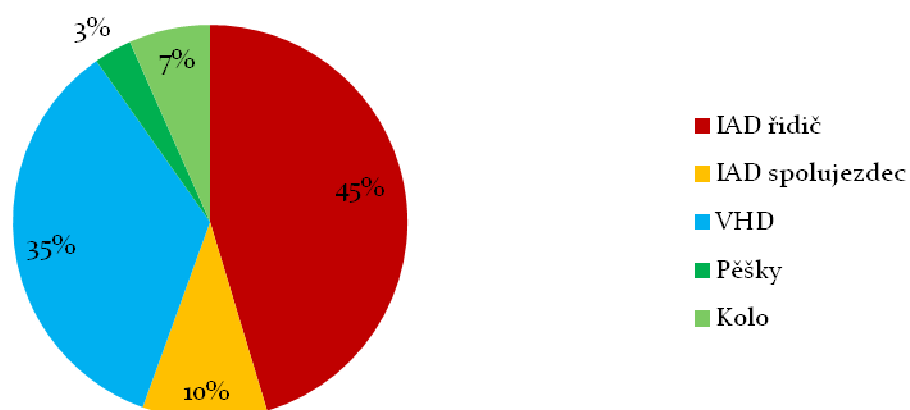
Obrázek 45 Dělbá přepravní práce pro vnitroměstské cesty

Dělbba práce pro cesty do/z průmyslové zóny celkem

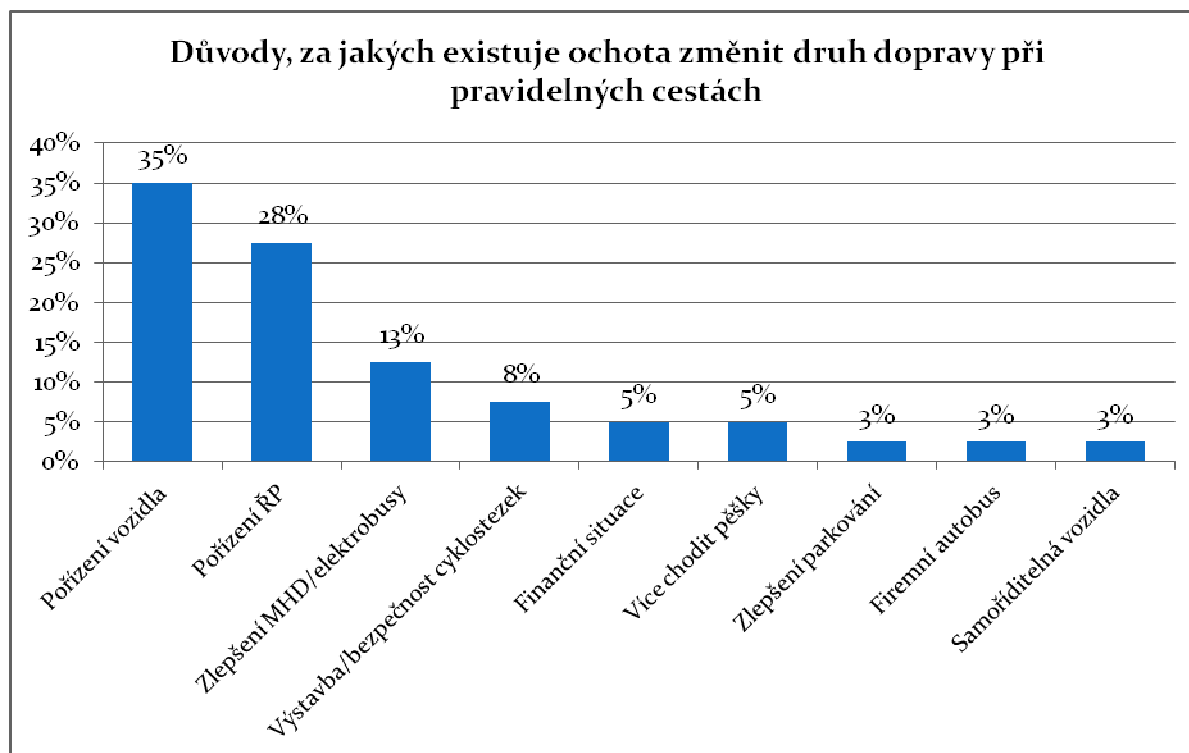


Obrázek 46 Dělbba přepravní práce pro cesty z/do průmyslové zóny

Dělbba práce pro vnější cesty celkem



Obrázek 47 Dělbba přepravní práce pro vnější cesty města

**Obrázek 48 Důvody pro ochotu změny druhu dopravy**

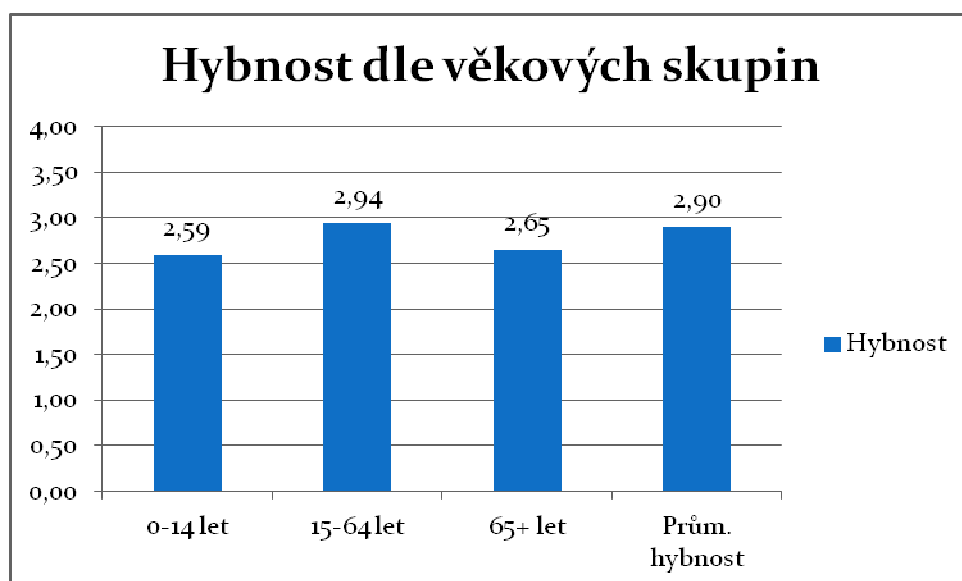
Dle dotazníkového šetření je 63 % ochoty změny dopravního chování směřováno ve prospěch automobilové dopravy, 16 % ve prospěch veřejné hromadné dopravy, 8 % ve prospěch cyklistické dopravy, 5 % ve prospěch pěší dopravy a 3 %.

Analýza druhu nevyužívání dopravy při pravidelných cestách ukazuje, z jakých důvodů nejsou dle tazatelů tyto jednotlivé druhy dopravy využívány při pravidelných cestách. Analyzované dopravní módy byly rozděleny na osobní vozidlo, kolo, linkový autobus, vlak a firemní autobus. A dále pak analýza zda, a za jakých okolností jsou respondenti ochotni změnit druh dopravy při pravidelných cestách.

Tabulka 20 Analýza důvodů nevyužívání dopravy při pravidelných cestách

Důvod	Druh dopravy				
	Osobní vozidlo	Kolo	BUS (linkový)	Vlak	BUS (firemní)
Cena	13	1	23	27	9
Vzdálenost ke stanici/zastávce	1	1	22	139	40
Jízdní doba	1	35	44	59	31
Časová poloha/četnost spoje	1	2	50	75	42
Pohodlí/počasí/roční období	3	86	128	124	103
Návaznost/přestupy	1	0	47	80	37
Parkování	14	9	0	1	1
Nevlastním kolo/vozidlo/ŘP	135	51	2	0	1
Zdravotní důvody	2	41	14	16	14
Bezpečnost	5	37	6	5	7

Zatímco u osobního vozidla je největším důvodem nevlastnění osobního vozidla u ostatních druhů dopravy dominuje pohodlnost uživatelů. U vlaku je tato doplněna vzdáleností k zastávce.



Obrázek 49 Hybnost dle věkových skupin

Hybnost obyvatel je průměrná. Je zde potenciál růstu počtu cest cca o 20%.

Tabulka 21 Docházkové časy pěší dopravy mezi vybranými zónami

Pěšky	Centrum	Sever	Jih	Prům. z	Lubina	Vlčovice	Mniší	
Centrum	x	19	34	38	52	75	83	Centrum
Sever	x	x	43	48	59	85	93	Sever
Jih			x	61	75	98	106	Jih
Prům. z				x	40	40	46	Prům. z
Lubina					x	63	55	Lubina
Vlčovice						x	22	Vlčovice
Mniší							x	Mniší

Tabulka 22 Dojezdové časy cyklistické dopravy mezi vybranými zónami

Kolo	Centrum	Sever	Jih	Prům. z	Lubina	Vlčovice	Mniší	
Centrum		5	6	9	13	21	20	Centrum
Sever			12	12	16	23	23	Sever
Jih				16	20	26	26	Jih
Prům. z					11	13	11	Prům. z
Lubina						15	14	Lubina
Vlčovice							5	Vlčovice
Mniší								Mniší

Tabulka 23 Dojezdové časy autem mezi vybranými zónami

Auto	Centrum	Sever	Jih	Prům. z	Lubina	Vlčovice	Mniší	
Centrum		3	3	7	5	7	8	Centrum
Sever			4	8	6	8	9	Sever
Jih				9	7	9	10	Jih
Prům. z					5	4	5	Prům. z
Lubina						6	6	Lubina
Vlčovice							2	Vlčovice
Mniší								Mniší

Tabulka 24 Dojezdové časy veřejnou hromadnou dopravou mezi vybranými zónami

VHD	Centrum	Sever	Jih	Prům. z	Lubina	Vlčovice	Mniší	
Centrum		25	14	16	26	22	17	Centrum
Sever			39	25	22	33	25	Sever
Jih				36	28	34	40	Jih
Prům. z					32	16	7	Prům. z
Lubina						29	35	Lubina
Vlčovice							10	Vlčovice
Mniší								Mniší

Z analýzy dostupnosti cílů je zřejmé, že město Kopřivnice je kompaktním urbanistickým celkem, které má krátké dojezdové časy všemi druhy dopravy. Z hlediska dojezdových časů je nejrychlejší osobní vozidlo. Nicméně zejména pro krátké cesty je dojezdový čas na kole velmi podobný až srovnatelný. Cesty veřejnou hromadnou dopravou jsou pomalejší, nicméně jedná se o druh dopravy využitelný za každého počasí. Pěší doprava z místních částí je již za použitelností pro běžné cesty, docházková doba je nad 1 hodinu. Je tedy vhodnější uvažovat o cyklistické, veřejné hromadné nebo automobilové dopravě.

11.7. Přepavní objemy individuální osobní a nákladní dopravy (vnitřní, zdrojová/cílová, tranzitní, doprava s dopadem na definované území)

Přepavní objemy jsou vypočítány z kordonového průzkumu. Cesty jsou děleny na vnější a tranzitní. Samostatně je sledována doprava celkem a těžká doprava nad 3,5 t. Na kordonu města projelo celkem 29,5 tis. vozidel z toho tranzitní bylo 8211 (tranzitní vozidla jsou v tabulce níže započteny dvakrát (na vjezdu i na výjezdu). Podíl tranzitní dopravy je vypočten 13,9 %. Podíl tranzitu těžké nákladní dopravy je 10,2 %.

Tabulka 25 Intenzita vnější a cílové dopravy města v jednotlivých bodech sčítání kordonu města

Číslo profilu	Název profilu	Vnější doprava celkem	Tranzit celkem	Vnější doprava vozidla nad 3,5 t	Tranzit vozidla nad 3,5 t
1/201	Obránců míru	6591	669	249	30
2/202	Záhumenní	3096	1084	231	86
6/206	I/58 Vlčovice	4700	2530	438	126
7/207	II/486 Mniší	734	620	56	26
8/208	III/4824 Větrkovice	1784	277	44	2
9/209	I/58 Lubina	8750	2667	1119	170
10/210	Štramberská	3800	364	103	19
Celkem		29455	8211	2240	459

Největší tranzitní dopravní zátěž je logicky mezi stanovišti 6 a 9 po I/58. Problémem je tranzit z Obránců míru (1) do I/58 (6) v objemu 187/6 vozidel, který je zapříčiněn zřejmě blízkými zdroji Závišic a Rybí. Dále je problémem tranzit mezi Štramberkem (2 a 10) a zbytkem stanovišť, tento tranzit musí projet městem. Tento představuje 1128 vozidel z toho 77 nákladních za 24 hodin. To představuje 27% z tranzitu resp. 34% tranzitu nákladních vozidel.

Tabulka 26 Tranzitní vztahy mezi jednotlivými stanovišti za 24 hodin

Vztah	Počet vozidel celkem	Počet vozidel nad 3,5 t
1/201-2/202	194	14
1/201-6/206	187	9
1/201-7/207	12	0
1/201-8/208	44	0
1/201-9/209	156	2
1/201-10/210	75	2
2/202-6/206	61	0
2/202-7/207	16	0
2/202-8/208	72	0
2/202-9/209	616	58
2/202-10/210	126	12
6/206-7/207	557	19
6/206-8/208	49	0
6/206-9/209	1669	96
6/206-10/210	7	0
7/207-8/208	7	0
7/207-9/209	23	5
7/207-10/210	5	0
8/208-9/209	77	2
8/208-10/210	26	0
9/209-10/210	124	5

11.8. Převážní objemy veřejné dopravy

O převážní objemy veřejné dopravy byl požádán koordinátor IDS. Koordinátor IDS nesleduje přepravené osoby na území Kopřivnice. Data byla získána od dopravce ČSAD Vsetín, který provozuje většinu linek veřejné dopravy v Kopřivnici.

Tabulka 27 Odbavené osoby na linkách ČSAD Vsetín, běžný den (duben 2019)

Počet nastupujících na zastávkách Kopřivnice	Nástupy		Výstupy		Celkem	
	Pracovní den	Víkendový den	Pracovní den	Víkendový den	Pracovní den	Víkendový den
Kopřivnice,,Alšova	8	0	17	0	24	0
Kopřivnice,,aut.nádr.	769	187	446	112	1215	298
Kopřivnice,,CIREX	32	0	64	0	96	0
Kopřivnice,,Čs.armády	282	95	417	91	699	186
Kopřivnice,,DURA	86	2	111	3	197	5
Kopřivnice,,Erich Jaeger	12	0	11	1	23	1
Kopřivnice,,Francouzská	7	0	2	0	9	0
Kopřivnice,,Husova	0	0	2	0	2	0
Kopřivnice,,Kaufland	154	21	229	49	384	69
Kopřivnice,,kolonie	484	89	403	87	887	176
Kopřivnice,,nám.	12	13	19	18	32	31
Kopřivnice,,rest.Pod kaštany	83	16	67	12	150	28
Kopřivnice,,střední školy	1	0	51	0	52	0
Kopřivnice,,Tatra vrát. 2	76	2	87	2	163	3
Kopřivnice,,Tympany	34	0	47	0	81	0
Kopřivnice,,Uhelné sklady	61	7	59	7	119	14
Kopřivnice,,žel.st.	794	158	918	164	1712	322
Kopřivnice,Lubina,kult.dům	16	0	17	0	33	0
Kopřivnice,Lubina,Na Holotě	14	7	16	6	30	13
Kopřivnice,Lubina,pož. zbroj.	16	0	15	0	32	0
Kopřivnice,Lubina,rozc.	173	26	189	39	362	65
Kopřivnice,Lubina,točna	22	0	23	0	45	0
Kopřivnice,Mniší,střed	63	17	76	18	139	35
Kopřivnice,Vlčovice,rozc.	64	10	57	7	121	17
Kopřivnice,Vlčovice,rozc.Mniší	0	0	15	4	16	4
Kopřivnice,Vlčovice,u kostela	23	5	20	1	43	6
Kopřivnice,Vlčovice,u mostu	2	1	2	2	4	2
Kopřivnice,Vlčovice,Zábřežky	3	0	5	1	8	1
Celkový součet	3292	652	3385	619	6677	1271

11.9. SWOT

Tabulka 28 SWOT Charakteristiky poptávky po mobilitě

Silné stránky	Slabé stránky
<p>Až 64% cest udržitelnou dopravou</p> <p>Pouze 36% cest jako řidič osobního vozu</p> <p>40% zjištěného tranzitu na I/58 s možností odvedení obchvatem Vlčovic</p> <p>Dobré docházkové vzdálenosti v rámci města</p> <p>35% hlavních směrů dojížděky do zaměstnání do 12 km (dojezdová vzdálenost elektrokola)</p> <p>Udržitelná doprava založená na nízkých provozních nákladech</p> <p>Kvalitní územní plánování</p> <p>Nízká nehodovost 12% pod průměrem</p> <p>Dobrá dostupnost na kole z místních částí</p> <p>Dobrá dostupnost průmyslové zóny na kole i pěšky</p>	<p>Pohodlnost obyvatel (problém při využívání alternativních druhů dopravy)</p> <p>Úbytek obyvatel města</p>
Příležitosti	Hrozby
<p>Vyšší koordinace činností v rámci IDS</p>	<p>Velký potenciál v růstu automobilové dopravy cca 30 %.</p> <p>Zvýšení podílu dojíždějících osobním vozem</p>

12. Hluková zátěž

Kritická místa z hlediska hlukového zatížení jsou identifikována, jako místa s nejvyšší intenzitou dopravy s blízkostí zástavby chráněných budov. Jedná se o průjezdní úseky silnic. II/480 s intenzitou 18 tis. vozidel za 24 hodin běžného pracovního dne, II/482 s intenzitou až 12 tis. vozidel.

Tabulka 29 Limitní hodnoty hluku v chráněném venkovním prostoru

Doba	Chráněný prostor	Hygienický limit hluku [dB]			
		1	2	3	4
Denní	Chráněný venkovní prostor staveb lůžkových zdravotnických zařízení včetně lázní	45	50	55	65
	Chráněný venkovní prostor ostatních staveb	50	55	60	70
Noční, železniční doprava	Chráněný venkovní prostor staveb lůžkových zdravotnických zařízení včetně lázní	40	45	50	60
	Chráněný venkovní prostor ostatních staveb	45	50	55	65
Noční ostatní	zdravotnických zařízení včetně lázní	35	40	45	55
	Chráněný venkovní prostor ostatních staveb	40	45	50	60

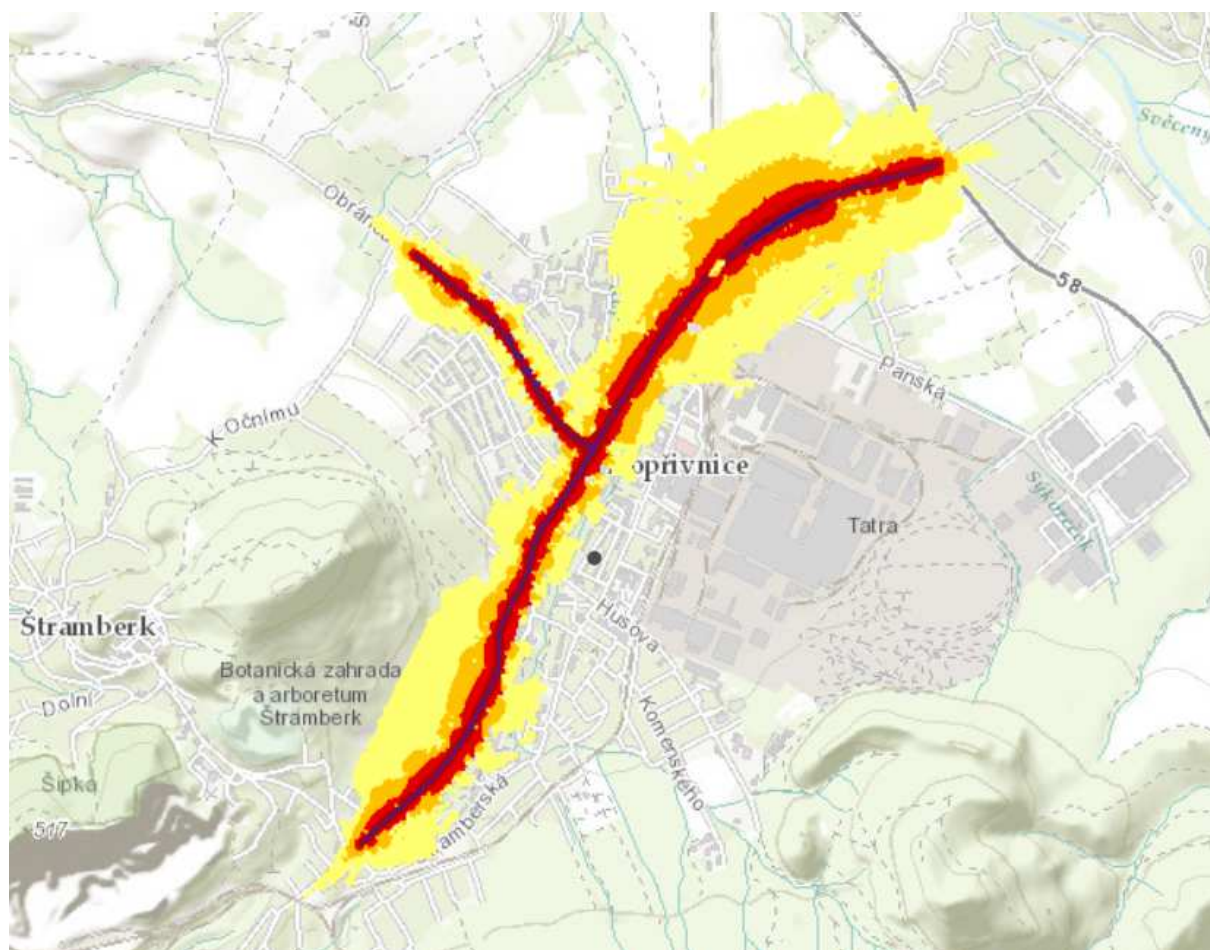
1) Použije se pro hluk z provozu stacionárních zdrojů a hluk ze železničních stanic zajišťujících vlakotvorné práce, zejména rozřaďování a sestavu nákladních vlaků, prohlídku vlaků a opravy vozů. Pro hluk ze železničních stanic zajišťujících vlakotvorné práce, které byly uvedeny do provozu přede dnem 1. listopadu 2011, se přičítá pro noční dobu další korekce +5 dB.

2) 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.

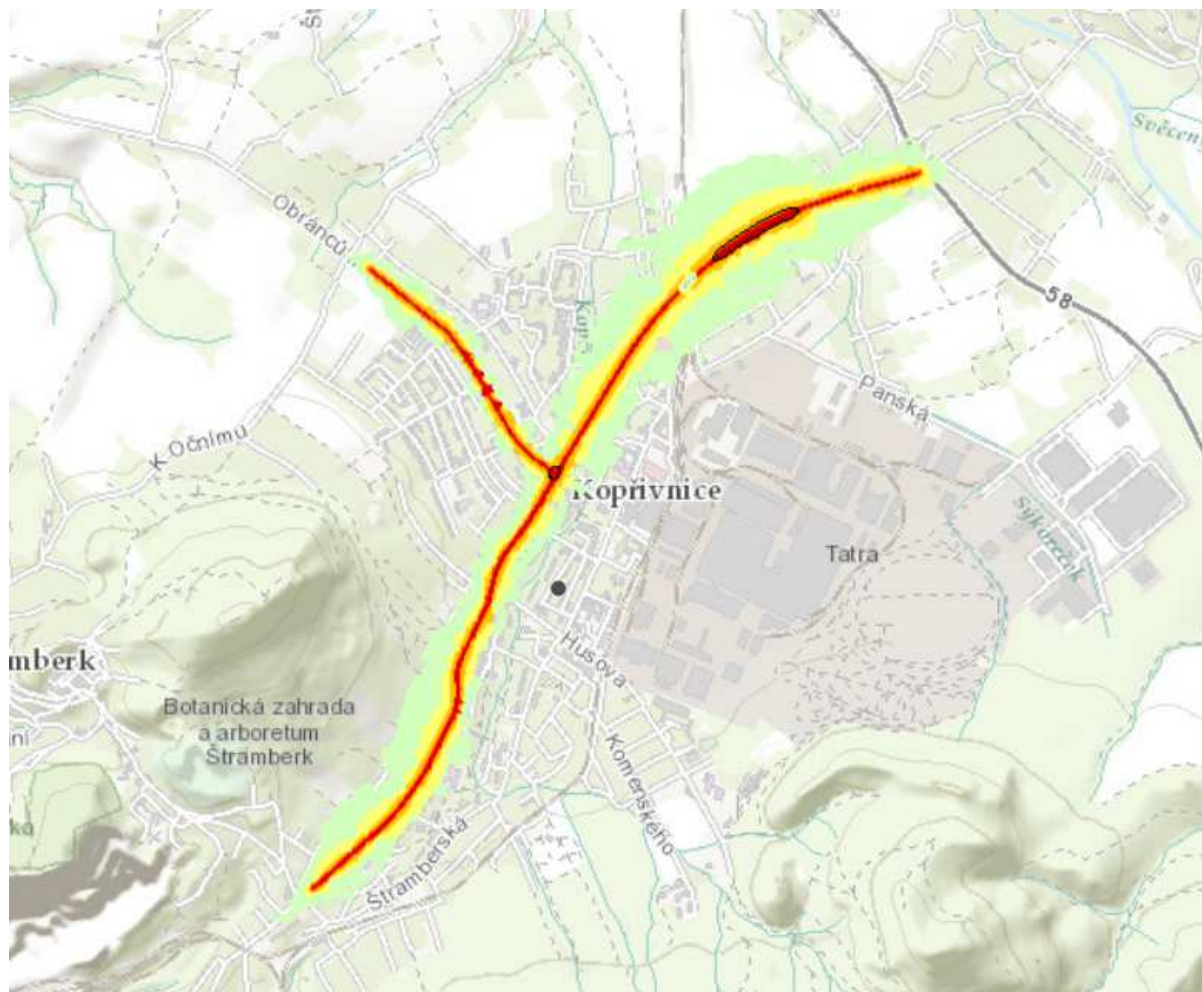
3) Použije se pro hluk z dopravy na dálnicích, silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy v území, kde hluk z dopravy na těchto komunikacích je převažující nad hlukem z dopravy na ostatních pozemních komunikacích. Použije se pro hluk z dopravy na dráhách v ochranném pásmu dráhy. 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.

4) Použije se pro stanovení hodnoty hygienického limitu staré hlukové zátěže

Starou hlukovou zátěží se rozumí hluk v chráněném venkovním prostoru a chráněných venkovních prostorech staveb působený dopravou na pozemních komunikacích nebo drahách, který existoval již před 1. lednem 2001 a překračoval hodnoty hygienických limitů stanovené k tomuto datu pro chráněný venkovní prostor a chráněný venkovní prostor stavby. Dle současné rozhodovací praxe je pod překračovanými limity nutno chápat hodnotu limitu staré hlukové zátěže v roce 2001 (tj. dle Nařízení vlády č. 502/2000 Sb.) – typicky 70 dB v denní době a 60 dB pro silniční dopravu v noční době.



Obrázek 50 Hodnocení Ldvn pro celodenní obtěžování hlukem ze silniční dopravy, zdroj strategická hluková mapa 2017



Obrázek 51 Hodnocení Ln pro noční obtěžování hlukem ze silniční dopravy, zdroj strategická hluková mapa 2017

Dle strategické hlukové mapy je počet osob v hlukových pásmech následující:

Tabulka 30 Počet zasažených osob v hlukových pásmech, zdroj: strategické hlukové mapy 2017

Hlukové pásmo	Osob (den)	Osob (noc)
Počet obyvatel v úseku	20093	20093
50-54	3454	245
55-59	1869	111
60-64	2306	7169
65-69	1003	6
70-74	57	0
75-80	0	0

13. Imisní zatížení města škodlivinami emitovanými dopravou

Imisní zátěž města je posouzena na základě měření škodlivin NO_2 , PM_{10} , $\text{PM}_{2,5}$, benzen a benzo(a)pyren .

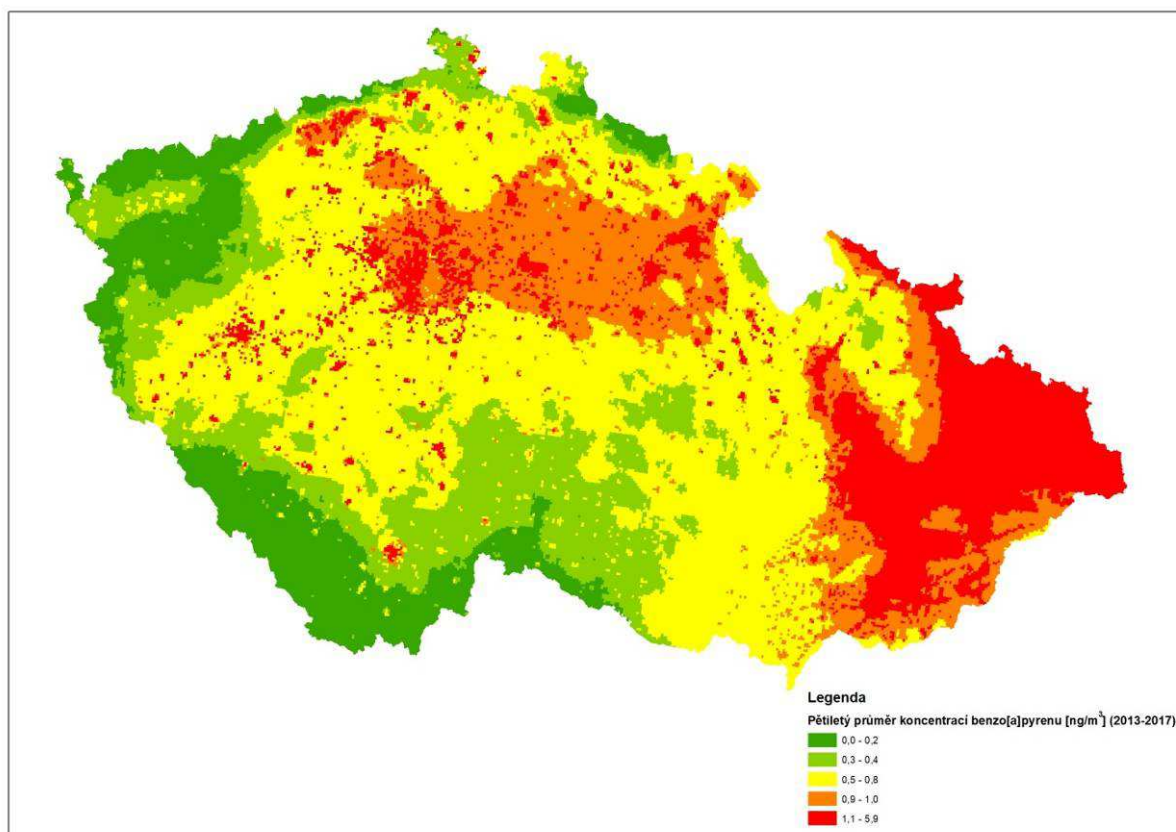
Úroveň znečištění ovzduší lze dle legislativy hodnotit s využitím měření, výpočtu či jejich kombinací. Pro účely posouzení kvality ovzduší v zájmovém území byla vyhodnocena oficiální data z měření kvality ovzduší, prováděné ČHMÚ. Při hodnocení úrovně znečištění ovzduší je především sledován vztah zjištěných imisních hodnot k příslušným imisním limitům (viz výše).

Podle §11, odst. 5 a 6. zákona o ochraně ovzduší 201/2012 Sb. se pro účely hodnocení, zda dochází v předmětné lokalitě k překročení některého z imisních limitů, používá průměr hodnot koncentrací pro čtverec území o velikosti 1 km² vždy za předchozích 5 kalendářních let. Tyto čtverce jsou pro hodnocené roky na území města Kopřivnice stanoveny pro pětiletí 2013 – 2017 a všechny sledované znečišťující látky. Z těchto průměrů vyplývá, že pro uvedené pětiletí jsou limity na celém území města překračovány pro 24hod. koncentrace PM₁₀ a benzo(a)pyrenu.

U ostatních dotčených znečišťujících látek jsou hodnoty v limitech. To potvrzuje i dlouhodobý vývoj koncentrací těchto látek na sledovaném území, neboť za poslední desetiletí došlo v případě ročních koncentrací PM₁₀ a NO₂ k znatelnému poklesu.

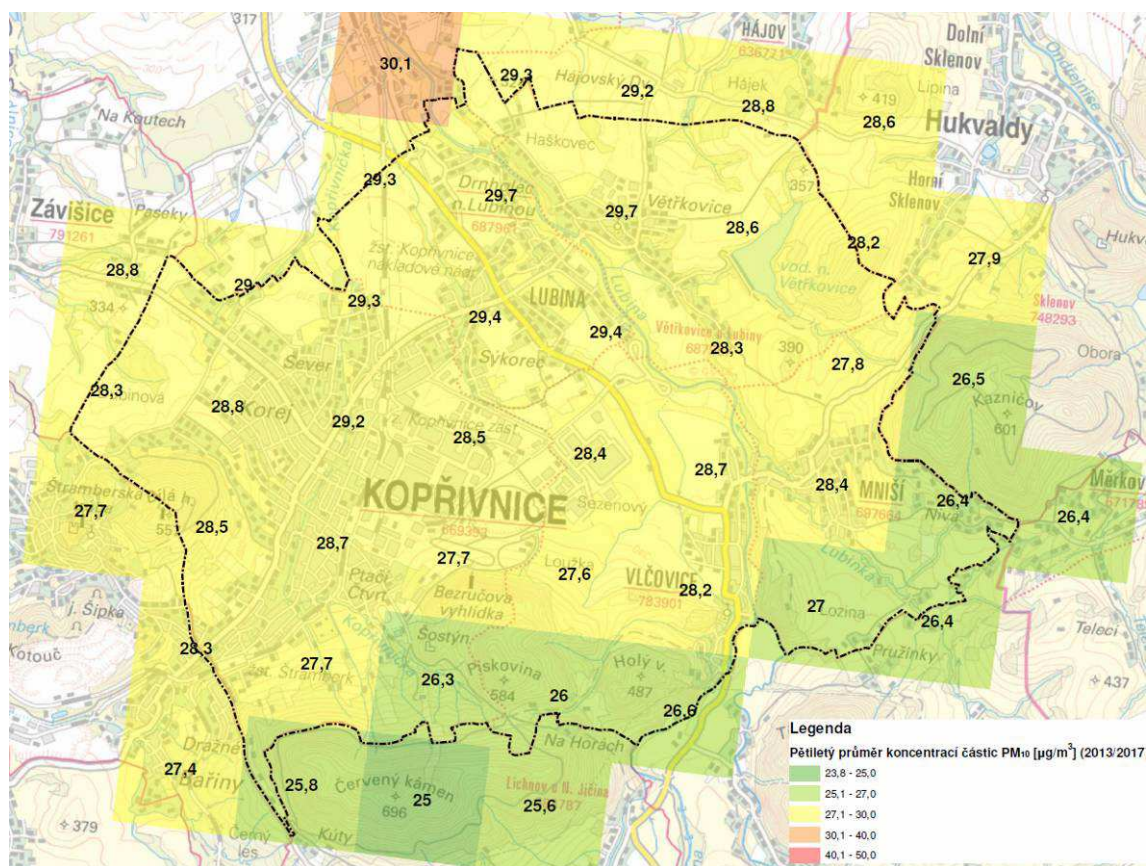
Překročení limitů je v obrázcích označeno červenou barvou. Z vyhodnocení vyplývá, že překročen je limit pro benzo(a)pyren až o 1,4 ng a PM₁₀, kde je 24 hodinový limit překročen o 6 µg. Hodnoty PM₁₀ dlouhodobě klesají. Je předpoklad, že v blízké budoucnosti se dostanou do podlimitních hodnot. Dle vyhodnocení průměrné hodnoty benzo(a)pyrenu není problém překročení hodnot pouze v Kopřivnici, ale tato hodnota je překročena na velké části Moravy.

Hodnoty PM_{2,5} a NO₂ dosahují v řešeném území pouze podlimitních hodnot.

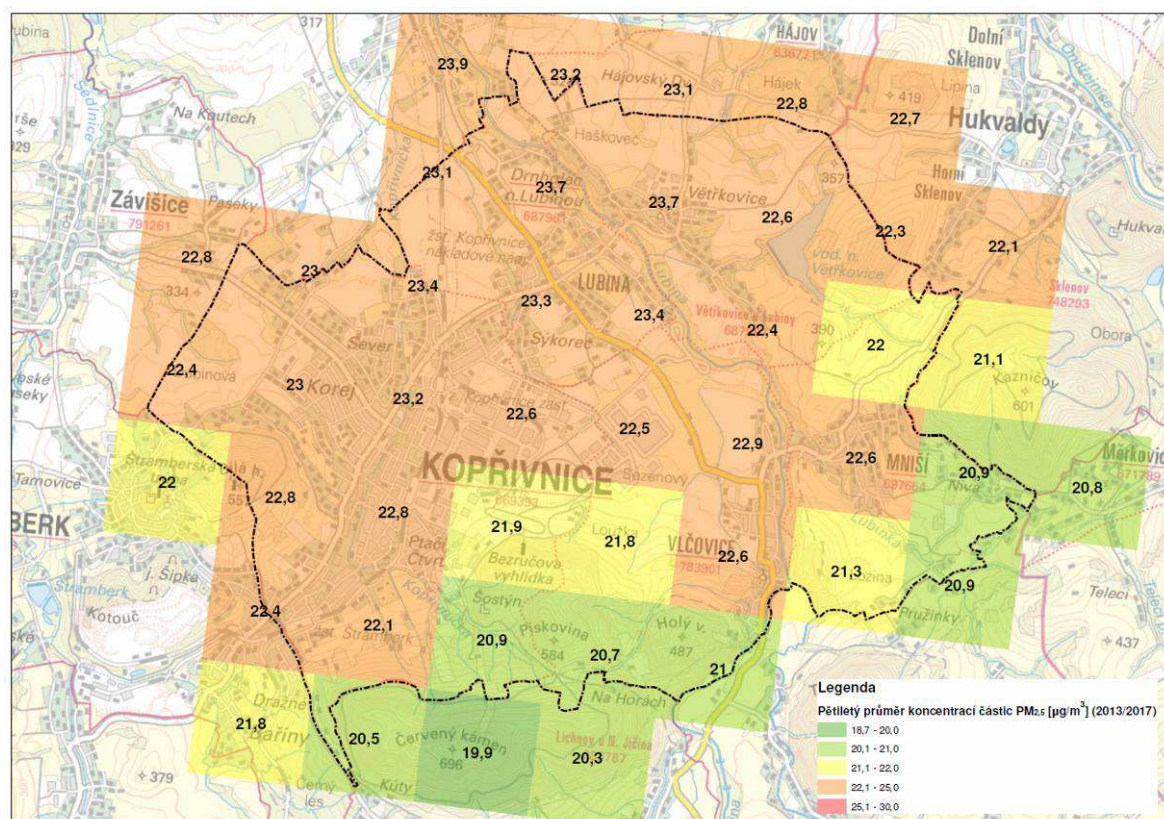


Obrázek 52 Hodnoty BaP, pětiletý průmět v ČR

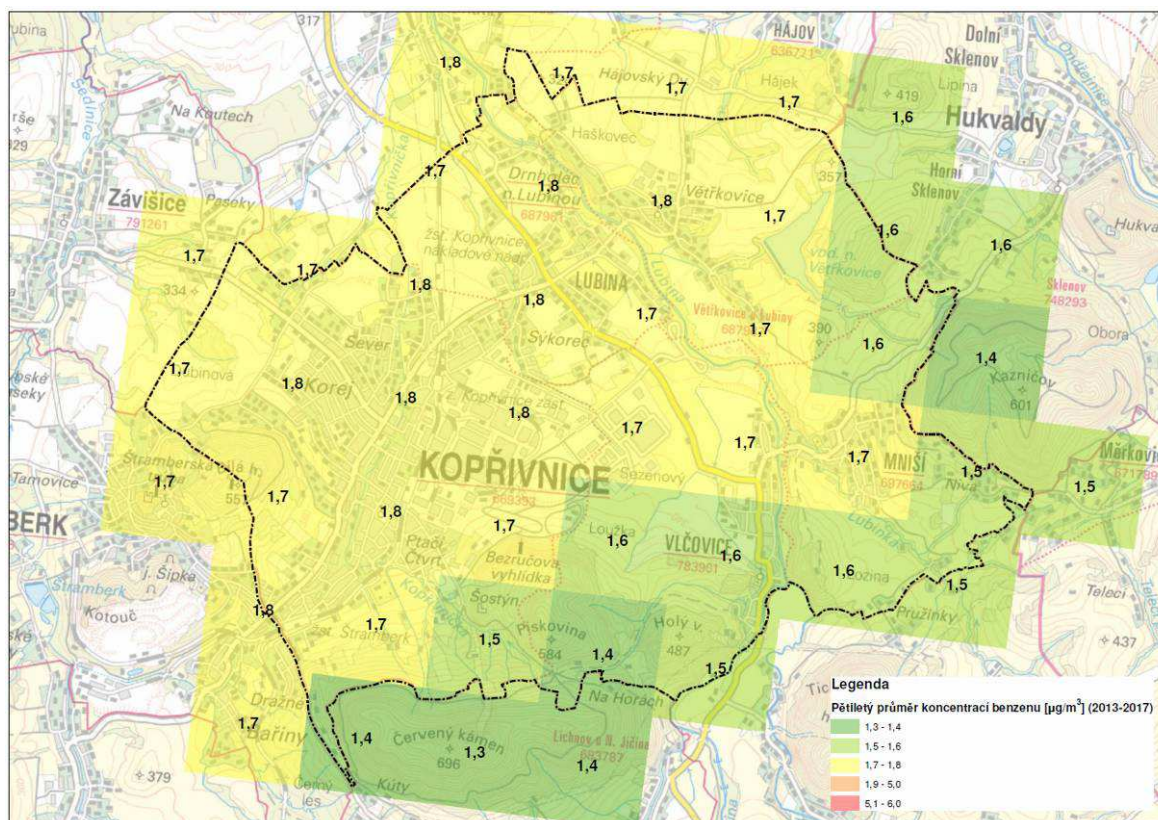
90



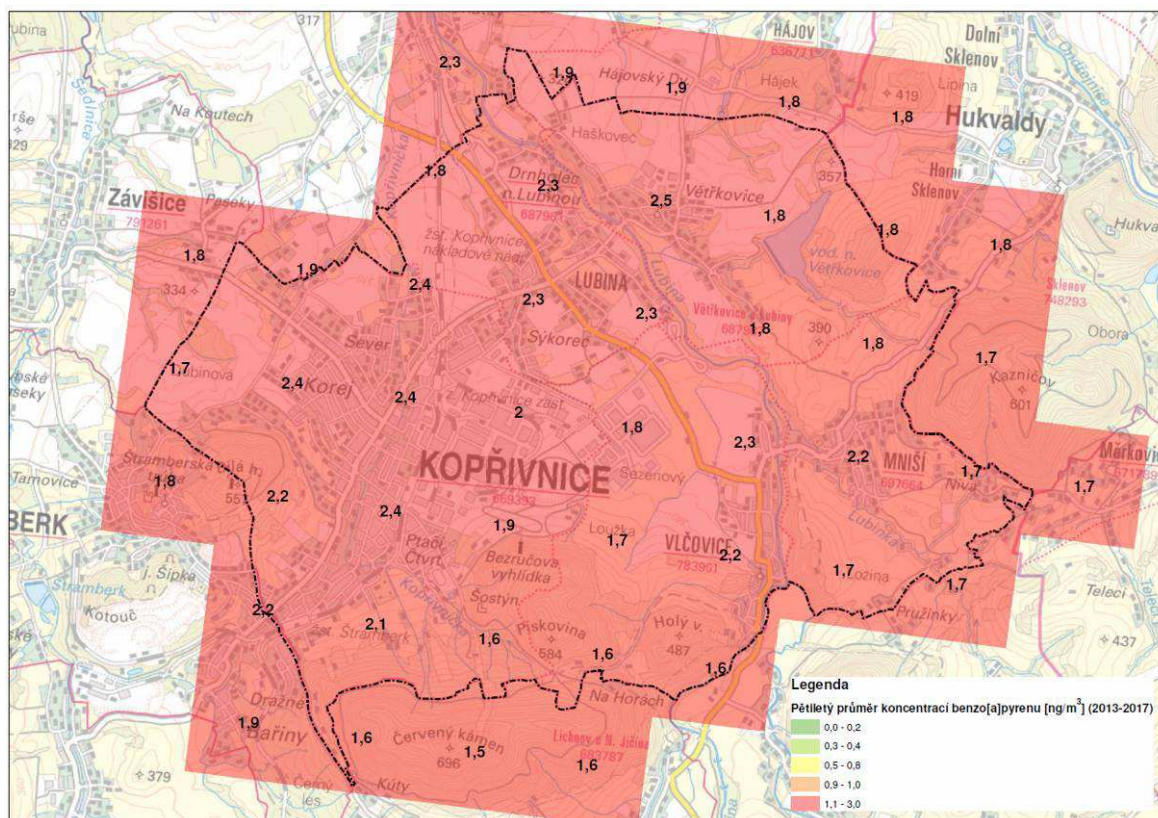
Obrázek 55 Imisní zátěž koncentrací PM₁₀, pětiletý průměr z let 2013 - 2017



Obrázek 56 Imisní zátěž koncentrací PM_{2,5}, pětiletý průměr z let 2013 - 2017



Obrázek 57 Imisní zátěž benzenu, pětiletý průměr z let 2013 - 2017



Obrázek 58 Imisní zátěž benzo(a)pyrenu, pětiletý průměr z let 2013 - 2017

Identifikovaná kritická místa na dopravní síti z hlediska zátěže životního prostředí, plynoucí z intenzity dopravy a monitoringu predikované zátěže na obyvatele zejména v obytných částech řešené oblasti je důležitým prvkem pro návrhovou část a bude projednán a odsouhlasen v odborných pracovních skupinách.

13.1. SWOT znečištění ovzduší

Tabulka 31 SWOT znečištění ovzduší

Silné stránky	Slabé stránky
Plnění imisního limitu benzenu	Překročené koncentrace PM ₁₀ 36. den
Plnění imisního limitu NO ₂	Překročená koncentrace BaP
Plnění imisního limitu PM _{2,5}	
Plnění ročního imisního limitu PM ₁₀	
Příležitosti	Hrozby
	Regionální rozsahu problém BaP
	Regionální rozsah problému PM ₁₀
	Nízký vliv dopravy na znečištění ovzduší
	Nedostatečný důraz na dodržování emisí jednotlivých vozidel na STK (problematika státu)
	Legislativní změny

14. Individuální automobilová doprava, pozemní komunikace

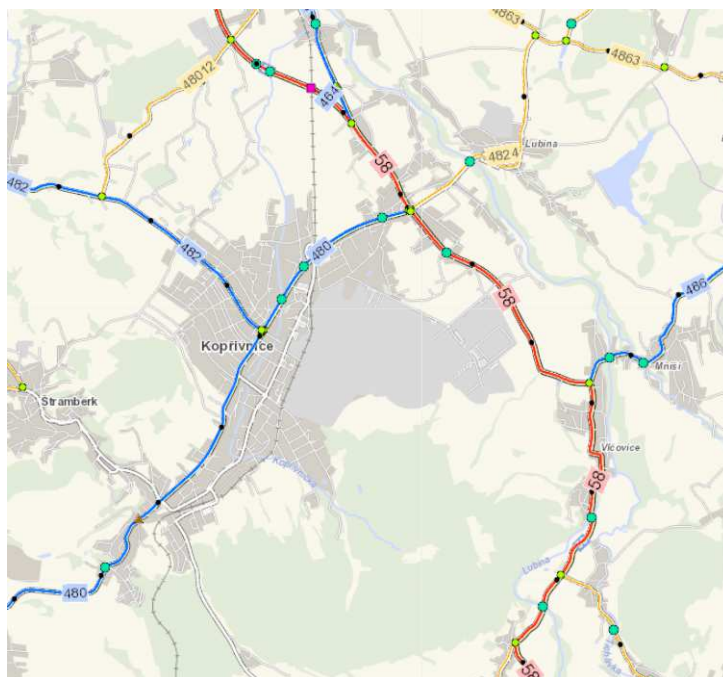
14.1. Stav sítě pozemních komunikací

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:

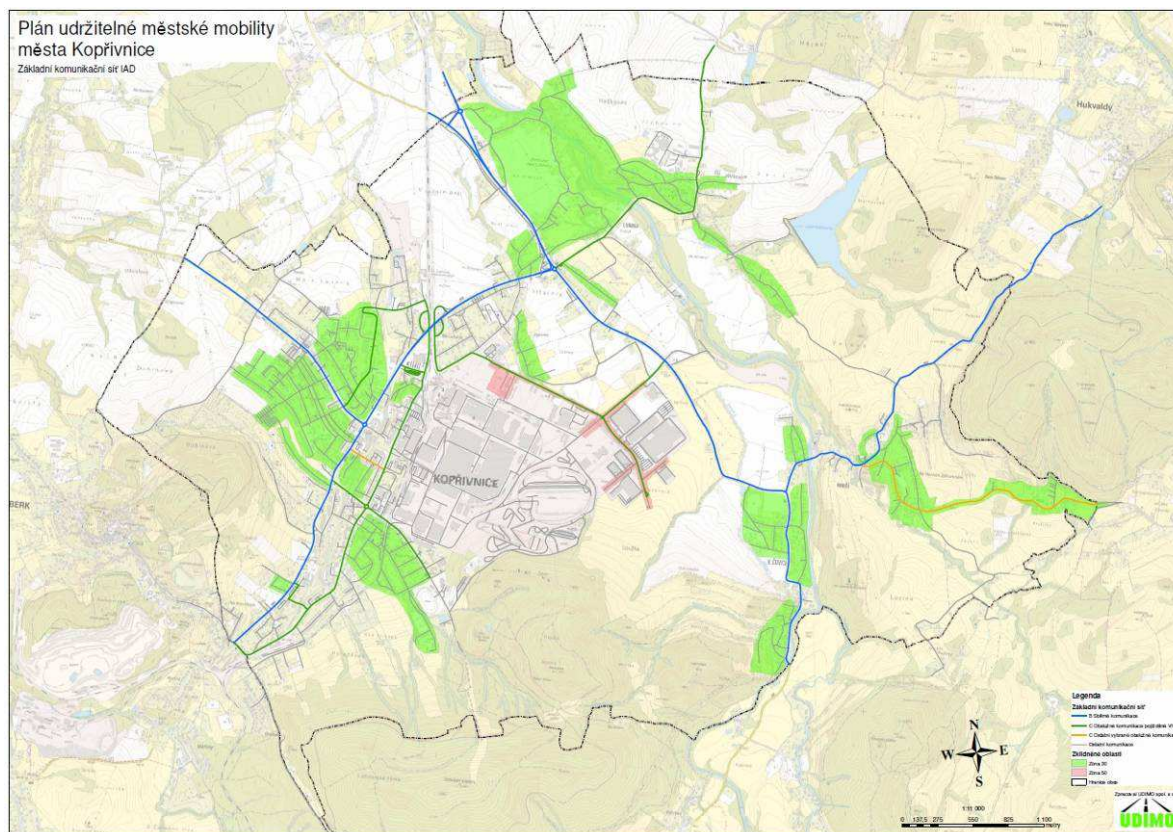
- o místní komunikace I. třídy, kterou je zejména rychlostní místní komunikace, podle prováděcí vyhlášky též dopravně nejvýznamnější sběrné komunikace ve městech
- o místní komunikace II. třídy, kterou je dopravně významná sběrná komunikace s omezením přímého připojení sousedních nemovitostí, která spojuje 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.



Obrázek 59 Zatřídění komunikací, zdroj ŘSD ČR.

15. Základní komunikační skelet, dopravní kostra města,

Základní komunikační skelet stanovuje funkci pozemních komunikací a dělí je na komunikace s dopravní funkcí a komunikace s obslužnou funkcí. Komunikace s dopravní funkcí jsou rychlostní a sběrné komunikace. Obsluhu jednotlivých nemovitostí a jejich připojení zajišťují obslužné a účelové komunikace.



Obrázek 60 Dopravně zklidněné oblasti a ZÁKOS

15.1. Převpravní vztahy, intenzita dopravy, obsazení vozidel

Obsazenost vozidel vyšla z průzkumu dopravního chování 1,3 osoby na vozidlo. Maximální intenzita dopravy dosahuje 18400 vozidel. Pro tuto intenzitu je dostačující vedení dvoupruhovými komunikacemi. Intenzity dopravy jsou znázorněny ve výkresové příloze.

Za posledních 10 let se intenzita dopravy zvýšila ve městě v průměru o 35%.

Převpravní vztahy jsou provedeny pro vnitřní a vnější dopravu.

Tabulka 32 Převpravní vztahy, zdroj průzkum dopravního chování v domácnostech obyvatel Kopřivnice

Druh dopravy	Vnitřní cesty	Vnější cesty	Cesty z/do prům. zóny	Cesty celkem
Automobilové (řidič/spolujezdec)	7678/2792	3680/856	2581/491	21641/7001
Veřejná hromadná	1745	2996	1844	8275
Cyklistická	2094	599	430	3182
Pěší	20590	257	799	23551
	34899	8388	6145	63650

Celkem město produkuje 63 650 cest. Největší část cest se realizuje v rámci města. Velká část cest se realizuje do průmyslové zóny. Zatímco cesty po městě mají vyšší vytížení osobních vozidel, cesty mimo město a do průmyslové zóny mají nižší obsazení vozidel.

Porovnáním dat lze dojít k závěru, že počet vnějších cest města tvoří z 1/3 obyvatelé města a až 2/3 obyvatelé zázemí města do něj dojíždějí.⁸

15.2. Výkonnost skeletu, hustota provozu, kapacitní rezervy

Výkonnost dopravního skeletu ve městě je určována křižovatkami a úseky. Úseky mají většinou vyšší výkonnost než křižovatky. Výkonnost dvoupruhového úseku je 20 – 25 tis. vozidel. Dosažená intenzita dopravy je max. 18 400 vozidel za 24 hodin. Většina ZÁKOS je zatížena intenzitami okolo 10 tis. vozidel.

15.3. Úroveň kvality přepravy, dostupnost území

Orientační kapacity křižovatek jsou vypočteny na základě dat z křižovatkových průzkumů. Výpočtem dle směřování dopravy v jednotlivých křižovatkách ve špičkovou hodinu byla vypočítána úroveň kvality dopravy. Ta je posuzována v úrovních A - F, kde A znamená volná tok vozidel bez ovlivnění a F znamená kolonu vozidel a nevyhovující stav.

⁸ Tvzení na základě dat z různých zdrojů s menší přesností.

Tabulka 33 Úroveň kvality dopravy a zatížení křižovatek

Číslo	Křižovatka	Typ křižovatky	Intenzita za 24 hodin na vjezdech 2008	Intenzita za 24 hodin na vjezdech r. 2018	Růstový koef. 2008/2018	Úroveň kvality dopravy 2018
1	Záhumenní x Štramberská	Průsečná	7030	8660	1.23	A
2	Štefánikova x Kpt. Jaroše	Styková	6865	11816	1.72	D
3	Záhumenní x Kpt. Jaroše	Styková	16207	16359	1.01	C
4	Záhumenní x Husova	Styková	9648	11112	1.15	E
5	Záhumenní x Obránců míru	Okružní	16325	20490	1.26	D
6	Panská x Dělnická	Styková	3285	4761	1.45	A
7	Obránců míru x Zd. Buriana	Styková	8240	10186	1.24	C
8	Obránců míru x Francouzská	Průsečná	12084	13984	1.16	D
9	Nádražní x Štefánikova	Styková	4939	10609	2.15	B
10	Čs. armády x Nádražní (SZ rampa)	Styková	12324	19254	1.56	E
11	I/58 x II/486 (Vlčovice)	Styková	7225	9706	1.34	C
12	Štefánikova x Husova	Okružní	10648	14256	1.34	A
13	Francouzská x Severní	Průsečná	2644	3019	1.14	A
14	I/58 x Lubina	Okružní	15854	20960	1.32	D
15	Čs. armády x Tesco	Styková	11196	19756	1.76	E
	Celkem		144512	194926	1.35	A-E

Výkonnost křižovatek dosahuje úrovně A-E což lze považovat za dostatečnou výkonnost ZÁKOS. V případě, že v dalším období 10 let dojde k pokračování vývoje růstu intenzit dopravy bude výkonnost křižovatek hodnocený ve stupni E zřejmě překročena.

15.4. Organizace dopravy, dopravně zklidněné oblasti

ZÁKOS je tvořen stykovými a průsečnými křižovatkami. Ve městě jsou 3 okružní křižovatky a 1 mimoúrovňová křižovatka. Světelné řízení pro křižovatky není použito. Ve městě je řízen pouze jeden přechod pro chodce.

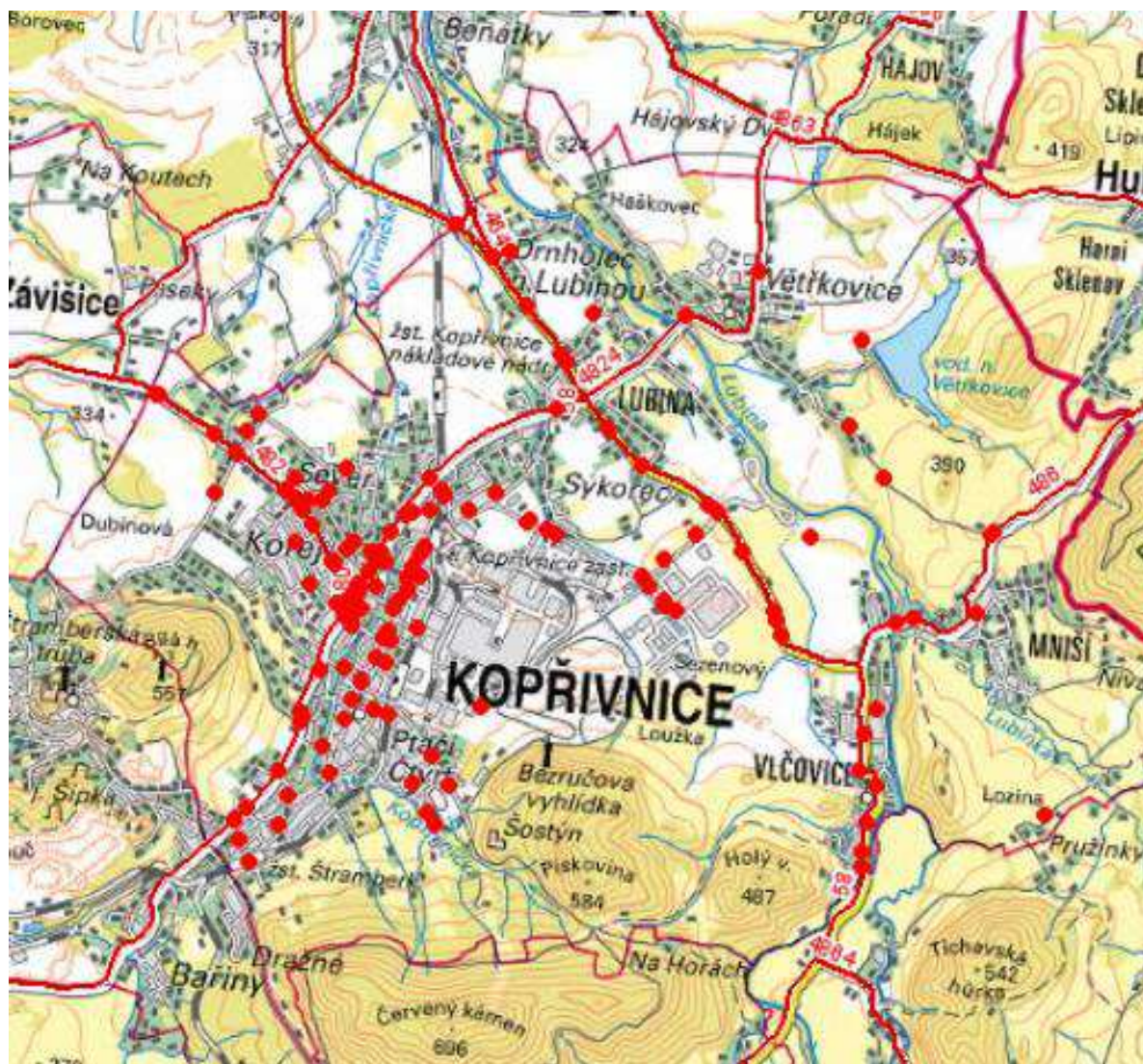
Zklidněné oblasti jsou znázorněny ve výkrese ZÁKOS.

15.5. Závady a problémové oblasti, nehodové lokality

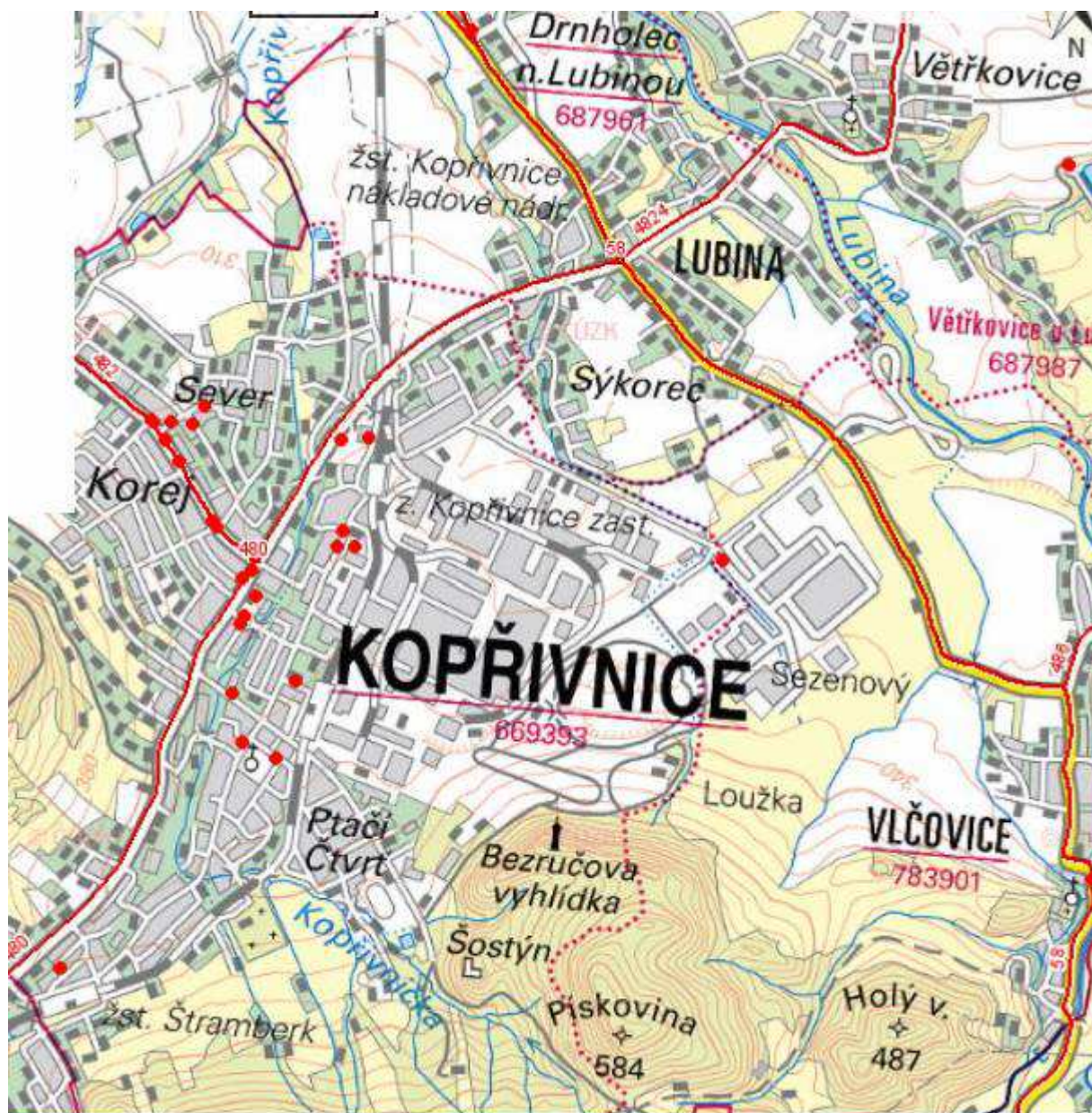
Nehodové oblasti se zranění jsou situovány zejména na ZÁKOS. V posledních 5 letech (2014 - 2018) se stalo 147 dopravních nehod se zranění. Z toho bylo 28 nehod s chodci. Nehody s chodci jsou lokalizovány převážně na ulici Obránců míru a Záhumenní. Srážka s vlakem byla jedna na ulici Husova. Přejezd je opatřen světelným signalizačním zařízením. Nehody se zaparkovaným vozidlem se zraněním byli pouze 4. Srážka dvou vozidel byla zastoupena 70x. Srážka s pevnou překážkou 11x.

Nehod s následky na zdraví pod vlivem alkoholu bylo 15.

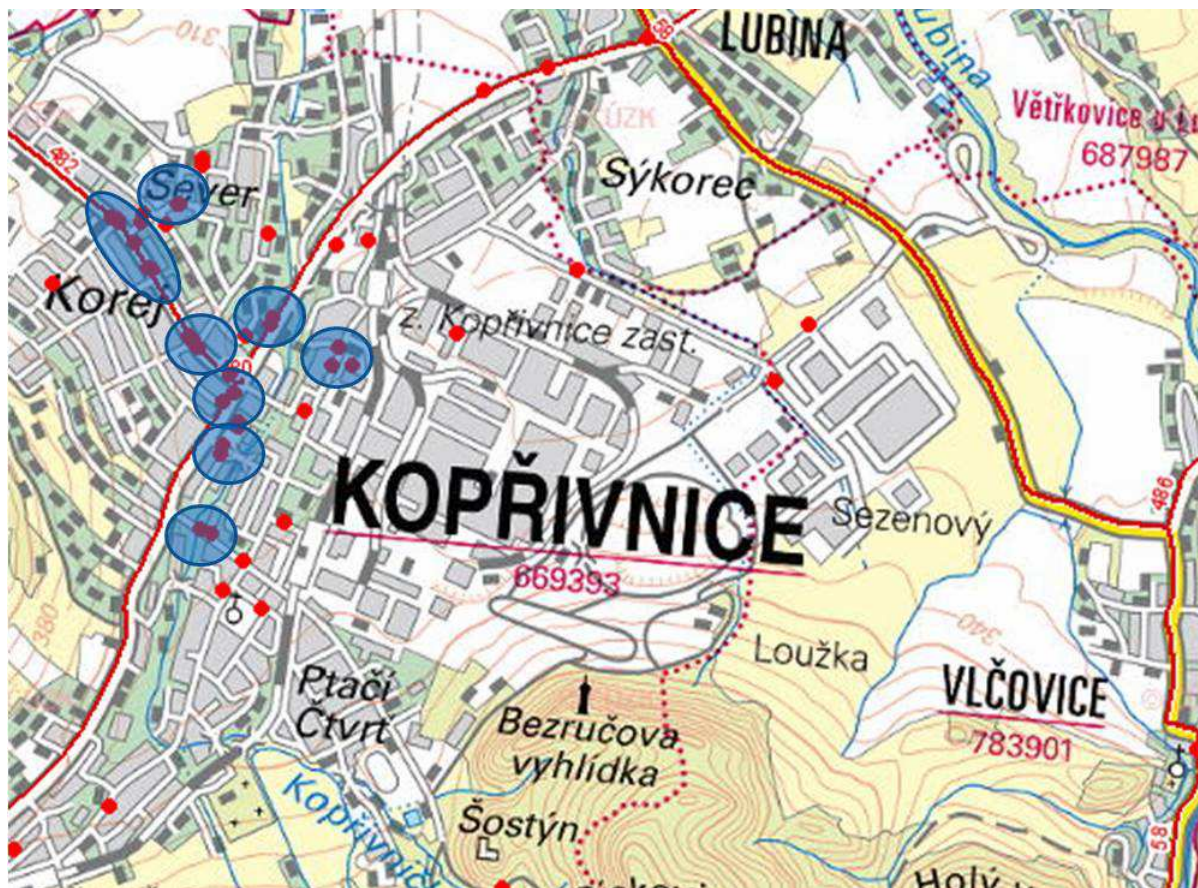
Problematický ve vztahu nehod a intenzity provozu je zejména úsek ulice Štefánikova (centrum města) a dále ulice Čs. armády, Obránců míru a Záhumenní. Dopravní nehody se zraněním se také vyskytují na průtahu Vlčovicemi.



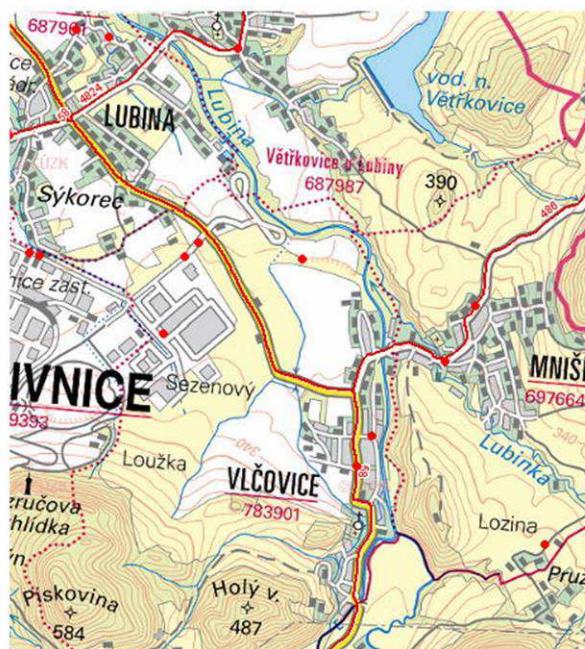
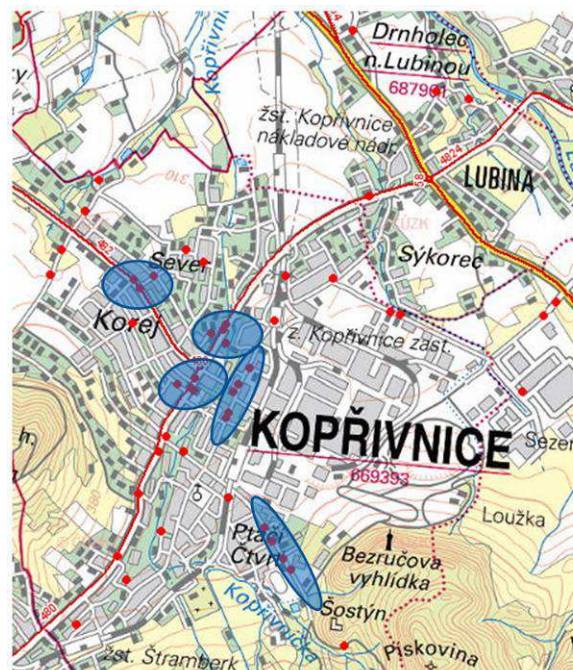
Obrázek 61 Nehody se zraněním za 5 let, 2014 - 2018



Obrázek 62 Nehody s chodci se zraněním za 5 let



Obrázek 63 Nehody s chodci za 10 let, centrum města



Obrázek 64 Nehody cyklistů za 10 let



Obrázek 65 Nehody cyklistů s chodci za 10 let

15.6. SWOT.

Tabulka 34 SWOT analýza automobilové dopravy

Silné stránky	Slabé stránky
<p>Dostupnost dálnice D48 po silnici I/58</p> <p>Obchvat Příboru po I/58</p> <p>Nízké intenzity dopravy</p> <p>Zklidnění dopravy v obytných oblastech</p> <p>Dostatečné kapacity ZÁKOS</p> <p>Příprava okružní křižovatky Francouzská x Obránců míru.</p>	<p>Chybějící obchvat Vlčovic</p> <p>Nákladní doprava od Štramberku</p> <p>Nehodovost se zraněním v centru (Štefánikova ulice)</p> <p>Nehodovost na Obránců míru, Záhumenní a Čs. armády</p>
Příležitosti	Hrozby
<p>Výstavba obchvatu Vlčovic</p> <p>Zvýšení podílu udržitelné dopravy</p> <p>Přechod na elektromobilitu</p>	<p>Růst intenzit dopravy o 35 % za 10 let.</p>

16. Doprava v klidu (statická doprava)

16.1. Nabídka v centru města

Parkování v centru města je regulováno časovým omezením. Tato regulace je dostatečná pro zajištění chodu maloobchodu v centru. Maloobchodu konkurují velké řetězce Kaufland, Penny, Tesco a Lidl, které mají vlastní parkoviště. V blízkosti centra je také Albert, který využívá parkoviště městské. V případě zvedení zpoplatnění v centru města dojde ke zvýšenému tlaku na parkoviště obchodních řetězců, kteří osadí svá parkoviště závorami s bezplatnou sazbou po dobu nákupu např. 1 - 2 hodiny. Tato úprava by nejspíše nepovedla k regulaci parkování (snížení užívání osobních vozidel), ale zvýšení užívání služeb řetězců.

Současně je plánováno z centra města rozšíření Muzea Tatry.

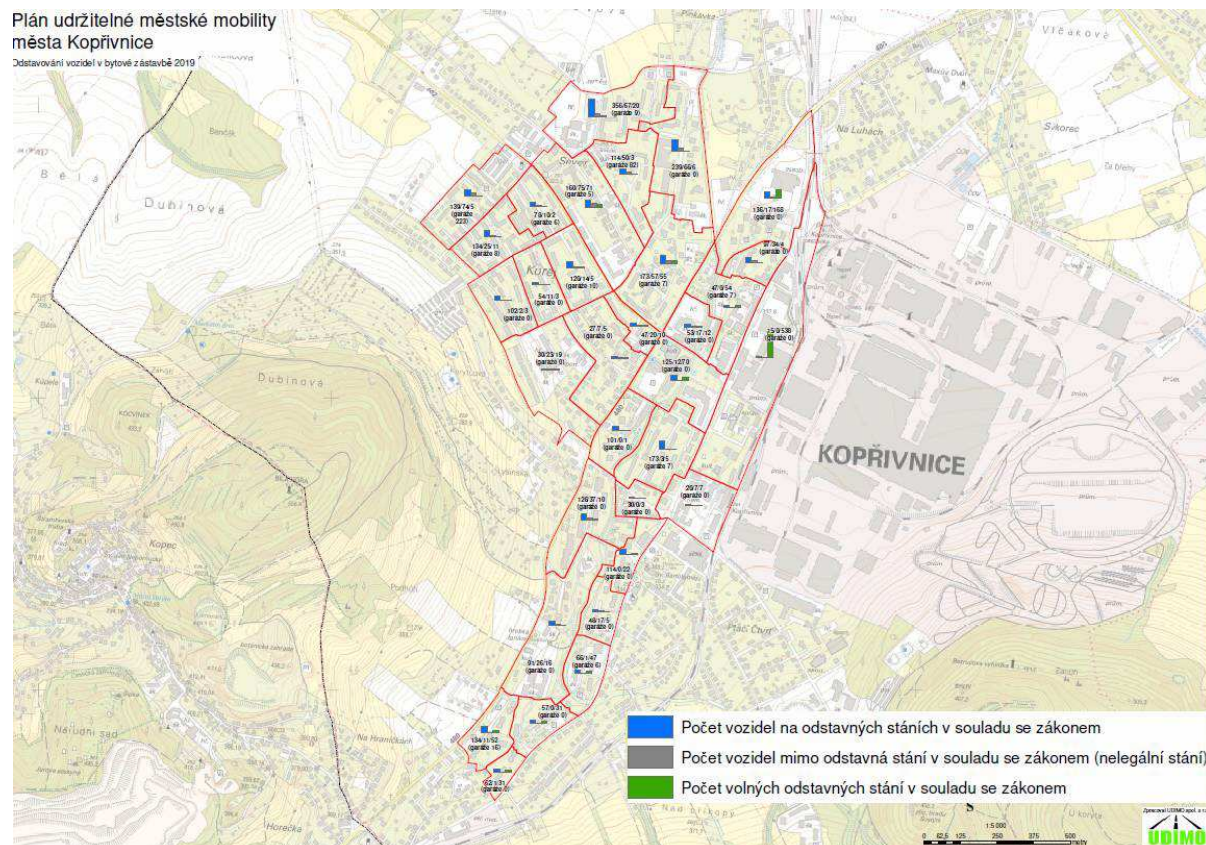
Obsazenost jednotlivých parkovišť v centru města je podrobněji obsažena v samostatné dokumentaci Koncepce statické dopravy města Kopřivnice.

16.2. Odstavování v bytových souborech

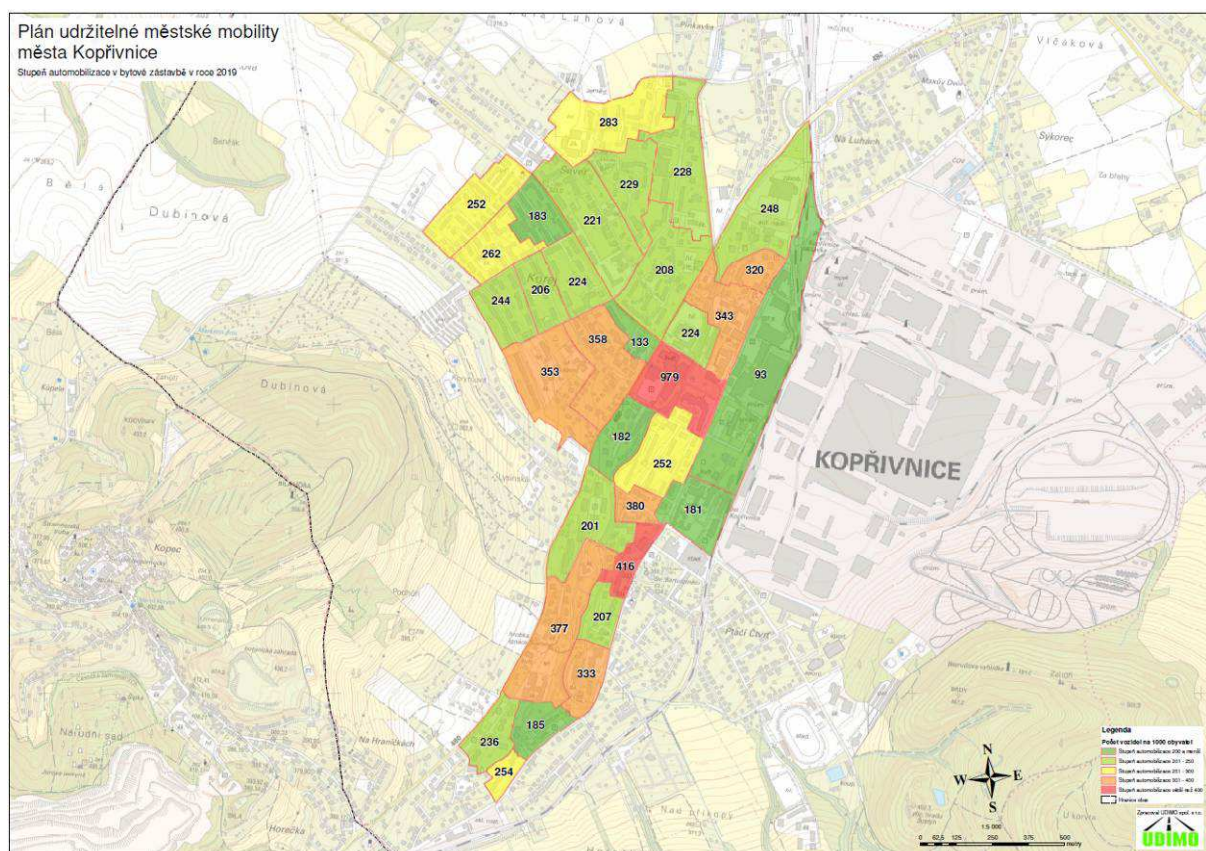
Statická doprava je podrobněji řešena v samostatném dokumentu Koncepce statické dopravy. Na základě průzkumů dopravy jsou zde prezentovány souhrnné výsledky nutné pro rozhodování celého dopravního systému. Výsledky průzkumu odstavování vozidel jsou přehledněji prezentovány ve výkresové příloze. Obsahují zejména odstavování vozidel v bytové zástavbě, kde je zřejmý počet odstavených vozidel v souladu se zákonem, mimo zákon a počet volných stání. Z těchto je vypočítána nabídka a poptávka po parkování a jednotlivé bilance.

Stupeň automobilizace je vypočítán přiřazením počtu obyvatel v území dle ČSÚ počtu vozidel stojících na terénu. V případě, že jsou některá vozidla v systému P+G tj. parkují dále od svého bydliště, je to z výsledků zřejmé zejména tam, kde stupeň automobilizace jedné zóny je nadprůměrný a vedlejší podprůměrný. Vlivem metodiky jsou totiž tato vozidla přiřazena do nesprávného území, s tímto jevem je nutné při interpretaci výsledků počítat.

Od roku 2014 zavedeny parkovací karty v ulicích Kpt. Nálepky, Dukelská a Sokolovská. Cílem systému je upřednostnit v potřebách parkování na těchto ulicích obyvatele Kopřivnice, kteří bydlí v dotčené lokalitě. Ceny rezidentní karty: 1. karta 0 Kč, 2. karta 2000 Kč. Ceny abonentní karty 1. karta 0 Kč, 2. karta 2000 Kč.



Obrázek 66 Odstavování vozidel v bytové zástavbě v noci



Obrázek 67 Stupeň automobilizace v jednotlivých částech bytové zástavby

Jak je zřejmé z výsledků šetření systém P+G funguje zejména pro lokalitu kpt. Nálepky, ale i Korej, sídliště Sever nebo Jih.

Celkový počet vozidel v bytové zástavbě je 3939 vozidel z toho je odstaveno mimo zákon 684 vozidel. Z toho je 71 dodávek (tj. 1,8 % poptávky). Počet vozidel roste v průměru o 1,6 % ročně. Od roku 2008 do roku 2019 narostl počet vozidel o 585. Od roku 2008 do roku 2019 narostl počet míst o 703. Celkově chybí 94 míst v roce 2008 chybělo 212 míst.

Na parkovištích obchodních domů je odstaveno 51 vozidel. Parkoviště obchodních domů nejsou prioritně určena pro odstavení vozidel bydlícími. Ve většině případů je toto omezeno dopravním značením. V rámci analýzy byla parkoviště započítána do nabídky.

Tabulka 35 Odstavení vozidel u obchodních domů

	Nabídka míst	Odstaveno vozidel
Tesco	202	36
Albert ⁹	129	86
Kaufland	229	0
Lidl	102	0
Penny (Obránců míru)	48	15
Penny (Ledwinky)	73	0

U obchodních domů bylo odstaveno celkem 51 vozidel (bez parkoviště Albert). Celková kapacita u obchodních domů je 654 míst (bez parkoviště Albert).

V rodinné zástavbě na komunikacích bylo nalezeno 192 vozidel z toho 12 dodávek (tj. 6,2% poptávky u RD).

Tabulka 36 Odstavování vozidel v bytové zástavbě, vývoj

	Legálně odstaveno	Mimo zákon	Volných míst	Z nabídky dodávek	Poptávka 2019	Nabídka 2019	Poptávka 2008	Nabídka 2008	Roční růst poptávky	Roční růst poptávky v %
Sever A	1044	315	155	33	1359	1199	1180	926	16	1.4%
Sever B	333	68	72	7	401	405	367	395	3	0.8%
Střed	449	22	86	5	471	535	434	418	3	0.8%
Jih I	698	93	214	9	791	912	580	589	19	3.3%
Pod Bílou horou II	351	109	18	10	460	369	384	385	7	1.8%
Pod Bílou horou I	380	77	45	7	457	425	409	429	4	1.1%
Celkem bytová zástavba	3447	684	590	83	3939	3845	3354	3142	53	1.6%

⁹ Jedná se o městské parkoviště pro rezidenty, abonenty a návštěvníky s omezením doby parkování na 3 hodiny.

Tabulka 37 Stupeň automobilizace v jednotlivých ZSJ

	Poptávka 2019	Poptávka 2008	Obyvatel 2019	Obyvatel 2008	Roční růst poptávky	Roční růst poptávky v %	Stupeň automobilizace 2019	Stupeň automobilizace 2008
Sever A	1359	1180	5714	5085	16	1.4%	238	232
Sever B	401	367	1476	2295	3	0.8%	272	160
Střed	471	434	3209 (1622)	3690	3	0.8%	147	118
Jih I	791	580	3189	3616	19	3.3%	248	160
Pod Bílou horou II	460	384	2002	947	7	1.8%	230	161
Pod Bílou horou I	457	409	2164	2380	4	1.1%	211	181
Celkem bytová zástavba	3939	3354	17754	19013	53	1.6%	222	174

Stupeň automobilizace v bytové zástavbě zjištěný průzkumem v terénu dosáhl stupně 222 vozidel na 1000 obyvatel. V roce 2008 to bylo 174 vozidel na 1000 obyvatel. Tyto hodnoty jsou podprůměrné.

Dle průzkumu v domácnostech dosáhl celkový stupeň automobilizace vč. rodinných domů 413 vozidel na 1000 obyvatel. 29% rodin nevlastní vozidlo, 55 % rodin vlastní 1 vozidlo, 13 % rodin vlastní 2 vozidla a 3 % rodin vlastní 3 a více vozidel.

27 % rodin plánuje zvýšení počtu vozidel v nadcházejících 5 letech. 5 % rodin zvažuje pořízení elektromobilu.

4 % rodin je ochotna si koupit parkovací místo na etážovém parkovišti za cenu 250 tis. Kč.

28 % rodin by uvítalo nabíjecí stanici EV u domu. 9 % by uvítalo nabíjecí stanici jinde ve městě a 63% domácností by nabíjecí stanici neocenilo.

16.3. SWOT statické dopravy

Tabulka 38 SWOT analýza automobilové dopravy

Silné stránky	Slabé stránky
<p>Stupeň automobilizace je nízký</p> <p>Růst stupně automobilizace je pomalý</p> <p>Bilance nabídky a poptávky je zvládnutelná</p> <p>Je zavedena rezidentní zóna</p> <p>Časová regulace stání v centru města</p> <p>Zajištění parkování rezidentů na parkovišti u Alberta.¹⁰</p>	<p>Disproporce lokalizace nabídky a poptávky</p> <p>Převis poptávky na sídlišti Sever a Pod Bílou horou</p> <p>Nízký počet nabíjecích stanic</p> <p>Nedostatečná ochota výstavby nabíjecích stanic odpovědnými orgány a institucemi</p> <p>Využívání parkoviště Penny rezidenty</p>
Příležitosti	Hrozby
<p>Výstavba obchvatu Vlčovic</p> <p>Zvýšení podílu udržitelné dopravy</p> <p>Přechod na elektromobilitu</p> <p>Možnost realizace etážových stání</p> <p>Zvýšení atraktivity centra revitalizací</p> <p>Zvýšení atraktivity rozšířením Muzea Tatra</p>	<p>Růst intenzit dopravy o 35% za 10 let.</p> <p>Zavedení závorových systémů u obchodních řetězců</p>

17. Veřejná osobní doprava (včetně železnice)

17.1. Stav infrastruktury (trasy, zastávky, terminály)

Kopřivnice je obsluhována autobusovou regionální dopravou a železníci. Železnice je zajišťována tratí č. 325 Studénka - Veřovice. V těchto stanicích je zajištěn přestup na další směry. Dojezdový čas do krajského města Ostravy je srovnatelný autobusem i vlakem (okolo 1 hodiny). Tento čas je na hranici využitelnosti VHD. Pro zlepšení atraktivity spojení by bylo nutné zrychlení alespoň o 15 minut. Osobním vozidlem je Ostrava dostupná do 35 minut, tento čas je vyhovující pro dojíždění za prací i do školy.

Terminály jsou v Kopřivnici 2. První je tvořen párem zastávek Autobusové nádraží a železniční zastávky Kopřivnice zastávka ve vzdálenosti cca 65 m. U terminálu lze v současné době parkovat u obchodního domu Tesco nebo v sídlišti bytových domů. Samostatná stání P+R zde nejsou k dispozici.

Druhý přestupní uzel lze najít při železniční stanici Kopřivnice spolu s autobusovou zastávkou Kopřivnice, žel. st., která je vzdálena cca 150 m. Tato dvojice zastávek je přímo v centru města a obepíná z obou stran polikliniku. Před železniční stanicí je cca 17 parkovacích míst.

Autobusové zastávky jsou v majetku města. Železniční zastávky a stanice jsou v majetku SŽDC.

¹⁰ Parkoviště v majetku města.

Hodnocení bezbariérovosti zastávek je provedeno v části věnující se pěší dopravě.

Na základě participace a projednání se studenty škol byl na autobusovém nádraží označen problém s nepříznivými občany. Toto snižuje atraktivitu veřejné hromadné dopravy.



Obrázek 68 Železniční stanice Kopřivnice, nerekonstruovaný stav

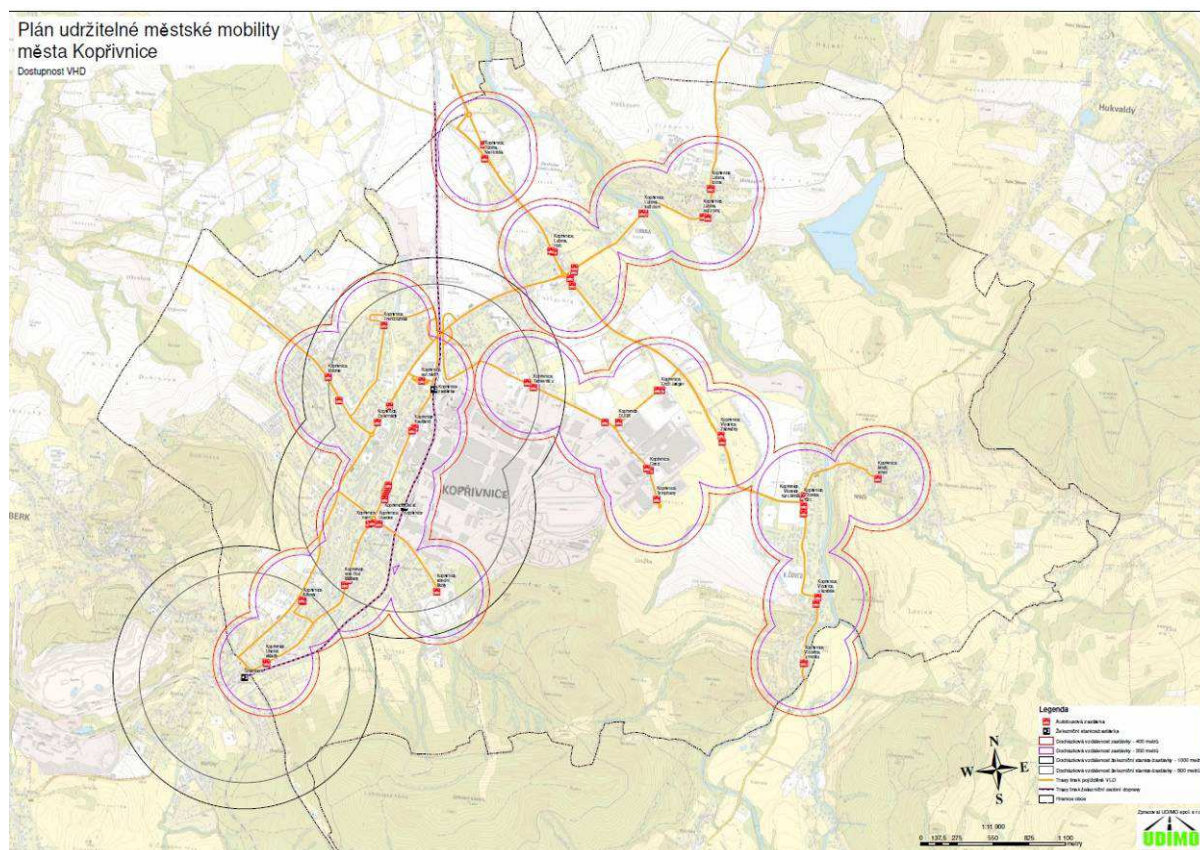
17.2. Dosažitelnost zastávek, kvalita pěších přístupů

Dosažitelnost zastávek byla hodnocena pro normové vzdálenosti dostupnosti 350 a 400 m. Pro vlak pak byla stanovena limitní hodnota dostupnosti 800 a 1000 m. Mimo část Mniší je Kopřivnice dostatečně pokryta sítí VHD. Železniční stanice situovaná ve středu města umožňuje dobrou dostupnost prakticky celého města (bez místních částí). Kvalita pěších přístupů na zastávky jsou hodnocena v kapitole zabývající se pěší dopravou.

Tabulka 39 Zatřídění zastávek VHD na hodnocené síti¹¹

Hodnocení zastávek	Počet	Podíl
Vyhovuje	14	58%
Částečně vyhovuje	9	38%
Nevyhovuje	1	4%

¹¹ Mimo pěší trasy vyhodnocení v rámci dokumentace Analýza bezbariérovosti vybraných tras a objektů v Kopřivnici k roku 2018



Obrázek 69 Dostupnost veřejné hromadné dopravy

17.3. Přepavní vztahy a zatížení sítě, přestupní vazby

Přestupní vazby jsou zejména mezi vlakem a příměstskou autobusovou dopravou v dopravním uzlu železniční stanice Kopřivnice a terminálu při Autobusovém nádraží.

Objednatelem dopravní nabídky je koordinátor IDS, společnost KODIS. Koordinátor dopravy neeviduje počet odbavených osob na území Kopřivnice.

17.4. Využití nabídky, kapacitní rezervy

Dopravní nabídka je tvořena příměstskou autobusovou dopravou a železniční dopravou. Dopravní nabídka a dopravní výkony byly provedeny dle jízdních řádů online na IDOS.CZ v podzimním období roku 2019. Celkem je objednáváno 356 spojů v pracovní den a 110 spojů o víkendovém dni se zastávkou v Kopřivnici. Dopravní výkon v pracovní den je 1687 vozokilometrů a o víkendovém dni 512 vozokilometrů. Počítáno z mezizastávkových úseků v Kopřivnici. Přesahy k zastávkám mimo město nejsou zohledněny.

V následující tabulce je provedena analýza po linkách. Tabulka obsahuje dopravce, délku linky v rámci města Kopřivnice, počet spojů v pracovní den (X), počet spojů o víkendovém dni (t) a dopravní výkony v rámci města Kopřivnice. Tato analýza byla provedena protože v rámci IDS nejsou evidovány objednávané objemy VLD po obcích.

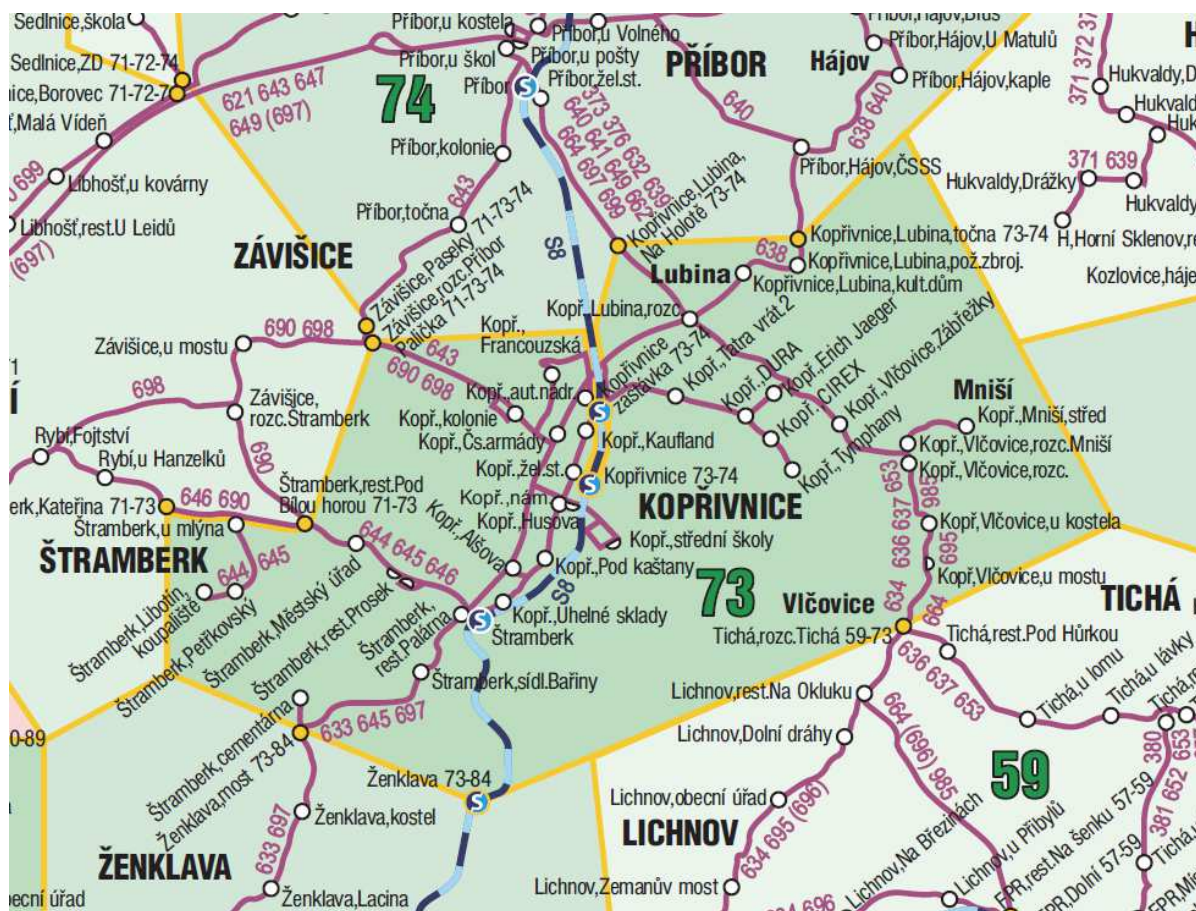
Tabulka 40 Nabídka příměstské autobusové dopravy a dopravní výkony v pracovní den a průměrný víkendový den

Linka	Dopravce	Délka	Spojů X	Spojů t	Dopravní výkon X	Dopravní výkon t
Kopřivnice-Veřovice-Bordovice	Transdev Morava s.r.o.	5	2	0	10	0
Nový Jičín-Veřovice-Lichnov-Kopřivnice	Transdev Morava s.r.o.	8-12	3	0	28	0
Nový Jičín-Mořkov-Kopřivnice-Nový Jičín	Transdev Morava s.r.o.	2-8	26	9	119	30
Ostrava-Stará Ves nad Ondřejnicí-Brušperk-Kateřinice-Příbor-Kopřivnice	ČSAD Vsetín a.s.	2	2	0	4	0
Ostrava-Stará Ves nad Ondřejnicí-Brušperk-Fryčovice-Příbor-Kopřivnice	ČSAD Vsetín a.s.	2	4	0	8	0
Kopřivnice-Příbor-Mošnov	ČSAD Vsetín a.s.	5	6	3	30	15
Kopřivnice-Veřovice-Frenštát pod Radhoštěm	ČSAD Vsetín a.s.	2	6	6	12	12
Kopřivnice-Lichnov-Frenštát pod Radhoštěm	ČSAD Vsetín a.s.	7-10	23	18	221	180
Kopřivnice-Tichá-Kunčice pod Ondřejníkem	ČSAD Vsetín a.s.	8	2	0	16	0
Kopřivnice-Tichá-Kozlovice-Lhotka	ČSAD Vsetín a.s.	6-8	10	0	64	0
Kopřivnice-Kopřivnice,Lubina-Příbor,Hájov	ČSAD Vsetín a.s.	4-13	18	0	100	0
Kopřivnice-Hukvaldy	ČSAD Vsetín a.s.	3-5	5	3	23	11
Kopřivnice-Příbor-Trnávka-Petřvald	ČSAD Vsetín a.s.	5	18	8	90	40
Kopřivnice-Příbor-Mošnov-Ostrava	ČSAD Vsetín a.s.	5-7	35	17	185	84
Kopřivnice-Bartošovice	ČSAD Vsetín a.s.	2	17	6	34	12
Kopřivnice-Štramberk	ČSAD Vsetín a.s.	2-4	19	12	42	34
Kopřivnice-Štramberk-Rybí-Nový Jičín	ČSAD Vsetín a.s.	2	22	0	44	0
Bílovec-Studénka-Příbor-Kopřivnice	ČSAD Vsetín a.s.	5	8	0	40	0
Frenštát pod Radhoštěm-Tichá-Kopřivnice	ČSAD Vsetín a.s.	5-8	22	0	128	0
Frýdek-Místek-Příbor-Kopřivnice	ČSAD Vsetín a.s.	2	13	2	26	4
Frenštát pod Radhoštěm-Příbor-Mošnov-Ostrava	ČSAD Vsetín a.s.	5	3	0	15	0
Nový Jičín-Rybí-Štramberk-Kopřivnice	ČSAD Vsetín a.s.	3-5	32	20	124	61

Nový Jičín-Rybí-Kopřivnice	ČSAD Vsetín a.s.	2-5	21	2	95	10
Nový Jičín-Příbor-Kopřivnice	ČSAD Vsetín a.s.	5	23	4	115	20
Kopřivnice-Frenštát pod Radhoštěm-Rožnov pod Radhoštěm	ČSAD Vsetín a.s.	6-10	16	0	114	0
Celkem			356	110	1687	512

17.5. Ukazatele kvality přepravy, dostupnost území

Všechny vozidla příměstské autobusové dopravy jsou vybavena wifi, USB a klimatizací. Ve vozidlech lze platit kartou. Z tohoto pohledu je standard kvality PAD vysoký. Dostupnost území je dostatečná. Pro tento účel byly sestaveny izochrony dostupnosti. Bezbariérovost je hodnocena v rámci pěší dopravy.



Obrázek 70 Regionální linky ODIS

17.6. Služby pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace

Hodnocení bezbariérovosti zastávek je provedeno v části věnující se pěší dopravě a ve výkresové příloze, kde jsou zastávky hodnoceny v kategoriích vyhovuje, částečně vyhovuje, nevyhovuje.

17.7. Integrace osobní dopravy, koordinace a harmonizace nabídky jednotlivých druhů VHD a jednotlivých přepravců

Koordinaci nabídky zajišťuje KODIS tj. koordinátor integrovaného dopravního systému Moravskoslezského kraje, který je objednatelem dopravní obslužnosti. Kopřivnice spadá do oblasti Novojičínsko východ a Novojičínsko západ. Na území města jsou provozovány linky dopravci ČSAD Vsetín a Transdev Morava, s.r.o.

Spoje na železniční trati 325 jsou integrovány do IDS v rámci linky S8.

17.8. Závady a problémové oblasti

Problémem je nehezký stav železniční stanice Kopřivnice a problém s vyloučenými skupinami obyvatel na autobusovém nádraží.

17.9. Skladba vozového parku VHD ve vazbě na alternativní druhy energie

Na železniční trati jsou provozovány vlaky motorovou trakcí. ČSAD Vsetín provozuje 73 autobusů ve skladbě 22 naftových a 51 CNG. Transdev provozuje 44 autobusů z toho 9 naftových a 35 CNG. 100% dopravní nabídky VHD je v Kopřivnici tvořeno vozidly na fosilní paliva.

17.10. SWOT.

Tabulka 41 SWOT analýza veřejné hromadné dopravy

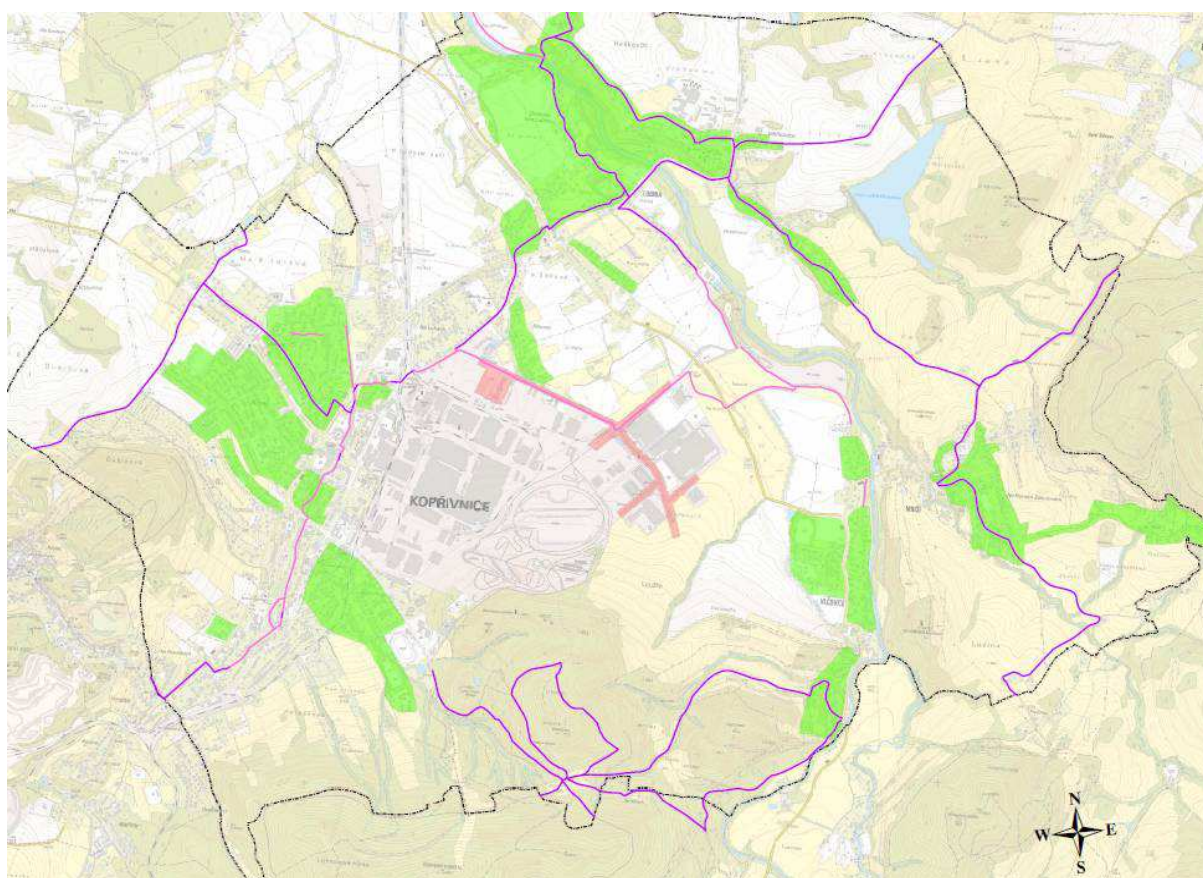
Silné stránky	Slabé stránky
Existence železnice zařazené do IDS pod linkou S8	Malá atraktivita nádraží Kopřivnice
Železniční stanice v centru města	Problém s nepřizpůsobivými občany na autobusovém nádraží
Existence 2 přestupních uzlů	Motorová trakce vlaků
100 % vozidel s klimatizací v PAD	100% dopravní nabídky VHD na fosilní paliva
Možnost platit kartou	
Wifi ve vozidlech PAD	
Příležitosti	Hrozby
Zlepšení atraktivity železniční stanice	Řešení P+R u autobusového nádraží na plochách parkoviště Tesco
Zlepšení komunikace KODIS a města	Vysoká cena vozidel s bezemisním pohonem
Zavedení elektromobility nebo vodíkových autobusů	

18. Cyklistická doprava

Analýza cyklistické dopravy vychází ze zpracovaného Generelu cyklistické dopravy města Kopřivnice (2016),

Analýzou intenzit pěších a cyklistů lze konstatovat, že cyklisté se mohou pohybovat po Společných stezkách pro pěší a cyklisty převážně šířky 3,0 prakticky všude ve městě. Výjimkou může být ulice Štefánikova, kde jsou intenzity chodců nejvyšší. Mimo centrum města je možné cyklistický provoz realizovat společnou stezkou pro pěší a cyklisty šířky 2,0 – 3,0 m.

Lepším řešením je zřízení samostatné stezky pro cyklisty či stezky pro pěší a cyklisty dělené. Provoz cyklistů po komunikacích s vozidly je nevhodný zejména na ulici Záhumenní, která má úzký hlavní dopravní prostor a současně je zde intenzita dopravy 15 tis. vozidel.

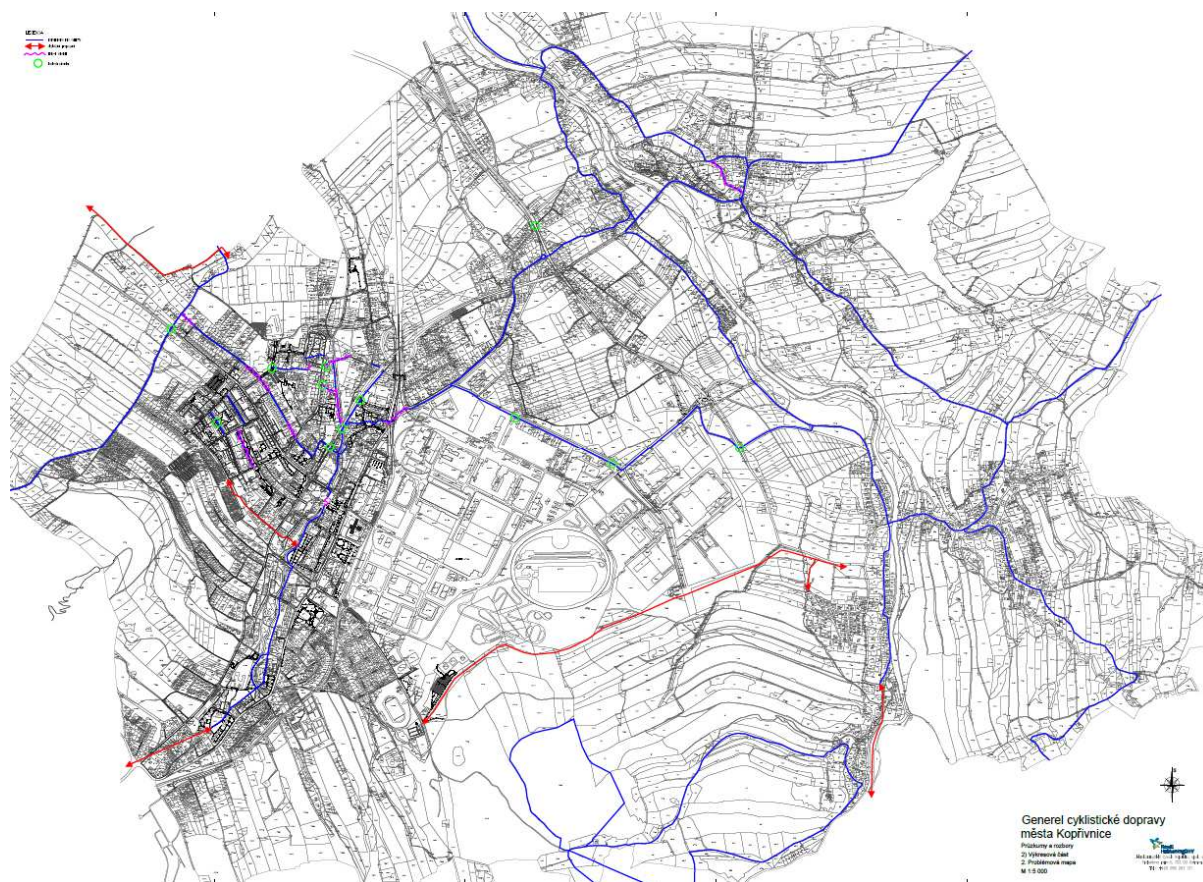


Obrázek 71 Základní síť cyklistických tras, stav

Generel cyklistické dopravy města Kopřivnice navrhuje:

Navrhuje se 6 základních tras, z toho tři ve směru sever-jih a tři ve směru východ – západ, které vytvoří kostru v území.

1. **Podél Lubiny** – jedná se o severojižní trasu ve výhledu pokud možno maximálně sledující tok řeky Lubiny od Příbora do Frenštátu pod Radhoštěm.
2. **Východozápadní** – jedná se de facto o průběh stávající trasy 502, s případnými drobnými úpravami.
3. **Podél Kopřivničky** – v návaznosti na stávající cyklostezku je navrženo napojení do Štramberka na jihu a do Příbora na severu.
4. **Severojižní** – trasa ve směru od Příbora do Lubiny sleduje původní stopu silnice I/58, dále vede k žel. zastávce a sleduje železniční trať s pokračováním na Lichnov.
5. **Horní** – trasa od cyklostezky podél Lubiny přes průmyslový park pod Šostýnem k plaveckému bazénu a dále ulicí Husovou a pod Bílou horou k ul. K Očnímu.
6. **Dolní** – trasa ve směru východ – západ od rondelu v průmyslovém parku přes centrum s pokračováním do Závěšic.



Obrázek 72 Problémová mapa cyklistické dopravy zdroj Generel cyklistické dopravy města Kopřivnice (2016), DHV

18.1. SWOT

Tabulka 42 SWOT analýza cyklistické dopravy

Silné stránky	Slabé stránky
Základní páteř stezek vybudována	Problém sjezdu od Šostýna, kolize s chodci
Množství zklidněných oblastí (zóny 30)	Chybějící stezka podél silnice I/58 ve Vlčovicích
Stezka kolem Kopřivničky	Propojení Vlčovic a Husovy ulice
Stezka do průmyslové zóny	Propojení ulice Sportovní a stezky kolem Kopřivničky
Stezka Lubina	Propojení ulice stezky od Družební a stezky kolem Kopřivničky
Stezka Mniší	Chybějící stezka podél Záhumenní do Štramberka
	Nehodovost cyklistů na Husově, Obránců míru, Čs. armády, a Záhumenní
Příležitosti	Hrozby
Rozvoj elektrokol	Zvýšený počet nehod se zraněním
Zvýšení podílu cyklistů na dojíždění do práce	

19. Pěší doprava

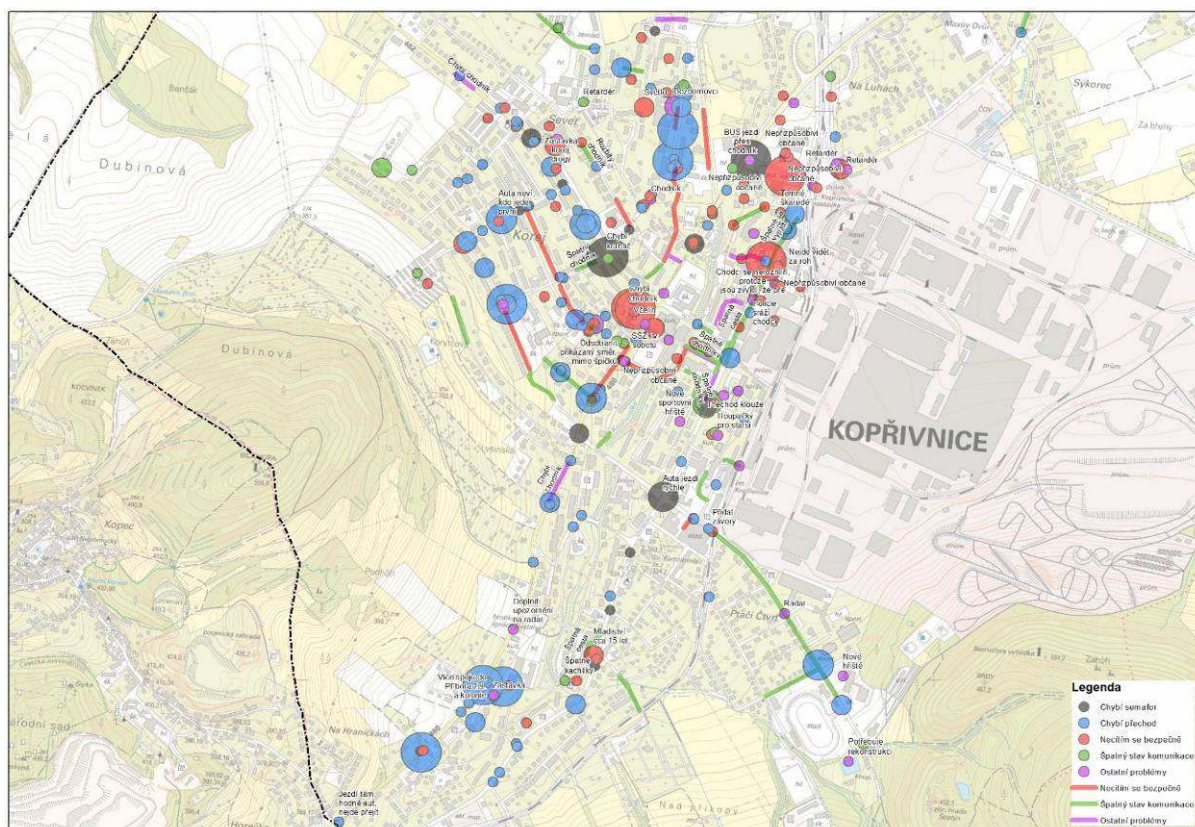
Analýza pěší dopravy částečně vychází z **Analýzy bezbariérovosti vybraných tras a objektů v Kopřivnici k roku 2018**. Hodnocená síť z podkladové dokumentace je v analýze rozšířena.

19.1. Stav sítě základních pěších tras, posouzení stavu, závady v pohybu osob

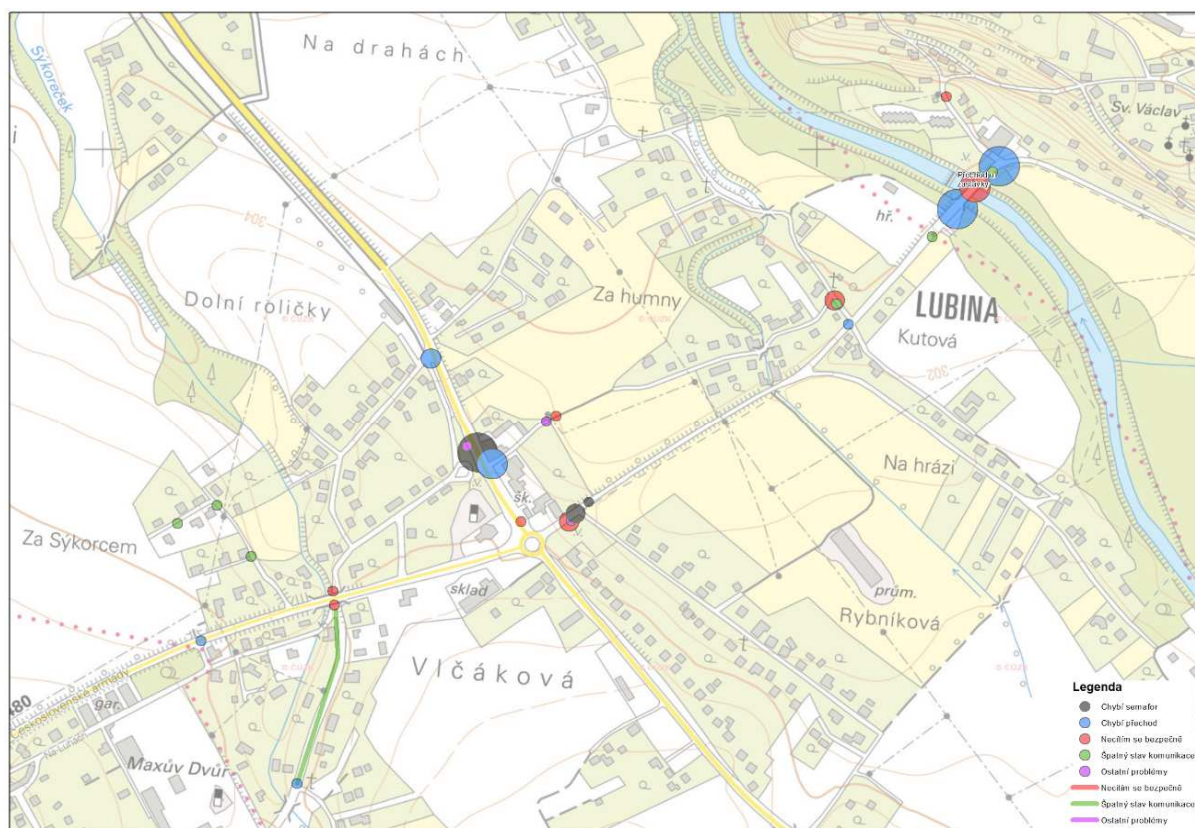
Bezpečná cesta do školy

Bezpečná cesta do školy je souhrn estetických, technických, infrastrukturních a organizačních opatření eliminující nebezpečná místa.

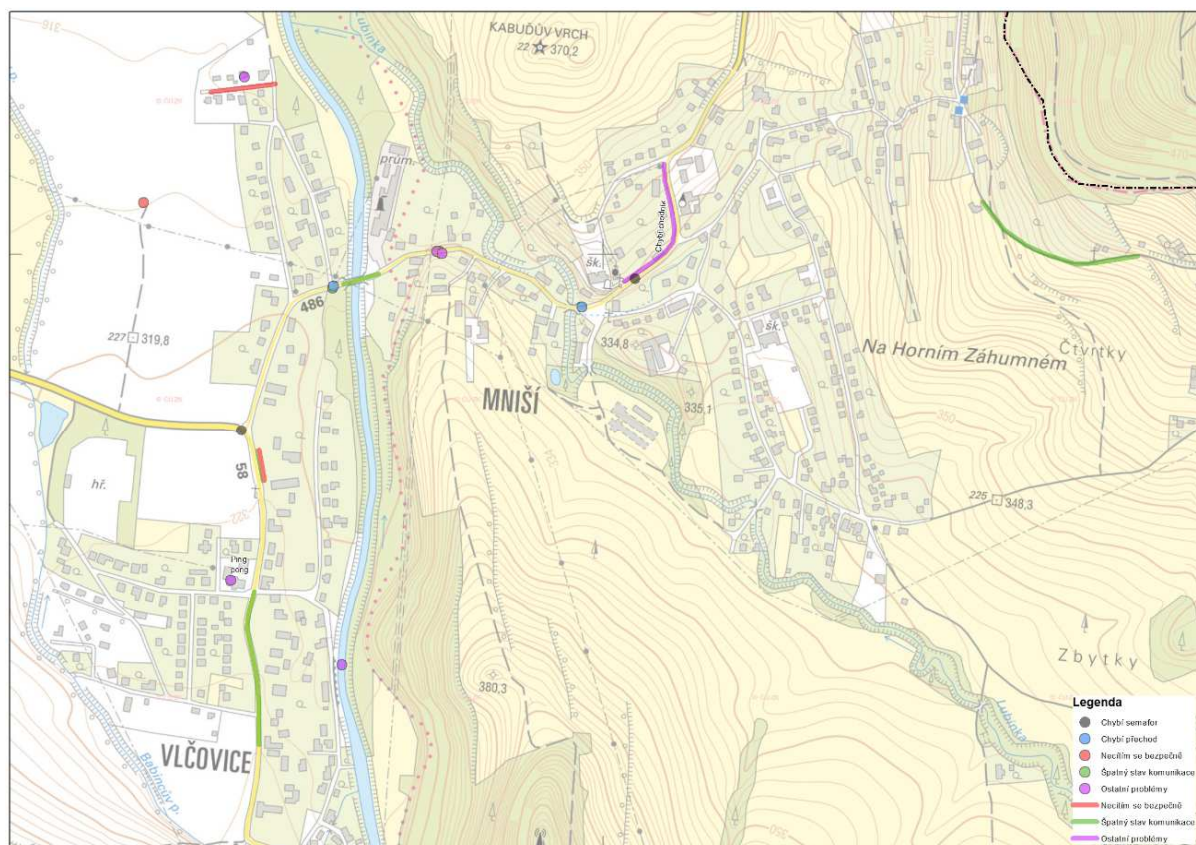
Zejména žáci 9. tříd se neomezili pouze na dopravní problémy a do skupiny "kde se necítím bezpečně" zaznačovali také místa výskytu sociopatogenních jevů např. bezdomovectví, drogy apod.



Obrázek 74 Participační mapa problémů Kopřivnice - chybějící přechody (modře), chybějící semafor (černě), špatný stav komunikace (zeleně), nebezpečné místo (červeně)



Obrázek 75 Participační mapa problémů Lubina - chybějící přechody (modře), chybějící semafor (černě), špatný stav komunikace (zeleně), nebezpečné místo (červeně)



Obrázek 76 Participační mapa problémů Mniší - chybějící přechody (modře), chybějící semafor (černě), špatný stav komunikace (zeleně), nebezpečné místo (červeně)

19.2. Podmínky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace

Stav sítě pěších tras je hodnocen ve výkresové příloze základní síť pěších tras. Ta je hodnocena ve 3 úrovních, vyhovující, částečně vyhovující a nevyhovující. Nehodnoceny jsou sdružené stezky pro pěší a cyklisty, které nejsou svým charakterem vhodné pro pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace.

Pro hodnocení jsou využita kritéria ČSN 736110 a vyhl. 389/2009 Sb.

Vyhl. č. 389/2009 Sb. o obecných požadavcích zabezpečující bezbariérové užívání staveb, která nahradila vyhl. č. 361/2001 Sb., popisuje technické nároky na chodníky a přechody pro chodce. Jsou zde zmíněny dovolené šířky, délky, sklony, zajištění vodící linie, podmínky oddělení prostorů jednotlivých druhů dopravy a mnoho dalšího. Vyhláška je závazná pro nové stavby.

Norma ČSN 736110 Projektování místních komunikací uvádí normové parametry pro výstavbu chodníků, přechodů pro chodce a míst pro přecházení. Norma má v ČR doporučující charakter pro nové stavby a udává standard dnešní doby.

Základní nedostatky pěší sítě jsou délky přechodů, které mají být pro neřízený přechod do 7 m, pro řízený přechod pak 12 m. Překročení délky přechodu je důvodem pro hodnocení stavu jako nevyhovující stejně jako nedodržení rozhledu přechodu nebo vysoká obruba nedovolující pohyb osobám na vozíku.

Částečně vyhovující jsou zejména místa nedostatečně řešená pro osoby se sníženou schopností orientace. Jedná se zejména o chybné či žádné provedení signální a varovných či nedostatečné umělé vodící linie. Dalším kritériem je kvalita krytu. V případě, že kryt má významné poruchy, není dodržen max. sklon, je chodník hodnocen jako částečně vyhovující.

Vyhovující chodník je ten, který splňuje požadavky na kryt, má dostatečné dimenze a poskytuje bezpečný pohyb pro pěší.

Obdobně jsou hodnoceny zastávky veřejné dopravy. Hodnocení je provedeno ve výkresové příloze.

Pěší síť města je ve velké většině vyhovující. Nevyhovující je zejména místa, kde chodník chybí úplně.






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

Stav sítě pěších tras je hodnocen dle stanovených kategorií ve výkrese Základní síť pěších tras.

Zastávky MHD

-  Vyhovuje
-  Částečně vyhovuje
-  Nevyhovuje
-  Hodnocení Technoprojekt 2018
-  Nehodnoceno

Síť pěších tras

-  Vyhovuje
-  Částečně vyhovuje
-  Nevyhovuje
-  Stezka pro chodce a cyklisty sdružená
-  Trasy Technoprojekt 2018

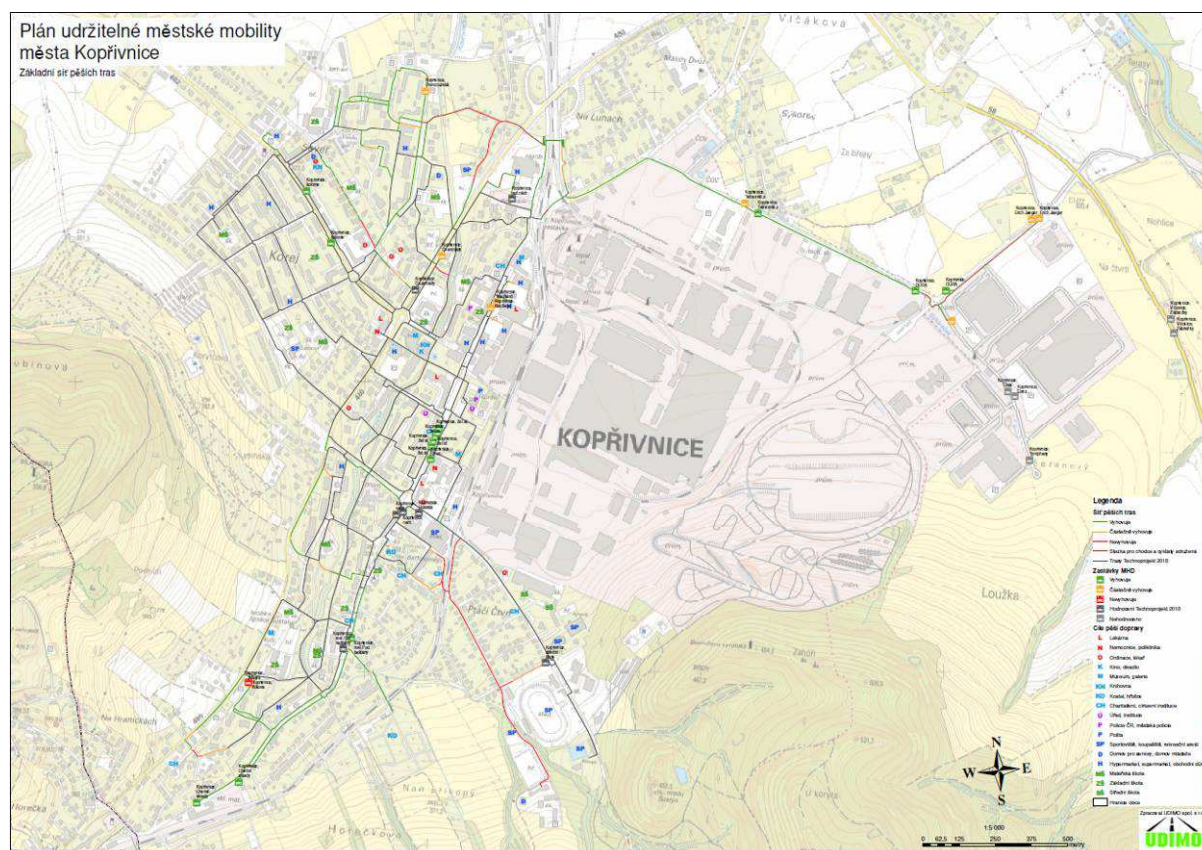
Obrázek 77 Škála hodnocení pěších tras

Hodnocení vyhovuje znamená, že trasa nebo zastávka vyhovuje vyhlášce č. 389/2009 Sb. a ČSN 736110.

Hodnocení částečně vyhovuje znamená že trasa nebo zastávka nevyhovuje pro osob se sníženou schopností orientace dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. a ČSN 736110. Trasa vyhovuje pro osoby se sníženou schopností pohybu. Nápravu je možné řešit předláždáním resp. výměnou povrchu.

Hodnocení nevyhovuje znamená, že trasa nebo zastávka nevyhovuje pro provoz osob se sníženou schopností pohybu nebo orientace dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. a ČSN 736110. Úsek je nutné řešit projekčně.

Hodnocení Technoprojekt 2018 znamená, že trasa byla hodnocena v rámci dokumentace Analýza bezbariérovosti vybraných tras a objektů v Kopřivnici k roku 2018.



Obrázek 78 Hodnocená síť pěších tras

Hodnocenou síť pěších tras lze označit za vyhovující.

Obrázek 79 Základní hodnocení pěších tras, část hodnocená v rámci PUMM

Hodnocení	Délka	Podíl
Vyhovuje	8294	68%
Částečně vyhovuje	1132	9%
Nevyhovuje	1986	16%
Sdružená stezka	833	7%

Podmínky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace

Vhodné podmínky pro pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace standardizuje vyhl. 398/2009 Sb. Ta byla použita jako jeden z podkladů pro hodnocení pěších tras. Pohyb osob můžeme rozdělit na problematiku pohybu osob se sníženou schopností pohybu, zde patří osoby hůře se pohybující, které obtížně zdolávají výškové rozdíly. Patří zde osoby pohybující se pomocí holí, na vozíku, matky s kočárky či malé děti a senioři. Druhou skupinu tvoří osoby se sníženou schopností orientace, které obtížně rozeznávají bezpečný prostor chodníku a ostatní "nebezpečný prostor" pojižděný vozidly či mají problémy se zrakovou orientací v terénu. Do této skupiny spadají zejména osoby se zhoršeným zrakem a osoby nevidomé.

Obě skupiny osob mají specifické požadavky na řešení pěších tras.

Nejčastějším problémem osob se sníženou schopností pohybu jsou přechody pro chodce a místa pro přecházení. Problémem na zastávkách VHD bývá nízko položená nástupní hrana, ze které je obtížné nastoupit do nízkopodlažního vozidla.

Nejčastějším problémem osob se sníženou schopností orientace je nedostatečné či chybné provedení varovných a signálních pásů na přechodech pro chodce a na místech pro přecházení.

Varovné pásy plní roli oddělení bezpečného a nebezpečného prostoru. Signální pásy plní roli umělé vodící linie a v místech přechodu či místa pro přecházení by měly být v ose přechodu, pokud směřují jinam, je to závažná závada, kterou je nutné odstranit. U zastávek je problémem chybně provedený kontrastní či signální pás.

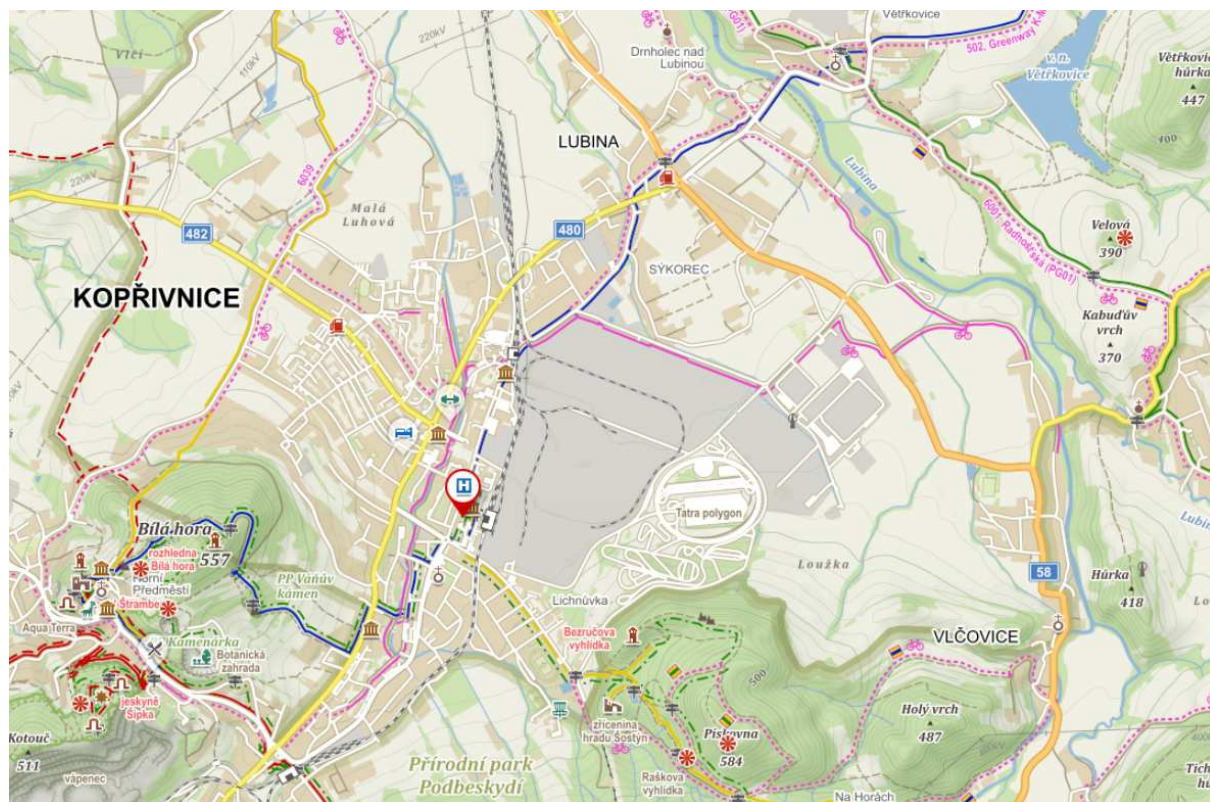
Varovné a signální pásy musí být mimo jiné v barevně kontrastním provedení oproti okolnímu povrchu, což není v některých místech splněno.

19.3. Pěší zóny, obytné ulice a zóny, turistické trasy, vazby na území regionu

Pěší zóna je vedena mezi Kinem a obchodním domem Albert v délce 272 m od ulice Záhumenní po ulici Štefánikova. V současné době je pěší zóna připravena k rekonstrukci. Současně byla označena v rámci participace ZŠ za problémové místo, kde jsou lokalizovány sociopatogenní jevy. Další pěší lokalitou je park Edvarda Beneše, který leží mezi železniční stanicí Kopřivnice, autobusovou zastávkou Kopřivnice žel.st. a centrem města. I tento park byl označen žáky ZŠ, jako vhodný k revitalizaci.

V Kopřivnici nejsou vyznačeny obytné ulice. Množství území je zklidněno v rámci zón 30.

Turistické vazby na území jsou ve směru Bílá hora, Štramberk a Šostýn. Ve směru sever leží 8 km vzdálené Hukvaldy. Značení zajišťuje KČT.



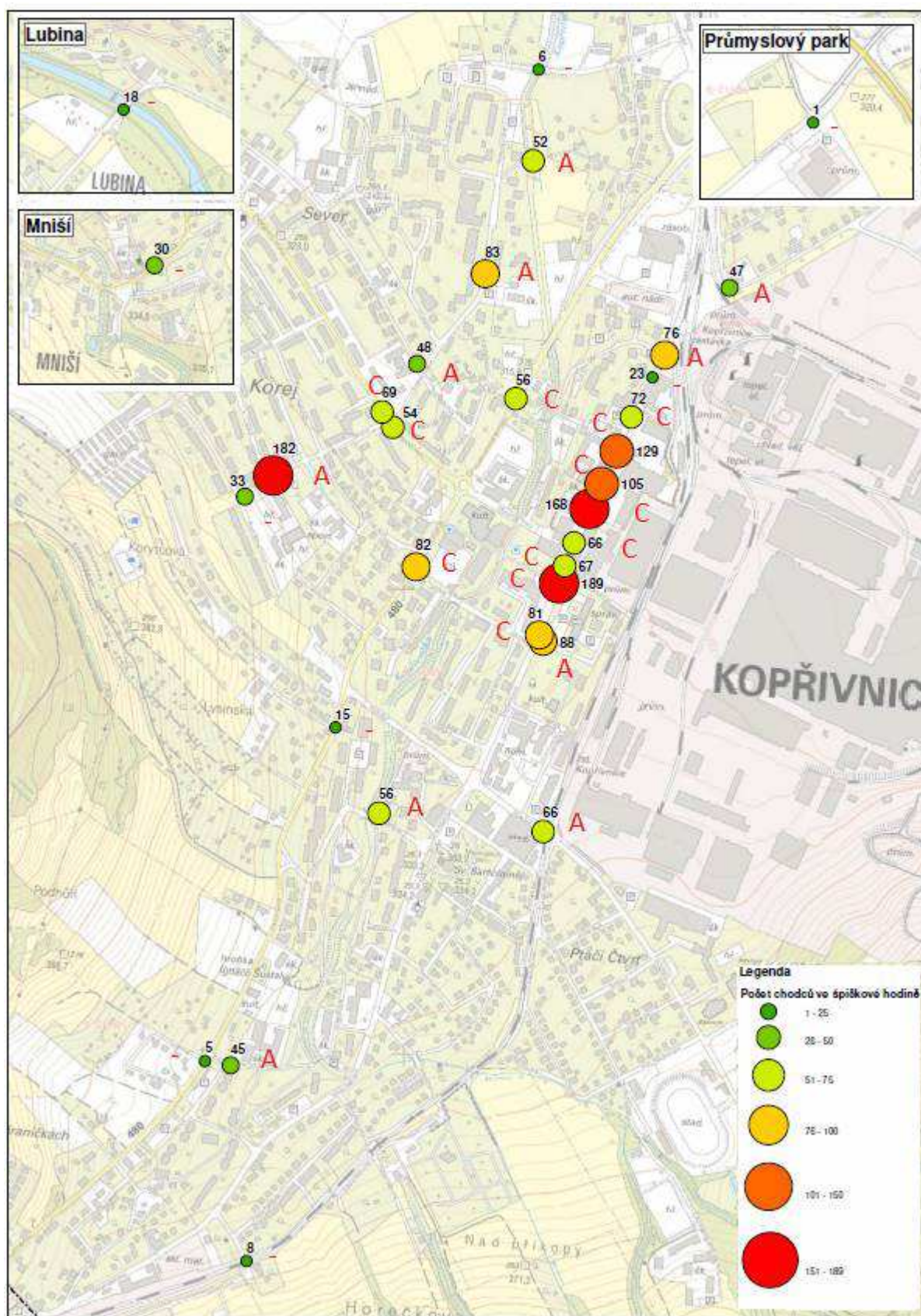
Obrázek 80 Turistické trasy Kopřivnice, zdroj mapy.cz

19.4. Intenzita pěší dopravy, hodnocení vztahu k silniční dopravě

Intenzita pěší dopravy byla sčítána pro dopravní špičku. Výsledky mohou být použity v rámci hodnocení vhodnosti oddělení pěšího a cyklistického provozu a ve vztahu prioritizace či odůvodnění výstavby přechodů pro chodce. Na základě intenzity dopravy a intenzity pěších jsou stanoveny minimální požadavky na přechody pro chodce a místa pro přecházení.

Tabulka 43 Označení typů opatření na přechodech a místech pro přecházení dle ČSN 736110

Požadavek	Typ opatření
-	Opatření nejsou nutná
A	V závislosti na místních podmínkách se doporučuje použít opatření usnadňující přecházení
B	Místo pro přecházení nebo přechod se stavební úpravou (vysazená chodníková plocha, zúžení jízdních pruhů nebo střední ostrov)
C	Přechod se středním dělením
D	Přechod řízený světelnou signalizací.



Obrázek 81 Požadavek ČSN 736110 na vybavení přechodů pro chodce a míst pro přecházení

19.5. Problémové oblasti, nehodové lokality

Nehodové oblasti se zraněním jsou situovány zejména na ZÁKOS. V posledních 5 letech (2014 - 2018) se stalo 147 dopravních nehod se zraněním. Z toho bylo 28 nehod s chodci. Nehody s chodci jsou lokalizovány převážně na ulici Obránců míru, Záhumenní a Štefánikova.

19.6. SWOT

Tabulka 44 SWOT analýza pěší dopravy

Silné stránky	Slabé stránky
Pěší zóna v centru města	Centrum města před revitalizací
Množství zklidněných oblastí (zóny 30)	Neutěšený stav ulice Štefánikova
68% chodníků vyhovuje	Chybějící ostrůvky přechodu na Čs. armády
Dlouhodobý zájem o zlepšování infrastruktury pro pěší	Chybějící ostrůvky na přechodu Záhumenní
Velká část rozpočtu ve prospěch pěší dopravy	Chybějící chodník na Záhumenní
Vysoký podíl pěších na dělbě přepravní práce	Chybějící chodník na Dolní
	230 drobných závad ¹²
	Nehody s chodci na ulici Obránců míru, Záhumenní a Štefánikova.
Příležitosti	Hrozby
Změna postavení Policie ČR při řešení přecházení	Zvýšená nehodovost chodců s vážnými následky na zdraví
Zvýšená osvěta řidičů i chodců	

20. Nákladní silniční a železniční doprava, kombinovaná doprava

20.1. Stav infrastruktury a technologických zařízení

Silniční nákladní doprava je realizována zejména po silnici I/58, která zajišťuje dostupnost dálnice D48. Silnice I/58 byla v nedávné minulosti přeložena na obchvat Příboru, propojení s nadřazeným skeletem je dostatečné. Část dopravy (ze Štramberku) je provozována jako průjezdní městem. Nákladní železniční doprava je provozována po trati 325 Studénka - Veřovice s připojením na koridor Ten-T ve Studénce. Trať 325 je jednokolejná s výhybnami.

Parkování nákladních vozidel je realizováno na ulici Dělnická (bývalé parkoviště ČSAD) a také na ulici Průmyslový park. Kapacita parkování je nedostatečná.

¹² V části sítě hodnocené Analýzou bezbariérovosti vybraných tras a objektů v Kopřivnici k roku 2018

20.2. Dostupnost území, překladiště a logistická centra, efektivita činností

Areál Tatry je přímo obsloužen vlečkou z tratě 325. Průmyslová zóna Vlčovice není vlečkou připojena.

K masivnějšímu rozšíření intermodální přepravy využívající kombinace silnice – železnice v České republice podle některých chybějí investice do infrastruktury překládkových míst. Přitom Česká republika měla na začátku devadesátých let minulého století vysokou četnost terminálů a menších překladišť, a to včetně sítě terminálů na řekách. Dříve se dokonce jako terminál označovalo místo, kde bylo možné přeložit kontejnerové zásilky na minimálně tři druhy dopravních prostředků: silniční, železniční a vodní. Řada z nich je dnes nevyužita, na druhé straně vznikají v poslední době terminály nové.

Na Severní Moravě jsou čtyři překladiště Nošovice, Kopřivnice, Paskov a Ostrava Šenov. Problémem menších překladišť je jejich efektivita, a to nejen z hlediska jejich vlastních fixních a provozních nákladů, ale i z hlediska slabé koncentrace silničních a železničních dopravních prostředků. Po privatizaci Českých přístavů a státního podniku ČSKD Intrans jsou prakticky všechny terminály vlastněné soukromoprávními společnostmi.

Brzdou dalšího rozvoje kombinované dopravy není podle většiny současných provozovatelů překladišť kombinované přepravy pouze nedostatek vhodných terminálů. Brzdou jsou především nerovné podmínky z hlediska zpoplatnění státní železniční a státní silniční infrastruktury, kdy hlavně železniční nákladní, ale i kombinovaná doprava je v České republice zpoplatňována daleko více než v sousedních zemích.

Problémem je také nedostatečná výkonnost 3. a 4. TEN T koridoru na železnici.

Terminál v Kopřivnici zahájil svou činnost od roku 1998. Nabízí komplexní logistické služby. Provozovatelem je ARGO Bohemia s.r.o.

- Překládka ISO kontejnerů (včetně speciálních kontejnerů) železnice/silnice
- Skladování kontejnerů (je možné dohodnout individuální podmínky pro deponování)
- Celní řízení včetně zajištění celního dluhu
- Pojištění zásilek
- Agenturní, deklarační a spediční činnost v odbavování zásilek
- Svoz a rozvoz kontejnerů a jednotlivých zásilek silniční dopravou
- Technologická příprava nakládky kontejnerů, vozů a nákladních aut, nakládka, vykládka, překládka zboží, balení, fixace a další služby
- Uskladnění zboží s následnou konsolidací a vychystáním k expedici dle požadavků zákazníka
- Manipulace volně loženého zboží ze silničních prostředků na železniční vozy a naopak
- Možnost zapojení reefer-kontejnerů do elektrické sítě

20.3. Distribuce zboží v centru města

Centrum města je obsluhováno nákladními vozy všech váhových kategorií. Na Ulici Štefánikova se nachází velké obchodní řetězce, Lidl a Kaufland, které zaváží své prodejny. V ulici Záhumenní je Albert. Tyto prodejny využívají své logistické řetězce.

20.4. Závady a problémové oblasti

Problémem je nedostatečná kapacita parkovišť nákladní dopravy a průjezd nákladní dopravy od Štramberka.

20.5. SWOT.

Tabulka 45 SWOT analýza nákladní dopravy

Silné stránky	Slabé stránky
Připojení průmyslových zón na silnici I/58 Blízkost koridoru TEN T Vlečka v průmyslové zóně Tatra Překladiště v Kopřivnici Odstavené plochy pro kamiony mimo oblasti bydlení Zvládnutý urbanismus města	Menší kapacita odstavných ploch pro kamiony
Příležitosti	Hrozby
Realizace centrálního skladu velkých firem	Nedostatečná efektivita překladiště Překladiště v soukromých rukou

21. Souhrnná analýza výchozího stavu, problémy a příležitosti s vazbou na oblasti monitoringu a sledované indikátory

SWOT analýza identifikuje silné stránky, slabé stránky, příležitosti a hrozby. Zatímco silné stránky a slabé stránky jsou ovlivnitelné městem, příležitosti a hrozby jsou vesměs externími faktory, kde má město omezenou schopnost dění ovlivnit.

Tabulka 46 Souhrnná SWOT analýza

Silné stránky	Slabé stránky
Fungující management mobility na městské úrovni	Pohodlnost obyvatel (problém při využívání alternativních druhů dopravy)
Množství dopravních koncepčních dokumentů	Úbytek obyvatel města
Dlouhodobý rozvoj udržitelné dopravy	Překročené koncentrace PM ₁₀ 36. den
Vysoký podíl investic z rozpočtu pro řešení udržitelné dopravy	Překročená koncentrace BaP
Aktivní pracovní tým na městě	Chybějící obchvat Vlčovic
Dlouhodobá spolupráce s firmami	Nákladní doprava od Štramberku
Až 64% cest udržitelnou dopravou	Nehodovost se zraněním v centru (Štefánikova ulice)
Pouze 36% cest jako řidič osobního vozu	Nehodovost na Obránců míru, Záhumenní a Čs. armády
40% zjištěného tranzitu na I/58 s možností odvedení obchvatem Vlčovic	Disproporce lokalizace nabídky a poptávky parkování
Dobré docházkové vzdálenosti v rámci města	Převis poptávky parkování na sídlišti Sever a Pod Bílou horou

35% hlavních směrů dojížděky do zaměstnání do 12 km (dojezdová vzdálenost elektrokola)	Nízký počet nabíjecích stanic
Udržitelná doprava založená na nízkých provozních nákladech	Nedostatečná ochota výstavby nabíjecích stanic odpovědnými orgány a institucemi
Kvalitní územní plánování	Využívání parkoviště Penny rezidenty
Nízká nehodovost 12% pod průměrem	Malá atraktivita nádraží Kopřivnice
Plnění imisního limitu benzenu	Problém s nepřizpůsobivými občany na autobusovém nádraží
Plnění imisního limitu NO ₂	Motorová trakce vlaků
Plnění imisního limitu PM _{2,5}	100% dopravní nabídky VHD na fosilní paliva
Plnění ročního imisního limitu PM ₁₀	Problém sjezdu od Šostýna, kolize s chodci
Dostupnost dálnice D48 po silnici I/58	Chybějící stezka podél silnice I/58 ve Vlčovicích
Obchvat Příboru po I/58	Propojení Vlčovic a Husovy ulice
Nízké intenzity dopravy	Propojení ulice Sportovní a stezky kolem Kopřivničky
Zklidnění dopravy v obytných oblastech	Propojení ulice stezky od Družební a stezky kolem Kopřivničky
Dostatečné kapacity ZÁKOS	Chybějící stezka podél Záhumenní do Štramberka
Příprava okružní křižovatky Francouzská x Obránců míru.	Nehodovost cyklistů na Husově, Obránců míru, Čs. armády, a Záhumenní
Stupeň automobilizace je nízký	Centrum města před revitalizací
Růst stupně automobilizace je pomalý	Neutěšený stav ulice Štefánikova
Balance nabídky a poptávky je zvládnutelná	Chybějící ostrůvky přechodu na Čs. armády
Je zavedena rezidentní zóna	Chybějící ostrůvky na přechodu Záhumenní
Časová regulace stání v centru města	Chybějící chodník na Záhumenní
Zajištění parkování rezidentů na parkovišti u Alberta. ¹³	Chybějící chodník na Dolní
Existence železnice zařazené do IDS pod linkou S8	230 drobných závad ¹⁴
Železniční stanice v centru města	Nehody s chodci na ulici Obránců míru, Záhumenní a Štefánikova.
Existence 2 přestupních uzlů	Menší kapacita odstavných ploch pro kamiony
100% vozidel s klimatizací v PAD	
Možnost platit kartou	
Wifi ve vozidlech PAD	
Základní páteř stezek vybudována	

¹³ Parkoviště v majetku města.

¹⁴ V části sítě hodnocené Analýzou bezbariérovosti vybraných tras a objektů v Kopřivnici k roku 2018

<p>Množství zklidněných oblastí (zóny 30)</p> <p>Stezka kolem Kopřivničky</p> <p>Stezka do průmyslové zóny</p> <p>Stezka Lubina</p> <p>Stezka Mniší</p> <p>Pěší zóna v centru města</p> <p>68 % chodníků vyhovuje</p> <p>Dlouhodobý zájem o zlepšování infrastruktury pro pěší</p> <p>Velká část rozpočtu ve prospěch pěší dopravy</p> <p>Vysoký podíl pěších na dělbě přepravní práce</p> <p>Připojení průmyslových zón na silnici I/58</p> <p>Blízkost koridoru TEN T</p> <p>Vlečka v průmyslové zóně Tatra</p> <p>Překladiště v Kopřivnici</p> <p>Odstavené plochy pro kamiony mimo oblasti bydlení</p> <p>Zvládnutý urbanismus města</p>	
Příležitosti	Hrozby
<p>Lepší spolupráce MSK při naplňování cílů udržitelné dopravy na regionální úrovni</p> <p>Vyšší koordinace činností v rámci IDS</p> <p>Výstavba obchvatu Vlčovic</p> <p>Zvýšení podílu udržitelné dopravy</p> <p>Přechod na elektromobilitu</p> <p>Výstavba obchvatu Vlčovic</p> <p>Možnost realizace etážových stání</p> <p>Zvýšení atraktivity centra revitalizací</p> <p>Zlepšení atraktivity železniční stanice</p> <p>Zlepšení komunikace KODIS a města</p> <p>Zavedení elektromobility nebo vodíkových autobusů</p> <p>Rozvoj elektrokol</p> <p>Zvýšení podílu cyklistů na dojíždění do práce</p> <p>Změna postavení Policie ČR při řešení přecházení,</p>	<p>Nedostatek financí</p> <p>Nedostatek nástrojů pro ovlivnění chování obyvatel</p> <p>Velký potenciál v růstu automobilové dopravy cca 30%.</p> <p>Zvýšení podílu dojíždějících osobním vozem</p> <p>Regionální rozsahu problém BaP</p> <p>Regionální rozsah problému PM₁₀</p> <p>Nízký vliv dopravy na znečištění ovzduší</p> <p>Nedostatečný důraz na dodržování emisí jednotlivých vozidel na STK (problematika státu)</p> <p>Růst intenzit dopravy o 35% za 10 let.</p> <p>Zavedení závorových systémů u obchodních řetězců</p> <p>Řešení P+R u autobusového nádraží na plochách parkoviště Tesco</p> <p>Vysoká cena vozidel s bezemisním pohonem</p> <p>Zvýšený počet nehod se zraněním</p> <p>Zvýšená nehodovost chodů s vážnými následky na</p>

vnímání pěších nejen jako překážku plynulosti dopravy	zdraví
Zvýšená osvěta řidičů i chodců	Nedostatečná efektivita překladiště
Realizace centrálního skladu velkých firem	Překladiště v soukromých rukou
Zvýšení atraktivity rozšířením Muzea Tatra	Legislativní změny

21.1. SWOT analýza pro jednotlivé druhy dopravy.

SWOT analýza je provedena pro jednotlivé druhy dopravy v příslušných kapitolách.

21.2. Stanovení a odsouhlasení oblastí monitoringu a indikátorů a naplnění hodnotami stávajícího stavu.

Navržené indikátory je doporučeno sledovat a vyhodnocovat minimálně v pětiletých cyklech. Slouží zejména pro kontrolu vývoje mobility a dopravy ve městě. Na základě vyhodnocení indikátorů bude provedeno hodnocení plnění plánu mobility a v budoucnu přistoupeno k jeho aktualizaci.

Výčet sledovaných indikátorů i jejich výchozí hodnota zjištěná v rámci zpracování PUMM je uvedena v následující tabulce. Seznam indikátorů může být v rámci strategie upraven.

Tabulka 47 Sledované indikátory a jejich výchozí hodnota

Indikátor	Jednotka	Rok	Hodnota
Dělbá přepravní práce udržitelnými druhy dopravy	%	2019	53%
Počet nevyhovujících bodových závad, přechodů a míst pro přecházení ¹⁵	Počet míst	2019	264
Délka cyklistických stezek	Km v provozu	2019	10,1 km
Počet nehod se smrtelným a těžkým zraněním	Počet za rok	2018	2/rok
Počet nabíjecích stanic elektromobilů nebo plnicích stanic na vodík	počet	2019	1
Podíl autobusů VHD na alternativní paliva	%	2019	33%
Snížení podílu nelegálního odstavování vozidel	%	2019	17%
Intenzita dopravy za 24 hodin na profilech Československé armády a Štefánikova ¹⁶	voz/24 hod.	2019	21,6 tis.
PM10 (REZZO4)	t/rok	2011	2,34 t/rok
Emise CO ₂ z dopravy	t za pracovní den	2018	45 t za pracovní den
Obchvat Vlčovic a napojení průmyslové zóny	Stavba	2019	0

22. Zpracování připomínek

Připomínky jsou vypořádány v návrhové části za celý dokument. Připomínky a výstupy vzešlé z jednání jsou průběžně zapracovány a samostatné vypořádání tohoto se neprovádí. Za zpracování připomínek z jednání odpovídá řídicí výbor, kterému je dokumentace průběžně předkládána.

¹⁵ Nebezpečná místa či místa se zvýšenou ohrubou a závady dle Generelu bezbariérových tras.

¹⁶ Měřeno na profilu KB - Lidl

Seznam tabulek

Tabulka 1 Aktivity a kontrolní seznam činností jmenovaný v metodice CDV v.v.i.	12
Tabulka 2 Prioritní opatření ke snížení emisí a zlepšení kvality ovzduší	31
Tabulka 3 Imisní limity vyhlášené pro ochranu zdraví lidí a maximální počet překročení.....	32
Tabulka 4 Doporučená opatření ke snížení emisí a ke zlepšení kvality ovzduší z dopravy, zóna CZ08Z.....	33
Tabulka 5 Opatření a aktivity ve vazbě na dopravu	42
Tabulka 6 Dostupnost regionálních cílů jednotlivými druhy dopravy v r. 2013	43
Tabulka 7 Stav přípravy prioritních návrhů dle Komplexní dopravní studie města Kopřivnice	45
Tabulka 8 Definované problémy pro řešení v rámci PUMM	55
Tabulka 9 Skladba vozidel na kordonu města	58
Tabulka 10 Křižovatkový průzkum a zatížení křižovatek	59
Tabulka 11 Vývoj věkových skupin obyvatel Kopřivnice v letech 2001 - 2017.....	64
Tabulka 12 Nehody celkem a zranění z DN v letech 2014 - 2018	69
Tabulka 13 Nehody cyklistů a zranění z DN v letech 2014 - 2018	70
Tabulka 14 Nehody chodců a zranění z DN v letech 2014 - 2018	70
Tabulka 15 Nehody cyklistů s chodci a jejich zranění z DN v letech 2014 - 2018.....	71
Tabulka 16 Počet nehod na 1000 obyvatel.....	71
Tabulka 17 SWOT Managementu mobility	73
Tabulka 18 Vybrané obce s největší dojížděkou a vyjížděkou Kopřivnice, zdroj SLDB 2011	74
Tabulka 19 Souhrn hospodářského prostředí ve městě, zdroj rysy.cz	77
Tabulka 20 Analýza důvodů nevyužívání dopravy při pravidelných cestách.....	80
Tabulka 21 Docházkové časy pěší dopravy mezi vybranými zónami	81
Tabulka 22 Dojezdové časy cyklistické dopravy mezi vybranými zónami	81
Tabulka 23 Dojezdové časy autem mezi vybranými zónami	81
Tabulka 24 Dojezdové časy veřejnou hromadnou dopravou mezi vybranými zónami.....	82
Tabulka 25 Intenzita vnější a cílové dopravy města v jednotlivých bodech sčítání kordonu města	82
Tabulka 26 Tranzitní vztahy mezi jednotlivými stanovišti za 24 hodin	83
Tabulka 27 Odbavené osoby na linkách ČSAD Vsetín, běžný den (duben 2019)	84
Tabulka 28 SWOT Charakteristiky poptávky po mobilitě.....	85
Tabulka 29 Limitní hodnoty hluku v chráněném venkovním prostoru	86
Tabulka 30 Počet zasažených osob v hlukových pásmech, zdroj: strategické hlukové mapy 2017	88
Tabulka 31 SWOT znečištění ovzduší	93
Tabulka 32 Přepravní vztahy, zdroj průzkum dopravního chování v domácnostech obyvatel Kopřivnice	95

Tabulka 33 Úroveň kvality dopravy a zatížení křižovatek	96
Tabulka 34 SWOT analýza automobilové dopravy	100
Tabulka 35 Odstavení vozidel u obchodních domů	103
Tabulka 36 Odstavování vozidel v bytové zástavbě, vývoj.....	103
Tabulka 37 Stupeň automobilizace v jednotlivých ZSJ	104
Tabulka 38 SWOT analýza automobilové dopravy.....	105
Tabulka 39 Zatřídění zastávek VHD na hodnocené síti	106
Tabulka 40 Nabídka příměstské autobusové dopravy a dopravní výkony v pracovní den a průměrný víkendový den	108
Tabulka 41 SWOT analýza veřejné hromadné dopravy	110
Tabulka 42 SWOT analýza cyklistické dopravy	113
Tabulka 43 Označení typů opatření na přechodech a místech pro přecházení dle ČSN 736110.....	120
Tabulka 44 SWOT analýza pěší dopravy.....	122
Tabulka 45 SWOT analýza nákladní dopravy.....	124
Tabulka 46 Souhrnná SWOT analýza.....	124
Tabulka 47 Sledované indikátory a jejich výchozí hodnota.....	128

Seznam obrázků

Obrázek 1 Síť TEN-T pro silniční dopravu a nákladní terminály/přístavy	20
Obrázek 2 Síť TEN-T pro osobní železniční dopravu a letiště	21
Obrázek 3 Rozvojové osy a oblasti dle PÚR, aktualizace 1.....	24
Obrázek 4 Záměry železniční dopravy dle PÚR, aktualizace 1	24
Obrázek 5 Záměry silniční dopravy dle PÚR, aktualizace 1	25
Obrázek 6 Dopravní sektorová strategie 2 fáze, návrh opatření silniční infrastruktury	28
Obrázek 7 Dopravní sektorová strategie 2 fáze, návrh opatření železniční infrastruktury.....	28
Obrázek 8 Předpokládaný vývoj počtu elektrických osobních vozidel (kategorie M1).....	35
Obrázek 9 Vymezení lokalit páteřní sítě dobíjecích stanic.....	36
Obrázek 10 Návrh ZÚR - dopravní infrastruktura	37
Obrázek 11 Srovnání ročních výkonů MHD, zdroj: Plán dopravní obslužnosti MSK	38
Obrázek 12 ÚP Kopřivnice hlavní výkres	40
Obrázek 13 Schéma prioritních oblastí strategického plánu a jejich vazby	41
Obrázek 14 Posuzované bezbariérové trasy, Technoprojekt 2018	46
Obrázek 15 Návrh úprav centra města	47
Obrázek 16 Návrh úprav křižovatky Záhumenní x Kpt. Jaroše	48
Obrázek 17 Návrh chodníku po severní hraně křižovatky Štramberská x Záhumenní.....	49
Obrázek 18 Nové parkoviště na ul. Zdeňka Buriana	50

Obrázek 19 Návrh úpravy přechodu pro chodce před Komerční bankou na Čs. armády	51
Obrázek 20 Úprava prostranství v okolí nového Technického muzea v Kopřivnici.....	52
Obrázek 21 Vzor dotazníku použitého při průzkumu dopravního chování domácností	53
Obrázek 22 Odpovědi na otázku 1	54
Obrázek 23 Odpovědi na otázku 2	54
Obrázek 24 Odpovědi na otázku 3	54
Obrázek 25 Lokality průzkumu odstavování vozidel v bytové zástavbě města v noci	56
Obrázek 26 Lokality průzkumu parkování přes den	56
Obrázek 27 Skladba dopravy na kordonu města, zdroj: vlastní průzkumy	57
Obrázek 28 Tranzitní automobilová doprava celkem, zdroj vlastní průzkumy	57
Obrázek 29 Tranzitní automobilová doprava nad 3,5 t, zdroj vlastní průzkumy	58
Obrázek 30 Rozdělení stanovišť mezi ranní a odpolední	60
Obrázek 31 Intenzity cyklistů ve špičkové hodině.....	61
Obrázek 32 Intenzity pěších ve špičkové hodině	63
Obrázek 33 Vývoj počtu obyvatel města Kopřivnice za 11 let	64
Obrázek 34 Vývoj průměrného věku obyvatel města Kopřivnice za 10 let.....	64
Obrázek 35 Vývoj počtu obyvatel mezi lety 2001 a 2011 v rámci města Kopřivnice, zdroj ČSÚ.....	65
Obrázek 36 Lidnatost okolních obcí	66
Obrázek 37 Vývoj počtu obyvatel v okolních obcích mezi lety 2001 a 2017.....	67
Obrázek 38 Počet obyvatel okresu Nový Jičín.....	67
Obrázek 39 Prognóza počtu obyvatel města Kopřivnice.....	68
Obrázek 40 Prognóza počtu obyvatel zázemí města (okresu)	68
Obrázek 41 Nehody celkem vývoj 2014 - 2018	69
Obrázek 42 Nehody cyklistů v letech 2014 - 2018	70
Obrázek 43 Nehody chodců za roky 2014 - 2018.....	71
Obrázek 44 Dělbá přepravní práce celkem	78
Obrázek 45 Dělbá přepravní práce pro vnitroměstské cesty	78
Obrázek 46 Dělbá přepravní práce pro cesty z/do průmyslové zóny	79
Obrázek 47 Dělbá přepravní práce pro vnější cesty města	79
Obrázek 48 Důvody pro ochotu změny druhu dopravy	80
Obrázek 49 Hybnost dle věkových skupin.....	81
Obrázek 50 Hodnocení Ldvn pro celodenní obtěžování hlukem ze silniční dopravy, zdroj strategická hluková mapa 2017	87
Obrázek 51 Hodnocení Ln pro noční obtěžování hlukem ze silniční dopravy, zdroj strategická hluková mapa 2017	88

Obrázek 52 Hodnoty BaP, pětiletý průměr v ČR	89
Obrázek 53 Imisní zátěž NO ₂ , pětiletý průměr z let 2013 - 2017	90
Obrázek 54 Imisní zátěž koncentrací PM ₁₀ za 24 hodin, pětiletý průměr 36. dne z let 2013 - 2017	90
Obrázek 55 Imisní zátěž koncentrací PM 10, pětiletý průměr z let 2013 - 2017	91
Obrázek 56 Imisní zátěž koncentrací PM _{2,5} , pětiletý průměr z let 2013 - 2017	91
Obrázek 57 Imisní zátěž benzenu, pětiletý průměr z let 2013 - 2017	92
Obrázek 58 Imisní zátěž benzo(a)pyrenu, pětiletý průměr z let 2013 - 2017	92
Obrázek 59 Zatřídění komunikací, zdroj ŘSD ČR.	94
Obrázek 60 Dopravně zklidněné oblasti a ZÁKOS	94
Obrázek 61 Nehody se zraněním za 5 let, 2014 - 2018	97
Obrázek 62 Nehody s chodci se zraněním za 5 let	98
Obrázek 63 Nehody s chodci za 10 let, centrum města	99
Obrázek 64 Nehody cyklistů za 10 let	99
Obrázek 65 Nehody cyklistů s chodci za 10 let	100
Obrázek 66 Odstavování vozidel v bytové zástavbě v noci	102
Obrázek 67 Stupeň automobilizace v jednotlivých částech bytové zástavby	102
Obrázek 68 Železniční stanice Kopřivnice, nerekonstruovaný stav	106
Obrázek 69 Dostupnost veřejné hromadné dopravy	107
Obrázek 70 Regionální linky ODIS	109
Obrázek 71 Základní síť cyklistických tras, stav	111
Obrázek 72 Problémová mapa cyklistické dopravy zdroj Generel cyklistické dopravy města Kopřivnice (2016), DHV	112
Obrázek 73 Analýzy bezbariérovosti vybraných tras a objektů v Kopřivnici k roku 2018	114
Obrázek 74 Participační mapa problémů Kopřivnice- chybějící přechody (modře), chybějící semafor (černě), špatný stav komunikace (zeleně), nebezpečné místo (červeně).....	115
Obrázek 75 Participační mapa problémů Lubina - chybějící přechody (modře), chybějící semafor (černě), špatný stav komunikace (zeleně), nebezpečné místo (červeně)	115
Obrázek 76 Participační mapa problémů Mniší - chybějící přechody (modře), chybějící semafor (černě), špatný stav komunikace (zeleně), nebezpečné místo (červeně)	116
Obrázek 77 Škála hodnocení pěších tras.....	117
Obrázek 78 Hodnocená síť pěších tras.....	118
Obrázek 79 Základní hodnocení pěších tras, část hodnocená v rámci PUMM	118
Obrázek 80 Turistické trasy Kopřivnice, zdroj mapy.cz	119
Obrázek 81 Požadavek ČSN 736110 na vybavení přechodů pro chodce a míst pro přecházení.....	121