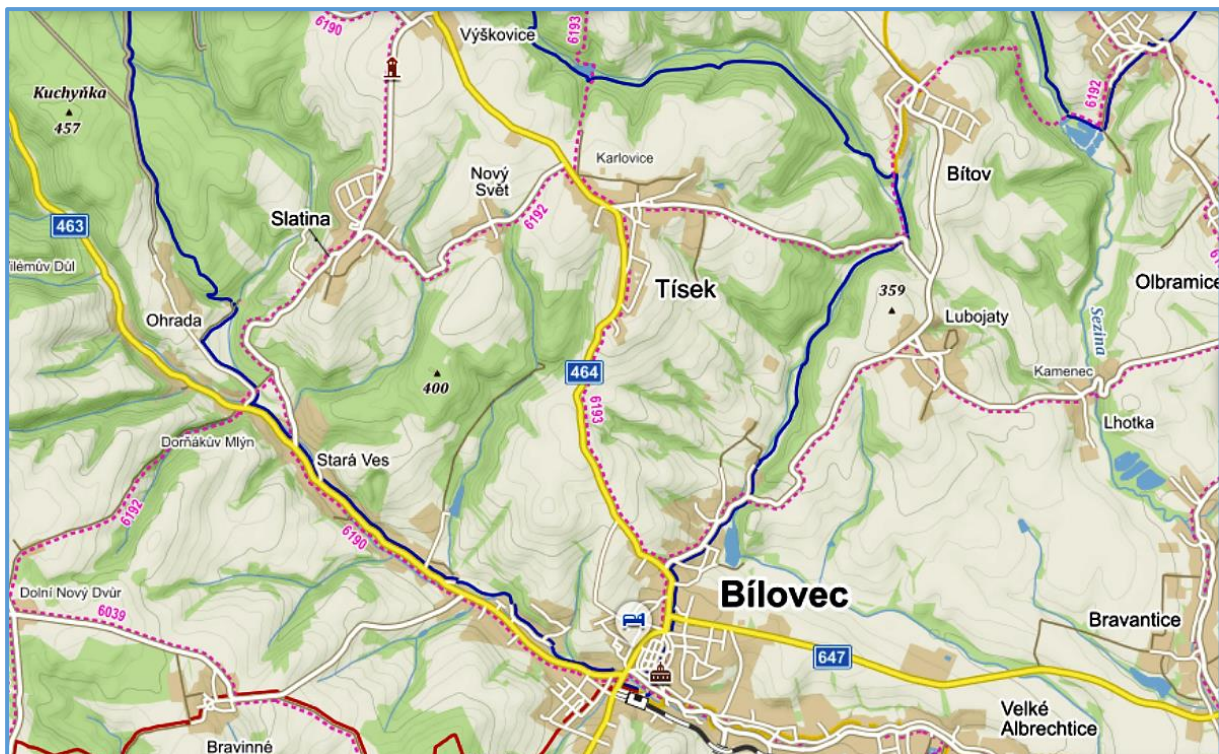




GENEREL DOPRAVY VE MĚSTĚ BÍLOVCI

Analytická část



Objednatel: **Město Bílovec**
Slezské náměstí 1, 743 01 Bílovec

Zhotovitel: **KPM CONSULT, a.s.**
Kounicova 688/26, Brno

Datum: **3. prosince 2018**

Obsah

1	ÚVOD	8
1.1.	VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ	8
2	ANALYTICKÁ ČÁST	10
2.1.	ÚVODNÍ ANALÝZA RELEVANTNÍCH DOKUMENTŮ	10
2.1.1	Prověření souladu územně plánovací dokumentace města s Konceptí rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje	10
2.1.2	Teze k ochraně ovzduší MS kraje.....	11
2.1.3	Inventarizace dílčích dokumentů pro rozvoj dopravní sítě (dopravně inženýrské studie)11	
2.1.4	Charakteristika dopravní infrastruktury města a její změny navržené v ÚP	14
2.1.5	Plán rozvoje města Bílovec (PRMB)	19
2.1.6	Rešerše dalších relevantních informací o externích vlivech na dopravu ve městě Bíloveci - vnější dopravní síť.....	20
2.1.7.	Realizované investiční akce z oblasti dopravy v Bíloveci	20
2.2.	ŠIRŠÍ DOPRAVNÍ A URBANISTICKÉ VAZBY; CHARAKTERISTIKA POPTÁVKY PO MOBILITĚ	21
2.2.1.	Základní demografické údaje, socioekonomický profil území.....	21
2.2.2.	Vymezení a popis území, spádové oblasti města	22
2.2.3.	Celková charakteristika prostorového uspořádání dopravní infrastruktury v návaznosti na nadřazený systém	24
2.2.4.	Analýza dopravního chování - poptávka po mobilitě	24
2.3.	AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA – ZÁKLADNÍ KOMUNIKAČNÍ SÍŤ.....	25
2.3.1.	Základní komunikační skelet, stav komunikační sítě, funkční zatřídění.....	25
2.3.2.	Probíhající a případná plánovaná rekonstrukce a výstavba	30
2.3.3.	Výkonnost komunikační sítě - hustota provozu, kapacitní posouzení, rezervy;	31
2.3.4.	Organizace dopravy, dopravně zklidněné oblasti;	37
2.3.5.	Řízení dopravy.....	45
2.3.6.	Regulace dopravy	45
2.3.7.	Nehodové lokality;	46
2.3.8.	Posouzení lokalit Radotín a Střelnice;	47
2.3.9.	Připravenost dopravní obslužnosti průmyslové zóny;	48

2.3.10.	Výhledové záměry, propojení s místními částmi a přilehlými obcemi	49
2.3.11.	Dopravní závady a problémy	51
2.4.	VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA	53
2.4.1.	Veřejná osobní silniční doprava.....	53
2.4.1.1.	Zajištění autobusové dopravy v Bílovci	54
2.4.1.2.	Přehled autobusových zastávek.....	54
2.4.1.3.	Návrh na úpravu stávajících zastávek.....	55
2.4.1.4.	Autobusová doprava v místních částech.....	60
2.4.1.5.	Rozsah autobusové dopravy.....	60
2.4.2.	Železniční doprava.....	61
2.4.3.	Závady a problémy	62
2.5.	DOPRAVA V KLIDU.....	63
2.5.1.	Rozmístění parkovacích a odstavných stání na terénu vč. kapacity	63
2.5.2.	Počty parkovacích míst dle typu stání (vyhrazené, placené, volné atd.)	72
2.5.3.	Regulace statické dopravy	72
2.5.4.	Bilance nabídky a poptávky dle uživatelů ve vybraných oblastech (centrální část, poliklinika, využití nabídky)	73
2.5.5.	Závady a problémy, oblasti s největšími problémy v oblasti statické dopravy.	73
2.6.	CYKLISTICKÁ DOPRAVA.....	75
2.6.1.	Současná síť cyklistických komunikací vč. jejich kvality a vybavení doprovodnou infrastrukturou	75
2.6.2.	Vazba na regionální a nadregionální síť	76
2.6.3.	Problematické úseky a lokality – důraz na bezpečnost, nehodová místa.....	78
2.6.4.	Problematická místa a lokality	80
2.6.5.	Výhledové záměry – vyhodnocení možností města v budování cyklostezek a propojení cyklotras	80
2.7	PĚŠÍ DOPRAVA	81
2.7.1.	Hlavní pěší tahy – páteřní komunikace, jejich stav.....	81
2.7.2.	Bezbariérová řešení;.....	84
2.7.3.	Přechody pro chodce	84
2.7.4.	Pěší zóny, obytné ulice;.....	87
2.7.5.	Dostupnost veřejné infrastruktury města (služby, obchody);	88
2.7.6.	Závady a problémy	89

3.	DOPRAVNÍ PRŮZKUMY	89
3.1.	KŘÍŽOVATKOVÝ PRŮZKUM	89
3.1.1.	Shrnutí výsledků provedeného průzkumu.....	90
3.2.	PROFILOVÝ PRŮZKUM	91
3.2.1.	Shrnutí výsledků provedeného průzkumu.....	92
3.3.	KORDONOVÝ PRŮZKUM	93
3.3.1.	Shrnutí výsledků provedeného průzkumu.....	93
3.4.	PRŮZKUM STATICKÉ DOPRAVY	95
3.5.	PRŮZKUM DOPRAVNÍHO CHOVÁNÍ.....	95
3.5.1.	Velikost vzorku	95
3.5.2.	Shrnutí výsledků provedeného průzkumu.....	96
3.5.2.1.	Směrování cest	98
3.5.2.2.	Shrnutí.....	103
4.	SWOT ANALÝZY	104
4.1.	AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA	104
4.2.	VEŘEJNÁ DOPRAVA.....	104
4.3.	STATICKÁ DOPRAVA	105
4.4.	CYKLISTICKÁ DOPRAVA.....	106
4.5.	PĚŠÍ DOPRAVA	107
5.	DOPRAVNÍ MODEL	107
5.1.	VÝSLEDNÉ MODELY - POPIS.....	108
5.2.	SOUČASNÝ STAV DOPRAVY	109
5.3.	VÝHLED V ROCE 2027, VARIANTA STAGNACE	110
5.4.	VÝHLED V ROCE 2040, VARIANTA STAGNACE	111
5.5.	VÝHLED V ROCE 2027, VARIANTA RŮSTU	112
5.6.	VÝHLED V ROCE 2040, VARIANTA RŮSTU	112
5.7.	SHRUTÍ.....	114
6.	ZÁVĚREČNÉ SHRUTÍ	114
7.	PŘÍLOHY	115
8.	SEZNAM ZDROJŮ.....	115

9. POUŽITÉ ZKRATKY A POJMY116

Seznam tabulek

TABULKA 1: POČET DOPRAVNÍCH NEHOD A NÁSLEDKŮ V ČR V LETECH 2008-2017	9
TABULKA 2: ZÁKLADNÍ DEMOGRAFICKÉ ÚDAJE MĚSTA BÍLOVEC	21
TABULKA 3: JEDNOTLIVÉ MÍSTNÍ ČÁSTI MĚSTA S POČTY OBYVATEL.....	23
TABULKA 4: ČLENĚNÍ MÍSTNÍCH KOMUNIKACÍ PODLE STRUKTURY OSÍDLENÍ, DOPRAVNÍHO VÝZNAMU A VAZBY NA KOMUNIKACE VE VOLNÉ KRAJINĚ	28
TABULKA 5: INTENZITY DOPRAVY NA SILNIČNÍ SÍTI V BÍLOVCI	31
TABULKA 6: ORIENTAČNÍ MAXIMÁLNÍ KAPACITY RŮZNÝCH TYPŮ ÚROVNŮVÝCH KŘIŽOVATEK DLE TP 188	33
TABULKA 7: STATISTIKA DOPRAVNÍCH NEHOD V BÍLOVCI.....	46
TABULKA 8: PŘEHLED POČTU SPOJŮ V OBOU SMĚRECH NA JEDNOTLIVÝCH LINKÁCH	60
TABULKA 9: POČET VLAKOVÝCH SPOJŮ NA TRATI BÍLOVEC - STUDÉNKA V OBOU SMĚRECH.....	61
TABULKA 10: PŘÍKLAD VÝSTUPŮ ZE STUDIE PARKOVÁNÍ	68
TABULKA 11: TABULKA PŘEHLEDU REGIONÁLNÍCH CYKLOTRAS S VAZBOU NA NADREGIONÁLNÍ TRASY	77
TABULKA 13: SHRNUTÍ VÝSLEDKŮ PRO KŘIŽOVATKU U MĚSTSKÉHO ÚŘADU	91
TABULKA 14: SHRNUTÍ VÝSLEDKŮ PRO KŘIŽOVATKU U MASSAGU	91
TABULKA 15: RPDÍ A PODÍL NÁKLADNÍCH VOZIDEL NA JEDNOTLIVÝCH LOKALITÁCH MĚŘENÝCH RADAREM A RUČNĚ.....	92
TABULKA 16: VYHODNOCENÍ TRANZITNÍ DOPRAVY (RPDI).....	94
TABULKA 17: PODÍL TRANZITNÍ DOPRAVY NA JEDNOTLIVÝCH LOKALITÁCH	95
TABULKA 18: PLÁNOVANÝ POČET DOTÁZANÝCH ZÁKLADNÍCH JEDNOTEK V JEDNOTLIVÝCH ČÁSTECH OBCE (MĚSTA	96
TABULKA 19: ROZLOŽENÍ A NAPLNĚNÍ KVÓT PODLE ČÁSTI MĚSTA.....	96

Seznam obrázků

OBRÁZEK 1: PODNIKATELSKÁ ZÓNA – OSTRAVSKÁ ULICE.....	12
OBRÁZEK 2: PLÁNOVANÁ ROZVOJOVÁ ZÓNA RADOTÍN	13
OBRÁZEK 3: PLÁNOVANÁ ROZVOJOVÁ ZÓNA RADOTÍN S VYZNAČENÍM DOPRAVNÍHO NAPOJENÍ	13
OBRÁZEK 4: VYMEZENÍ ŘEŠENÉ OBLASTI	22
OBRÁZEK 5: MAPA SO ORP BÍLOVEC.....	CHYBA! ZÁLOŽKA NENÍ DEFINOVÁNA.
OBRÁZEK 6 FUNKČNÍ SKUPINY VYBRANÝCH POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ MĚSTA BÍLOVCE (ZAKOS) .	CHYBA! ZÁLOŽKA NENÍ DEFINOVÁNA.
OBRÁZEK 7: SOUČASNÝ STAV ÚSEKU UL. 17. LISTOPADU OSTRAVSKÁ – NOVÁ CESTA	38
OBRÁZEK 8: DÉLKA PŘECHODU PRO CHODCE V KŘIŽOVATCE OPAVSKÁ X NOVÁ CESTA.....	38
OBRÁZEK 9: LOKALITA KŘIŽOVATEK SIL. II/463, SIL. II/647, SIL. III/46418 A MK RADOTÍNSKÁ.....	39
OBRÁZEK 10: SIL. II/647 UL. OPAVSKÁ	40
OBRÁZEK 11: ÚSEK SIL. II/647 UL. NOVÁ CESTA MEZI KŘIŽOVATKAMI S UL. 17. LISTOPADU A OPAVSKOU.....	41
OBRÁZEK 12: ÚSEK SIL. II/464 UL. 17. LISTOPADU OD KŘIŽ. S UL. OSTRAVSKOU.....	42
OBRÁZEK 13: ÚSEK UL. ČS. ARMÁDY V LOKALITĚ ŽŠ KOMENSKÉHO	43

OBRÁZEK 14: ORGANIZACE DOPRAVY V CENTRU MĚSTA	45
OBRÁZEK 15: ÚZEMÍ OBYTNÝCH ČÁSTÍ STŘELNICE A RADOTÍNSKÁ.....	48
OBRÁZEK 16: LOKALITA PRO ZŘÍZENÍ PRŮMYSLOVÉ ZÓNY	49
OBRÁZEK 17 FOTO: REKONSTRUOVANÝ AUTOBUSOVÝ TERMINÁL U VLAKOVÉHO NÁDRAŽÍ V BÍLOVCI.....	54
OBRÁZEK 18: AUTOBUSOVÁ ZASTÁVKA BÍLOVEC, STARÁ VES, ROZC. BRAVINNÉ	55
OBRÁZEK 19: ZASTÁVKA BÍLOVEC, LUBOJATY, NIVA.....	56
OBRÁZEK 20: PROSTOR VHODNÝ PRO REALIZACI NOVÉ ZASTÁVKY LUBOJATY - NIVA.....	56
OBRÁZEK 21 FOTO: ZASTÁVKA AUTOBUSU BÍLOVEC, ČERPACÍ STANICE NA ULICI OPAVSKÁ.....	57
OBRÁZEK 22: ZASTÁVKA AUTOBUSU BÍLOVEC, POŽÁRNÍ ZBROJNICE. NA ULICI 17. LISTOPADU.....	58
OBRÁZEK 23: ZASTÁVKA AUTOBUSU BÍLOVEC, ÚDOLÍ MLADÝCH NA ULICI 1. MÁJE	59
OBRÁZEK 24: ZASTÁVKA AUTOBUSU BÍLOVEC, ŽEL. STANICE	59
OBRÁZEK 25: OBRÁZEK S VYZNAČENÝMI PARKOVIŠTI V CENTRU MĚSTA.....	63
OBRÁZEK 26: DOLNÍ PARKOVIŠTĚ POD PARKOVIŠTĚM MU	64
OBRÁZEK 27: HORNÍ PARKOVIŠTĚ POD PARKOVIŠTĚM MÚ.....	64
OBRÁZEK 28: PARKOVIŠTĚ MASSAG	65
OBRÁZEK 29: PARKOVIŠTĚ U MĚSTSKÉHO ÚŘADU	65
OBRÁZEK 30: PARKOVIŠTĚ NA SLEZSKÉM NÁMĚSTÍ	66
OBRÁZEK 31: ŘEŠENÍ ÚZEMÍ JIŽNÍHO DOLNÍHO MĚSTA Z HLEDISKA PARKOVÁNÍ.....	67
OBRÁZEK 32: HROMADNÉ GARÁŽE SOKOLOVSKÁ	69
OBRÁZEK 33: HORNÍ PARKOVIŠTĚ Z OBRÁZKU, JE PATRNÝ I ROZVOJOVÝ POTENCIÁL PROSTORU U SÍDLIŠTĚ.....	70
OBRÁZEK 34: STŘEDNÍ PARKOVIŠTĚ	71
OBRÁZEK 35 : SPODNÍ PARKOVIŠTĚ S VYZNAČENÍM VYHRAZENÝCH PARKOVIŠŤ.....	71
OBRÁZEK 36: PARKOVÁNÍ PŘED SPORTOVNÍ HALOU U ZŠ KOMENSKÉHO.....	73
OBRÁZEK 37: PARKOVÁNÍ NA ULICI 17. LISTOPADU V ÚSEKU PO KŘIŽOVATKU S OSTRAVSKOU	74
OBRÁZEK 38: ILUSTRACNÍ FOTO NEDOSTATKU PARKOVACÍCH MÍST V OBLASTI NOVÉHO PŘESTUPOVÉHO UZLU.....	75
OBRÁZEK 39: MÍSTO DOPROVODNÉ INFRASTRUKTURY PRO CYKLISTY V BÍLOVCI	76
OBRÁZEK 40: ZOBRAZENÍ REGIONÁLNÍCH A NADREGIONÁLNÍCH CYKLOTRAS.....	77
OBRÁZEK 41: PŘESNÉ MÍSTO NEHOD S CYKLISTY.....	79
OBRÁZEK 42: PŘÍČNÉ PĚŠÍ TRASY K CENTRU MĚSTA.....	83
OBRÁZEK 43: PŘECHOD PRO CHODCE – STANDARDNÍ HMATOVÉ ÚPRAVY V MÍSTĚ PŘECHOD	86
OBRÁZEK 44: ZNAČENÍ PĚŠÍCH ZÓN	87
OBRÁZEK 45: DOPRAVNÍ ZNAČENÍ OBYTNÉ ZÓNY.....	88
OBRÁZEK 46: KŘIŽOVATKY, NA KTERÝCH BYL PROVEDEN PRŮZKUM	90
OBRÁZEK 47: LOKALIZACE KAMER (PROFILŮ).....	92
OBRÁZEK 48: HODNOTY RPDÍ PRO JEDNOTLIVÉ LOKALITY.....	93
OBRÁZEK 49: PENTLOGRAM TRANZITNÍ DOPRAVY V HODNOTÁCH RPDÍ ZA DOBU PRŮZKUMU OD 07.00 DO 17.00	94
OBRÁZEK 50: ROZLOŽENÍ VZORKŮ PODLE VYUŽÍVÁNÍ DOPRAVNÍCH PROSTŘEDKŮ	97
OBRÁZEK 51: ROZLOŽENÍ VZORKŮ PODLE PARKOVÁNÍ AUTA V MÍSTĚ BYDLIŠTĚ	97
OBRÁZEK 52: ROZLOŽENÍ VZORKŮ – DOSTUPNOST ZASTÁVKY VOD	98

OBRÁZEK 53: CELKOVÝ MODEL CEST Z PRŮZKUMŮ DOMÁCNOSTÍ	98
OBRÁZEK 54: MODEL CEST CYKLISTICKÉ DOPRAVY	99
OBRÁZEK 55: MODEL CEST PĚŠÍ DOPRAVY	100
OBRÁZEK 56: MODEL CEST OSOBNÍMI AUTOMOBILY.....	100
OBRÁZEK 57: MODEL CEST VEŘEJNÉ OSOBNÍ DOPRAVY.....	101
OBRÁZEK 58: MODEL CEST VEŘEJNOU OSOBNÍ DOPRAVOU.....	102
OBRÁZEK 59: MODEL CEST INDIVIDUÁLNÍ AUTOMOBILOVOU DOPRAVOU	102
OBRÁZEK 60: DOPRAVNÍ ZÓNY MODELU MĚSTA BÍLOVEC.....	108
OBRÁZEK 61: MODEL DOPRAVY, SOUČASNÝ STAV	109
OBRÁZEK 62: POROVNÁNÍ CELKOVÝCH INTENZIT NA VYBRANÝCH MÍSTECH ZÁKOS	109
OBRÁZEK 63: VÝHLED V ROCE 2027, VARIANTA STAGNACE.....	110
OBRÁZEK 64: VÝHLED V ROCE 2040, VARIANTA STAGNACE.....	111
OBRÁZEK 65. VÝHLED V ROCE 2027, VARIANTA RŮSTU.....	112
OBRÁZEK 66: VÝHLED V ROCE 2040, VARIANTA RŮSTU.....	113

1 Úvod

Město Bílovec se nachází ve Slezsku v okrese Nový Jičín v Moravskoslezském kraji. Dopravně je velmi dobře dostupné. Ve směru z Oder po silnici II. třídy č. 647 se lze pohodlně dostat do Klimkovic a dál do Ostravy. Nedaleko od Bílovce vede do Ostravy dálnice D1. Do Bílovce vede rovněž železniční trať, a to ze Studénky.

Západní část města leží v přírodním parku Oderské vrchy. V Bílovci žije přibližně 7. 400 obyvatel. Historické jádro města bylo prohlášeno městskou památkovou zónou. Součástí města Bílovce je celkem šest místních částí: Bravinné, Lhotka, Lubojaty, Ohrada, Stará Ves, Výškovice.



Do roku 1960 byl Bílovec okresním městem, od roku 2003 se stal obcí s rozšířenou působností. Správní obvod ORP Bílovec zahrnuje dvě města Bílovec a Studénku a obce Albrechticky, Bílov, Bítov, Bravantice, Jistebník, Kujavy, Pustějov, Slatinu, Tísek a Velké Albrechtice.

Město Bílovec je také sídlem mikroregionu Bílovecko. V rámci cestovního ruchu lze Bílovec zařadit do regionu Kravaňsko. Nachází se zde také Děkanát Bílovec, jenž je částí ostravsko-opavské diecéze a zahrnuje 24 farností v okolí.

1.1. Vymezení základních pojmů

Automobilová doprava především ve městech s přibývajícím počtem vozidel a s nárůstem intenzity provozu stále více ovlivňuje obyvatelstvo a celkově životní prostředí.

Mezi nejdůležitější požadavky, které jsou na silniční dopravu kladeny, patří nesporně bezpečnost provozu vozidel. Počty nehod v silniční dopravě, které se v ČR soustavně podrobně sledují od r. 1955, vykazují soustavně trvalý vzestup. Výrazný vzestup je zaznamenáván po roce 1989, který je částečně ovlivněn soustavným vzestupem počtů vozidel. Růst počtu mrtvých a zraněných uživatelů dopravní infrastruktury je patrný z přehledu v tab. 1.

V roce 1949 došlo k novému rozdělení silniční sítě zákonem č. 147 Sb. z 11. května 1949, jímž byly vydány některé předpisy o veřejných silnicích, týkající se převzetí do státní správy

všech silnic státních, zemských, okresních, vicinálních aj., kterých je třeba k dosažení souvislé silniční sítě. Tímto zákonem byla vytvořena **jednotná síť státních silnic**, v níž silnice jsou rozříděny do tří tříd (I., II., III. tř.). Mimo tuto jednotnou síť státních silnic zůstávají jen pozemní komunikace obecní a příjezdné (nazvané místní komunikace) a komunikace účelové, jako její nezbytný doplněk za účelem dosažení souvislosti a úplnosti sítě státních silnic.

Před rozdělením ČSFR v roce 1992 byla evidována délka dálnic celkem 550 km a délka silnic I., II. a III. tř. celkem 73 500 km. Z toho v České republice bylo 380 km dálnic a 55 500 km silnic. Ke konci roku 1997 bylo již v provozu celkem 480 km dálnic a 55 080 km silnic a přibližně stejné množství místních komunikací. Z toho 6 460 km silnic I. tř., 14 270 km silnic II. tř. a 34 350 km silnic III. tř.

Rozvoj silnic a dálnic byl stanoven usnesením vlády ČR č. 631 z r. 1993 a je každoročně upřesňován, například Programem investiční výstavby na síti silnic a dálnic na léta 1997-2000 s výhledem do r. 2005, resp. 2010-2020. Tento program přijal zásady pro urychlení výstavby dálnic a silnic pro motorová vozidla (rychlostní silnice), zejména nejvýznamnější a nejzatíženější dálkové tahy a silnice E (evropského významu), s cílem zajistit přestavbu na vysokokapacitní komunikace, které by odpovídaly evropským standardům. Program navrhuje řešit přeložky silnic ve velkých městech s cílem odstranit dopravní problémy, zvýšit bezpečnost a plynulost dopravy a zlepšit životní prostředí. Dále odstraňovat největší dopravní závady na ostatních silnicích, zejména na úsecích s velkým výskytem dopravních nehod.

Tabulka 1: Počet dopravních nehod a následků v ČR v letech 2008-2017

Rok	Počet nehod	Násl. na životech a zdraví	Usmrceno	Těžce zraněno	Lehce zraněno
2008	*160 376	22 481	992	3 809	24 776
2009	74 815	21 706	832	3 536	23 777
2010	75 572	19 676	753	2 823	21 610
2011	75 137	20 487	707	3 092	22 519
2012	81 404	20 504	681	2 986	22 590
2013	84 398	20 342	683	2 782	22 577
2014	85 859	21 054	629	2 762	23 655
2015	93 067	21 366	660	2 540	24 426
2016	98 864	21 386	545	2 580	24 501
2017	103 821	21 264	502	2 339	24 740

*jiná statistika evidence nehod

Legislativní podmínky automobilové dopravy na pozemních komunikacích

Pro legislativní podmínky výstavby, provozu a vlastnictví pozemních komunikací jsou rozhodující dva zákony, a to **zákon č. 13/1997 Sb.** o pozemních komunikacích v platném znění a **zákon č. 361/2001 Sb.** o provozu na pozemních komunikacích v platném znění.

Pro obecnou orientaci v oblasti projektování pozemních komunikací je důležitá znalost jejich zařazení i z hlediska vlastnických vztahů a výkonu státní správy k nim, tedy zejména příslušnosti k správním řízením spojeným s územním a stavebním povolením a souvisejícími činnostmi.

Z pohledu řešení dopravy ve městech se jedná o soubor (systém) pozemních komunikací, který může v sobě zahrnovat všechny jeho zákonem definované kategorie. Proto je vhodnější užívat pro tento případ pojem „městské komunikace“, čímž se rozumí místní komunikace a průtahy dálnic a silnic městy (obcemi).

Podle dopravně urbanistické funkce se člení tyto městské komunikace dle ČSN 73 61 10 na **funkční třídy**.

Zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích (silniční zákon) se zabývá základní úpravou kategorizace pozemních komunikací, jejich stavbou, podmínkami užívání a jejich ochranou, právy a povinnostmi vlastníků pozemních komunikací a jejich uživatelů a výkonem státní správy ve věcech pozemních komunikací příslušnými silničními správními úřady.

Pozemní komunikace a jejich rozdělení (§ 2) – pozemní komunikace je dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti, dělí se na kategorie:

- dálnice,
- silnice,
- místní komunikace,
- účelové komunikace.

Městské dopravní systémy

V každém sídelním útvaru lze identifikovat určitou úroveň dopravní soustavy. Podle toho jakou má sídelní útvar rozlohu nebo význam. Pro možnost odlišení a užití pojmů *dopravní soustava* nebo *dopravní systém* lze použít kritérium územní a částečně funkční, a to:

- pojem **dopravní soustava** platí pro velké správní území (nejlépe stát nebo uskupení států), která multifunkčně zajišťuje všechny jeho přepravní požadavky,
- pojem **dopravní systém** by pak měl platit pro menší územní celky s koncentrovanou dopravou i požadavky na dopravu a se zaměřením na vybrané druhy přepravovaného nákladu, v městských dopravních systémech pak dopravy osob.

V obou případech je **důležitým faktorem** kvality celé soustavy či systému **dělbá přepravní práce**. Proto je třeba při řešení dopravních problémů využít předností jednotlivých druhů doprav.

V prognózách dopravních řešení měst je třeba se u přepravy osob zaměřit na cesty z hlediska celospolečenské důležitosti. To je na cesty do zaměstnání, do škol a do zdravotních zařízení, tedy na cesty denně se opakující a z dopravního hlediska časově a prostorově nejnáročnější. K tomu slouží **dělbá přepravní práce**, což je způsob rozdělování přepravních objemů a mezioblastních vztahů mezi alternativními druhy doprav. Cílem je určení podílů jednotlivých druhů doprav na přepravní práci. Užití dělby přepravní práce v prognostických pracích je důležité především při řešení dopravy osob. Volba dopravního prostředku pro konkrétní přemístění osob je závislá na možnostech výběru. Volba je odlišná u skupiny obyvatel s možností použití osobního automobilu od skupin obyvatel bez této možnosti. Dnes se jedná především o volbu mezi pěší docházkou, prostředkem hromadné dopravy, motorovým vozidlem a také jízdním kolem. V této oblasti hraje veřejná hromadná doprava osob významnou roli.

2 Analytická část

2.1. Úvodní analýza relevantních dokumentů

2.1.1 Prověření souladu územně plánovací dokumentace města s Konceptí rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje

Byly prostudovány základní plánovací dokumenty města a Moravskoslezského kraje (MSK). Základním územně plánovacím dokumentem města Bílovec je Územní plán města Bílovec (UP). Druhým významným dokumentem, který lze považovat také za základní územně plánovací dokumentaci, je dokument s názvem „Plán rozvoje města Bílovec“ (PRMB), který byl projednáván a schválen v průběhu řešení této zakázky. Územní plán

města v oblasti dopravy je velmi dobře zpracován. Z textu je patrná jeho úzká vazba na cíle a směry dokumentu MSK s názvem Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje. Obdobně lze hodnotit i druhý dokument (PRMB), který vychází z rámce UP města Bílovec.

Lze tedy konstatovat, že byl zjištěn soulad mezi základními územně plánovacími dokumenty města Bílovec a dokumentem MSK s názvem Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje.

2.1.2 Teze k ochraně ovzduší MS kraje

Výťah opatření ke zlepšení ovzduší byl dodán se zadávací dokumentací zakázky. Byl vyňat z programu:

- Zlepšení kvality ovzduší pro aglomeraci Ostrava-Karviná-Frýdek-Místek - CZ08A
- Zlepšení kvality ovzduší pro zónu Moravskoslezsko - CZ08Z

K řešenému území se vztahují tato opatření:

- Město Bílovec je jmenováno v opatření AB8 – **Selektivní nebo úplné zákazy vjezdu**. Opatření je směřováno na zákaz vjezdu nákladních vozidel (mimo dopravní obsluhu) z důvodu:
 - a. ochrany širších center velkých měst a souvisle zastavěných obytných oblastí před nákladní dopravou, která nemá zdroj ani cíl v dané oblasti a může se jí tedy vyhnout,
 - b. ochrana obcí a měst, zatěžovaných tranzitní kamionovou dopravou, která přes jejich území objíždí některé placené úseky dálnic a rychlostních silnic.Pro město Bílovec bude důvodem pro aplikaci tohoto opatření důvod ad b.
- Město Bílovec je dále jmenováno v opatření AB15 – **Zvýšení plynulosti dopravy v intravilánu**. Opatření je zaměřeno na zvýšení plynulosti dopravy v dopravním proudu. Cílem tohoto opatření je zlepšit kvalitu povrchu vozovky, případně i umožnit plynulejší jízdu lepší organizací dopravy, a tímto způsobem snížit zátěž obyvatelstva emisemi znečišťujících látek. Opatření zahrnuje také podporu implementace inteligentních dopravních systémů a telematických systémů (např. zelená vlna na světelných křižovatkách, informační panely s údaji o počtu volných parkovacích míst v kapacitních garážích a na záchytných parkovištích, proměnné informační panely apod.), přičemž velká míra informace se v dnešní době dostane ke koncovému uživateli přes aplikaci v mobilním telefonu. Toto opatření by mělo být přednostně implementováno ve všech větších městech (tj. ve městech s více než zhruba 5 000 obyvateli).

I když město Bílovec není v dalších opatřeních jmenováno, je potřebné při zpracování generelu hledat i inspirace, a to v následujících oblastech:

- Podpora systémům veřejné dopravy – tak, aby se zvýšila nabídka těchto systémů a omezila individuální automobilová doprava.
- Zavedení opatření v historických centrech měst, která omezují, nebo znepříjemňují možnost parkování v centrech.
- Zlepšování povrchu vozovek.
- Využívání moderních telematických a informačních systémů v dopravě.

2.1.3 Inventarizace dílčích dokumentů pro rozvoj dopravní sítě (dopravně inženýrské studie)

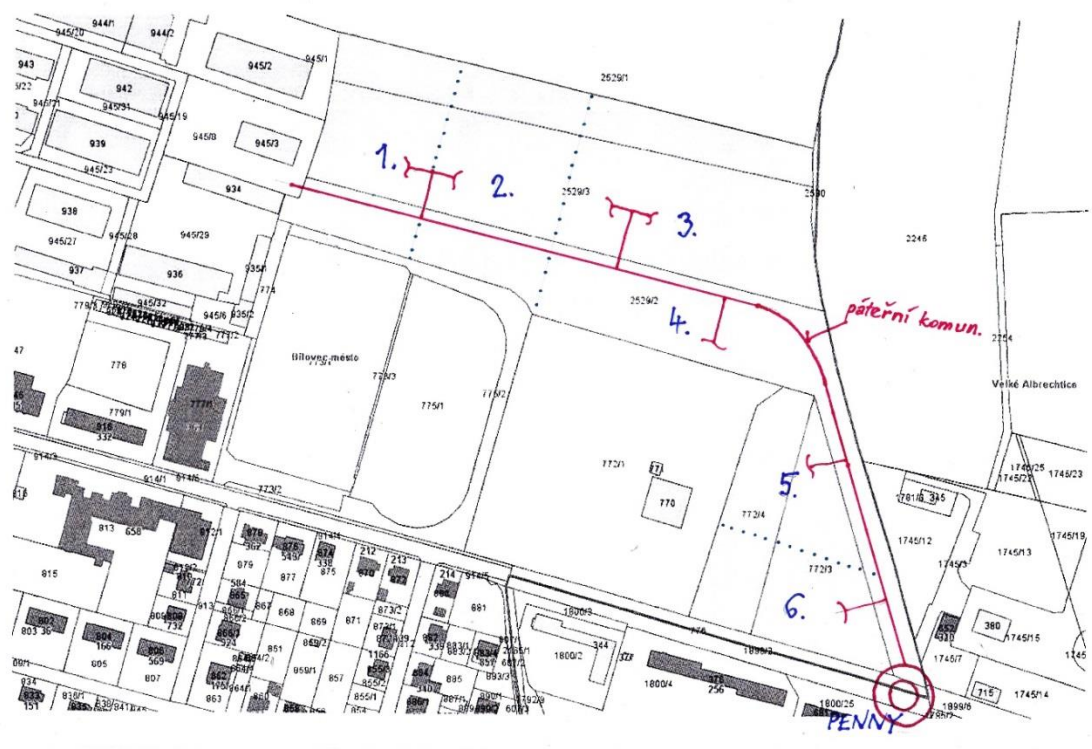
Při zpracování dokumentu (GD) bylo též pracováno s již dříve vyhotovenými dopravně inženýrskými studiemi; jedná se o tyto studie:

- Návrh řešení provozu na vybraném úseku ulice 17. listopadu v Bílovci a souvisejících komunikacích s cílem zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu.
- Studie úprav parkování v městě Bílovci – dolní konec.
- Úprava dopravního značení.
- Podnikatelská zóna – Ostravská ulice.
- Okružní křižovatka I/47 s II/464.
- Zajištění dopravní prostupnosti území horního Radotína – I. etapa.
- Parkoviště u sportovní haly v Podzámčí.
- Rekonstrukce ulice Čs. armády.

Problematiky, které tyto studie řeší, úzce souvisí s GD. Například studie s názvem „Návrh řešení provozu na vybraném úseku ulice 17. listopadu“ řeší velmi exponované místo na základní páteřní komunikaci II/647, a to křižovatky u MÚ a realizaci nového výjezdu z náměstí, který nemá nepříznivý výškový spád. Studie je velmi dobře zpracovaná. Stejně tak studie s názvem „Okružní křižovatka I/47 (dnes II/647) a II/464“, která řeší další exponované místo na hlavní páteřní komunikaci, obsahuje také podnětné návrhy. Studie s názvem „Parkoviště u sportovní haly v Podzámčí“ má podobu realizační studie; řeší nedostatek parkovacích míst u sportovní haly a ZŠ včetně velmi dobře vyřešeného příjezdu z hlavní komunikace. „Rekonstrukce ulice Čs. armády“ má již charakter prováděcí dokumentace pro plánovanou rekonstrukci.

Rozvojové plány města Bílovec:

- Podnikatelská zóna – Ostravská ulice

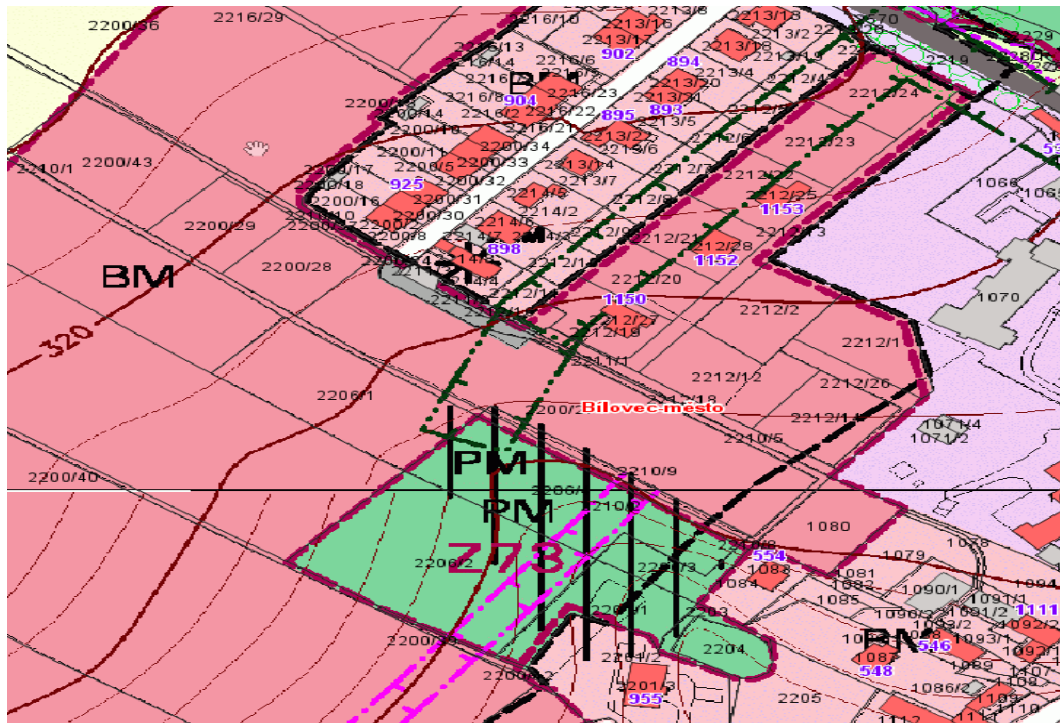


Obrázek 1: Podnikatelská zóna – Ostravská ulice

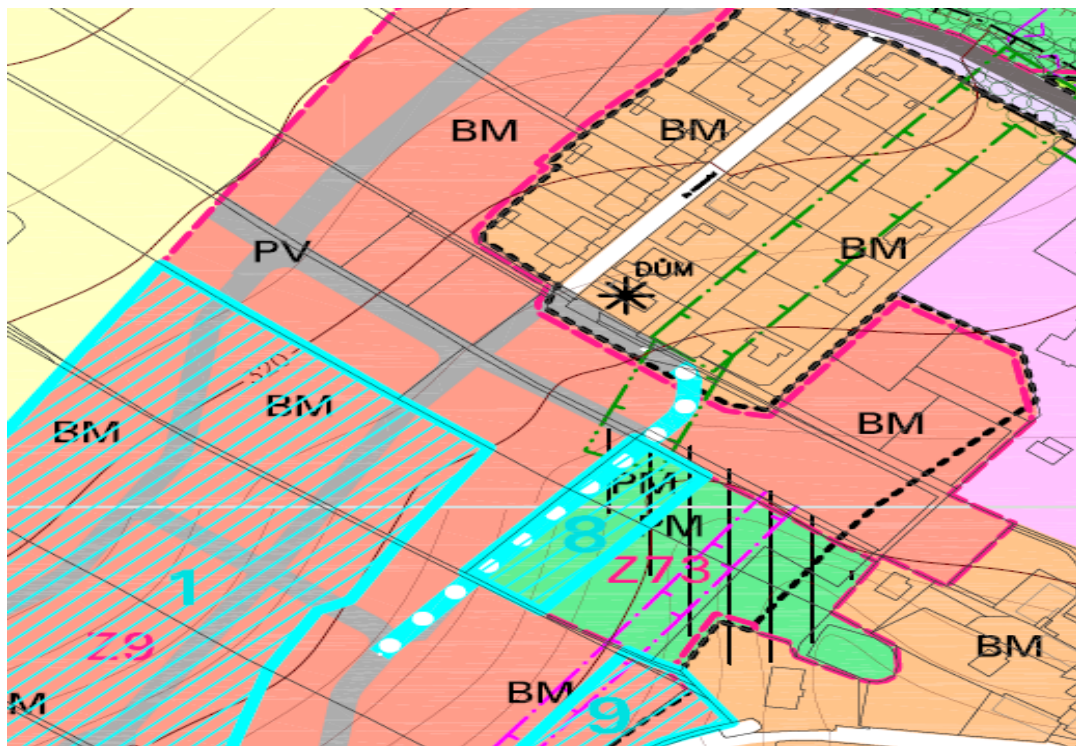
Je potřebné vyřešit příjezdovou komunikaci.

- **Zajištění dopravní prostupnosti území horního Radotína – I. etapa**

Jde o strategický materiál, který předpokládá rozvoj území pro výstavbu rodinných domků. Je potřebné v GD vyřešit obslužnou komunikaci.



Obrázek 2: Plánovaná rozvojová zóna Radotín



Obrázek 3: Plánovaná rozvojová zóna Radotín s vyznačením dopravního napojení

Zbývající dva materiály ze seznamu s názvy: **Studie úprav parkování v městě Bílovci – dolní konec a Úprava dopravního značení** mají charakter prováděcí dokumentace.

2.1.4 Charakteristika dopravní infrastruktury města a její změny navržené v ÚP

Pro lepší vypovídací schopnost je do tohoto dokumentu převzat úplný text z Územního plánu města Bílovec.

*Nejdůležitější současnou dopravní trasou v Bílovci je **silnice II/647** Vyškov – Přerov – Běloučín – Bílovec – Ostrava. Jde o dvoupruhovou silnici, která tvoří hlavní dopravní osu území mezi řekou Odrou a podhůřím Nízkého Jeseníku.*

*V současnosti je dokončována výstavba **dálnice D1** v úseku Lipník – Ostrava – Polsko (dosud pracovní označována jako D47), která po zprovoznění v roce 2009 převezme tranzitní dopravu ze stávající silnice II/647. Město Bílovec a okolí bude na dálnici napojeno v mimoúrovňových křižovatkách (dále MÚK) v Butovicích a v Bravanticích.*

Dopravní zatížení silnice II/647 v Bílovci dle celostátního sčítání dopravy v roce 2005 činilo 7249 až 10 918 vozidel za den s podílem těžké dopravy 18 – 23 %. Po zprovoznění dálnice D1 bude přeřazena silnice I/47 mezi doprovodné silnice II. třídy - II/647 s očekávaným snížením intenzit na hodnoty 3000 – 4000 vozidel za den a se snížením podílu těžké dopravy na 10 – 15 %.

Silnice je navržena k homogenizaci v kategorii S 9,5/70 (mimo zastavěné území) respektive MS 2 15/9/50 v zastavěném území. U křižovatky se silnicí II/463 (Dukelská / Opavská) je navržena malá okružní křižovatka o vnějším průměru Ø36 m. U křižovatky se stávající silnicí II/46418 (Nová cesta / Čs. Armády) je navržena pětiramenná malá okružní křižovatka o vnějším průměru Ø38 m. Rozměry rondelů jsou navrženy tak, aby nemusely být demolovány okolní objekty a aby do křižovatek mohly být zapojeny i sousední plochy výroby.

Úprava dvou blízkých křižovatek na silnici II/647 Ostravská / 17. listopadu a 17. listopadu / Nová cesta s nedostatečnými rozhledovými poměry by byla realizovatelná pouze za cenu demolice okolních objektů. Vzhledem k významu silnice, který po realizaci dálnice poklesne stejně jako intenzita provozu, by takové úpravy byly neadekvátní a nejsou proto navrženy. Drobné úpravy - zejména zlepšení provozu chodců v křižovatkách - jsou řešitelné ve stávajícím tělese silnice a přilehlých veřejných prostranstvích.

Jižní příjezd do města ze směru od Fulneku, v místní části Labuť, je dalším závadným úsekem s velkým podélným spádem 12% a s průjezdem obytnou nízkopodlažní zástavbou. Tento jižní výjezd z Bílovce se stane po výstavbě dálnice D1 a jeho přivaděčů hlavním jižním napojením Bílovce na dálnici. Přeložka silnice dle pokynu objednatele nebyla navržena, zastavitelné plochy v blízkosti trasy přeložky (dle Konceptce rozvoje dopravní infrastruktury MS kraje) jsou omezeny tak, aby bylo umožněno eventuální pozdější zařazení přeložky do územního plánu a tím i její výstavba.

V rámci platného územního plánu byla dosud sledována přeložka průtahu stávající silnice II/647 mimo centrum Bílovce do nové stopy jihovýchodního obchvatu, vedeného na katastrech Bílovce a Velkých Albrechtic. Tento obchvat byl navržen v minulosti pro případ vzdáleného odsunu realizace výstavby dálnice. S ohledem na dosažený stav výstavby dálnice a návrh na přeřazení silnice II/647 do sítě silnic II. třídy není tato přeložka dále sledována, není

uváděna ve schváleném dokumentu „Koncepte rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje“, není zahrnuta ani v nedávno dokončeném ÚPN obce Velké Albrechtice.

Od Bílovce na severozápad je údolím Bílovky vedena **silnice II/463** Bílovec - Stará Ves – Skřípov, která zabezpečuje dopravní vazby Bílovecka na Opavsko. Silnice je navržena k homogenizaci na kategorii S 7,5/60 (mimo zastavěné území) respektive MS 2 13/7,5/40 v zastavěném území. Směrové vedení silnice a její šířkové uspořádání odpovídá v průjezdu Bílovcem i Starou Vsí současným intenzitám 1800 – 3100 vozidel za den. Po výstavbě dálnice D1 a kompletaci čtyřpruhové silnice I/11 mezi Opavou a Ostravou lze očekávat částečné snížení intenzit na silnici II/463.

Menší dopravní závady na této silnici (chybějící úseky chodníků v zastavěném území a některé chybějící zálivy autobusových zastávek) mohou být řešeny jejich doplněním ve stávající ploše silničního pozemku.

Ostatní silnice jsou navrženy k homogenizaci na kategorii S 7,5/50 se šířkou zpevněné části 6,0 m (mimo zastavěné území), respektive MS 2 12/7/40 v zastavěném území.

Ve směru od severu na jih je oblastí Bílovce vedena **silnice II/464** Opava – Výškovice – Bílovec – Studénka – Příbor. Severní úsek s nízkými intenzitami (450 – 750 vozidel za den) je navržen Konceptí rozvoje dopravy MSK k přeřazení na silnici III. třídy. Jižní úsek od Studénky a Mošnova se stane dálničním přivaděčem, u kterého je připravena jeho přeložka do nové stopy v úseku Studénka – MÚK Butovice – Bílov, kde bude napojen na stávající silnici I/47. Stávající silnice II/464 z Bílovce do Velkých Albrechtic a Studénky má být přeřazena do kategorie silnic III. třídy (III/46418. Současné intenzity 3553 vozidel za den na území Bílovce se částečně sníží cca o 1000 vozidel. Dopravní závady na této silnici (chybějící úseky chodníků v zastavěném území a některé chybějící zálivy u autobusových zastávek) mohou být řešeny jejich doplněním ve stávající ploše silničního pozemku. V rámci původního platného územního plánu bylo navrženo několik dalších směrových úprav této silnice pro zvýšení jízdní rychlosti vozidel. S ohledem na očekávané vyřazení ze sítě silnic II. třídy nejsou tyto úpravy již sledovány.

Od Výškovic na severovýchod je vedena **silnice II/465** Výškovice – Kyjovice – Velká Polom s intenzitou v řešeném prostoru 396 vozidel za den. Úsek mezi Výškovicemi a Kyjovicemi je s ohledem na nízký dopravní význam navržen Konceptí rozvoje dopravy MSK k přeřazení na silnici III. třídy.

Ostatní **silnice III. třídy** tvoří doplňkovou síť pro zpřístupnění okolních sídel. Intenzity nebyly na těchto silnicích sčítány, podle zátěží na okolních sčítaných silnicích je lze odhadnout v rozmezí 200 – 1000 vozidel za den. Na silnici III/4639 Stará Ves – Nový Dvůr je navrženo zvětšení směrového oblouku silnice na východním vjezdu do místní části Bravinné včetně úpravy napojení navazující místní komunikace a úprava vyústění účelové komunikace od Bílova.

Úprava napojení MK na silnici III/4639 v severní části Bravinného není navržena. Zlepšení rozhledových poměrů by bylo realizovatelné pouze za cenu demolice přilehlého objektu, což by vzhledem k malému významu silnice a nízkému provozu bylo neekonomické.

V rámci původního platného územního plánu bylo navrženo několik směrových úprav silnic III. třídy pro zvýšení jízdní rychlosti vozidel. S ohledem na nízký dopravní význam těchto silnic nejsou tyto úpravy navrženy. Dopravní závady na těchto silnicích (chybějící úseky chodníků v zastavěném území a některé chybějící základy u autobusových zastávek) mohou být řešeny jejich doplněním ve stávajících plochách silničních pozemků.

Kromě nových **místních komunikací** jmenovaných v textové části návrhu ÚP je navrženo 12 krátkých úseků nebo prodloužení stávajících komunikací k obsluze zastavitelných ploch a místa hlavních vjezdů do území.

U dopravně významných místních obslužných komunikací, které zabezpečují hlavní příjezdy do oddělených místních částí, území s hromadnou bytovou nebo průmyslovou zástavbou typu C1 je navržena šířková kategorie MO 2 12/7/40 s Opatření obecné povahy - Bílovec: Územní plány a Územní studie: Měst... http://bilovec.cz/vismo/dokumenty2.asp?id_org=442&id=410945&p1=... šířkou uličního prostoru 12 m, šířkou hlavního dopravního prostoru 7 m (vozovka 6 m), návrhovou rychlostí 40 km/hod a chodníkem pro pěší o šířce 2 m. U obslužných místních komunikací typu C2 je navrhována kategorie MO 2 10/6/30 s šířkou vozovky 5 m a případným chodníkem o šířce 1,5 m.

Ostatní komunikace s malým dopravním významem budou převedeny do kategorie obytných ulic se smíšeným provozem motorové a pěší dopravy. U běžných ulic bude sledována úprava na šířku vozovky 4,5 - 5 m, u koncových úseků pro obsluhu max 8 rodinných domů na šířku vozovky 3,5 - 4 m.

Na síť obslužných komunikací navazují **účelové komunikace** (včetně významných polních a lesních cest), které zabezpečují dopravní zpřístupnění jednotlivých objektů a pozemků v řešeném území.

Stávající účelová komunikace z Lhotky do Bravantic bude přeřazena do kategorie místních komunikací a rozšířena na kategorii MO 2 12/7/40 s očekávaným nárůstem intenzit ve směru na dálniční křižovatku Bravantice. Je navrženo její přeložení do nové trasy mimo údolní nivu a záplavové území Seziny.

U obslužných a účelových komunikací, které zabezpečují dopravní zpřístupnění jednotlivých objektů a pozemků v řešeném území, o šířce do 4,5 m budou doplněny výhybny, u slepých komunikací s délkou nad 80 m budou doplněna chybějící obratiště.

Železniční doprava

Město Bílovec je obsluhováno jednokolejnou železniční tratí č.279 Bílovec –Studénka, která je zapojena do integrovaného systému ODIS. Tato trať je ve stanici Studénka napojena na koridorovou trať Praha – Přerov – Ostrava.

Železniční stanici Bílovec obsluhuje v každém směru v pracovní dny celkem 17 pravidelných osobních vlaků, ve dny pracovního klidu 11 spojů. Železniční trať se nemění, je navržena redukce plochy nákladového nádraží a západního zhlaví stanice pro přesun autobusového nádraží.

Autobusová doprava

Území **Bílovce** je obslouženo třemi dálkovými linkami, směřujícími do Ostravy, Zlína, Mohelnice, Olomouce a Krkonoš. Příměstskou obsluhu zabezpečuje dalších 21 autobusových linek, z toho je většina zařazena do integrovaného systému ODIS. Na území města je situováno 7 autobusových zastávek, které jsou většinou vybaveny zálivy a částečně přístřešky pro cestující a které pokrývají 500 m docházkovou vzdáleností většinu zastavěné části města. Poloha autobusového nádraží u železniční stanice není optimální a vycházela pravděpodobně z územních možností v minulých letech. V územním plánu je navržen přesun autobusového nádraží k ulici Dukelské, kde by byl omezen závlek průběžných spojů – zejména u dálkových linek. V návaznosti na postupnou integraci hromadné dopravy v rámci celého kraje lze do budoucna očekávat posílení významu přestupního uzlu u železniční stanice.

Stará Ves je obsloužena 4 příměstskými linkami s 19 spoji v pracovním dnu v každém směru. Čtyři páry autobusových zastávek pokrývají dostatečně zastavěné území.

Ohrada je obsloužena 1 příměstskou linkou se 4 spoji v pracovním dnu v každém směru. Autobusová zastávka pokrývá dostatečně zastavěné území.

Lubojaty jsou obslouženy 7 příměstskými linkami se 30 spoji v pracovním dnu v každém směru. Čtyři páry autobusových zastávek pokrývají dostatečně zastavěné území.

Lhotka je obsloužena 3 příměstskými linkami s 18 spoji v pracovním dnu v každém směru. Jediná autobusová zastávka pokrývá dostatečně zastavěné území.

Výškovice jsou obslouženy 7 příměstskými linkami s 25 - 30 spoji v pracovním dnu v každém směru. Tři autobusové zastávky pokrývají dostatečně zastavěné území.

Bravinné je obslouženo 2 příměstskými linkami s 11 spoji v pracovním dnu v každém směru. Autobusová zastávka pokrývá dostatečně zastavěné území.

Dolní Nový Dvůr je obsloužen 2 příměstskými linkami ODIS s 11 spoji v pracovním dnu v každém směru. Autobusová zastávka pokrývá dostatečně pouze zastavěné území.

Horní Nový Dvůr je obsloužen 1 příměstskou linkou ODIS s pouhými 2 spoji v pracovním dnu a to pouze ve směru od Bílovce na Fulnek. V opačném směru do této místní části nezajíždí žádný spoj. Jediná zastávka pokrývá pouze severní část sídla, u jižní části, která má docházkovou vzdálenost na nejbližší zastávku cca 1100 m, je navrženo doplnění nové zastávky. Novou zastávku lze zřídit v rámci veřejného uličního profilu.

U autobusových zastávek s chybějícími zastávkovými zálivy a přístřešky pro cestující budou tyto doplněny v rámci veřejných uličních profilů.

Statická doprava

Parkoviště jsou vybudována především v centrální části Bílovce – na náměstí a v jeho bezprostředním okolí, dále u objektů hromadného bydlení na sídlištích, u objektů občanského vybavení, u železničního nádraží a u průmyslových Opatření obecné povahy - Bílovec: Územní plány a Územní studie: Měst... http://bilovec.cz/vismo/dokumenty2.asp?id_org=442&id=410945&p1=... areálů. Další plochy

pro parkování osobních vozidel jsou vybudovány v centrech místních částí – zejména ve Staré Vsi, Lubojatech a Lhotce. Kapacita parkovišť dle vyjádření objednatele pokrývá současné nároky ve městě i s mírnou rezervou.

Dvě navržená parkoviště v blízkosti centra Bílovice budou kromě každodenního provozu města sloužit zejména provozu koupaliště. Zkapacitněním parkoviště na ul. Radotínské se vytvoří nové možnosti parkování pro obyvatele stávajících bytových domů. V rámci územní studie pro autobusové nádraží budou řešeny i parkovací plochy u železničního nádraží.

Potřeba parkování v rozvojových plochách bude řešena v rámci navržených zastavitelných ploch.

Plocha hromadných garáží na ulici Sokolovské je navržena ke zrušení – přestavbě na plochu městského bydlení.

Kapacita rušených garáží je nahrazena rozšířením garážoviště v blízkosti nemocnice, část parkovací potřeby převezme navržené parkoviště u koupaliště. Ostatní menší plochy boxových garáží se nemění.

Výkres I.2.c) obsahuje přehled významných parkovišť nad 10 parkovacích míst a garážových areálů s vyznačením jejich kapacity.

Nové objekty vybavenosti, průmyslu, hromadného bydlení, sportovních a turistických aktivit budou doplněny návrhem parkovacích a odstavných ploch v kapacitách dle výpočtu ČSN 73 6110 Projektování MK pro stupeň automobilizace 1:2,5.

Cyklistická doprava

V řešeném území jsou vyznačeny stávající cyklotrasy:

6011 Klimkovice – Bílovec – Velké Albrechtice – Studénka

6039 Nový Dvůr – Bílov – Studénka – Příbor

6078 Jeseník nad Odrou – Fulnek – Nový Dvůr – Skřípov – Opava

6131 Suchdol nad Odrou – Fulnek – Nový Dvůr

6190 Jistebník – Bílovec – Stará Ves – Výškovice – Skřípov

6191 Bravantice – Zbyslavice – Pustá Polom – Výškovice – Hlubočec

6192 Nový Dvůr – Stará Ves – Tísek – Zbyslavice

6193 Bílov – Bílovec – Těškovice – Výškovice – Pustá Polom

Tyto cykloturistické trasy jsou většinou vedeny po málo frekventovaných silnicích II. nebo III. třídy a místních a účelových komunikacích.

Stávající cyklotrasy se nemění s výjimkou trasy 6190 Bílovec - Stará Ves, jejíž úprava je navržena v souladu se zpracovanou studií (Cyklostezka Bílovec, místní část Stará Ves, Dopravní projektování, s.r.o., 9/2006).

Navrženy jsou dvě místní cyklotrasy zlepšující propojení Bílovice s Výškovicemi a s Tískem:

- Stará Ves – Nový Svět – Výškovice – by mohla sloužit jako přeložka cyklotrasy 6190 Bílovec – Výškovice – Skřipov - údolí Mladých – Tísek – by mohla sloužit jako přeložka cyklotrasy 6193 Bílovec – Výškovice – Pustá Polom

Pro vnitřní každodenní cyklistickou dopravu budou využívány i stávající místní a účelové komunikace.

Pěší doprava

Podél silnic a dopravně významných místních komunikací v zastavěném území bude žádoucí postupné doplnění chybějících chodníků pro bezpečný pohyb pěších.

Stávající značené turistické trasy zůstávají beze změn.

V celém dokumentu je potřebné aktualizovat hodnoty intenzit a případně texty upravit dle závěrů GD. Změny v části koncepce dopravy UP jsou popsány v příslušných kapitolách analytické zprávy.

2.1.5 Plán rozvoje města Bílovec (PRMB)

Plán rozvoje města Bílovec byl projednáván a schválen v průběhu zpracování tohoto generelu dopravy. Jedná se o významný koncepční materiál, který vysílá i do oblasti dopravy důležité podněty, respektive pro oblast dopravy definuje aktivity – viz jejich níže uvedený přehled.

Aktivita	Popis aktivity
B4.1.11	Parkoviště u haly ZŠ Komenského
B4.1.12	Údržba, rozvoj a zlepšování technického stavu komunikací vč. chodníků, mostů a lávek
B4.2.1.	Úsekové měření rychlosti na ul. Ostravská
B4.2.2.	Informační měřiče rychlosti v místních částech
B4.3.6	Zlepšení parkování u městského hřbitova
B4.4.1	Kyvadlové spojení s Ostravou
B4.5.1	Dokončení cyklostezky Bílovec – místní část Stará Ves, tzn. propojení I. a III. etapy a vybudování cyklostezky na konec místní

	části ve směru na Skřipov.
B4.5.2.	Bílovec bez bariér II. – Výstavba chodníku spojujícího ul. Opavskou s cyklostezkou I. ve Staré Vsi.
B4.5.3	Spojnice mezi obcemi mikroregionu Bílovecko (polní cesty pro lidi).

2.1.6 Rešerše dalších relevantních informací o externích vlivech na dopravu ve městě Bílovcí - vnější dopravní síť

Byl formulován záměr na vybudování průmyslové zóny v obci Velké Albrechtice. Soudě podle dohledané dokumentace jde zatím jenom o záměr. Vybudování průmyslové zóny má obec Velké Albrechtice zahrnuto v územním plánu. Co je důležité, pozemky pro průmyslovou zónu mezi železniční tratí, polní cestou kolem Tří rybníků, silnicí na Butovice a dálnicí byly v ÚP obce vyčleněny už před jedenácti lety. Plocha má být dopravně napojena přímo na dálniční křižovatku pod Bílovem novou silnicí, začínající vpravo před příjezdem do Butovic. Ta má zároveň odlehčit těžkou dopravu přes Butovice. Záměr je údajně v souladu s územně plánovací dokumentací MS kraje a obce Bílov a dalšími obcemi z okolí. Město Bílovec při projednávání záměru nebylo asi vyzváno ke schválení záměru, protože s předmětným územím bezprostředně nesousedí. Dopravní systém města Bílovec je také ve své podstatě „chráněn“ před těžkou nákladní silniční dopravou mostem na železniční trati Studénka - Bílovec v km 6,527. Most nemá světlost pro velká nákladní silniční vozidla. Pokud ale SŽDC přistoupí k rekonstrukci mostu, musí ho uvést do normového stavu. Tedy zejména musí upravit jeho výšku ve vztahu k silniční dopravě. Pokud bude most opraven a zároveň nebude průmyslová zóna napojena na blízký exit dálnice D1 plánovanou komunikací, bude komunikační systém města Bílovec už v přímém ohrožení těžkou nákladní dopravou. Napojení průmyslové zóny bude realizováno na silnici III/46419.

V blízkosti Bílovce v souběhu s D1 je trasována nová trať systému Rychlých spojení – **RS 1** Praha – Ostrava – Polsko. Nový systém rychlých tratí v českém prostoru přinese zvýšení cestovních rychlostí v železniční dopravě, zvýšení kapacity železniční sítě, zlepšení napojení české železniční sítě na zahraniční tratě obdobného charakteru a také zlepšení obsluhy území železniční dopravou v regionech a v příměstských oblastech. Výstavba tratí RS se postupně připravuje. Pro úsek tratě R1 Přerov – Ostrava Správa železniční dopravní cesty, s.o. připravuje vypsání soutěže na zhotovitele studie proveditelnosti. S ohledem na blízkost železničního uzlu Ostrava a volné kapacity plánované trati od odbočného směru Valašské Meziříčí – Púchov, se nabízí možnost zavedení přímé železniční linky Ostrava – Bílovec. A to případnou realizací kolejového propojení nové železniční tratě systému Rychlých spojení – RS – 1 z regionální železniční trati Bílovec – Studénka.

2.1.7. Realizované investiční akce z oblasti dopravy v Bílovcí

Všechny doposud realizované investiční akce v oblasti dopravy vycházejí důsledně z ÚP města. Jedná se o tyto akce:

- **MMR – Regenerace panelového sídliště – 10. etapa** – včetně přilehlých komunikací a parkovišť.
- **MPV – Pivovarská I** – rekonstrukce komunikace včetně chodníků a tvorby nových parkovacích míst.
- **MPV – Pivovarská II** - rekonstrukce komunikace včetně chodníků a tvorby nových parkovacích míst.

- **MPV – Valová** – rekonstrukce pěší zóny včetně tvorby nových parkovacích míst
- **SFDI – 1. máje a 17. listopadu** – rekonstrukce chodníků.
- **SFDI – Cyklostezka I – Stará Ves** – nové chodníky, cyklostezka.
- **SFDI – Cyklostezka II – Stará Ves** – nové chodníky, cyklostezka.
- **SFDI – Opavská - levá strana** - rekonstrukce pěší komunikace.
- **SFDI – Opavská – pravá strana** – rekonstrukce pěší komunikace.

Uvedené akce byly realizovány s podporou evropských dotací, kdy je pro jejich výstupy předepsána tzv. udržitelnost, a to po určité časové období od ukončení realizace akce. Při návrhu opatření v tomto dokumentu (GD) bude proto požadavek udržitelnosti respektován.

2.2. Širší dopravní a urbanistické vazby; charakteristika poptávky po mobilitě

2.2.1. Základní demografické údaje, socioekonomický profil území

Základní demografické údaje města Bílovec jsou vyjádřeny v následující tabulce.

Tabulka 2: Základní demografické údaje města Bílovec

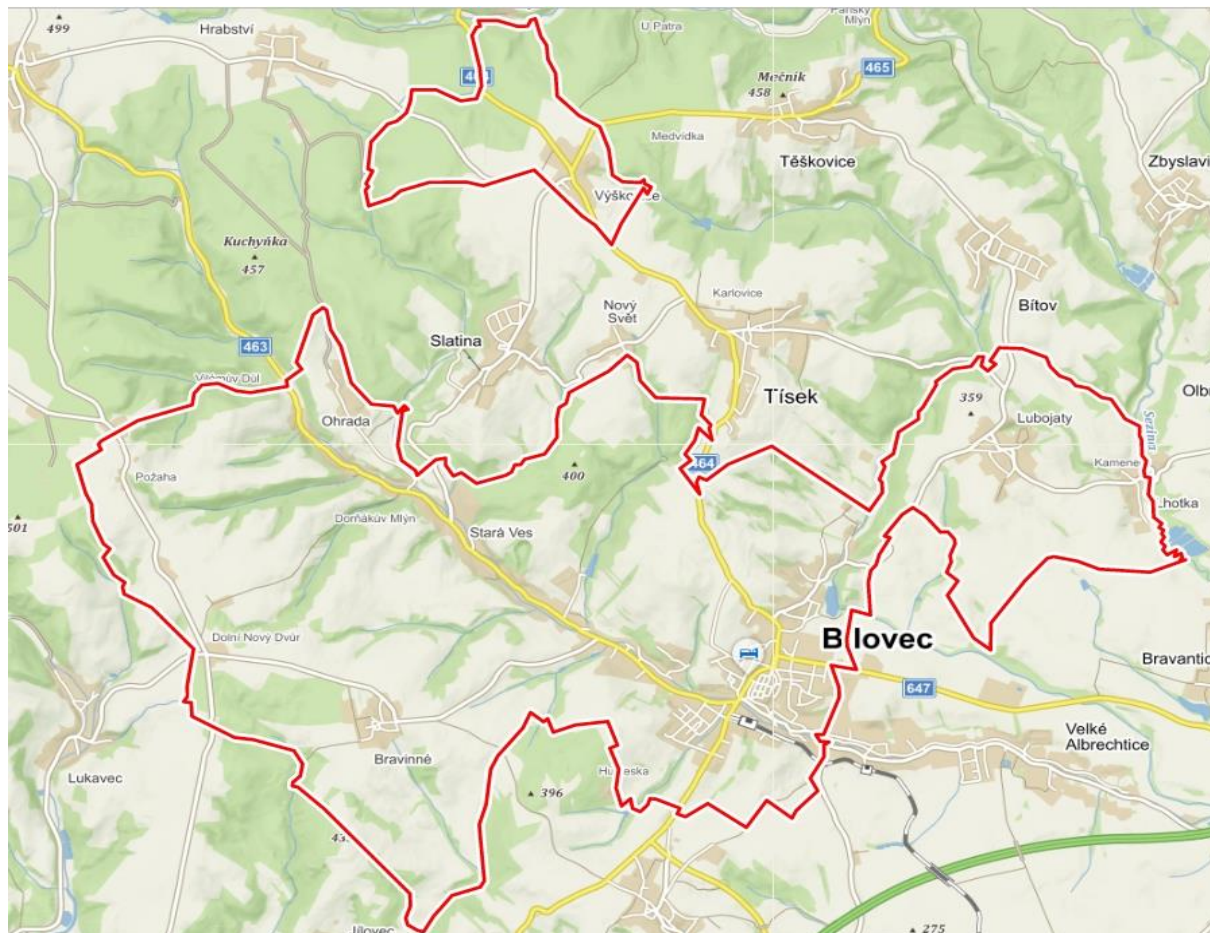
Základní demografické údaje města Bílovec											
		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Stav obyvatel k 1. 7.		7 550	7 536	7 552	7 573	7 548	7 550	7 532	7 461	7 404	7 425
v tom:	Muži	3 706	3 696	3 697	3 712	3 684	3 683	3 684	3 656	3 632	3 641
	Ženy	3 844	3 840	3 855	3 861	3 864	3 867	3 848	3 805	3 772	3 784
Stav obyvatel k 31. 12.		7 558	7 543	7 535	7 558	7 551	7 544	7 500	7 436	7 415	7 407
v tom ve věku:	0 – 14	1 161	1 168	1 147	1 129	1 148	1 159	1 152	1 139	1 129	1 130
	15 – 64	5 380	5 316	5 317	5 297	5 229	5 170	5 103	5 006	4 947	4 880
	65 +	1 017	1 059	1 071	1 132	1 174	1 215	1 245	1 291	1 339	1 397
Průměrný věk		39,3	39,6	39,9	40,4	40,7	40,8	41,1	41,5	41,8	42,1
Zdroj: ČSÚ											

Statistické údaje jsou vedeny od roku 2008. Mezi roky 2008-2013 počet obyvatel stagnoval, respektive dosahoval přibližně stejné hodnoty. V roce 2013 nastává zlom, kdy dochází k setrvalému poklesu počtu obyvatel, který byl k 31. 12. 2017 7 407 obyvatel. Druhá část tabulky přibližuje věkovou skladbu obyvatel. Počet dětí ve věku 0 -14 let neustále klesá meziročně v průměru o 10 dětí. Ve věkové kategorii aktivně činných obyvatel 15-64 let počet obyvatel meziročně klesá, a to v průměru o 50 obyvatel. To se projevuje na celkovém průměrném věku obyvatel Bílovce, který k 31. 12. 2017 dosáhl hodnoty 42,1 roku. V městě Bílovec jsou omezené možnosti zaměstnání. Většina obyvatel dříve využívala blízkou dostupnost Ostravy k pravidelné dojížděce za prací do Ostravy a v menší míře do Nového Jičína či Studénky. Pokles průmyslové výroby v celém Moravskoslezském kraji dopadl i na okres Nový Jičín. Ten patřil z hlediska dlouhodobé úrovně nezaměstnanosti k výrazně postiženým okresům, a to nadprůměrně ve srovnání s celou ČR. Míra nezaměstnanosti

v městě Bílovec byla ještě výrazně vyšší, než průměr za celý novojičínský okres. I když poslední údaje o nezaměstnanosti za celý Moravskoslezský kraj už vykazují příznivější údaje, stále některé okresy Moravskoslezského kraje mají podíl nezaměstnaných osob vyšší než republikový průměr (např. Ostrava-město, Karviná). Nezaměstnanost v okrese Nový Jičín aktuálně klesla na nejnižší hodnotu v dlouhodobé statistice - pohybuje se v rozmezí 3-4 %. I když se situace v oblasti zaměstnanosti zlepšuje, je nutno přesto vnímat omezené možnosti zaměstnanosti obyvatel jako jeden z významných faktorů omezujících rozvoj řešeného území.

2.2.2. Vymezení a popis území, spádové oblasti města

Řešená oblast je vymezena následující mapou.



Obrázek 4: Vymezení řešené oblasti

Město Bílovec leží ve střední části Moravskoslezského kraje. Má ráz pahorkatiny, které jsou typické pro horní Poodří. Leží na okraji Nízkého Jeseníku a má výbornou dostupnost do Ostravy. Charakter okolní přírody předurčuje možnou další charakteristiku města a jeho okolí. Je jím možnost rekreace zimní, i letní. Blízkost dálnice také zvyšuje atraktivitu území z hlediska její dostupnosti pro návštěvníky či rozvoj průmyslu případně bydlení. Z tohoto úhlu pohledu má město rozvojový potenciál tak, jak ho známe z jiných částí republiky u obdobných charakteristik území. Zde však ještě není plnohodnotně využito. Samotné město Bílovec má 6 místních částí:

- Stará Ves
- Bravinné

- Lhotka
- Lubojaty
- Ohrada
- Výškovice

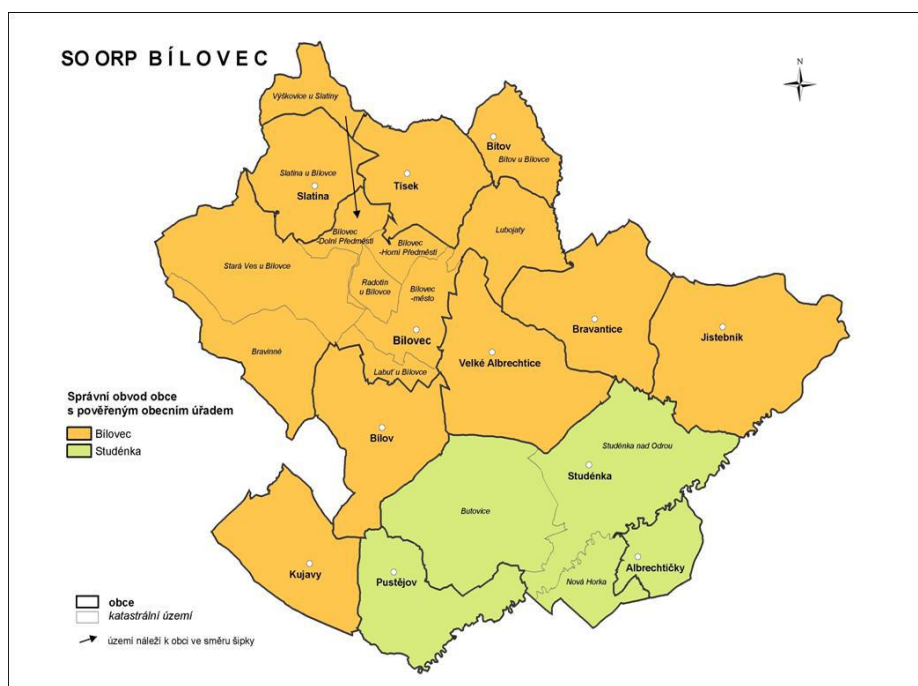
V následující tabulce jsou uvedeny jednotlivé místní části města s počty obyvatel.

Tabulka 3: Jednotlivé místní části města s počty obyvatel

Část obce (města)	Kód části obce	Počet obyvatel dle SLBD 2011 v obcích a jejich částech	Podíl počtu obyvatel z celkového počtu (%)
Bílovec	413534	5 735	77,63
Bravinné	9741	310	4,2
Lhotka	88081	93	1,26
Lubojaty	88099	398	5,39
Ohrada	149713	57	0,77
Stará Ves	153996	579	7,84
Výškovice	149730	215	2,91
CELKEM		7 387	100

Místní části Bravinné, Lhotka, Lubojaty, Ohrada, Stará Ves jsou územně propojeny s městem Bílovec. Místní část Výškovice je územně oddělena obcemi Slatina, Tísek a Nový Svět. Nejvíce obyvatel žije v samotném městě Bílovec a to 77,63 % podílu z celkového počtu obyvatel. Nejmenší místní částí je Ohrada s 0,77% podílem na celkovém počtu obyvatel. Místní části vytváří přirozené spádové oblasti města Bílovec.

Město Bílovec je obec s rozšířenou působností. Spravuje obvod, který je zobrazen na následujícím obrázku.



Obrázek 5: Mapa SO ORP Bílovec

Správní území, které spravuje Správní obvod Bílovec, zahrnuje 13 obcí, z nichž dvě jsou tzv. pověřenými úřady (Bílovec a Studénka). Na celkovém počtu obyvatel kraje se ORP Bílovec podílí 2,1 %, rozloha jeho území zaujímá 3,1 % z celkové výměry. Ve městech Bílovec a Studénka žije téměř 70 % obyvatel správního obvodu. Na 14,5 % území se rozkládají lesy, zemědělská půda představuje 72,1 %.

2.2.3. Celková charakteristika prostorového uspořádání dopravní infrastruktury v návaznosti na nadřazený systém

Silniční doprava

Do doby zprovoznění dálničního tahu D1 na Ostravu byl Bílovec důležitý komunikační uzel s velkou tranzitní dopravou. Rychlé spojení Bílovce s Ostravou i vzdálenějšími místy dříve zabezpečovala komunikace I/47. Po zprovoznění dálničního tahu zabezpečuje dálnice D1 rychlé spojení Bílovce s Ostravou, ale i vzdálenějšími místy v Polsku, Slovensku, ale i na střední a jižní Moravu a do Čech. Napojení Bílovce na D1 bylo realizováno v letech 2008 (exit Bravantice 342. km) až 2009 (exit Butovice 335. km) a to ze silnice II/647. Po spuštění dálničního tahu na Ostravu dochází k částečnému odklonění tranzitní dopravy a zklidnění dopravy ve městě.

Železniční doprava

Město Bílovec je obsluhováno 7,8 km dlouhou jednokolejnou železniční regionální neelektrizovanou železniční tratí č. 279 (dle JŘ) vedenou do žst. Bílovec ze stanice Studénka. Železniční stanice Studénka leží na koridorové trati Praha – Přerov – Ostrava a zastavují v ní dálkové vlakové spoje, na které cestující z Bílovce mohou přestoupit.

Letecká doprava

Dostupnost letecké dopravy z Bílovce je umožněna 18 km vzdáleným mezinárodním Letištěm Leoše Janáčka **Ostrava-Mošnov**.

2.2.4. Analýza dopravního chování - poptávka po mobilitě

Poptávka po mobilitě je úzce spojena s vývojem společnosti v socio-ekonomických aspektech. Jak bylo výše konstatováno, občané řešené oblasti směřují za prací především do ostravské aglomerace. V menší míře do Nového Jičína a Studénky, nově do Opavy a Kravař. Tyto oblasti byly dlouhodobě postiženy hospodářskou recesí. Situace se však v posledním období zlepšuje, objevují se nové pracovní příležitosti v regionu, snižuje se počet nezaměstnaných osob. Ekonomika se v regionu oživuje, lze očekávat i zvýšení poptávky po mobilitě a to z důvodů pracovních aktivit občanů řešené oblasti.

Statistické údaje za město Bílovec aktuálně vykazují neustálý pokles počtu obyvatel, a naopak růst průměrného věku obyvatel. Město Bílovec plánuje výstavbu průmyslové zóny, ale i výstavbu bytů a rodinných domů na vyčleněných územích. Ve spojení s trendem ožívání ekonomiky v regionu lze přepokládat i nárůst mobility v oblasti. Do města přijdou mladé rodiny, vzroste index počtu vozidel na rodinu. Na komunikacích se objeví více aut, a pokud se usídlí noví investoři v plánované průmyslové zóně lze předpokládat i vyšší podíl nákladní dopravy.

Město Bílovec je obec s rozšířenou působností. Spravuje tedy nejen oblast vymezenou jejími místními částmi, ale dalších 13 obcí. Mobilita v městě Bílovec je tedy závislá i na sociálně-demografickém vývoji v těchto obcích. Můžeme-li tedy předpokládat i v těchto obcích příznivější demografický vývoj plynoucí z oživení ekonomiky v celém regionu, bude jeho důsledkem nárůst mobility pro město Bílovec. Pokud nebude na tento vývoj odpovídajícím způsobem reagovat systém veřejné dopravy, na ulicích a parkovištích v centru města naroste počet automobilů.

Jak bylo konstatováno výše, prodloužením dálnice D1 výrazně poklesl počet tranzitujících automobilů na základní komunikační síti ve městě Bílovec. Aktuálně však lze pozorovat již i mírný nárůst počtu tranzitujících vozidel, a oživení ekonomiky v regionu přinese bezpochyby také další nárůst tranzitujících vozidel na základní komunikační síti. Lze očekávat výraznější nárůst na základní páteřní komunikaci II/647 ve směru Fulnek - Ostrava, ale také na II/463 ve směru na Opavu. Odhadnout vývoj v čase a míře nárůstu je složité. Nárůst se projeví jak v oblasti nákladní dopravy, tak v oblasti IAD a může se pohybovat v rozmezí 3 - 6 % meziročního nárůstu celkových intenzit.

V případě města Bílovce, s ohledem na jeho velikost a realizované objemy dopravy, nelze hovořit o vyhraněném dopravním systému s jednoznačnou dělbou přepravní práce mezi jednotlivými druhy dopravy.

Ve vnitřním městě se především osobní doprava odehrává v dělbě mezi dopravou pěší, individuální automobilovou, cyklistickou a částečně veřejnou hromadnou, zejména autobusovou, realizovanou příměstskými autobusovými linkami se zastávkami na území města. V dělbě přepravní práce lze z provedeného průzkumu dopravního chování odvodit tyto poměry cest a výkonů:

- pěší 50-60 %
- cyklistická 10 %
- individuální automobilová 20-30 %
- veřejná hromadná 10 %.

Ve vztahu k okolí města lze hovořit o dopravním systému tvořeném v osobní dopravě dopravou automobilovou, veřejnou osobní dopravou autobusovou a dopravou železniční. U nákladní dopravy se tento systém zužuje na dopravu automobilovou a železniční.

Dělba přepravní práce, osobní i nákladní doprava celkem:

- pěší 5 %
- cyklistická 5 -10 %
- individuální automobilová 60 - 70 %
- veřejná hromadná 25 - 35 %.

2.3. Automobilová doprava – základní komunikační síť

2.3.1. Základní komunikační skelet, stav komunikační sítě, funkční zatřídění

Základní skelet sítě pozemních komunikací města

Město vzniklo v minulosti na průsečíku obchodních cest, jedné směřující od Příbora k Hradci nad Moravicí a Opavě, druhé, jež směřovala od Fulneku ke Klimkovicím a k Ostravě. Toto dopravní uspořádání a funkce také přispěly k významu města a k rozvoji průmyslové výroby (Leicherova továrna na sukno, Frankelova likérka, Salcherova továrna Massag a další). Dne 1. října 1890 byl Bílovec napojen od Studénky na železniční síť.

. V roce 1834 při sčítání obyvatelstva měl celý Bílovec 3 610 obyvatel. K 31. 12. 2017 počet obyvatel vzrostl a činil 7 586 osob na rozloze 38,86 km². O dalším nárůstu počtu obyvatel se dle územního plánu města neuvažuje.

Na území města je vymezeno s ohledem na jeho správní členění více souvisle zastavěných oblastí. První je velké zastavěné území, které zahrnuje souvislou zástavbu centrální části Bílovce-města a navazující Staré Vsi. Další větší zastavěná území zahrnují zástavbu místních částí Bravinné, Lhotky, Lubojaty, Ohrady a Výškovic. Celkem je v území města vymezeno 59 zastavěných území.

Řešeným územím města Bílovce prochází v současné době tyto silnice:

- **Silnice II/647**, jde o bývalou silnici I/47, která po prodloužení dálnice D 1 byla přeřazena do II. třídy a tvoří funkci dálničního přivaděče a je na dálnici napojena u obce Bravantice, pokračuje dále směrem na Klimkovice a dále na Ostravu, kde je napojena na silnici I/11. Druhým směrem pokračuje jihozápadním směrem na Bílov a Fulnek, kde se napojuje na silnici I/47. Městem prochází pod místními názvy ulic Ostravská, Nová cesta, Dukelská, Labuť.
- **Silnice II/463**, je vedena z Bílovce od křižovatky se sil. II/647 západním směrem na Starou Ves a Skřipov. Za Skřipovem se napojuje na sil. I/57 spojující Opavu s Fulnekem. Městem prochází pod místním názvem ulice Opavská.
- **Silnice II/464**, je vedena z Bílovce od křižovatky se sil. II/467 severním směrem Tísek, Výškovice přes Raduň do Opavy. Městem prochází pod místním názvem ulice 17. listopadu.
- **Silnice III/46414**, napojuje se ve městě na sil. II/464 a pokračuje městem severovýchodním směrem přes část Údolí mladých směrem na Lubojaty. Městem prochází pod místním názvem ulice 1. máje.
- **Silnice III/46418**, napojuje se ve městě na sil. II/467, prochází městem směrem na Velké Albrechtice a dále na Butovice. Městem prochází pod místním názvem ulice Čs. armády.
- **Silnice III/46419**, napojuje se na pokraji města na sil. III/46418 a pokračuje do Velkých Albrechtic. Městem prochází pod místním názvem ulice Čs. armády.
- **Silnice III/4639** napojuje se ve městě v křižovatce na sil. II/463 a vede západním směrem na obec Bravinné.
- **Silnice III/4636** napojuje se ve Staré Vsi na sil. II/463 a pokračuje do obce Ohrada a Hrabství
- **Silnice III/4637** napojuje se ve Staré Vsi na sil. II/463 a pokračuje do obce Slatina.

Uvedené průtahy silnic městem jak z hlediska jejich polohy v území, tak i stavebně technických parametrů lze zařadit do **základní sítě pozemních komunikací města (ZÁKOS)**.

Pro dosažení komplexnosti celé sítě z hlediska dopravní obsluhy a variability lze doplnit tuto síť o tyto vybrané místní komunikace:

- Svobodova
- Radotínská
- Sokolovská (Jeremenkova)
- Bezručova.

Stav sítě pozemních komunikací

Hlavním kritériem hodnocení stavu sítě pozemních komunikací ve městě je stav jejich povrchu a životnost konstrukce vozovek, která je normově určena na **20 let** při dodržení správných technologických postupů při výstavbě a údržbě a dodržování způsobu a míry zatěžování dopravou.

Dalšími kritérii jsou dopravně urbanistický význam sledovaných pozemních komunikací, tedy v městě Bílovci funkční skupiny B a C.

Z těchto hledisek lze zařadit výše uvedené pozemní komunikace do jednotlivých skupin kvality povrchů vozovek takto:

Výborný

- celý úsek průtahu městem sil. II/647 s lokálními nerovnostmi u okraje vozovky v místech uličních vpustí

Dobrý

- úsek silnice II/463 od křižovatky se sil. II/647 po křižovatku se sil. III/4639

Vyhovující

- úsek sil. II/463 od křižovatky se sil. III/4639 po začátek obce Stará Ves
- celý úsek sil. III/4639 (Bílovec – Bravinné)
- celý úsek sil. III/46414 od křižovatky se sil. II/464 po obec Lubojaty
- celý úsek sil. III/46418 od křižovatky se sil. II/947 po křižovatku se sil. III/46419
- celý úsek sil. III/4609
- celý úsek sil. III/4636
- celý úsek sil. III/4637 v obci Stará Ves
- celý úsek MK Svobodova
- celý úsek MK Bezručova
- celý úsek MK Radotínská
- celý úsek MK Sokolovská

Nevyhovující

- úsek sil. II/464 po křižovatku s MK Radotínská
- celý úsek MK Pod strání
- celý úsek MK Komenského

Havarijní

- 0

Z výše uvedeného hodnocení lze dovodit, že celkový stavební stav vozovek silnic a místních komunikací zařazených do ZÁKOS města je v přijatelném stavu. Do nejbližšího plánu rekonstrukcí je vhodné zařadit výše uvedené nevyhovující úseky místních komunikací a silnice III/464.

Funkční zatřídění městských - místních komunikací (funkční skupiny)

Norma ČSN 76 6110 Projektování místních komunikací dělí místní komunikace podle urbanisticko-dopravní funkce **na čtyři funkční skupiny:**

- A - rychlostní, s funkcí dopravní
- B - sběrné, s funkcí dopravně-obslužnou
- C - obslužné, s funkcí obslužnou
- D - nemotoristické.

Vybrané (městské) místní komunikace funkčních skupin A a B tvoří základní komunikační systém (ZÁKOS). Přitom rychlostní komunikace A plní funkci rychlého převedení soustředěných proudů vnitřní a vnější silniční dopravy. Jsou uspořádány jako směrově rozdělený průtah nebo okruh s omezeným přístupem silničního provozu, s mimoúrovňovými

křížovatkami napojením na dálnici nebo rychlostní komunikaci. Tato funkční skupina se, s ohledem na dopravně urbanistický význam města, v řešeném území nevyskytuje. Sběrné komunikace B plní sběrnou funkci tím, že přivádějí dopravu na vnější silniční síť nebo na městské rychlostní komunikace. Jsou hlavními nositelkami městské hromadné dopravy v sídelních útvarech. Obslužné komunikace C, D plní obslužnou funkci, zpřístupňují přilehlé území a objekty a umožňují jejich přímou obsluhu.

Charakteru funkčních skupin komunikací musí odpovídat nejen návrhové prvky směrového, výškového a šířkového řešení, ale i jejich trasování a vzájemné propojení musí být navrženo tak, aby přirozeně plnily tu funkci, ke které jsou určeny. Východiskem úvah o návrhu sítě je její hierarchie. V dopravním systému to znamená, že napojení je provedeno postupně mezi komunikacemi podle jejich významu, zjednodušeně řečeno pouze mezi dvěma sousedními kategoriemi. Doprava má být takto směrována a vedena z jemné a husté sítě obslužných komunikací na vyšší úroveň sběrných komunikací a dále (v případě větší vzdálenosti zdroje a cíle) na úroveň komunikací rychlostních. Pro obslužné komunikace v každém případě platí, že nemají svým směrovým a šířkovým řešením přitahovat nebo vůbec umožňovat tranzitní dopravu. Významným prostředkem pro dosažení tohoto cíle je i organizace a místní úpravy dopravy.

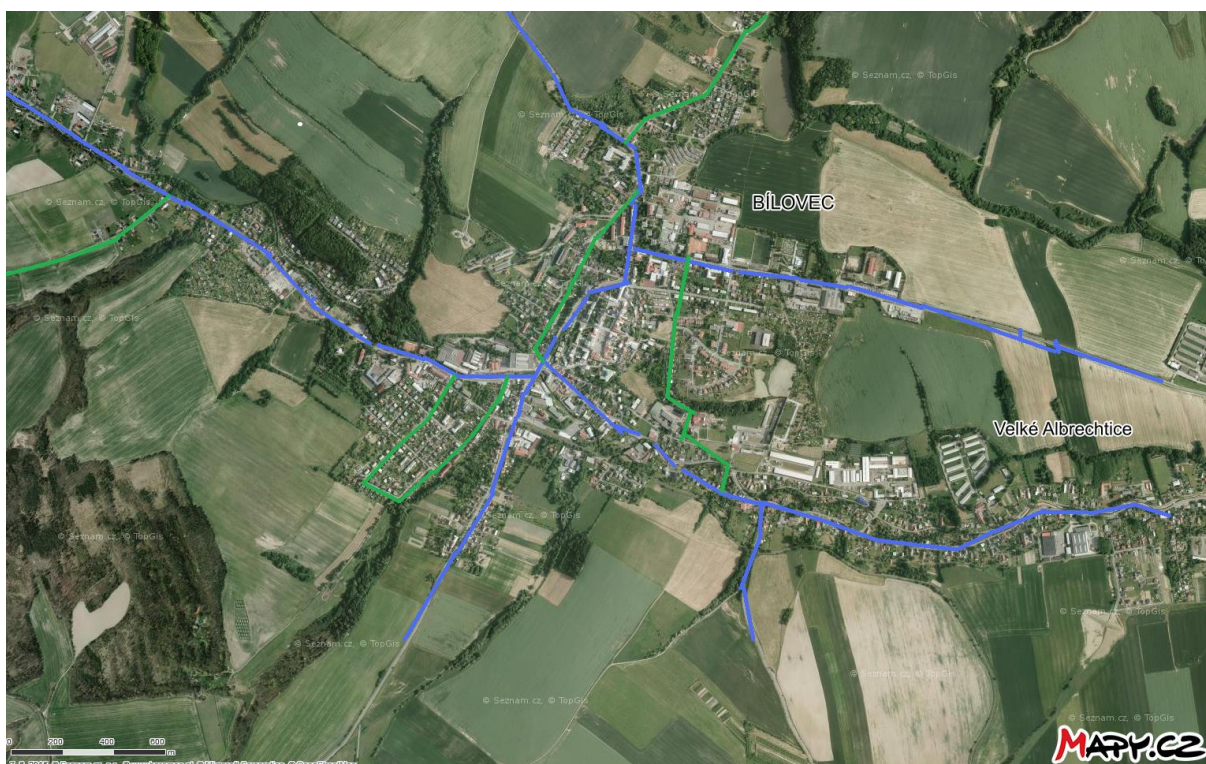
Tabulka 4: Členění místních komunikací podle struktury osídlení, dopravního významu a vazby na komunikace ve volné krajině

Funkční skupina		Charakteristické užití	Poloha v sídelním útvaru	Typické požadavky
A		Rychlostní komunikace v obcích nad 50 tisíc obyvatel, zajišťuje vazbu na vnější síť dálnic a rychlostních silnic	Na hranici vyšších urbanistických útvarů	Vyloučení, případně omezení přímého styku s okolím
B		Sběrné komunikace obytných útvarů, spojení obcí, průtahy silnic I., II., III. třídy a vazba na tyto komunikace	Na hranici nižších urbanistických útvarů, nebo mezi nimi	Dopravní význam, částečné omezení přímé obsluhy
C		Obslužné komunikace ve stávající i nové zástavbě; mohou jimi být i průtahy silnic III. třídy, případně i II. třídy	Mezi zónami obce a uvnitř těchto zón	Umožnění přímé obsluhy všech staveb
D	D1	Pěší zóny, obytné zóny	V historických a obchodních centrech obcí, ve stávajících i nově budovaných obytných souborech	Vyloučení nebo přísné omezení přístupu motorové dopravy
	D2	Stezky, pruhy a pásy určené cyklistickému provozu, stezky pro chodce, chodníky, průchody, schodiště a ostatní komunikace nepřístupné provozu motorových vozidel, pokud nejsou součástí komunikace funkčních skupin B a C	neomezená	Vyloučení nebo přísné omezení přístupu motorové dopravy

Podle zásad dle ČSN 73 61 10 Projektování místních komunikací uvedených výše lze stanovit funkční uspořádání pozemních komunikací města Bílovec takto:

Funkční skupina B

- **Silnice II/647**, městem prochází pod místními názvy ulic Ostravská, Nová cesta, Dukelská, Labuť, plní funkci přivaděče z Bílovce k dálnici D1 a k silnici I/57, spojuje město s vnějším územím a tvoří páteř východní části města a jižní části města
- **Silnice II/463**, městem prochází pod místním názvem ulice Opavská, spojuje město s vnějším územím a tvoří páteř západní části města
- **Silnice II/464**, městem prochází pod místním názvem ulice 17. listopadu, spojuje město s vnějším územím a tvoří páteř severní části města
- **Silnice III/46418**, městem prochází pod místním názvem ulice Čs. armády, tvoří páteřní komunikaci jihovýchodní části města, spojuje město s oblastí Butovic
- **Silnice III/46419**, městem prochází pod místním názvem ulice Čs. armády, tvoří spolu se sil. III/46418 páteřní komunikaci jihovýchodní části města a spojuje město s obcí Velké Albrechtice, návazně pak se Studénkou a Bravanticemi.



Obrázek 6 Funkční skupiny vybraných pozemních komunikací města Bílovce (ZAKOS)

Funkční skupina C

- **Silnice III/46414**, městem prochází pod místním názvem ulice 1. máje, plní funkci dopravní obsluhy severovýchodní oblasti města v Údolí Mladých a spojuje město s obcí Lubojaty,
- **Silnice III/ 4639**, obsluhuje západní část území města, vede západním směrem na obec Bravinné,
- **Silnice III/4636**, prochází obcí Stará Ves a napojuje obec Ohrada, plní obslužnou funkci,
- **Silnice III/4637**, napojuje se v obci Stará Ves na sil. III/463 a plní obslužnou funkci Staré Vsi,
- **MK Svobodova**, plní sběrnou i obslužnou funkci území jihozápadně mezi sil. II/647 a II/463, je plně dopravně napojena na sil. II/463,
- **MK Bezručova**, plní spolu s MK Svobodovou sběrnou i obslužnou funkci západní části města a tvoří spolu s MK ul. Pod Hubleskou obslužný okruh, je plně napojena na sil. II/463,
- **MK Radotínská**, plní sběrnou i obslužnou funkci v území západně od sil. II/647, je napojena plně jednou křižovatkou na sil. II/647 a jednou křižovatkou na sil. II/464,

- **MK Sokolovská, Pod Strání, Komenského**, plní v celém tahu funkci obslužnou a sběrnou v území východně od centra města, je napojena v severní části na sil. II/647 a v jižní části prostřednictvím MK Komenského na sil. III/46418.

Soupis uvedených vybraných pozemních komunikací města lze definovat jako **základní komunikační síť (ZAKOS)**.

Podle zásad stanovených pro jednotlivé výše uvedené funkční skupiny B a C města budou v návrhové části GD navrženy příslušné úpravy splňující normové požadavky.

2.3.2. Probíhající a případná plánovaná rekonstrukce a výstavba

K plánování významných investičních dopravních akcí slouží Správě silnic Moravskoslezského kraje tzv. Bílá kniha koncepční a pravidelně se aktualizující dokument, který systematicky mapuje stav silnic II. a III. třídy na území kraje a současně vyhodnocuje potřebnost investic na této silniční síti prostřednictvím široké škály transparentních kritérií. Dokument je tak využíván k tvorbě krátkodobých a střednědobých plánů i koncepčních úvah s horizontem nad 10 let.

Řešitelé analyzovali dostupné informační zdroje pro získání rozvojových záměrů pro oblast dopravy v Bílovci, na úrovni MSK a obce s tímto výsledkem:

V aktuální verzi dokumentu Bílá kniha Moravskoslezského kraje je ve vztahu k Bílovci uvedeno:

Silniční síť I., II. a III. třídy

A. Silnice I., II. a III. třídy – současná výstavba a rekonstrukce
Dle údajů Správy silnic Moravskoslezského kraje není na území města v současné době v realizaci žádná výstavba nebo oprava silnic I., II. nebo III. třídy.

B. Silnice I., II. a III. třídy - plánovaná výstavba a rekonstrukce
Silnice III/46418 modernizace silnice Bílovec – Studénka km 0,911 6,911. Délka úpravy 6,0 km, stav přípravy – PD nezahájena.
Silnice II/464 v úseku hranice okresu Opava – Bílovec. Délka úseku 5,72 km, stav přípravy – je zpracována DSP, PDPS pro IROP silnice pro období 2015-2020
Silnice III/46419 rekonstrukce a modernizace silnice – opěrná zeď v obci Velké Albrechtice, stavba navrhovaná

V aktuální verzi ÚP Bílovec se v kapitole Koncepce dopravy uvádí:

Silniční síť

Trasa silnice **II/647** zůstává i po prodloužení dálnice D1 nejvýznamnější a nejvíce dopravně zatíženou komunikací ve městě. V dalším průběhu trasy jsou uvažovány dvě okružní křižovatky se sil. **II/463 a sil. II/464**, jejichž řešení je z hlediska technického nereálné a z hlediska kapacity nevýznamné. Doporučuje se řešení obou křižovatek řízením SSZ.
Silnice II/463 Bílovec - Stará Ves – Skřipov zůstává beze změn. Na silnici III/4639 Stará Ves – Nový Dvůr je navrženo zvětšení směrového oblouku silnice na východním vjezdu do místní části Bravinné včetně úpravy napojení navazující místní komunikace.

Místní komunikace

K rekonstrukci je navržena místní komunikace vedoucí podél hranic Bílovce s Velkými Albrechticemi od silnice II/647 po areál živočišné výroby Schrom.
Část stávající účelové komunikace ze Lhotky do Bravantice je navržena k přeložení do nové trasy a přeřazení mezi místní komunikace.

Jsou navrženy dvě účelové komunikace k navrženým čistírnám odpadních vod v Bravinném a Lubojatech.

K další výstavbě a rekonstrukcím jsou navrženy tyto místní komunikace:

- nová MK včetně mostu podél Massagu k obsluze zastavitelné plochy Z9,
- nová MK propojující silnici II/464 a ulici J. A. Komenského,
- prodloužení MK ulice Jeremenkovy po ulici Polní,
- prodloužení MK ulice Beskydské po ulici Zahradní,
- nová MK v Bravinném k obsluze zastavitelné plochy Z48,
- nová MK včetně mostu k obsluze zastavitelné plochy Z19,
- rekonstrukce ul. B. Němcové a instalace IS13 – výjezd hasičských vozidel.
- do zastavitelných ploch Z9 a Z19 jsou zapracovány plochy veřejných prostranství pro hlavní trasy obslužných komunikací,
- do zastavitelné plochy Z29 je zapracována trasa veřejného prostranství pro obslužnou komunikaci dle údajů z katastrální mapy,
- nová MK v Radotíně k obsluze a propojení zastavitelných ploch Z9 a Z19.

Realizace uvedených záměrů zajistí především zkvalitnění dopravní obsluhy přilehlých území.

2.3.3. Výkonnost komunikační sítě - hustota provozu, kapacitní posouzení, rezervy;

Intenzity dopravy na vybraných profilech a křižovatkách

Podle teoretických pravidel hodnocení intenzit, hustoty dle ČSN 73 6110 jsou hodnoceny kritické uzly a profily pozemních komunikací města Bílovice.

Profily

Údaje v následující tabulce jsou uvedeny ve voz/24 hod z celostátních sčítání na silniční síti pro oba směry prováděnými ŘSD (bez ostatních vozidel – traktory a motocykly)

Tabulka 5: intenzity dopravy na silniční síti v Bílovci

Sil. II/647 ul. Ostravská v místě školy

<i>Druh vozidla</i>	<i>Rok 2010</i>	<i>Rok 2016</i>
Těžká vozidla	666	685
Osobní vozidla	5 883	5 488
Vozidla celkem	6 637	6 271

Sil. II/647 ul. Nová cesta v místě křižovatky s MK na Slezské náměstí

<i>Druh vozidla</i>	<i>Rok 2010</i>	<i>Rok 2016</i>
Těžká vozidla	767	963
Osobní vozidla	6 915	5 393
Vozidla celkem	7 822	6 410

Sil. II/463 ul. Opavská v místě křižovatky s MK Svobodova

<i>Druh vozidla</i>	<i>Rok 2010</i>	<i>Rok 2016</i>
Těžká vozidla	564	549
Osobní vozidla	4 272	4 518
Vozidla celkem	4 697	5 148

Sil. II/647 ul. Dukelská v místě křižovatky s MK Budovatelskou

<i>Druh vozidla</i>	<i>Rok 2010</i>	<i>Rok 2016</i>
Těžká vozidla	690	963
Osobní vozidla	4 247	5 383
Vozidla celkem	5 637	6 410

Sil. III/46418 ul. Čs. armády v místě křižovatky s MK Komenského

<i>Druh vozidla</i>	<i>Rok 2010</i>	<i>Rok 2016</i>
Těžká vozidla	375	330
Osobní vozidla	2 565	2 895
Vozidla celkem	2 982	3 246

Sil. II/464 ul. 17. listopadu v místě u Hrušky

<i>Druh vozidla</i>	<i>Rok 2010</i>	<i>Rok 2016</i>
Těžká vozidla	164	145
Osobní vozidla	1 019	1 192
Vozidla celkem	1 199	1 353

Vývoj intenzit dopravy mezi roky 2010 a 2016 v Bílovci je, kromě průtahu sil. II/467, bývalé sil. I/47, kontinuální mírně narůstající. U silnice II/467 byl zaznamenán pokles vyvolaný zprovozněním dálnice D1.

Kapacita a úroňová intenzita sběrných komunikací se posuzuje a určuje na jednotlivých dílčích úsecích, které jsou zpravidla vymezeny křižovatkami. Výkonnost těchto úseků je určena většinou kapacitami křižovatek (tzn. křižovatkou s nejnižší kapacitou).

U profilu na Nové cestě dle výsledků průzkumu provedeném ŘSD v roce 2016 (a následně potvrzeno i sčítáním intenzit v rámci této dokumentace, viz příloha č. 6, obr 8.1) byla zjištěna hodinová špička v obou směrech v hodnotě **524 voz/hod**. Z toho 263 voz/hod (28% využití kapacity) ve směru od ul. 17. listopadu a 261 voz/hod (27% využití kapacity) ve směru k ul. 17. listopadu.

Profil na ul. Opavské (u benzínové čerpací stanice)

Intenzity dopravy převzaty z přílohy č. obr. 8.1

Špičková intenzita = 440 voz/hod, směr k Nové cestě 222 voz, směr ke Staré Vsi 218 voz. Směr k Nové cestě 222 voz. je menší než 950voz, využití kapacity 23%. Směr ke Staré Vsi 218 voz. je menší než 950voz, využití kapacity 23%.

Profil na ul. Dukelské (u vjezdu k nádraží ČD)

Intenzity dopravy převzaty z přílohy č. obr. 8.1)

Špičková intenzita = 438 voz/hod, směr k Labuti 217 voz, směr k Opavské 221 voz. Směr k Labuti 217voz. je menší než 950voz. využití kapacity 23%
Směr k Opavské 221voz. je menší než 950 voz, využití kapacity 23%.

Posouzení profilů provedeno dle ČSN 73 61 10, tabulka 39 (viz příloha č. 7)

U sledovaných úseků mezi křižovatkami v přepočtu na špičkové hodinové intenzity na jeden jízdní pruh **nedosahují kritických hodnot** při úrovni kvality dopravy

Intenzity dopravy v křižovatkách

Pro posouzení kapacity (výkonnosti) křižovatek byly vybrány nejvíce zatížené křižovatky sil. II/647 Nová cesta se sil. II/643 ul. Opavská a sil. II/ 647 Ostravská se sil. III/ 46414 ul. 17. listopadu (viz příloha č. 6 obr. 8.1). Vlastní posouzení je provedeno dle TP 188 Posouzení kapacity křižovatky ve špičkové hodině dle TP 188 tabulka 3 neřízená křižovatka:

Tabulka 6: Orientační maximální kapacity různých typů úrovněových křižovatek dle TP 188

<i>Typ křižovatky</i>	<i>Maximální hodinová kapacita voz/hod</i>	<i>Maximální celodenní kapacita voz/den</i>
Neřízená křižovatka*	1 500-2 000	18 000-24 000*
Okružní křižovatka s jedním pruhem na okružním pásu a jedním na vjezdu**	2 000-2 500	25 000-30 000*
Okružní křižovatka se dvěma pruhy na okružním pásu a dvěma na vjezdu**	2 500-3 500	30 000-40 000*
Světelně řízená křižovatka*	3 000-6 500	36 000-77 000*
*V závislosti na počtu jízdních nebo řadicích pruhů a intenzitách jednotlivých dopravních proudů **Kapacita světelně řízené křižovatky závisí kromě způsobu řízení také na počtu řadicích pruhů *Odvozeno z hodinových kapacit při běžných denních variacích dopravy		

Dopravně nejzatíženější křižovatka je **Nová cesta x Opavská**. Zjištěná maximální hodinová intenzita dle výsledků průzkumu provedeného v rámci prací na GDP na vjezdech do křižovatky dle následujícího výpočtu činila **706 voz/hod.**, což v porovnání s tab. 9 nedosahuje ani **spodní hranice maximální hodnoty křižovatky neřízené**.

Výpočty intenzit dopravy

KŘÍŽOVATKY

(Intenzity nákladních vozidel upraveny na vjezdech do křižovatky koef. 1,5)

Křižovatka Opavská x Nová cesta x Dukelská

A. Posouzení kapacity křižovatky ve špičkové hodině dle TP 188 tabulka 3 neřízená křižovatka

Dopravní průzkum GDP, příloha č. 6, obr 8.1 intenzity za 24 hod.

- Opavská vjezd do křižovatky - 2950 voz.
- Opavská výjezd z křižovatky - 2910 voz.
- Nová cesta vjezd do křižovatky - 3720 voz.
- Nová cesta výjezd z křižovatky - 3470 voz.
- Dukelská vjezd do křižovatky - 3160 voz.
- Dukelská výjezd z křižovatky - 2890 voz.

Dle TP 189 určení špičkové hodiny dle denních variací vozidel celkem, příloha 2.4 charakter provozu II.

Špičková hodina 7,52% z 24 hodin:

- Opavská vjezd do křižovatky - 231 voz.
- Opavská výjezd z křižovatky - 218 voz.
- Nová cesta vjezd do křižovatky - 278 voz.
- Nová cesta výjezd z křižovatky - 261 voz.
- Dukelská vjezd do křižovatky - 238 voz.
- Dukelská výjezd z křižovatky - 217 voz.

Součet vjezdů do křižovatky: $238 + 221 + 278 = 748$ voz/špič. Hod.

Špičková hodina na profilu Nová cesta: $278 + 261 = 539$ voz/hod.

Součet vjezdů 748 voz. je menší, než 1500 voz. využití kapacity křižovatky= 50%.

Křižovatka vyhovuje

B. Posouzení základní kapacity neřízené křižovatky ve špičkové hodině dle TP 188 kapitoly 7.2.5

Řešená křižovatka je styková křižovatka. (typu „T“) Dle TP 188 jsou sledovány směry proudů:

- Ze směru Nová cesta:
 - směr 2 – rovně na ul. Dukelskou,
 - směr 3 – odbočení vpravo na ul. Opavskou.
- Ze směru Opavská:
 - směr 4 – odbočení vlevo na ul. Nová cesta,
 - směr 6 – odbočení vpravo na ul. Dukelská.
- Ze směru Dukelská:
 - směr 7 – odbočení vlevo na ul. Opavská,

- směr 8 – rovně na ul. Nová cesta.

Dopravní směry proudů 1, 5, 9 se u stykové křižovatky nevyskytují.

1. Stupeň – nadřazenost - dopravní směry 2, 3, 8
2. Stupeň – jednoduchá podřazenost proudům 1 stupně, dopravní směry 6, 7
3. Stupeň – dvojnásobná podřazenost proudům 1. a 2. stupně, dopravní směr 4.

Intenzity dopravních proudů ve voz/špič. hod.:

$$I_2 = 130, I_3 = 148, I_8 = 159 \quad I_6 = 131 \quad I_7 = 79 \quad I_4 = 79$$

Nadřazené a podřazené proudy:

- Levé odbočení z hlavní 7 = $I_2 + I_3$
- Pravé odbočení z vedlejší 6 = $I_2 + 0,5 I_3$
- Levé odbočení z vedlejší 4 = $I_2 + 0,5 I_3 + I_8 + I_7$

Součty intenzit proudů ve voz. /špič. hod.:

- Proud 7 = 278, proud 6 = 204, proud 4 = 442

Podmínky výpočtu:

- UKD = 30 s
- Kritický časový odstup $t_o = 4,5$ s
- Následný časový odstup $t_t = 3,0$ s.

Výpočet základní kapacity:

1. Stupeň = 1800 voz/hod
2. Stupeň = $C_n = G_n$ (= 1100)
3. Stupeň:

Základní kapacita dopravního proudu 7:

- Intenzita nadřazených proudů 278 voz/hod
- Základní kapacita dopravního proudu 7 z obrázku 6 TP 188: **1100 voz/hod je větší než 79 voz/hod.**

Základní kapacita dopravního proudu 6:

- Intenzita nadřazených proudů 204 voz/hod
- Základní kapacita dopravního proudu 6 z obrázku 7 TP 188: **1000 voz/hod je větší než 131 voz/hod.**

Základní kapacita dopravního proudu 4:

- Intenzita nadřazených proudů 442 voz/hod
- Základní kapacita dopravního proudu 4 z obrázku 9 TP 188: **580 voz/hod je větší než 79 voz/hod.**

Křižovatka vyhovuje

Křižovatka Ostravská x 17. listopadu

Dopravní průzkum GDP, příloha č. 6, obr 8.1 intenzity za 24 hod.:

- Ostravská vjezd do křižovatky 3080 voz.
- Ostravská výjezd z křižovatky 2900 voz.
- 17. listopadu vjezd do křižovatky 850 voz.
- 17. listopadu výjezd z křižovatky 890 voz.
- 17. listopadu k MÚ vjezd do křižovatky 3680 voz.
- 17. listopadu k MÚ výjezd z křižovatky 3500 voz.

Dle TP 189 určení špičkové hodiny dle denních variací vozidel celkem, příloha 2.4 charakter provozu II.

Špičková hodina 7,52% z 24 hod.:

- Ostravská vjezd do křižovatky 221 voz.
- Ostravská výjezd z křižovatky 218 voz.
- 17. listopadu vjezd do křižovatky 64 voz.
- 17. listopadu výjezd z křižovatky 67 voz.
- 17. listopadu k MÚ vjezd do křižovatky 277 voz.
- 17. listopadu k MÚ výjezd z křižovatky 263 voz.

Součet vjezdů do křižovatky: $221 + 64 + 277 = 562$ voz/špič hod

Špičková hodina profil ul. 17. listopadu k MÚ 277+263 = **540 voz/hod.**

Posouzení kapacity křižovatky ve špičkové hodině dle TP 188 tabulka 3 neřízená křižovatka.

Součet vjezdů 562 voz. je menší, než 1500 voz. využití kapacity = **37%**

Křižovatka vyhovuje

PROFILY

Profil na Nové cestě

Posouzení profilu dle ČSN 73 61 10, tabulka 39.

Špičková intenzita = 524 voz/hod, směr k Opavské 278 voz, směr k 17. Listopadu 261 voz.

Podmínky:

- ÚKD C, při 10% podílu nákladních vozidel 10% (mínus 10%), neřízené chodecké přechody (mínus 5%) = 950 voz/hod.
- Směr k Opavské 278 je menší než 950 využití kapacity 28%.
- Směr k 17. listopadu 261 je menší než 950, využití kapacity 29%.

Profil vyhovuje

Profil na ul. Opavské

Posouzení profilu dle ČSN 73 61 10, tabulka 39.

Špičková intenzita = 450 voz/hod, směr k Nové cestě 232 voz, směr ke Staré vsi 218 voz.

Podmínky:

- ÚKD C, při 10% podílu nákladních vozidel 10% (mínus 10%), neřízený chodecký přechod (mínus 5%) = 950 voz/hod.
- Směr k Nové cestě 232 je menší než 950 využití kapacity 24%.
- Směr ke Staré vsi 218 je menší než 950, využití kapacity 23%.

Profil vyhovuje

Profil na ul. Dukelské

Posouzení profilu dle ČSN 73 61 10, tabulka 39

Špičková intenzita = 455 voz/hod, směr k Labuti 217 voz, směr k Opavské 238 voz.

Podmínky:

- ÚKD C, při 10% podílu nákladních vozidel 10% (mínus 10%), neřízený chodecký přechod (mínus 5%) = 950 voz/hod.
- Směr k Labuti 217 je menší než 950 využití kapacity 23%.
- Směr k Opavské 221 je menší než 950, využití kapacity 25%.

Profil vyhovuje

2.3.4. Organizace dopravy, dopravně zklidněné oblasti;

Hodnocení organizace dopravy v městě Bílovci je zaměřeno na pozemní komunikace a individuální automobilovou dopravu provozovanou na nich při spolupůsobení s:

- cyklistickou dopravou,
- pěší dopravou,
- statickou dopravou,
- veřejnou osobní dopravou.

Organizace dopravy

Základní komunikační síť v podobě jak je splňuje požadavky bezpečnosti a plynulosti provozu. Síť je vybavena příslušným svislým i vodorovným dopravním značením odpovídajícím požadavkům kladeným zejména na bezpečnost dopravy.

Organizace dopravy v celé síti ZÁKOS

Chybí komplexnější řešení orientačního dopravního značení jako celku a to:

- orientační značení pro příjezd k dálnici D1 od křižovatky sil. II/647 se sil. II/463 užitím informačních dopravních značek IS1-IS2,
- existence správného přičlenění obcí Stará Ves, Bravinné, Lhotka, Lubojaty, Ohrada a Výškovice k městu Bílovec jako jeho místní části užitím informačních dopravních značek IS3-IS4,
- doplnění informačního dopravního značení v křižovatkách ZÁKOS dopravními značkami IS 3-IS 4.

Je připravena projektová dokumentace na instalaci měřičů rychlosti jízdy na komunikacích ZÁKOS, a to 1x Ohrada, 1x Stará Ves, 1x Bravinné, 2x Výškovice, 2x Lubojaty

Úsek sil. II/647 ul. 17. listopadu mezi křižovatkami Ostravská – Nová cesta

Jde o lokalitu v těsné blízkosti centra města, mezi dvěma úroňovými křižovatkami, stykovou Ostravská x 17. listopadu a odsazenou průsečnou 17. listopadu x Nová cesta. Ústí zde dále místní komunikace ul. Sklenářská a ul. Zahradní. Daný úsek je ovlivňován existencí centra, tak i průjezdnou dopravou. Provoz je zde také ovlivňován intenzivním pohybem školní mládeže z důvodu blízkosti škol.

Úsek je řešen jako obousměrná, dvoupruhová směrově nedělená komunikace, na jedné straně s vyznačeným parkovacím pruhem bez organizace parkování, na druhé straně s travnatým pásem šířky cca 6 m. Blízkost centra, obou křižovatek, potřeba přímé obsluhy přilehlých objektů a tranzitní doprava tvoří daný úsek značně nepřehledný a dopravě nebezpečný. Analýzou provedených záznamů z kamer byly zjištěny kolizní situace. Jako nejproblematičtější se jeví odbočování vozidel z hlavní komunikace od Ostravy na vedlejší komunikaci do centra. Jelikož není provoz organizován vodorovným dopravním značením, někteří řidiči se v křižovatce zastaví tak, že zablokují všechna vozidla za sebou a vytvoří křižovatku neprůjezdnou. Křižovatka je zatížená i intenzivním pohybem pěších zejména v trase 17. listopadu do a z centra.

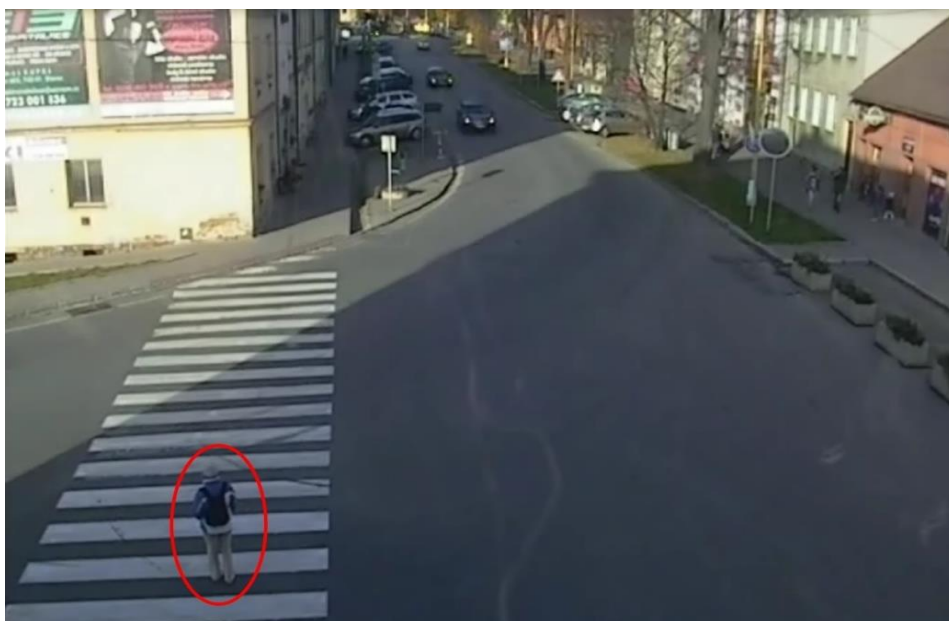
Hlavní zjištěné závady:

- velký počet kolizních směrů v křižovatce Nová cesta x 17. listopadu (například pouze jednosměrný vjezd do centra),
- chybí samostatný řadící pruh pro směr přímo od centra po ul. 17. listopadu (na úkor travnatého pásu),
- vyřešit parkování na ul. 17. listopadu jen na podélné stání s časovým omezením (jen na krátkodobé parkování),
- chybí usměrnění provozu v úseku vhodným vodorovným dopravním značením (jízdni pruhy, chodecké přechody, parkovací pruh),

- nevhodná délka přechodu pro chodce z hlediska rozhledových poměrů a vyklizovací doby ve směru 17. listopadu – centrum,
- v zásadě jde o celkovou rekonstrukci úseku ul. 17. listopadu.



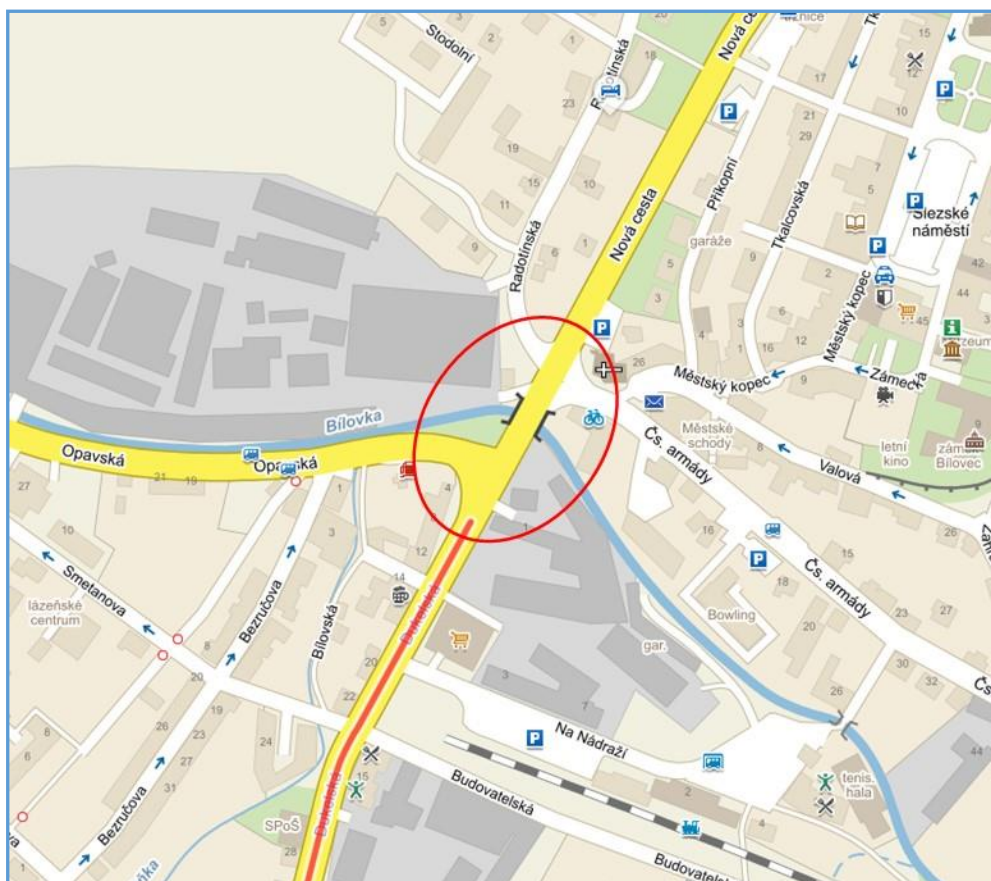
Obrázek 7: Současný stav úseku ul. 17. listopadu Ostravská – Nová cesta



Obrázek 8: Délka přechodu pro chodce v křižovatce Opavská x Nová cesta

Lokalita křižovatek sil. II/463 ul. Opavská x sil. II/647 ul. Dukelská (ul. 17. listopadu) a sil. III/46418 ul. Čs. armády

Jde opět o lokalitu křižovatek ZÁKOS v těsné blízkosti centra města zatíženou především místní a tranzitní dopravou se dvěma odsazenými úrovněmi křižovatkami, z nichž jedna (Opavská x Dukelská) je styková, druhá je čtyřramenná průsečná (17. listopadu x Nová cesta x Dukelská x Radotínská). Je zde velmi intenzivní pohyb chodců ve všech směrech. Významný podíl vnitroměstské dopravy má také výjezd z centra města. Lokalita obou křižovatek vykazuje nejvyšší intenzity dopravy z celého města, a to především individuální automobilové dopravy v období dopravní špičky (viz kapitola zabývající se intenzitami dopravy). Lokalita také vykazuje relativní nejvyšší dopravní nehodovost.



Obrázek 9: Lokalita křižovatek sil. II/463, sil. II/647, sil. III/46418 a MK Radotínská

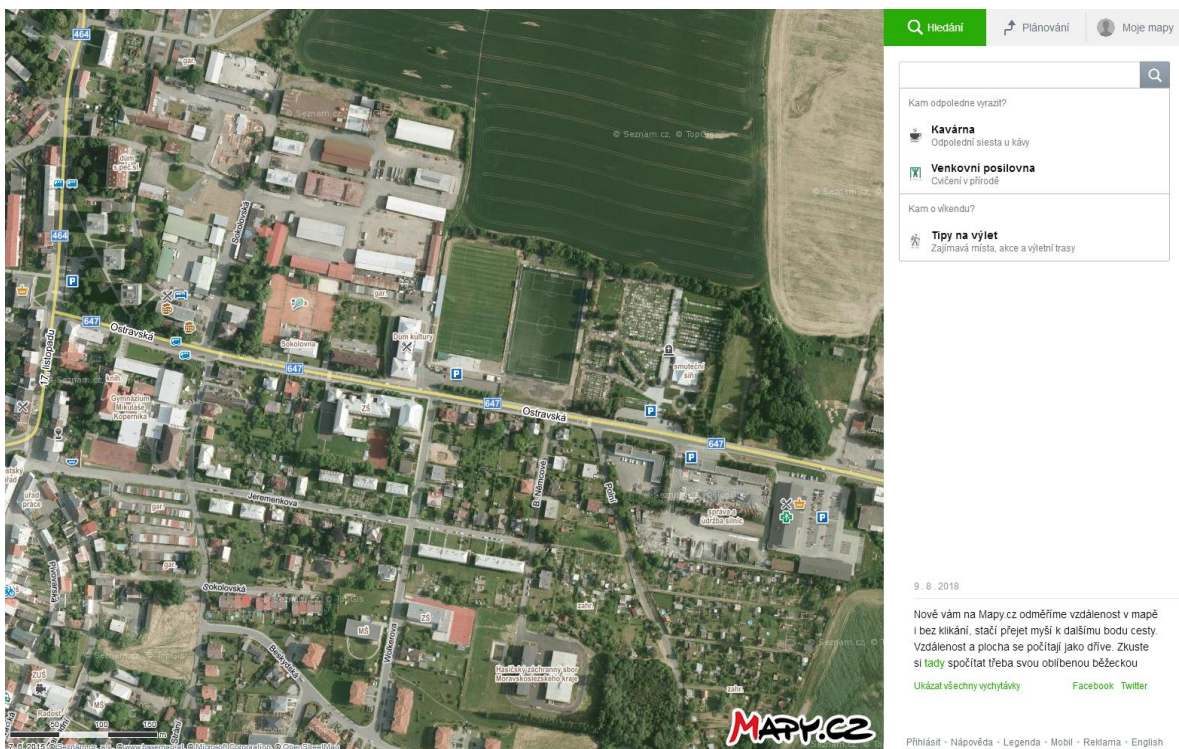
Zjištěné závady z pohledu plynulosti a bezpečnosti dopravy v této lokalitě, a to i s respektováním možných a očekávaných trendů zvyšování intenzit dopravy:

- ověření potřeby řízení provozu obou křižovatek světelnou signalizací jako jednoho uzlu s časovou závislostí na denním průběhu intenzit,
- chybí organizace provozu v obou křižovatkách úpravou vodorovného dopravního značení,
- v ramenech Radotínská a Opavská není zajištěno bezpečnější přecházení pro chodce (např. vytvořením středových ostrůvků),
- v rameni ul. Opavské na výjezdu z křižovatky chybí bližší kontakt s centrem, (např. autobusová zastávka v zálivu),
- nedostatečná organizace vjezdu do čerpací stanice pohonných hmot a výjezdu z ní včetně nízká kapacita ramene ul. Opavské v křižovatce (zvážit rozšíření mostu v trase ul. Nová cesta nebo částečné zatrubnění potoka Bílovka),
- problematická stávající přednost jízdy v křižovatce ul. Bezručova x Smetanova,

- nedostatečný prostor před vjezdovou bránou od ul. Nová cesta do areálu fy Massag pro zvýšení propustnosti obou křižovatek.

Úsek sil. II/647 ul. Ostravská v úseku od hranice města po křižovatku s ul. 17. listopadu

Jedná se o úsek pozemní komunikace, který byl do roku 2008 nositelem průtahu městem silnice I. třídy č. 47. Pozemní komunikace je obousměrná se dvěma komfortními jízdními pruhy. Provoz je poměrně dobře organizován vodorovným dopravním značením. Přístupnost okolního území a přilehlých objektů není však příliš dobře avizována. Přetrvává z minulosti průjezdný charakter komunikace, který je již s ohledem na snížení kategorie silnice a její funkční zařazení dle ZÁKOS potřeba upravit. Významný je zde provoz autobusů veřejné osobní dopravy včetně pohybu chodců na zastávkách.



Obrázek 10: Sil. II/647 ul. Opavská

Zjištěné nedostatky především v přístupnosti okolního území a obsluhy přilehlých objektů:

- v oblasti zálivu autobusové zastávky Beseda chybí přechod pro chodce, stavební stav zálivu je ve špatném stavu i na druhé straně,
- nedostatečná organizace provozu vodorovným dopravním značením v křižovatkách vjezd k Penny Marketu (katastr Velké Albrechtice), s ul. Polní, B. Němcové, Wolkerova a Sokolovská (zejména pro levé odbočení z ul. Ostravské),
- v místě vjezdu k Penny Marketu chybí dopravní podmínky pro zpřístupnění pro dopravní obsluhu území severně od sil. II/647 libovolného využití (průmyslová zóna, zábavný park atd.).
- nepřiměřená a nebezpečná rychlost jízdy na příjezdu od Bravantice (směrový retardér nebo okružní křižovatka u Penny Marketu, případně instalaci úsekové měření rychlosti jízdy (úsek od ul. Polní – po budovu Sokolovny), na který je zpracován projekt

Je zpracován projekt na rekonstrukci MK ul. B. Němcové včetně instalace S13 – výjezd hasičských vozidel

Úsek sil. II/647 Nová cesta od křižovatky s ul. 17. listopadu po křižovatku s ul. Čs. armády

Jedná se opět o úsek pozemní komunikace, který byl do roku 2008 nositelem průtahu městem silnice I. třídy č. 47. Pozemní komunikace je obousměrná se dvěma komfortními jízdními pruhy. Provoz je organizován vodorovným dopravním značením. Přístupnost okolního území a přilehlých objektů není však příliš dobře avizována nebo není umožněna vůbec. Přetrvává z minulosti průjezdný charakter komunikace, který je již s ohledem na snížení kategorie silnice závady přístupnosti území a její funkční zařazení dle ZÁKOS je potřeba upravit. Tyto úpravy je potřeba provést jak z titulu blízkosti centra města a jeho obsluhu individuální automobilovou dopravou (počítaje v to především i vozidla záchranného systému, sběru odpadu, zásobování), pěší dopravou i cyklistickou dopravou.

Zjištěné závady z důvodů kvalitnějšího zajištění dopravní obsluhy a přístupnosti jak centra, tak i okolního území západně od Nové cesty:

- nevhodné umístění přechodů pro chodce u polikliniky (posun cca 100 m severněji),
- nedostatečný příjezd do centra, chybí levé odbočení ze severu do centra úpravou řazení na Nové cestě,
- ověřit zřízení jednosměrného výjezdu z centra na Novou cestu (v trase ul. Tkalcovská) při zrušení výjezdu z centra do křižovatky ulic Nová cesta x ul. 17. listopadu,
- nedostatečná organizace provozu na Nové cestě ve vodorovném dopravním značení v celé trase komunikace.



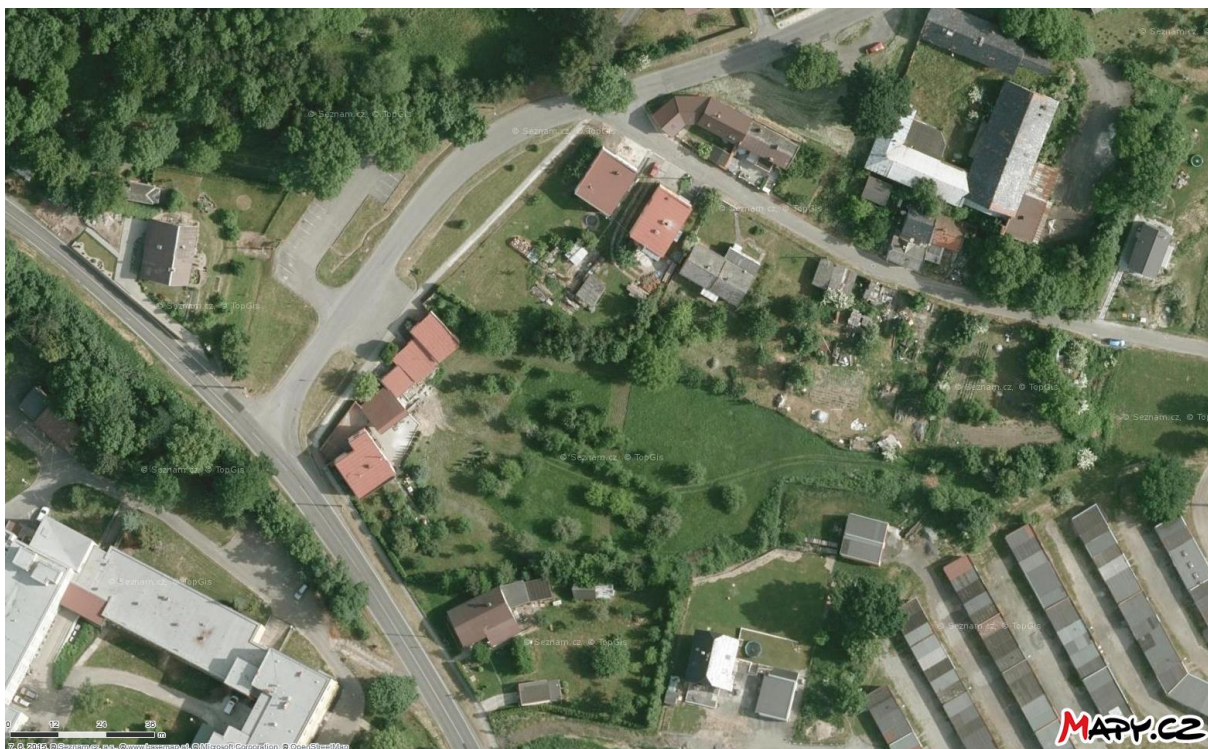
Obrázek 11: Úsek sil. II/647 ul. Nová cesta mezi křižovatkami s ul. 17. listopadu a Opavskou

Úsek sil. II/464 od křižovatky s ul. Ostravskou po konec území obce Výškovice

Jedná se o pozemní komunikaci ZÁKOS tvořící páteřní dopravní obsluhu severního území města Bílovce, pokračuje dále jako páteřní komunikace obcí Tísek a Výškovice. Ve Výškovicích se hlavní trasa komunikace odklání do sil. II/465. Trasa pozemní komunikace je dobře vodorovně vyznačena. Zjištěné nedostatky:

- Pro kvalitnější zajištění dopravní obsluhy chybí vodorovné dopravní značení křižovatek zejména se sil. III/46414 směr Lubojaty, v Tísce s místní komunikací vedoucí

k Městskému úřadu, se silnicí vedoucí na Nový Svět, se silnicí vedoucí na Slatinu a vyznačit hlavní směr na sil. II/465 vedoucí na Těškovice.



Obrázek 12: Úsek sil. II/464 ul. 17. listopadu od křiž. s ul. Ostravskou

Úsek sil. II/647 ul. Dukelská a Labuť od křiž. se sil. II/463 ul. Opavskou po hranice města

Opět jde o úsek pozemní komunikace, který byl do roku 2008 nositelem průtahu městem silnice I. třídy č. 47. Pozemní komunikace je obousměrná se dvěma komfortními jízdními pruhy. Provoz je organizován vodorovným a svislým dopravním značením. Přístupnost okolního území a přilehlých objektů není však příliš dobře avizována nebo není umožněna vůbec. Přetrvává z minulosti průjezdný charakter komunikace, který je již s ohledem na snížení kategorie silnice závady přístupnosti území a její funkční zařazení dle ZÁKOS, potřeba upravit, a to především:

- Ve výhledu sledovat eliminaci nevhodného podélného sklonu stávající trasy odklonem komunikace (jako obchvatu města)

Úsek sil. III/46414 ul. 1. máje do obce Lubojaty a obce Lhotka

Pozemní komunikace není opatřena vodorovným dopravním značením. V Lubojatech odbočuje silnice na obec Lhotka a přímo pokračuje sil. III/ 4656 na obec Bítov. Zjištěné nedostatky::

- Chybí ucelené vodorovné a svislé dopravní značení v celé trase, zejména v křižovatce obou silnic v Lubojatech a ve Lhotce v křižovatce s místní komunikací,
- V místech zastávek autobusů a školy nejsou vyznačeny přechody pro chodce a vybudovány chodníky,

Sil. III/46418 ul. Čs. armády od křižovatky se sil. II/647 ul. Nová cesta po křiž. se sil. III/46419

Jde o pozemní komunikaci ZÁKOS plnící funkci obsluhy území podél potoka Bílovka a spojující město s obcí Velké Albrechtice s pokračováním na obec Butovice. Komunikace je dvou-pruhová,



Obrázek 13: Úsek ul. Čs. armády v lokalitě ZŠ Komenského

obousměrná, opatřená svislým a vodorovným značením. V této oblasti je vysoký výskyt pohybu školní mládeže při chůzi do a ze školy. Je potřeba tuto skutečnost v dalším řešení zohlednit.

Z hlediska bezpečnosti provozu byly zjištěny tyto nedostatky:

- Chybí přehledná organizace dopravy provedením vodorovného dopravního značení především v křižovatce s místní komunikací Komenského,
- V místě přístupů ke škole Komenského chybí od zastávek autobusů přechod a chybí chodníky podél ul. Čs. armády včetně navazující trasy k nádraží autobusové a železniční dopravy,
- Vozovka ul. Komenského a navazující komunikace nezohledňují záměry stavby parkoviště a obsluhy školy osobními vozidly i autobusy veřejné osobní dopravy.
- Nejsou zohledněny důsledky záměru výstavby průmyslové zóny ve Velkých Albrechticích, především pak rekonstrukci železničního mostu trati Studénka – Bílovec nad sil. III/46418 a souvisejícího provozu železniční i silniční nákladní dopravy.

Realizovat zpracovaný projekt rekonstrukce ul. Čs. armády.

Úsek sil. III/46419 ul. Čs. armády od křižovatky se sil. III/46418 a pokračuje do obce Velké Albrechtice

Jedná se o krátký úsek pozemní komunikace se shodnými stavebně technickými parametry jako úsek sil. III/46418.

Úsek sil. III/4639 bez místního názvu od křižovatky se sil. II/463 ul. Opavskou po výjezd na Nový Dvůr

Jde o pozemní komunikaci obousměrnou, dvoupruhovou bez organizace dopravy vodorovným dopravním značením.

Zjištěné závady především s ohledem na bezpečnost dopravy::

- Nevhodné umístění autobusových zastávek v těsné blízkosti směrového oblouku na začátku obce Bravinné,
- Chybí dopravní značení chodeckých přechodů k zastávkám veřejné osobní dopravy
- Nedostatečné přístupové chodníky od zastávek k základní a mateřské škole.

Úsek sil. III/4636 bez místního názvu od křižovatky se sil. II/463 ve Staré Vsi po konec Ohrady

Zjištěné závady:

- Chybí v celé trase komunikace vodorovné dopravní značení (střední dělicí čára, křižovatky),
- Chybí Vyznačení dopravním značením chodecké přechody k zastávkám.

Úsek sil. III/4637 bez místního názvu od křižovatky se sil. II/463 ve Staré Vsi po konec Staré Vsi

Obdobně, jako u předcházejících komunikací zjištěné nedostatky:

- chybí vodorovné dopravní značení (střední dělicí čára, křižovatky),
- chybí vyznačit dopravním značením chodecké přechody k zastávkám.

Pěší trasy a přechody pro chodce přes ZÁKOS:

Podrobné posouzení pěších vazeb a souvisejících stávajících tras je provedeno v samostatné kapitole, zde je provedeno hodnocení v souvislosti s IAD. Na základě provedeného posouzení uvádím tyto závěry:

- uvést do souladu s ČSN 73 61 10 umístění a osvětlení chodeckých přechodů, s výjimkou přechodu přes ul. Dukelskou k nádraží ČD (je v souladu s ČSN 73 61 10 a není třeba řešit).

Organizace dopravy v centru města Bílovce (městské památkové zóně)

Centrální část města Bílovce je ohraničena pozemními komunikacemi:

- Od severu místní komunikací (dále jen MK) Zahradní, obousměrný provoz,
- Od východu MK Zahradní, obousměrný provoz,
- Od jihu MK Valovou, jednosměrný provoz,
- Od západu sil. II/647 ul. Nová cesta, obousměrný provoz.

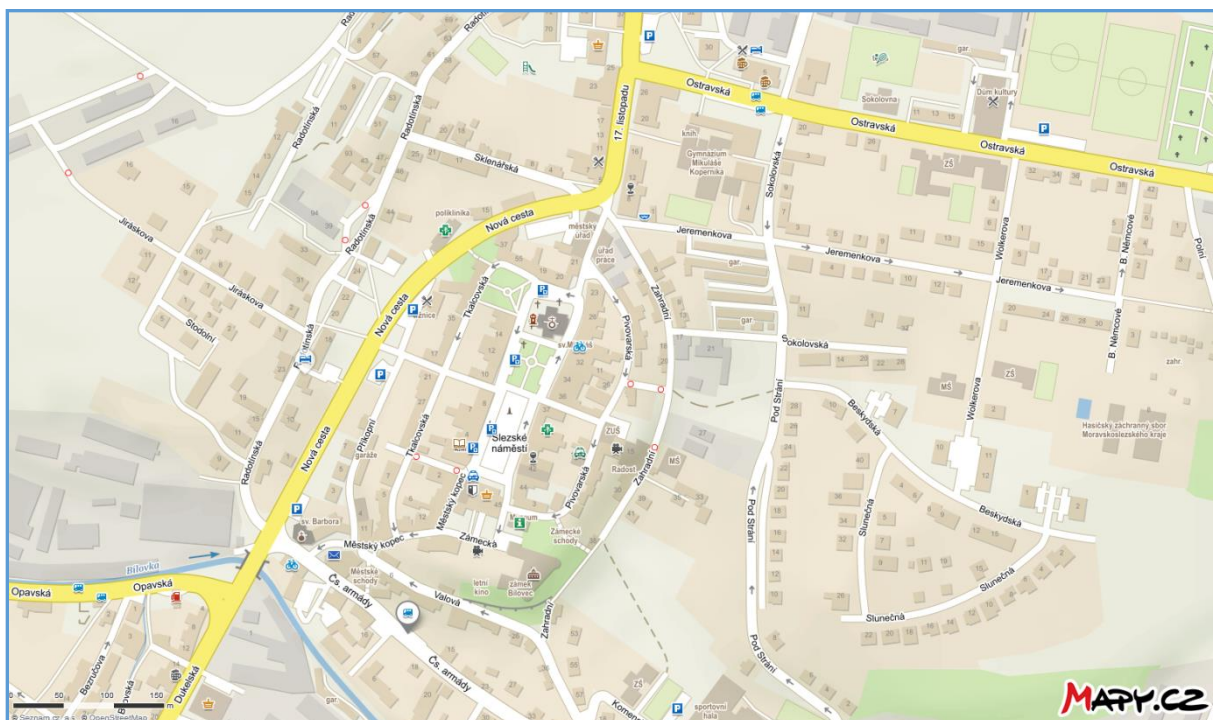
Vnitřní komunikace centra jsou dvoupruhové, převážně však jednosměrné, a to především z důvodu zajištění parkování vozidel. Prodlužují se tím průjezdy vozidel a to jak při vjezdu i výjezdu do a z centra, tak i při hledání místa k zaparkování.

Vjezd vozidel je do území pro IAD bez omezení. Vjezd nákladních vozidel je regulován. Pro vjezd slouží pouze dvě komunikace a to ulice 17. listopadu z křižovatky 17. listopadu x Nová cesta a křižovatky Nová cesta x bezejmenná MK (ul. Příkopní). Výjezd z centra je možný opět MK ul. 17. listopadu do křižovatky s Novou cestou, dále pak na Novou cestu bezejmennou MK a MK ul. Městský kopec do ul. Čs. armády. Parkování vozidel je regulováno pouze cenou. Organizace provozu ve středové části na Slezském náměstí je jednosměrná (proti chodu hodinových ručiček).

Relativní nedostatek parkovacích míst a nejasnost ve druhu uživatelů parkovacích míst (zejména konkrétně parkování dlouhodobé, krátkodobé a rezidenční) nedává možnost zavedení přesnější regulace parkování a odstavování vozidel. V centrální části města je nedostatek parkovacích míst v období denní špičky a to především vozidly zaměstnanců a podnikatelů, jejichž firmy zde mají sídlo nebo provozovnu. Tedy se jedná o dlouhodobé parkování. Podrobnější rozbor bude proveden v dalších kapitolách týkajících se regulace parkování a odstavování vozidel v centru a obecné statické dopravy.

Pro zajištění plynulého a dopravně bezpečného provozu v centru města lze uvést tyto závady:

- Omezení (zrušení) vjezdu do centra v křižovatce Nová cesta x 17. listopadu,
- Umožnit výjezd z centra na Novou cestu,
- Chybí vjezd do centra levým odbočením z Nové cesty od severu ve stávající křižovatce s MK.



Obrázek 14: Organizace dopravy v centru města

2.3.5. Řízení dopravy

Prvky řízení dopravy nejsou na pozemních komunikacích města Bílovce aplikovány. Zjištěné intenzity dopravy, zejména v oblasti blízkosti centra v trase sil. II/647 Nová cesta v úseku ul. Ostravská – Dukelská vykazují v období dopravních špiček hraniční hodnoty neřízených dopravních uzlů. Tyto intenzity spolu velkým objemem dopravy pěší a koncentrací výskytu dopravních nehod vyžadují podrobné posouzení dopravní situace.

2.3.6. Regulace dopravy

Problematika regulace dopravy v městě Bílovci je hodnocena z pohledu současně zjištěných intenzit individuální automobilové dopravy, její plynulosti a bezpečnosti při spolupůsobení s dopravou - cyklistickou, pěší, statickou, veřejnou osobní.

Na Slezské náměstí je regulován vjezd zásobovacích nákladních vozidel; je upraven příslušnou zákazovou dopravní značkou, časově není nijak omezen, není také upřesněn tonáží vozidel. Parkování vozidel je umožněno jen pro osobní vozidla a je zpoplatněno.

V místech obytné zástavby je regulace realizována omezením, resp. zákazem vjezdu nákladních vozidel do nich. Jde o oblast:

- Střelnice, kde je omezena tonáž na vjezdu z ul. Opavské z důvodu nízké únosnosti mostu přes Bílovku,
- Ulice Sokolovská.

Není nijak omezen vjezd nákladních vozidel ze sil. II/647 ul. Ostravské do obytných oblastí ulic Sokolovské, resp. Wolkerovy, což zejména v obytné části severně od ul. Ostravské činí nemalé problémy.

2.3.7. Nehodové lokality;

Dopravní nehodovost je důležitým faktorem a kritériem kvalit dopravy. Je jedním ze tří prvků jejího hodnocení. Patří sem plynulost, bezpečnost a hospodárnost (optimalizace nákladů).

Výskyt dopravních nehod ve městě Bílovec

Meziroční průběh a lokalizaci udává následující tabulka, z které lze usoudit, že celkový počet dopravních nehod v Bílovci má mírně narůstající tendenci. Nejde však o vysoké počty a nejsou také evidovány žádné nehody se smrtelným zraněním.

Pokud se týká lokalizace soustředěného výskytu nehod, jsou zde dvě lokality, které jsou nejvíce zatíženy dopravními nehodami, a to:

- Křižovatka sil. II/ 647 Nová cesta se sil. II/647 ul. Ostravská
- Oblast křižovatky sil. II/647 Nová cesta se sil. II/463 ul. Opavská a sil. III/41418 ul. Čs. armády.

Dopravních nehod s chodci bylo evidováno nejvíce v roce 2013 a 2014 celkem po třech s lehkým zraněním v roce 2013, tři a jedním těžkým zraněním v roce 2013, resp. 2015.

Dopravních nehod s cyklisty bylo evidováno v roce 2017 celkem 2. K jednomu těžkému zranění došlo v roce 2016.

Tabulka 7: Statistika dopravních nehod v Bílovci

Rok	Evid. nehody celkem	Nehody na sil. II/647	Nehody na silnicích II: tř. celkem	Nehody na silnicích III: tř. celkem	Nehody na místních komunikacích celkem	Se smrtelným zraněním	S těžkým zraněním	S lehkým zraněním
2013	30	6	15	4	11	0	2	7
2014	29	4	12	5	12	0	1	7
2015	31	5	11	8	12	0	1	8
2016	32	7	17	1	14	0	1	5
2017	62	8	21	10	11	0	1	12
Celkem	164	32	76	28	60	0	6	39

Stanovení relativní nehodovosti v křižovatce Opavská x Nová cesta

Součet vjezdů do křižovatky za 24 hodin:

2930 + 3500 + 2950 = 9380 voz.

Počet dopravních nehod převzat z celostátní topografie pro rok 2017, výskyt nehod v křižovatce a její blízkosti = 15

$$R = \frac{No}{365 \times l \times L \times T} \times 10^6 = \frac{15}{365 \times 9380 \times 1 \times 1} \times 10^6 = 4.38 \text{ (nehod/rok/mil. vozidel)}$$

Z provedeného posouzení vyplývá, že i v nejméně nehodové lokalitě nejde o místo s relativně významným počtem nehod. Návrhy řešení úprav dopravní situace uplatněné v předchozích kapitolách mohou v **dostatečné míře vyřešit i problematiku dopravních nehod.**

Pro snížení potenciálního nebezpečí vzniku dopravních nehod se doporučuje zajistit měření rychlosti jízdy na komunikacích ZÁKOS, zejména pak na úsecích ul. Ostravské u Penny Marketu, Nové cesty v blízkosti polikliniky.

2.3.8. Posouzení lokalit Radotín a Střelnice;

Jedná se v obou případech o obytné oblasti. **V oblasti Střelnice** jde o zástavbu rodinných domů obsluhovanou poměrně úzkými obslužnými komunikacemi nestabilního šířkového uspořádání, v některých úsecích nevyhovujících pro obousměrný provoz. Obsluha pro zásobování, odvoz domovního odpadu, hasičská vozidla je velmi složitá a nebezpečná, a to zejména v zimních měsících. Lokalita je dopravně napojená na vnější síť komunikací, jen MK ul. U Splavu mostem přes místní potok Bílovku, který nevyhovuje požadavkům na únosnost pro výše uvedená větší vozidla. Parkování je řešeno v garážích rodinných domů nebo na parkovištích na terénu bez nějakého způsobu regulace parkování. Dopravní napojení poměrně rozsáhlého území jen jednou komunikací je v rozporu jak z hlediska bezpečnosti, tak s dopravně urbanistickými požadavky kladenými na dopravní řešení území.

Oblast Radotínské ulice je obytnou oblastí, která je zčásti zastavěna rodinnými domy především podél ulic Jiráskovy a Stodolní a obytnými vícepodlažními domy podél ulic Radotínské a Sklenářské. Dopravní obsluha je zajišťována po místních komunikacích, které mají směrové i šířkové poměry vyhovující provozu jak individuální automobilové dopravě, tak hasičského záchranného sboru, tak i vozidel sběru domovního odpadu. Na vyšší síť pozemních komunikací (sil. II/647 ul. Nová cesta) je území napojeno 2x prostřednictvím MK ul. Radotínskou a MK ul. Sklenářskou. Parkování je řešeno převážně na terénu bez jeho regulace. V jižní části je území v kontaktu s průmyslovým areálem fy. Massag.



Obrázek 15: Území obytných částí Střelnice a Radotínská

Poměrně značně nevyhovující zajištění dopravní obsluhy obytné oblasti Střelnice je potřeba v návrhové části dořešit vhodným propojením obou území.

2.3.9. Připravenost dopravní obslužnosti průmyslové zóny;

Dle rozvojových záměrů města byla jako vhodné území pro rozvoj průmyslu na území města určena oblast severně od sil. II/647 ul. Ostravské. Území je:

- v blízkosti ZÁKOS města, je možno je přímo obsloužit ze sil. II/647 ul. Opavské
- není v kontaktu s obytnou zástavbou,
- doplní zde již existující výrobní podniky,
- odstraní se závlek nákladních vozidel do obytné oblasti podél ul. Sokolovské.



Obrázek 16: Lokalita pro zřízení průmyslové zóny

Průmyslové území lze výhodně napojit na sil. II/647 v místě existující křižovatky s Penny Marketem například zřízením okružní křižovatky, která zároveň zpomalí příjezd vozidel od Bravantic.

2.3.10. Výhledové záměry, propojení s místními částmi a přilehlými obcemi

V souladu s programem rozvoje města Bílovce na roky 2015-2018:

Automobilová doprava

- Nejdůležitější současnou dopravní trasou v Bílovci je **silnice II/647** Přerov – Běloutín – Bílovec – Ostrava. Jde o dvoupruhovou silnici, která tvoří hlavní dopravní osu území mezi řekou Odrou a podhůřím Nízkého Jeseníku. **Dálnice D1** v úseku Lipník – Ostrava – Polsko po zprovoznění v roce 2009 převzala tranzitní dopravu ze stávající silnice I/47 (dnešní sil. II/647). Město Bílovec a okolí je na dálnici napojeno prostřednictvím této silnice v mimoúrovňových křižovatkách (dále MÚK) v Butovicích a v Bravanticích.
- Silnice je navržena k homogenizaci v kategorii S 9,5/70 (mimo zastavěné území), respektive MS 2 15/9/50 v zastavěném území. U křižovatky se silnicí II/463 (Dukelská / Opavská) je navržena malá okružní křižovatka o vnějším průměru Ø36 m. U křižovatky se stávající silnicí II/464 (Nová cesta / Čs. armády) je navržena pětiramenná malá okružní křižovatka o vnějším průměru Ø38 m. Rozměry rondelů jsou navrženy tak, aby nemusely být demolovány okolní objekty a aby do křižovatek mohly být zapojeny i sousední plochy výroby.
- Nutno upozornit, že obě okružní křižovatky se svými rozměry jednak nevejdou do uvedených ploch a jejich kapacity budou již při uvedení do provozu na hranicích kapacit.
- Úprava dvou blízkých křižovatek neřízených SSZ na silnici II/647 Ostravská / 17. listopadu a 17. listopadu / Nová cesta s nedostatečnými rozhledovými poměry by byla realizovatelná pouze za cenu demolic okolních objektů. Vzhledem k významu silnice, který po realizaci dálnice poklesl stejně jako intenzita provozu, by takové úpravy byly neadekvátní, a nejsou proto navrženy. Drobné úpravy - zejména zlepšení provozu

chodců v křižovatkách - jsou řešitelné ve stávajícím tělesu silnice a přilehlých veřejných prostranstvích.

- Jižní příjezd do města ze směru od Fulneku, v místní části Labuť, je dalším závadným úsekem s velkým podélným spádem 12 % a s průjezdem obytnou nízkopodlažní zástavbou. Tento jižní výjezd z Bílovce se stal hlavním jižním napojením Bílovce na dálnici. Přeložka silnice dle pokynu objednatele nebyla navržena, zastavitelné plochy v blízkosti trasy přeložky (dle Koncepte rozvoje dopravní infrastruktury MS kraje) jsou omezeny tak, aby bylo umožněno eventuální pozdější zařazení přeložky do územního plánu, a tím i její výstavba.
- Od Bílovce na severozápad je údolím Bílovky vedena **silnice II/463** Bílovec - Stará Ves – Skřipov, která zabezpečuje dopravní vazby Bílovecka na Opavsko. Silnice je navržena k homogenizaci na kategorii S 7,5/60 (mimo zastavěné území), respektive MS 2 13/7,5/40 v zastavěném území. Směrové vedení silnice a její šířkové uspořádání odpovídá v průjezdu Bílovcem i Starou Vsí současným intenzitám 1 800-3 100 vozidel za den. Očekávané snížení intenzit dopravy zprovozněním dálnice se nenaplnilo, spíše došlo k přesměrování dopravních vazeb. Menší dopravní závady na této silnici (chybějící úseky chodníků v zastavěném území a některé chybějící zálivy autobusových zastávek) mohou být řešeny jejich doplněním ve stávající ploše silničního pozemku.
- **Ostatní silnice** jsou navrženy k homogenizaci na kategorii S 7,5/50 se šířkou zpevněné části vozovky 6,0 m (mimo zastavěné území), respektive MS 2 12/7/40 v zastavěném území.
- Ve směru od severu na jih je oblastí Bílovce vedena **silnice II/464** Opava – Výškovice – Bílovec – Studénka – Příbor. Severní úsek s nízkými intenzitami (450-750 vozidel za den) je navržen Konceptí rozvoje dopravy MSK k přeřazení na silnici III. třídy. Jižní úsek od Studénky a Mošnova se stal dálničním přivaděčem, u kterého je připravena jeho přeložka do nové stopy v úseku Studénka – MÚK Butovice – Bílov, kde bude napojen na stávající silnici II/647. Stávající silnice II/464 z Bílovce do Velkých Albrechtic a Studénky je přeřazena do kategorie silnic III. třídy. Současné intenzity 3 553 vozidel za den na území Bílovce se částečně snížily. Dopravní závady na této silnici (chybějící úseky chodníků v zastavěném území a některé chybějící zálivy u autobusových zastávek) mohou být řešeny jejich doplněním ve stávající ploše silničního pozemku. V rámci původního platného územního plánu bylo navrženo několik dalších směrových úprav této silnice pro zvýšení jízdní rychlosti vozidel. S ohledem na vyřazení ze sítě silnic II. třídy nejsou tyto úpravy již sledovány.
- Ostatní **silnice III. třídy** tvoří doplňkovou síť pro zpřístupnění okolních sídel. Intenzity nebyly na těchto silnicích sčítány, podle zátěží na okolních sčítaných silnicích je lze odhadnout v rozmezí 200-1 000 vozidel za den. Na silnici III/4639 Stará Ves – Nový Dvůr je navrženo zvětšení směrového oblouku silnice na východním vjezdu do místní části Bravinné včetně úpravy napojení navazující místní komunikace a úprava vyústění účelové komunikace od Bílova. Úprava napojení MK na silnici III/4639 v severní části Bravinného není navržena. Zlepšení rozhledových poměrů by bylo realizovatelné pouze za cenu demolice přilehlého objektu, což by vzhledem k malému významu silnice a nízkému provozu bylo neekonomické.
- Dopravní závady na ostatních silnicích III. třídy (chybějící úseky chodníků v zastavěném území a některé chybějící zálivy u autobusových zastávek) mohou být řešeny jejich doplněním ve stávajících plochách silničních pozemků.
- Kromě nových **místních komunikací** jmenovaných v textové části předchozí kapitoly je navrženo 12 krátkých úseků nebo prodloužení stávajících komunikací k obsluze zastavitelných ploch a místa hlavních vjezdů do území.
- U dopravně významných místních obslužných komunikací, které zabezpečují hlavní příjezdy do oddělených místních částí, území s hromadnou bytovou nebo průmyslovou zástavbou typu C, je navržena šířková kategorie MO 2 12/7/40 s šířkou dopravního prostoru 12 m, šířkou hlavního dopravního prostoru 7 m (vozovka 6 m), návrhovou rychlostí 40 km/hod a chodníkem pro pěší o šířce 2 m. U obslužných místních

komunikací typu C je navrhována kategorie MO 2 10/6/30 s šířkou vozovky 5 m a případným chodníkem o šířce 1,5 m.

- Ostatní místní komunikace s malým dopravním významem budou převedeny do kategorie obytných ulic se smíšeným provozem motorové a pěší dopravy. U běžných ulic bude sledována úprava na šířku vozovky 4,5-5 m, u koncových úseků pro obsluhu max. 8 rodinných domů na šířku vozovky 3,5-4 m.
- Na síť obslužných komunikací navazují **účelové komunikace** (včetně významných polních a lesních cest), které zabezpečují dopravní zpřístupnění jednotlivých objektů a pozemků v řešeném území.
- Stávající účelová komunikace ze Lhotky do Bravantic bude přeřazena do kategorie místních komunikací a rozšířena na kategorii MO 2 12/7/40 s očekávaným nárůstem intenzit ve směru na dálniční křižovatku Bravantice. Je navrženo její přeložení do nové trasy mimo údolní nivu a záplavové území Seziny.
- U obslužných a účelových komunikací, které zabezpečují dopravní zpřístupnění jednotlivých objektů a pozemků v řešeném území, o šířce do 4,5 m budou doplněny výhybnami, u slepých komunikací s délkou nad 80 m budou doplněna chybějící obratiště.

2.3.11. Dopravní závady a problémy

Zjištěné dopravní závady a problémy v automobilové dopravě jsou analyzovány v jednotlivých kapitolách č. 2.2.4. – 2.2.6. této analytické části. Jsou to:

- doplnění orientačního značení pro příjezd k dálnici D1 od křižovatky sil. II/647 se sil. II/463 užitím informačních dopravních značek IS1-IS2,
- zohlednění existence správního přičlenění obcí Stará Ves, Bravinné, Lhotka, Lubojaty, Ohrada a Výškovice k městu Bílovec jako jeho místní části užitím informačních dopravních značek IS3-IS4,
- doplnění informačního dopravního značení v křižovatkách ZÁKOS dopravními značkami IS 3-IS 4,
- omezit velký počet kolizních směrů v křižovatce Nová cesta x 17. listopadu (například pouze jednosměrný vjezd do centra),
- chybí samostatný řadící pruh pro směr přímo od centra po ul. 17. listopadu (na úkor travnatého pásu),
- vyřešit parkování na ul. 17. listopadu jen na podélné stání s časovým omezením (jen na krátkodobé parkování),
- chybí na ul. 17. listopadu usměrnění provozu v úseku vhodným vodorovným dopravním značením (jízdni pruhy, chodecké přechody, parkovací pruh),
- nevhodná délka přechodu pro chodce v křižovatce u Městského úřadu z hlediska rozhledových poměrů a vyklizovací doby ve směru 17. listopadu – centrum, v zásadě jde o celkovou rekonstrukci úseku ul. 17. listopadu,
- ověření potřeby řízení provozu obou křižovatek ul. Opavské x Nová cesta a Nová cesta x Čs. armády světelnou signalizací jako jednoho uzlu s časovou závislostí na denním průběhu intenzit,
- chybí organizace provozu v obou křižovatkách ul. Opavské x Nová cesta a Nová cesta x Čs. armády úpravou vodorovného dopravního značení,
- v ramenech Radotínská a Opavská není zajištěno bezpečnější přecházení pro chodce (např. vytvořením středových ostrůvků),
- v rameni ul. Opavské na výjezdu z křižovatky s ul. Nová cesta chybí bližší kontakt s centrem, (např. autobusová zastávka v zálivu),

- nedostatečná organizace vjezdu do čerpací stanice pohonných hmot a výjezdu z ní včetně nízká kapacita ramene ul. Opavské v křižovatce (zvážit rozšíření mostu v trase ul. Nová cesta nebo částečné zatrubnění potoka Bílovka),
- problematická stávající přednost jízdy v křižovatce ul. Bezručova x Smetanova,
- nedostatečný prostor před vjezdovou bránou od ul. Nová cesta do areálu fy Massag pro zvýšení propustnosti obou křižovatek,
- v oblasti zálivu autobusové zastávky Beseda na ul. Ostravské chybí přechod pro chodce, stavební stav zálivu je ve špatném stavu i na druhé straně,
- nedostatečná organizace provozu vodorovným dopravním značením v křižovatkách vjezd k Penny Marketu, s ul. Polní, B. Němcové, Wolkerova a Sokolovská (zejména pro levé odbočení z ul. Ostravské),
- nevhodné umístění přechodů pro chodce u polikliniky na ul. Nová cesta (posun cca 100 m severněji),
- nedostatečný příjezd do centra, chybí levé odbočení ze severu do centra úpravou řazení na Nové cestě,
- ověřit zřízení jednosměrného výjezdu z centra na Novou cestu (v trase ul. Tkalcovská) při zrušení výjezdu z centra do křižovatky ulic Nová cesta x ul. 17. listopadu,
- nedostatečná organizace provozu na Nové cestě ve vodorovném dopravním značení v celé trase komunikace,
- v místě vjezdu k Penny Marketu chybí dopravní podmínky pro zpřístupnění pro dopravní obsluhu území severně od sil. II/647 libovolného využití (průmyslová zóna, zábavný park atd.),
- nepřiměřená a nebezpečná rychlost jízdy na ul. Ostravské na příjezdu od Bravantic (směrový retardér nebo okružní křižovatka u Penny Marketu, případně instalací úsekového měření rychlosti jízdy (úsek ul. Polní – Sokolovna), na který je zpracován projekt,
- nevhodné umístění přechodů pro chodce u polikliniky (posun cca 100 m severněji), nedostatečný příjezd do centra, chybí levé odbočení ze severu do centra úpravou řazení na Nové cestě,
- ověřit zřízení jednosměrného výjezdu z centra na Novou cestu (v trase ul. Tkalcovská) při zrušení výjezdu z centra do křižovatky ulic Nová cesta x ul. 17. listopadu,
- nedostatečná organizace provozu na Nové cestě ve vodorovném dopravním značení v celé trase komunikace,
- pro kvalitnější zajištění dopravní obsluhy chybí vodorovné dopravní značení křižovatek zejména se sil. III/46414 směr Lubojaty, v Tísku s místní komunikací vedoucí k Městskému úřadu, se silnicí vedoucí na Nový svět, se silnicí vedoucí na Slatinu a vyznačit hlavní směr na sil. II/465 vedoucí na Těškovice,
- ve výhledu sledovat eliminaci nevhodného podálného sklonu stávající trasy odklonem komunikace (jako obchvatu města),
- chybí ucelené vodorovné a svislé dopravní značení v celé trase, zejména v křižovatce obou silnic v Lubojatech a ve Lhotce v křižovatce s místní komunikací,
- v místech zastávek autobusů a školy v obcích Lubojaty a Lhotka nejsou vyznačeny přechody pro chodce a vybudovány chodníky,
- chybí dostatečná organizace dopravy vodorovným dopravním značením především v křižovatce s místní komunikací Komenského,

- v místě přístupů ke škole Komenského chybí od zastávek autobusů přechod a chybí chodníky podél ul. Čs. armády včetně navazující trasy k nádraží autobusové a železniční dopravy,
- vozovka ul. Komenského a navazující komunikace nezohledňují záměry stavby parkoviště a obsluhy školy osobními vozidly i autobusy veřejné osobní dopravy,
- nejsou zohledněny důsledky záměru výstavby průmyslové zóny ve Velkých Albrechticích, především pak rekonstrukci železničního mostu trati Studénka – Bílovec nad sil. III/46418 a souvisejícího provozu železniční i silniční nákladní dopravy.
- nevhodné umístění autobusových zastávek v těsné blízkosti směrového oblouku na začátku obce Bravinné, chybí zde dopravní značení chodeckých přechodů k zastávkám veřejné osobní dopravy a nedostatečné přístupové chodníky od zastávek k základní a mateřské škole v Bravinném,
- v obci Ohrada chybí v celé trase komunikace vodorovné dopravní značení (střední dělicí čára, křižovatky) a chybí vyznačit dopravním značením chodecké přechody k zastávkám,
- uvést do souladu s ČSN 73 61 10 umístění a osvětlení chodeckých přechodů, s výjimkou přechodu přes ul. Dukelskou k nádraží ČD (je v souladu s ČSN 73 61 10 a není třeba řešit),
- Omezení (zrušení) vjezdu do centra v křižovatce Nová cesta x 17. listopadu,
- Umožnit výjezd z centra na Novou cestu,
- Chybí vjezd do centra levým odbočením z Nové cesty od severu ve stávající křižovatce s MK.

2.4. Veřejná hromadná doprava

Zajištění veřejné dopravy je také jednou z významných funkcí státní správy a samosprávy.

2.4.1. Veřejná osobní silniční doprava

Obsluha veřejnou hromadnou dopravou Bílovce je řešena příměstskými a dálkovými linkami autobusové dopravy. Příměstské linky objednává Moravskoslezský kraj. Na všech příměstských linkách platí **tarif ODIS** a z pohledu tarifních zón se jedná na severu od Bílovce o **zónu 34**, ale většina důležitých spádových částí obce je situována do **zóny 76**. Současné smlouvy, které má kraj uzavřeny s dopravci, končí v roce 2018, avšak z důvodů prodloužení lhůt ve vypsání výběrových řízení na dopravce v této oblasti se zahájení činnosti nového vysoutěženého dopravce ve veřejné linkové osobní dopravě bude datovat k **1. 7. 2019**. Příslibem desetileté smlouvy by příměstská doprava v Bílovci měla zvýšit kvalitu a částečně i rozsah obslužnosti. Konečné podoby JŘ však aktuálně k říjnu 2018 nejsou ještě zcela v autentické zveřejněné podobě, proto nelze nyní zde (jako součást tohoto dokumentu) vytvořit přesnou analýzu rozsahu a objednávky spojení Moravskoslezského kraje od výše zmíněného červencového termínu v příštím roce.

Po zveřejnění jízdních řádů vztahujících se k obsluze města Bílovec, se musí provést konzultační rozbory ve věci dopravní obsluhy území a vyvolat jednání s organizátorem KODIS, potažmo Moravskoslezským krajem k dílčím úpravám. Pokud není v soutěžní zadávací dokumentaci uvedeno jinak, lze ovlivnit obsluhu území až do výše 20 % rozsahu objednávky, aniž by se to muselo dotknout soutěžních podmínek pro dané výběrové řízení v předmětné oblasti, a tím narušení podmínek uvedené zakázky.

2.4.1.1. Zajištění autobusové dopravy v Bílovci

Území **Bílovce** je obslouženo třemi dálkovými linkami, směřujícími do Ostravy, Zlína, Mohelnice, Olomouce a Krkonoš. Příměstskou obsluhu zabezpečuje dalších 21 autobusových linek, z toho je většina zařazena do integrovaného systému ODIS. Na území města je situováno 7 autobusových zastávek, které jsou většinou vybaveny zálivy a částečně přístřešky pro cestující a které pokrývají 500 m docházkovou vzdáleností většinu zastavěné části města. Z Územního plánu je již realizována modernizace autobusového nádraží před prostorem železniční stanice, který s moderními prvky posunul a částečně zlepšil organizaci dopravy v tomto přestupním bodě na vyšší úroveň.



Obrázek 17 Foto: Rekonstruovaný autobusový terminál u vlakového nádraží v Bílovci

V návaznosti na integraci veřejné dopravy v rámci celého Moravskoslezského kraje lze v budoucnu očekávat posílení významu přestupního uzlu u železniční stanice v Bílovci, a to jak pro přestupy mezi vlakem a autobusem, tak i mezi autobusy vzájemně.

2.4.1.2. Přehled autobusových zastávek

V Bílovci a místních částech města se nachází celkem 22 autobusových zastávek:

- Bílovec, Bravinné
- Bílovec, čerp. st.
- Bílovec, Lhotka
- Bílovec, Lubojaty, dvůr
- Bílovec, Lubojaty, Niva

- Bílovec, Lubojaty, rozc. Bílovec
- Bílovec, Lubojaty, rozc. Klimkovice
- Bílovec, most k Vel. Albrechticím
- Bílovec, Nové Dvory, kaple
- Bílovec, Ohrada
- Bílovec, pož. zbroj.
- Bílovec, rest. Beseda
- Bílovec, Stará Ves, kostel
- Bílovec, Stará Ves, Požaha střed
- Bílovec, Stará Ves, rest. Madzia
- Bílovec, Stará Ves, rozc. Bravinné
- Bílovec, Stará Ves, váha
- Bílovec, Údolí mladých
- Bílovec, u schodů
- Bílovec, Výškovice, kaple
- Bílovec, Výškovice, rest.
- Bílovec, žel. stanice.

2.4.1.3. *Návrh na úpravu stávajících zastávek*

Většina autobusových zastávek v Bílovci a jeho místních částech by potřebovala zlepšit údržbu. Některé starší přístřešky působí na nové potenciální cestující spíše odpudivým dojmem. Příkladem může být zastávka v místní části Stará Ves - *Bílovec, Stará Ves, rozc. Bravinné*.



Obrázek 18: *Autobusová zastávka Bílovec, Stará Ves, rozc. Bravinné*

Autobusová zastávka **Bílovec, Stará Ves, rozc. Bravinné** vyžaduje nutnou rekonstrukci.



Obrázek 19: Zastávka **Bílovec, Lubojaty, Niva**

Zastávka **Bílovec, Lubojaty, Niva** nabízí cestujícím nedůstojný přestupní prostor pro přestup mezi linkami č. 671 a č. 672. Zastávku by bylo vhodné posunout dále ve směru jízdy, vybudovat záliv pro dva autobusy a vybavit zastávku nástupním ostrůvkem, přístřeškem, osvětlením a lavičkou.



Obrázek 20: Prostor vhodný pro realizaci nové zastávky **Lubojaty - Niva**

AUTOBUSOVÉ ZASTÁVKY VE MĚSTĚ BÍLOVCI

Na území vlastního města Bílovec se nachází celkem pět autobusových zastávek a jeden autobusový terminál umístěný u vlakového nádraží.

Bílovec, čerp. st.

Zastávka na ulici Opavská se nachází vedle čerpací stanice a v blízkosti firmy Massag, a.s. i centra města. Je využívána zejména lidmi, kteří dojíždějí z místních částí Bravinné, Stará Ves a Výškovice a také autobusy ve směru Slatina, Tísek, Skřipov a Opava. Zastávka nemá dostatečně široký záliv pro autobus, proto by bylo vhodné tento prostor stavebně upravit, a prostor zastávky modernizovat tak, aby z pohledu bezpečnosti silničního provozu byla situace najíždění a vyjíždění autobusu pro všechny účastníky přehlednější. Pro komfort cestujících by měl být přístřešek umístěn v blízkosti nástupního prostoru do autobusu - označníku zastávky, nikoliv na jejím opačném konci.



Obrázek 21 Foto: Zastávka autobusu Bílovec, čerpací stanice na ulici Opavská

Zastávka na ulici 17. listopadu se nachází v blízkosti domu s pečovatelskou službou a v pěší dostupnosti bílovecké nemocnice a blízkého sídliště. Je využívána obyvateli dojíždějících z místních částí Lubojaty, Výškovice a autobusy ve směrech na Tísek, Těškovice a Opavu. V opačném směru jej mohou využívat místní obyvatelé pro jízdu na autobusové nádraží u železniční stanice, kde je možný přestup na vlak a autobusy do dalších směrů. Zastávka nemá v žádném směru záliv a autobus na zastávce zasahuje do jízdního pruhu. Přístřešek pro cestující je pouze ve směru z Bílovce. Zastavení autobusu rovněž komplikuje dopravní situaci v místě.



Obrázek 22: Zastávka autobusu Bílovec, požární zbrojnice, na ulici 17. listopadu

Bílovec, rest. Beseda

Zastávka na ulici Ostravská se nachází přímo před Gymnáziem Mikuláše Koperníka, v pěší dostupnosti je také Dům kultury, Sokolovna, městský úřad, úřad práce a Slezské náměstí. Zastávku obsluhují autobusy ve směrech do Jistebníku, Ostravy, Nového Jičína, Fulneku, Oder a Vítkova. Zastávka má záliv ve směru na Ostravu, kde je také přístřešek pro cestující. V opačném směru není ani záliv, ani přístřešek pro cestující.

Bílovec, u schodů

Od autobusové zastávky vede nevhodný přístupový chodník pro pěší od centra, je příliš úzký. Ke zvážení zvětšit záliv a zastávku v protisměru vybudovat zde i na opačné straně silnice. V současné době se zastávka v opačném směru nachází v lokalitě 300 metrů dále od centra města. Ke zvážení je také vytvořit dvě zastávky v obou směrech, protože obsluhovat obě místa dává smysl.

Bílovec, Údolí mladých

Autobusová zastávka se nachází na okraji Bílovce na silnici vedoucí do místní části Lubojaty. Zastávka je umístěna přímo na silnici v zatáčce na okraji města. Místo není vhodné pro výstup či nástup cestujících a autobus stojící na zastávce způsobuje nebezpečné kolizní situace. Není zde ani chodník či nástupní ostrůvek, ani přístřešek a v opačném směru dokonce chybí i autobusový označnický s jízdním řádem.



Obrázek 23: Zastávka autobusu Bílovec, Údolí mladých na ulici 1. máje

Bílovec, žel. stanice

Nově opravené autobusové stanoviště a zastávky u železniční stanice zvýšily bezpečnost a komfort pro cestující. Pro handicapované osoby nepředstavuje žádnou bariéru.



Obrázek 24: Zastávka autobusu Bílovec, žel. Stanice

2.4.1.4. Autobusová doprava v místních částech

Stará Ves je obsloužena 4 příměstskými linkami s 19 spoji v pracovním dni v každém směru. Čtyři páry autobusových zastávek nepokrývají dostatečně zastavěné území. Pro funkčnost přepravního systému je vhodné doplnit nové zastávky z pohledu úměrné dostupnosti hromadné dopravy z okolních zastavěných částí.

Ohrada je obsloužena 1 příměstskou linkou se 4 spoji v pracovním dnu v každém směru. Autobusová zastávka pokrývá dostatečně zastavěné území. Rozsah dopravní obslužnosti je z pozice mobility obyvatel nedostatečný.

Lubojaty jsou obslouženy 7 příměstskými linkami se 30 spoji v pracovním dni v každém směru. Čtyři páry autobusových zastávek pokrývají dostatečně zastavěné území.

Lhotka je obsloužena 3 příměstskými linkami s 18 spoji v pracovním dni v každém směru. Jediná autobusová zastávka pokrývá dostatečně zastavěné území.

Výškovice jsou obslouženy 7 příměstskými linkami s 25-30 spoji v pracovním dni v každém směru. Tři autobusové zastávky pokrývají dostatečně zastavěné území.

Bravinné je obslouženo 2 příměstskými linkami s 11 spoji v pracovním dnu v každém směru. Autobusová zastávka pokrývá dostatečně zastavěné území.

Dolní Nový Dvůr je obsloužen 2 příměstskými linkami ODIS s 11 spoji v pracovním dni v každém směru. Autobusová zastávka pokrývá dostatečně pouze část zastavěného území.

Horní Nový Dvůr je obsloužen 1 příměstskou linkou ODIS s pouhými 2 spoji v pracovním dni a to pouze ve směru od Bílovce na Fulnek. V opačném směru do této místní části nezajíždí žádný spoj. Jediná zastávka pokrývá pouze severní část sídla, v jižní části s docházkovou vzdáleností na nejbližší zastávku cca 1 100 m je navrženo doplnění nové zastávky. Novou zastávku lze zřídit v rámci veřejného uličního profilu.

2.4.1.5. Rozsah autobusové dopravy

Rozsah autobusové dopravy v Bílovci a místních částech ukazuje přehledná tabulka.

Tabulka 8: Přehled počtu spojů v obou směrech na jednotlivých linkách

Linka	Název – trasa	I. *	II. *	III. *	IV. *	V. *	VI. *	VII. *
880612	Nový Jičín-Studénka-Bílovec	19	18	1		14	1	
880624	Bílovec-Pustějov-Studénka	5	5			5		
880625	Nový Jičín-Pustějov-Bílovec	23	22	1		22	1	
880627	Bílovec-Tísek-Slatina	18	16	2		16	2	
880629	Bílovec-Velké Albrechtice-Studénka	17	17			16		
880648	Bílovec-Bravantice-Jistebník	14	14			14		
880680	Bílovec-Hradec nad Moravicí-Opava	1	1			1		
880692	Bílovec-Pustá Polom-Hlubočec	11	11			11		
880693	Bílovec-Slatina-Těškovice-Pustá Polom	17	17			17		
900231	Vítkov-Bílovec-Ostrava	23	15	8	6	15	8	6
900262	Opava-Hradec nad Moravicí-Skřipov-Bílovec	18	18			18		
900263	Opava-Hrabyně-Pustá Polom-Hlubočec-Těškovice-Bílovec	10	10			10		
900264	Opava-Hlubočec-Pustá Polom-Těškovice-Bílovec	2	2			2		

900678	Ostrava-Klimkovice-Bílovec-Fulnek	8	8			8		
910671	Ostrava-Těškovice-Bílovec, Výškovice-Skřipov	20	16	4	4			
910672	Ostrava-Slatina-Bílovec, Stará Ves	22	14	8	8			
910673	Ostrava-Velké Albrechtice-Bílovec- Fulnek	42	32	10	10	27	10	10
910675	Ostrava-Klimkovice-Těškovice- Skřipov	14	8	6	6			
910678	Ostrava-Klimkovice-Bílovec-Fulnek- Odry	15	15			15		
930455	Mohelnice-Uničov-Šternberk-Vítkov- Ostrava	2	2			2		
		261			213			

* I. - v různých částech města celkem

* II. - v různých částech města v pracovní dny

* III. - v různých částech města ve dnech pracovního volna (so)

* IV. - v různých částech města ve dnech pracovního klidu a ve svátky

* V. - zajiřdění k vlakovému nádraží v pracovní dny

* VI. - zajiřdění k vlakovému nádraží ve dnech pracovního volna (so)

* VII. - zajiřdění k vlakovému nádraží ve dnech pracovního klidu a ve svátky

2.4.2. Železniční doprava

Železniční trať č. 297 Bílovec – Studénka se nemění. Jedná se o jednokolejnou trať č. 279 Bílovec – Studénka, která je zapojena do integrovaného systému ODIS. Tato trať je ve stanici Studénka napojena na koridorovou trať Praha – Přerov – Ostrava. V létě 2017 proběhla modernizace tratě a vybudování nového nástupiště ve Velkých Albrechticích. Bylo vyměněno nebo sanováno kolejové lože a v části trati vyměněny nové kolejnice, a dále proběhla sanace propustků, přechodů a přejezdů. Modernizace umožnila zvýšení traťové rychlosti na 60 km/h, a zkrácení jízdní doby z Bílovce do Studénky o 1 minutu. Na podzim 2018 byla v Bílovci dokončena rekonstrukce nádražní budovy a přednádražního prostoru, včetně bezbariérových přístupů a terminálu BUS se světelným informačním panelem aktuálních odjezdů bus i vlak, včetně P&R a B&R i s napájecí stanicí pro elektromobily.

Trať je ve stanici Studénka napojena na koridorovou trať Praha – Přerov – Ostrava a zároveň je zde možné přestupovat na regionální vlaky zajiřdění na Letiště Leoše Janáčka Ostrava a na vlaky ve směru Kopřivnice, Štramberk a Veřovice.

AKTUÁLNÍ STAV DOSTUPNOSTI VLAKOVÉHO SPOJENÍ

Železniční stanici Bílovec obsluhuje v každém směru v pracovní dny celkem 17 pravidelných osobních vlaků, v sobotu 12 a v neděli a státní svátky 10 vlakových spojů.

Tabulka 9: Počet vlakových spojů na trati Bílovec - Studénka v obou směrech

číslo tratě	trasa linky	spojů v JR celkem	v pracovní dny	ve dnech pracovního volna (so)	ve dnech pracovního klidu a svátky
279	Studénka - Bílovec	34	34	24	20

Současný provoz pravidelných osobních vlaků na trati Bílovec - Studénka nabízí v pracovní dny spojení přibližně každou hodinu od 4. hodiny ranní do 19. hodiny, s výjimkou

chybějícího spojení po 10. hodině dopoledne, a jeden večerní spoj po 21. hodině. O víkendu a svátcích je nabídka spojů omezena, první vlak vyjíždí v sobotu až po 6. hodině ranní a v neděli a státní svátky až po 7. hodině ranní.

Současný jízdní řád je především konstruován na vazby vlaků ve Studénce ve směru do Ostravy během ranních a dopoledních hodin a na vlaky ve směru od Ostravy během odpoledních hodin a večera. V opačném směru na hlavní trati ve Studénce mají vlaky od Bílovce dobré přípoje na rychlíky Bohumín - Přerov - Brno. Avšak není zajištěn přípoj na jediný ranní expresní vlak Českých drah do Prahy (v jízdním řádu 2018 se jedná o Ex 544 Hutník s odjezdem ze Studénky 6:24), kdy spoj od Bílovce přijíždí 35 minut před odjezdem tohoto expresu a další až 14 minut po jeho odjezdu. Neexistují ani žádné přípojné vlaky od Bílovce na vlaky společnosti Leo Express, který zajišťuje pětkrát denně přímé spojení ze Studénky do Olomouce a Prahy.

2.4.3. Závady a problémy

- **Nedostatečná návaznost vlaků Bílovec - Studénka ve stanici Studénka na dálkovou dopravu** - pro zlepšení dopravní dostupnosti města Bílovce by přispěla úprava návazností vlaků Bílovec – Studénka ve stanici Studénka.
- **Chybějící návaznost mezi vlaky a autobusy na novém terminálu u železniční stanice v Bílovci** - je potřeba zahájit intenzivní jednání s koordinátorem KODIS s.r.o. a s vedením Moravskoslezského kraje o úpravách jízdních řádů.
- **Chybějící informace o jízdních řádech a budoucím provozu autobusové dopravy po vysoutěžení autobusové dopravy v oblasti Bílovecko** - dosud nejsou veřejně známy jízdní řády platné od 1. 7. 2019, je potřeba požádat zpřístupnění těchto informací o budoucí dopravní obslužnosti pro město Bílovec koordinátora KODIS s.r.o. a úřad Moravskoslezského kraje.

Závady na autobusových zastávkách:

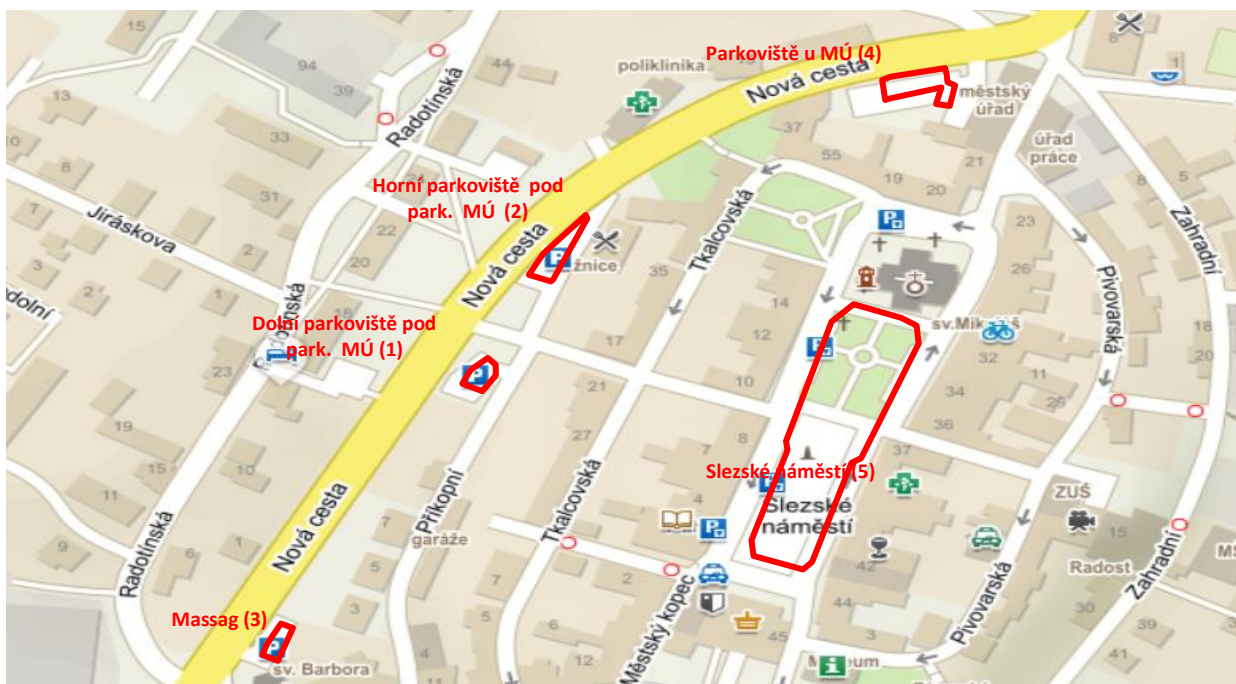
- **Obecné na všech zastávkách:**
 - opravit a udělat nový nátěr zastávkových označnicků,
 - doplnit chybějící označnický tak, aby byly na obou stranách komunikace,
 - na každém označnicku, zejména v místních částech, doplnit kontakty na KODIS,
 - upravit běžnou údržbou veřejný prostor v jejich blízkém okolí,
 - zajistit dostatečný komfort pro cestující (přístřešek, lavička, osvětlení, informační systém pro cestující).
- **Zastávka Bílovec Opavská - čerpací stanice**
 - na zastávce ve směru Stará Ves stavebně rozšířit záliv tak, aby byl odpovídající rozměrům autobusu a byl umožněn plynulý a bezkolizní průjezd osobním automobilům,
 - přístřešek pro cestující umístit v blízkosti nástupního prostoru (zastávkového označnicku).
- **Zastávka Bílovec, požární zbrojnice**
 - stavebně upravit zálivy v obou směrech na velikost odpovídající rozměrům autobusu, a tím umožnit plynulý a bezkolizní průjezd osobním automobilům.
- **Zastávka Bílovec, u schodů**
 - vybudovat nový záliv pro zastávku ve směru Velké Albrechtice naproti stávající zastávky ve směru do Bílovce na ulici Čs. armády mezi č. 10 a 18, zastávku vybavit přístřeškem,
 - zastávku ve směru Velké Albrechtice přejmenovat a zřídit rovněž označnick v opačném směru, tuto novou zastávku provozovat v režimu „na znamení“.
- **Zastávka Bílovec, Lubojaty, Niva**
 - vybudovat moderní zastávku odpovídající potřebám cestujících ve 21. století,

- vybudovat záliv nebo zpevněný prostor mimo hlavní silnici o velikosti pro dva autobusy, aby byl možný bezpečný a pohodlný přestup cestujících mezi autobusy, a zároveň zajištěn plynulý a bezpečný provoz pro silniční vozidla,
- zastávku vybavit nástupním ostrůvkem, přístřeškem o dostatečné kapacitě, lavičkou a zajistit dostatečné osvětlení.
- **Nedostatečná dopravní obslužnost Bílovce vlakovou dopravou ve večerních hodinách** - je potřeba obnovit provoz večerního vlakového spoje ze Studénky do Bílovce po 22. hodině, který již v minulosti jezdil.
- **Nedostatečná obsluha veřejnou dopravou místních částí Bravinné, Lhotka, Lubojaty, Ohrada, Stará Ves, Výškovice** přispívá k výraznému nárůstu osobních automobilů z blízkého okolí do centrální části Bílovce - je potřeba zahájit intenzivní jednání s koordinátorem KODIS s.r.o. a s vedením Moravskoslezského kraje o zvýšení rozsahu dopravní obslužnosti místních částí.
- **Nedostatečná obsluha veřejnou dopravou centra města** - Pro zlepšení dopravní obslužnosti centra města a jeho místních částí je rovněž vhodné zavést MHD a vybudovat zastávku MHD na Slezském náměstí. Význam a smysl zavedení MHD je vhodné prověřit projektem.

2.5. Doprava v klidu

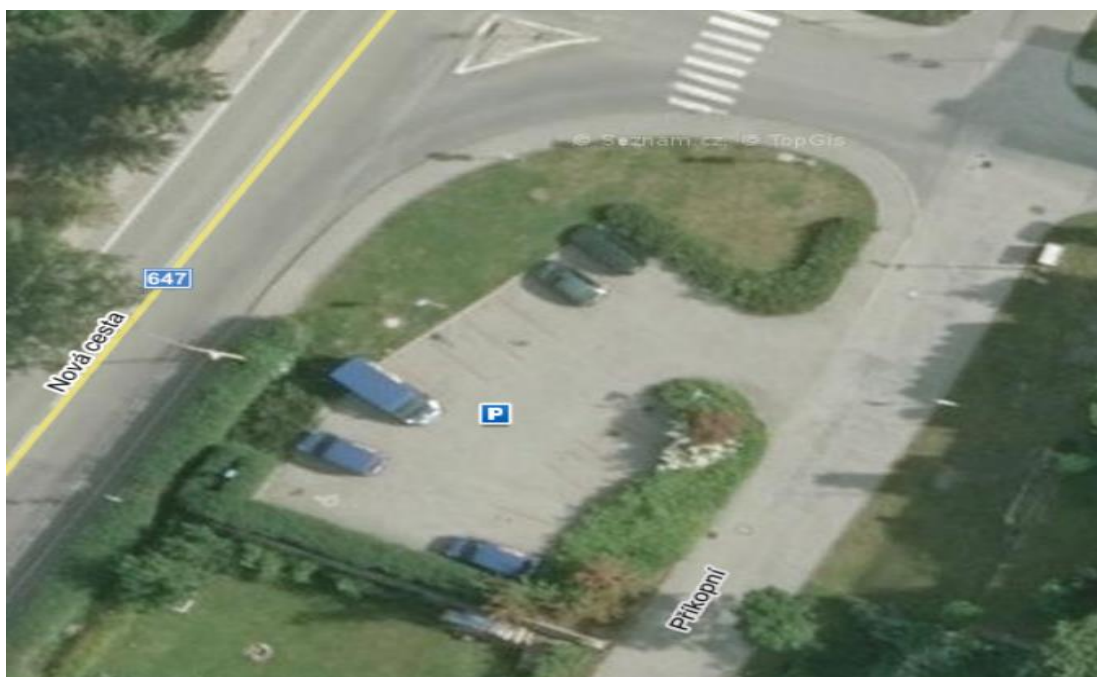
2.5.1. Rozmístění parkovacích a odstavných stání na terénu vč. kapacity

Parkoviště v městě Bílovci jsou vybudována především v centrální části Bílovce, a to na náměstí a v navazujícím okolí. Na náměstí je parkování zpoplatněno. Parkovací lístky vydávají automaty, které jsou umístěny po ploše náměstí. Na parkovišti u Tržnice, které je přístupno z ulice Nová cesta, je omezena doba parkování na 120 minut. Řidič musí mít parkovací hodiny. Další parkoviště lze najít u sportovišť, hřbitova, u objektů hromadného bydlení, u objektů občanského vybavení, železničního nádraží a u hospodářských areálů. Parkování u těchto objektů není regulováno žádným opatřením.



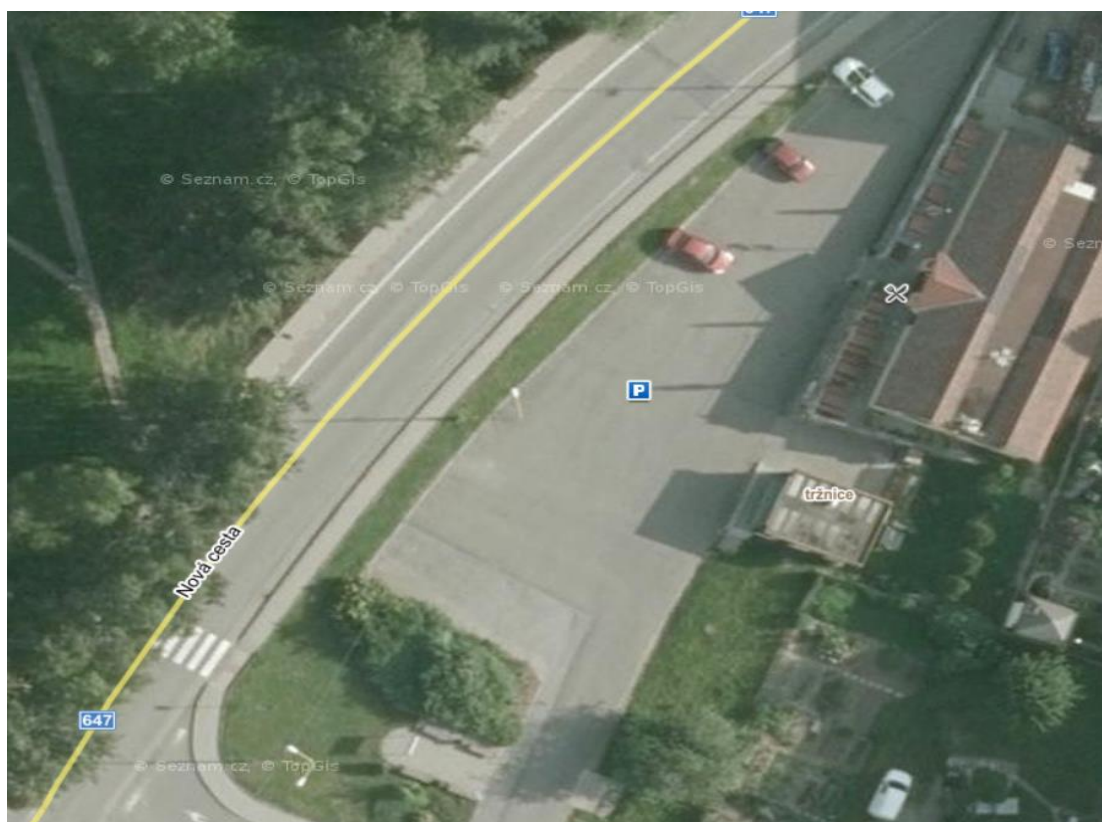
Obrázek 25: Obrázek s vyznačenými parkovišti v centru města

Kapacita parkovišť v centru města:



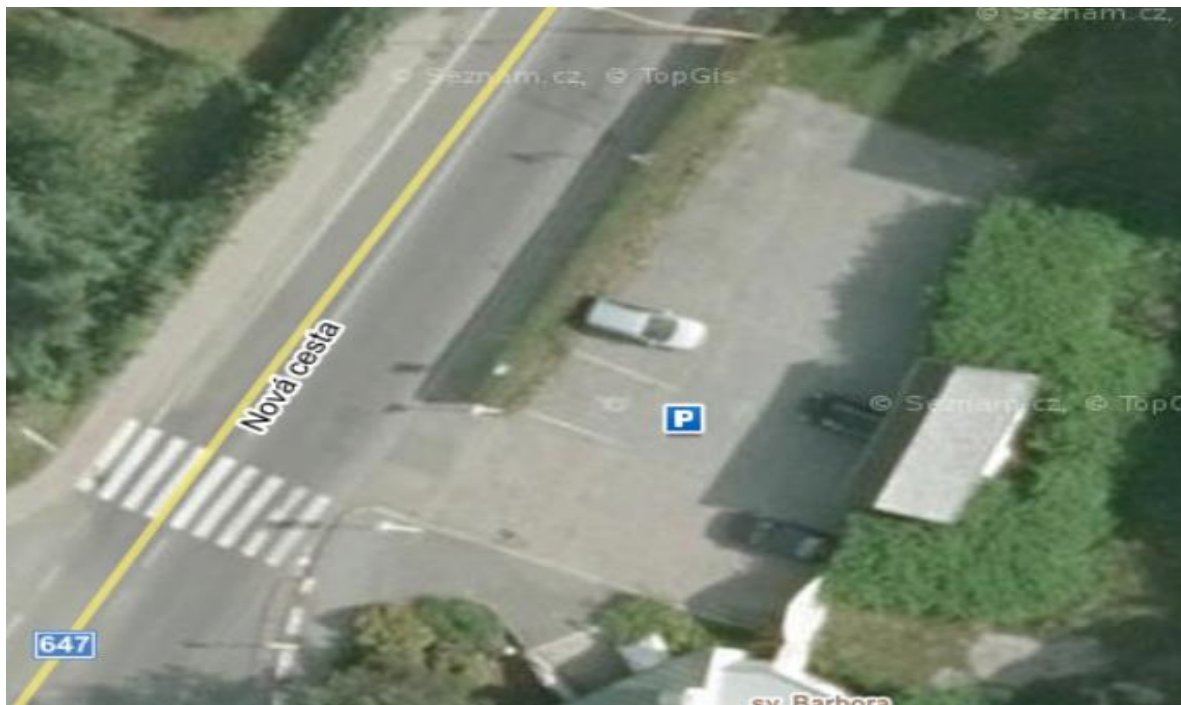
Obrázek 26: Dolní parkoviště pod parkovištěm MU

Dolní parkoviště pod parkovištěm MÚ (1) je přístupné z ulice Příkopní a je vzdáleno asi 100 m od Slezského náměstí a 150 m od místní polikliniky. Parkovací plocha je zpevněná a je na ní vyznačeno celkem 16 kolmých stání, z čehož jedno je vyhrazeno pro invalidy.



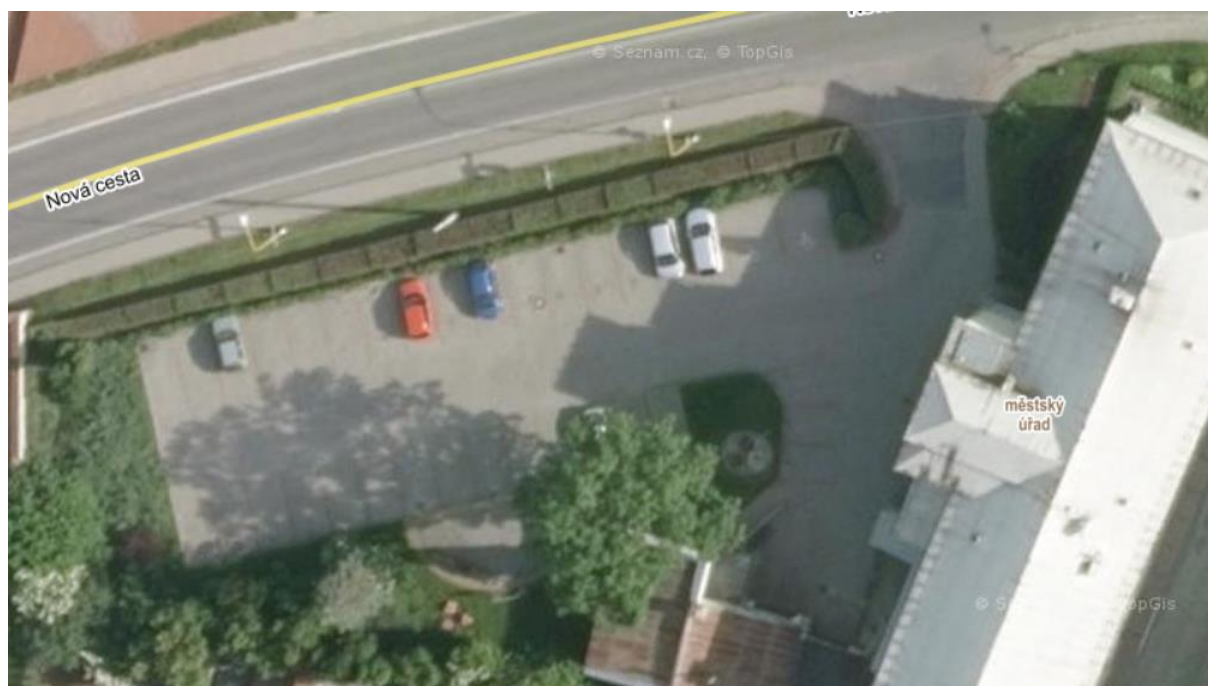
Obrázek 27: Horní parkoviště pod parkovištěm MÚ

Horní parkoviště pod parkovištěm MÚ (2) leží vedle Dolního parkoviště pod parkovištěm MÚ (1) blíže k místní poliklinice. Od polikliniky je vzdáleno cca 50 m a od Slovanského náměstí cca 100 m. Přístupné je z ulice Nová cesta. Celá parkovací plocha je taktéž zpevněná a je na ní vyznačeno 22 kolmých parkovacích stání. Jedno parkovací stání je vyhrazeno pro invalidy a jedno je označeno kočárkem.



Obrázek 28: Parkoviště Massag

Parkoviště se nachází u firmy Massag CZ. Celá parkovací plocha je zpevněná a je na ní vyznačeno 7 parkovacích stání. Jedno z nich je vyhrazeno pro invalidy.



Obrázek 29: Parkoviště u městského úřadu

Parkoviště je situováno za MÚ Bílovec. Celá parkovací plocha je zpevněná a je na ní vyznačeno celkem 34 kolmých parkovacích stání, z nichž dvě jsou vyhrazena pro invalidy.



Obrázek 30: Parkoviště na Slezském náměstí

Parkoviště leží v centrální části města. Parkovací plochy jsou vybudovány podél obslužné komunikace a jsou zpevněné a je na nich vyznačeno celkem 82 stání, z nichž 4 jsou vyhrazena pro invalidy.

Další plochy pro parkování osobních vozidel jsou vybudovány v centrech místních částí, a to zejména ve Staré Vsi, Lubojatech a Lhotce. V obci Lhotka má veřejně přístupné parkoviště vybudováno firma Illík a to jak pro své zaměstnance, návštěvníky firmy, ale i návštěvníky obce. Parkoviště nejsou zpoplatněna. Občané či návštěvníci města využívají možnosti parkování na pozemních komunikacích. Parkování je regulováno dopravními značkami. Pro zvýšení kapacit parkování je realizován systém jednosměrných ulic. Najdeme je prakticky na celém území Bílovce, v jižní části Bílovce byl tento systém zaveden na základě velmi podrobné studie (Studie úprav parkování v městě Bílovci – dolní konec).

Vznikly zde i další parkovací plochy a to v rámci plánovaných rekonstrukcí v posledním roce.

Komentář:

Dopravní řešení jižního dolního města z hlediska parkování vzniklo pravděpodobně na základě velmi podrobně a odborně zpracované studie. Byly vyhledány možnosti parkování v dané lokalitě a to na soukromých pozemcích, garážích a na veřejných komunikacích. Na základě této analýzy ve vztahu k počtu obyvatel a předpokládanému vývoji v oblasti vlastnictví IAD na jednu rodinu, byla vytvořena prognóza potřeby kapacit parkovacích míst a navrženo řešení. Celé území je rozděleno do rezidenčních zón a prognózy jsou zpracovány pro jednotlivé zóny.



Obrázek 31: Řešení území jižního dolního města z hlediska parkování

Bilance parkovacích míst ze „Studie úprav parkování v městě Bílovcí – dolní konec“ z roku 2013 je obsahem následujících tabulek.

Komentář:

Tabulky byly převzaty ze závěru studie. Autoři doporučili množinu stavebních a organizačních úprav komunikací v řešené oblasti. Ty byly a jsou postupně realizovány. Tabulka v první části vyjadřuje analýzu potřeb parkovacích míst dle normy, aktuálních možností parkování a rozšířených možností parkování dle doporučení studie. V posledním odstavci shrnuje tabulka potom přebytky a nedostatky odstavných stání. Tabulka v první části má dobrou vypovídající úroveň. V druhé části tabulky jsou zpracované hodnoty s ohledem na předpokládaný vývoj v oblasti počtu vlastněných vozidel na rodinu. Byl použit index růstu dle evropského průměru, tedy velmi optimistický. To se projevilo ve více jak dvojnásobném nárůstu požadavků na parkovací místa. Údaje druhé části tabulky je potřebné přijímat s rezervou. Do růstového indexu nebyl zohledněn sociální aspekt.

Tabulka 10: Příklad výstupů ze studie parkování

Rezidenční zóny - stávající stav				
Zóna	Celkový požadovaný počet odstavných stání podle ČSN 73 6110	Stávající počet odstavných stání (včetně soukromých u domů a v garážích)	Počet odstavných stání, která lze zřídit na veřejných pozemních komunikacích	Přebytek a nedostatek odstavných stání
	N _{Opož}	N _{Ostáv}	N _{OPK}	N _{Odef}
Bezručova I	16	10	15	9
Bezručova III	22	15	20	13
Bezručova IV	41	26	13	-2
Bezručova V	27	28	10	11
Havlíčková I	8	10	3	5
Havlíčková II	3	5	8	10
Havlíčková III	39	9	12	-18
Krátká	11	11	5	5
Pod Hubleskou I	5	6	8	9
Pod Hubleskou II	17	27	9	19
Puškinova I	8	14	12	18
Puškinova II	29	2	1	-26
Puškinova III	3	6	5	8
Smetanova I	13	8	13	8
Svatopluka Čecha	9	10	9	10
Svobodova II	10	13	10	13
Svobodova IV	12	16	14	18
Svobodova V	34	33	20	19
Šmeralova I	7	8	7	8
Šmeralova II	6	7	5	6
Vrchlického I	13	16	6	9
Vrchlického II	7	10	6	9
Vrchlického III	9	12	11	14
Celkem	349	302	222	

Rezidenční zóny - dlouhodobě limitní stav				
Zóna	Celkový požadovaný počet odstavných stání podle ČSN 73 6110	Stávající počet odstavných stání (včetně soukromých u domů a v garážích)	Počet odstavných stání, která lze zřídit na veřejných pozemních komunikacích	Přebytek a nedostatek odstavných stání
	N _{Opož}	N _{Ostáv}	N _{OPK}	N _{Odef}
Bezručova I	33	10	15	-8
Bezručova III	46	15	20	-11
Bezručova IV	86	26	13	-47
Bezručova V	56	28	10	-18
Havlíčková I	16	10	3	-3
Havlíčková II	7	5	8	6
Havlíčková III	82	9	12	-61
Krátká	23	11	5	-7
Pod Hubleskou I	11	6	8	3
Pod Hubleskou II	35	27	9	1
Puškinova I	16	14	12	10
Puškinova II	61	2	1	-58
Puškinova III	7	6	5	4
Smetanova I	28	8	13	-7
Svatopluka Čecha	19	10	9	0
Svobodova II	21	13	10	2
Svobodova IV	25	16	14	5
Svobodova V	70	33	20	-17
Šmeralova I	14	8	7	1
Šmeralova II	12	7	5	0
Vrchlického I	28	16	6	-6
Vrchlického II	14	10	6	2
Vrchlického III	19	12	11	4
Celkem	729	302	222	

Ve městě jsou dva objekty řadových garáží a to na ulici Sokolovské a garáží u nemocnice. Řadové garáže jsou určeny na parkování vozidel. Je však nutno konstatovat, že občany, majiteli garáží, není tato možnost dostatečně využívána, jak je patrné z příloženého obrázku z areálu na ulici Sokolovská. Byl proveden rychlý průzkum s cílem zjištění využívání těchto garáží a to dotazováním občanů. Výsledky potvrdily předpoklad. Garáže jejich majitelé využívají pro jiné účely, jak potvrdili respondenti. I to je patrné z obrázku.



Obrázek 32: Hromadné garáže Sokolovská

Obdobný stav je i v oblasti řadových garáží za nemocnicí. I tam proběhl bleskový průzkum formou dotazů. Garáže majitelé využívají pro účely parkování vozidel však ve větší míře než na parkovišti na Sokolovské ulici. V městské aglomeraci jsou ještě menší oblasti s řadovými garážemi.

Město v souladu s ÚP všechny modernizační aktivity na dopravní infrastrukturu zaměřuje mimo jiné i na zvýšení parkovacích možností. Jedná se například o již realizované projekty:

- **MMR – Regenerace panelového sídliště – 10. etapa** – včetně přilehlých komunikací a parkovišť.
- **MPV – Pivovarská I** – rekonstrukce komunikace včetně chodníků a tvorby nových parkovacích míst.
- **MPV - Pivovarská II** - rekonstrukce komunikace včetně chodníků a tvorby nových parkovacích míst.
- **MPV – Valová** – rekonstrukce pěší zóny včetně tvorby nových parkovacích míst

Stejný přístup je možno dohledat i na komunikacích, které již v minulosti byly rekonstruovány. Tento přístup MÚ je velmi progresivní. Jeho dopad je patrný. Město nemá výrazné problémy s parkováním ve srovnání s jinými městy obdobné velikosti.

Dále byla pozornost zaměřena na parkoviště v oblasti 3 věžových panelových domů. V nejbližším okolí se nachází 3 parkoviště s celkovou kapacitou 21 + 25 + 12 parkovacích míst s vyhrazenými místy pro invalidy. Parkoviště jsou využívána nejen obyvateli panelových domů, ale i obyvateli z okolních domů. Spodní parkoviště využívají i návštěvníci blízkých obchodů. V době realizace celodenního průzkumu parkoviště nebyly vždy plně obsazeny.

Operativním průzkumem bylo zjištěno, že obyvatelé domů parkují také v řadových garážích na ulici Sokolovské a za nemocnicí. Je předpoklad, že parkoviště v budoucnu nebudou postačovat potřebám. Místo má potenciál pro vybudování další parkovací plochy odhadem pro min. 35 vozidel.



Obrázek 33: Horní parkoviště z obrázku, je patrný i rozvojový potenciál prostoru u sídliště



Obrázek 34: Střední parkoviště



Obrázek 35 : Spodní parkoviště s vyznačením vyhrazených parkovišť

2.5.2. Počty parkovacích míst dle typu stání (vyhrazené, placené, volné atd.)

Popis parkovišť včetně způsobu typu stání je uveden výše.

Přehled počtů parkovacích míst v Bílovci:

Slezské náměstí:

- Placené 78
- Vyhrazené 4

Massag:

- Vyhrazené 1
- Volné 6

Horní parkoviště pod parkovištěm MÚ – u polikliniky

- Vyhrazeno 2 – invalidy, kočárek
- Volné – 20
- Na parkovišti je omezeno parkování na 2 hodiny

Dolní parkoviště pod parkovištěm MÚ – ulice Příkopní

- Vyhrazené - 1 - invalidy
- Volné – 15

Parkoviště u MÚ

- Vyhrazené – 2
- Volné – 32

2.5.3. Regulace statické dopravy

V městě Bílovec je prováděna regulace statické dopravy:

- Na Slezském náměstí je režim parkování za úhradu s parkovacím automatem.
- Na Horním parkovišti pod parkovištěm MÚ – u polikliniky je režim časového omezení doby parkování vozidel s parkovacími hodinami. Čas je omezen na 2 hodiny.
- V Jižním městě je rezidenční parkování.

Technologie obsluhy parkovišť (parkovací automaty atd.)

Technologie obsluhy parkovišť je vhodné instalovat na parkoviště, kde je nutné regulovat dopravu v klidu, a to převážně v centrech měst, nákupních centrech, atd. V městě Bílovec je použit parkovací automat pouze na Slezském náměstí. Jiné technologie obsluhy parkovišť nejsou v městě Bílovec využity.

Odstavování a parkování nákladních automobilů, příp. autobusů

Po celou dobu analytických prací bylo odstavování a parkování nákladních automobilů a autobusů monitorováno. V případě nákladních automobilů nebyl zaznamenán žádný případ odstavování nákladních automobilů na veřejných komunikacích. Při osobních návštěvách ve vybraných firmách v městě Bílovci, byl potvrzen předpoklad, že nákladní automobily parkují v areálech firem. V případě autobusů bylo zaznamenáno odstavení, respektive parkování autobusů i na jiných komunikacích. To však bylo způsobeno probíhající výstavbou nového autobusového nádraží. Autobusy však pravidelně parkují na ulici Čs. armády v lokalitě ZŠ Komenského.

2.5.4. Bilance nabídky a poptávky dle uživatelů ve vybraných oblastech (centrální část, poliklinika, využití nabídky)

Skutečné hodnoty nabídky a poptávky parkovacích míst v centrální části Bílovce vyplývají z výsledků průzkumu statické dopravy – viz kap. 3.4.

2.5.5. Závady a problémy, oblasti s největšími problémy v oblasti statické dopravy.

- Parkování **před sportovní halou u ZŠ Komenského** – velkým problémem je nedostatek parkovacích míst v této lokalitě a to pro rodiče přivázející a odvázející své děti z/do ZŠ, pro uživatele sportovní haly, ale i pro zaměstnance okolních provozoven. V lokalitě je velmi komplikovaný příjezd z ulice Čs. armády.



Obrázek 36: Parkování před sportovní halou u ZŠ Komenského

- **Parkování na ulici 17. listopadu v úseku po křižovatku s ulicí Ostravskou** - na ulici je vyznačeno příčné parkování. To vyvolává velmi nebezpečné situace na silnici II/647 zejména v době dopravních špiček. Řešitelé doporučují změnit organizaci parkování na podélné stání s omezením na krátkodobé parkování. Změnu je výhodné spojit s rekonstrukcí celého úseku ulice 17. listopadu.



Obrázek 37: Parkování na ulici 17. listopadu v úseku po křižovatku s Ostravskou

- Nedostatek parkovacích míst v historickém centru města Bílovec.** Nedostatek míst je možno vysledovat v dopolední či odpolední špičce. Poptávka v těchto hodinách v uvedené lokalitě bude mít narůstající tendenci. Městská památková zóna neposkytuje příliš prostorových možností, jak tento problém řešit. Bude nutno řešit drobnými nárůsty kapacit na pozemních komunikacích, organizačními opatřeními či vybudováním parkovišť ve vzdálenější lokalitě v dostupné vzdálenosti, například v lokalitě bývalého koupaliště.

Parkoviště u nádraží – Realizace investice nového autobusového nádraží nepřinesla nárůst parkovacích míst v této lokalitě. Je potřebné sledovat výstavbu moderního parkoviště v prostoru bývalého nákladového nádraží, protože v této lokalitě se předpokládá výrazný nárůst požadavků na parkování. Modernizace autobusového nádraží zvýraznila vznik důležitého přestupního uzlu ve veřejné dopravě a parkování v tomto prostoru stále více využívají i návštěvníci, zákazníci přilehlých obchodů zaměstnanci přilehlých podniků.



Obrázek 38: Ilustrační foto nedostatku parkovacích míst v oblasti nového přestupového uzlu

- **Řešení parkování u polikliniky s návazností na ulici Nová cesta** – jak prokázaly průzkumy parkování, vzrůstá požadavek na parkování v této lokalitě a to zejména v dopoledních hodinách. Vzrůst požadavků způsobují dojíždějící klienti polikliniky, ale také návštěvníci Slezského náměstí, protože využívají náměstí blízka parkoviště, která nejsou zpoplatněna. Oblast je výrazně prostorově omezena a silnice II/647v prostoru ulice Nová cesta nemá parametry na zřízení podélného parkování.
- **Malá kapacita parkoviště u hřiště a hřbitova na Ostravské ulici** – parkoviště u hřiště je prakticky neustále obsazeno. Kritický nedostatek parkovacích míst je patrný v případě organizování sportovních akcí ve sportovním areálu. K obdobným situacím dochází i na parkovišti u hřbitova. Lze řešit v rámci dopravního napojení nové podnikatelské zóny.
- **Malá kapacita parkoviště u 3 věžových panelových domů** – Je předpoklad, že parkoviště u těchto domů nebude postačovat.
- **Absence parkoviště u hřbitova v místní části Bravinné** – u hřbitova není zpevněné parkoviště a ani nájezd z přilehlé komunikace.

2.6. Cyklistická doprava

Město Bílovec a jeho místní městské části leží ve značně členitém terénu, který je pro výraznější využívání cyklistické dopravy občany města nepříznivý. Proto asi nebyly zaznamenány výraznější přesuny obyvatel za prací, na nákupy, za zábavou atd. prostřednictvím jízdních kol. Mírnou výjimkou byla místní část Stará Ves, kde bylo zaznamenáno určité využívání jízdních kol.

2.6.1. Současná síť cyklistických komunikací vč. jejich kvality a vybavení doprovodnou infrastrukturou

Město Bílovec nemá vybudovanou samostatnou síť cyklistických komunikací. Cyklisté využívají stávající síť silniční infrastruktury, která je tvořena komunikacemi II. a III. třídy, místními a obslužnými komunikacemi. Po dokončení rekonstrukce autobusového nádraží má město Bílovec místo s doprovodnou infrastrukturou pro cyklisty. Je zde možnost nabití

akumulátorů kol s elektrickým pohonem u vlakového nádraží. Následující obrázek zobrazuje připravovaný nabíjecí stojan v prostoru přestupního uzlu.



Obrázek 39: Místo doprovodné infrastruktury pro cyklisty v Bílovci

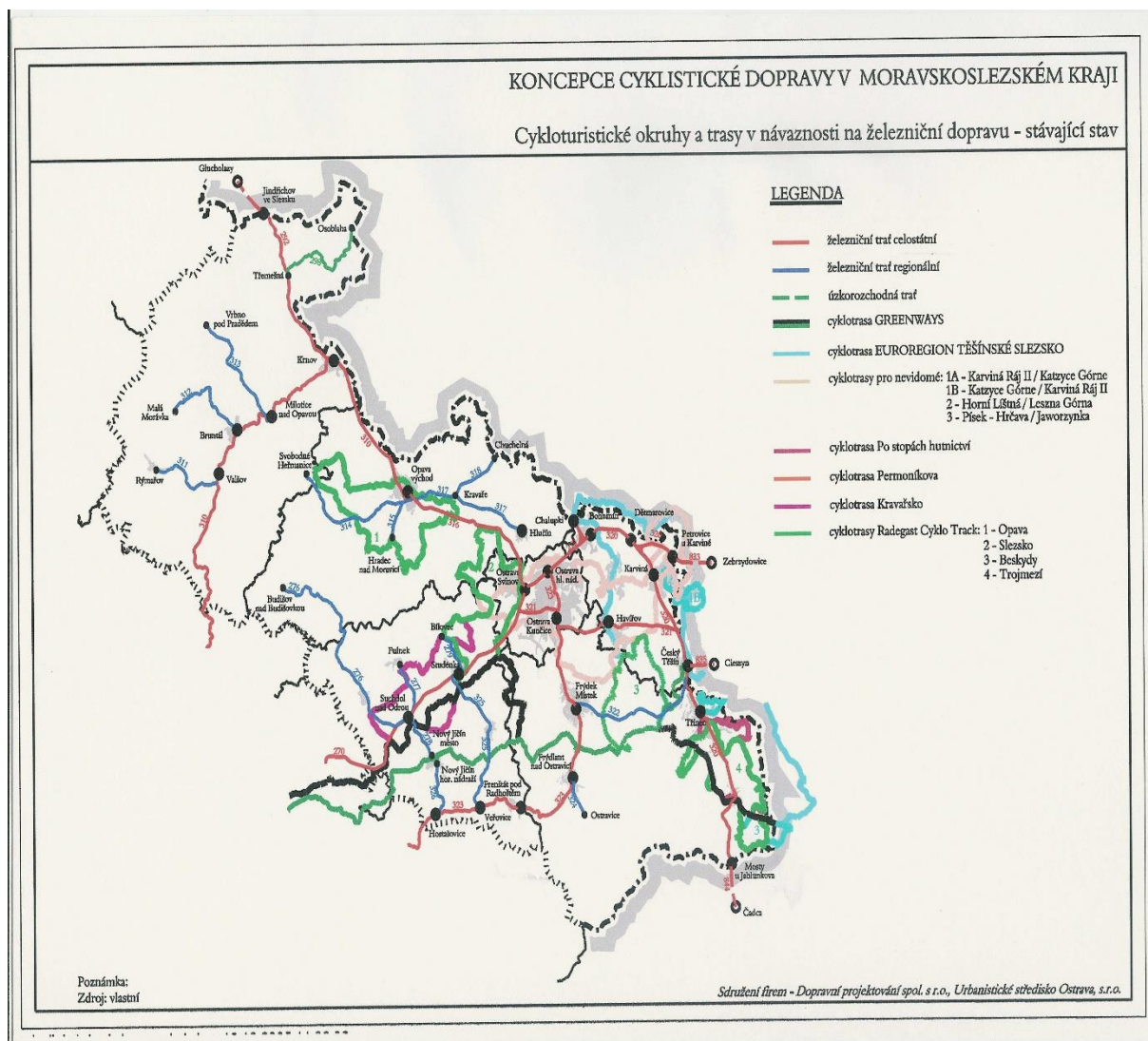
Na tomto místě mohou cyklisté najít i další doprovodnou infrastrukturu pro odpočinek, ale i občerstvení v blízké restauraci. Další doprovodná infrastruktura pro cyklisty v městě Bílovci není vybudována.

V obci Stará Ves, v rámci dlouhodobé koncepce města Bílovec v oblasti cyklodopravy, jsou vybudovány dva úseky cyklostezek a to realizovanou investicí I. a III. etapy v akci nazvanou Cyklostezky Bílovec – místní část Stará Ves. Protože v místní části chybí i chodníky pro chodce, byla stezka pro cyklisty integrována do společné stezky i pro chodce a to ve smyslu ČSN 736110 čl. 10.4.6. Šíře takové komunikace je 2,5 m. Řešení bylo zvoleno s ohledem na to, že se jedná o obec s rozptýlenou zástavbou s nízkou intenzitou chodců a cyklistů. Nedostatkem je, že tato společná stezka není realizována po celé Staré Vsi a není rozumněji napojena na infrastrukturu samotného města Bílovec. Na silniční infrastruktuře v městě Bílovci, která prošla rekonstrukcemi, lze dohledat i vyznačení jízdních pruhů pro cyklisty. Město Bílovec ve své strategii formulované v ÚP se více zaměřuje na tvorbu vazeb na vnější cyklotrasy. Bylo určeno, že pro vnitřní každodenní cyklistickou dopravu budou využívány i stávající místní a účelové komunikace.

I když možnosti cyklistické dopravy v městě Bílovci a jeho místních částech pravděpodobně pro členitost terénu nejsou příliš využívány, může v budoucnosti nastat obrát. Ten přináší vyšší využívání kol s elektrickým pohonem. Je potěšitelné, že MÚ zajistil při modernizaci autobusového nádraží nabíjecí stanici, je také potěšitelné, že se nezapomíná na modernizovaných úsecích komunikací vyznačovat jízdní pruhy pro cyklisty. Je potřebné s možností jistého oživení cyklistické dopravy v budoucnu počítat.

2.6.2. Vazba na regionální a nadregionální síť

Vazba cyklistické dopravy, respektive vazba komunikační sítě města Bílovce na regionální a nadregionální síť je zobrazena na následujícím obrázku.



Obrázek 40: Zobrazení regionálních a nadregionálních cyklotras

Tabulka 11: Tabulka přehledu regionálních cyklotras s vazbou na nadregionální trasy

Číslo cyklotrasy	Cyklotrasa	Dojezdová místa trasy v KÚ Bílovice	Přímé napojení na cyklotrasu vyšší třídy č.	Trasa v území okresů	Km
6011	Bartošovice, rozc. - Studénka - Velké Albrechtice - Bílovec - Lubojaty - Lhotka - Olbramice - Klimkovice - Polanka nad Odrou	Bílovec, Lubojaty	5. Greenway K-M-W	NJ	29
6039	Kopřivnice - Příbor - Skotnice - Sedlnice - Nová Horka - Studénka - Bílov - Bravinné - Dolní Nový Dvůr	Bravinné, Dolní Nový Dvůr	5. Greenway K-M-W	NJ	25

6078	Kunín - Suchdol nad Odrou - Kletné - Jestřábí - Fulnek - Lukavec - Dolní Nový Dvůr - Horní Nový Dvůr - Požaha Skřipov - Mostky - Jakubčovice - Raduň - Opava	Dolní Nový Dvůr, Horní Nový Dvůr	5. Greenway K-M-W	NJ, OP	38,5
6131	Suchdol nad Odrou - Hladké Životice - Stachovice - Fulnek - Děrné - Dolní Nový Dvůr	Dolní Nový Dvůr		NJ	14,5
6190	Jistebník - Velké Albrechtice - Bílovec - Stará Ves - Slatina - Výškovice - Hrabství - Skřipov	Bílovec, Stará Ves, Výškovice	5. Greenway K-M-W	NJ	23
6191	Bravantice - Olbramice - Zbyslavice - Výškovice - Hlubočec	Výškovice		NJ	15
6192	Zbyslavice - Bítov - Tísek - Nový Svět - Slatina - Dorňákův Mlýn - Dolní Nový Dvůr	Dorňákův Mlýn, Dolní Nový Dvůr		NJ	15
6193	Bílovec, rozc. - Tísek - Těškovice - Pustá Polom	Bílovec, (Výškovice)		NJ	9

Kromě samotného města Bílovec, jak plyne z tabulky, mají ještě přímé napojení i místní části:

- **Lubořaty** – na trasu 6011
- **Bravinné** – na trasu 6039
- **Dolní Nový Dvůr** – na trasu 6039, 6131, 6192
- **Horní Nový Dvůr** – na trasu 6078
- **Stará Ves** – na trasu 6190
- **Vyškovice** – na trasu 6190, 6191, 6193

Regionální trasy s přímými vazbami na nadregionální síť:

- **6011** - 5. Greenway K-M-W (Katovice – Morava - Vídeň – takzvaná jantarová stezka)
- **6039** - 5. Greenway K-M-W
- **6078** - 5. Greenway K-M-W
- **6193** - 5. Greenway K-M-W

2.6.3. Problematické úseky a lokality – důraz na bezpečnost, nehodová místa

. V následující tabulce jsou zachyceny nehody cyklistů.

Statistika evidovaných dopravních nehod s účastí cyklisty - Bílovec - LAU CZ 0804 299247

Rok	Evidované nehody celkem	Z toho dopravní nehody na:				Počet nehod s následkem na zdraví:		
		silnici II. tř. číslo 647	silnicích II. tř. CELKEM	silnicích III. tř. CELKEM	místních komunikacích CELKEM	se smrtelným zraněním	s těžkým zraněním	s lehkým zraněním
2013	1*	1	1					
2014	0							
2015	0							
2016	1		1				1	
2017	2	1	1		1			2
Celkem	3	2	3	0	1	0	1	2

* pouze hmotná škoda

Zdroj: www.jdvm.cz

Počet nehod, kde byli spoluúčastníky nehody cyklisté, byly tři se zraněním, celkově 4. Skutečnost je asi více odrazem charakteristické „kopcovité“ oblasti Bílovecká, než vyššího

počtu „uvědomělých“ cyklistů v provozu. V provozu na všech komunikacích je velmi málo cyklistů. To platí i na cyklostezkách. Zde byl proveden operativní průzkum. Ve všední dny v různých časech byla provedena hodinová sonda v trase hlavní regionální trasy 6190. Nebyl zaznamenán žádný pohyb. Obdobná situace byla monitorována i na ostatních trasách v řešené oblasti. V sobotu a neděli byla provedena 2 hodinová sonda (11.00-13.00 hod.) na stanovišti u nemocnice s těmito výsledky:

- Sobota – 11 cyklistů
- Neděle – 8 cyklistů

Ještě pro úplnost této části práce je potřebné zobrazit, identifikovat přesné místo nehod s cyklisty.



Obrázek 41: Přesné místo nehod s cyklisty

K nehodám došlo hlavně na páteřní komunikaci II/647. Nehody byly doprovázeny lehkým a těžkým zraněním. Je potřebné se komunikaci II/647 při návrhu vedení napojení cyklotras města Bílovec na regionální/nadregionální cyklotrasy, pokud možno vyhnout. Omezit se jenom na rychlý přechod této dopravně vytižené komunikace z hlediska bezpečnosti.

Dalším bezpečnostním rizikem je nevyjasněné vedení cyklotrasy 6190 v Bílovci směrem Velké Albrechtice/Studénka, které je částečně vedeno ulicemi Čs. armády a Komenského ulic. Dle ÚP může být vedena po souběžných místních komunikacích.

Pro úplnost v této části je potřebné uvést záměr z ÚP města Bílovec. Navrženy jsou dvě místní cyklotrasy zlepšující propojení Bílovce s Výškoviciemi a s Tískem:

- Stará Ves – Nový Svět – Výškovice – by mohla sloužit jako přeložka cyklotrasy 6190 Bílovec – Výškovice – Skřípov
- Údolí Mladých – Tísek – by mohla sloužit jako přeložka cyklotrasy 6193 Bílovec – Výškovice – Pustá Polom

Záměr pravděpodobně reaguje na problematický stav polních cest, které mohou být přirozenými spojnicemi pro pěší a cyklistickou dopravu v mikroregionu Bílovecká. Reaguje

také na zlepšení vedení regionálních cyklotras číslo 6190 a 6193. Návrh byl prověřen a je relevantní.

2.6.4. Problematická místa a lokality

Z hlediska výše uvedených skutečností byla identifikována následující problematická místa:

- **Absence kontinuálního vedení cyklostezky v místní části Stará Ves.** Chybí propojení I. a III. etapy a vybudování cyklostezky na konec místní části ve směru na Skřipov. Projektová příprava a vybudování nové cyklostezky v místní části Stará Ves mezi již vybudovanými úseky I. a III. etapy, tj. od domu č. p. 8 po dům č. p. 46 a od domu č. p. 63 až po dům č. p. 65.
- **Absence řešení dalšího propojení regionální cyklotrasou číslo 6190** do centra Bílovice. Lze opět řešit společně se stavbou chodníku a to z ulice Opavská s napojením na cyklostezku etapy I. ve Staré Vsi. Projektová dokumentace bude řešit vybudování nového chodníku z ulice Opavská na začátek cyklostezky ve Staré Vsi dům č. p. 8, včetně vybudování přechodu pro chodce.
- **Kritické místo přechodu páteřní komunikace II/647 města Bílovec.** Nejasné vedení cyklostezky 6190 Opavská – Bílovec nádraží – a dále na V. Albrechtice. Doporučuje se studijní prověření s vyhledáním optimální trasy a to v úseku Opavská – Bílovec hlavní přestupový uzel – V. Albrechtice.
- **Stav polních cest v mikroregionu Bílovecka** neumožňuje lepší využívání jízdních kol na těchto cestách. Konstatování se týká i chodců. Doporučuje se studijní prověření s položeným důrazem na dostatečné projednání řešené problematiky s okolními obcemi, a tak vytipovat stávající polní cesty, jako přirozené spojnice k rekonstrukci a novému využití pro pěší a cykloturistiku. Prioritně se doporučuje řešit problematiku přeložek regionálních cyklotras číslo 6190 v úseku Stará Ves – Nový Svět – Výškovice a 6193 v úseku Údolí Mladých – Tísek. Včetně posouzení vyššího uplatnění doprovodné infrastruktury.
- **Rozvoj místních cyklostezek umožňující lepší dosažitelnost cílů cest** pro uživatele jízdních kol. Členitost terénu umožňuje tvorbu nových tras s přímým propojením jednotlivých lokalit. Jedná se například o propojení lokalit Radotín – Střelnice, park na Střelnici s vazbou na ulici U Splavu s propojením na cyklostezku ve Staré Vsi a lokality na Skalce, atd. Nutno studijně prověřit.

2.6.5. Výhledové záměry – vyhodnocení možností města v budování cyklostezek a propojení cyklotras

Město Bílovec se soustřeďuje na propojení vnitřních cyklistických tras/stezek na regionální a nadregionální trasy s možností využívat investiční pobídky na národní, ale i evropské úrovni. Pro rozvoj „vnitřní“ cyklistiky s ohledem na množství cyklistů na komunikacích je možno využívat stávající silniční síť, místní a obslužné komunikace.

Město zahájilo plnění této strategie například realizací investic:

- Cyklostezka v místní části Stará Ves, I. a III. etapa.
- Modernizace autobusového nádraží obsahovala i investice do doplňkové infrastruktury pro cyklisty. (P+B, nabíjení pro elektrokola) Cyklisté zde najdou i místo pro odpočinek.

Výhledově je plánováno propojení hlavní regionální cyklistické trasy 6190 přes základní silniční infrastrukturu ve směru Stará Ves – ulice Opavská - Bílovec nádraží – dále do V. Albrechtic tak, aby byla zajištěna plynulost a bezpečnost přechodu přes hlavní komunikaci II/647 a dále na trase do V. Albrechtic. (ul. Čs. armády). V této oblasti se řešení dá včlenit do plánovaných řešení problémových míst infrastruktury v prostoru ZŠ Komenského a přilehlé sportovní haly. I to je v možnostech města.

2.7 Pěší doprava

Pěší dopravu je nutno z hlediska bezpečnosti hodnotit jako nejzranitelnější druh dopravy.

2.7.1. Hlavní pěší tahy – páteřní komunikace, jejich stav

Komunikace pro pěší v obcích patří do kategorie místních komunikací, dle ČSN 73 61 10 Projektování místních komunikací do funkční skupiny D. Dle této normy se jedná o místní komunikace s vyloučením motorové dopravy. Jejich začlenění uvádí tabulka 4 této studie.

Páteřní komunikace

V souladu s tímto členěním jsou také hodnoceny komunikace pro pěší v městě Bílovci.

Město má, jak již bylo uvedeno v předchozích kapitolách, asi 7,5 tisíce obyvatel a svou rozlohou dává možnost dosahovat ve většině případů svého cíle chůzí. Konfigurace terénu, zejména okolo centra a v severní části města, není příznivá pro jízdu na kole. Centrum města je dosažitelné pěší chůzí z okrajových částí cca do 30 minut. Hlavní pěší tahy by měly propojovat nejdůležitější lokality ve městě či jeho okolí. Jejich stavebně technické uspořádání by mělo odpovídat těm nejvyšším požadavkům.

Mezi takto definované důležité lokality v Bílovci patří: centrum města, autobusové nádraží s koncovou zastávkou ČD, nemocnice, poliklinika, městský úřad, gymnázium Mikuláše Koperníka, městská policie, areál základní školy Komenského se sportovní halou, Hasičský záchranný sbor MS kraje, Policie ČR obvodní oddělení. V ostatních městských částech (přidružených obcích) se nenachází vybavenost celoměstského nebo nadměstského významu.

Hlavní pěší tahy jsou vedeny:

- a) **podél páteřních komunikací pro motorová vozidla (ZÁKOS - viz kapitola automobilová doprava),**
- b) **napříč těmito komunikacemi mezi jednotlivými uvedenými zdroji a cíli nebo k významným cílům.**

Tyto trasy pěších jsou vedeny v městě Bílovci po vybudovaných chodnících, v přidružených obcích jsou vedeny většinou podél těchto komunikací bez souvislých chodníků, vybudovaných především v blízkosti zastávek veřejné osobní dopravy nebo u škol.

Přehled a zhodnocení stavu tras pro pěší dopravu v Bílovci:

Ad a)

- **podél sil. II/647** ul. Ostravská, ul. Nová cesta, ul. Dukelská, ul. Labuť oboustranně, převážně sloužící k přístupu do centra, k poliklinice, Městskému úřadu, zastávce ČD s autobusovým nádražím, fy. Massag, Městské policii a Policii ČR, sil. II/643, je nutno doplnit v křižovatkách vyznačení chybějících přechodů pro chodce vodorovným i svislým dopravním značením.
- **Podél sil. II/463** Opavské vedoucí oboustranně ze Staré Vsi ke křižovatce se sil. II/647 ul. Nová cesta, sloužící zpřístupnění podnikatelským objektům podél této komunikace a dále se napojující na trasu podél sil. II/647, je rovněž nutno doplnit v křižovatkách vyznačení chybějících přechodů pro chodce vodorovným i svislým dopravním značením.
- **Podél sil. II/464 ul. 17. listopadu** vedoucí střídavě jednostranně podél silnice od křižovatky s MK od nemocnice, od ul. Radotínské pak oboustranně až do křižovatky se sil. II/647, chybí protažení jednostranného chodníku od obytné části Za nemocnicí nebo alespoň od areálu nemocnice, taktéž je nutno doplnit v křižovatkách vyznačení chybějících přechodů pro chodce vodorovným i svislým dopravním značením.
- **Podél sil. III/46414** vedoucí střídavě jednostranně v obytné zástavbě, chybí zejména protažení chodníku alespoň po jedné straně až do křižovatky se sil. II/464, případně až k nemocnici, taktéž je nutno doplnit v křižovatkách vyznačení chybějících přechodů pro chodce vodorovným i svislým dopravním značením.

- **Podél sil. III/46418** vedoucí střídavě jednostranně i oboustranně od křižovatky se sil. II/647 až po křižovatku se sil. III/46419, spojuje území podél této silnice s oblastí centra města, chybí především doplnění chodníkových vazeb v oblasti ZŠ Komenského a to jak mezi zastávkami autobusové veřejné osobní dopravy a základní školou, tak i s vazbou na zastávku ČD, a to včetně svislého i vodorovného dopravního značení. Je zpracován projekt na rekonstrukci chodníků podél ul. Čs. armády od křižovatky se sil. II/647 po MK ul. Tovární.
- **Podél sil. III/46419** bez fyzického chodníku vedoucí k sil. III/46418 s napojením na trasu vedoucí k ZŠ Komenského a dále k centru města, chybí dobudování alespoň jednostranného chodníku včetně úprav dopravního značení od autobusových zastávek ke křižovatce se sil. III/46418.

Ad b)

Trasa z obytné části Radotínská:

- **Jiráskova – Tkalcovská – Slezské náměstí**, vede podél ul. Jiráskovy, kříží ul. Radotínskou, vede po samostatném chodníku do křižovatky Nová cesta x MK beze jména na Slezské náměstí. Pro zvýraznění tohoto pěšího tahu je vhodné dokoňpletovat chodník podél ul. Jiráskovy, dopravním značením vyznačit přechod přes ul. Radotínskou, v křižovatce Nová cesta MK doplnit i z důvodu zajištění vyšší bezpečnosti chodců dopravní značení jak přechodu, tak celé křižovatky.

Trasa z oblasti nemocnice:

- **17. listopadu – centrum – Slezské náměstí**, navazuje na vnější vedoucí podél sil. II/464 od nemocnice, vede oboustrannými chodníky podél ul. 17. listopadu do křižovatky 17. listopadu x Nová cesta městskému úřadu na Slezské náměstí. Na podporu tohoto tahu je potřeba doplnit dopravní značení v křižovatkách s nepojmenovanými MK (nemocnice, obytná oblast) a s MK Radotínskou, sil. II/647 Opavskou a Novou cestou (zde ověřit délku stávajícího přechodu).

Trasa z oblasti fy Massag, obytné oblasti Bezručova:

- **Opavská – Čs. armády – Městský kopec - Slezské náměstí** navazuje na vnější trasu vedoucí podél sil. II/463 a podél obytné oblasti Bezručova + Svobodova, kříží v křižovatce sil. II/647 x sil. III/46418 ul. Čs. armády, vede po MK Městský kopec na Slezské náměstí. Pro zvýšení bezpečnosti je třeba v rameni ul. Opavské v křižovatce s ul. Nová cesta upravit stávající přechod v souvislosti s úpravami zálivu autobusové zastávky.

Trasa z oblasti ZŠ Komenského:

- **Komenského – Zahradní – Zámecké schody – Slezské náměstí**, navazuje na trasu vedoucí podél ul. Čs. armády v oblasti zastávek veřejné autobusové dopravy, pokračuje ulicemi Zahradní, Zámeckými schody na Slezské náměstí. Zde je potřeba zohlednit požadované úpravy pěších vazeb mezi zastávkami a školou a navázat na přístupovou trasu do centra města. Vlastní trasu do centra je vhodné zvýraznit i příčnými prahy (bezbariérovost trasy) v křižujících vozovkách MK.

V rámci projektu rekonstrukce MK ul. B. Němcové jsou zpracovány i úpravy přilehlých chodníků. Projekt odpovídá **normě ČSN 73 61 10 projektování místních komunikací a vyhlášce č. 398/2009 Sb.**

Realizovat již zpracovaný projekt na rekonstrukci chodníků podél ul. Čs. armády od křižovatky se sil. II/647 po MK ul. Tovární.

Opravit schodiště včetně zábradlí a revitalizace zeleného ostrůvku mezi ulicemi Valová a Městským kopcem (Městské schody).

V přidružených obcích:

V zásadě nejsou nikde vybudovány souvislé chodníkové úpravy. V některých lokalitách jsou zřízeny chodníkové úseky většinou u zastávek veřejné autobusové dopravy. Potřeba chybějících chodníků je již popsána v kapitole Automobilová doprava.



Obrázek 42: Příčné pěší trasy k centru města

Stavebně technický stav komunikací pro chodce

Mezi základní normová hlediska v tomto případě patří:

- Norma ČSN 73 61 10 projektování místních komunikací,
- Vyhláška MMR ČR č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

Stavebně technický stav komunikací pro pěší ve městě Bílovci v řadě případů neodpovídá plně normovým požadavkům. Především se jedná o starší stavby, pro které ještě nebyly v platnosti výše uvedené normové požadavky.

Pokud jde jen o stavební stav komunikací pro chodce, lze konstatovat jako dobrý, vyhovující prostorovým a výškovým podmínkám. Požadavky na doplnění jsou nebo budou uvedeny v konkrétní pasáži této zprávy týkající se hodnocených lokalit. Při provádění rekonstrukcí nebo oprav komunikací pro chodce je nutno vždy uplatnit výše uvedené obecné požadavky normy.

Nutno přistoupit k systematickému zlepšování stavebně technického stavu chodníků, a to jak ve městě Bílovcí, tak v přidružených obcích (místních částech).

2.7.2. Bezbariérová řešení;

Bezbariérová řešení je nutno posuzovat především ze dvou hledisek a to hlediska normového, tedy technického, vyžadovaného předpisy a lokálního hlediska, vyžadovaného skutečným stavem v terénu.

Posuzování tohoto řešení úzce souvisí s řešením chodeckých přechodů, kde bude podrobněji tato problematika analyzována. Jak již bylo uvedeno, bezbariérovost řešení musí odpovídat **normě ČSN 73 61 10 projektování místních komunikací a vyhlášce č. 398/2009 Sb.**

Základním kritériem bezbariérovosti je výška nástupní hrany chodníku nad vozovkou (hlavního dopravního prostoru) 0,02-0,05 m.

Vlastní bezbariérovost stavebně technického řešení je především otázkou stavebního uspořádání chodeckého prostoru.

- a) bezbariérové přístupy k přechodům pro chodce a místům pro přecházení,
- b) bezbariérové přístupy na zastávkách veřejné osobní dopravy do dopravních prostředků,
- c) bezbariérové přístupy do objektů vybavenosti,
- d) bezbariérové pěší trasy.

Ad a) v řadě případů nejsou v Bílovcí bezbariérové přístupy zřízeny, je to zejména u přechodů pro chodce na místních komunikacích v obytných souborech a na komunikacích v přidružených obcích.

Ad b) stavebně nejsou provedeny v Bílovcí na žádné zastávce, bezbariérovost je řešena pouze v některých autobusech snížením nástupních ploch a na autobusovém nádraží, na zastávce ČD není tento problém řešen vůbec.

Ad c) bezbariérovost je beze zbytku řešena u obchodní vybavenosti supermarketů (Market Penny, market Hruška), u některých objektů na Slezském náměstí, u nemocnice a polikliniky.

Ad d) jedná se o vedení pěší trasy v jedné výškové úrovni bez sestupů k vozovce, toto řešení se užívá především v obytných souborech při křížení s obslužnými komunikacemi, v Bílovcí opravdu není řešen žádný úsek pěších tras.

2.7.3. Přechody pro chodce

Přechody pro chodce a místa pro přecházení se posuzují a navrhují podle zásad ČSN 73 6110. Z hlediska technického řešení (rozhledové poměry, výška chodníkové obruby) se návrhy obou od sebe neliší. Výrazný rozdíl je v dopravním značení a označení dle vyhlášky č. 398/2009 Sb.

Hlavní požadavky či omezení platná pro přechody pro chodce

Úrovňový přechod:

- má jízdní pruhy křížit kolmo (jinak nutný vodící pás přechodu)

- má být umístěn v dobrých rozhledových podmínkách
- musí být řádně vyznačen dopravním značením
- budují se bezbariérově
- musí zaručovat bezpečnost provozu
- nemá překročit doporučenou délku (vhodná stavební opatření)
- před přechodem nutno nejvyšší dovolenou rychlost snížit na max. 50 km/h

Nesmí se zřizovat v místech, kde:

- není zajištěna vzdálenost pro rozlišitelnost přechodu
- jejich vzdálenost od SSZ by negativně ovlivňovala bezpečnost chodců
- je v přidruženém prostoru veden provoz cyklistů a nelze zřídit vyčkávací prostor pro chodce

Může se zřizovat na místních komunikacích bez chodníků za těchto podmínek:

- V místech existujících příčných pěších vztahů (autobusové zastávky, křižovatky).
- Musí být zajištěn dostatečný prostor k vyčkávání chodců mimo jízdní pás.

Šířka přechodu:

- nejméně 3,00 m (v odůvodněných případech)
- standardně 4,00 m
- pro větší intenzity chodců se šířka zvětšuje po 1,0 m
- musí být stejný počet pruhů, jako má navazující chodník, pás nebo stezka pro chodce
- čekací plocha před přechodem podle intenzity chodců - 0,50 m² (min. 0,30 m²) na 1 chodce

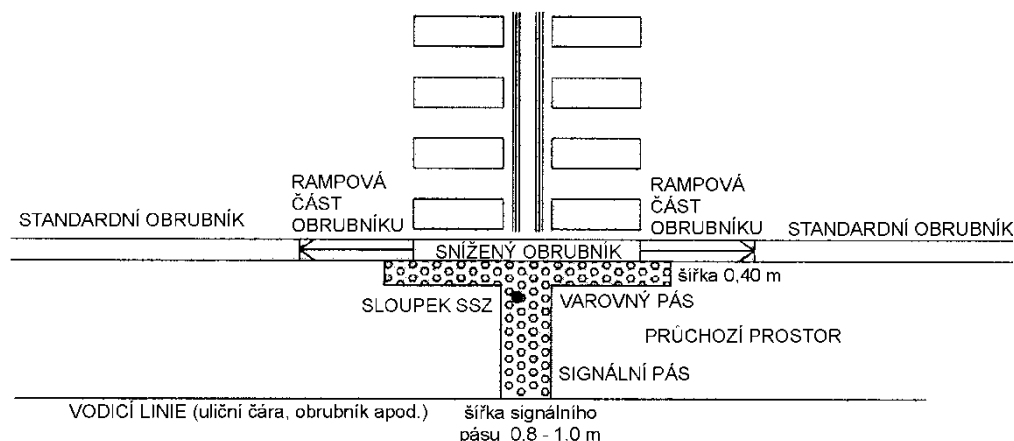
Délka vyznačeného přechodu:

- nedělený přechod nejvíce přes 2 protisměrné jízdní pruhy při délce mezi obrubami nejvýše:
- na novostavbách 6,50 m
- při rekonstrukcích 7,00 m
- při větší šířce vozovky zřídit vysazené chodníkové plochy
- při šířce komunikace mezi obrubami $\geq 8,50$ m ochranné ostrůvky pro chodce o šířce:
 - standardně $\geq 2,50$ m
 - ve stísněných podmínkách 2,00 m
 - výjimečně při nízké intenzitě dopravy 1,75 m (příp. až 1,50 m)

Přitom lze lokálně zúžit jízdní pruhy, výjimečně až na 2,50 m.

V ostatních případech nutno zřídit přechod řízený světelnou signalizací.

Ostrůvek se přeruší na šířku přechodu, aby pro chodce nevznikla překážka. Zvýšená čela ostrůvků s obrubou o výšce 0,20 m se vybaví dopravní značkou přikázaný směr objíždění a dále zpravidla také světelnými majáky nebo výstražnými deskami, případně i ochrannými prvky (citybloky). Vhodná je i ochranná nízká keřovitá zeleň o výšce max. 0,50 m.



Obrázek 43: Přechod pro chodce – standardní hmatové úpravy v místě přechod

Hodnocení přechodů pro chodce v Bílovci

Na základě provedených posouzení v souladu se zásadami uvedené ČSN a vyhlášky je nutno konstatovat, že:

- dopravní vyznačení přechodů pro chodce je provedeno v místech páteřních tras,
- v řadě případů však vodorovné dopravní značení nenavazuje na přilehlý chodník, což se děje především v přilehlých obcích,
- většina stávajících přechodů pro chodce jak ve vlastním městě, tak, a to zejména, v přidružených obcích: nejsou řádně vodorovně i svisle vyznačeny (většinou jsou vyznačeny vodorovným dopravním značením),
- bezbariérové přístupy nejsou, kromě některých přechodů v centru, provedeny v souladu s čs. normou, což je nutno považovat za největší nedostatek,
- chybí bezbariérové vedení chodeckých přechodů v obytných územích přes křižující místní komunikace,
- Jak již bylo uvedeno v kapitole automobilová doprava, nejsou přechody pro chodce řádně osvětleny dle požadavků ČSN 73 61 10, kromě přechodu na ul. Dukelské k zastávkám ČD a autobusů,
- Je nutno korigovat délku přechodu pro chodce v křižovatce 17. listopadu x Nová cesta,
- S ohledem na intenzity automobilové dopavy je nutno zvážit řízení provozu světelnou signalizací na přechodech u ZŠ TGM, polikliniky, případně na ul. Dukelské k zastávkám ČD a autobusů veřejné osobní dopavy.

2.7.4. Pěší zóny, obytné ulice;

Pěší zóny

Pěší zónou je jedna nebo více zklidněných místních komunikací obvykle v obchodním nebo historickém centru města (obce) nebo jeho části, v centrech občanské vybavenosti s vyloučenou motorovou dopravou mimo obslužné motorové dopravy a veřejné osobní hromadné dopravy za stanovených podmínek provozu podle zákona č. 361/2000 Sb.

V současné době na území města Bílovce je zřízena pěší zóna zahrnující úsek ul. Pivovarské od Městského úřadu po Základní uměleckou školu včetně úseku nepojmenované MK po Slezské náměstí.

Nejvhodnější lokalitou pro zřízení pěší zóny se jeví území Slezského náměstí. Je zde poměrně vysoká koncentrace obchodní i občanské vybavenosti, která na sebe váže, i produkuje intenzivní pohyb pěších. Problémem je zde poměrně velké množství zaparkovaných vozidel, jejichž existenci by bylo



Obrázek 44: Značení pěších zón

nutno regulovat na minimum. Pro tento krok by bylo nutno na okraji centra vybudovat kapacitní parkoviště (například lokalita Pivovarská – Zahradní) pro dlouhodobé parkování. Pro krátkodobé parkování by mohla sloužit stávající parkoviště na náměstí. Případně by jich mohla být část zrušena za účelem dopravního zklidnění celého náměstí

Obytné ulice

Obytné zóny jsou místní komunikace funkční podskupiny D1 se smíšeným provozem, stavebně zpravidla se zpevněnými plochami v jedné výškové úrovni, kde je stavebními nebo organizačními úpravami zajištěn provoz vozidel omezenou rychlostí a kde je pohyb chodců, cyklistů a nemotorových a motorových vozidel veden ve společném prostoru za podmínek stanovených zákonem č. 361/2000 Sb. V obytné zóně převládá pobytová funkce nad dopravní. Uspořádání obytné zóny včetně označení jejího rozsahu musí zajišťovat bezpečný a samostatný pohyb osobám s omezenou schopností pohybu

a orientace a musí zde být zřízen funkční systém přirozených nebo umělých vodicích linií podle vyhlášky č. 398/2009 Sb.



Obrázek 45: Dopravní značení obytné zóny

V současné době na území města Bílovec, ani v přidružených obcích **není zřízena obytná zóna** či ulice.

Pro její zřízení však existuje řada vhodných podmínek, a to jak územních, tak dopravně organizačních.

Jde především o **oblast Střelnice**, zde lze konstatovat, že:

- stavebně technické uspořádání obslužných komunikací neumožňuje plně obousměrný provoz rozměrnějších vozidel,
- podél obslužných komunikací nejsou zřízeny chodníky,
- je zde výrazně převažující obytný charakter území.

Podobné charakteristiky pro zřízení obytné ulice mají ulice **Za nemocnicí** a příčné ulice od ulice Svobodovy **Havlíčкова, Vrchlického, Šmeralova, Krátká**.

2.7.5. Dostupnost veřejné infrastruktury města (služby, obchody);

Veřejná infrastruktura města je většinou rozmístěna v blízkosti centra města.

Lze sem zařadit:

- veřejnou správu - Městský úřad, Policie ČR, Městská policie, úřad práce, hasičský záchranný sbor,
- místní instituce – Komerční banka, Muzeum v Bílovci, nemocnice, poliklinika, zámek Bílovec,
- školy – gymnázium Mikuláše Koperníka, knihovna, Dům kultury, ZŠ a MŠ Komenského, sportovní hala, dům s pečovatelskou službou,
- Massag, market Hruška, Market Penny,
- Doprava – Zastávka ČD, autobusové nádraží.

V přidružených obcích, místních částech Stará Ves, Bravinné, Lhotka, Lubojaty, Ohrada a Výškovice se nacházejí pouze územní správní orgány, základní školy, které ve většině případů slouží pro výuku místních žáků. Dostupnost pěšími zde není speciálně řešena.

Dostupnost městských infrastrukturních staveb je v přijatelném stavu jak stavebně technickém, tak ve způsobu zvolených tras (dopravně inženýrského řešení).

2.7.6. Závady a problémy

Závady a problémy jak ve stavebně technickém stavu, tak i dopravně inženýrském řešení jsou podrobně zhodnoceny v jednotlivých částech této kapitoly týkající se dopravy pěší.

Shrnutí zjištěných závad a problémů týkajících se samotných pěších tras ve městě, i přidružených obcích:

- kritický nedostatek v řešení bezbariérovosti a způsobu užití dopravního značení přechodů pro chodce a míst pro přecházení dle ČSN 73 61 10 a vyhlášky č. 398/2009 Sb.,
- chybí výraznější podpora pohybu pěších v pěšími frekventovaných územích, jako je v centru Slezské náměstí a obytné oblasti (Střelnice, Havlíčkova, Vrchlického, Šmeralova, Krátká),
- v souvislosti s cyklistickou dopravou je nutno komplexněji řešit vzájemnou existenci cyklistické a pěší dopravy,
- existuje obecná potřeba rozšiřování sítě chodníků, a to zejména v přidružených obcích,
- v řadě případů vodorovné dopravní značení nenavazuje na přilehlý chodník, což se děje především v přilehlých obcích,
- řada přechodů pro chodce ve městě a zejména v přidružených obcích není řádně vodorovně i svisle vyznačena (většinou jsou vyznačeny vodorovným dopravním značením),
- bezbariérové přístupy nejsou, kromě některých přechodů v centru, provedeny v souladu s čs. normou, což je nutno považovat za největší nedostatek,
- chybí bezbariérové vedení chodeckých přechodů v obytných územích přes křižující místní komunikace,
- jak již bylo uvedeno v kapitole automobilová doprava, nejsou přechody pro chodce řádně osvětleny dle požadavků ČSN 73 61 10, kromě přechodu na ul. Dukelské k zastávkám ČD a autobusů,
- je nutno korigovat délku přechodu pro chodce v křižovatce 17. listopadu x Nová cesta,
- s ohledem na intenzity automobilové dopravy je nutno zvážit řízení provozu světelnou signalizací na přechodech u ZŠ TGM, polikliniky, případně na ul. Dukelské k zastávkám ČD a autobusů veřejné osobní dopravy.

3. Dopravní průzkumy

3.1. Křižovatkový průzkum

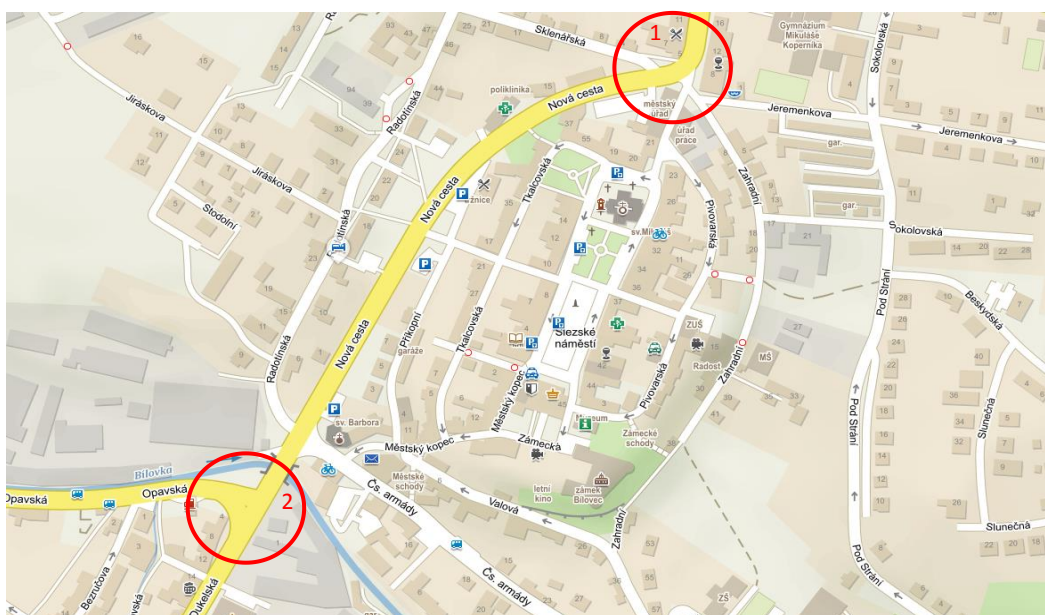
V rámci zpracovávaného generelu dopravy města Bílovec byl realizován průzkum intenzit automobilové dopravy na dvou vybraných křižovatkách na území města Bílovec. Obě křižovatky se nachází na průtahu silnice II/647 – viz následující obrázek. Obě křižovatky jsou v současné době neřízené.

První křižovatka se nachází u budovy Městského úřadu města Bílovec a jedná se o křižovatku průtahu silnice II/647 (ulice 17. listopadu a Nová cesta) s místními komunikacemi.

V dalším textu bude tato křižovatka nazývána jako „Křižovatka u Městského úřadu“. Do křižovatky u MěÚ (nebo v její bezprostřední blízkosti) ústí celkem 6 komunikací:

- ul. 17. listopadu a Nová cesta (tj. průtah II/647 Ostrava – Fulnek, Olomouc a také přivaděč k D1),
- ul. Jeremenkova,
- ul. Zahradní,
- vjezd do centra – ul. 17. listopadu,
- ul. Sklenářská.

Druhá křižovatka je třiramenná styková a nachází se poblíž závodu firmy Massag, a.s. V tomto případě se jedná o křižovatku průtahu silnice II/647 (ulice Nová cesta a Dukelská) s průtahem silnice II/463 (ulice Opavská). Tato křižovatka bude dále v textu označována jako „Křižovatka u Massagu“.



Obrázek 46: Křižovatky, na kterých byl proveden průzkum

Podrobná zpráva o výsledcích průzkumu je uvedena v příloze 1.

3.1.1. Shrnutí výsledků provedeného průzkumu

Průzkum byl proveden ve shodě s Technickými podmínkami TP 189 na základě získaných kamerových záznamů. Výsledky provedeného průzkumu slouží jako vstup do dalších dopravně-inženýrských činností realizovaných v rámci generelu dopravy města Bílovec.

Následující tabulky prezentují shrnutí dosažených výsledků pro křižovatku u Městského úřadu. Pro každý den je uveden výsledný počet vozidel, přičemž horní hodnota udává celkový počet naměřených vozidel kategorie O a M, dolní hodnota celkový počet naměřených vozidel kategorie N, A a K (těžká doprava) za den.

Tabulka 12: Shrnutí výsledků pro křižovatku u Městského úřadu

	Úterý	Podíl těžké dopravy [%]	Čtvrtek	Podíl těžké dopravy [%]	Pátek	Podíl těžké dopravy [%]
Rovně ze 17. listopadu	582	10,5	691	9,4	616	6,8
	68		72		45	
Rovně z Nové cesty	533	9,4	750	7,9	533	7,0
	55		64		40	
Doleva ze 17. listopadu	264	1,1	336	0,6	219	0,0
	3		2		0	
Doprava z Nové cesty	331	2,4	240	0,8	164	1,2
	8		2		2	
Doprava od MěÚ	181	1,1	206	1,9	164	0,0
	2		4		0	
Doleva od MěÚ	170	4,0	128	0,8	78	2,5
	7		1		2	

Jak je z tabulky zřejmé, nejvyšší intenzity byly dle očekávání naměřeny na průtahu silnice II/647 – ulice 17. listopadu a Nová cesta. Na této komunikaci byl naměřen podíl těžké dopravy do cca 10 %.

Tabulka 13: Shrnutí výsledků pro křižovatku u Massagu

	Úterý	Podíl těžké dopravy [%]	Čtvrtek	Podíl těžké dopravy [%]	Pátek	Podíl těžké dopravy [%]
Rovně z Nové cesty	664	9,0	698	9,1	532	8,1
	66		70		47	
Rovně z Dukelské	794	6,6	820	8,1	578	5,9
	56		72		36	
Doleva z Dukelské	229	10,9	212	12,4	257	8,2
	28		30		23	
Doprava z Nové cesty	617	3,9	559	5,1	517	3,5
	25		30		19	
Doleva z Opavské	500	3,8	467	3,9	303	4,4
	20		19		14	
Doprava z Opavské	255	9,3	235	7,8	213	4,1
	26		20		9	

Co se týče křižovatky u Massagu, je nejzatíženějším ramenem Nová cesta, pak Dukelská a nejnižší intenzity byly naměřeny na rameni Opavská. Co se týče podílu těžké dopravy, je na všech ramenech cca do 10 %.

3.2. Profilový průzkum

Průzkum byl proveden pomocí pěti kamer, jejichž záznamy byly dále zpracovány softwarem a ručně opraveny chyby.

Měřené profily

Hodnoty intenzit byly měřeny kamerami na 5 profilech. Jednotlivé profily byly vybrány tak, aby zachytily intenzity na hlavních tazích vedoucích do a z Bílovce. Měření tedy probíhalo na ulici Dukelská (II/647), Opavská (II/463), Československé armády (II/464), Ostravská (II/647) a z důvodu dlouhodobé uzavírky části ulice 17. listopadu (II/464) byla kamera umístěna na ulici 1. máje (III/46414), po které byla v době průzkumu vedena objíždná trasa této uzavírky.



Obrázek 47: Lokalizace kamer (profilů)

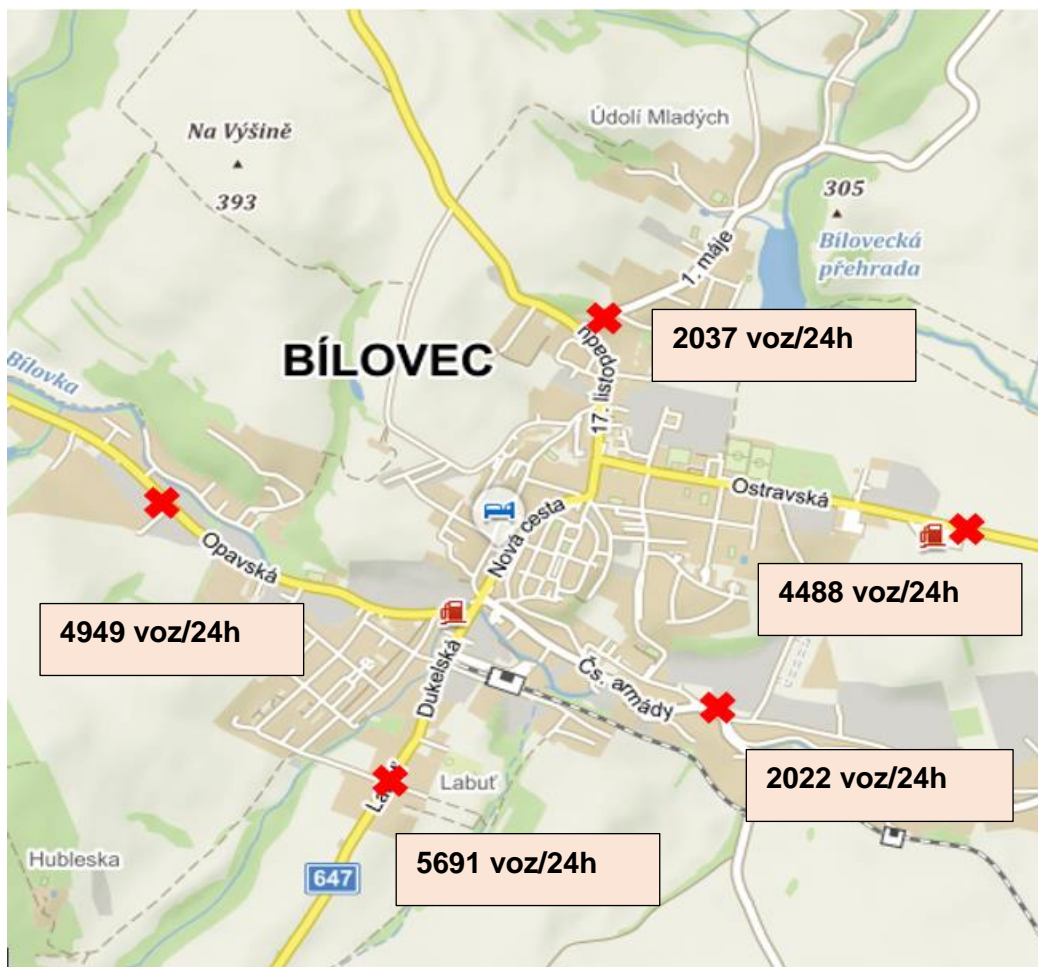
Podrobná zpráva o průzkumu je uvedena v příloze 2.

3.2.1. Shrnutí výsledků provedeného průzkumu

V následující tabulce je přibližena celková hodnota intenzit dle RPDI za 24 hodin s podílem nákladní dopravy.

Tabulka 14: RPDI a podíl nákladních vozidel na jednotlivých lokalitách měřených radarem a ručně

Profil	Profil 1 (Opavská)	Profil 2 (Labuť)	Profil 3 (Čs. arm.)	Profil 4 (Ostravská)	Profil 5 (1. máje)
RPDI (voz/24h)	4949	5691	2022	4488	2037
Podíl těžkých vozidel (%)	12	16	13	11	8



Obrázek 48: Hodnoty RPDl pro jednotlivé lokality

Z výsledků vyplývá, že nejvyšší hodnoty intenzit jsou na silnici II/647 směrem k dálnici, které byly 5 691 voz/24 h, na této komunikaci je rovněž i nejvyšší podíl nákladních vozidel, který se pohybuje okolo 16 %.

3.3. Kordonový průzkum

Metodika měření a vyhodnocení

Sběr dat pro kordonový průzkum probíhal na základě analýzy registračních značek vozidel projetých měřeným profilem. Na každém profilu byla umístěna kamera značky Canon Legria HF G25 a byl zaznamenáván dopravní proud v obou jízdních směrech.

Následně byly videozáznamy podrobeny analýze v softwaru AVES, který z analýzy obrazu rozpozná registrační značky vozidel s vysokou přesností a přiřadí k nim dobu průjezdu daným profilem. Výstupem měření je databáze registračních značek s časem průjezdu a ke každému záznamu je přiřazena fotografie pro kontrolu správnosti vyhodnocení.

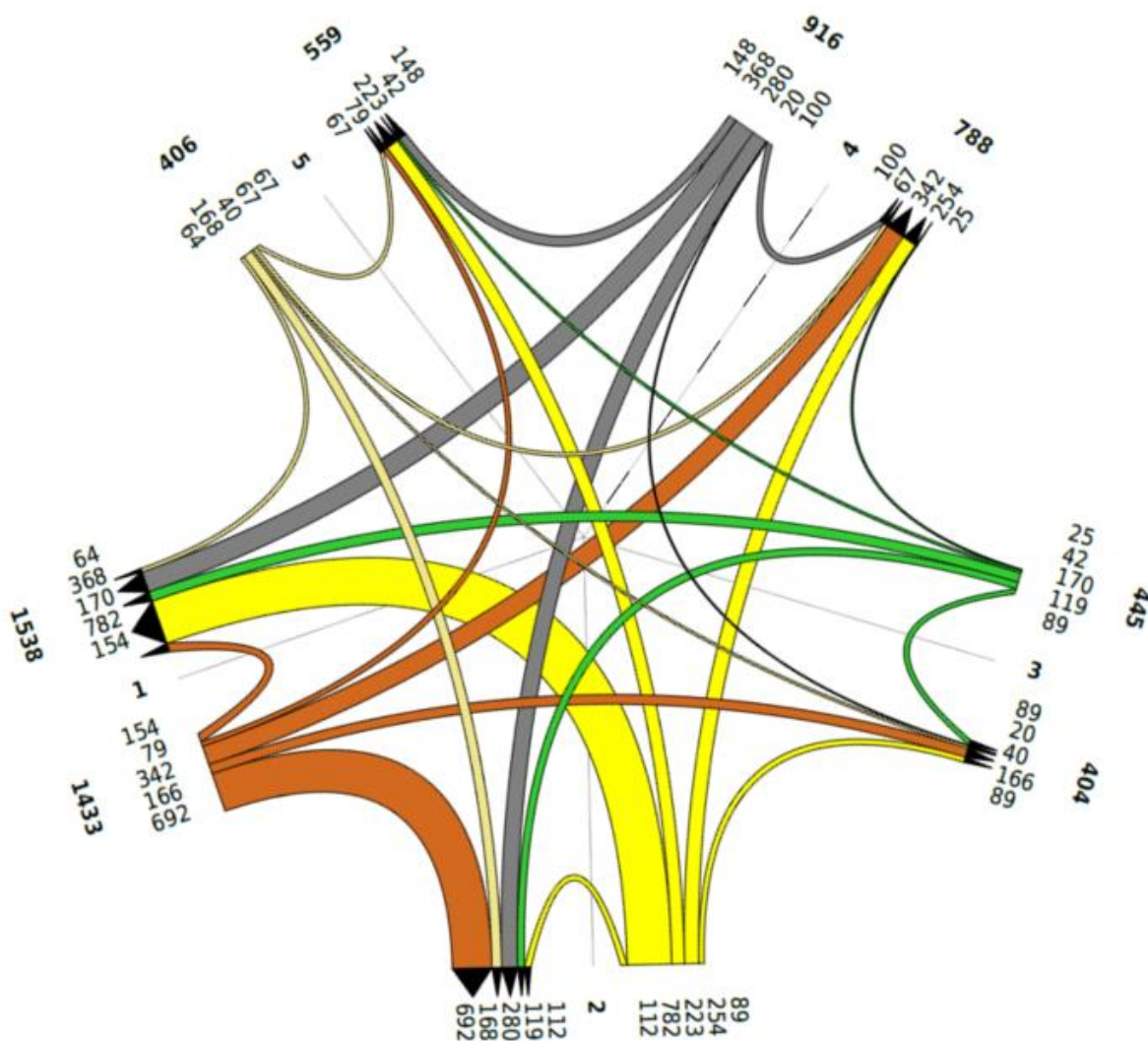
Podrobná zpráva o průzkumu je uvedena v příloze 2.

3.3.1. Shrnutí výsledků provedeného průzkumu

Z měření vyplývá, že nejvyšší intenzita tranzitní dopravy je mezi lokalitami 1 a 2. Hodnoty z průzkumu byly dle požadavků TP 189 Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích (II. vydání) převedeny na hodnoty RPDl.

Tabulka 15: Vyhodnocení tranzitní dopravy (RPDI)

výchozí/ cilový	Profil 1	Profil 2	Profil 3	Profil 4	Profil 5
Profil 1	154	692	166	342	79
Profil 2	782	204	132	254	223
Profil 3	170	119	89	25	42
Profil 4	368	280	20	100	148
Profil 5	64	168	40	67	67



Obrázek 49: Pentlogram tranzitní dopravy v hodnotách RPD za dobu průzkumu od 07.00 do 17.00

Z celkové intenzity, která daným profilem projela za dobu měření (od 07.00 do 17.00 hod.), byla tranzitní doprava zastoupena dle vybrané lokality od 19 do 26 %. Víz následující tabulka.

Tabulka 16: Podíl tranzitní dopravy na jednotlivých lokalitách

Profil	Tranzitní doprava	Celková intenzita	Podíl tranzitní dopravy
1	954	3 839	25 %
2	1 175	4 465	26 %
3	325	1 573	21 %
4	662	3 030	22 %
5	292	1 566	19 %

Z kordonového průzkumu vyplynulo, že nejvíce využívaný směr pro tranzitní dopravu je směr z/do lokality 1 do/z lokality 2. Druhým nejčastějším směrem byl směr z/do lokality 1 do/z lokality 4. Podíl tranzitní dopravy na jednotlivých směrech se pohybuje od 19 % do 26 %.

3.4. Průzkum statické dopravy

Průzkum statické dopravy byl proveden na vybraných parkovištích ve městě Bílovec. Průzkum byl uskutečněn zaznamenáváním registračních značek (RZ) parkujících vozidel a jejich následnou analýzou, jejíž výstupem jsou informace o obsazenosti a obrátkovosti daných parkovacích ploch. Současně s průzkumem parkování probíhal v obci i průzkum intenzit dopravy. Srovnáním RZ parkujících vozidel s RZ vozidel vjíždějících a vyjíždějících z obce, byly stanoveny směry, odkud parkující přijeli a kam odjeli a zároveň byl stanoven podíl rezidentního parkování.

Podrobná zpráva z průzkumu je v příloze č. 3.

3.5. Průzkum dopravního chování

Průzkum dopravního chování obyvatel v řešené oblasti by uskutečněn v měsíci červnu 2018. Průzkum proběhl v souladu s obecně uznávanými postupy v českém, ale i evropském prostoru, a to v duchu zásad certifikované metodiky s názvem „Metodika aktivně – cestovního průzkumu“. Pro vlastní organizaci průzkumu byla zpracována „Metodická příručka dopravního chování“. (Metodický postup pro výběrové šetření v domácnostech při realizaci průzkumu dopravního chování obyvatel města Bílovce). **Metodická příručka je v plném znění v příloze č. 4.**

3.5.1. Velikost vzorku

V souladu s metodickými doporučeními „Metodiky aktivně-cestovního průzkumu“, byla řešiteli stanovena velikost vzorku. Průzkum měl být v závislosti na počtu obyvatel Bílovce uskutečněn na vzorku 500 domácností, který byl rozprostřen rovnoměrně po celém zájmovém území města Bílovce. Kvótní rozdělení počtu dotazovaných základních jednotek z pohledu počtu obyvatel místních podcelků – částí obce (města) je uvedeno v následující tabulce.

Tabulka 17: Plánovaný počet dotázaných základních jednotek v jednotlivých částech obce (města)

Část obce (města)	Kód části obce	Počet obyvatel dle SLBD 2011 v obcích a jejich částech	Podíl počtu obyvatel z celkového počtu (%)	Počty jednotek výběru (domácnosti)
Bílovec	4135341	5 735	77,63	388
Bravinné	009741	310	4,20	21
Lhotka	088081	93	1,26	6
Lubojaty	088099	398	5,39	27
Ohrada	149713	57	0,77	4
Stará Ves	153996	579	7,84	39
Výškovice	149730	215	2,91	15
CELKEM		7 387	100,00	500

Proběhlo školení tazatelů, kteří provedli průzkumové šetření v domácnostech. Respondenti vyplňovali:

- Dotazník „A“ – základní údaje o domácnosti – viz metodická příručka.
- Dotazník „B“ – údaje o dopravním chování jednotlivých členů domácnosti - viz metodická příručka.

Každému tazateli byly přiděleny oblasti s adresami domácností. Pravidla potom ještě upravují přesný postup tazatelů při výběru vzorků.

3.5.2. Shrnutí výsledků provedeného průzkumu

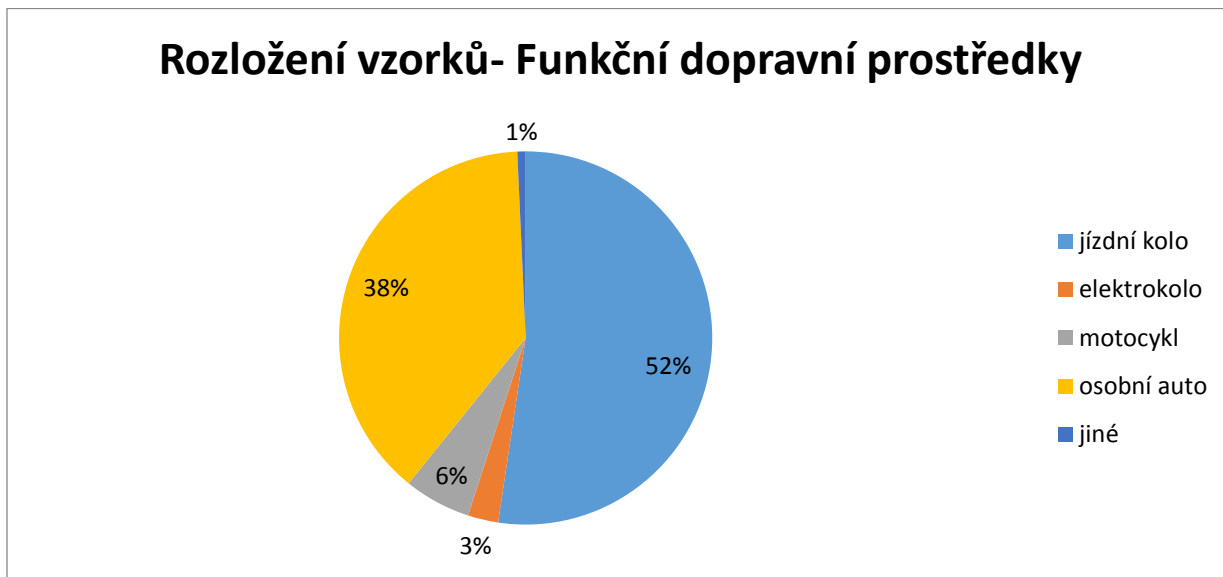
Výsledky průzkumu vychází z vyplněných dotazníků A a B. Výsledky byly transformovány do SW nástroje, který umožňuje jejich efektivní zpracování. Výstupy mají tabulkovou, ale i grafickou podobu. **Podrobná zpráva o dopravním chování obyvatel řešené oblasti je v příloze 5.**

Tabulka 18: Rozložení a naplnění kvót podle části města

Město, část	kvoDO	dotDO	indVA
Bílovec, Ohrada		4	4 1
Bílovec, Bílovec		388	336 1,15
Bílovec, Bravinné		21	21 1
Bílovec, Lhotka		6	6 1
Bílovec, Lubojaty		27	27 1
Bílovec, Stará Ves		39	35 1,11
Bílovec, Výškovice		15	16 0,94
CELKEM:		500	445 1,12

Komentář: Do průzkumu se zapojilo celkem 445 domácností. Aktivně se zapojilo celkem 564 mužů a 571 žen. Stanovené kvóty nebyly splněny ve Staré Vsi a v samotném městě Bílovec. Chyba se nevyhýlí z povolené tolerance.

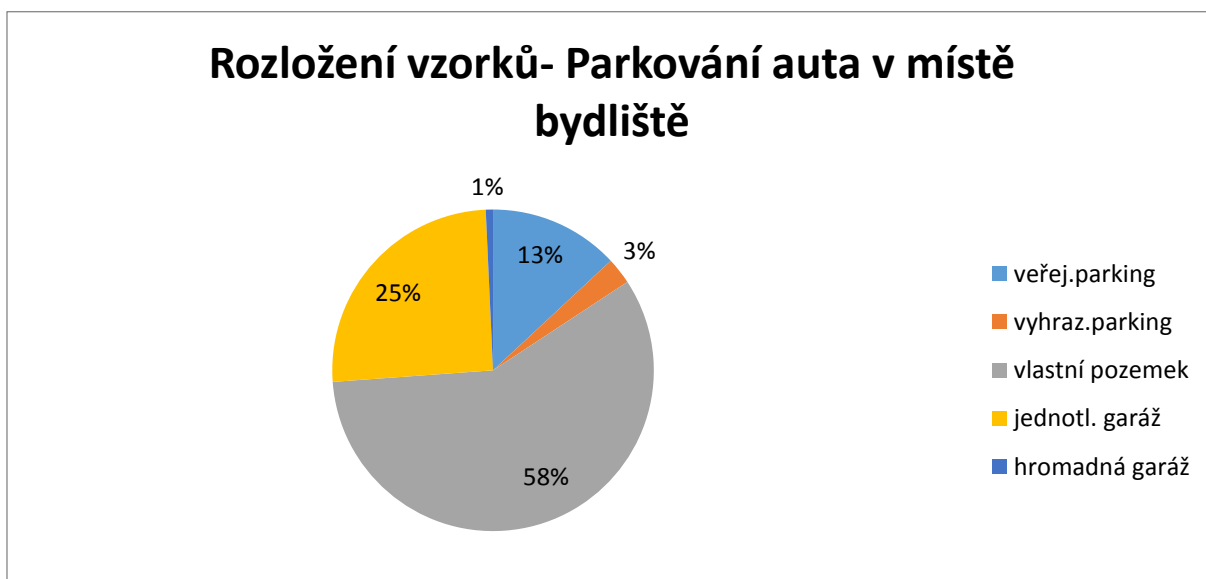
Vlastnictví dopravních prostředků



Obrázek 50: Rozložení vzorků podle využívání dopravních prostředků

Komentář: Výsledky ukazují na nižší vlastnictví osobních automobilů v řešené oblasti. Vlastnictví osobních automobilů v řešené oblasti v přepočtu na 1000 obyvatel se pohybuje pod průměrem MSK.

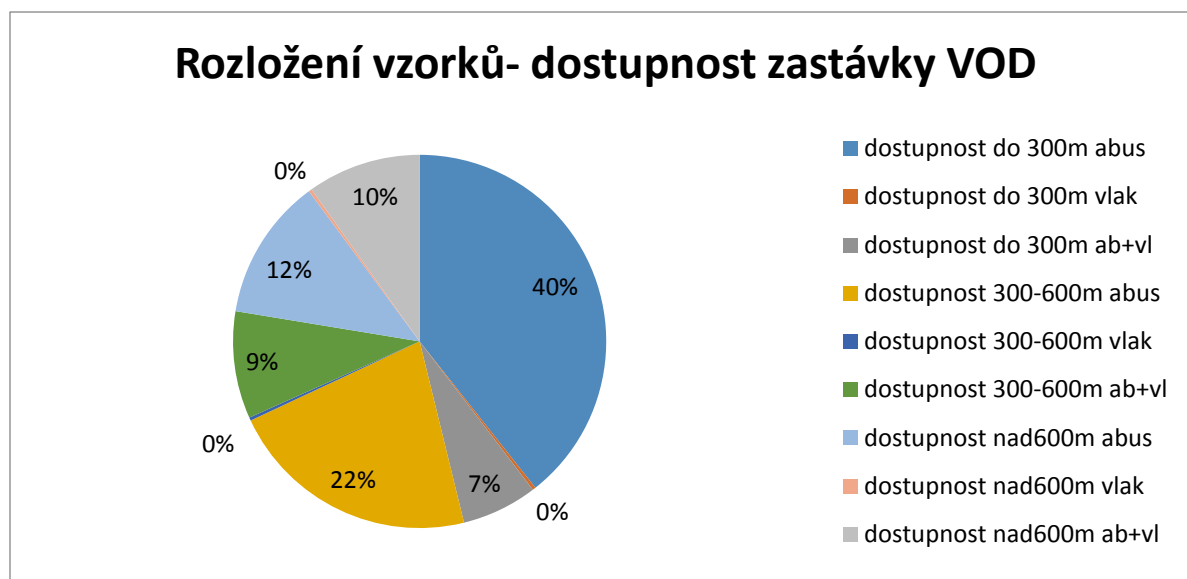
Parkování v místě bydliště



Obrázek 51: Rozložení vzorků podle parkování auta v místě bydliště

Komentář: Občané využívají pro parkování vozidel své pozemky a garáže. Podíl parkování na veřejných komunikacích je výrazně nižší.

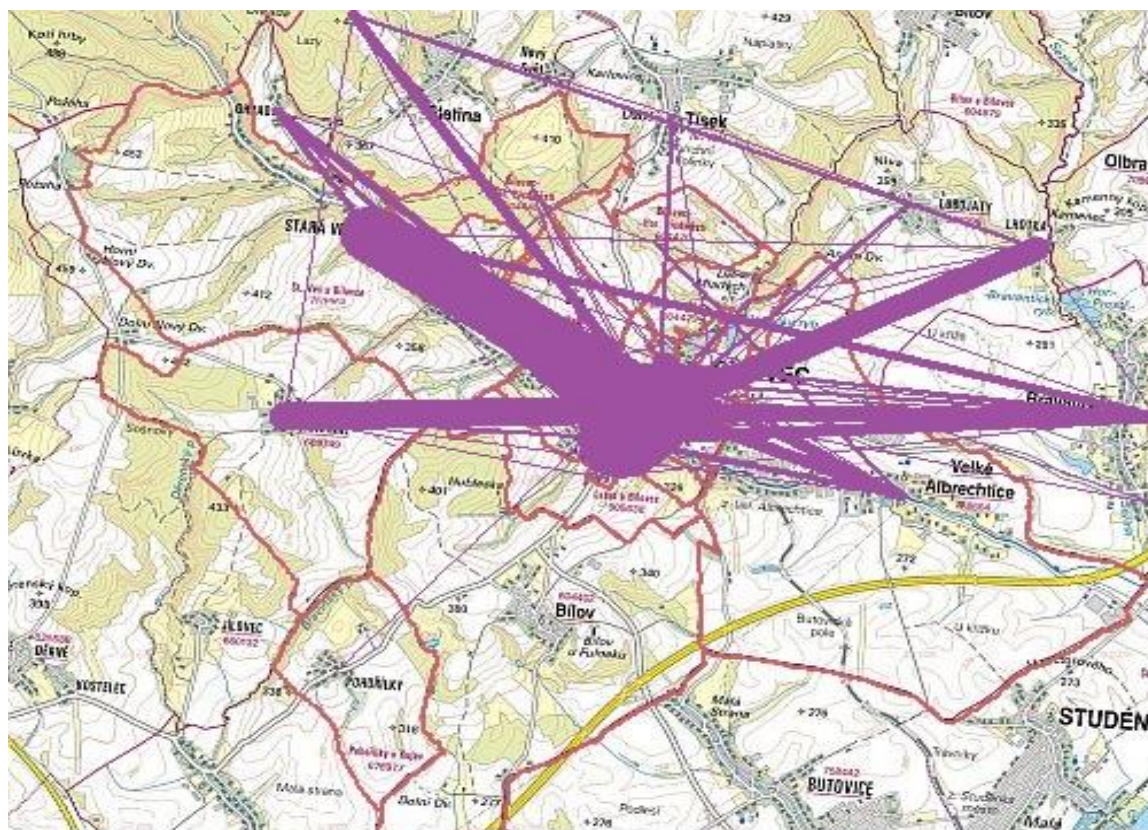
Dostupnost zastávek veřejné osobní dopravy



Obrázek 52: Rozložení vzorků – dostupnost zastávky VOD

Komentář: Lze konstatovat, že 70% občanů ze vzorku má zastávky dostupné v přijatelné vzdálenosti. 22 % občanů má zastávku ve vzdálenosti vyšší jak 600m.

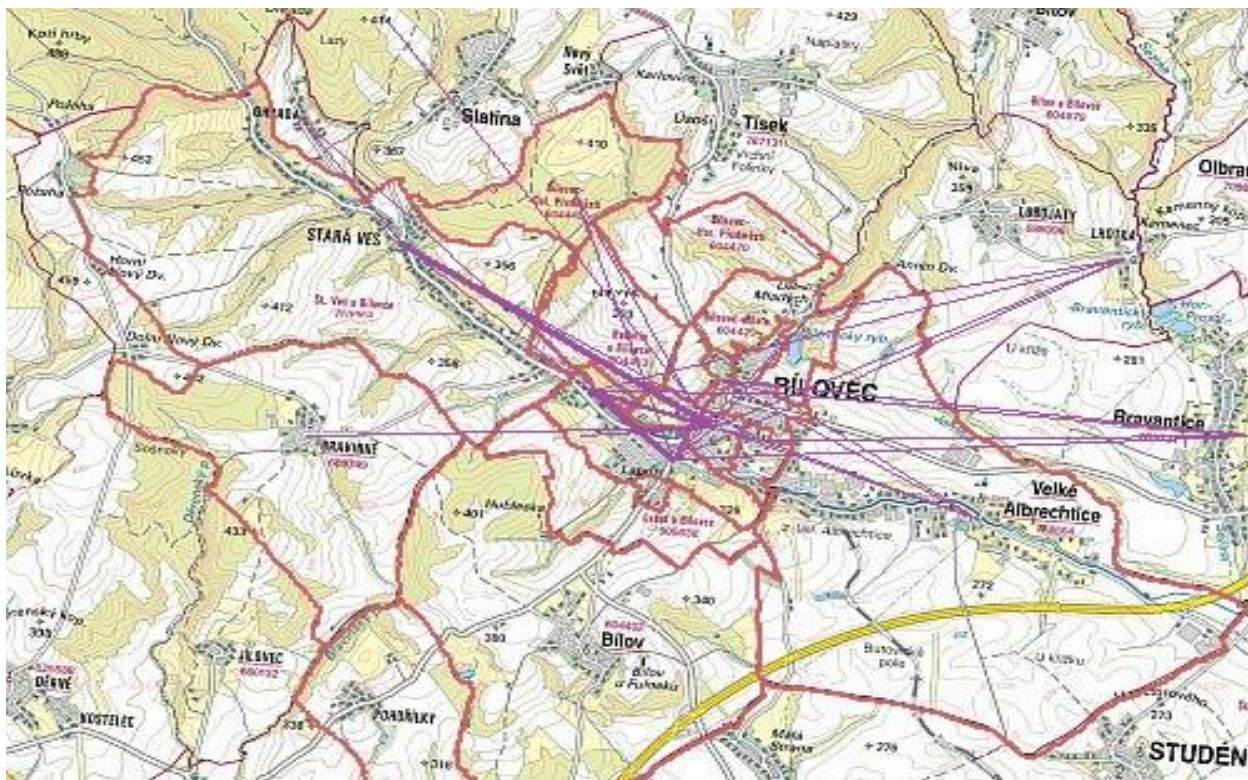
3.5.2.1. Směřování cest



Obrázek 53: Celkový model cest z průzkumů domácností

Komentář: Obrázek vyjadřuje pohyb občanů v řešené oblasti s použitím všech dopravních módů. Dominantním směrem realizovaných cest je směr na/z místní část Stará Ves.

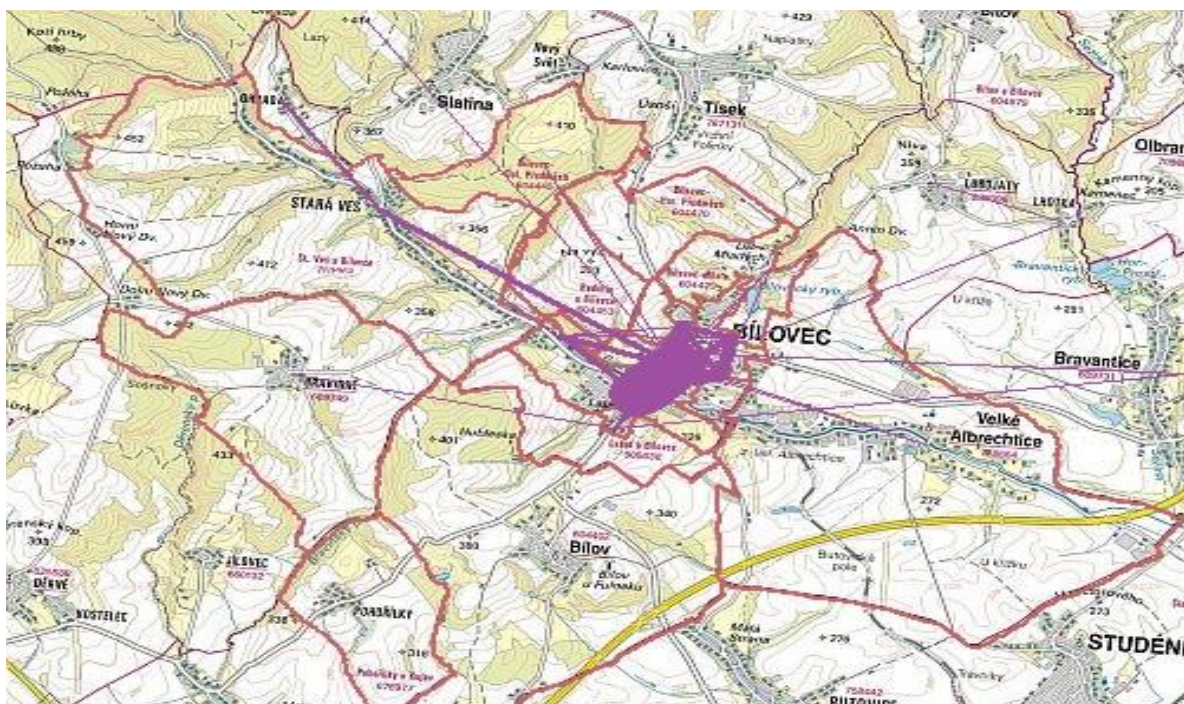
Cyklistická doprava



Obrázek 54: Model cest cyklistické dopravy

Komentář: Obrázek ukazuje části města kde je využíváno kolo k přesunu obyvatel. Je to z/do směru Stará Ves, oblast Střelnice a dolního města. Cesty končí na ulici Dukelské, Labuť a Nová cesta. Ostatní zobrazené cesty mají charakter rekreačního a sportovního využití.

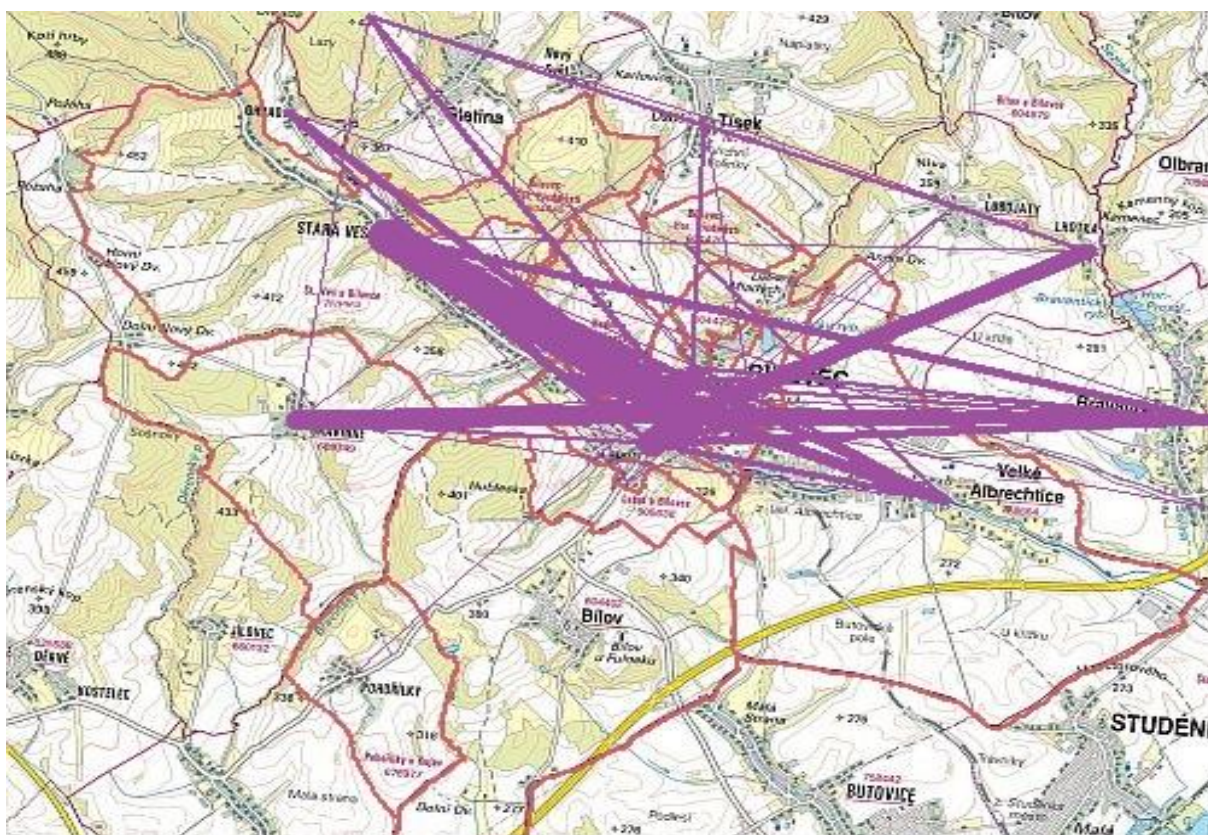
Pěší doprava



Obrázek 55: Model cest pěší dopravy

Komentář: Výrazný pohyb chodců model zobrazuje v centru města Bílovec, ale také zobrazuje pohyb chodců do a z lokality Střelnice, přehrady a místní části Stará Ves. Ostatní cesty jsou již turistického charakteru.

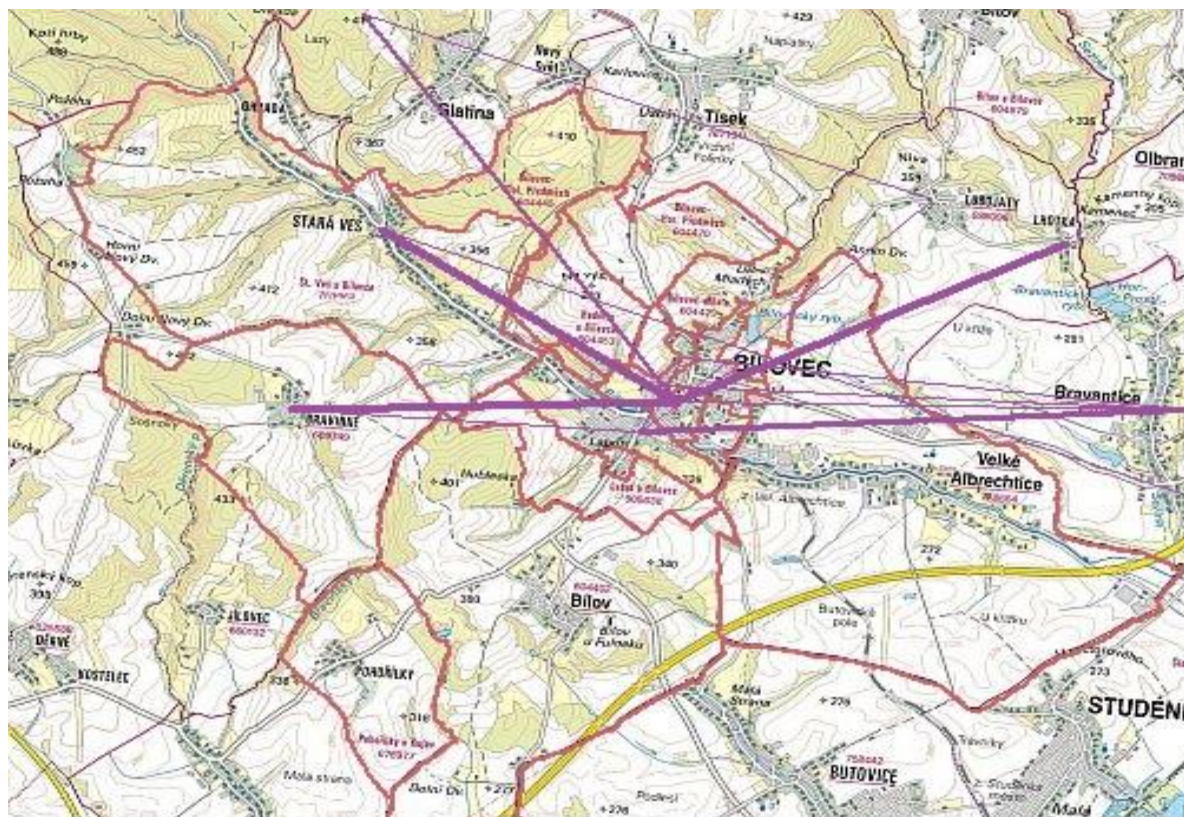
Automobilová doprava



Obrázek 56: Model cest osobními automobily

Komentář: Občané řešené oblasti dosahují cílů svých cest osobními auty. Dominantní směr je Stará Ves, následuje Ostrava, Bravinné, Lhotka a Velké Albrechtice.

Veřejná doprava



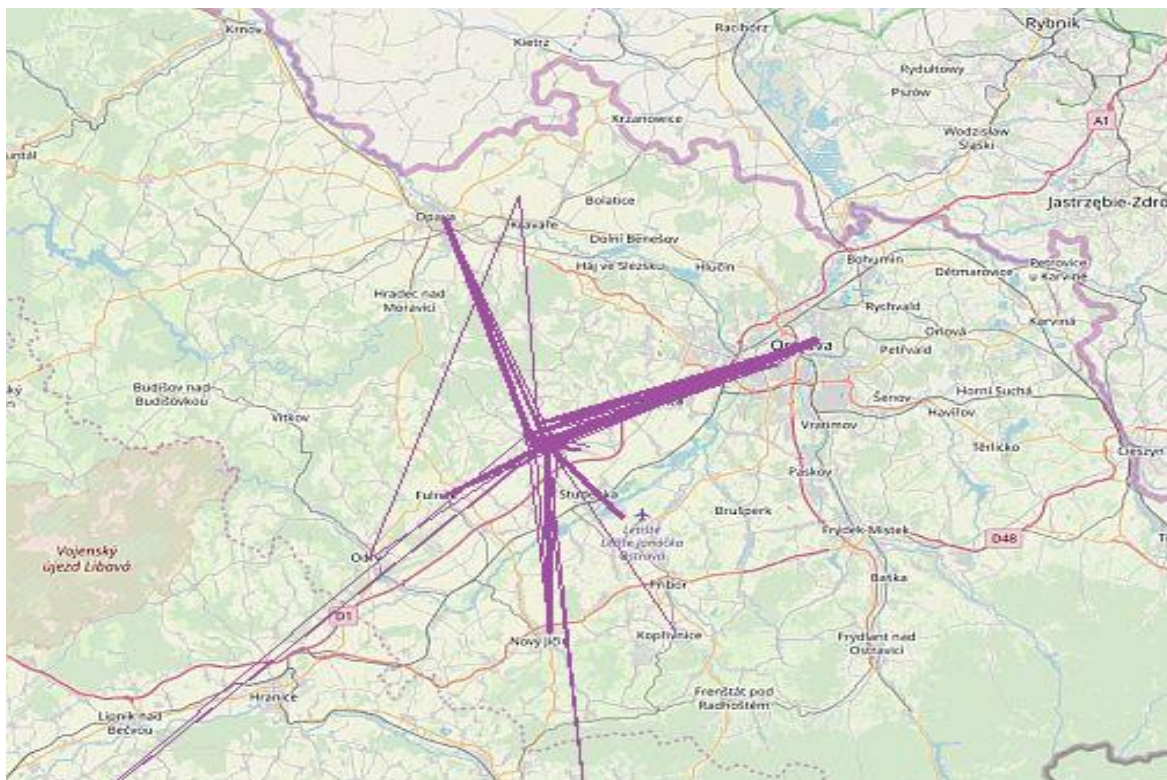
Obrázek 57: Model cest veřejné osobní dopravy

Komentář: Veřejná doprava není příliš občany využívána. Výsledek ukazuje na nedostatky v JŘ autobusové dopravy. Graf je také velmi inspirativní a potvrzuje opět poznatky z analýzy prostředí. Za pozornost stojí dominance směrů. Jsou stejné jako v cestách s použitím osobních automobilů

Cesty za hranice řešeného území

Pro identifikaci cest mimo řešené území byl vyhodnocovací SW rozšířen o zóny na celém území MSK dle výsledků průzkumů. (z dotazníku B).

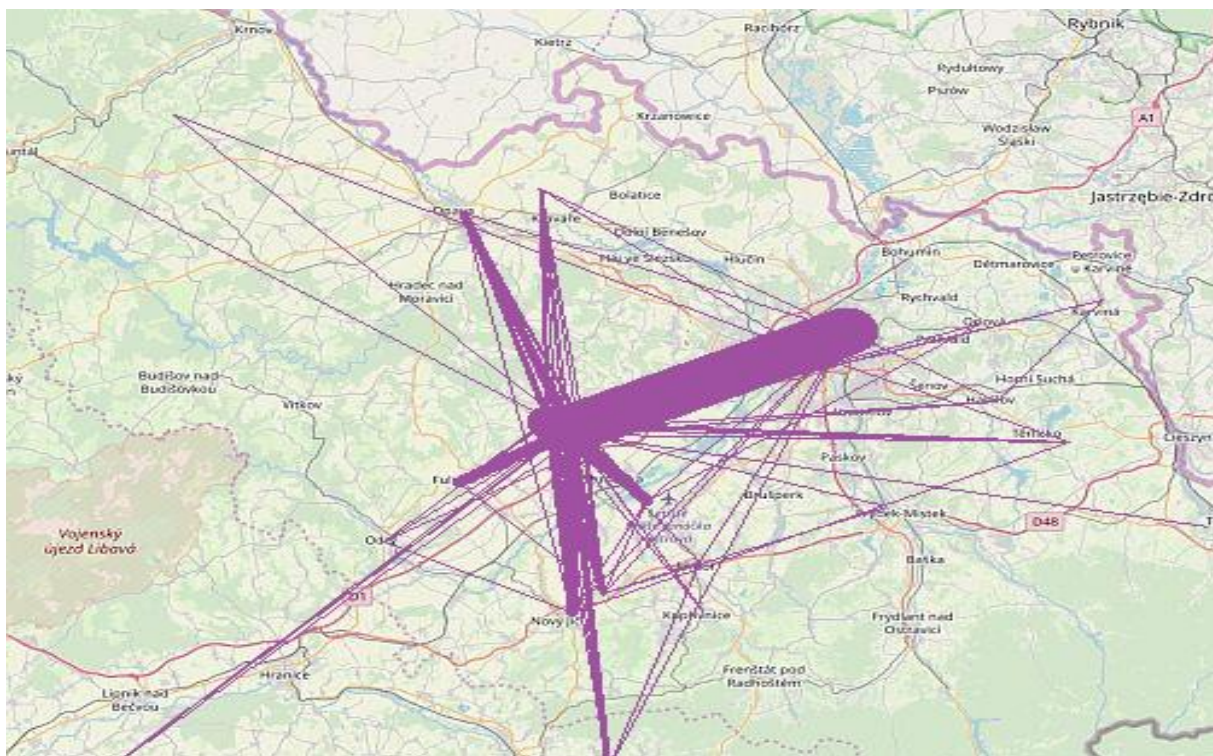
Veřejná doprava



Obrázek 58: Model cest veřejnou osobní dopravou

Komentář: Nejvyšší dopravní výkony veřejné dopravy z průzkumu pro oblast severní Moravy jsou dosahovány mezi Bílovcem a Ostravou, Opavou, Fulnekem, Novým Jičínem a Studénkou.

Automobilová doprava



Obrázek 59: Model cest individuální automobilovou dopravou

Komentář: Nejvyšší dopravní výkony z průzkumu pro individuální automobilovou dopravu pro oblast severní Moravy jsou dosahovány zejména mezi Bílovcem a Ostravou, a dále pak mezi Bílovcem a Kravaři, Opavou, Fulnekem, Novým Jičínem, Valašským Meziříčím a Studénkou.

Podrobný rozklad je proveden ve zprávě přílohy 5. Dominantním dopravním modelem je automobilová doprava. Veřejná doprava vykazuje opět velmi nízké hodnoty ve srovnání automobilovou dopravou. Cíle cest jsou opět shodné.

3.5.2.2. Shrnutí

Výsledky průzkumu dopravního chování občanů řešené oblasti potvrdily závěry v jednotlivých částech analytické zprávy. Občané pro dosažení svých cílů cest používají dominantně prostředky individuální automobilové dopravy. To ukazuje mimo jiné na nedostatky v jízdních řádech, které byly zjištěny v části věnované veřejné dopravě. Průzkum parkovišť ukázal na nejvyšší počet uživatelů parkovišť v centru, kteří přijíždí ze směru místní části Stará Ves. Obyvatelé domů s hromadným bydlením využívají k parkování svých vozidel obě lokality s řadovými garážemi. Lidé také jezdí za prací do vzdálenějších lokalit a vyhledávají také nové lokality. (Opava, Kravaře, Valašské Meziříčí) Občané využívají pro parkování svých vozidel své pozemky a garáže. Podíl parkování na veřejných komunikacích je výrazně nižší. Modely však nejsilněji ukazují na značné problémy v oblasti veřejné dopravy. Nabídka služeb VD asi nebude obrazem aktuálních potřeb občanů města Bílovec. V této souvislosti je inspirující i další zjištění. Lze konstatovat, že 70% občanů ze vzorku má zastávky dostupné v přijatelné vzdálenosti, 22% občanů ze vzorku má zastávku ve vzdálenosti vyšší jak 600m.

4. SWOT analýzy

4.1. Automobilová doprava

Vnitřní vlivy	
Silné stránky	Slabé stránky
Realizace modernizace na ul. Pivovarská I. a II. etapa.	Umístění a osvětlení chodeckých přechodů není provedeno dle ČSN 73 61 10
Modernizace komunikací na ulici Opavská.	Organizace provozu na sil. II/647 v úseku ul. 17. listopadu a Nová cesta
Modernizace komunikací v jižní části Bílovce.	Bezpečnost přecházení chodců přes ZÁKOS
Realizace autobusového nádraží – zlepšení komunikací v oblasti vlakového nádraží.	Ochrana obytných oblastí před zbytnou dopravou
Doplnění spojovací MK Střelnice – Radotínská	Nedostatečná kvalita vozovek vybraných MK
Propojení přidružených obcí (Lhotka – Bravantice, k ČOV v Bravinném a Lubojatech)	Pohyb chodců na ZÁKOS v blízkosti škol a zastávek VOD
Omezení vjezdů nákladních vozidel do obytných oblastí	Regulace vjezdu do centra Nevyhovující dopravní obsluha oblasti Střelnice
	Špatné vodorovné dopravní značení hlavně na ZÁKOS v křižovatkách
	Absence vodorovných dopravních značení komunikací v místních částech
Vnější vlivy	
Příležitosti	Hrozby
Uplatnit u MS kraje realizaci navrhovaných opatření na silnicích II. a III. třídy	Nebudou realizovány doporučení v oblasti ZÁKOS – dopad na bezpečnost a plynulost dopravy při vzrůstu intenzit dopravy
Spolupracovat s MS krajem na eliminaci podélného sklonu na sil. II/647	Nebudou realizována doporučení v oblasti bezpečnosti chodců v blízkosti škol a zastávek – dopad do bezpečnosti dopravy při vzrůstu intenzit dopravy
Doplnit orientační dopravní značení na ZÁKOS uplatněním u MS kraje	
	Při ponechání stávajícího vjezdu do centra v křiž. 17. listopadu x Nová cesta hrozí nebezpečí kongesce v křižovatce Velký podélný sklon na sil. II/647 v úseku Labuť

4.2. Veřejná doprava

Vnitřní vlivy	
Silné stránky	Slabé stránky
Drtivé množství linek ve veřejné dopravě vedené přes město Bílovec je zapojeno v systému integrované dopravy Moravskoslezského kraje ODIS	Problematické požadavky na zajištění návazností zejména k vlakovému spojení.
Bez zvláštních výdajů města a	Absence zastávkových zálivů s prioritou na

odpovědnostních rizik.	ulici Ostravské a Opavské.
Město Bílovec má linkami ODIS zabezpečenu poměrně dobrou dopravní obslužnost zejména v dopravních špičkách.	Další nedostatky na zastávkách veřejné na celém území řešené oblasti, například na ulici Čs. armády, požární zbrojnice v Bílovci a obci Lubojaty s důrazem na zastávkové zálivy a přístřešky.
	Nedostatečná dopravní obslužnost Bílovce vlakovou dopravou ve večerních hodinách
	Nedostatečná obsluha veřejnou dopravou místních částí Bravinné, Lhotka, Lubojaty, Ohrada, Stará Ves, Výškovice přispívá k výraznému nárůstu osobních automobilů z blízkého okolí do centrální části Bílovce.
	Nedostatečná obsluha veřejnou dopravou centra města.
	Označníky zastávkových stojanů vykazují vážné nedostatky, jako jsou jejich umístění, nátěry, označení a nedostatky v informačním sdělení cestujícím.
	Nedostatečná návaznost vlaků Bílovec - Studénka ve stanici Studénka na dálkovou dopravu.
	Chybějící návaznost mezi vlaky a autobusy na novém terminálu u železniční stanice v Bílovci
Vnější vlivy	
Příležitosti	Hrozby
Nárůst cestujících v prostředcích veřejné dopravy v případě realizace doporučení s očekávanými přínosy do dopravy v městě Bílovci.	Snížení příspěvku na dopravní obslužnost ze strany kraje.
Rozvoj kvality systému ODIS přinese zvýšení kvality příměstských linek VDL.	MÚ zůstane bez možností ovlivnit přípojové vazby přestupových uzlů. Z toho plyne nezajištění návazností spojů.
	Ztráta investičních zdrojů na řešení investičních doporučení.

4.3. Statická doprava

Vnitřní vlivy	
Silné stránky	Slabé stránky
V oblasti statické dopravy město Bílovec má velmi dobrou dlouhodobou strategii	Nedostatek parkovacích míst v prostoru před sportovní halou a ZŠ Komenského.
Vznik nových parkovacích míst po každé modernizační aktivitě na dopravní infrastruktuře	Budoucí nedostatek parkovacích míst v lokalitě u vlakového a autobusového nádraží.
	Nedostatek parkovacích míst v prostoru před sportovišti a hřbitova – ulice Ostravská
	Špatně řešená organizace parkování na ulici 17. listopadu po křižovatku s ulicí

	Ostravskou ohrožující bezpečnost silničního provozu.
	Malá kapacita parkoviště u 3 věžových panelových domů.
	Nedostatek parkovacích míst v historickém centru Bílovce a v jeho bezprostředním okolí.
	Rýsující se budoucí nedostatek parkovacích míst v prostoru polikliniky
Vnější vlivy	
Příležitosti	Hrozby
Zlepšení parkování v městě Bílovec přinese rozvoj služeb se zaměřením na návštěvníky města.	Ztráta investičních zdrojů na řešení investičních doporučení.

4.4. Cyklistická doprava

Vnitřní vlivy	
Silné stránky	Slabé stránky
Orientace koncepce rozvoje cyklistické dopravy na propojení místních cyklotras Bílovci na regionální a nadregionální trasy.	Cyklistická stezka v obci Stará Ves není doposud realizovaná v celé délce.
Zahájení výstavby nové cyklistické stezky s využitím pro chodce v místní části Stará Ves. (I. a III. etapa)	Přechod hlavní cyklistické trasy přes základní komunikační síť města Bílovce ze Staré Vsi – Bílovec nádraží – dál na V. Albrechtice.
Výstavba nového přestupního uzlu u železniční stanice s parkovištěm P+B a doprovodnou infrastrukturou, nabíjecí stanicí pro elektro kola.	Polní cesty mezi obcemi Bílovecka nejsou pro rozvoj cykloturistiky a chodce ve vhodném stavu.
Vyznačené pruhy pro jízdní kola na modernizovaných a opravených komunikacích.	
Záměry města v oblasti cyklistické dopravy v koncepčních rozvojových materiálech.	
Vnější vlivy	
Příležitosti	Hrozby
Příliv nových návštěvníků města – cykloturistů	Nezískání finančních prostředků na řešení vyznačených problémových prvků.
Příležitostí pro rozvoj cyklistické dopravy v městě Bílovec je předpokládané uplatnění jízdních kol s elektrickým pohonem.	
V návaznosti na pěší dopravu nutno řešit vzájemnou existenci cyklistické a pěší dopravy (společné stezky, přechody a přejezdy),	

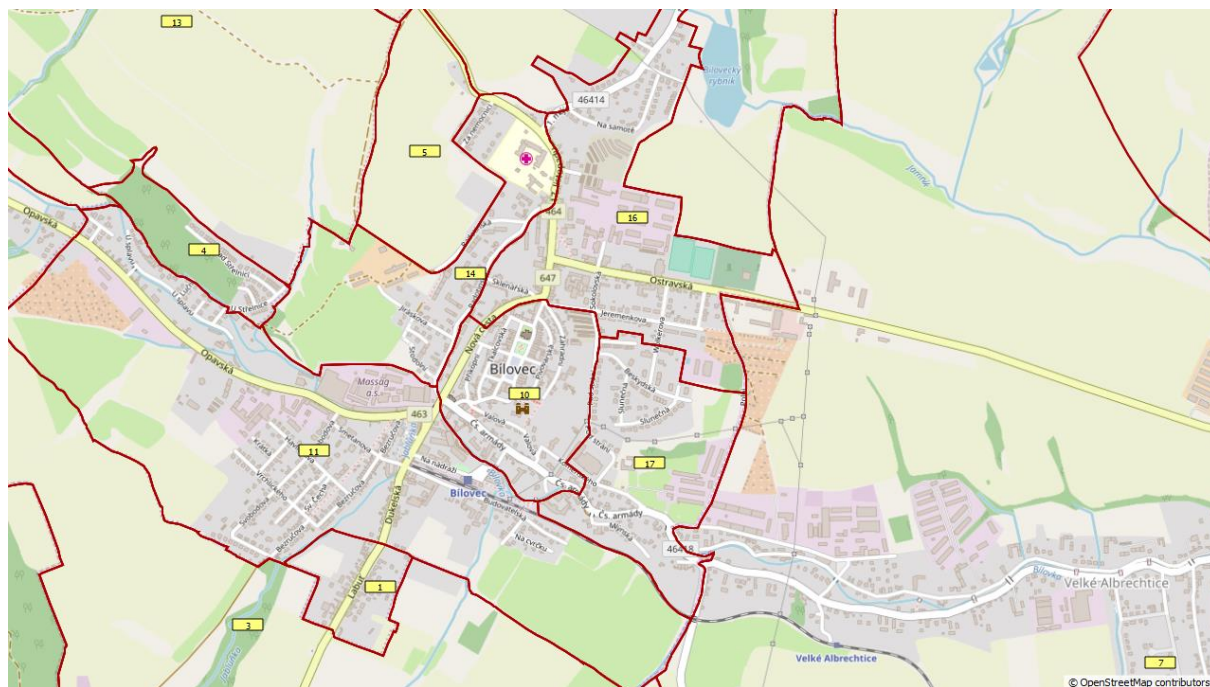
4.5. Pěší doprava

Vnitřní vlivy	
Silné stránky	Slabé stránky
Řešení bezbariérovosti a způsobu užití dopravního značení přechodů pro chodce a míst pro přecházení dle ČSN 73 61 10 a vyhlášky 398/2009 Sb.,	Umístění a osvětlení chodeckých přechodů není provedeno dle ČSN 73 61 10
Řízení provozu křižovatek Nová cesta Opavská a Nová cesta Čs. armády SSZ	Organizace provozu na sil. II/647 v úseku ul. 17. Listopadu a Nová cesta
Zřízení nových přechodů pro chodce přes ZÁKOS a jejich řízení SSZ,	Bezpečnost přecházení chodců přes ZÁKOS hlavně v řešení bezbariérovosti a způsobu užití dopravního značení přechodů pro chodce a míst pro přecházení dle ČSN 73 61 10 a vyhlášky 398/2009 Sb.,
Realizace bezbariérových přístupů nástupních hran při rekonstrukci autobusového nádraží.	Chybí ochrana obytných oblastí před zbytnou dopravou (obytné zóny)
	Nedostatečná kvalita povrchu chodníků podél vybraných MK
	Pohyb chodců na ZAKOS v blízkosti škol a zastávek VOD
	Chybí výraznější podpora pohybu pěších v pěšími frekventovaných územích jako je v centru Slezské náměstí a obytné oblasti (Střelnice, Havlíčkova, Vrchlického, Šmeralova, Krátká),
	Absence dopravních značení přechodů pro chodce na pozemních komunikacích v místních částech
Vnější vlivy	
Příležitosti	Hrozby
Uplatnit u MS kraje realizaci navrhovaných opatření na silnicích II. a III. třídy	Nebudou-li realizovány doporučení vycházející z ČSN 73 61 10 a vyhlášky MMR č. 398/2009 Sb. lze očekávat negativní dopad do chování chodců se sníženou schopností pohybu a orientace
V návaznosti na cyklistickou dopravu nutno řešit vzájemnou existenci cyklistické a pěší dopravy (společné stezky, přechody a přejezdy),	Nebudou-li realizovány doporučení v oblasti bezpečnosti chodců v blízkosti škol a zastávek – dopad do bezpečnosti dopravy při vzrůstu intenzit dopravy

5. Dopravní model

Město Bílovec a jeho nejbližší okolí bylo rozděleno na dopravní zóny, které odpovídají základním sídelním jednotkám (ZSJ). Zóny představují v modelu zdroje a cíle dopravy, tedy oblasti (resp. těžiště oblastí, tzv. centroidy), kde cesty vznikají a končí. Celkem má model dopravy 28 zón, z čehož je 18 zón interních (ZSJ) a 10 externích, což jsou body na koncích modelové dopravní sítě, kudy se doprava dostává do modelového území a kudy z něj vyjíždí.

Model dopravy obsahuje dopravní poptávku a dopravní nabídku. Dopravní poptávka ve vnitřní části modelu byla odvozena z průzkumu dopravního chování. Externí dopravní poptávka byla odvozena ze směrového dopravního průzkumu.



Obrázek 60: Dopravní zóny modelu města Bílovec

Podrobná kalibrace modelu je popsána v příloze číslo 6.

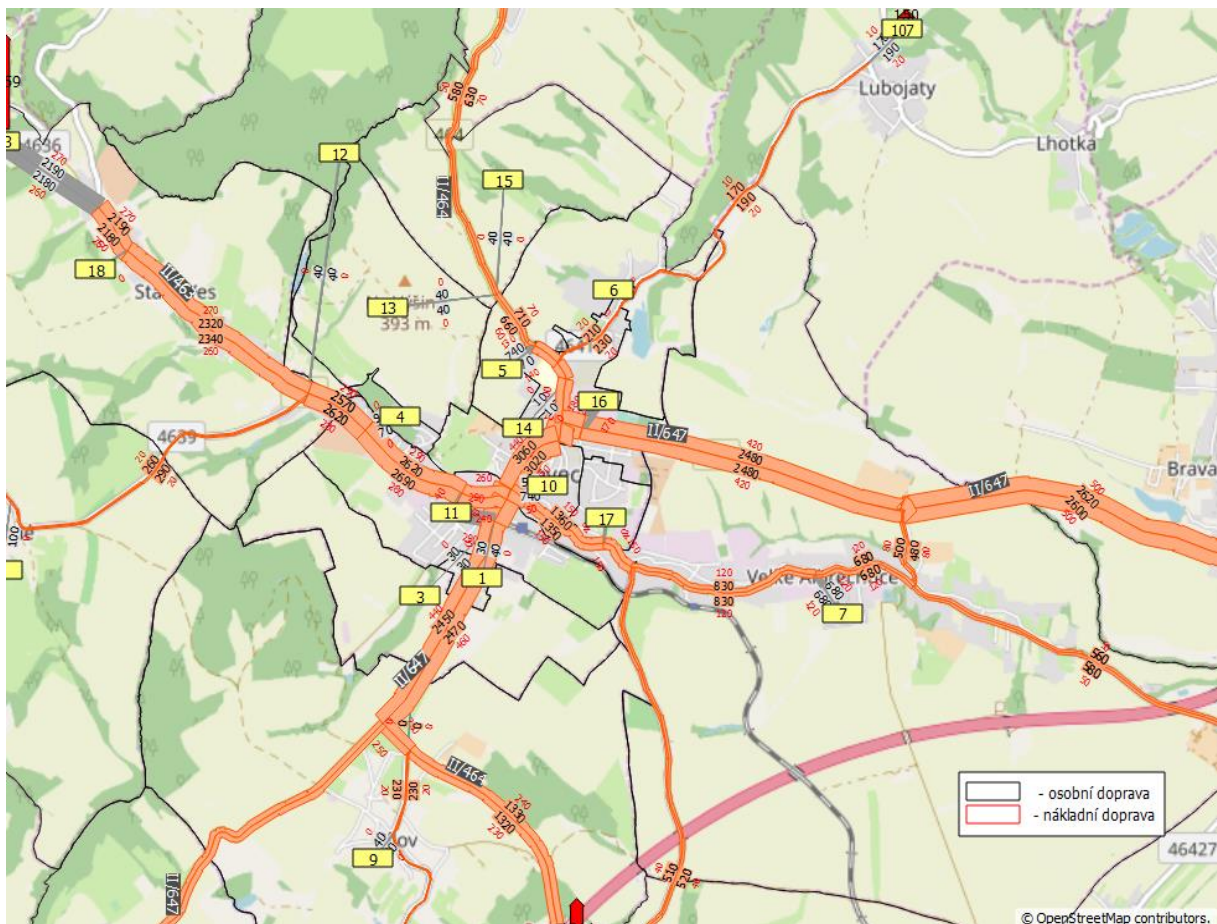
5.1. Výsledné modely - popis

Model stávajícího stavu vychází kromě kalibračních údajů (statistická data, celostátní průzkum dopravy z roku 2016, demografie) z realizovaných průzkumů. Prognóza dopravy byla zpracována ve dvou variantách:

- **Varianta stagnace** - tato varianta předpokládá, že se nezmění stávající trend stagnace až mírného poklesu v počtech obyvatel města a že tento trend bude pokračovat i v budoucnu. Varianta počítá jen s mírným oživením na základně existujících rozvojových plánů: rozvoj bydlení v lokalitě Radotín a rozvoj podnikatelské zóny u ulice Ostravská.
- **Varianta růstu.** Tato varianta počítá s tím, že v budoucnu dojde k obratu současného trendu stagnace a že město a jeho okolí se bude rozvíjet. Předpokladem této varianty je zvýšená výstavba rodinných domů nejen ve městě Bílovec, ale zejména v okolních obcích, kde lze najít atraktivní lokality pro bydlení. Tato varianta současně přinese zvýšení dojíždění za prací, případně i za nákupy a volnočasovými aktivitami do spádového města Ostravy, a jejího okolí, případně do dalších větších měst v okolí (Fulnek, Opava, Nový Jičín, Hranice). Lze předpokládat výstavbu logistických center i jiných staveb – dopravních cílů - podél dálnice D1 mezi Bílovcem a Ostravou. Tato varianta předpokládá zvýšení jak počtů obyvatel, tak pracovní i mimopracovní dojížděky.

Obě varianty byly zpracovány pro výhledové roky 2027 a 2040. Výsledky jsou zpracovány v tabulkové a grafické podobě. **Podrobně popsáno v příloze číslo 6.**

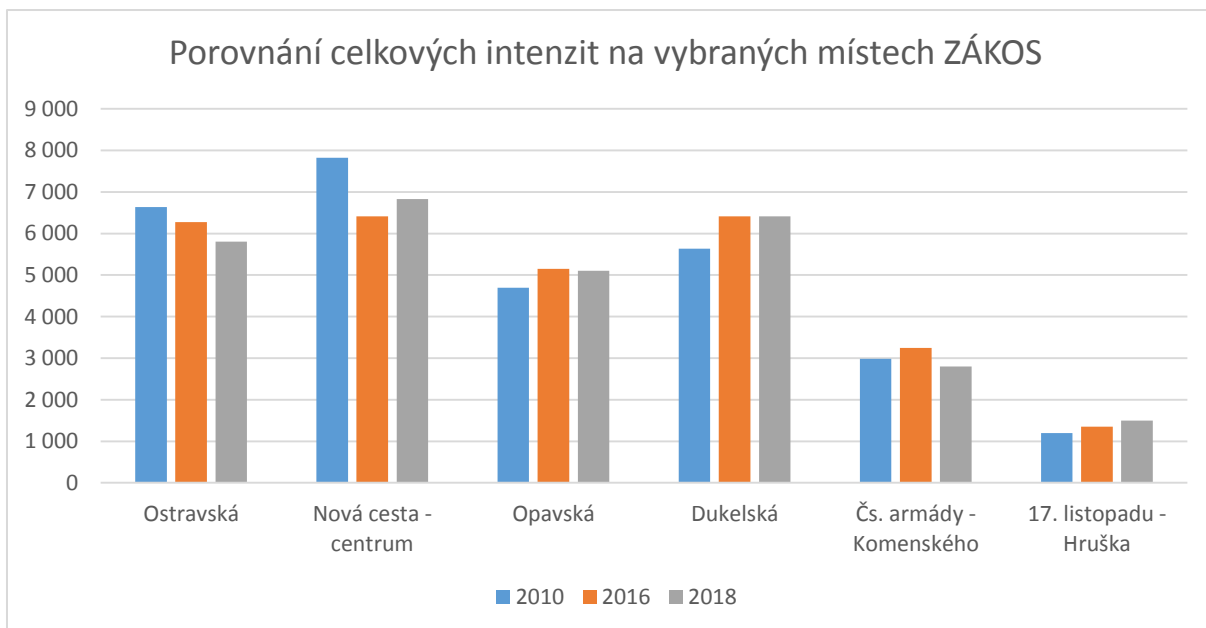
5.2. Současný stav dopravy



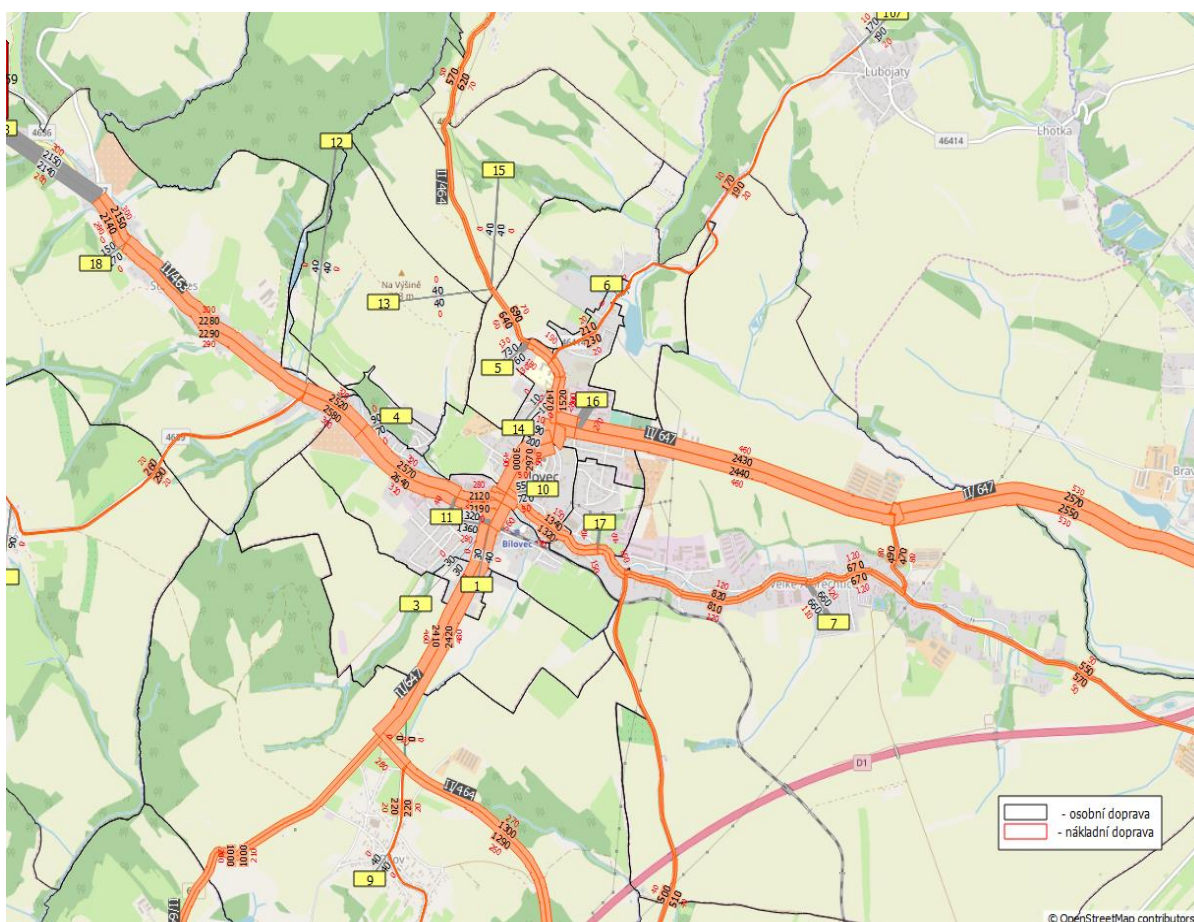
Obrázek 61: Model dopravy, současný stav

Komentář: V grafickém zobrazení jsou uvedeny na schématech komunikací její intenzity. Červené číslo vyjadřuje hodnotu intenzit pro nákladní dopravu, černé číslo pro IAD. Výsledky modelu výrazně zpřesňují intenzity dopravy zjišťované v rámci sčítání ŘSD. Zajímavé je srovnání jednotlivých realizovaných průzkumů na klíčových místech základního komunikačního systému (ZAKOS). Viz následující grafické zobrazení. Z obrázku je patrná vyrovnanost jednotlivých výsledků.

Obrázek 62: Porovnání celkových intenzit na vybraných místech ZÁKOS



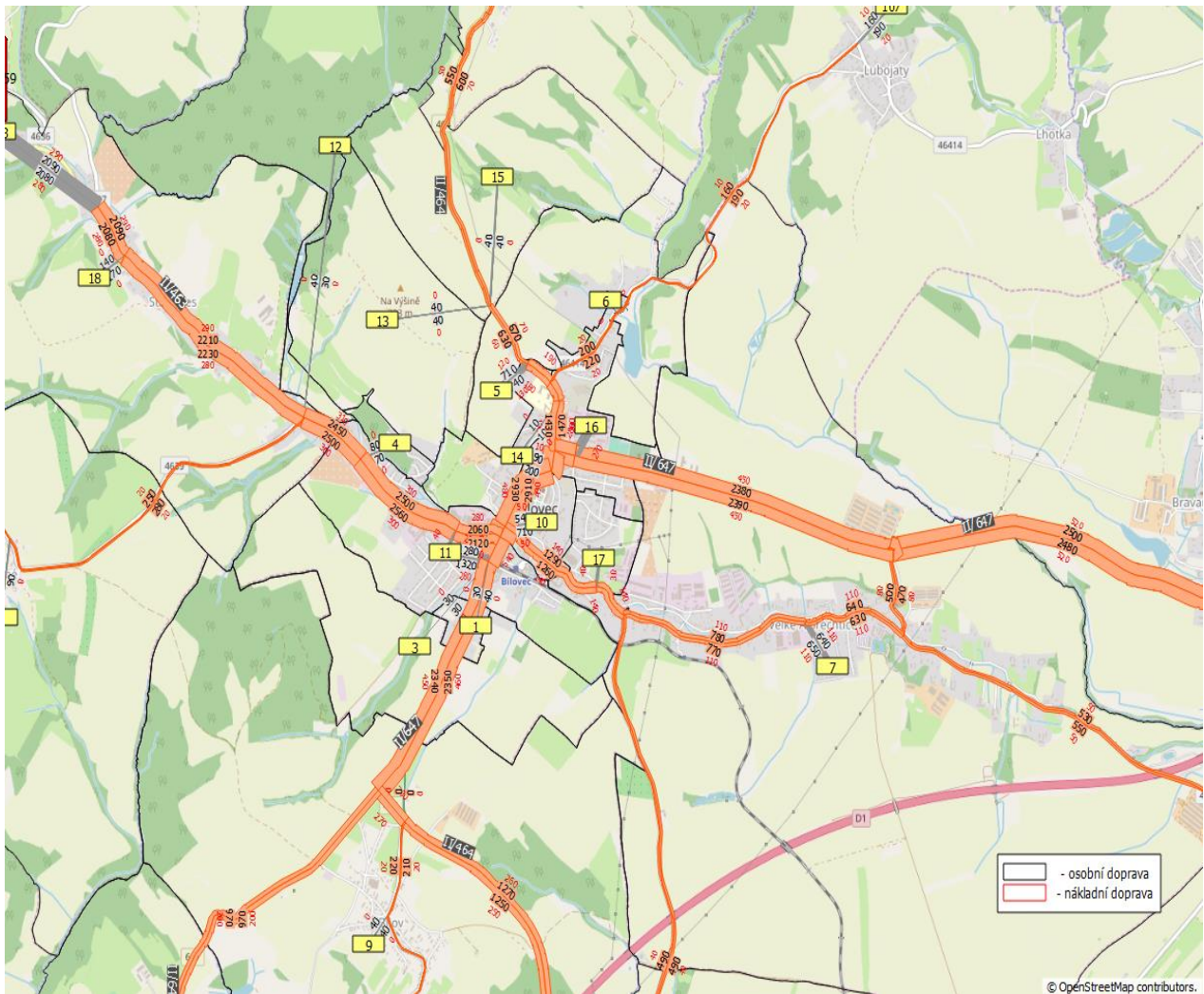
5.3. Výhled v roce 2027, varianta stagnace



Obrázek 63: Výhled v roce 2027, varianta stagnace

Komentář: V této variantě pokračuje i nadále vyrovnanost jednotlivých intenzit v porovnání s předchozím zobrazením.

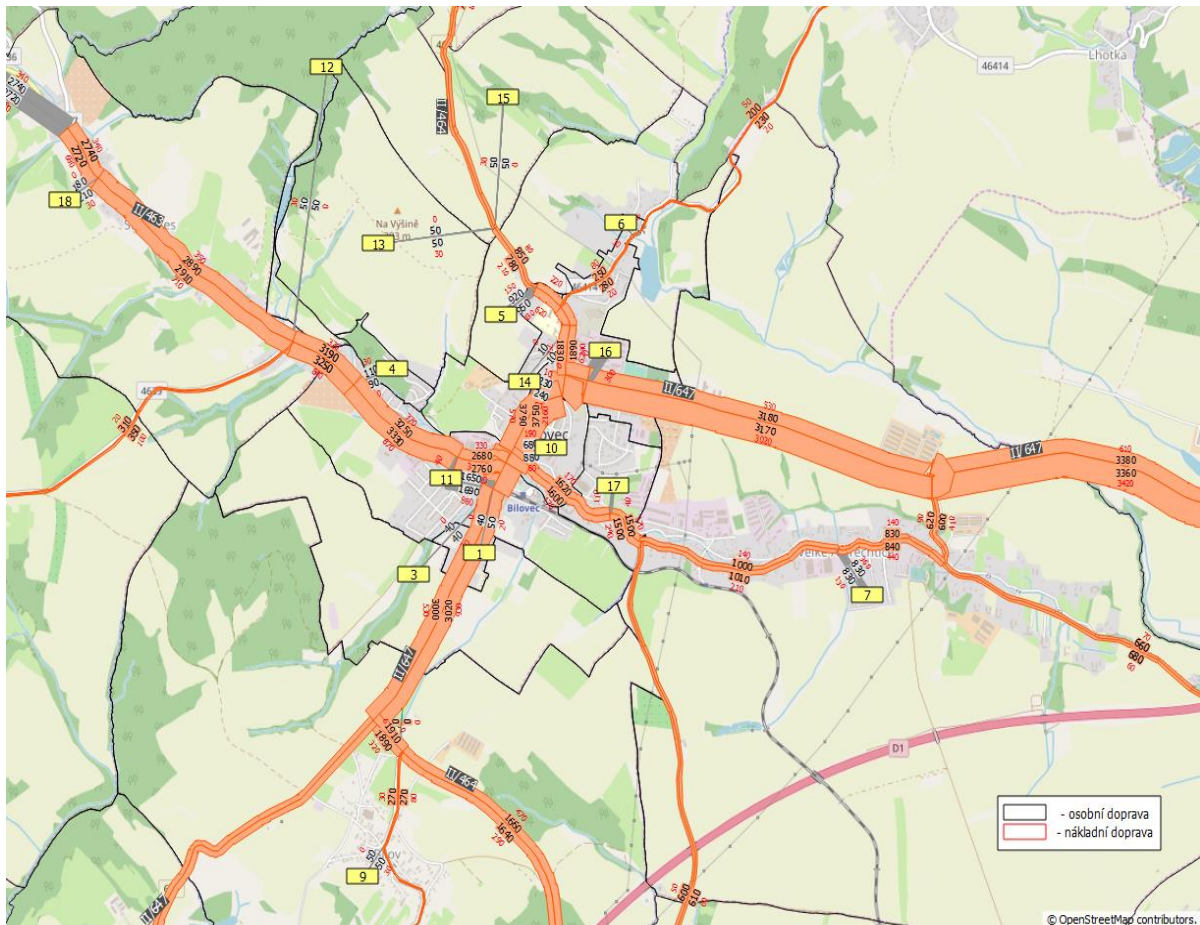
5.4. Výhled v roce 2040, varianta stagnace



Obrázek 64: Výhled v roce 2040, varianta stagnace

Komentář: I v tomto případě model nezobrazuje nárůst dopravy.

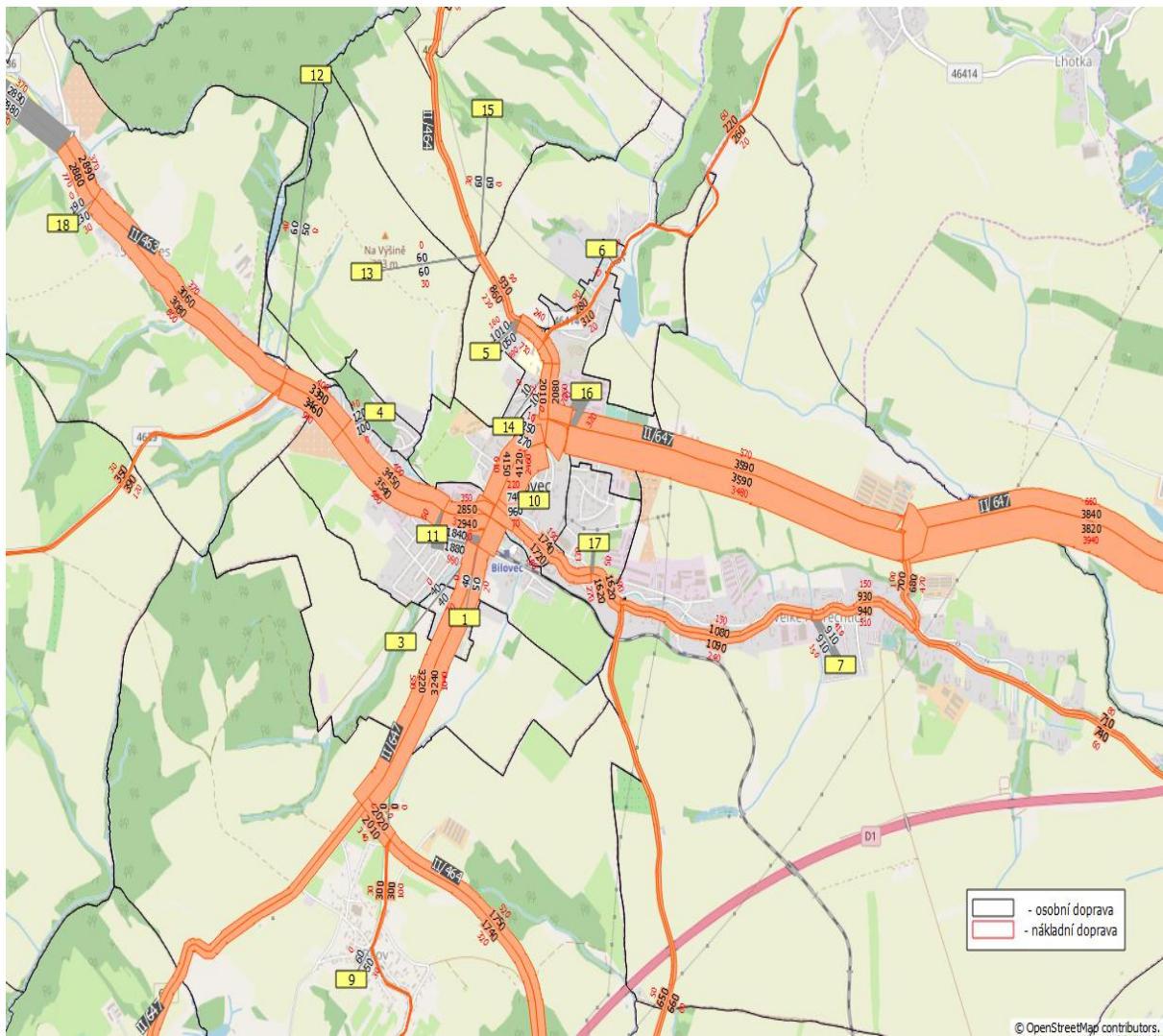
5.5. Výhled v roce 2027, varianta růstu



Obrázek 65. Výhled v roce 2027, varianta růstu

Komentář: Nárůst dopravy je již patrný. Výrazně narostla doprava v centru a ze/na směru Ostrava a Opava.

5.6. Výhled v roce 2040, varianta růstu



Obrázek 66: Výhled v roce 2040, varianta růstu.

Komentář: Nárůst dopravy je více patrný. Výrazně narostla doprava v centru a ze/na směru Ostrava a Opava.

5.7. Shrnutí

V rámci projektu byl vytvořen model dopravy města Bílovec, který obsahuje scénář současného stavu dopravy, kalibrovaný na výsledky aktuálních dopravních průzkumů, a prognostické scénáře, pro výhledové roky 2027 a 2040. Prognózy vycházejí z analýzy současného stavu a předpokladu trendů v budoucnosti. Současný vývoj má spíše charakter stagnace. Není jasné, zda dosavadní stagnace bude pokračovat či dojde v blízké budoucnosti k významnějšímu oživení. Proto byly zpracovány dva scénáře možného vývoje, scénář stagnace a scénář růstu. Autorům modelu se scénář růstu jeví jako pravděpodobnější než scénář stagnace.

6. Závěrečné shrnutí

Automobilová doprava tvoří sice významný, nikoliv však dominantní druh dopravy v řešeném území. Ve vnitřním městě má společný podíl s dopravou pěší. Ve vnějších vztazích jak vůči přidruženým obcím, tak i zdrojům a cílům mimo řešené území převažuje doprava automobilová. Veřejná osobní doprava neplní svou funkci zejména proto, že je její infrastruktura podhodnocena. Také nabídka služeb veřejné dopravy není obrazem potřeb občanů města. Oblasti veřejné dopravy je potřebné v následujícím období věnovat pozornost.

Intenzity dopravy na sledovaných uzlech i tazích nedosahují kritických hodnot jak z hlediska kapacity a propustnosti, tak i z hlediska bezpečnosti. Vlivem prodloužení dálnice D1 a převedení dopravních zátěží z původní silnice I/47 na tuto dálnici došlo ke stagnaci dopravní zátěže v původní trase sil. I/47 – sil. II/647. Nejkritičtější lokalitou je úsek sil. II/647 v podstatě v celém průtahu městem. Jeho stavebně technický stav i dopravně inženýrské řešení bude rozhodující pro další vývoj dopravy ve městě. Tuto pozemní komunikaci i navazující úseky zbývajících silnic ve městě bude nutno stavebně technicky a dopravně inženýrsky upravit na komunikace „městského typu“ plnící úlohy ZÁKOS ve smyslu ČSN 73 61 10.

Dominujícím druhem dopravy obyvatel ve vnitřní části města je pěší doprava. Hlavní cíle cest pěších jsou s ohledem na velikost města Bílovce ve vnitřním městě dosažitelné chůzí do cca 30 minut. To platí však o vnitřním městě nikoliv ve vztahu k místním částem, kde převažuje ve vztahu k centru města doprava automobilová, uvnitř obcí pak doprava pěší. Dosažení cílů jízdy na kole není s přihlédnutím ke konfiguraci terénu, aktuální. Nicméně výsledky průzkumů potvrdily stávající strategii MÚ v oblasti cyklistické dopravy a ukázaly na oblasti, části města kam je potřebné zaměřit pozornost.

Vyšší komfort v pěší dopravě však ztěžují závady a nedostatky ve stavebně technickém stavu, tak i dopravně inženýrském řešení. To platí jak o vnitřním městě, tak i v přidružených obcích. Jedná se především o:

- kritický nedostatek v řešení bezbariérovosti a způsobu užití dopravního značení přechodů pro chodce a míst pro přecházení dle ČSN 73 61 10 a vyhlášky č. 398/2009 Sb.,
- výraznější podporu pohybu pěších v územích s převažujícím pohybem pěších, jako je v centru Slezské náměstí a obytné oblasti (Střelnice, Havlíčkova, Vrchlického, Šmeralova, Krátká),
- synergii s cyklistickou dopravou (nutno řešit vzájemnou existenci cyklistické a pěší dopravy)

Zde zjištěné problémy a jejich naznačené řešení musí být zohledněno v návrhové části společně s ostatními druhy dopravy cyklistické, automobilové, veřejné hromadné osobní jako celku. Zejména jde pak o dopravu automobilovou, jejíž řešení společně s dopravou pěších je rozhodující především z hlediska její bezpečnosti.

Problémy s parkováním v řešené oblasti ještě nejsou dramatické, tak jak je známe z jiných měst. Je to způsobeno více faktory. Město této oblasti věnuje neustálou a dlouhodobou pozornost. Při každé rekonstrukci komunikační infrastruktury vznikají nové možnosti parkování. V této cestě je potřebné pokračovat. Město zatím má negativní demografický vývoj. Město má však také rozvojový potenciál, proto je nutno problematiku statické dopravy sledovat. Lze v budoucnu očekávat nedostatky parkovacích míst v MPZ, u polikliniky, dolního města, v prostoru nádraží, sídliště na Radotínské a tří výškových panelových domů. I přes úvodní konstatování oblast statické dopravy má také problémová místa. Je to především parkování před sportovní halou a ZŠ. Komenského. Problematika je spojena výrazně z bezpečností dopravy. Problém je potřebné řešit společně s pěší, automobilovou a veřejnou dopravou. Druhé místo je také spojeno s bezpečností dopravy. Je jím bezpochyby příčné parkování na ulici 17. listopadu v úseku mezi ulicemi Ostravská a Nová cesta.

V blízkosti města Bílovec je naplánována výstavba nové železniční tratě. Trať bude budována jako rychlostní s cílem zvýšit kapacitu železniční sítě na území ČR, zlepšit jejich napojení na železniční tratě obdobného typu sousedních států, zlepšit spojení regionů a městských aglomerací v českém prostoru. I když k vlastní realizaci v relaci Přerov – Ostrava dojde pravděpodobně až po roce 2030, stavby se již připravují. Města a lokality z okolí připravovaných staveb, zejména v blízkosti přirozených center, požadují tvorbu technologických vazeb. Tuto možnost má i město Bílovec. Mohlo by vzniknout komfortní spojení mezi Bílovcem a žel. stanicí Ostrava Svinov s cestovní dobou 12-15 minut. Vlak by mohl jezdit v pravidelném taktu. Výrazně by se zlepšila dopravní obslužnost území. Problematiku je potřebné sledovat.

7. Přílohy

- Příloha číslo 1: Křížovatkový průzkum
- Příloha číslo 2: Profilový a kordonový průzkum
- Příloha číslo 3: Dopravní průzkum parkování
- Příloha číslo 4: Metodická příručka – Průzkum dopravního chování v domácnostech
- Příloha číslo 5: Vyhodnocení průzkumu dopravního chování
- Příloha číslo 6: Dopravní model města Bílovce

8. Seznam zdrojů

- [1] Metodika aktivně-cestovního průzkumu. Certifikovaná metodika zaměřená na výběrová šetření dopravního chování obyvatel v jednotlivých územních celcích. Centrum dopravního výzkumu, Median. Brno 2014
- [2] KOMOD – Koncepční studie data mobility Rakouska. Příručka pro průzkumy mobility, Spolkové ministerstvo dopravy, inovací a technologií 2012
- [3] Zákon č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě, v aktuálním znění
- [4] Zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, v aktuálním znění

- [5] Zákon č. 89/1995 Sb. o státní statistické službě, v aktuálním znění
- [6] Zákon č. 101/2000 Sb. o ochraně osobních údajů a o změně některých zákonů, v aktuálním znění
- [7] Zákon č. 361/2001 Sb. o provozu na pozemních komunikacích v aktuálním znění
- [8] Zadávací dokumentace – specifikace struktury a obsahu dokumentu Generel dopravy ve městě Bílovci, revize ze dne 15. ledna 2018
- [9] Koncepce cyklistické dopravy na území Moravskoslezského kraje, schválená Usnesením Zastupitelstva MSK č. 17/1486
- [10] TP 189 Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích (II. doplněné vydání), EDIP s.r.o., 2012, 76 s. ISBN 978-80-87394-06-9

9. Použité zkratky a pojmy

B+R	Systém přijed' na kole a jed' prostředky hromadné dopravy
BČK	Bezkontaktní čipová karta
CDV	Cena dopravního výkonu
ČD	České dráhy a.s.
ČR	Česká republika
ČSÚ	Český statistický úřad
DPS	Dokumentace pro stavební povolení
DS	Dopravní systém
DÚR	Dokumentace pro územní rozhodnutí
EON	Ekonomicky oprávněné náklady
ES	Evropské společenství
EU	Evropská unie
HZS	Hasičský záchranný sbor
GVD	Grafikon vlakové dopravy
IAD	Individuální automobilová doprava

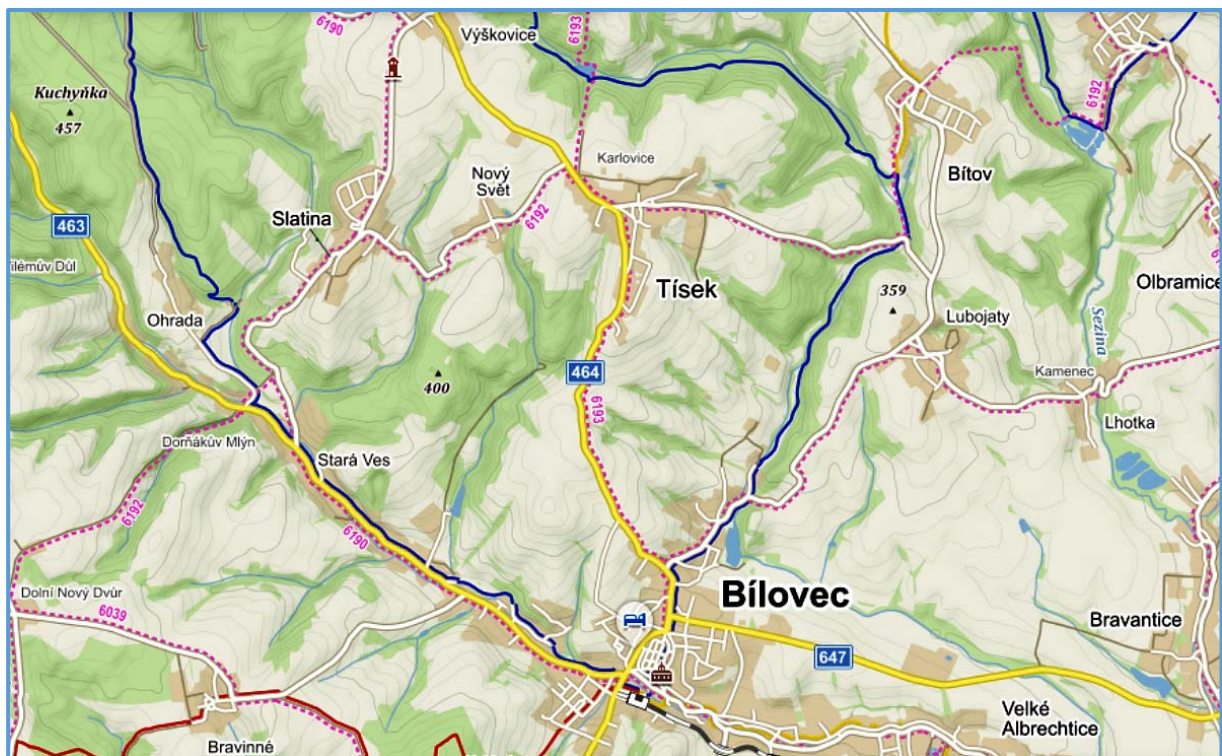
IDS	Integrovaný dopravní systém /rozumí se takový způsob zajištění veřejné dopravy v území, v němž jednotlivé druhy dopravy vzájemně spolupracují a vytvářejí tak přehledný a jednoduchý systém vzájemně provázaných linek s jednotným tarifem, přepravními podmínkami a pravidelnými intervaly mezi spoji/.
ITS	Inteligentní dopravní systémy / dopravní telematika
JSDI ČR	Jednotný systém dopravních informací České republiky
KÚ	Krajský úřad
MD	Ministerstvo dopravy České republiky
MHD	Městská hromadná doprava
MSK	Moravskoslezský kraj
ORP	Obec s rozšířenou působností
Os	Osobní vlak
Oskm	Osobokilometr
P+R	Systém zaparkuj a jeď prostředky hromadné dopravy
R	Rychlík
RŽD	Regionální železniční doprava
SEA	Z anglického /strategic environmental assessment – strategické posuzování vlivů na životní prostředí/ je proces posuzování vlivu střednědobých a dlouhodobých politických, hospodářských a dalších záměrů a přístupů na životní prostředí.
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SH	Silniční hospodářství
SLDB	Sčítání lidu domů a bytů
SO ORP	Správní obvod obce s rozšířenou působností
Sp	Spěšný vlak

Systémová provozní integrace	Systémová provozní integrace je rozhodujícím rozvojovým aspektem IDS, protože vyjadřuje realizaci dynamických provozních vazeb mezi dopravci v systému za působení uplatnění ITG za podpory množiny organizačních, legislativních, ekonomických a technických aspektů. Systémová provozní integrace vede zpravidla k výraznému zvýšení efektivity systému integrované dopravy.
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
TG	Taktový grafikon
AN	Autobusové nádraží
ÚOHS	Úřad pro ochranu hospodářské soutěže
VaV	Věda a výzkum / projekt vědy a výzkumu
VLD	Veřejná linková doprava
Vlkm	Vlakokilometr
ZDS	Zadávací dokumentace stavby
ZVS	Závazek veřejné služby
ŽP	Životní prostředí
Žst.	Železniční stanice



GENEREL DOPRAVY VE MĚSTĚ BÍLOVCI

Návrhová část



Objednatel: **Město Bílovec**
Slezské náměstí 1, 743 01 Bílovec

Zhotovitel: **KPM CONSULT, a.s.**
Kounicova 688/26, Brno

Datum: **3. prosince 2018**

Použité zkratky a pojmy	5
1. Úvod.....	8
2. Automobilová doprava	8
2.1. Změny organizace a regulace bez zásadních zásahů do dopravní infrastruktury	9
2.1.1. Organizace dopravy v celé síti ZÁKOS	9
2.1.2. Bezpečnost a plynulost provozu na ZÁKOS	10
2.1.3. Bezpečnost a plynulost dopravy na ZÁKOS v přidružených obcích	11
2.2. Modernizace dopravní infrastruktury.....	12
2.2.4. Celková rekonstrukce úseku sil. II/647 ul. 17. listopadu včetně obou křižovatek s ul. Ostravskou a Novou cestou	12
2.2.4.1. Obrázek.....	13
2.2.5. Rekonstrukce křižovatek ul. Opavská x ul. Nová cesta a ul. Nová cesta x ul. Čs. armády.....	15
2.2.5.1. Obrázek.....	16
2.2.5.2. Popis obrázku	18
2.2.6. Zlepšování stavu mostů	19
2.2.7. Zlepšování stavu lávek a mostů.....	20
2.2.8. Rekonstrukce místní komunikace a opěrné zdi ve Lhotce	21
2.3. Návrhy nových prvků infrastruktury.....	22
2.3.9. Zvýšení bezpečnosti provozu a zpřístupnění území podél ul. Ostravské	22
3.3.7.1. Obrázky dílčích řešení.....	23
2.3.10. Úpravy úseku ul. Nová cesta mezi křižovatkami ul. Opavská – ul. 17. listopadu	26
2.3.11. Zřízení jednosměrného výjezdu z centra na ulici Nová cesta v trase ulice Tkalcovská	27
3.3.7.2. Obrázek.....	27
3.3.7.3. Popis obrázku.....	29
2.3.12. Úpravy ul. Čs. armády v úseku od křižovatky se sil. II/647 po křižovatku se sil. III/46419.....	29

2.3.13.	Podélný sklon sil.II/647 v úseku Labuť.....	30
2.3.14.	Propojení lokality Střelnice na lokalitu Radotín místní komunikací.....	32
3.3.7.4.	Obrázek.....	33
3.3.7.5.	Popis obrázku.....	35
2.3.15.	Dopravní obsluha plánované průmyslové zóny.....	35
3.3.7.6.	Obrázek.....	36
2.3.16.	Obnova a nová výstavba komunikací v Bílovci a v místních částech.....	38
3.	Veřejná osobní doprava.....	39
3.1.	Změny organizace a regulace bez zásadních zásahů do dopravní infrastruktury...40	
3.1.1.	Návaznost vlaků v přestupním uzlu Studénka.....	40
3.1.2.	Návaznost vlaků na autobusy v přestupním uzlu Bílovec.....	41
3.1.3.	Závady na zastávkách VHD.....	42
3.1.4.	Systém MHD v městě Bílovec.....	43
3.2.	Modernizace dopravní infrastruktury.....	45
3.2.5.	Zastávkový záliv na ulici Opavská u křižovatky se silnicí II/647.....	45
3.2.6.	Nový zastávkový záliv na ulici Ostravská ve směru od Ostravy.....	46
3.2.6.1.	Obrázek.....	47
3.3.	Návrhy nových prvků infrastruktury.....	49
3.3.8.	Nový přestupní uzel v místní části Lubojaty.....	49
4.	Statická doprava.....	50
4.1.	Změny organizace a regulace bez zásadních zásahů do dopravní infrastruktury...51	
4.1.1.	Zavedení rezidenčního parkování na parkovištích u tří věžových panelových domů 51	
4.1.2.	Zavedení podélného parkování na ulici 17. listopadu v úseku po křižovatku s ul. Ostravskou.....	51
4.1.3.	Zavedení omezeného parkování na parkovišti u kostela sv. Barbory.....	52
4.1.4.	Zavedení omezeného parkování na parkovišti Příkopní ulice.....	53
4.2.	Modernizace dopravní infrastruktury.....	53
4.2.5.	Rozšíření parkovacích možností u nádraží.....	53

4.2.6.	Rozšíření ulice Šmeralova spolu s realizací podélného parkování nebo chodníku	54
4.3.	Návrhy nových prvků infrastruktury	55
4.3.7.	Parkování v okolí sportovní haly a ZŠ Komenského	55
4.3.7.1.	Obrázek varianta 1	56
4.3.7.2.	Popis obrázku varianta 1	58
4.3.7.3.	Obrázek varianta 2	58
4.3.7.4.	Popis obrázku varianta 2	60
4.3.8.	Zvýšení kapacity parkování u polikliniky s návazností na ulici Nová cesta	60
4.3.9.	Zvýšení kapacity parkovišť u hřiště a hřbitova na Ostravské ulici	61
4.3.10.	Vybudování parkoviště v prostoru bývalého koupaliště	61
4.3.11.	Zvýšení kapacity parkovišť u tří výškových panelových domů na ul. Ostravská a na ul. Radotínské	62
4.3.12.	Rozšíření parkovacích možností v obci Bravinné u hřbitova	63
4.3.12.1.	Obrázek	65
4.3.13.	Vybudování parkovacích míst za domem číslo 68 v Bílovci (ul. Městský kopec)	67
4.3.13.1.	Obrázek	67
5.	Cyklistická doprava	69
5.1.	Změny organizace a regulace bez zásadních zásahů do infrastruktury	70
5.1.1.	Vyhledání optimální trasy přechodu cyklistické regionální trasy 6190 přes páteřní komunikaci II/647	70
5.1.2.	Zlepšení stavu polních cest v mikroregionu Bílovecka	71
5.1.3.	Prověření rozvoje místních cyklotras	72
5.2.	Modernizace dopravní infrastruktury	73
5.2.4.	Dobudování kontinuálního vedení cyklostezky v místní části Stará Ves	73
5.2.5.	Dobudování kontinuálního vedení cyklostezky v místní části Stará Ves	74
5.2.6.	Navýšení doprovodné infrastruktury cyklodopravy na území města Bílovec	75
5.3.	Návrhy nových prvků dopravní infrastruktury	76
5.3.7.	Vybudování místní cyklostezky mezi Střelnicí a Radotínem	76

6.	Pěší doprava	77
6.1.	Změny organizace a regulace bez zásadních zásahů do dopravní infrastruktury ...	78
6.1.1.	Dopravní značení přechodů pro chodce v přidružených obcích	78
6.1.2.	Řešení bezbariérovosti a způsobu užití dopravního značení přechodů pro chodce a míst pro přecházení.....	79
6.2.	Modernizace dopravní infrastruktury.....	80
6.2.3.	Umístění a osvětlení přechodů dle ČSN 73 61 10	80
6.2.4.	Organizace provozu na sil. II/647 v úseku Ostravská – Nová cesta	81
6.2.5.	Rekonstrukce pěších komunikací vč. chodníků podél ul. Čs. armády.	82
6.2.6.	Rekonstrukce Zámeckých schodů.	83
6.2.7.	Zlepšování technického stavu chodníků ve městě Bílovec.....	83
6.2.8.	Zlepšování technického stavu chodníků v místních částech	84
6.3.	Návrh nových prvků dopravní infrastruktury	85
6.3.9.	Bezbariérové přístupy k nástupištím zastávek veřejné hromadné dopravy v celém městě i místních částech.	85
6.3.10.	Rozšiřování sítě chodníků.....	86
7.	Shrnutí.....	87
8.	Přílohy	89

Použité zkratky a pojmy

B+R	Systém přijed' na kole a jed' prostředky hromadné dopravy
BČK	Bezkontaktní čipová karta
CDV	Cena dopravního výkonu
ČD	České dráhy a.s.
ČR	Česká republika
ČSÚ	Český statistický úřad
DS	Dopravní systém

EON	Ekonomicky oprávněné náklady
ES	Evropské společenství
EU	Evropská unie
HZS	Hasičský záchranný sbor
GVD	Grafikon vlakové dopravy
IAD	Individuální automobilová doprava
IDS	Integrovaný dopravní systém /rozumí se takový způsob zajištění veřejné dopravy v území, v němž jednotlivé druhy dopravy vzájemně spolupracují a vytvářejí tak přehledný a jednoduchý systém vzájemně provázaných linek s jednotným tarifem, přepravními podmínkami a pravidelnými intervaly mezi spoji/.
ITS	Inteligentní dopravní systémy / dopravní telematika
KÚ	Krajský úřad
MD	Ministerstvo dopravy České republiky
MHD	Městská hromadná doprava
MSK	Moravskoslezský kraj
ORP	Obec s rozšířenou působností
Os	Osobní vlak
P+R	Systém zaparkuj a jeď prostředky hromadné dopravy
R	Rychlík
RŽD	Regionální železniční doprava
SH	Silniční hospodářství
SLDB	Sčítání lidu domů a bytů
SO ORP	Správní obvod obce s rozšířenou působností
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty

AN	Autobusové nádraží
VaV	Věda a výzkum / projekt vědy a výzkumu
VLD	Veřejná linková doprava
Vlkm	Vlakokilometr
ZVS	Závazek veřejné služby
ŽP	Životní prostředí
žst.	Železniční stanice
ZÁKOS	Základní komunikační systém
MK	Místní komunikace
Sil II. sil. III. třídy	Silnice II.třídy, silnice III. třídy
VOD	Veřejná osobní doprava
SSZ	Světelně signalizační zařízení
Kanalizace provozu	Organizace dopravy (provozu) vodorovným dopravním značením
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj
RZ	Registrační značka
MÚ, MěÚ	Městský úřad
RPDI	Roční průměr denních intenzit

1. Úvod

Návrh jednotlivých opatření vychází z analytické části Generelu dopravy ve městě Bílovci, z identifikace uvedených problémů a nedostatků. Do analytické i návrhové zprávy byly zapracovány relevantní připomínky z veřejných projednání. Jednotlivé návrhy opatření jsou členěny dle dopravních módů a jsou soustředěny dle zadání předmětu díla do následujících oblastí:

- a) **Změny organizace a regulace dopravy bez zásadních zásahů do dopravní infrastruktury** (dopravní management) - dopravní zklidňování, regulace na stávajících komunikacích, preference veřejné dopravy apod.
- b) **Modernizace dopravní infrastruktury** – rozšiřování/zúžení/dostavby komunikací, přestavba křižovatek pro zvýšení bezpečnosti, kapacity a omezení zdržení, rekonstrukce zastávek VHD a přestupních uzlů, omezení střetů mezi jednotlivými druhy dopravy: pěší, cyklistická, automobilová, veřejná hromadná doprava.
- c) **Návrhy nových prvků dopravní infrastruktury** - budování nových komunikací, posouzení možností veřejné dopravy, výstavba cyklistických stezek, budování nových zastávek atd.

V souladu se zadáním veřejné zakázky je každé navržené koncepční opatření pro jednotlivé druhy doprav strukturováno takto:

- identifikace a stručné pojmenování problému;
- návrh řešení, definování hlavních motivů návrhu;
- charakteristika konkrétních opatření;
- definice a návrh priorit;
- očekávaný efekt a přínos opatření;
- požadavky na koordinaci s jinými opatřeními;
- vazba na urbanizaci území (průmyslové zóny, oblast obytné zástavby atd.);
- posouzení z hlediska životního prostředí;
- návrhy na změny ÚP (včetně identifikace problémů v území – doplněno výkresovou částí);
- odhadovaná finanční náročnost uvedeného opatření.

Návrhy jsou v souladu se zadáním zpracovány výhledově do roku 2027 s etapizací realizace prioritních opatření v horizontu 5 let, takto:

- **I. horizont – do 5 let.**
- **II. horizont – 5 -10 let – střednědobý.**
- **III. horizont - nad 15 let – dlouhodobý.**

2. Automobilová doprava

Realizace většiny opatření v automobilové dopravě bude vyžadovat součinnost města Bílovce s Moravskoslezským krajem, vzhledem k tomu, že se jedná o návrhy úprav prováděné nebo zasahující do majetku MSK, tj. silnic II. a III. třídy. V těchto případech bude nezbytná dohoda, kdo bude financovat zpracování projektové dokumentace a kdo bude financovat vlastní realizaci.

2.1. Změny organizace a regulace bez zásadních zásahů do dopravní infrastruktury

V této části dokumentu jsou soustředěna opatření, která nevyžadují zásadní zásahy do dopravní infrastruktury. Jejich předmětem je odstranění nedostatků ve vodorovném či svislém dopravním značení komunikací, které je spojeno s bezpečnostními a organizačními faktory v silniční dopravě. Nejvíce nedostatků bylo řešiteli zjištěno na komunikacích základního komunikačního systému (ZÁKOS) silnicích II. a III. třídy spravovaných MSK.

2.1.1. Organizace dopravy v celé síti ZÁKOS

1	Organizace dopravy v celé síti ZÁKOS	Zajištění dostatečné orientace pro řidiče v síti pozemních komunikací a v příjezdech k jednotlivým cílům ve městě i místních částech.
----------	---	--

Stručné pojmenování identifikovaného problému

Chybí komplexní pojetí orientačního dopravního značení. Není dopracováno orientační dopravní značení na příjezdech k dálnici D1. V křižovatkách ZÁKOS nejsou zohledněny dopravní směry k místním částem města Bílovice.

Návrh řešení, definování hlavních motivů návrhu

Cílem opatření je zajistit dostatečnou orientaci pro řidiče na pozemních komunikacích a na příjezdech k jednotlivým cílům – ve městě i do místních částí ve správním území města Bílovice a usnadnit řidičům lokalizaci těchto cílů.

Charakteristika opatření – definice priority

Zohlednění příslušnosti místních částí Stará Ves, Bravinné, Lhotka, Lubojaty, Ohrada a Výškovice k městu Bílovec užitím informačních dopravních značek IS3-IS4. Doplnění informačního dopravního značení v křižovatkách ZÁKOS dopravními značkami IS 3 a IS 4. Doplnění orientačního značení pro příjezdy k dálnici D1. Vypracování systému orientačního dopravního značení v území města včetně místních částí ve smyslu zásad předpisu TP 100 – Zásady pro umístění orientačního dopravního značení na pozemních komunikacích. Vzhledem k tomu, že se jedná o úpravy dopravního značení, které jsou součástí silnic II. a III. třídy, bude nutné jednání s odborem dopravy KÚ MSK.

Očekávaný efekt a přínos opatření

Zjednodušení orientace a zefektivnění dojezdů řidičů vozidel jak k jednotlivým cílům města Bílovice, tak i příjezdu k dálnici D1 a dalším cílům.

Vazba na urbanizaci území a požadavky na koordinaci s jinými opatřeními – není nutná

Posouzení z hlediska životního prostředí

Řádná instalace tohoto dopravního značení by měla přispět ke snížení zbytečných jízd při hledání správné příjezdové (i odjezdové) trasy a tím i snížení negativních vlivů z dopravy na životní prostředí.

Opatření má ekologické aspekty. Mělo by přispět ke zlepšení ovzduší v městě Bílovec.

Návrhy na změny ÚP – není potřeba

Odhadovaná finanční náročnost uvedeného opatření:

Projekt **40 000,- Kč.**

Realizace **500 000,- Kč.**

Doporučený termín realizace: Příprava - I. horizont. Realizace – dle výsledků projednání se MSK.

2.1.2. Bezpečnost a plynulost provozu na ZÁKOS

2	Bezpečnost a plynulost provozu na ZÁKOS	Pro kvalitnější zajištění dopravní obsluhy území při respektování požadavků bezpečnosti a plynulosti dopravy organizovat provoz vodorovným dopravním značením v křižovatkách ZÁKOS.
----------	--	--

Identifikace a stručné pojmenování problému

Pro kvalitnější zajištění dopravní obsluhy území při respektování požadavků bezpečnosti a plynulosti dopravy organizovat provoz vodorovným dopravním značením v křižovatkách ZÁKOS zejména sil. II/464 se sil. III/46414 směr Lubojaty (z důvodu komplexnosti návrhu byla posouzena i území mimo katastr Bílovce a osadních částí, průjezdná: tj. v Tisku doporučit MSK, totéž v křiž. III/46414 s místní komunikací vedoucí k úřadu, dále se silnicí vedoucí na Nový svět), se silnicí vedoucí na Slatinu a vyznačit hlavní směr na sil. II/465 vedoucí na Těškovice. V městě Bílovci ponechat hlavní komunikaci v křižovatce se sil. III/46414, především z důvodu převažující dopravní zátěže v trase sil. II/464 a stavebně technického uspořádání křižovatky (psychologická přednost v trase sil. II/464). Doporučené úpravy v obcích v oblasti ORP by měly být zaslány těmto obcím s výzvou ke společnému řešení. Doporučené úpravy mimo katastrální území Bílovce a místních částí, tj. v obcích v oblasti ORP a ve správě kraje, by jim měly být zaslány jako podnět a případně s výzvou ke společnému řešení.

Návrh cílového řešení, definování hlavních motivů návrhu

Zabezpečit hlavní dopravní směry s nejvyšším dopravním zatížením v křižovatkách přehledným a jednoznačným dopravním značením.

Charakteristika opatření – definice priority

Plynulost a bezpečnost dopravy v trasách ZÁKOS a průjezdů jeho křižovatkami v souladu s TP 65 zásadami pro dopravní značení na pozemních komunikacích.

Vzhledem k tomu, že se jedná o úpravy dopravního značení, které je součástí silnic II. a III. třídy, bude nutné jednání s odborem dopravy KÚ MSK.

Očekávaný efekt a přínos opatření

Zjednodušení a zefektivnění průjezdu vozidel křižovatkami při zajištění vyšší bezpečnosti dopravy.

Vazba na urbanizaci území a požadavky na koordinaci s jinými opatřeními

- vazba není nutná,
- u požadavků na koordinaci je třeba zohlednit vazbu na opatření 2.1.1.

Posouzení z hlediska životního prostředí

Plynulost dopravy v křižovatkách by měla přispět ke zvýšení kvality životního prostředí. Opatření má ekologické aspekty. Mělo by přispět k zlepšení ovzduší ve městě Bílovce.

Návrhy na změny ÚP – nejsou třeba

Odhadovaná finanční náročnost uvedeného opatření:

Projekt **30 000,-** Kč.

Realizace **300 000,-** Kč.

Doporučený termín realizace: Příprava - I. horizont. Realizace – dle výsledků projednání s MSK.

2.1.3. Bezpečnost a plynulost dopravy na ZÁKOS v přidružených obcích

3	Bezpečnost a plynulost dopravy na ZÁKOS v přidružených obcích	Zabezpečit přehledným a jednoznačným dopravním značením dopravní směry s nejvyšším dopravním zatížením v křižovatkách vyznačením vodorovným dopravním značením. V místech autobusových zastávek vyznačit prostor zastávky V 11a. Realizovat zpracovanou PD na instalaci měřičů rychlosti jízdy na ZÁKOS (1x Ohrada, 1x Stará Ves, 1x Bravinné, 2x Výškovice, 2x Lubojaty).
----------	--	---

Identifikace a stručné pojmenování problému

Nedostatečné, především vodorovné, dopravní značení v křižovatkách Základního komunikačního systému (dále jen ZÁKOS) s ostatními pozemními komunikacemi, zejména silnicemi III. třídy a v místech autobusových zastávek veřejné hromadné dopravy

Návrh řešení, definování hlavních motivů návrhu

Zabezpečit přehledným a jednoznačným dopravním značením dopravní směry s nejvyšším dopravním zatížením v křižovatkách vyznačením vodorovným dopravním značením. V místech autobusových zastávek vyznačit prostor zastávky V 11a. Realizovat zpracovanou PD na instalaci měřičů rychlosti jízdy na ZÁKOS (1x Ohrada, 1x Stará Ves, 1x Bravinné, 2x Výškovice, 2x Lubojaty).

Charakteristika opatření – definice priority

Plynulost a bezpečnost dopravy v trasách ZÁKOS, průjezdů jeho křižovatkami a v místech autobusových zastávek Veřejné hromadné dopravy v souladu se TP 65 zásadami pro dopravní značení na pozemních komunikacích.

Vzhledem k tomu, že se jedná o úpravy dopravního značení, které jsou součástí silnic II. a III. třídy, bude nutné jednání s odborem dopravy KÚ MSK.

Očekávaný efekt a přínos opatření

Zjednodušení a zefektivnění průjezdu vozidel křižovatkami a v okolí zastávek Veřejné hromadné dopravy pro zajištění vyšší bezpečnosti dopravy.

Vazba na urbanizaci území a požadavky na koordinaci s jinými opatřeními

- u vazby na urbanizaci území není nutná,
- u požadavků na koordinaci je potřeba zohlednit vazbu na opatření 2.1.2.

Posouzení z hlediska životního prostředí

Plynulost dopravy v křižovatkách by měla přispět ke zvýšení kvality životního prostředí.

Opatření má ekologické aspekty. Mělo by přispět ke zlepšení ovzduší.

Návrhy na změny ÚP – není potřeba

Odhadovaná finanční náročnost uvedeného opatření (bez měřičů rychlosti jízdy):

Projekt **30 000,- Kč.**

Realizace **420 000,- Kč.**

Doporučený termín realizace: Příprava - I. horizont. Realizace – dle výsledků projednání s MSK .

2.2. Modernizace dopravní infrastruktury

V této kapitole jsou uvedena opatření, která navrhuje modernizaci stávající infrastruktury, jejich předmětem je i rekonstrukce mostů a lávek.

2.2.4. Celková rekonstrukce úseku sil. II/647 ul. 17. listopadu včetně obou křižovatek s ul. Ostravskou a Novou cestou

4	Celková rekonstrukce úseku sil. II/647 ul. 17. listopadu včetně obou křižovatek s ul. Ostravskou a Novou cestou	Omezení počtu kolizních směrů v křižovatce Nová cesta x 17. listopadu, zřízení samostatného pruhu pro směr od centra do ul. 17 listopadu, zřízení parkovacího pruhu, usměrnění provozu vodorovným dopravním značením, ověření délky přechodu pro chodce do centra ve směru od ul. 17. listopadu.
----------	--	---

Identifikace a stručné pojmenování problému

Jde o lokalitu v těsné blízkosti centra města, mezi dvěma úrovněmi křižovatkami, stykovou ul. Ostravská x ul. 17. listopadu a odsazenou průsečnou ul. 17. listopadu x ul. Nová cesta. Ústí zde dále místní komunikace ul. Sklenářská, ul. Jeremenkova a ul. Zahradní. Daný úsek je ovlivňován jak vlastní existencí centra, tak i průjezdnou dopravou. Provoz je zde také ovlivňován intenzivním pohybem školní mládeže vzhledem k blízkosti školy.

Úsek je řešen jako obousměrná, dvoupruhová směrově nedělená komunikace, na jedné straně s vyznačeným parkovacím pruhem bez organizace parkování, na druhé straně s travnatým pásem šířky cca 6 m. Blízkost centra, obou křižovatek, potřeba přímé obsluhy přílehlých objektů a tranzitní doprava tvoří daný úsek nepřehledný a dopravě nebezpečný. Analýzou provedených záznamů z kamer byly zjištěny kolizní situace. Jako nejproblematictější se jeví odbočování vozidel z hlavní komunikace od Ostravy na vedlejší komunikaci do centra. Jelikož není provoz organizován vodorovným dopravním značením, někteří řidiči se v křižovatce zastaví tak, že zablokují všechna vozidla za sebou a způsobí neprůjezdnost křižovatky. Křižovatka je zatížena rovněž intenzivním pohybem pěších zejména v trase ul. 17. listopadu směrem do a z centra.

Návrh řešení, definování hlavních motivů návrhu

Je třeba provést celkovou rekonstrukci tohoto úseku komunikace. Zejména je třeba se zaměřit na:

- omezení počtu kolizních směrů v křižovatce ul. Nová cesta x ul. 17. listopadu (například pouze jednosměrný vjezd do centra),
- zřízení a vyznačení samostatného řadícího pruhu pro směr přímo od centra po ul. 17. listopadu (na úkor travnatého pásu),
- zřízení a vyznačení parkovacího pruhu jen na podélné stání s časovým omezením parkování (jen na krátkodobé parkování),
- usměrnění provozu v úseku vhodným vodorovným dopravním značením (jízdni pruhy, chodce přechody, parkovací pruh),
- ověření délky přechodů pro chodce z hlediska rozhledových poměrů a vyklizovací doby zejména ve směru ul. 17. listopadu – centrum a přes ulice Jeremenkovu a Zahradní.

Charakteristika opatření – definice priority

Omezení kolizních bodů, zřízení samostatného řadícího pruhu pro směr od centra, zřídit a vyznačit parkovací pruh, usměrnit provoz vhodným vodorovným značením, omezit délku přechodu pro chodce.

Vzhledem k tomu, že se jedná o stavební úpravy i úpravy dopravního značení, které jsou součástí silnic II. a III. třídy, bude nutné jednání s odborem dopravy KÚ MSK.

Očekávaný efekt a přínos opatření

Zjednodušení a zefektivnění průjezdu vozidel úsekem a návaznými křižovatkami pro zajištění vyšší bezpečnosti dopravy.

Vazba na urbanizaci území a požadavky na koordinaci s jinými opatřeními

- vazby na urbanizaci území musí zohlednit projektová dokumentace,
- u požadavků na koordinaci je potřeba zohlednit vazbu na opatření 6.1.2.

Posouzení z hlediska životního prostředí

Předpokládá se zvýšení plynulosti a bezpečnosti dopravy v úseku i přilehlých křižovatkách, které by mělo přispět ke zvýšení kvality životního prostředí snížením hlukové a emisní zátěže.

Návrhy řešit s ohledem na možnost zachování vzrostlých stromů v lokalitě, případně jejich náhradou.

Opatření má ekologické aspekty. Mělo by přispět k zlepšení ovzduší.

Návrhy na změny ÚP – návrh řešení nepředpokládá návrhy na změny ÚP, pokud nevyplnou z rozsahu zpracování PD

Odhadovaná finanční náročnost uvedeného opatření:

Projekt **150 000,-** Kč.

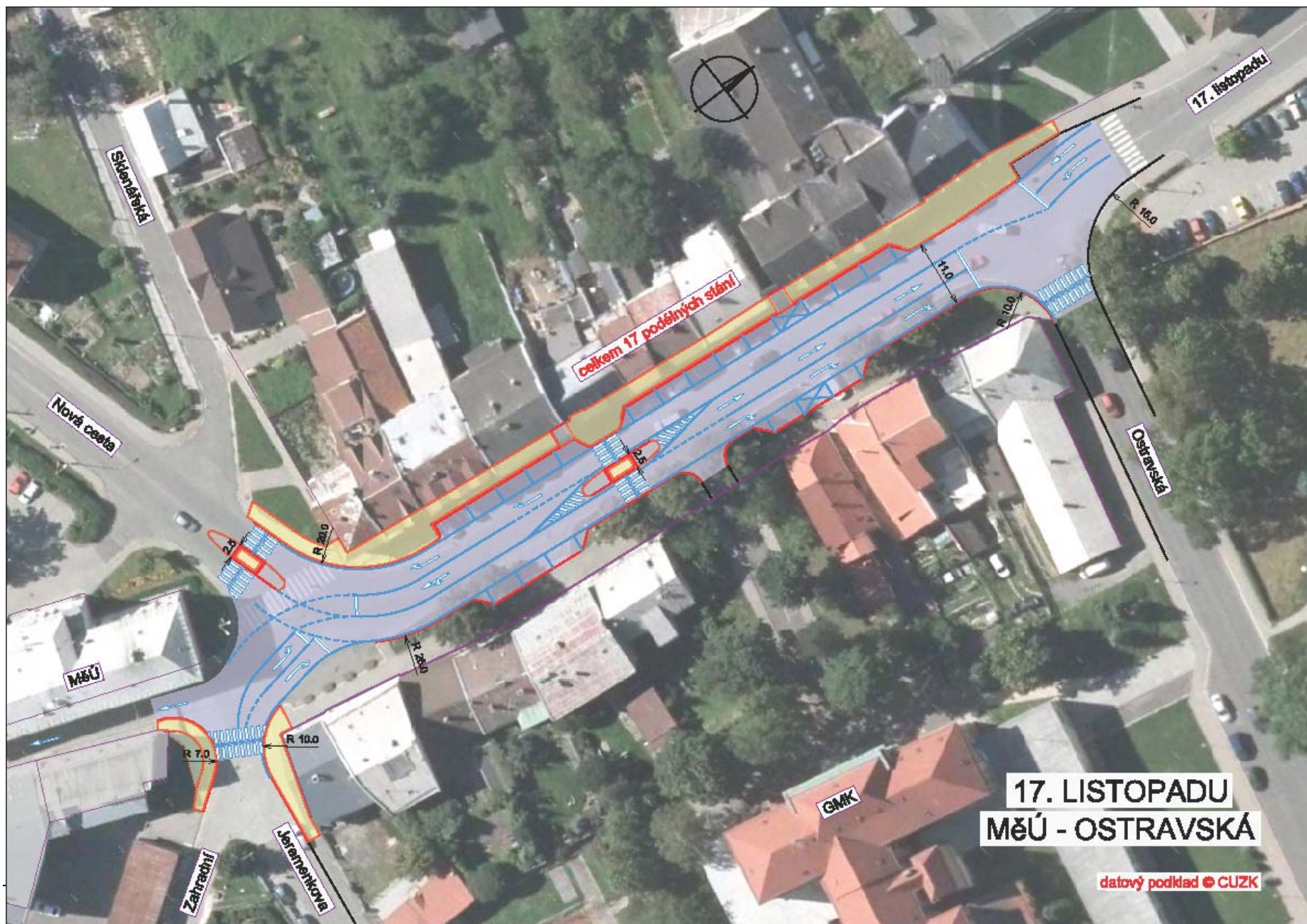
Realizace **5 000 000,-** Kč.

Doporučený termín realizace: Příprava - I. horizont. Realizace – dle výsledků projednání s MSK.

Návrhem řešení se zabývala studie týmu odborníků v roce 2016, jejímž výsledkem byl návrh řešení, jenž vychází z třípruhového uspořádání, kdy střední pruh je určen pro jízdu přímou a pro levé odbočení. Jsou upřesněny polohy několika vjezdů do domů a ke Gymnáziu Mikoláše Koperníka. Podle těchto vjezdů bylo navrženo uspořádání parkovacích stání a poloha přechodu pro chodce s dělicím ostrůvkem.

Při projekčním zpracování je nutné zvážit rozšíření šířky komunikace s ohledem na využívání komunikace nákladními automobily (pro jejich snadný průjezd).

2.2.4.1. [Obrázek](#)





Ilustrační foto

2.2.5. Rekonstrukce křižovatek ul. Opavská x ul. Nová cesta a ul. Nová cesta x ul. Čs. armády

5	Rekonstrukce křižovatek ul. Opavská x ul. Nová cesta a ul. Nová cesta x ul. Čs. armády	Ověřit potřebu řízení obou křižovatek světelnou signalizací, usměrnit provoz v obou křižovatkách úpravou vodorovného dopravního značení, v rameni ul. Opavské zřídit autobusovou zastávku v zálivu, dosáhnout odsunutí vjezdové brány Massagu.
---	---	---

Identifikace a stručné pojmenování problému

Jedná se o lokalitu křižovatek ZÁKOS v těsné blízkosti centra města zatíženou především místní a tranzitní dopravou se dvěma odsazenými úroňovými křižovatkami, z nichž jedna (ul. Opavská x ul. Dukelská) je styková, druhá je čtyřramenná průsečná (ul. Čs. armády x ul. Nová cesta x ul. Dukelská x ul. Radotínská). Je zde velmi intenzivní pohyb chodců ve všech směrech. Významný podíl vnitroměstské dopravy zde generuje výjezd z centra města. Lokalita obou křižovatek vykazuje nejvyšší intenzity dopravy z celého sledovaného území, a to především individuální automobilové dopravy v období dopravní špičky. Tato lokalita také vykazuje relativně nejvyšší dopravní nehodovost.

Návrh řešení, definování hlavních motivů návrhu

Pro zvýšení plynulosti a bezpečnosti dopravy v této lokalitě je nezbytné, a to i s respektováním možných a očekávaných vývojových trendů ve zvyšování intenzit dopravy, realizovat následující opatření:

- ověření potřeby řízení provozu obou křižovatek světelnou signalizací jako jednoho uzlu s časovou závislostí na denním průběhu dopravních intenzit,
- usměrnit a optimalizovat provoz v obou křižovatkách úpravou vodorovného dopravního značení,
- v ramenech ul. Radotínská a Opavská zajistit bezpečnější přecházení pro chodce vytvořením středových ostrůvků,
- v rameni ul. Opavské na výjezdu z křižovatky zřídit autobusovou zastávku v zálivu,

- upravit organizaci vjezdu do čerpací stanice pohonných hmot a výjezdu z ní včetně zvýšení kapacity ramene ul. Opavské v křižovatce zvážením rozšíření mostu v trase ul. Nová cesta (případně částečným zatrubněním potoka Bílovka),
- pro zvýšení kapacity obou křižovatek a plynulosti provozu dosáhnout odsunutí brány ve vjezdu do areálu fy Massag dále od křižovatky tak, aby čekající vozidla s návěsy před vjezdem do areálu neblokovala provoz na hlavní komunikaci.

Charakteristika opatření – definice priority

Zvýšení kapacity obou křižovatek pro **očekávaný nárůst intenzit dopravy** (viz dopravní modely v analytické části generelu) a z toho vyplývajícího vzniku dopravních kongescí a dopravních nehod v období dopravní špičky.

Vzhledem k tomu, že se jedná o stavební úpravy i úpravy dopravního značení, které jsou součástí silnic II. a III. třídy, bude nutné jednání s odborem dopravy KÚ MSK. Pokud by byl do projektu zahrnut i zásah do vodního toku Bílovka, pak je nutné i projednání se s. p. Povodí Odry. Obdobně je nutno projednat s firmou Massag posun vjezdové brány do areálu.

Očekávaný efekt a přínos opatření

Výsledkem vlastního projektu a následné realizace bude zjednodušení a zefektivnění průjezdu vozidel křižovatkami a pohybu chodců při zajištění vyšší bezpečnosti dopravy.

Vazba na urbanizaci území a požadavky na koordinaci s jinými opatřeními

- vazby na urbanizaci území musí definovat a zohlednit projektová dokumentace,
- u požadavků na koordinaci je potřeba zohlednit vazbu na opatření 6.1 2.

Posouzení z hlediska životního prostředí

Předpokládá se zvýšení plynulosti a bezpečnosti dopravy v křižovatkách, které by mělo přispět ke zvýšení kvality životního prostředí snížením hlukové a emisní zátěže.

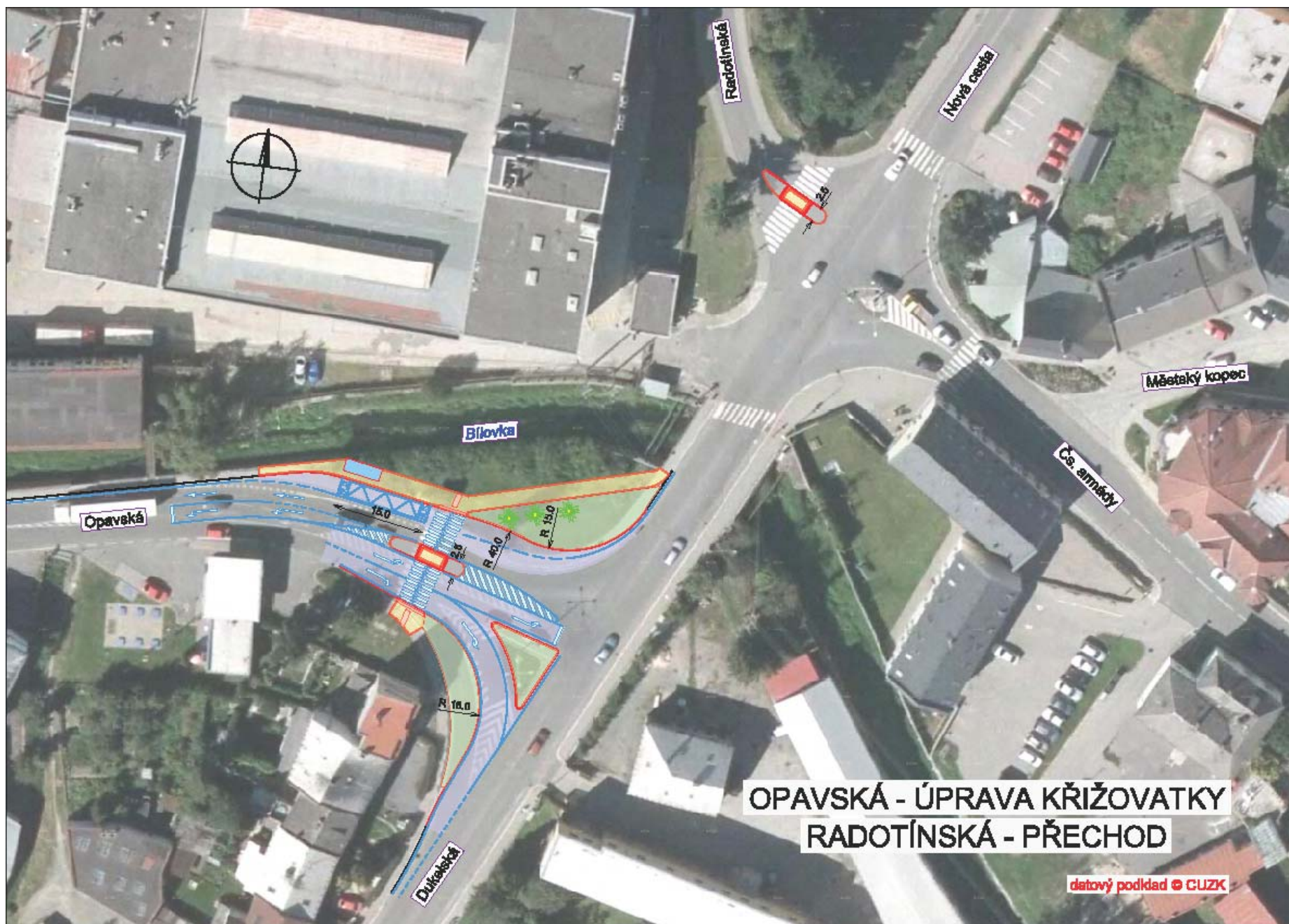
Návrhy na změny ÚP – navržené řešení nepředpokládá změny ÚP, pokud nevyplnou z rozsahu zpracování PD.

Odhadovaná finanční náročnost uvedeného opatření:

Projekt: **260 000,- Kč**; realizace: **7 000 000,- Kč**.

Doporučený termín realizace: Příprava - **I. horizont**; realizace – dle výsledků projednání s MSK.

2.2.5.1. [Obrázek](#)



**OPAVSKÁ - ÚPRAVA KŘIŽOVATKY
RADOTÍNSKÁ - PŘECHOD**

2.2.5.2. Popis obrázku

Současný stav křižovatky ul. Dukelská x ul. Opavská

Ulice Dukelská za mostem pokračuje jako Nová cesta, sil. č. II/647. Šířka vozovky mezi chodníkovými obrubami je v celé délce cca 9,0 m. Šířkové uspořádání křižovatky je dostatečně velkorysé, což eliminuje vznik nehod v případě drobných řídicích chyb. V období posledních pěti let zde nedošlo k žádné dopravní nehodě.

Před mostem je křižovatka tvaru T s ulicí Opavskou, za přechodem v Opavské ulici je umístěna autobusová zastávka. Jsou zde dva zásadní nedostatky, které doporučujeme odstranit. Délka přechodu je 14 m, byť je přerušen vodorovným značením délky 2,0 m. Hrana v zastávce je v oblouku malého poloměru a vodorovné značení nevymezuje autobusovou zastávku.



Menším nedostatkem je absence levého odbočovacího pruhu z ul. Dukelské na ul. Opavskou a v opačném směru nedefinovaný připojovací pruh v Opavské ulici. Současná šířka vozovky umožňuje zřídit krátký odbočovací i připojovací pruh. Stavební úprava by se týkala jen zatravněného trojúhelníkového ostrůvku.

Návrh úprav křižovatky ul. Dukelská x ul. Opavská

Od mostu je navrhována nová poloha obruby do Opavské ulice s poloměrem 15,0 m, následuje krátký vratný oblouk poloměru 40 m a přímý úsek přes přechod a zastávku tečně se napojující do současného oblouku na výjezdu ze zastávky. Přechod bude vybaven ostrůvkem šířky 2,50 m a bude upraveno vodorovné značení.

V místě zastávky bude chodník rozšířen na 3,0 m. Od mostu přes Bílovku bude chodník veden k přechodu přes Opavskou ulici přímo, nebude již nepřirozeně kopírovat obrubu vozovky. Zkrácení je pro pěší o 6 m, tedy o 16%.

Návrh úprav křižovatky ul. Nová cesta x ul. Radotínská

V křižovatce ul. Nová cesta x ul. Radotínská doporučujeme zřídit ostrůvek na přechodu přes Radotínskou ulici, aby byla zajištěna bezpečnost chodců a byly lépe směřovány automobily ve vztahu k protější ulici Čs. armády.

2.2.6. Zlepšování stavu mostů

6	Zlepšování technického stavu mostů	Odstranění špatného stavebně technického stavu mostních objektů. V první fázi rekonstrukce mostu B1-M01 potok Bílovka v Bílovci na ul. Mlýnské a rekonstrukce mostu B1-M03 přes potok Bílovka do parku Střelnice
----------	---	---

Identifikace a stručné pojmenování problému

V plánu rozvoje města Bílovce byly schváleny aktivity *B 4.1.12 Údržba, rozvoj a zlepšování technické stavu komunikací včetně chodníků, mostů a lávek* a *B4.1.14: Údržba a zlepšování technického stavu mostů (M01)*. Postup zlepšování stavebně technického stavu především mostů a lávek vyplývá z příslušných ustanovení vyhlášky MDS č. 104/1997 k provedení zákona o pozemních komunikacích.

Návrh řešení, definování hlavních motivů návrhu

Rekonstrukce mostů:

- a) Rekonstrukce mostu B1- M01 přes potok Bílovka v Bílovci na ulici Mlýnská
- b) Rekonstrukce mostu B1 - M03 přes potok Bílovka do parku Střelnice

Charakteristika opatření – definice priority

Odstranění špatného stavebně technického stavu mostních objektů.

Očekávaný efekt a přínos opatření

Zajištění bezpečnosti, plynulosti a hospodárnosti provozu v dotčeném území.

Vazba na urbanizaci území a požadavky na koordinaci s jinými opatřeními

- vazby na urbanizaci území nejsou nutné
- u požadavků na koordinaci je potřeba zohlednit vazbu na opatření 6. 2. 5.

Posouzení z hlediska životního prostředí

Předpokládá se zvýšení plynulosti a bezpečnosti dopravy v okolním území, které by mělo přispět ke zvýšení kvality životního prostředí snížením hlukové a emisní zátěže.

Návrhy na změny ÚP – navržené řešení nepředpokládá změny ÚP, pokud nevyplnou z rozsahu zpracování PD.

Odhadovaná finanční náročnost uvedeného opatření:

Projekt

- a) 500 000,- Kč.
- b) 280 000,- Kč.

Realizace

- a) 4 500 000,- Kč.
- b) 2 700 000,- Kč

Doporučený termín realizace: Projekt - **I. horizont**. Realizace – dle výsledků prohlídek (2018 – 2020).

7	Zlepšování technického stavu lávek a mostů	Rekonstrukce lávek BIS-L1 ve Staré Vsi u školky, BI-L1 přes Bílovku v Bílovci, mostů BIS-MO5 přes potok Bílovka ve Staré Vsi, mostu BI-M02 přes potok Bílovka v Bílovci, mostu BIS-M06 přes Bílovku ve Staré Vsi
----------	---	---

Identifikace a stručné pojmenování problému

V plánu rozvoje města Bílovce byla schválena aktivita *B4.1.13: Údržba a zlepšování technického stavu mostů (M06)* Postup zlepšování stavebně technického stavu především mostů a lávek vyplývá z příslušných ustanovení vyhlášky MDS č. 104/1997 k provedení zákona o pozemních komunikacích.

Návrh řešení, definování hlavních motivů návrhu

Rekonstrukce lávek:

- a) Rekonstrukce lávky BIS – L1 přes potok Bílovka ve Staré Vsi u školky
- b) Rekonstrukce lávky BI – L1 přes potok Bílovka v Bílovci z ul. Opavská do parku Střelnice
- c) Rekonstrukce mostu BIS – M05 přes potok Bílovka ve Staré Vsi u transformátoru,
- d) Rekonstrukce mostu BI – M02 přes potok Bílovka v Bílovci z ulice Čs. armády k nádraží ČD,
- e) Rekonstrukce mostu BIS – M06 přes Bílovku ve Staré Vsi u zastávky

Charakteristika opatření – definice priority

Odstranění špatného stavebně technického stavu mostů.

Očekávaný efekt a přínos opatření

Zajištění bezpečnosti pěšího provozu v dotčeném území a jeho kvalitní dostupnosti.

Vazba na urbanizaci území a požadavky na koordinaci s jinými opatřeními

- vazby na urbanizaci území nejsou nutné
- u požadavků na koordinaci je potřeba zohlednit vazbu na opatření 6. 2. 5.

Posouzení z hlediska životního prostředí

Předpokládá se zvýšení plynulosti a bezpečnosti motorové dopravy a bezpečnosti pěší dopravy v okolním území, které by mělo přispět ke zvýšení kvality životního prostředí snížením hlukové a emisní zátěže.

Návrhy na změny ÚP – návrh řešení nepředpokládá změny ÚP, pokud nevyplývají z rozsahu zpracování PD

Odhadovaná finanční náročnost uvedeného opatření:

Projekt

- a) 30 000,- Kč.
- b) 30 000,- Kč.
- c) 100 000,- Kč
- d) 150 000,- Kč
- e) 150 000,- Kč

Realizace

- a) 500 000,- Kč.
- b) 500 000,- Kč
- c) 1 500 000,- Kč
- d) 2 500 000,- Kč
- e) 2 500 000,- Kč

Doporučený termín realizace: Projekt - I. horizont. Realizace – dle výsledků prohlídky.

2.2.8. Rekonstrukce místní komunikace a opěrné zdi ve Lhotce

8	Rekonstrukce místní komunikace a opěrné zdi ve Lhotce	Odstranění špatného stavebně technického stavu místní komunikace ve Lhotce včetně opěrné zdi
----------	--	---

Identifikace a stručné pojmenování problému

V plánu rozvoje města Bílovce byla schválena aktivita *B4.1.19: Zlepšování technického stavu komunikací*. Postup zlepšování stavebně technického stavu především mostů a lávek vyplývá z příslušných ustanovení vyhlášky MDS č. 104/1997 k provedení zákona o pozemních komunikacích. Potřeba rekonstrukce vyplývá ze zjištěného stavu.

Návrh řešení, definování hlavních motivů návrhu

Zajištění stavebně technických podmínek pro bezpečný provoz pěších.

Charakteristika opatření – definice priority

Odstranění špatného stavebně technického stavu místní komunikace.

Očekávaný efekt a přínos opatření

Zajištění bezpečnosti pěšího provozu v dotčeném území a jeho kvalitní dostupnosti.

Vazba na urbanizaci území a požadavky na koordinaci s jinými opatřeními

- vazby na urbanizaci území nejsou nutné
- u požadavků na koordinaci je potřeba zohlednit vazbu na opatření 6.2.5.

Posouzení z hlediska životního prostředí

Předpokládá se zvýšení bezpečnosti dopravy v okolním území, které by mělo přispět ke zvýšení kvality životního prostředí.

Návrhy na změny ÚP – navržené řešení nepředpokládá změny ÚP, pokud nevyplnou z rozsahu zpracování PD.

Odhadovaná finanční náročnost uvedeného opatření:

Projekt **150 000,- Kč**.

Realizace **4 000 000,- Kč**.

Doporučený termín realizace: Projekt - I. horizont. Realizace – dle výsledků prohlídky.

2.3. Návrhy nových prvků infrastruktury

2.3.9. Zvýšení bezpečnosti provozu a zpřístupnění území podél ul. Ostravské

9	Zvýšení bezpečnosti provozu a zpřístupnění území podél ul. Ostravské	V oblasti zálivu autobusové zastávky zřídit přechod pro chodce, organizovat provoz úpravou vodorovného značení zejména v křižovatkách, připravit podmínky pro zpřístupnění pro dopravní obsluhu severně od ul. Ostravské, zpomalit rychlost jízdy směrovým retardérem nebo okružní křižovatkou.
----------	---	--

Identifikace a stručné pojmenování problému

Jedná se o úsek pozemní komunikace, který byl do roku 2008 nositelem průtahu městem silnice I. třídy č. 47. Pozemní komunikace je obousměrná se dvěma komfortními jízdními pruhy. Provoz je poměrně dobře organizován vodorovným dopravním značením. Přístupnost okolního území a přilehlých objektů není však příliš dobře avizován. Z minulosti přetrvává průjezdný charakter komunikace, který je již s ohledem na snížení kategorie silnice a její funkční zařazení dle ZÁKOS potřeba upravit. Významný je zde provoz veřejné hromadné a osobní dopravy včetně pohybu chodců na zastávkách (blízkost gymnázia, základní školy).

Návrh řešení, definování hlavních motivů návrhu

Pro zvýšení přístupnosti okolního území a obsluhy přilehlých objektů je nutno:

- v oblasti zálivu autobusové zastávky Beseda zřídit přechod pro chodce a upravit stavební stav zálivů na obou stranách komunikace,
- lépe organizovat provoz úpravou vodorovného dopravního značení v křižovatkách vjezd k Penny Marketu, s ul. Polní, B. Němcové, Wolkerova a Sokolovská (zejména pro levé odbočení z ul. Ostravské),
- v místě vjezdu k Penny Marketu připravit podmínky pro zpřístupnění pro dopravní obsluhu území severně od sil. II/647 libovolného využití (plánována průmyslová zóna),
- zpomalit rychlost jízdy na příjezdu od Bravantic (např. směrový retardér nebo okružní křižovatka u Penny Marketu, např. zpomalovací semaforey, případně instalace úsekového měření rychlosti jízdy (úsek ul. Polní – Sokolovna) na kterou je zpracován projekt.

Byla realizována rekonstrukce MK ul. B. Němcové včetně instalace S13 – výjezd hasičských vozidel, který je nutno respektovat.

Poznámka k rozsahu úprav: Realizaci zpřístupnění území severně od ulice Ostravské není nutno provádět současně s ostatními opatřeními.

Charakteristika opatření – definice priority

Zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy na daném úseku komunikace, zlepšení podmínek pro přístup do okolního území, zpomalení průjezdné dopravy v trase sil. II/647.

Vzhledem k tomu, že se jedná o úpravy stavebně technického stavu i dopravního značení, které jsou součástí silnic II. a III. třídy, bude nutné jednání s odborem dopravy KÚ MSK.

Návrhy řešení v oblasti křižovatky u Penny Marketu je také nutno projednat s OÚ Velkých Albrechtic vzhledem k tomu, že lokalita je na katastru této obce.

Očekávaný efekt a přínos opatření

Zajištění plynulosti dopravy a bezpečnosti pěšího provozu v dotčeném území a jeho kvalitní dostupnosti.

Vazba na urbanizaci území a požadavky na koordinaci s jinými opatřeními

- vazby na urbanizaci území jsou respektovány,
- u požadavků na koordinaci je potřeba zohlednit vazbu na již realizovanou rekonstrukci místní komunikace ul. B. Němcové včetně instalace S13 – výjezd hasičských vozidel a vazbu na opatření veřejná doprava 3.2.6., automobilová doprava 2.3.15.

Posouzení z hlediska životního prostředí

Předpokládá se zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy, zejména pak pěší dopravy v dané trase silnice i v okolním území, oboje by mělo přispět ke zvýšení kvality životního prostředí.

Návrhy na změny ÚP – navržené řešení nepředpokládá změny ÚP, pokud nevyplnou z rozsahu zpracování PD

Odhadovaná finanční náročnost uvedeného opatření

a) bez realizace křižovatky u Penny Marketu:

Projekt 100 000,- Kč.

Realizace 1 500 000,- Kč.

b) včetně křižovatky u Penny Marketu:

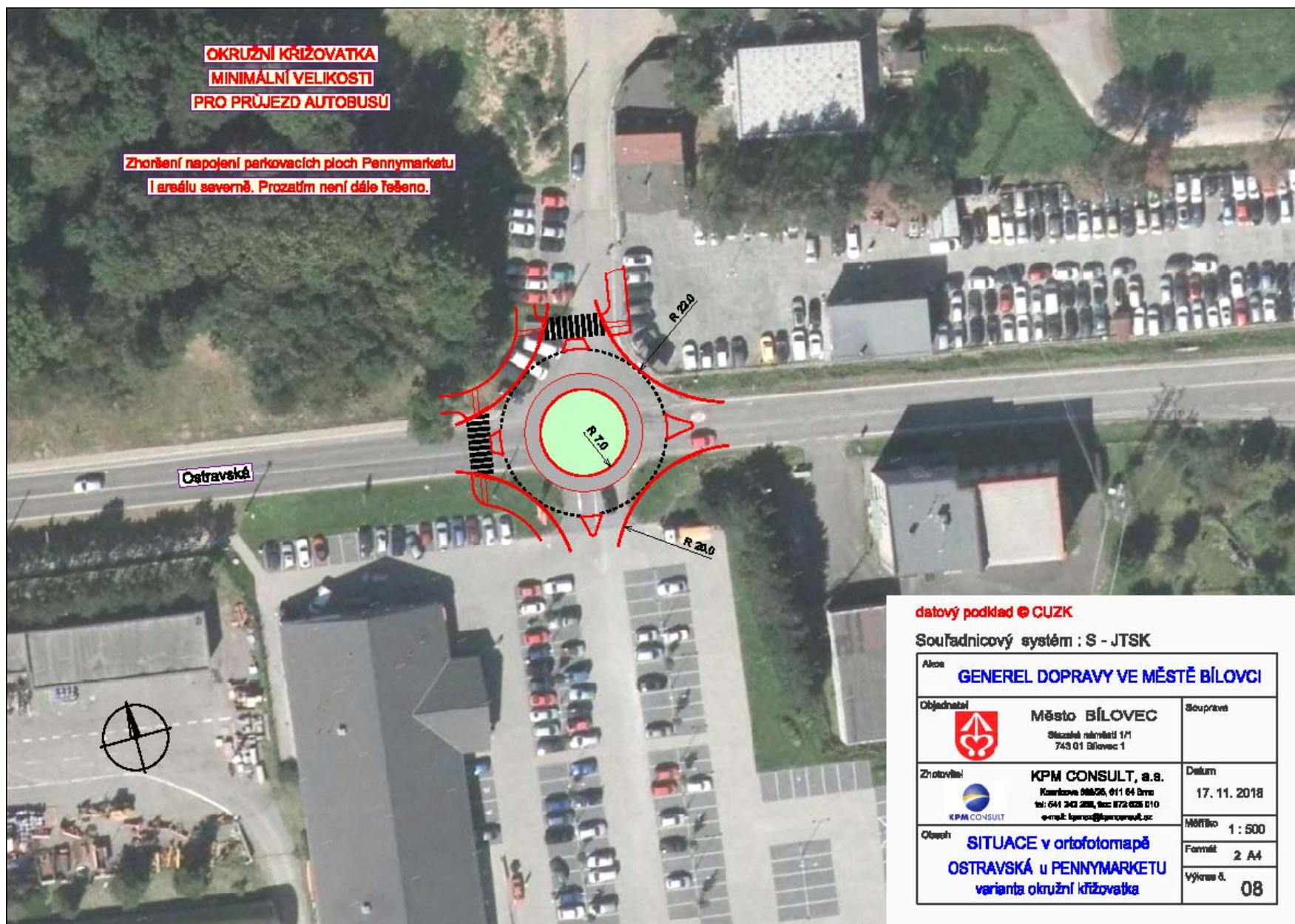
Projekt 200 000,- Kč

Realizace 6 000 000,- Kč

Doporučený termín realizace: Projekt - I. horizont. Realizace – dle projednání s MSK.

Jednotlivá navrhovaná řešení jsou zobrazena na obrázcích k opatřením: automobilová doprava 2.3.15.1, veřejná doprava 3.2.6.1. a na následujícím obrázku.

3.3.7.1. Obrázky dílčích řešení





datový podklad © CUZK

Souřadnicový systém : S - JTSK

Akce GENEREL DOPRAVY VE MĚSTĚ BÍLOVCI		
Objednatel  Město BÍLOVEC Státní náměstí 1/1 743 01 Bílovec 1	Steupřava	
Zhotovitel  KPM CONSULT, a.s. Kouckova 688/20, 011 04 Brno tel: 041 242 200, fax: 072 020 010 e-mail: kpm@kpmconsult.cz	Datum 17. 11. 2018	
Obsah SITUACE v ortofotomapě OSTRAVSKÁ u ZŠ a MŠ TGM	Měřítko 1 : 500	
	Formát 2 A4	
	Výkres č. 06	

2.3.10. Úpravy úseku ul. Nová cesta mezi křižovatkami ul. Opavská – ul. 17.

listopadu

10	Úpravy úseku ul. Nová cesta mezi křižovatkami ul. Opavská – ul. 17. listopadu	Ověřit posunutí přechodů pro chodce u polikliniky cca 100 m severněji, ověřit řízení přechodu SSZ na poptávku, umožnit levé odbočení ze severu do centra úpravou řazení na ul. Nová cesta, organizace provozu na ul. Nová cesta úpravou vodorovného značení v celé trase komunikace.
-----------	--	---

Identifikace a stručné pojmenování problému

Jedná se o úsek pozemní komunikace, který byl do roku 2008 nositelem průtahu městem silnice I. třídy č. 47. Pozemní komunikace je obousměrná se dvěma komfortními jízdními pruhy. Provoz je organizován vodorovným dopravním značením. Přístupnost okolního území a přilehlých objektů není příliš dobře avizována nebo není umožněna vůbec. Přetrvává z minulosti průjezdný charakter komunikace. S ohledem na snížení kategorie silnice je potřeba upravit závady přístupnosti území a její funkční zařazení dle ZÁKOS. Tyto úpravy je potřeba provést také z titulu blízkosti centra města a jeho obsluhou individuální automobilovou dopravou (počítaje v to především i vozidla záchranného systému, sběru odpadu, zásobování), pěší dopravou i cyklistickou dopravou.

Návrh řešení, definování hlavních motivů návrhu

Pro kvalitnější zajištění dopravní obsluhy a přístupnosti jak centra, tak i okolního území západně od ul. Nové cesty je třeba:

- ověřit posunutí přechodů pro chodce u polikliniky cca 100 m severněji, ověřit řízení přechodu SSZ na poptávku (SSZ přechodu je běžně mimo provoz, pokud chodec hodlá přejít vozovku, zmáčkne na sloupku signalizace tlačítko, které uvede světelnou signalizaci přechodu do provozního stavu, ten vozidlům rozsvítí signál STOP (červená) a chodcům signál VOLNO (zelená),
- umožnit levé odbočení ze severu do centra úpravou řazení na ul. Nová cesta,
- organizace provozu na ul. Nová cesta úpravou vodorovného značení v celé trase komunikace.

Charakteristika opatření – definice priority

Zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy na daném úseku komunikace, zlepšení podmínek pro přístup do okolního území, zpomalení průjezdné dopravy v trase sil. II/647.

Jedná o úpravy stavebně technického stavu i dopravního značení, které jsou součástí silnic II. a III. třídy, bude nutné jednání s odborem dopravy KÚ MSK.

Očekávaný efekt a přínos opatření

Zajištění bezpečnosti provozu zejména pěších v dotčeném území a jeho kvalitní dostupnosti, a to především do centra města.

Vazba na urbanizaci území a požadavky na koordinaci s jinými opatřeními

- vazby na urbanizaci území jsou respektovány,
- u požadavků na koordinaci je potřeba zohlednit vazbu na opatření 2.3.11

Posouzení z hlediska životního prostředí

Předpokládá se zvýšení bezpečnosti pěší dopravy v dané trase silnice i v okolním území, oboje by mělo přispět ke zvýšení kvality životního prostředí snížením hlukové a emisní zátěže.

Návrhy na změny ÚP – návrh řešení nepředpokládá změny ÚP, pokud nevyplnou z rozsahu zpracování PD

Odhadovaná finanční náročnost uvedeného opatření

Projekt 100 000,- Kč.
Realizace 2 200 000,- Kč.

Doporučený termín realizace: Projekt - I. horizont. Realizace – dle projednání s MSK.

2.3.11. Zřízení jednosměrného výjezdu z centra na ulici Nová cesta v trase ulice Tkalcovská

11	Zřízení jednosměrného výjezdu z centra na ulici Nová cesta v trase ulice Tkalcovská	Zřízení jednosměrného výjezdu z centra na Novou cestu (v trase ul. Tkalcovské) při zrušení výjezdu z centra do křižovatky ulic Nová cesta x ul. 17. listopadu u Městského úřadu.
-----------	--	---

Identifikace a stručné pojmenování problému

S ohledem na potřebu snížit zatížení průjezdu centrem města, především průjezd mezi budovami ul. 17. listopadu č. 411 a č. 412 (Městský úřad), zvýšení bezpečnosti chodců (bude-li umožněn jen jednosměrný pohyb vozidel kolem Městského úřadu, vozidla zde budou pouze vjíždět do centra, ale již nebudou vyjíždět, je možné zúžit komunikaci pro vozidla a zlepšit podmínky pro pěší provoz rozšířením chodníkových úprav).

Návrh řešení, definování hlavních motivů návrh

Řízení jednosměrného výjezdu z centra na Novou cestu (v trase ul. Tkalcovské) při zrušení výjezdu z centra do křižovatky ulic Nová cesta x ul. 17. listopadu u Městského úřadu.

Charakteristika opatření – definice priority

Zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy na daném úseku komunikace, zlepšení podmínek pro přístup do a z území centra.

Vzhledem k tomu, že se jedná o napojení místní komunikace na silnici II. třídy a o související úpravy stavebně technického stavu i dopravního značení, které jsou součástí silnic II. třídy, bude nutné jednat s odborem dopravy KÚ MSK. Výrazná synergie s projekty parkování v klidu, pěší a cyklistické dopravy v oblasti obsluhy a dostupnosti centra Bílovce.

Očekávaný efekt a přínos opatření

Zajištění bezpečnosti provozu zejména pěších v dotčeném území a zkvalitnění variability obsluhy, a to především pro vozidla dopravní obsluhy.

Vazba na urbanizaci území a požadavky na koordinaci s jinými opatřeními

- vazby na urbanizaci území jsou respektovány,
- u požadavků na koordinaci je potřeba zohlednit vazbu na opatření 2.3.10

Posouzení z hlediska životního prostředí

Předpokládá se zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy včetně pěších. Opatření by mělo přispět ke zvýšení kvality životního prostředí snížením hlukové a emisní zátěže.

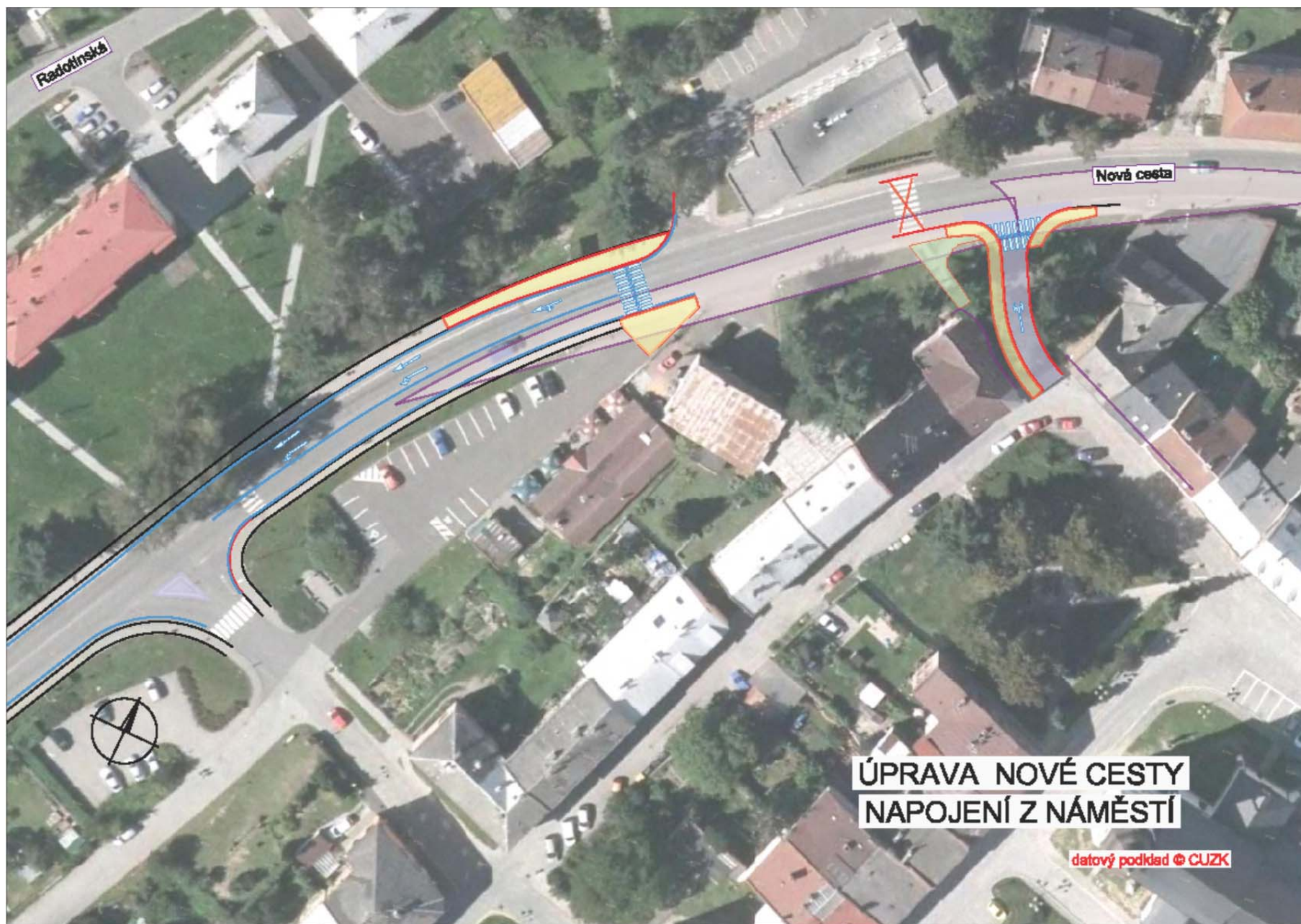
Návrhy na změny ÚP – návrh řešení nepředpokládá změny ÚP, pokud nevyplnou z rozsahu zpracování PD.

Odhadovaná finanční náročnost uvedeného opatření

Projekt 150 000,- Kč.
Realizace 4 500 000,- Kč.

Doporučený termín realizace: Projekt - I. horizont. Realizace – dle projednání s MSK.

3.3.7.2. Obrázek



Radotínská

Nová cesta

**ÚPRAVA NOVÉ CESTY
NAPOJENÍ Z NÁMĚSTÍ**

datový podklad © CUZK

3.3.7.3. Popis obrázku

Z náměstí z ulice Tkalcovské je navržen výjezd na Novou cestu v délce 30 m podélným sklonem 8%. Na vjezd na Novou cestu byla prověřena rozhledová pole na rychlost 50km/h, vozidla skupiny 2, STÚJ, dej přednost v jízdě. Po levé straně vozovky je umístěn chodník šířky 2,0 m. Současný chodník na Nové cestě bude upraven s přechodem přes vozovku propojovací komunikace.

Chodník z Tkalcovské ulice včetně schodiště bude zrušen a plocha rekultivována. Rovněž bude zrušen přechod přes Novou cestu a obruby se se upraví na standardní výšku.

Nový přechod je navržen u horního konce parkoviště u tržnice. Obruba na straně polikliniky se upraví o cca 1 m s výběhem délky 27 m. v následujícím úseku, bude upraveno vodorovné značení tak, aby jízdní pás měl šířku 5,5m a umožnil levé odbočení směrem na náměstí. Na křižovatce bude zrušen trojúhelníkový ostrůvek.

2.3.12. Úpravy ul. Čs. armády v úseku od křižovatky se sil. II/647 po křižovatku se sil. III/46419

12	Úpravy ul. Čs. armády v úseku od křižovatky se sil. II/647 po křiž se sil. III/46419	Organizace provozu vodorovným značením v křižovatce s MK Komenského, v místě přístupů k zákl. škole vyznačit od zastávky přechod včetně dobudování chybějících chodníků, upravit vozovku ul. Komenského, zohlednit dopravní důsledky výstavby průmyslové zóny ve Velkých Albrechticích.
-----------	---	--

Identifikace a stručné pojmenování problému

Jde o pozemní komunikaci ZÁKOS plnící funkci obsluhy území podél potoka Bílovka a spojující město s obcí Velké Albrechtice s pokračováním na obec Butovice. Komunikace je dvou-pruhová, obousměrná, opatřená svislým a vodorovným značením. Provoz je zde také ovlivňován intenzivním pohybem školní mládeže z důvodu blízkosti škol, a z tohoto titulu zde dochází zejména v ranních špičkách (okolo 7 – 8 hodiny) i k poměrně vysoké koncentraci pohybu osobních vozidel a autobusů veřejné hromadné dopravy.

Návrh řešení, definování hlavních motivů návrhu

Je potřeba výše uvedené skutečnosti v dalším řešení zohlednit.

Pro zvýšení bezpečnosti provozu je doporučeno:

- Organizovat vodorovným dopravním značením křižovatku ul. Čs. armády s místní komunikací ul. Komenského.
- V místě přístupů k základní škole Komenského vyznačit od zastávek autobusů přechod a dobudovat chybějící chodníky podél ul. Čs. armády včetně navazující trasy k nádraží autobusové a železniční dopravy.
- Upravit vozovku ul. Komenského a zohlednit záměry stavby parkoviště na ploše před ZŠ Komenského a obsluhy školy osobními a zásobovacími vozidly.
- Zohlednit důsledky záměru výstavby průmyslové zóny ve Velkých Albrechticích, především pak v případě rekonstrukce železničního mostu trati Studénka – Bílovec nad sil. III/46418 a souvisejícího provozu železniční i silniční nákladní dopravy.
- Realizovat zpracovaný projekt rekonstrukci komunikací ul. Čs. armády.

Návrh bude doložen ve dvou variantách zohledňujících pohyb autobusů v dané lokalitě. Prvá s umístěním zastávek před vstupem do základní školy Komenského, druhá s ponecháním zastávek v trase ul. Čs. armády. Dále viz opatření 4.3.7.

Charakteristika opatření – definice priority

Zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy na daném úseku komunikace, zlepšení podmínek pro přístup do území a zejména ke školním zařízením. Vzhledem k tomu, že se opět jedná o napojení místní komunikace na silnici III. třídy a o související úpravy stavebně technického stavu i dopravního značení, které jsou součástí silnic II. a III. třídy, bude nutné jednání s odborem dopravy KÚ MSK.

Výrazná synergie s projekty parkování v klidu, chodecké a cyklistické dopravy.

Očekávaný efekt a přínos opatření

Zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu zejména pěších v dotčeném území a zkvalitnění variability obsluhy, a to především pro vozidla dopravní obsluhy.

Vazba na urbanizaci území a požadavky na koordinaci s jinými opatřeními

- vazby na urbanizaci území jsou respektovány,
- u požadavků na koordinaci je potřeba zohlednit vazbu na opatření 3.3.8 a 4.3.7

Posouzení z hlediska životního prostředí

Předpokládá se zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy a to zejména pěších. Opatření by mělo přispět ke zvýšení kvality životního prostředí.

Návrhy na změny ÚP – návrh řešení nepředpokládá změny ÚP, pokud nevyplnou z rozsahu zpracování PD

Odhadovaná finanční náročnost uvedeného opatření

Projekt **150 000,- Kč.**

Realizace **7 200 000,- Kč.**

Doporučený termín realizace: Projekt - **I. horizont.** Realizace – dle projednání s MSK (záměr města 2018)

2.3.13. Podélný sklon sil.II/647 v úseku Labuť

13	Podélný sklon sil. II/647 v úseku Labuť	Problém lze řešit obchvatem v určeném dopravním směru - například vedení trasy západním okrajem města. Potřeba řešení pravděpodobně vznikne v dalekém horizontu dalším navýšením intenzit dopravy na komunikaci II/647 nad hodnotu před zprovozněním prodloužení dálnice D1 (nad 10 000 vozidel/den).
-----------	--	--

Identifikace a stručné pojmenování problému

Jde o úsek pozemní komunikace, který byl do roku 2008 nositelem průtahu městem silnice I. třídy č. 47. Pozemní komunikace je obousměrná se dvěma komfortními jízdními pruhy. Provoz je organizován vodorovným a svislým dopravním značením. Přístupnost okolního území a přilehlých objektů není příliš dobře avizována nebo není umožněna vůbec. Z minulosti přetrvává průjezdný charakter komunikace, který je již s ohledem na snížení kategorie silnice závadou přístupnosti území a její funkční zařazení dle ZÁKOS, potřeba upravit, a to především:

- dopravní značení silnice,
- dopravní značení přechodů pro chodce,
- přístup pěších k autobusovému nádraží a zastávky ČD (přechod řízený ve špičce SSZ na poptávku),
- řešit důsledky velkého podélného sklonu komunikace v daném úseku.

Návrh řešení, definování hlavních motivů návrhu

Problém lze řešit obchvatem v určeném dopravním směru - například vedení trasy západním okrajem města. Potřeba řešení pravděpodobně vznikne v dalekém horizontu dalším navýšením intenzit dopravy na komunikaci II/647 nad hodnotu před zprovozněním prodloužení dálnice D1 (nad 10 000 vozidel/den).

Vzhledem k tomu, že hlavním problémem je eliminace velkého podélného sklonu pozemní komunikace, která si vyžaduje značné náklady a je časově náročná, je v I. etapě potřeba řešit první tři výše uvedené problémy vyplývající z úlohy komunikace v ZÁKOS.

Charakteristika opatření – definice priority

Zvýšení bezpečnosti a plynulosti a hospodárnosti dopravy na daném úseku komunikace, zlepšení podmínek pro přístup do území, odstranění nevhodného podélného sklonu pozemní komunikace.

Vzhledem k tomu, že se opět jedná o řešení silnice II. třídy a o související úpravy stavebně technického stavu i dopravního značení, které jsou součástí silnic II. a III. třídy, bude nutné jednání s odborem dopravy KÚ MSK. Výrazná synergie s projekty dopravního zklidnění v území obsluhovaném přeloženým úsekem komunikace.

Očekávaný efekt a přínos opatření

Zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu v dotčeném území a zkvalitnění variability obsluhy, a to především pro vozidla dopravní obsluhy.

Vazba na urbanizaci území a požadavky na koordinaci s jinými opatřeními

- vazby na urbanizaci území: přeložka sil. II/647 do nové trasy bude mít výrazný vliv na orientaci příjezdů vozidel dopravní obsluhy i dopravy průjezdné.
- u požadavků na koordinaci je potřeba zohlednit vazbu na opatření 2.3.16, případně další dle způsobu vedení přeložené trasy nové sil. II/647.

Posouzení z hlediska životního prostředí

Předpokládá se zvýšení bezpečnosti, plynulosti a zklidnění dopravy v daném území. Opatření by mělo přispět ke zvýšení kvality životního prostředí snížením hlukové a emisní zátěže.

Návrhy na změny ÚP – navržené řešení ve změně trasy předpokládá změnu ÚP v dotčené lokalitě města. Možnosti řešení musí být studijně ověřeny ve variantách a následně schváleny a zapracovány do ÚP. Dílčí opatření pro I. etapu jsou v souladu s ÚP.

Odhadovaná finanční náročnost uvedeného opatření

Studie pro přeložku silnice 150 000,- Kč.

Projekt v I. etapě 50 000,- Kč.

Realizace v I. etapě: 800 000,- Kč.

Doporučený termín realizace:

Realizace I. etapy: **I. horizont**; eliminace podélného sklonu: daleký výhled dle projednání s MSK.

2.3.14. Propojení lokality Střelnice na lokalitu Radotín místní komunikací

14	Propojení lokality Střelnice na lokalitu Radotín místní komunikací.	Navržené řešení je ve dvou základních variantách nové obslužné MK s propojením ul. Jiráskovou. Nutno řešit v souladu s upřesněním koncepce rozvojových ploch.
-----------	--	--

Identifikace a stručné pojmenování problému

Jedná se v obou případech o obytné oblasti.

V oblasti Střelnice jde o zástavbu rodinných domů obsluhovanou poměrně úzkými obslužnými komunikacemi nestabilního šířkového uspořádání, v některých úsecích nevyhovujících pro obousměrný provoz. Obsluha pro zásobování, odvoz domovního odpadu, hasičská vozidla je velmi složitá a nebezpečná, a to zejména v zimních měsících. Lokalita je dopravně napojená na vnější síť komunikací, jen MK ul. U Splavu přes místní potok Bílovku, který nevyhovuje požadavkům na únosnost pro výše uvedená větší vozidla. Parkování je řešeno v garážích rodinných domů nebo na parkovištích na terénu bez jakéhokoliv způsobu regulace.

Dopravní napojení poměrně rozsáhlého území jen jednou komunikací je v rozporu jak s požadavky bezpečnosti, tak s dopravně urbanistickými požadavky kladenými na dopravní řešení území.

Oblast Radotínské ulice je obytnou oblastí, která je zčásti zastavěna rodinnými domy především podél ulic Jiráskovy a Stodolní a obytnými vícepodlažními domy podél ulic Radotínské a Sklenářské.

Dopravní obsluha je zajišťována místními komunikacemi, které mají směrové i šířkové poměry vyhovující provozu jak individuální automobilové dopravě, tak hasičského záchranného sboru, tak i vozidel sběru domovního odpadu. Na vyšší síť pozemních komunikací (sil. II/647 ul. Nová cesta) je území napojeno 2x prostřednictvím MK ul. Radotínskou a MK ul. Sklenářskou. Parkování je řešeno převážně na terénu bez jeho regulace. V jižní části je území v kontaktu s průmyslovým areálem fy. Massag.

Návrh řešení, definování hlavních motivů návrhu

Poměrně značně nevyhovující zajištění dopravní obsluhy obytné oblasti Střelnice je potřeba dořešit vhodným propojením obou území v souladu s koncepcí rozvojových ploch.

Naskýtá se možnost vybudovat - ve dvou základních variantách - nové obslužné MK s propojením MK ul. Nad Střelnicí s MK ul. Radotínskou, resp. Jiráskovou. Nutno řešit v souladu s upřesněním koncepce rozvojových ploch a ve vzájemné koordinaci s řešením pěších a cyklistických vazeb (se stezkou pro chodce a cyklisty).

Charakteristika opatření – definice priority

Realizovaným řešením dojde k odstranění nedostatku v dopravní obsluze území Střelnice, především nebezpečí neprůjezdnosti území v případě dopravní nehody nebo havárie ve vozovkách území.

Umožní se lépe zpřístupnit území podél nové MK, a tím i rozšíření možností další obytné zástavby podél této komunikace. Dále bude prověřena možnost zřízení pruhu nebo pásu pro cyklisty a chodníku jak je naznačeno v obrázku.

Očekávaný efekt a přínos opatření

Zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu v dotčeném území a zkvalitnění variability obsluhy především v oblasti Střelnice, a to především pro vozidla dopravní obsluhy.

Vazba na urbanizaci území a požadavky na koordinaci s jinými opatřeními

- vazby na urbanizaci území: nová místní komunikace bude mít částečný vliv na změnu v orientaci příjezdů vozidel dopravní obsluhy.
- u požadavků na koordinaci je potřeba zohlednit vazbu na opatření 5.3.7, případně další dle vývoje vedení cyklotras 5.1.3.

Posouzení z hlediska životního prostředí

Předpokládá se zvýšení bezpečnosti, plynulosti a zklidnění dopravy v daném území, což by mělo přispět ke zvýšení kvality životního prostředí snížením hlukové a emisní zátěže.

Návrhy na změny ÚP – návrh řešení předpokládá změnu ÚP v dotčené lokalitě města. Možnosti řešení musí být studijně ověřeny ve variantách a následně schváleny a zapracovány do ÚP.

Odhadovaná finanční náročnost uvedeného opatření

Studie 70 000,- Kč.

Projekt 200 000,- Kč

Realizace daleký výhled (8 000 000 – 10 000 000,- Kč).

Doporučený termín realizace: Projekt - II. horizont. Realizace – daleký výhled dle záměrů města.

3.3.7.4. Obrázek



PROPOJENÍ STŘELNICE - RADOTÍN

datový podklad © CUZK

3.3.7.5. Popis obrázku

Návrh propojení se skládá ze dvou částí:

- V oblasti nad Střelnicí upravuje nezpevněné úzké cesty na hranici současných parcel a zalesněné rokle.
- Nové komunikační spojení z křižovatky na severovýchodním rohu zahrádek kolem bývalých zemědělských objektů a Radotínskou ulici s koncem úprav u domu č.p. 958.

Hlavní trasu tvoří komunikace šířky 6,0 m mezi obrubami, doplněná na severní straně chodníkem šířky 3,0 m, umožňující smíšený provoz chodců a cyklistů. Propojovací komunikace v souběhu s roklí je navržena šířky 4,0 m s výhybnami a chodníkem šířky 1,5 m.

Hloubka rokle je v přilehlém úseku 5 až 9 m dle digitálního reliéfu ČR 5. generace. Překročení rokle komunikací bude vhodné řešit můstkem s nadnásypem. Vzhledem k neudržovanému porostu rokle a povodí 60 ha na svažité zemědělské půdě doporučujeme mostní objekt posoudit z hlediska ohrožení vzpříčenými splaveninami. Nová komunikace od rokle po Radotínskou ulici je vedena po terénu, aby budoucí sjezdy na jednotlivé parcely byly zřízeny s minimálními náklady. V posledním úseku délky 200 m se rozšiřuje Radotínská ulice z dnešních cca 4 m na 6,0 m + chodník. Ten končí u parkovacích stání před domem č.p. 958 a na protilehlé straně se napojuje délkou 10m na současný chodník.

2.3.15. Dopravní obsluha plánované průmyslové zóny

15	Dopravní obsluha plánované průmyslové zóny	Realizací záměru se dosáhne zpřístupnění území severně od ul. Ostravské pro rozvoj průmyslu, zamezení průjezdu nákladních vozidel obytnou oblastí do a z areálu Denas. Projekt lze spojit i s navýšením parkovacích míst pro hřbitov a sportovní areál.
----	--	---

Identifikace a stručné pojmenování problému

Dle rozvojových záměrů města je možno na území města označit za důležité a vhodné území pro rozvoj průmyslu oblast severně od sil. II/647 ul. Ostravské. Území je:

- v blízkosti ZÁKOS města, je možno je přímo obsloužit ze sil. II/647 ul. Ostravské
- není v kontaktu s obytnou zástavbou,
- doplní zde již existující výrobní podniky,
- odstraní se závlek nákladních vozidel do obytné oblasti podél ul. Sokolovské.

Návrh řešení, definování hlavních motivů návrhu

Dosáhne se tím zpřístupnění území severně od ul. Ostravské pro rozvoj průmyslu, zamezení průjezdu nákladních vozidel obytnou oblastí do a z areálu Denas. Projekt lze spojit i s navýšením parkovacích míst pro hřbitov a sportovní areál.

Charakteristika opatření – definice priority

Zklidnění dopravy v obytné oblasti, zpřístupnění území například prostřednictvím nové křižovatky u Penny Marketu.

Očekávaný efekt a přínos opatření

Zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu v dotčeném území a zkvalitnění variability dopravní obsluhy, navýšení kapacity parkovišť především pro hřbitov a sportovní areál.

Vazba na urbanizaci území a požadavky na koordinaci s jinými opatřeními

- vazby na urbanizaci území: nová místní komunikace bude mít částečný vliv na změnu v orientaci příjezdů vozidel dopravní obsluhy.

U požadavků na koordinaci je potřeba zohlednit vazbu na opatření 2.3.9. 4.3.9.

Pro nutný zásah do sil. II/647 ul. Ostravské je nutné jednání s MSK případně Velkými Albrechticemi v případě zásahu do pozemků v jejich katastru. Projekt vykazuje synergii se statickou dopravou.

Posouzení z hlediska životního prostředí

Předpokládá se zvýšení bezpečnosti, plynulosti a zklidnění dopravy v daném území. Opatření by mělo přispět ke zvýšení kvality životního prostředí snížením hlukové a emisní zátěže.

Návrhy na změny ÚP – návrh řešení je v souladu s ÚP v dotčené lokalitě města. Možnosti řešení musí být studijně ověřeny ve variantách a následně schváleny a zapracovány do ÚP.

Odhadovaná finanční náročnost uvedeného opatření

Studie celého dotčeného území **70 000,- Kč.**

Projekt jen pozemní komunikace a inž. sítě **200 000,- Kč**

Realizace daleký výhled, vybraný investor (**7 000 000 – 9 000 000,- Kč**).

Doporučený termín realizace: Studie a projekt **-II. horizont.** Realizace – daleký výhled dle záměrů města.

3.3.7.6. Obrázek



2.3.16. Obnova a nová výstavba komunikací v Bílovci a v místních částech

16	Obnova a nová výstavba komunikací v Bílovci a v místních částech	Harmonogram oprav a rekonstrukcí stávajících komunikací bude zpracován na základě délek životnosti, dopravní důležitosti a stavebně technickém stavu. U výstavby nových komunikací budou záměry posouzeny z hlediska hospodárnosti a investičních možností města.
-----------	---	--

Identifikace a stručné pojmenování problému

Materiál bude vycházet:

- z pasportu komunikací, stanovených délek životnosti, dopravní důležitosti MK,
- u výstavby nových komunikací z urbanistických a dopravních záměrů rozvoje města.

Návrh řešení, definování hlavních motivů návrhu

Harmonogram oprav a rekonstrukcí stávajících komunikací zpracovaný v závislosti na stanovených délkách životnosti, dopravní důležitosti, technickém stavu komunikací. U návrhů výstavby nových komunikací či jejich rozšíření vyplývajících z jejich potřeby bude podroben záměr posouzení z hlediska hospodárnosti a investičních možností města. Na základě posouzení budou stanoveny priority města v postupu výstavby, obnovy a rekonstrukcí.

Charakteristika opatření – definice priority

Harmonogram rekonstrukce, oprav a výstavby komunikací města Bílovce a jeho místních částí uvést do souladu se skutečnými potřebami (viz příloha 2 – výpis z pasportu komunikací). To platí především u místních částí, kde jsou požadavky nesouměřitelné, vyplývající převážně ze subjektivních pohledů na stav komunikací. Je navrženo:

- a) u obnovy, rekonstrukcí, velkých oprav na **území Bílovce** se zaměřit na komunikace ul. Na Samotě, Tkalcovská, Příkopní, spojnice mezi ul. Tkalcovskou - Příkopní a Novou cestou, Zahradní, Jeremenkova, Sokolská, Pod Strání, Komenského, Polní, Havlíčkova, Bezručova, Svobodova, Vrchlického, Krátká, Stodolní, Budovatelská, Na Cvrčku, Tovární, Jiráskova, spoj mezi Sokolovskou a Zahradní, ul. Opavská – příjezd ke garážím, Puškinova – úsek Pod Hubleskou, plochy mezi garážemi směr přehrada, Jiráskova, opravy komunikací ul. Labuť (na obě strany od sil. II/647 ul. Dukelské) a další dle stavu komunikací (dále viz příloha – pasport komunikací),
u místních částí – dle stavebně technického stavu komunikací (viz příloha 2 – výpis z pasportu komunikací)
- a) u nových komunikací vycházet z urbanistických a dopravních záměrů rozvoje města (například nová komunikace propojující oblast Střelnice s oblastí Radotínské ul.).

Očekávaný efekt a přínos opatření

Náprava nevyhovujícího stavebně technického stavu komunikací, dostupnost cílů v celém správním území města Bílovce a tím i zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu.

Vazba na urbanizaci území a požadavky na koordinaci s jinými opatřeními

- vazby na urbanizaci území: je předpoklad souladu
- u požadavků na koordinaci je potřeba zohlednit vazbu na předchozí opatření.

Posouzení z hlediska životního prostředí

Předpokládá se zvýšení bezpečnosti, plynulosti a zklidnění dopravy v daných lokalitách, což by mělo přispět ke zvýšení kvality životního prostředí snížením hlukové a emisní zátěže.

Návrhy na změny ÚP – navržená řešení jsou v souladu s ÚP.

Odhadovaná finanční náročnost uvedeného opatření

Projekty pro jednotlivé komunikace dle investičního plánu města, dle finančních možností města.

Doporučený termín realizace: I. – III. horizont dle stavebně technického stavu komunikací, stanovených priorit a finančních možností města.

3. Veřejná osobní doprava

Zajištění veřejné dopravy je také jednou z významných funkcí státní správy a samosprávy. Musí být vhodně doplněna odpovídající kvalitní infrastrukturou (dostatečná šíře vozovek, zálivy, zastávky, točny), moderními dopravními prostředky a informačními systémy. Dalším důležitým aspektem veřejné dopravy je mobilita obyvatel, socioekonomické přínosy, snižování ekologické zátěže, snížení kongescí a nehodovosti.

Výše uvedené aspekty určily směr analýzy v oblasti veřejné dopravy a ovlivnily i identifikaci závad a nedostatků v této oblasti, kterými jsou:

- Nedostatky v návaznosti mezi jednotlivými spoji dopravních módů v přestupních uzlech.
- Výrazné nedostatky JŘ především v sedlech ve vazbě na jednotlivé místní části.
- Stav většiny zastávek na území řešené oblasti je neuspokojivý po všech stránkách (zastávkové stojany, přístřešky, nástupní hrany, informace poskytované cestujícím).
- Absence zálivů v rozhodujících místech narušující bezpečnost.

Většina zjištěných nedostatků je organizačního charakteru. Při hledání efektivního řešení k odstranění zjištěných závad je potřebné se opřít o kvalitní znalost problematiky. Už proto, že v systému působí mnoho organizačních složek. Dopravci ve vztahu k realizaci dopravy, krajský organizátor ve vztahu k zajišťování dopravy v regionu, MD ve vztahu k objednavce dálkové železniční dopravy, správci komunikací ve vztahu k silniční a železniční infrastruktuře a také MU ve vztahu k zastávkám a jejím přístřeškům. Legislativní prostředí ČR ve vztahu k veřejné dopravě.

Dopravní služby v rámci závazku veřejné služby objednávat:

- A. Stát** - Podle § 5 zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících, účinného od 1. července 2010, zpracovalo Ministerstvo dopravy ČR (MD ČR) jako objednatel dálkové dopravy plán dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy pro období 5 let od roku 2012 do roku 2016 s výhledem na další desetileté období.
- B. kraje** - Krajskému zastupitelstvu je podle zákona č. 129/2000 Sb., o krajích, vyhrazeno právo a v podstatě i povinnost stanovit rozsah základní dopravní obslužnosti pro území kraje (§ 35, odst. 1, písm. g) a schvalovat rozpočet kraje (§ 35, odst. 1, písm. i), jehož součástí je i deklarace výše peněžních prostředků, které kraj plánuje využít na zajištění dopravní obslužnosti. Každý kraj (pozn.: v ČR je vč. hl. m. Prahy 14 krajů) má jako objednatel dopravy povinnost zpracovat plán dopravní obsluhy, stejně jako MD ČR v případě železniční dálkové dopravy. Na rozdíl od státu je však dopravní obslužnost v kraji zajišťována nejen železniční osobní dopravou, ale též dopravou autobusovou. Vzrůstá tedy potřeba vytvářet dopravní plány jednotlivých krajů (místa navíc vzájemně koordinovaných) tak, aby nedocházelo k souběžné dopravě a to jak v rámci 1 dopravního módu (autobus vs. autobus), tak mezi jednotlivými módy (autobus vs. železnice).
- C. Obce** Obdobná povinnost se vztahuje na nižší úroveň samosprávy, tj. na úroveň obcí, kterým je podle zákona č. 128/2000 Sb., o obcích, umožněno řešit záležitosti týkající se mj. veřejné dopravy (§ 35, odst. 2 a § 50, odst. 1, písm. c).

Ve vztahu k charakteru řešené oblasti je potřebné postupovat:

- Dle A – nedostatky vazeb na dálkovou železniční dopravu projednávat s MD.

- Dle B – nedostatky v JŘ, v návaznostech v přestupních uzlech a zastávkách projednávat s krajským koordinátorem dopravy KODIS, s.r.o.
- Dle C – obec může na svém území řešit vlastní systém veřejné dopravy.

3.1. Změny organizace a regulace bez zásadních zásahů do dopravní infrastruktury

3.1.1. Návaznost vlaků v přestupním uzlu Studénka

1	Návaznost vlaků v přestupním uzlu Studénka	Pro zlepšení dopravní dostupnosti města Bílovice by přispěla úprava návazností vlaků Bílovec – Studénka ve stanici Studénka na vlaky dálkové dopravy.
----------	---	--

Identifikace a stručné pojmenování problému

Dopravní obslužnost města Bílovice je výrazně horší v ranních a večerních hodinách, než v průběhu dne. V současném jízdním řádu 2018 i v připravovaném jízdním řádu 2019 není zajištěna návaznost zejména na expres Hutník, respektive od nového jízdního řádu expres Ostravan.

Návrh řešení, definování hlavních motivů návrhu

Cílem opatření je zajistit dostatečnou návaznost spojů z města Bílovice ve stanici Studénka a to do/ze stanice. Motivem je zlepšení dopravní dostupnosti z města Bílovice do vzdálenějších destinací, stejně jako rozšíření možností železniční přepravy.

Charakteristika opatření – definice priority

Ve směru z Bílovice se jedná zejména o ranní spojení do Studénky na expres Hutník, který jede ze Studénky přímo do Olomouce a Prahy. V pracovní dny přestup ve Studénce znamená čekání 35 minut. V sobotu přípoj na tento vlak není možný, protože expres Hutník odjíždí o 13 minut před příjezdem prvního ranního vlaku z Bílovice. Řešením je změna odbavení alespoň prvního ranního spoje v sobotu přibližně o 20 minut dříve, aby byl zajištěn přípoj ve Studénce na expres ve směru Olomouc a Praha. V pracovní dny je potřeba upravit jízdní řád celkově.

V opačném směru pak po celý týden zcela chybí vlakový spoj ze Studénky kolem 22:00 hodiny. A to nejen z důvodu návaznosti na expres Hutník (Ostravan) z Prahy a Olomouce, který přijíždí do Studénky ve 21:33 (od jízdního řádu 2019 ve 21:36), ale pro zajištění dojezdu do Bílovice v čase kolem 22:15.

Cílem je dosáhnout návaznosti vlaků ve stanici Studénka během celého dne, protože jízdní řád, počet spojů a návaznosti na další spoje na hlavní trati ze Studénky mají výrazný vliv na kvalitu dopravní obslužnosti Bílovice a okolních obcí.

Prioritou je soustavná komunikace s koordinátorem jízdních řádů společností KODIS s.r.o. a města Bílovec.

Očekávaný efekt a přínos opatření

Zavedení večerního vlakového spoje kolem 22:00 hodiny ze Studénky do Bílovice a prodloužení osobního vlaku Mosty u Jablunkova (20:06) - Ostrava-Svinov (21:39) až do Studénky, s příjezdem přibližně 21:52 hodin, tím by se výrazně zlepšila dopravní obslužnost Bílovice i jeho místních částí ve večerních hodinách.

Změna času odjezdu prvního ranního spoje - zejména v sobotu - přibližně o 20 minut dříve, umožní zajistit návazný přípoj ve Studénce na expres ve směru Olomouc a Praha, a tím zvýšení možností cestování obyvatel Bílovska, mimo jiné za víkendovými volnočasovými aktivitami.

Vazba na urbanizaci území

Nemá vliv, jedná se o měkké opatření.

Požadavky na koordinaci s jinými opatřeními

Má vazbu na opatření Veřejná osobní doprava: 3.1.2, 3.1.3.

Posouzení z hlediska životního prostředí

Přispěje k vyššímu využívání veřejné dopravy obecně, může přinášet snížení využívání osobních automobilů. Opatření bude mít pozitivní dopad:

- Na snížení počtu automobilů v městě Bílovcí.
- Na snížení požadavku na parkování osobních automobilů.
- Na snížení emisí a hluku v městě Bílovcí.

Opatření přispěje ke zlepšení životního prostředí ve městě Bílovec.

Návrhy na změny ÚP – bude řešit jednoduchá návrhová studie, návrhy nevyvolají změny v ÚP.

Odhadovaná finanční náročnost uvedeného opatření: 20 000,- Kč

Doporučený termín realizace: Ve všech horizontech vždy před připravovanou změnou JŘ.

3.1.2. Návaznost vlaků na autobusy v přestupním uzlu Bílovec

2	Návaznost vlaků na autobusy v přestupním uzlu Bílovec	Na přestupním, novém terminálu nejsou plnohodnotně zabezpečeny návaznosti mezi vlakovou a autobusovou dopravou.
----------	--	--

Identifikace a stručné pojmenování problému

Na přestupním, novém terminálu nejsou plnohodnotně zabezpečeny návaznosti mezi vlakovou a autobusovou dopravou. Problematika má rovněž vztah k připravovaným novým soutěžím na autobusového dopravce s platností závazku v objednávce KÚ MSK od roku 2019.

Návrh řešení, definování hlavních motivů návrhu

Opatřením pro zlepšení návazností mezi autobusovou a železniční dopravou na terminálu Bílovec je přímá komunikace mezi koordinátorem KODIS s.r.o. a městem Bílovec, například na základě poznatků od občanů nebo zaměstnavatelů. Prostředkem je pravidelná komunikace s koordinátorem, zástupcem Krajského úřadu Moravskoslezského kraje, odborem dopravy a optimálně dvakrát ročně ověřit potřeby dotčených osob (obyvatel) a subjektů (důležitých zaměstnavatelů města a místních částí). Motivem návrhu je nejvyšší možná návaznost veřejné dopravy v daném uzlovém terminálu města.

Charakteristika opatření – definice priority

Zlepšení návaznosti mezi autobusovou a vlakovou dopravou.

Očekávaný efekt a přínos opatření

Zabezpečení vhodného počtu spojů/návazností zejména mezi vlakovou a autobusovou dopravou nevyjímaje další i s případným provozem MHD Bílovec. Tato opatření přispějí k vyšší atraktivitě a využití veřejné osobní dopravy, s pozitivními dopady na snižování zatížení města automobilovou dopravou.

Vazba na urbanizaci území – přímá

Požadavky na koordinaci s jinými opatřeními

M8 vazby na opatření: Veřejná doprava 3.1.1. a 3.1.4

Posouzení z hlediska životního prostředí

Efektivnější využívání veřejné hromadné dopravy přináší do systému nižší potřebu využívání osobních automobilů a také podporuje zejména v příznivém ročním období aktivní pohyb obyvatelstva.

Opatření bude mít pozitivní dopad:

- Na snížení intenzity automobilové dopravy ve městě Bílovci.
- Na snížení budoucích požadavků na parkování osobních automobilů ve městě, potažmo v okolí autobusového a vlakového nádraží
- Zvýšení aktivního fyzického pohybu obyvatelstva s pozitivními zdravotními vlivy (přestupy, krátké docházky nebo dojezdy k návazným spojům, efektivnější využití současných parkovacích míst).

Opatření díky zefektivnění systému veřejné osobní dopravy vždy přispívá ke zlepšení životního prostředí.

Návrhy na změny ÚP – bez vlivu, jedná se o tzv. měkké řešení.

Odhadovaná finanční náročnost uvedeného opatření: Bude řešeno s opatřením 3.1.4.

Doporučený termín realizace: Ve všech horizontech vždy před připravovanou změnou JŘ.

3.1.3. Závady na zastávkách VHD

3	Závady na zastávkách VHD - autobusová doprava systémového charakteru.	Neodpovídající stav zastávkových označků, samotné zastávky mají velký odstup, přístřešky zastávek jsou ve velmi zanedbaném stavu, informace poskytované cestujícím na mnohých zastávkách neodpovídají zvyklostem.
---	---	---

Identifikace a stručné pojmenování problému

Stav zastávkových označků včetně samotných značek („Zastávka autobusu“ IJ 4c) je neuspokojivý. Zastávkami není beze zbytku pokryto řešené území (velký odstup), rozmístění zastávek neodpovídá poptávce po mobilitě u obyvatel. Přístřešky zastávek jsou ve většině případů v nevyhovujícím stavu a některé jsou navíc umístěny nevhodně z hlediska požadavků na bezpečnost silničního provozu.

Návrh řešení, definování hlavních motivů návrhu

Za posledních 30 let se výrazně změnila struktura osídlení a v některých místech vznikla nová zástavba. To vyžaduje koncepční změnu ve zkvalitnění systému dopravní obslužnosti a cílem opatření je tak provedení analýzy dostupnosti zastávek. Systémovým řešením by mělo být zadání Studie, která komplexně vyhodnotí stav a rozmístění stávajících zastávek, případně doporučí vybudování nových zastávek autobusové dopravy. Hlavním motivem návrhu jsou dostupnější, kvalitnější a bezpečnější zastávky VHD.

Charakteristika opatření – definice priority

Doporučuje se studijní prověření stavu a rozmístění stávajících zastávek; případně studie podpoří vybudování zcela nových zastávek autobusové dopravy v rámci rozvoje dopravní obslužnosti v jádrovém městě, ale především v místních částech.

Náplň studie bude:

- Ověření požadavků na rekonstrukci, opravy a umístění zastávek.
- Vytipování stávajících zastávek/označků k rekonstrukci.

- Určení vhodných lokalit pro umístění zastávek s ohledem na potřeby a plánovaný rozvoj města.
- Zpracování návrhu zastávkové linie včetně harmonogramu možného rozvoje.
- Návrh musí zohlednit synergii na plánované modernizace infrastruktury.
- Návrhy musí být v souladu s případnými změnami ÚP.
- Musí být předjednány s dotčenými subjekty (vlastníky, správci, PČR, koordinátorem dopravy-jednotný nebo obdobný vzhled systému ODIS).
- Návrhy musí obsahovat odborný odhad realizačních nákladů.
- Musí respektovat možnosti investičních zdrojů.

Dle výsledků studie je možné přistoupit k realizaci dle schváleného harmonogramu.

Očekávaný efekt a přínos opatření

Výsledkem studie bude zpracování koncepce rozvoje dopravní obslužnosti v rámci zastávek města Bílovec a jeho místních částí. Koncepce bude vycházet z identifikovaných potřeb, ale také z možností investičních zdrojů. Modernizované zastávky a přehledný systém zabezpečí lepší dostupnost propojení lokalit města.

Vazba na urbanizaci území a požadavky na koordinaci s jinými opatřeními – bude řešit studie

Posouzení z hlediska životního prostředí

Využívání veřejné osobní dopravy může přinést snížení využívání osobních automobilů a rovněž může mít pozitivní vliv na mobilitu obyvatelstva v rámci města a místních částí. Opatření bude mít pozitivní dopad:

- Na snížení počtu automobilů ve městě.
- Na snížení požadavku na parkování osobních automobilů.
- Zlepšení dostupnosti systému veřejné dopravy díky vhodnějšímu umístění nebo zřízení nových zastávek.

Snížení hlukové a emisní zátěže.

Opatření bude mít pozitivní vliv na životní prostředí.

Návrhy na změny ÚP – bude řešit studie

Odhadovaná finanční náročnost uvedeného opatření: 150 000,- Kč

Doporučený termín realizace: Příprava - I. horizont, realizace – dle výsledků studie a finančních možností města.

3.1.4. Systém MHD v městě Bílovec

4	Systém MHD v městě Bílovec	Doporučuje se prověření možnosti provozování MHD Bílovec
---	----------------------------	--

Identifikace a stručné pojmenování problému

Mnoho obyvatel z místních částí má potřebu dojíždět do centra města. V těchto relacích není zajištěna pravidelná dopravní obslužnost veřejnou dopravou. Důsledkem je nárůst počtu příjezdících automobilů do města, a to se všemi negativními dopady silniční dopravy (hluk, emise), stejně jako zábor veřejného prostoru vyššími požadavky na parkovací místa.

Návrh řešení, definování hlavních motivů návrhu

Veřejnou dopravu je nutné chápat jako rozvojový prvek území. Kvalitní, častá a dostupná veřejná doprava stimuluje rozvoj území, protože umožňuje obyvatelům obsluhovaných částí

dojíždět za vzděláním, za prací, na úřad, k lékaři, ale také za službami a za kulturou. Dobře obsluhované území se stává atraktivní pro trvalé bydlení a služby.

Zlepšení dopravní obslužnosti umožní zpřístupnit centrum města bez nutnosti dojíždět automobilem se všemi negativními důsledky.

MHD umožní výrazně zlepšit potřeby místní obsluhy, než příměstské autobusy objednávané MS krajem. Zároveň může autobus sloužit jako městská linka, která pomůže zajistit rozvoz cestujících od vlaků a některých autobusů z terminálu od nádraží v rámci celého města. Rovněž umožní zvýšit dostupnost zaměstnavatelů (firem) v místních částech, např. Pekárna Illík v místní části Lhotka.

Charakteristika opatření – definice priority

Doporučujeme zpracování studie, která bude analyzovat možnost zavedení MHD v Bílovci a jeho místních částech. Součástí studie bude vyhodnocení a návrhy pro rozhodnutí k provozování MHD Bílovec.

- Dopravní průzkum – poptávka přepravních potřeb v Bílovci a jeho místních částech.
- Počty cestujících v současných příměstských autobusech.
- Analýza požadavků obyvatel.
- Definování docházkové vzdálenosti k zastávkám.
- Návrhy na umístění nových zastávek, zejména v centru města.
- Navrhnout linky MHD.
- Návrhy musí obsahovat odborný odhad realizačních i provozních výdajů.
- Personální řešení v rámci Městského úřadu (agenda MHD).
- Respektovat možnosti rozpočtu města.

Očekávaný efekt a přínos opatření

Výsledkem studie bude zpracování koncepce rozvoje veřejné dopravy na celém území města Bílovce, včetně jeho místních částí. Koncepce bude vycházet z identifikovaných přepravních potřeb jak na území města Bílovce, tak vazby jednotlivých místních částí k městu.

Návrh MHD bude analyzovat přínosy týkající se pozitivních vlivů na město a dopravu v centru, mobilitu obyvatel, nezvyšování nároků na počet parkovacích míst na náměstí, snížení hluku, emisí a zvýšení bezpečnosti silničního provozu nižším počtem pohybu vozidel. Mimo jiné pravidelný provoz MHD umožňuje dynamičtější rozvoj služeb v centru města.

Vazba na urbanizaci území

Nemá vliv na urbanizaci území

Požadavky na koordinaci s jinými opatřeními

Má nepřímou vazbu na opatření Veřejná osobní doprava: 3.1.1. a 3.1.2.

Posouzení z hlediska životního prostředí

Vybudování vhodného systému městské dopravy přispívá ke snížení využívání osobních automobilů. Opatření bude mít pozitivní dopad:

- Na snížení počtu automobilů přijíždějících do města Bílovce z obsluhovaných místních částí.
- Na snížení požadavku na parkování osobních automobilů, zejména v centru města Bílovce.
- Na snížení emisí a hluku ve městě.

Pro výrazné zvýšení ekologických faktorů tohoto opatření je vhodné rovněž uvažovat o pořízení nízkoemisních nebo bezemisních autobusů (elektrobus). Uvedená opatření přispívají ke zlepšení ovzduší i snížení hlukové zátěže ve městě Bílovec.

Návrhy na změny ÚP

Bude řešit studie.

Odhadovaná finanční náročnost uvedené studie: 300.000,- Kč

Doporučený termín realizace: Příprava - I. horizont, realizace – dle výsledků studie

3.2. Modernizace dopravní infrastruktury

3.2.5. Zastávkový záliv na ulici Opavská u křižovatky se silnicí II/647

5	Zastávkový záliv na ulici Opavská u křižovatky se silnicí II/647.	Stávající záliv má nedostatečnou hloubku. Zastávka je umístěna bezprostředně za křižovatkou. Autobusy zasahují do jízdního pruhu ulice Opavská. Realizací nového zálivu se tento vážný bezpečnostní problém odstraní.
----------	--	--

Identifikace a stručné pojmenování problému

V současné době zastávkové stání Bílovec, čerpací stanice na ulici Opavská ve směru od ulice Dukelská při zastavení autobusu nesplňuje parametry moderního zastávkového zálivu a zasahuje do průjezdného profilu silnice II. třídy. Jsou zde dvě zásadní chyby, které doporučujeme odstranit. Délka přechodu je 14 m, byť je přerušen vodorovným značením délky 2,0 m. Hrana v zastávce je v oblouku malého poloměru a vodorovné značení nevymezuje autobusovou zastávku.

Návrh řešení, definování hlavních motivů návrhu

Vybudování nového zálivu. Hlavním motivem je nové moderní zastávkové stání, které bude po stavební úpravě lokalizováno mimo jízdní pruh, což umožní i bezpečnější nástup a výstup cestujících a navíc pohledově zpřehlední dopravní situaci v místě a bude předcházet i možným kongescím a krizovým situacím v uvedeném směru jízdy na Starou Ves. Záliv bude řešen v souladu s novým řešením křižovatky Opavská/II/647 v rámci opatření: Automobilová doprava 2.2.5.

Charakteristika opatření – definice priority

Vybudování nového zastávkového zálivu v dostatečné hloubce. Zastavení autobusu blíže k chodníkové obrubě (okraj vozovky) a v normované výši bude vhodnější zejména pro nízkopodlažní vozidlo, což odstraní nerovnosti při výstupu a nástupu, nejen pro cestující s kočárky nebo na vozíku. Prioritou je integrace do opatření automobilová doprava 2.2.5.

Očekávaný efekt a přínos opatření

Autobusy nově nebudou při zastavení již zasahovat do průjezdného profilu vozovky (jízdního pruhu) a celková dopravní situace v místě se tak zklidní. Toto opatření bude přínosem pro vyšší využití veřejné osobní dopravy a minimalizaci rizik z pohledu bezpečnosti silničního provozu.

Vazba na urbanizaci území

Opatření nemá vliv na urbanizaci území.

Požadavky na koordinaci s jinými opatřeními

Integrace do opatření: Automobilová doprava 2.2.5.

Posouzení z hlediska životního prostředí

Využívání veřejné osobní dopravy může přinést snížení využívání osobních automobilů a rovněž může mít pozitivní vliv na mobilitu obyvatelstva v rámci města a místních částí. V

současné době je zastávka Bílovec, čerpací stanice značně obsluhována. Zastávku obsluhují celkem 4 autobusové linky, které zajišťují dopravu z Bílovce ve směru Fulnek nebo Opava. Autobusové spoje z této zastávky zároveň zajišťují obsluhu místních částí Bílovce - Bravinné, Stará Ves, Ohrada a Výškovice. Celkem na zastávce v obou směrech zastavuje 58 spojů v pracovní den a 10 spojů v sobotu, neděli a o svátcích.

Opatření bude mít pozitivní dopad na:

- Bezpečnost a plynulost silničního provozu
- Snížení počtu automobilů v místě i jádrovém městě.
- Zkvalitnění systému veřejné dopravy s vhodnějším stavebním i organizačním uspořádání nové zastávky jako další příležitost pro obyvatele k využití veřejné hromadné dopravy.
- Ochranu zdraví a majetku soukromých osob, podnikatelských subjektů nebo města moderní zastávkou s povýšeným standardem v rámci zajištění bezpečnosti silničního provozu.
- Podporu zdravý pohyb, výstupy, nástupy, vlastní pěší mobilita v rámci docházek.
- Snížení možného vlivu emisí a hluku při řádném efektivním provozu veřejné osobní dopravy v městě i místních částech.

Návrhy na změny ÚP

Řeší opatření Automobilová doprava 2.2.5.

Finanční náročnost uvedeného opatření: Řeší opatření automobilová doprava 2.2.5.

Doporučený termín realizace: Řeší opatření Automobilová doprava 2.2.5.

3.2.6. Nový zastávkový záliv na ulici Ostravská ve směru od Ostravy.

6	Nový zastávkový záliv na ulici Ostravská ve směru od Ostravy.	Absence zálivu představuje závažný bezpečnostní problém. Je nutno řešit zejména ve vztahu k zabezpečení plynulosti dopravy na hlavní komunikaci II/647.
----------	--	--

Identifikace a stručné pojmenování problému

Není zřízen zastávkový záliv na ulici Ostravská ze směru od Ostravy. Autobusy při zastavení výrazně ovlivňují bezpečnost a plynulost dopravy na významné komunikaci.

Návrh cílového řešení, definování hlavních motivů návrhu

Na současném trávníku navrhujeme dvouřadé parkoviště se 14 parkovacími místy. Záliv se zkracuje na 1 stání zájezdového autobusu a na 1 stání linkové dopravy. V opačném směru bude záliv pro linkovou dopravu. Navržené úpravy jsou převážně na pozemcích města Bílovec a částečně zasahují na pozemek krajský ve správě silnic Moravskoslezského kraje a správě Gymnázia Mikoláše Koperníka. Hlavním motivem návrhu je zřídit dostupnější, kvalitnější a bezpečnější zastávky a zařízení, aby maximálně splnily všechny funkcionality spojené s dopravní obslužností.

Charakteristika opatření – definice priority

Autobusový záliv u Gymnázia Mikoláše Koperníka ve směru do Ostravy byl dimenzován kromě zastávky linkové dopravy též pro autobusy na výlety studentů. Nyní nepoužívanou část obsazují k parkování osobní auta. V opačném směru z Ostravy není žádný záliv. Autobusovou zastávku Bílovec, rest. Beseda v současné době obsluhuje 7 autobusových linek v regionální příměstské dopravě, objednávaných MSK a jedna v dálkové dopravě je v režii dopravce. Regionální autobusy zajišťují ze zastávky dopravu zejména ve směru Ostrava, Jistebník, Studénka, Nový Jičín, Fulnek a Vítkov, dálkový autobus jezdí na trase Ostrava - Mohelnice. Celkem na zastávce v obou směrech zastavuje 62 autobusových spojů v pracovní den, 8 spojů v sobotu, a 6 spojů v neděli a o svátcích. Doporučuje se studijní

prověření možnosti realizace tohoto opatření. Navržené úpravy jsou lokalizovány převážně na pozemky města Bílovec, částečně zasahují na pozemek MSK ve správě silnic MSK a ve správě Gymnázia Mikoláše Koperníka.

Očekávaný efekt a přínos opatření

Celková situace po úpravách komunikace Ostravská bude mít pozitivní dopad na bezpečnost silničního provozu v rámci veřejné osobní dopravy. Komunikace v místě bude přehlednější, s lepšími rozhledovými poměry a nelze pominout i bezpečnostní klady v souvislosti se zvýšeným pohybem žáků a studentů, jelikož zastávka je v docházkové vzdálenosti přibližně 200 metrů od ZŠ a MŠ T. G. Masaryka Bílovec. Umístěním nového přechodu pro chodce blíže k ulici 17. listopadu se místo stane i z pohledu výstupů a nástupů méně rizikové s přirozeným přecházením ulice. Tím bude zvýšena bezpečnost všech chodců v místě před Gymnáziem Mikoláše Koperníka. Modernizované zastávky a přehledný systém zabezpečí vhodnější dostupnost spojení lokalit města a tím vytváří podmínky pro snazší a širší užívání veřejné osobní dopravy.

Vazba na urbanizaci území

Opatření nemá vazbu na urbanizaci území

požadavky na koordinaci s jinými opatřeními

Automobilová doprava 2.2.9., Veřejná doprava 3.1.3., Pěší doprava 6.1.4

Posouzení z hlediska životního prostředí

Využívání veřejné osobní dopravy může přinést snížení využívání osobních automobilů a rovněž může mít pozitivní vliv na mobilitu obyvatelstva v rámci města a jeho místních částí. Opatření bude mít pozitivní dopad:

- Na snížení počtu automobilů v centru města a jeho okolí.
- Uspokojení požadavku na parkování osobních automobilů.
- Zvýšení příležitostí pro využití místních služeb (cestující veřejnou hromadnou dopravou používají častěji služby v centru měst v rámci vlastní pěší mobility).
- Zlepšení dostupnosti systému veřejné dopravy vhodnějším umístěním nových zastávek.

Toto opatření bude mít pozitivní vliv na životní prostředí a přispívá k lokálnímu zlepšení kvality ovzduší.

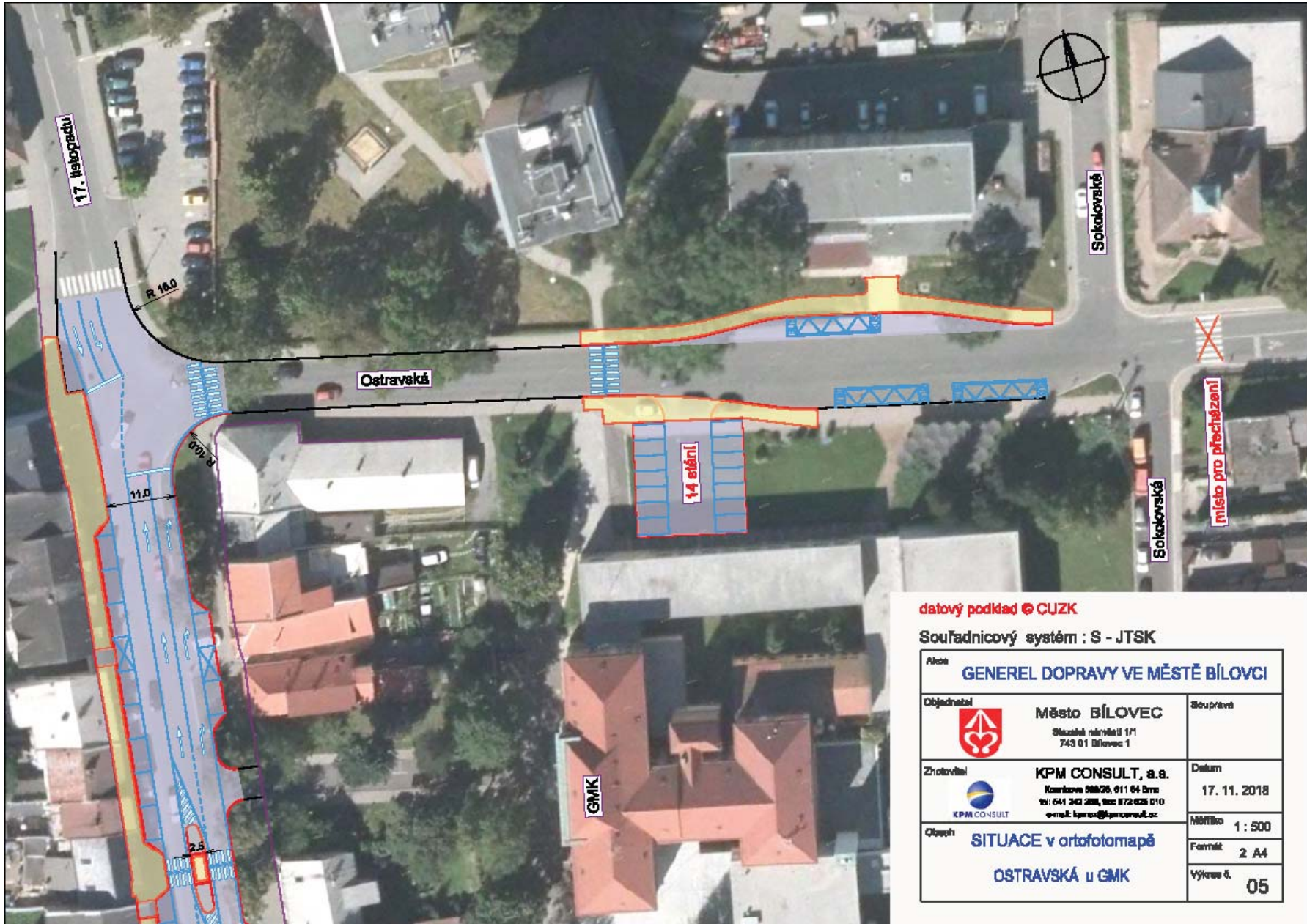
Návrhy na změny ÚP

Opatření nemá přímý vliv na ÚP.

Odhadovaná finanční náročnost uvedeného opatření: 4 500 000,- Kč i s parkovištěm + 25000,-Kč studie

Doporučený termín realizace: Příprava - I. horizont, realizace – dle výsledků studie

3.2.6.1. Obrázek



datový podklad © CUZK

Souřadnicový systém : S - JTSK

Akce GENEREL DOPRAVY VE MĚSTĚ BÍLOVEC		
Objednatel  Město BÍLOVEC Státní náměstí 1/1 743 01 Bílovec 1	Správa	
Zhotovitel  KPM CONSULT, s.s. Kaučková 888/26, 011 64 Brno tel: 641 343 288, fax: 672 628 010 e-mail: kpmc@kpmconsult.cz	Datum 17. 11. 2018	
Obsah SITUACE v ortofotomapě OSTRAVSKÁ u GMK	Mřížka	1 : 500
	Formát	2 A4
	Výkres č.	05

3.3. Návrhy nových prvků infrastruktury

3.3.8. Nový přestupní uzel v místní části Lubojaty

7	Nový přestupní uzel v místní části Lubojaty	Stávající stav přestupního prostoru v místní části Lubojaty mezi linkami č. 671 a č. 672 je nedůstojný. Je potřebné řešit výstavbou nové zastávky v přilehlém prostoru.
----------	--	--

Identifikace a stručné pojmenování problému

Umístění zastávky autobusové dopravy Lubojaty na silnici III. třídy 465614 v zatáčce u křižovatky tvaru „T“ se silnicí III/46412 do obce Tísek. Zastávka má funkci přestupního uzlu. Je poměrně frekventovaná. Zásadním nedostatkem je situační umístění označníku, přičemž na protější straně označník nebo dopravní značka „Zastávka autobusu“ IJ4c zcela chybí. Autobus zastavuje v průjezdném profilu komunikace ze strany od města Bílovec a nachází se za nepřehlednou pravotočivou zatáčkou. Není zde žádný prostor upravený pro pohyb chodců nebo na tuto situaci upozorňující značky výstražného typu. Zastávka je z hlediska bezpečnosti silničního provozu velmi riziková pro všechny účastníky silničního provozu.

Návrh cílového řešení, definování hlavních motivů návrhu

V křižovatce silnic třetích tříd 4656 a 46412 se naproti tečně těchto vozovek nachází zčásti zpevněný povrch, který při minimální úpravě a doplnění jednoduchého závalu na vzdálenější straně k polní cestě (s možným nenáročným přístřeškem a nástupní hranou) zajistí bezpečný provoz a místo pro zastavení autobusů příměstské nebo městské dopravy včetně bezrizikového pohybu chodců. Z povahy místa, kdy zde vozidlo veřejné osobní dopravy zajede zcela mimo komunikaci, lze rovněž vyřešit i otáčení vozidel a přehledné vyjždění do všech směrů (Lubojaty, Bítov, Tísek).

Charakteristika opatření – definice priority

Aktuální autobusové zastávky v tomto místě neodpovídají standardům a nárokům veřejné hromadné dopravy. Jsou vysoce rizikové z pohledu bezpečnosti silničního provozu. Na současném místě navrhujeme točnu pro autobusy - obratiště. Stavba bude umístěna ve stávající částečně zpevněné zelené ploše přiléhající k silnici III/4656. Točna by měla být pojata jako smyčkové obratiště se šířkou mezi obrubami podle platných norem (min. 8,0 m, max. 12,15 m). Doporučený vnější obrysový poloměr otáčení autobusů asi $R = 12,5$ m – dle *TP 171 - Vlečné křivky pro ověřování průjezdnosti směrových prvků pozemních komunikací*. Podrobnosti stavby musí řešit zadání studie. Je nutno studijně prověřit.

Očekávaný efekt a přínos opatření

Zvýšení bezpečnosti a především zvýšení kultury cestování veřejnou dopravou.

Vazba na urbanizaci území

Není v rozporu s urbanizací území

Požadavky na koordinaci s jinými opatřeními

Má vazbu na opatření: Veřejná doprava **3.1.3**.

Posouzení z hlediska životního prostředí

Opatření má neutrální vliv na životní prostředí.

Návrhy na změny ÚP

Bude řešit výstup ze studie

Odhadovaná finanční náročnost uvedeného opatření: Studie **70 000,- Kč**, realizace dle výsledku studie a možnosti investičních zdrojů.

Doporučený termín realizace: I. horizont

4. Statická doprava

Součástí dopravní sítě jsou i místa pro parkování či odstavení vozidel. Ne vždy však pokrývají potřebu lidí z lokality, kde se nachází. Zvláště ve starých sídlištích, kde se počítalo s daleko menším počtem vozidel na nově vzniklé bytové jednotky než je stávající potřeba. Toto bývá řešeno dodatečnou výstavbou parkovišť v místech, kde je to stavebně a dopravně možné. Lidé využívají také vlastních parkovacích kapacit, soukromých stání na soukromých pozemcích firem a rodinných domů. Mnozí řidiči však na soukromé pozemky nezajíždějí a parkují na veřejných komunikacích. Ve městech s historickými jádry je situace ještě komplikovanější s ohledem na velká prostorová omezení. Neustále roste počet osobních automobilů, které si rodina pořízuje.

V řešené oblasti nebyly zjištěny výrazné problémy v oblasti statické dopravy. Město postupuje v této oblasti velmi systematicky. Při všech modernizačních aktivitách se snaží počet parkovacích míst navýšit. Nebyl zjištěn ani akutní nedostatek parkovacích míst u domů s hromadným bydlením. Obyvatelé domů stále ještě využívají garáže v hromadných garážovištích, ale také zde působí sociální faktor. Protože většina obyvatelů těchto domů jsou senioři vlastníci jen jedno vozidlo na rodinu, popř. automobil nemají. Problém parkovišť u domů s hromadným bydlením bude nutno v budoucnu řešit. Problematická je statická doprava v MPZ a její blízkosti. V této oblasti je tvorba nových parkovacích míst značně prostorově omezena. Bude nutno v této oblasti stále více zavádět různé prvky regulace.

Regulace statické dopravy

Závažným problémem měst je parkování a odstavení vozidel. Kromě aktuálního počtu motorových vozidel (zejména pak osobních), hybnosti osob a podílu IAD na dělbě přepravní práce, je to způsobeno tím, že osobní vozidlo v průměru je jen asi 10% času v pohybu a zbývajících asi 90% času je zaparkováno nebo odstaveno. Nároky na parkovací a odstavné plochy včetně infrastruktury jsou tak vysoké a stále nedostatečně pokrývané. Výrazným problémem je i parkování vozidel v dopravně exponovaných místech (centrech měst), kde kromě výstavby parkovacích objektů je nutno optimalizovat využívání parkovacích kapacit regulací jejich užívání. Principem této optimalizace je zpravidla zvýhodnění krátkodobého parkování návštěvníků a dlouhodobého parkování obyvatel dané oblasti na úkor dlouhodobého parkování návštěvníků, pro které se v dostupných místech (především v terminálech veřejné osobní dopravy) zřizují záchytná parkoviště (systém P + R, Park and Ride) a na okraji měst v docházkové vzdálenosti do exponovaného centra odstavná parkoviště (systém P + G, Park and Go). U škol jsou to potom parkoviště typu K+R (Kiss+Ride - pro rodiče přivázející děti do školy). R regulační prvky se zavádí vymezením oblastí regulovaného parkování a rozmístěním příslušných informačních značek s vymezením způsobu parkování.

Při nedostatečném počtu parkovacích míst v atraktivních částech měst se uplatňuje zmíněný princip preference krátkodobého parkování (do 2 hodin parkování) před parkováním dlouhodobým (nad 2 hodiny parkování).

Obvyklé formy regulace:

- a. Omezení doby parkování dopravním značením konkrétního parkovacího stání nebo parkoviště dopravním značením, kde je uvedena maximální doba parkování.
- b. Předchozí způsob může být doplněn povinností užít parkovací kotouč, na kterém uživatel vyznačí dobu zaparkování.
- c. Vymezené parkovací kapacity s omezenou dobou parkování lze doplnit zpoplatněním úhradou poplatku u obsluhujícího personálu; podmínky jsou uvedeny v parkovacím řádu nebo na dodatkové tabulce dopravní značky,
- d. Režim parkování je doplněn parkovacími hodinami nebo parkovacím automatem, parkoviště musí být doplněno provozním řádem nebo musí být režim uveden na dodatkové tabulce dopravní značky parkoviště.

- e. Rezidenční parkování se využívá v obytných oblastech. Rezidenční parkování zajistí parkovací kapacitu na ulicích obyvatelům žijícím v rezidenční oblasti, případně i firmám. Může být za úplaty či bez úplaty s průkazkou viditelně umístěnou ve vozidle.

4.1. Změny organizace a regulace bez zásadních zásahů do dopravní infrastruktury

4.1.1. Zavedení rezidenčního parkování na parkovištích u tří věžových panelových domů

1	Zavedení rezidenčního parkování na parkovištích u tří věžových panelových domů	Zlepšení podmínek parkování pro obyvatele domů.
----------	---	--

Identifikace a stručné pojmenování problému

I když nebyl v současné době zjištěn nedostatek parkovacích míst v tomto prostoru, předpokládá se postupný nárůst poptávky po parkování.

Návrh řešení, definování hlavních motivů návrhu

Zavedení rezidenčního parkování zaručí obyvatelům domů získání místa k parkování.

Charakteristika opatření – definice priority

V nejbližším okolí tří věžových panelových domů se nachází v podstatě tři parkoviště s celkovou kapacitou 21 + 25 + 12 parkovacích míst, s vyhrazeným místem pro invalidy. Parkoviště jsou využívána nejen obyvateli těchto panelových domů. Operativním průzkumem bylo zjištěno, že parkoviště využívají i obyvatelé blízkých lokalit. Dolní parkoviště využívají i návštěvníci blízkých obchodů.

Očekávaný efekt a přínos opatření

Zajištění parkovacích míst pro obyvatele vybraných domů.

Vazba na urbanizaci území

Není v rozporu s urbanizací území.

Požadavky na koordinaci s jinými opatřeními

Nemá vazbu na jiná opatření.

Posouzení z hlediska životního prostředí

Opatření je neutrální k životnímu prostředí.

Návrhy na změny ÚP

Opatření nemá vliv na ÚP

Odhadovaná finanční náročnost uvedeného opatření: 10.000,- Kč

Doporučený termín realizace: I. horizont.

4.1.2. Zavedení podélného parkování na ulici 17. listopadu v úseku po křižovatku s ul. Ostravskou

2	Zavedení podélného parkování na ulici 17. listopadu v úseku po křižovatku s ul. Ostravskou	Změnit organizaci parkování na podélné stání s omezením na krátkodobé 2 hodinové parkování.
----------	---	--

Identifikace a stručné pojmenování problému

Dnes je na této ulici vyznačeno příčné parkování. To vyvolává velmi nebezpečné situace na silnici II/647 a to zejména v době dopravních špiček. Delší vozidla typu dodávek zasahují svým profilem do jízdního pruhu.

Návrh cílového řešení, definování hlavních motivů návrhu

Změna způsobu parkování zvýší bezpečnost na komunikaci II/647.

Charakteristika opatření – definice priority

Doporučuje se změnit organizaci parkování na podélné stání s omezením na krátkodobé 2 hodinové parkování s parkovacími hodinami.

Očekávaný efekt a přínos opatření

Eliminace bezpečnostních rizik spojených s vyjížděním vozidel z parkoviště.

Vazba na urbanizaci území

Není v rozporu s urbanizací území

Požadavky na koordinaci s jinými opatřeními

Má vazbu na opatření: Automobilová doprava 2.1.1

Posouzení z hlediska životního prostředí

Opatření nemá vztah k životnímu prostředí.

Návrhy na změny ÚP

Opatření nemá vliv na ÚP.

Odhadovaná finanční náročnost uvedeného opatření: 60 000,- Kč, nebo projednat s majitelem komunikace -MSK

Doporučený termín realizace: I. horizont.

4.1.3. Zavedení omezeného parkování na parkovišti u kaple sv. Barbory

3	Zavedení omezeného parkování na parkovišti u kostela sv. Barbory	Zavedení 2 hodinového omezeného parkování s parkovacími hodinami navrátí zpět parkoviště k původnímu účelu.
----------	---	--

Identifikace a stručné pojmenování problému

Parkoviště u kaple sv. Barbory vykazovalo nejmenší obrátkovost. Parkoviště je využíváno hlavně pro dlouhodobé parkování. Z toho důvodu vykazuje i vysokou průměrnou obsazenost 104%. Vozidla na parkovišti parkovala i mimo vyznačená místa.

Návrh řešení, definování hlavních motivů návrhu

Zavedení regulace doby parkování na 2 hodiny mezi 6:00 – 18:00 hod. posílí kapacitu parkovacích míst v blízkosti centra.

Charakteristika opatření – definice priority

Parkoviště by mělo posilovat kapacitu parkování u MPZ. Je však využíváno pro dlouhodobé parkování. Zavedení 2 hodinového omezení parkování na parkovací hodiny navrátí zpět parkoviště k původnímu účelu. Úprava dopravním značením.

Očekávaný efekt a přínos opatření

Zvýšení počtu parkovacích míst v blízkosti centra v denní době, tedy v době nejvyšší poptávky.

Vazba na urbanizaci území

Není v rozporu s urbanizací území.

Požadavky na koordinaci s jinými opatřeními

Má vazbu na opatření: statická doprava 4.1.4.

Posouzení z hlediska životního prostředí

Opatření je neutrální k životnímu prostředí.

Návrhy na změny ÚP

Opatření nemá vliv na ÚP

Odhadovaná finanční náročnost uvedeného opatření: 10 000,- Kč

Doporučený termín realizace: I. horizont

4.1.4 Zavedení omezeného parkování na parkovišti Příkopní ulice.

4	Zavedení omezeného parkování na parkovišti Příkopní ulice.	Zavedení dvouhodinového omezení doby parkování na parkovišti s parkovacími hodinami.
----------	---	---

Identifikace a stručné pojmenování problému

Parkoviště Příkopní ulice vykazovalo nejvyšší obrátkovost. Pouze dvě vozidla se po dobu průzkumu zdržela více jak 12 hodin. Pokud se zavede omezené parkování na parkovišti u kaple sv. Barbory, je vhodné zavést regulaci i na tomto parkovišti.

Návrh cílového řešení, definování hlavních motivů návrhu

Zavedení regulace doby parkování na dvě hodiny s parkovacími hodinami mezi 6:00 – 18:00 hod. posílí kapacitu parkovacích míst v blízkosti centra.

Charakteristika opatření – definice priority

Úprava dopravním značením.

Očekávaný efekt a přínos opatření

Zvýšení počtu parkovacích míst v blízkosti centra v denní době, tedy v době nejvyšší poptávky.

Vazba na urbanizaci území

Není v rozporu s urbanizací území.

Požadavky na koordinaci s jinými opatřeními

Má vazbu na opatření: Statická doprava 4.1.3

Posouzení z hlediska životního prostředí

Opatření je neutrální k životnímu prostředí.

Návrhy na změny ÚP

Opatření nemá vliv na ÚP.

Odhadovaná finanční náročnost uvedeného opatření: 10 000,- Kč

Doporučený termín realizace: I. horizont dle potřeby

4.2. Modernizace dopravní infrastruktury

4.2.5. Rozšíření parkovacích možností u nádraží

5	Rozšíření parkovacích možností u nádraží.	Posílení kapacity parkování u hlavního přestupového uzlu typu P+R v případě oživení železniční dopravy.
----------	--	--

Identifikace a stručné pojmenování problému

Realizace investice nového autobusového nádraží nepřinesla podstatný nárůst parkovacích míst v prostoru tohoto budoucího přestupního uzlu. Předpokládá se, že případné oživení

železniční dopravy vyvolá nárůst požadavků na parkování. Předpoklad vzniku požadavku je ve II. horizontu.

Návrh řešení, definování hlavních motivů návrhu

Motivem je vytvořit podmínky pro využívání systémů veřejné dopravy občany při jejich cestách, a to vybudováním dalších kapacit pro parkování.

Charakteristika opatření – definice priority

Protože přilehlé pozemky jsou v majetku SŽDC, je potřebné jednat se SŽDC o společném postupu. Doporučuje se problematiku dostatku či nedostatku parkovacích míst v dané lokalitě sledovat a včas začít řešit. Předpokladem je také možnost odstavení auta na parkovišti u ZŠ Komenského, jehož výstavba je zahrnuta v programu rozvoje města.

Očekávaný efekt a přínos opatření

Zvýšení počtu parkovacích míst u hlavního přestupního uzlu v městě Bílovec mohou vytvořit podmínky pro vyšší využívání systémů veřejné dopravy občany města.

Vazba na urbanizaci území

Bude řešit studie.

Požadavky na koordinaci s jinými opatřeními

Nemá vazbu na jiná opatření.

Posouzení z hlediska životního prostředí

Opatření v případě realizace má pozitivní vliv na životní prostředí.

Návrhy na změny ÚP

Bude řešit studie.

Odhadovaná finanční náročnost uvedeného opatření: 0,-Kč, kvantifikace po výsledku jednání se SŽDC.

Doporučený termín realizace: Dle vzniku požadavku, předpoklad II. horizont

4.2.6. Rozšíření ulice Šmeralova spolu s realizací podélného parkování nebo chodníku

6	Rozšíření ulice Šmeralova spolu s realizací podélného parkování nebo chodníku.	V této oblasti je velmi malá kapacita parkovacích míst a chybí chodníky.
---	--	--

Bude řešeno v rámci návrhů pro oblast Pěší doprava.

4.3. Návrhy nových prvků infrastruktury

4.3.7. Parkování v okolí sportovní haly a ZŠ Komenského

7	Parkování u haly a ZŠ Komenského	Dopravní situace v prostoru sportovní haly a ZŠ Komenského je trvale neudržitelná zejména v ranních a odpoledních špičkách.
---	---	--

Identifikace a stručné pojmenování problému

Dopravní situace v okolí sportovní haly a ZŠ Komenského je trvale neudržitelná. Problém kulminuje v ranních a odpoledních špičkách. Zásadním problémem je parkování a pohyb osob od zastávek veřejné dopravy a pohyb automobilů přivážejících a odvázejících děti do/ze školy, ale i komplikovaný příjezd před tuto školu z ul. Čs. armády. Dochází zde každý den školního vyučování ke kritickým, dopravně nebezpečným situacím.

Návrh řešení, definování hlavních motivů návrhu

Řešením je vybudování parkoviště se smysluplnějším vjezdem z ul. Čs. armády, chodníkem pro děti a zastávkami pro školní autobusy, parkovištěm pro návštěvníky školy, parkoviště K+R a parkoviště pro návštěvníky sportovní haly. Další částí opatření bude změna organizace dopravy v prostoru ul. Čs. armády a ul. Komenského.

Charakteristika opatření – definice priority

Zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy na daném úseku komunikace, zlepšení podmínek pro přístup do území a zejména ke školnímu zařízení. Pro zvýšení bezpečnosti provozu je doporučeno:

- Organizovat vodorovným dopravním značením novou křižovatku Čs. armády s vjezdem na parkoviště a do předprostoru školy.
- V místě přístupů ke škole Komenského vyznačit od přechodu pro chodce na ulici Čs. armády stezku pro chodce přes celé parkoviště ke škole. Upravit vozovku ul. Komenského a zohlednit záměry stavby parkoviště a obsluhy školy osobními vozidly.
- Vybudovat v prostoru před školou na ul. Komenského autobusovou zastávku pro zajištění školních autobusů do prostoru školy a tak snížit pohyb dětí na ulici Čs. armády.
- Druhou variantou řešení autobusových zastávek je jejich umístění na ulici Čs. armády samostatnými zálivy v obou směrech. Dále se doporučuje zavést omezení rychlosti na 30 km/hod s ohledem na směrové oblouky v ulici.
- Řešení může eliminovat zvýšení bezpečnostních rizik způsobené realizací případného záměru výstavby průmyslové zóny ve Velkých Albrechticích a související hrozby zvýšení provozu silniční nákladní dopravy na ul. Čs. armády.

Vzhledem k tomu, že se opět jedná o napojení místní komunikace na silnici III. třídy a o související úpravy stavebně technického stavu i dopravního značení, které jsou součástí silnic II. a III. třídy, bude nutné jednání s MSK – odborem dopravy.

Očekávaný efekt a přínos opatření

Především zvýšení bezpečnosti dětí v řešené lokalitě, zlepšení plynulosti dopravy, odstranění stávajících bezpečnostních rizik a rozšíření možností parkování v dané lokalitě.

Vazba na urbanizaci území

Není v rozporu s urbanizací území.

Požadavky na koordinaci s jinými opatřeními

Má vazbu na opatření:

- Veřejná osobní doprava 3.1.3
- Automobilová doprava 2.3.12
- Pěší doprava 6.2.5
- Cyklistická doprava 5.1.1.

Posouzení z hlediska životního prostředí

Je neutrální k životnímu prostředí.

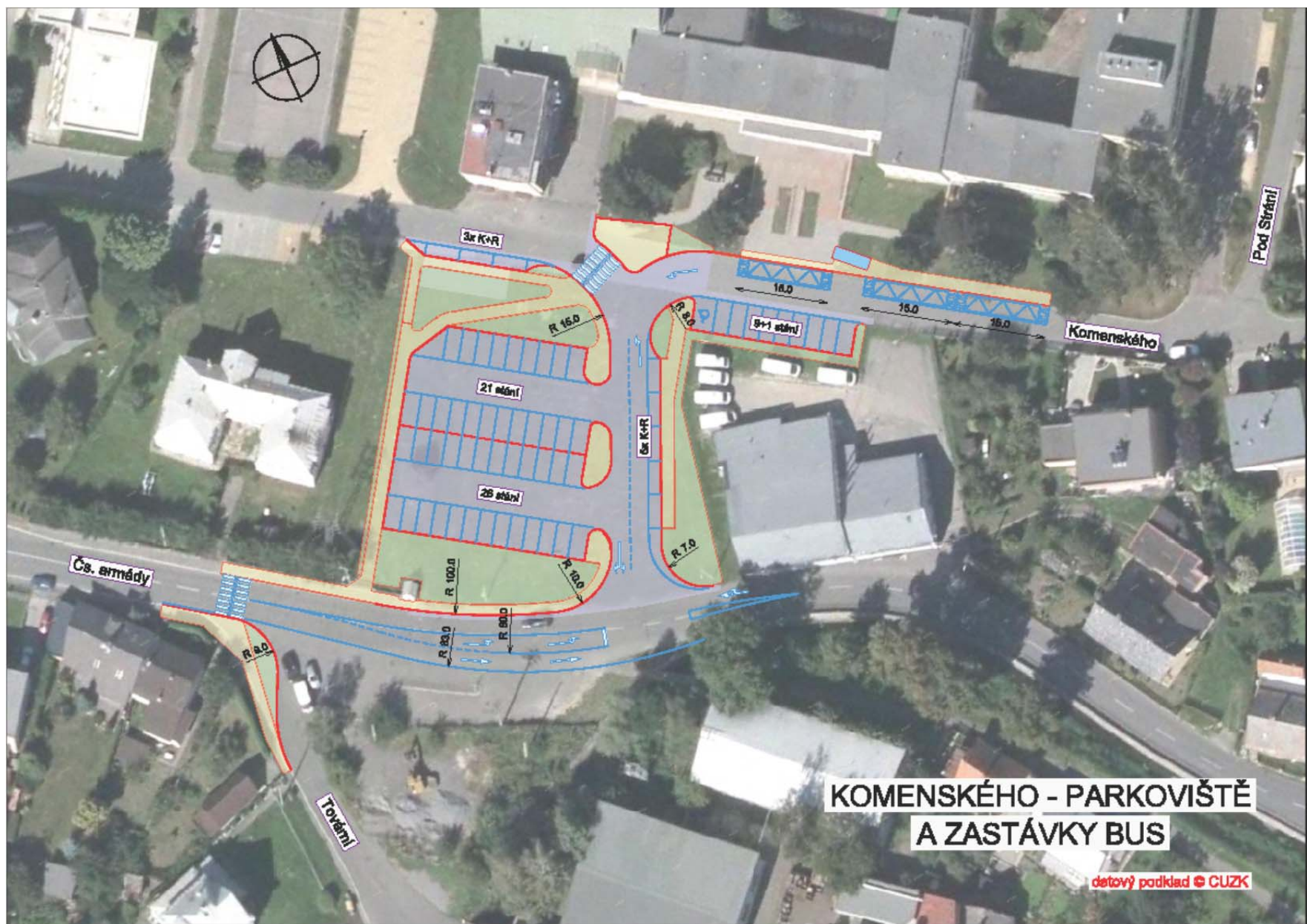
Návrhy na změny ÚP

Opatření nemá vliv na ÚP.

Odhadovaná finanční náročnost uvedeného opatření: 6 000 000,- Kč + náklady na projekt 120 000,- Kč

Doporučený termín realizace: Příprava: I. horizont Realizace: I. horizont

4.3.7.1. Obrázek varianta 1



4.3.7.2. Popis obrázku varianta 1

Parkoviště vychází z již zpracované projektové dokumentace na výstavbu parkoviště u ZŠ Komenského. Na základě projednání je v řešeném prostoru doplněn chodník od kapličky u ulice Čs. armády ke škole, místa výstupu a nástupu K+R a vedení školních autobusů přímo před vchod školy, a je navržena úprava provozu v předprostoru ZŠ Komenského. Tři místa pro K+R jsou v zálivu Komenského a dalších pět je v propojce od ulice Čs. armády do Komenského s výjezdem vlevo směrem k Zahradní ulici.

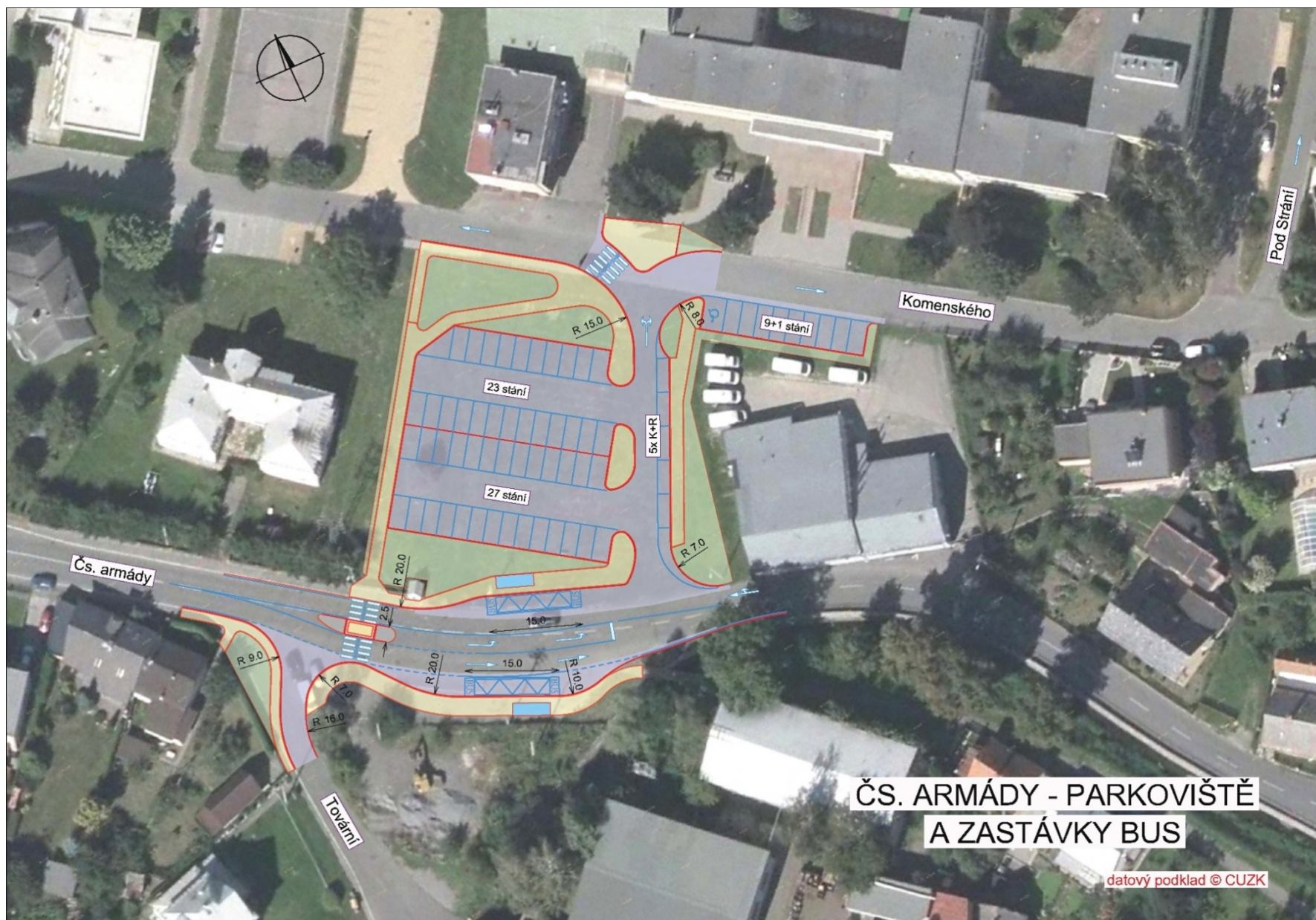
Linkové autobusy v době navozu a odvozu žáků jsou vedeny ulicí Komenského od křížku ke škole. Z důvodu zřízení nástupiště na straně školy musí být obrácen jednosměrný provoz. Od školy autobus vyjíždí propojkou na ulici Čs. armády. Platí pro oba směry autobusových linek.

Stání pro velké autobusy pro sportovní zápasy, případně školní zájezdy jsou umístěna v těsném uspořádání za sebou v ulici Komenského před zastávkou linkových autobusů. Výjezd těchto autobusů je propojkou do ulice Čs. armády shodně s trasou linkových autobusů. Chodník bude upraven podle polohy kmenů borovice a kaštanu. Větve těchto stromů budou oříznuty podle profilu autobusů a chodců.

Návrh přinese 56 parkovacích míst, místa stání pro vozidla osob se sníženou možností pohybu a orientace se snižují o tři.

Úprava chodníku na Tovární ulici a nového přechodu přes ulici Čs. armády je navržena pro možnost vzniku pěší trasy od vlakového a autobusového nádraží přes lávku na Tovární ulici a téměř přímou cestou ke škole, či sportovní hale. Tato trasa je o 30 m delší než přes můstek u autobusového nádraží, ale je bezpečnější než po úzkém chodníku frekventované ulici Čs. armády.

4.3.7.3. Obrázek varianta 2



4.3.7.4. Popis obrázku varianta 2

Na třetím veřejném projednání GD byl vznesen požadavek nezavádět žákovskou autobusovou dopravu do ulice Komenského a veškerou autobusovou dopravu vést pouze ulicí Čs. armády. Konfigurace parkoviště zůstává zachována, propojení mezi ulicemi Čs. armády a Komenského je jednosměrné směrem ke škole. Zúžením propojky jsou přidána čtyři parkovací stání na ploše vlevo. Zjednosměrnění ruší tři stání K+R v Komenského ulici.

Na ulici Čs. armády se zřizují autobusové zastávky pro 15 m autobus, levý odbočovací pruh a přechod u kapličky s dělicím ostrůvkem. Upravují se chodníky a nájezd do Tovární ulice.

Vzhledem ke směrovým obloukům v ulici Čs. armády nevyhoví při tomto řešení některá rozhledová pole, a proto doporučujeme v tomto úseku zavést omezení rychlosti na 30 km/h.

4.3.8. Zvýšení kapacity parkování u polikliniky s návazností na ulici Nová cesta

8	Zvýšení kapacity parkování u polikliniky s návazností na ulici Nová cesta	Zpracování studie rozšíření možností parkování v prostoru u polikliniky.
---	---	--

Identifikace a stručné pojmenování problému

V tomto prostoru lze očekávat z hlediska střednědobého a zejména dlouhodobého horizontu vzrůst požadavků na parkování. Bude to vyvoláno předpokládaným nárůstem mobility obyvatel, blízkostí MPZ a polikliniky. Tato oblast je výrazně prostorově omezena a silnice II/647 v prostoru ulice Nová cesta nemá parametry pro zřízení podélného parkování.

Návrh řešení, definování hlavních motivů návrhu

Zpracování studie pro rozšíření možností parkování v prostoru u polikliniky. Prioritou je studie, která prověří prostorové možnosti, možnosti stavebního, technického případně technologického řešení.

Hlavním motivem návrhu opatření je reagovat na předpokládaný nárůst počtu osobních vozidel v řešené oblasti. Dnes ještě v navrhované oblasti není kritický či již znatelný nedostatek parkovacích míst, ale za 6 - 10 let může být situace úplně jiná. Proto je důležité problematiku zvýšení počtu parkovacích míst v dané lokalitě sledovat. Proto také doporučení na zpracování studie.

Charakteristika opatření – definice priority

Zpracování studie rozšíření možností parkování v prostoru u polikliniky.

Očekávaný efekt a přínos opatření

Vyřešení vzniku nedostatku parkovacích míst v lokalitě u polikliniky, ale i u MPZ.

Vazba na urbanizaci území

Bude řešit studie

Požadavky na koordinaci s jinými opatřeními

Nemá vazbu na jiná opatření

Posouzení z hlediska životního prostředí

Bude řešit studie

Návrhy na změny ÚP

Bude řešit studie

Odhadovaná finanční náročnost uvedeného opatření: 60 000,-Kč

Doporučený termín realizace: Dle vzniku požadavku, předpoklad II. horizont

4.3.9. Zvýšení kapacity parkovišť u hřiště a hřbitova na Ostravské ulici.

9	Zvýšení kapacity parkovišť u hřiště a hřbitova na Ostravské ulici	Parkoviště u hřiště je prakticky trvale obsazeno. A to i mimo dobu organizování sportovních akcí. Obdobná situace je na parkovišti u hřbitova.
----------	--	---

Identifikace a stručné pojmenování problému

Nedostatek parkovacích míst na parkovištích u sportovišť a hřbitova na ulici Ostravské.

Návrh cílového řešení, definování hlavních motivů návrhu

Protože navýšení kapacit stávajících parkovišť je vyloučeno z prostorových důvodů, doporučuje se problém řešit v rámci budování příjezdových komunikací do podnikatelské zóny, a to na pozemcích města.

Charakteristika opatření – definice priority

Opatření automobilová doprava 2.3.15. bude řešit dopravní obsluhu plánované průmyslové zóny. Doporučuje se vyřešit i rozšíření parkování pro sportoviště a hřbitov v rámci tohoto opatření, a to na přilehlých pozemcích města Bílovce.

Očekávaný efekt a přínos opatření

Rozšíření možnosti parkování v lokalitě přilehlé k ul. Ostravské v prostoru sportovišť a hřbitova.

Vazba na urbanizaci území

Není v rozporu s urbanizací území.

Požadavky na koordinaci s jinými opatřeními

Přímá vazba na opatření: Automobilová doprava **2.3.15.**

Posouzení z hlediska životního prostředí

Je neutrální k životnímu prostředí.

Návrhy na změny ÚP

Řešeno v rámci opatření: Automobilová doprava 2.3.15.

Odhadovaná finanční náročnost uvedeného opatření

Řešeno v rámci opatření: Automobilová doprava 2.3.15.

Doporučený termín realizace: Řešeno v rámci opatření: Automobilová doprava 2.3.15

4.3.10. Vybudování parkoviště v prostoru bývalého koupaliště

10	Vybudování parkoviště v prostoru bývalého koupaliště.	Vybudování parkoviště v prostoru bývalého koupaliště je potřebné spojit s realizací chodecké stezky z prostoru MPZ na místní komunikaci ulice Pod Strání.
-----------	--	--

Identifikace a stručné pojmenování problému

Lokalita bývalého koupaliště leží v blízkosti MPZ, jedná se o prostor mezi ul. Zahradní a ul. pod Strání. Byla by tedy vhodná pro vybudování parkoviště.

Návrh cílového řešení, definování hlavních motivů návrhu

V průběhu řešení této zakázky byl schválen Plán rozvoje města Bílovec. Jednou z iniciativ je i řešení vytypované lokality. Cílem je vybudování parku s chodeckými stezkami. Parkoviště v záměru je řešeno na ulici Pod strání s kolmým parkováním.

Charakteristika opatření – definice priority

Záměr z PRMB je v realizaci zadáním studie. Je neutrální k životnímu prostředí. V roce 2018 bylo zadáno zpracování projektové dokumentace.

Očekávaný efekt a přínos opatření

Rozšíření možností parkování v uvedené lokalitě.

Vazba na urbanizaci území a požadavky

Je bez požadavků.

Koordinace s jinými opatřeními

Automobilová doprava: 2.1.1., 2.1.2.

Posouzení z hlediska životního prostředí

Je neutrální k životnímu prostředí.

Návrhy na změny ÚP

Zodpoví projektová dokumentace.

Odhadovaná finanční náročnost uvedeného opatření

Záměr zhodnocení lokality bývalého koupaliště je v realizaci, a proto v tomto dokumentu není více rozpracován

Doporučený termín realizace: Příprava: I. horizont Realizace: I. horizont

4.3.11. Zvýšení kapacity parkovišť u tří výškových panelových domů na ul.

Ostravská a na ul. Radotínské.

11	Zvýšení kapacity parkovišť u tří výškových panelových domů na ul. Ostravská a na ul. Radotínské	I když nebyl aktuálně zjištěn nedostatek parkovacích míst v tomto prostoru, předpokládá se postupný nárůst poptávky ve vzdálených horizontech.
-----------	--	---

Identifikace a stručné pojmenování problému

I když nebyl zjištěn výrazný nedostatek parkovacích míst v současné době na parkovištích u domů s hromadným bydlením v uvedených lokalitách, předpokládá se postupný vzrůst poptávky a to v průběhu horizontu střednědobém a dlouhodobém. A v důsledku změn v sociálně demografickém vývoji kdy se předpokládá vzrůst podílů mladých rodin v domech s hromadným bydlením v těchto lokalitách. V rodinách přibudou vozidla, vzroste požadavek na parkovací místa.

Návrh cílového řešení, definování hlavních motivů návrhu

Studijní prověření zlepšení možnosti parkování na sídlišti u tří výškových panelových domů a u sídliště na Radotínské. Cílem bude zabezpečení odstranění nedostatku míst k parkování.

Charakteristika opatření – definice priority

Zpracování vyhledávací studie pro rozšíření možností parkování:

- u tří výškových panelových domů na ul. Ostravská,
- u domů s hromadným bydlením na ul. Radotínské.

Studie musí řešit:

- Ověření kapacit a požadavků na parkování.

- Vyhledání vhodných lokalit.
- Návrh vhodných řešení.
- Kalkulaci finančních nákladů.
- Vztah k ÚP a PRMB a vazbu na urbanizaci území

Očekávaný efekt a přínos opatření

Rozšíření možností parkování v uvedených lokalitách.

Vazba na urbanizaci území a požadavky

Je bez požadavků.

Koordinace s jinými opatřeními

Je bez přímých požadavků na koordinaci.

Posouzení z hlediska životního prostředí

Je neutrální k životnímu prostředí.

Návrhy na změny ÚP

Zodpoví studie.

Odhadovaná finanční náročnost uvedeného opatření

Studie: 80 000,- Kč.

Realizace dle výsledku studie a dostupnosti investičních zdrojů.

Doporučený termín realizace: Studie – Dle vzniku potřeby, předpoklad II. horizont.

Realizace: III. horizont

4.3.12. Rozšíření parkovacích možností v obci Bravinné u hřbitova

12	Rozšíření parkovacích možností v obci Bravinné u hřbitova.	Vybudování odstavných ploch u hřbitova v městské části Bravinné
-----------	---	--

Identifikace a stručné pojmenování problému

U hřbitova v Bravinném je nezpevněná plocha pro parkování. Viz ilustrační obrázek.



Ilustrační foto

Návrh řešení, definování hlavních motivů návrhu

Vybudovat u hřbitova parkování pro návštěvníky s bezpečným výjezdem na komunikaci.

Charakteristika opatření, – definice priority

Parkoviště je situováno na pozemku č. 1145/10 vedle hřbitova ve směru k obci. Pozemek je aktuálně ve vlastnictví České republiky, ve správě Pozemkového úřadu. Navržené parkoviště zabírá cca ¼ plochy pozemku. V případě realizace je nutné dořešit vlastnické vztahy či hledat jiné stavebně-technické řešení.

Navrženo je 7+1 kolmé stání. Od parkoviště je k brance hřbitova navržen chodník šířky 2m, který spolu s nájezdem na parkoviště vyžaduje zatrubnění příkopu.

Výměry rozhodujících položek:

Vozovka pro osobní automobily	250 m ²
Chodník	60 m ²
Zatrubnění příkopu	35 m

Motivem je vybudování parkoviště s napojením na přilehlou komunikaci.

Očekávaný efekt a přínos opatření

Zajištění parkování u hřbitova s bezpečným výjezdem na přilehlou komunikaci.

Vazba na urbanizaci území a požadavky na koordinaci s jinými opatřeními

Opatření nemá vliv na urbanizaci území.

Posouzení z hlediska životního prostředí

Je neutrální k životnímu prostředí.

Návrhy na změny ÚP

Pro navržené řešení je potřebné vypořádání s pozemkovým fondem ohledně pozemku č. 1145/10.

Odhadovaná finanční náročnost uvedeného opatření

Studie: 80 000,- Kč.

Realizace: 500 000,- Kč

Doporučený termín realizace: Studie – I. horizont; Projekt – I. horizont. Realizace – **dle investičních možností města.**

4.3.12.1. Obrázek



datový podklad © CUZK

Souřadnicový systém : S - JTSK

Akce GENEREL DOPRAVY VE MĚSTĚ BÍLOVCI		
Objednatel 	Město BÍLOVEC Státní náměstí 1/1 743 01 Bílovec 1	Stručně
Zhotovitel 	KPM CONSULT, a.s. Kaučková 888/26, 011 64 Brno tel: 641 343 208, fax: 642 028 010 e-mail: kpmcs@kpmconsult.cz	Datum 30. 11. 2018
Obsah SITUACE v ortofotomapě Bravinné - parkoviště u hřbitova		Měřítko 1 : 500 Formát 2 A4 Výkres č. 15

4.3.13. Vybudování parkovacích míst za domem číslo 68 v Bílovci (ul. Městský kopec)

13	Vybudování parkovacích míst za domem číslo 68 v Bílovci (ul. Městský kopec)	Prověření možnosti realizace parkoviště za domem č.p. 68 na ulici Městský kopec v Bílovci.
-----------	--	---

Identifikace a stručné pojmenování problému

Na této ploše již dnes parkují vozidla, parkoviště je využíváno i návštěvníky města. Pozemek je v majetku města. Na parkovišti však chybí podélné značení.

Návrh cílového řešení, definování hlavních motivů návrhu

Vyznačení parkovacích míst na ploše a osazení svislým dopravním značením s regulací doby parkování. Opatření posílí kapacitu parkovacích míst v blízkosti Slezského náměstí.

Charakteristika opatření – definice priority

Parkoviště je umístěno mezi ploty sousedních pozemků č.p. 66 a č.p. 69. Navržená úprava kopíruje současnou možnost parkování, kde je vlevo z pohledu z Tkalcovské ulice 5 šikmých stání. Napravo na konci před opěrnou zídou je jedno stání. Výjezd je možný pouze couváním.

Na výkrese jsou vyznačeny pozemkové hranice. Skutečná poloha oplocení neodpovídá výkresu. Parkoviště dle katastrální mapy zasahuje na pozemek u č.p. 66, který je rovněž ve vlastnictví města. V případě šířkových problémů lze využít rezervu v úhlu stání. Na výkrese je úhel 45°, je možné jej snížit na 30°.

Výměry rozhodujících položek:

Vozovka pro osobní automobily	180 m ²
Chodník	5 m ²

Na parkovišti se doporučuje zavést regulaci doby parkování na 2 hodiny s parkovacími hodinami mezi 6:00 – 18:00. Doporučena úprava plochy dopravním značením.

Očekávaný efekt a přínos opatření

Zvýšení parkovacích míst v blízkosti Slezského náměstí v denní době, tedy v době nejvyšší poptávky po parkování.

Vazba na urbanizaci území

Není v rozporu s urbanizací území.

Požadavky na koordinaci s jinými opatřeními

Má vazbu na opatření: Statická doprava 4.1.3. a 4.1.4.

Posouzení z hlediska životního prostředí

Je neutrální k životnímu prostředí.

Návrhy na změny ÚP

Opatření nemá vliv na ÚP.

Odhadovaná finanční náročnost uvedeného opatření: 600 000,- Kč

Doporučený termín realizace: I. horizont

4.3.13.1. *Obrázek*



datový podklad © CZUK

Souřadnicový systém : S - JTSK

<p>Alena</p> <p>GENEREL DOPRAVY VE MĚSTĚ BÍLOVCI</p>		
<p>Objednatel</p>  <p>Město BÍLOVEC Slezská náměstí 1/1 743 01 Bílovec 1</p>	<p>Souprava</p>	
<p>Zhotovitel</p>  <p>KPM CONSULT, a.s. Kaučková 588/26, 611 04 Brno tel: 041 343 288, fax: 072 028 010 e-mail: kpmcs@kpmconsult.cz</p>	<p>Datum</p> <p>30. 11. 2018</p>	
<p>Obsah</p> <p>SITUACE v ortofotomapě</p> <p>Parkoviště za domem č.p. 68</p>	<p>Měřítko</p> <p>1 : 500</p> <p>Formát</p> <p>2 A4</p> <p>Výkres č.</p> <p>13</p>	

5. Cyklistická doprava

Město Bílovec nemá vybudovanou oddělenou síť cyklistických komunikací. Pro tento účel se využívá stávající síť silniční infrastruktury, která je tvořena komunikacemi II. a III. třídy, místními a obslužnými komunikacemi. Město Bílovec a jeho místní části leží ve značně členitém terénu, který je pro výraznější využívání cyklistické dopravy občany města nepříznivý. Proto nebyly při průzkumech zaznamenány výraznější přesuny obyvatel za prací, na nákupy, za zábavou, atd. na kole, s výjimkou místní části Stará Ves.

Při rekonstrukci autobusového nádraží zde byla vytvořena doprovodná infrastruktura pro cyklisty. Je zde možnost nabití akumulátorů kol s elektrickým pohonem a turisté zde mohou najít i další infrastrukturu pro odpočinek či občerstvení v blízké restauraci. Jiná doprovodná infrastruktura není pro cyklisty v městě Bíloveci připravena.

V obci Stará Ves, v rámci dlouhodobé koncepce města Bílovec v oblasti cyklo dopravy, byly vybudovány dva úseky cyklostezky, a to realizovanou investicí I. a III. etapy v investiční akci nazvané Cyklostezky Bílovec – místní část Stará Ves. Protože v této místní části scházejí i chodníky pro chodce, byla stezka pro cyklisty integrována do společné stezky pro kola i chodce, a to ve smyslu ČSN 736110 čl. 10.4.6. Šíře takové komunikace je 2,5 m. Toto řešení bylo zvoleno s ohledem na to, že se jedná o obec s rozptýlenou zástavbou s nízkou intenzitou chodců a cyklistů. Nedostatkem je, že tato společná stezka není realizována po celé Staré Vsi a není rozumněji napojena na infrastrukturu samotného města Bílovec. Na částech silniční infrastruktury v městě Bíloveci, které prošly rekonstrukcemi, lze dohledat vyznačení jízdních pruhů pro cyklisty. Město Bílovec ve své strategii formulované v ÚP se zaměřuje na vytvoření vazeb na vnější cyklotrasy. Pro vnitřní každodenní cyklistickou dopravu tak budou využívány stávající místní a účelové komunikace.

I když možnosti cyklistické dopravy v městě Bíloveci a v jeho místních částech pro členitost terénu nejsou příliš využívány, může v budoucnu nastat obrat. Ten může přinést vyšší využití kol s elektrickým pohonem. S možností jistého oživení cyklistické dopravy by město mělo v budoucnu počítat.

Přes město Bílovec nebo v jeho blízkosti jsou trasovány regionální a nadregionální cyklistické trasy. Klíčovou trasou je trasa č. 6190, která prochází od Staré Vsi dále ulicí Opavskou k nádraží a dále na Velké Albrechtice.

U cyklistické dopravy je pojem **cyklistická trasa** virtuálním vedením cyklistické dopravy, která se promítá do reálné podoby pruhu nebo pásu takto:

	Společný provoz	Oddělený provoz
V hlavním dopravním prostoru místní komunikace	<ul style="list-style-type: none">- V jízdním pruhu pro motorová vozidla místních komunikací funkčních skupin B a C- V autobusovém nebo trolejbusovém pruhu- V obytných a pěších zónách	Samostatný jízdní pruh pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru komunikací funkční skupiny B a C
V přidruženém prostoru	Společný pruh nebo pás pro chodce a cyklisty	Jízdní pruh nebo pás pro cyklisty
Samostatné stezky	Stezka pro chodce a cyklisty	Stezka pro cyklisty
Společný provoz chodců a cyklistů je možný při převažujícím podílu chodců		

5.1. Změny organizace a regulace bez zásadních zásahů do infrastruktury

5.1.1. Vyhledání optimální trasy přechodu cyklistické regionální trasy 6190 přes páteřní komunikaci II/647

1	Vyhledání optimální trasy přechodu cyklistické regionální trasy č. 6190 přes páteřní komunikaci II/647	Nejasné vedení cyklostezky č. 6190 Opavská – Bílovec nádraží – a dále na Velké Albrechtice.
----------	---	--

Identifikace a stručné pojmenování problému

Nejasné je vedení cyklotrasy č. 6190 Opavská – Bílovec nádraží – a dále na Velké Albrechtice, především přes kritická místa, která byla identifikována v úseku přechodu páteřní komunikace II/647 směrem k nádraží a dále směrem na Velké Albrechtice. Problematickým místem je vedení cyklotrasy ulicí Čs. armády, která je prostorově nevhodná pro vedení páteřní cyklotrasy. Na silnici byl zaznamenán vzrůstající provoz z/ve směru na Studénku, tedy v ose cyklotrasy. Lze zde očekávat bezpečnostní problém obdobný situaci v obci Stará Ves.

Návrh řešení, definování hlavních motivů návrhu

Cílem opatření je ověření možnosti vedení páteřní regionální cyklotrasy č. 6190 na území města i mimo stávající trasu vedoucí po komunikaci III. třídy ulicí Čs. armády a dále na Velké Albrechtice. Regionální trasa č. 6190 ze Studénky vede mimo komunikaci samostatnou cyklostezkou. Pokud by další budování cyklostezky přes obec Velké Albrechtice bylo vedeno mimo silniční komunikaci, přicházelo by napojení na území města Bílovice také mimo silniční infrastrukturu. S ohledem na stále se zvyšující intenzitu dopravy na ulici Čs. armády by toto řešení mělo kladný vliv na dopravní bezpečnost v této ulici.

Charakteristika opatření – definice priority

Doporučuje se cílenou studií prověřit vedení optimální trasy, a to v úseku Opavská – Bílovec hlavní přestupový uzel – Velké Albrechtice. Při vymezení této trasy je nezbytné vycházet z řešení vedení cyklotrasy v obci Velké Albrechtice. Proto je důležité před zadáním ověřit stanovisko obce Velké Albrechtice. Průchod přes páteřní komunikaci bude řešen v rámci opatření řešení křižovatek na komunikaci II/647 a vyznačením pruhů pro cyklisty. Náplň studie:

- Projednání záměru v obci Velké Albrechtice.
- Dle zjištěných skutečností vyhledat optimální trasu na území města Bílovec.
- Zpracování návrhu řešení, včetně variant.
- Odhad realizačních nákladů jednotlivých variant.
- Návrh musí definovat případné změny ÚP.
- Ověřit možnosti investičních zdrojů.

Očekávaný efekt a přínos opatření

Dokončení plnohodnotného vedení páteřní regionální trasy č. 6190 přes území města Bílovec. Předpokládá se i zvýšení bezpečnosti v ulici Čs. armády

Vazba na urbanizaci území

Opatření nemá vliv na urbanizaci území.

Požadavky na koordinaci s jinými opatřeními: automobilová doprava **2.2.5**, statická doprava **4.3.7**

Posouzení z hlediska životního prostředí

Opatření má neutrální vliv na životní prostředí.

Návrhy na změny ÚP – bude řešit studie

Odhadovaná finanční náročnost uvedeného opatření: 20 000,- Kč

Doporučený termín realizace: Studie: Vznik potřeby v závislosti na stanovisku obce Velké Albrechtice, Realizace – dle výsledků studie a možnosti investičních zdrojů

5.1.2. Zlepšení stavu polních cest v mikroregionu Bílovecka

2	Zlepšení stavu polních cest v mikroregionu Bílovecka	Zlepšení dnešního stavu polních cest v mikroregionu Bílovecka, který neumožňuje větší používání jízdních kol na těchto cestách a jejich využití chodci.
----------	---	--

Identifikace a stručné pojmenování problému

Stav polních cest v mikroregionu Bílovecka neumožňuje větší používání jízdních kol na těchto cestách, včetně jejich využití chodci.

Návrh řešení, definování hlavních motivů návrhu

Cílem opatření je prověřit možnosti zlepšení stavu polních cest v mikroregionu Bílovecko. Cesty jsou zpravidla přirozenými spojnicemi mezi okolními obcemi a jsou tak vhodné pro pěší turistiku či cykloturistiku. Tyto cesty jsou však dnes velmi zanedbané. Na tuto skutečnost upozorňují zástupci obcí řešené oblasti, občané, ale i strategický materiál PRMB.

Charakteristika opatření – definice priority

Cílenou studií prověřit, s důrazem na dostatečné projednání řešené problematiky s okolními obcemi, stávající polní cesty a jejich vhodnost k rekonstrukci a novému využití pro pěší a cykloturistiku. Prioritně se doporučuje řešit problematiku přeložek regionálních cyklotras číslo 6190 v úseku Stará Ves – Nový Svět – Výškovice a 6193 v úseku Údolí Mladých – Tísek a podnětů z přílohy č. 1. Náplní studie bude:

- Projednání problematiky s okolními obcemi
- Vytipování vhodných tras s ohledem na potřeby a plánovaný rozvoj.
- Zpracování návrhu tras včetně harmonogramu rozvoje.
- Zpracování návrhu úprav.
- Návrhy nesmí být v rozporu s ÚP.
- Návrhy musí obsahovat odborný odhad realizačních nákladů.
- Musí respektovat možnosti investičních zdrojů.

Očekávaný efekt a přínos opatření

Zlepšení stavu polních cest, které plní funkci přirozených spojení mezi obcemi umožní občanům jejich využívání pro turistiku, sportovní vyžití, ale i pro cesty do okolních obcí. Cesta po těchto spojnicích je zpravidla kratší než cesta po standardních komunikacích. Výsledkem studie bude zpracování dlouhodobé koncepce rozvoje polních cest zakládající možnost zlepšení jejich stavu. **Vazba na urbanizaci území – není v rozporu s urbanizací území.**

Požadavky na koordinaci s jinými opatřeními – nemá vazbu na jiná opatření.

Posouzení z hlediska životního prostředí

Opatření může mít vliv na menší používání osobních automobilů. Opatření může mít pozitivní dopad:

- Na snížení pohybu automobilů v městě Bílovci.
- Na snížení požadavku na parkování osobních automobilů.

Opatření má výrazné ekologické aspekty- mělo by přispět ke zlepšení ovzduší v městě Bílovec.

Návrhy na změny ÚP – opatření nemá vliv na ÚP

Odhadovaná finanční náročnost uvedeného opatření: 40 000,- Kč

Doporučený termín realizace: Příprava I. horizont, Realizace – dle výsledků studie a možnosti investičních zdrojů

5.1.3. Prověření rozvoje místních cyklotras

3	Prověření rozvoje místních cyklotras	Doporučuje se prověření možností rozvoje místních cyklotras mimo infrastrukturu ZÁKOS
----------	---	--

Identifikace a stručné pojmenování problému

I když nebyl zjištěn vyšší pohyb cyklistů v řešené oblasti zejména v jádrovém městě, je nutné se problematikou zlepšení místních cyklotras zabývat. Důvodem je mimo jiné i očekávaný nárůst požadavků s ohledem na využívání elektro kol.

Návrh cílového řešení, definování hlavních motivů návrhu

Cílem opatření je zmapovat možnosti rozvoje místních cyklotras. Základní komunikační systém (ZAKOS) a místní a účelové komunikace jsou logicky místními cyklistickými trasami. Je však nutné hledat propojení i dalších lokalit a nabídnout tak cyklistům výhodnější trasy a tím podpořit vyšší používání jízdních kol. Návrh zohledňuje přirozenou potřebu, ale i připomínky zpracované zadavatelem. (viz příloha č. 1 návrhové části)

Charakteristika opatření – definice priority

Doporučuje se cílenou studií prověřit možnosti rozvoje místních cyklotras mimo infrastrukturu ZÁKOS s důrazem na propojování jednotlivých lokalit, jako je například lokalita Nad Nemocnicí - Radotín, park na Střelnici s vazbou na ulici U Splavu s propojením na cyklostezku ve Staré Vsi a lokality na Skalce. Náplní studie bude:

- Ověření požadavků občanů průzkumem.
- Vytipování vhodných tras s ohledem na potřeby a plánovaný rozvoj.
- Zpracování návrhu tras včetně harmonogramu rozvoje.
- Návrh musí zohlednit synergii na plánované modernizace infrastruktury.
- Návrhy musí definovat případné změny ÚP.
- Návrhy musí obsahovat odborný odhad realizačních nákladů.
- Musí respektovat možnosti investičních zdrojů.

Očekávaný efekt a přínos opatření

Výsledkem studie bude zpracování dlouhodobé koncepce rozvoje místních cyklotras s přímou vazbou na základní komunikační systém města Bílovec a také na regionální a nadregionální trasy. Koncepce bude vycházet z identifikovaných potřeb, ale také z možností investičních zdrojů. Nové trasy zabezpečí přímější spojení lokalit města, a tak vytvoří podmínky pro vyšší užívání jízdních kol v dopravním systému města, ale i pro rozvoj rekreační cyklistiky.

Vazba na urbanizaci území - bude řešit studie

Požadavky na koordinaci s jinými opatřeními – bude řešit studie

Posouzení z hlediska životního prostředí

Opatření je neutrální vůči životnímu prostředí.

Návrhy na změny ÚP – bude řešit studie

Odhadovaná finanční náročnost uvedeného opatření: 80 000,- Kč

Doporučený termín realizace: studie - I. horizont.

5.2. Modernizace dopravní infrastruktury

5.2.4. Dobudování kontinuálního vedení cyklostezky v místní části Stará Ves

4	Dobudování kontinuálního vedení cyklostezky v místní části Stará Ves.	Propojení I. a III. etapy realizace regionální cyklostezky v integraci s chodníkem v obci Stará Ves
----------	--	--

Identifikace a stručné pojmenování problému

V dotčeném úseku je poměrně silný pohyb chodců a cyklistů na společné komunikaci s automobilovou dopravou. Na úseku je zaznamenán vzrůstající pohyb kamionové dopravy. To představuje bezpečnostní problém pro chodce a cyklisty.

Návrh cílového řešení, definování hlavních motivů návrhu

Zvýšení bezpečnosti chodců a cyklistů v trase regionální cyklotrasy v obci Stará Ves a to v úseku mezi již realizovanými úseky cyklostezky I. a III. etapy. Hlavním cílem opatření je zajistit propojení již realizovaných úseků cyklostezky na regionální cyklotrase číslo č. 6190 (od domu č. p. 8 po dům č. p. 46 a od domu č. p. 63 až po dům č. p. 65).

Charakteristika opatření – definice priority

Vybudováním cyklostezky společně s chodníkem mezi již vybudovanými úseky I. a III. etapy cyklostezky. Realizace opatření musí začít zpracováním realizační dokumentace.

Očekávaný efekt a přínos opatření

V úseku s bezpečnostním rizikem bude vybudováno společné těleso pro cyklostezku a chodník s pozitivním dopadem na:

- Zvýšení bezpečnosti na regionální cyklotrase 6190.
- Zabezpečení plynulého přivedení regionální trasy do centra Bílovce.
- Zvýšení bezpečnosti chodců v řešeném úseku.
- Zvýšení plynulosti silničního provozu.

Vazba na urbanizaci území

Realizace opatření je v souladu s urbanizací území.

Požadavky na koordinaci s jinými opatřeními

Nemá vazbu na jiná opatření

Posouzení z hlediska životního prostředí

Lze očekávat vyšší využívání jízdních kol při cestách do Bílovce. Jak prokázaly průzkumy, z tohoto směru využívají parkoviště v centru právě abonenti příjíždějící z této oblasti. Opatření by mělo přinést snížení využívání osobních automobilů. Opatření bude mít pozitivní dopad:

- Na snížení počtu automobilů v městě Bílovec.
- Na snížení požadavku na parkování osobních automobilů zejména v MPZ.
- Na zvýšení počtu cyklistů v městě Bílovec.

Opatření má výrazné ekologické aspekty, mělo by přispět ke zlepšení ovzduší v městě Bílovec.

Návrhy na změny ÚP

Řešení nevyvolá změny v ÚP. Je v souladu se záměry ÚP.

Odhadovaná finanční náročnost uvedeného opatření:

- **Projektová dokumentace – 400 000,-Kč**
- **Realizace – 10 000 000,- Kč**

Doporučený termín realizace:

- **Příprava: I. horizont**
- **Realizace: I. horizont**

5	Propojení regionální cyklotrasy číslo 6190 do centra Bílovce	Cyklostezka společně řešená se stavbou chodníku a to z ulice Opavská s napojením na cyklostezku etapy I. ve Staré Vsi.
----------	---	---

Identifikace a stručné pojmenování problému

V dotčeném úseku je poměrně silný pohyb chodců a cyklistů na společné komunikaci s automobilovou dopravou. Na úseku je zaznamenán vzrůstající pohyb kamionové dopravy. To představuje bezpečnostní problém pro chodce a cyklisty.

Návrh cílového řešení, definování hlavních motivů návrhu

Cílem opatření je propojení regionální cyklotrasy číslo 6190 do centra Bílovce a to z ulice Opavská – Stará Ves. Vedlejším cílem je zvýšení bezpečnosti chodců a cyklistů v uvedené trase.

Charakteristika opatření – definice priority

Vybudování cyklostezky společně s chodníkem mezi ul. Opavskou v Bílovci a Starou Vsí č. p. 8. Projekt navazuje na již realizovanou I. etapu obdobného řešení v obci Stará Ves. Realizace opatření musí začít zpracováním realizační dokumentace.

Očekávaný efekt a přínos opatření

Vybudování společného tělesa pro cyklostezku a chodník v úseku s bezpečnostním rizikem přináší:

- Zvýšení bezpečnosti na regionální cyklotrase 6190.
- Zabezpečení plynulého přivedení regionální trasy do centra Bílovce.
- Zvýšení bezpečnosti chodců v řešeném úseku.
- Zvýšení plynulosti silničního provozu.

Vazba na urbanizaci území

Realizace opatření je v souladu s urbanizačním řešením území.

Požadavky na koordinaci s jinými opatřeními

Nemá vazbu na jiná opatření.

Posouzení z hlediska životního prostředí

Zvýšení bezpečnosti cyklistů na cyklotrase v řešené oblasti přinese vyšší využívání jízdních kol v systému dopravy. To zpravidla přináší snížení využívání osobních automobilů. Opatření bude mít pozitivní dopad:

- Na snížení počtu automobilů v městě Bílovci.
- Na snížení požadavku na parkování osobních automobilů zejména v MPZ.
- Na zvýšení počtu cyklistů v městě Bílovci.

Opatření má výrazné ekologické aspekty. Mělo by přispět k zlepšení ovzduší v městě Bílovec.

Návrhy na změny ÚP

Řešení nevyvolá změny v ÚP. Je v souladu se záměry ÚP.

Odhadovaná finanční náročnost uvedeného opatření:

- **Projektová dokumentace – 300 000,-Kč**
- **Realizace – 6 000 000,- Kč**

Doporučený termín realizace:

- **Příprava: I. horizont**
- **Realizace: I. horizont**

5.2.6. Navýšení doprovodné infrastruktury cyklodopravy na území města Bílovec

6	Navýšení doprovodné infrastruktury cyklodopravy na území města Bílovec	Cílenou studií prověřit rozmístění stojanů na kola na místní cyklostezky s důrazem na Slezské náměstí případně další místa základního komunikačního systému
----------	---	--

Identifikace a stručné pojmenování problému

Na místních trasách pro cyklisty bylo zjištěno nedostatečné rozmístění prvků doprovodné infrastruktury, jako jsou například stojany pro kola. Doprovodná infrastruktura je dnes pouze na novém autobusovém nádraží. Na uvedený problém byl zaznamenán i podnět ze strany občanů.

Návrh cílového řešení, definování hlavních motivů návrhu

Cílem opatření je zajistit dostatečné informace potřebné pro řešení problematiky doprovodné infrastruktury pro cyklisty s důrazem na rozmístění stojanů na kola u předpokládaných cílů cest a na místních cyklotrasách.

Charakteristika opatření – definice priority

I přes zaznamenaný nízký pohyb cyklistů ve městě Bílovec se doporučuje prověřit cílenou studií rozmístění stojanů na kola na místní cyklotrasy s důrazem na Slezské náměstí případně další místa MPZ, školy a případně další vytipovaná místa cílů cest. Náplní studie bude:

- Ověření požadavků občanů průzkumem.
- Vytipování vhodných cílů cest pro umístění doprovodné infrastruktury.
- Výběr vhodné podoby/vzhledu stojanů dle charakterů cíle. (MPZ, škola, atd.)
- Zpracování návrhu umístění stojanů k vytipovaným cílům cest.
- Návrh harmonogramu postupné realizace.
- Návrhy by neměly přinášet případné změny ÚP.
- Návrhy musí obsahovat odborný odhad realizačních nákladů.
- A musí respektovat možnosti investičních zdrojů.

Dle výsledků studie je možné přistoupit k realizaci dle schváleného harmonogramu.

Očekávaný efekt a přínos opatření

Výsledkem studie bude zpracování dlouhodobé strategie rozvoje doprovodné infrastruktury s přímou vazbou na základní komunikační systém města. Studie bude vycházet s identifikovaných potřeb, ale také z možností investičních zdrojů. Výběr optimálního řešení vlastního stojanu zabezpečí jednotný vzhled, ale i efektivnější využití vložených prostředků. Zabezpečení možnosti odložení a uzamčení kola u cíle cest se předpokládá oživení cyklistické dopravy v městě Bílovec.

Vazba na urbanizaci území – bude řešit studie

Požadavky na koordinaci s jinými opatřeními – bude řešit studie

Posouzení z hlediska životního prostředí

Nárůst využívání jízdních kol v systému může přinést snížení využívání osobních automobilů. Opatření bude mít pozitivní dopad:

- Na snížení počtu automobilů v městě Bíloveci.
- Na snížení požadavku na parkování osobních automobilů.
- Na zvýšení počtu cyklistů v městě Bíloveci.

Opatření má výrazné ekologické aspekty. Mělo by přispět k zlepšení ovzduší v městě Bílovec.

Návrhy na změny ÚP – bude řešit studie, návrhy by neměly vyvolat změny v ÚP.

Odhadovaná finanční náročnost uvedeného opatření: 30 000,- Kč

Doporučený termín realizace: Příprava - I. horizont, realizace – dle výsledků studie

5.3. Návrhy nových prvků dopravní infrastruktury

5.3.7. Vybudování místní cyklostezky mezi Střelnicí a Radotínem

7	Vybudování místní cyklostezky mezi Střelnicí a Radotínem	Prověřit možnost integrace místní cyklostezky do připravovaného silničního propojení stejných lokalit.
----------	---	---

Identifikace a stručné pojmenování problému

Přístup cyklistů z lokality Střelnice do centra města prostřednictvím základní komunikační sítě je dnes komplikovaný. Trasy jsou dlouhé a členité s překonáváním výškových rozdílů.

Návrh cílového řešení, definování hlavních motivů návrhu

Opatření má zlepšit přístup cyklistům do centra města z lokality Střelnice. Tento cíl byl také podpořen připomínkou občanů z veřejného projednávání generelu dopravy. Opatření má výraznou shodu s opatřením 5.1.3. cyklistická doprava a 2.3.14. automobilové dopravy.

Charakteristika opatření – definice priority

Doporučuje se řešit společně s opatřením 2.3.14. automobilová doprava, které má název „Propojení lokality Střelnice na lokalitu Radotín místní komunikací“ a má prověřit možnost vybudování nové obslužné komunikace - propojení místní komunikace ul. Nad Střelnicí s místní komunikací ul. Radotínská, respektive ul. Jiráskova, společně i s chodníkem.

Očekávaný efekt a přínos opatření

Zabezpečení přímého spojení lokality Střelnice s lokalitou Radotín by mělo přinést oživení cyklistické dopravy v městě Bílovec.

Vazba na urbanizaci území – bude řešit opatření: 2.3.14. automobilové dopravy

Požadavky na koordinaci s jinými opatřeními – Integrace do opatření: Automobilová doprava, opatření 2.3.14.

Posouzení z hlediska životního prostředí

Vyšší využívání jízdních kol v systému může přinést snížení využívání osobních automobilů. Opatření bude mít pozitivní dopad:

- Na snížení počtu automobilů v městě Bílovcí.
- Na snížení požadavku na parkování osobních automobilů zejména v MPZ.
- Na zvýšení počtu cyklistů ve městě Bílovcí.

Opatření má výrazné ekologické aspekty. Mělo by přispět k zlepšení ovzduší ve městě Bílovec.

Návrhy na změny ÚP – bude řešit opatření 2.3.14. automobilové dopravy.

Odhadovaná finanční náročnost uvedeného opatření: Integrace do opatření III/14

Doporučený termín realizace: Příprava - I. horizont, realizace – s opatřením 2.3.14. automobilové dopravy – dle dostupnosti investičních zdrojů.

6. Pěší doprava

Pěší dopravu lze z hlediska bezpečnosti hodnotit jako nejzranitelnější druh dopravy. Komunikace pro pěší v obcích patří do kategorie místních komunikací, dle *ČSN 736110 Projektování místních komunikací* do funkční skupiny D, tj. o místní komunikace s vyloučením motorové dopravy.

Město má cca 7,5 tisíce obyvatel a svou rozlohou umožňuje dosahovat ve většině případů zvoleného cíle v obydlené oblasti města chůzí. Centrum města je dosažitelné pěší chůzí z okrajových částí cca do 30 minut (s výjimkou místních částí města Bílovce). Hlavní pěší tahy propojují nejdůležitější lokality ve městě či jeho blízkém okolí; jejich stavebně technické uspořádání by proto mělo odpovídat obvyklému standardu.

Hlavní pěší trasy jsou vedeny podél páteřních komunikací pro motorová vozidla. Trasy pro pěší jsou vedeny ve městě Bílovci po vybudovaných chodnících, v přidružených obcích jsou vedeny většinou podél těchto komunikací bez souvislých chodníků. Chodníky jsou zde vybudovány především v blízkosti zastávek veřejné osobní dopravy nebo u základních škol.

Za páteřní trasy pro pěší lze v městě Bílovci považovat:

- Trasa ze severozápadní obytné části města - **Jiráskova - Radotínská - Tkalcovská – Slezské náměstí**, vede po ul. Jiráskově, kříží ul. Radotínskou, vede po samostatném chodníku do křižovatky Nová cesta x MK beze jména na Slezské náměstí. Tuto trasu je vhodné dokončit chodníkem podél ul. Jiráskovy, dopravním značením vyznačit přechod přes ul. Radotínskou, v křižovatce Nová cesta MK doplnit i z důvodu zajištění vyšší bezpečnosti chodců dopravní značení jak přechodu, tak celé křižovatky.
- Trasa z oblasti **nemocnice - Trasa 17. listopadu – centrum – Slezské náměstí**, navazuje na vnější trasu vedoucí podél sil. II/464 od nemocnice, vede oboustrannými chodníky podél ul. 17. listopadu do křižovatky 17. listopadu x Nová cesta a od městského úřadu na Slezské náměstí. Na podporu této trasy je třeba doplnit dopravní značení v křižovatkách s nepojmenovanými MK (nemocnice, obytná oblast) a s MK Radotínskou, sil. II/647 Novou cestou (zde posoudit délku stávajícího přechodu).
- Trasa z oblasti fy Massag, obytné oblasti **Bezručova - Opavská – Čs. armády – Městský kopec - Slezské náměstí** navazuje na vnější trasu vedoucí podél sil. II/463 a podél obytné oblasti Bezručova + Svobodova, kříží v křižovatce sil. II/647 x sil. III/46418 ul. Čs. armády, vede po MK Městský kopec na Slezské náměstí. Pro zvýšení bezpečnosti je třeba v rameni ul. Opavské v křižovatce s ul. Nová cesta upravit stávající přechod v souvislosti s úpravami zálivu autobusové zastávky.
- Trasa z oblasti ZŠ Komenského - **Komenského – Zahradní – Zámecké schody – Slezské náměstí**, navazuje na trasu vedoucí podél ul. Čs. armády v oblasti zastávek veřejné autobusové dopravy, pokračuje ulicí Zahradní, po zámeckých schodech na Slezské náměstí. Zde je potřeba zohlednit požadované úpravy pěších vazeb mezi zastávkami a školou a navázat na přístupovou trasu do centra města. Vlastní trasu do centra je vhodné zvýraznit i příčnými prahy (bezbariérovost trasy) v křižujících vozovkách MK.

Bezbariérová řešení je nutno posuzovat především ze dvou hledisek a to hlediska normového tedy technického, vyžadovaného předpisy, a lokálního hlediska, vyžadovaného skutečným stavem v terénu. Bezbariérovost řešení musí odpovídat **normě ČSN 736110 projektování místních komunikací a vyhlášce MMR 398/2009 Sb.** Základním kritériem bezbariérovosti je výška nástupní hrany chodníku nad vozovkou (hlavního dopravního prostoru) 0,02 – 0,05 m. Bezbariérovost stavebně technického řešení je především otázkou stavebního uspořádání chodeckého prostoru. Bezbariérovost pro chodce v Bílovci byla posuzována v následujících oblastech:

bezbariérové přístupy k přechodům pro chodce a místům pro přecházení

- v řadě případů nejsou bezbariérové přístupy zřízeny, je to zejména u přechodů pro chodce na místních komunikacích v obytných souborech a na komunikacích v místních částech.

bezbariérové přístupy na zastávkách veřejné osobní dopravy do dopravních prostředků, stavebně nejsou provedeny na žádné zastávce (kromě autobusového nádraží a zastávky na páteřních komunikacích), bezbariérovost je řešena pouze v některých autobusech snížením nástupních ploch.

bezbariérové přístupy do objektů vybavenosti,

- bezbariérovost je beze zbytku řešena u obchodní vybavenosti - supermarkety (Market Penny, market Hruška), u některých objektů na Slezském náměstí, u nemocnice a polikliniky. Bezbariérově je upraven přístup do budovy Městského úřadu na ul. 17. listopadu - výtah, do přízemí kulturního domu na ul. Ostravská v Bílovci, smuteční síň na ul. Ostravská, WC v objektu Radnice, ZŠ Komenského v Bílovci vč. vstupního prostoru, Domov pro seniory na ul. Opavská, Dům s pečovatelskou službou na ul. 17. listopadu.

bezbariérové pěší trasy.

- jedná se o vedení pěší trasy v jedné výškové úrovni bez sestupů k vozovce, toto řešení se užívá především v obytných souborech při křížení s obslužnými komunikacemi. Bezbariérově jsou upraveny páteřní pěší komunikace – Ul. Ostravská, Ul. Nová cesta, ul. Dukelská, ul. Labuť, 17. listopadu, ul. Opavská, Slezské náměstí, ul. Pivovarská, ul. Zámecká, plocha autobusového nádraží.

6.1. Změny organizace a regulace bez zásadních zásahů do dopravní infrastruktury

6.1.1. Dopravní značení přechodů pro chodce v přidružených obcích

1	Dopravní značení přechodů pro chodce v místních částech	Řádné vyznačení, případně doplnění stávajících přechodů pro chodce svislým a vodorovným značením.
----------	--	--

Identifikace a stručné pojmenování problému

Na základě provedených posouzení v souladu se zásadami uvedenými v ČSN 73 61 10 a vyhlášky MMR č. 398/2009 Sb. bylo zjištěno, že:

- dopravní vyznačení přechodů pro chodce je provedeno v místech páteřních tras pro pěší,
- v řadě případů vodorovné dopravní značení v přilehlých obcích nenavazuje na přilehlý chodník,
- většina stávajících přechodů pro chodce v místních částech, není řádně vodorovně i svisle vyznačena (většinou jsou vyznačeny vodorovným dopravním značením),
- bezbariérové přístupy nejsou provedeny v souladu s čs. normou, což je nutno považovat za největší nedostatek,

Návrh řešení, definování hlavních motivů návrhu

V první fázi řádně vyznačit, případně doplnit stávající přechody pro chodce svislým i vodorovným dopravním značením. Postupně řešit i stavebně technicky (bezbariérovost, chodníky s bezbariérovými přístupy atd.)

Uvést stavebně technická řešení co nejdříve do souladu s ČSN 73 61 10 a vyhláškou MMR č. 398/2009 Sb.

Charakteristika opatření – definice priority

Zajištění bezpečnosti pohybu chodců při přecházení pozemních komunikací pro vozidla.

Vzhledem k tomu, že se jedná o úpravy dopravního značení na silnicích II. a III. třídy, jejichž součástí je dopravní značení bude nutné projednání navržených řešení s odborem dopravy KÚ MSK.

Očekávaný efekt a přínos opatření

Zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu v dotčeném území a zkvalitnění orientace pěších.

Vazba na urbanizaci území a požadavky na koordinaci s jinými opatřeními

- vazba na urbanizaci území: není předpokládána
- u požadavků na koordinaci je potřeba zohlednit vazbu na opatření automobilové dopravy.

Posouzení z hlediska životního prostředí

Předpokládá se zvýšení bezpečnosti, plynulosti a zklidnění dopravy v daném území. Opatření by mělo přispět ke zvýšení kvality životního prostředí.

Návrhy na změny ÚP – navržená řešení nevyžadují změny ÚP

Odhadovaná finanční náročnost uvedeného opatření

Projekt 50 000,- Kč

Realizace 200 000,- Kč.

Doporučený termín realizace: Projekt - ihned. Realizace – I. horizont

6.1.2. Řešení bezbariérovosti a způsobu užití dopravního značení přechodů pro chodce a míst pro přecházení.

2	Řešení bezbariérovosti a dopravního značení přechodů pro chodce a míst pro přecházení dle ČSN 73 61 10 a vyhlášky 398/2009 Sb.	Doplnit bezbariérovou úpravu stávajících přechodů ve smyslu ČSN 73 61 10 a vyhlášky MMR č. 398/2009 Sb. a doplnit bezbariérová vedení chodeckých přechodů v trase vyjmenovaných ulic a křižovatek ve městě Bílovci.
----------	---	--

Identifikace a stručné pojmenování problému

Na základě provedených posouzení v souladu se zásadami uvedené ČSN a vyhlášky bylo zjištěno, že:

- bezbariérové přístupy nejsou, v řadě případů, provedeny v souladu s čs. normou,
- chybí bezbariérové vedení chodeckých přechodů v obytných územích v místech křížení místní komunikací

Návrh řešení, definování hlavních motivů návrhu

Doplnit bezbariérovou úpravu stávajících přechodů ve smyslu ČSN 73 61 10 a vyhlášky MMR č. 398/2009 Sb. a doplnit bezbariérová vedení chodeckých přechodů v trase ulic Jiráskova – Tkalcovská – Radotínská. Obdobně řešit celou oblast křižovatky ul. Čs. armády s ul. Komenského a ul. Tovární.

Charakteristika opatření – definice priority

Zajištění bezpečnosti pohybu chodců při přecházení pozemních komunikací pro vozidla. Vzhledem k tomu, že se jedná o úpravy dopravního značení i na silnicích II. a III. třídy, jejichž součástí je dopravní značení, bude nutné projednání navržených řešení s odborem dopravy KÚ MSK.

Očekávaný efekt a přínos opatření

Zajištění bezpečnosti provozu zejména pěších se sníženou schopností pohybu a orientace v dotčeném území a zkvalitnění orientace pěších.

Vazba na urbanizaci území a požadavky na koordinaci s jinými opatřeními

- vazba na urbanizaci území: není předpokládána
- u požadavků na koordinaci je potřeba zohlednit vazbu na opatření automobilové dopravy.

Posouzení z hlediska životního prostředí

Návrhy jsou neutrální k životnímu prostředí.

Návrhy na změny ÚP – navržené řešení nevyžaduje změny ÚP

Odhadovaná finanční náročnost uvedeného opatření

Projekty 150 000,- Kč

Realizace 1 500 000,- Kč.

Doporučený termín realizace: Projekt – I. a II. horizont. Realizace – I. a II. horizont.

6.2. Modernizace dopravní infrastruktury

6.2.3. Umístění a osvětlení přechodů dle ČSN 73 61 10

3	Umístění a osvětlení přechodů dle ČSN 73 61 10	Doplnit osvětlení všech přechodů pro chodce v souladu s ČSN.
----------	---	---

Identifikace a stručné pojmenování problému

Na základě provedených posouzení v souladu se zásadami uvedené ČSN a vyhlášky MMR č. 398/2009 Sb. bylo zjištěno, že:

- část přechodů není řádně osvětlena v souladu s uvedenou normou.

Návrh řešení, definování hlavních motivů návrhu

Uvést osvětlení na dotčených přechodech do souladu s normami (viz Generel veřejného osvětlení).

Charakteristika opatření – definice priority

Zajištění bezpečnosti pohybu chodců při přecházení pozemních komunikací pro vozidla. Vzhledem k tomu, že se jedná o úpravy dopravního značení i na silnicích II. a III. třídy, bude nutné projednání navržených řešení se MSK.

Očekávaný efekt a přínos opatření

Zajištění bezpečnosti provozu zejména pěších v období snížené viditelnosti v dotčeném území a zkvalitnění orientace pěších.

Vazba na urbanizaci území a požadavky na koordinaci s jinými opatřeními

- vazba na urbanizaci území: není předpokládána
- u požadavků na koordinaci je potřeba zohlednit vazbu na opatření automobilové dopravy.

Posouzení z hlediska životního prostředí

Neutrální k životnímu prostředí.

Návrhy na změny ÚP – návrh řešení nevyžaduje změny ÚP

Odhadovaná finanční náročnost uvedeného opatření

Projekt 50 000,- Kč

Realizace 1 000 000,- Kč.

Doporučený termín realizace: Projekt – I. horizont. Realizace – I. horizont.

6.2.4. Organizace provozu na sil. II/647 v úseku Ostravská – Nová cesta

4	Organizace provozu na sil. II/647 v úseku Ostravská – Nová cesta	Upravit pěší trasy v celém úseku včetně přechodů pro chodce.
----------	---	---

Identifikace a stručné pojmenování problému

Analýzou záznamů z kamer byly zjištěny kolizní situace. Jako nejproblematictější se jeví odbočování vozidel z hlavní komunikace od Ostravy na vedlejší komunikaci směrem na Slezské náměstí při křížení s chodci. Křižovatka je zatížená intenzivním pohybem pěších zejména v trase 17. listopadu do a z centra.

Návrh řešení, definování hlavních motivů návrhu

Upravit pěší trasy v celém úseku v koordinaci s řešením automobilové dopravy. Eliminovat dlouhý přechod v trase do centra, který je v rozporu s normou 73 61 10. Řešit přecházení přes vozovku v křižovatce ulic Jeremenkovy a Zahradní.

Charakteristika opatření – definice priority

Zajištění bezpečnosti pohybu chodců a jejich dobré orientace při přecházení pozemních komunikací pro vozidla.

Byl realizován projekt rekonstrukce MK ul. B. Němcové, který odpovídá normě ČSN 73 61 10 projektování místních komunikací a vyhláše č. 398/2009 Sb.

Vzhledem k tomu, že se jedná o úpravy dopravního značení a zařízení na silnicích II. a III. třídy, jejichž součástí je dopravní značení bude nutné projednání navržených řešení s odborem dopravy KÚ MSK.

Očekávaný efekt a přínos opatření

Zajištění bezpečnosti provozu zejména pěších v období snížené viditelnosti v dotčeném území a zkvalitnění orientace pěších.

Vazba na urbanizaci území a požadavky na koordinaci s jinými opatřeními

- vazba na urbanizaci území: není předpokládána
- u požadavků na koordinaci je potřeba zohlednit vazbu na opatření automobilové dopravy. Synergie s opatřením 2.2.4

Posouzení z hlediska životního prostředí

Předpokládá se zvýšení bezpečnosti a zvýšení komfortu pěší dopravy v daném území. Opatření by mělo přispět ke zvýšení kvality životního prostředí.

Návrhy na změny ÚP – navržené řešení nevyžaduje změny ÚP

Odhadovaná finanční náročnost uvedeného opatření

Projekt 0 – zpracování do projektu 2.2.4.

Realizace 0 – zpracování do projektu 2.2.4.

Doporučený termín realizace: Projekt - ihned. Realizace – I. horizont.

6.2.5. Rekonstrukce pěších komunikací vč. chodníků podél ul. Čs. armády.

5	Rekonstrukce pěších komunikací vč. chodníků podél ul. Čs. armády včetně nového povrchu vozovky této komunikace	Realizace zpracovaného projektu na rekonstrukci chodníků. Upravit pěší trasy v celém úseku.
----------	---	--

Identifikace a stručné pojmenování problému

Jde o pozemní komunikaci ZÁKOS plnící funkci obsluhy území podél potoka Bílovka a spojující město s obcí Velké Albrechtice s pokračováním na obec Butovice. Komunikace je dvou-pruhová, obousměrná, opatřená svislým a vodorovným značením. V této oblasti je vysoká intenzita pohybu školní mládeže při chůzi do a ze školy, což je třeba v řešení zohlednit.

Návrh řešení, definování hlavních motivů návrhu

Rekonstrukce chodníkových těles, vybudování a rekonstrukce přechodů pro chodce vč. jejich nasvětlení a osazení měřiče rychlosti je již řešeno ve zpracované projektové dokumentaci. Snížení úrovně stávající komunikace z důvodu dodržení technických předpisů. Upravit pěší trasy v celém úseku v koordinaci s řešením automobilové dopravy.

Charakteristika opatření – definice priority

Zajištění bezpečnosti pohybu chodců a jejich dobré orientace při přecházení pozemních komunikací pro vozidla. V místě přístupů ke škole Komenského vyznačit od zastávek autobusů přechod a dobudovat chybějící chodníky podél ul. Čs. armády včetně navazující trasy k nádraží autobusové a železniční dopravy.

Realizovat rekonstrukci chodníků podél ul. Čs. armády od křižovatky se sil. II/647 po MK ul. Tovární.

Vzhledem k tomu, že se jedná o úpravy dopravního značení i na silnicích II. a III. tříd, jejichž součástí je dopravní značení bude nutné projednání navržených řešení s odborem dopravy KÚ MSK.

Očekávaný efekt a přínos opatření

Zajištění bezpečnosti provozu zejména pěších v období snížené viditelnosti v dotčeném území a zkvalitnění orientace pěších.

Vazba na urbanizaci území a požadavky na koordinaci s jinými opatřeními

- vazba na urbanizaci území: není předpokládána
- u požadavků na koordinaci je potřeba zohlednit vazbu na opatření automobilové dopravy. Synergie s opatřením 2.3.12.

Posouzení z hlediska životního prostředí

Předpokládá se zvýšení bezpečnosti a zvýšení komfortu pěší dopravy v daném území. Navržená řešení by měla přispět ke zvýšení kvality životního prostředí.,

Návrhy na změny ÚP – navržené řešení nevyžaduje změny ÚP

Odhadovaná finanční náročnost uvedeného opatření

Projekt 0 – zpracování do projektu 2.3.12.

Realizace 0 – zpracování do projektu 2.3.12.

Doporučený termín realizace: Projekt - ihned. Realizace – I. horizont.

6.2.6. Rekonstrukce Zámeckých schodů.

6	Rekonstrukce Zámeckých schodů	Oprava schodiště včetně zábradlí a revitalizace zeleného ostrůvku mezi ulicemi Valová a Městským kopcem.
----------	--------------------------------------	---

Identifikace a stručné pojmenování problému

Schodiště je v hlavní pěší trase z oblasti ul. Komenského mezi ul. Valovou a Městským kopcem a je ve špatném stavu.

Návrh cílového řešení, definování hlavních motivů návrhu

Oprava schodiště včetně zábradlí a revitalizace zeleného ostrůvku mezi ulicemi Valová a Městským kopcem.

Charakteristika opatření – definice priority

Zajištění bezpečnosti pohybu chodců a jejich dobré orientace při přístupu do a z centra.

Očekávaný efekt a přínos opatření

Zajištění bezpečnosti provozu zejména pěších v dotčeném území a zkvalitnění orientace při jejich pohybu.

Vazba na urbanizaci území a požadavky na koordinaci s jinými opatřeními

- vazba na urbanizaci území: není předpokládána
- u požadavků na koordinaci je potřeba zohlednit vazbu na ostatní opatření v pěší dopravě.

Posouzení z hlediska životního prostředí

Předpokládá se zvýšení bezpečnosti a zvýšení komfortu pěší dopravy v daném území. Opatření by mělo přispět ke zvýšení kvality životního prostředí.

Návrhy na změny ÚP – navržené řešení nevyžaduje změny ÚP

Odhadovaná finanční náročnost uvedeného opatření

Projekt 70 000,- Kč

Realizace 1 500 000,- Kč

Doporučený termín realizace: Projekt - ihned. Realizace – I. horizont (2019)

6.2.7. Zlepšování technického stavu chodníků ve městě Bílovec.

7	Zlepšování technického stavu chodníků ve městě Bílovec	Zajištění kvalitního stavebně technického stavu chodníků na vyjmenovaných ulicích města Bílovce.
----------	---	---

Identifikace a stručné pojmenování problému

Stavebně technický stav chodníků, jejich údržba i opravy vyžadují trvalé sledování a vyhodnocování jak je uvedeno ve vyhlášce MDS č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích.

Návrh cílového řešení, definování hlavních motivů návrhu

Zajištění kvalitního stavebně technického stavu uvedených chodníků v souladu s požadavky ČSN 73 61 10, a příprava oprav a rekonstrukcí dalších chodníků dle výsledků prohlídek komunikací.

Na území města je v první fázi potřeba provést opravy, případně dostavby chodníkových těles v ulicích Budovatelská, Příkopní, Sokolovská, Bezručova, Zahradní, Svobodova, Tkalcovská, Vrchlického, Pod Strání, 17 listopadu mezi objekty 411 a 412, Šmeralova, Puškinova, Nádražní, Za nemocnicí a další dle závěrů prohlídek a stavu komunikací.
Odvodnění místních komunikací v lokalitě Nad přehradou – Jeremenkova.
Zlepšování technického stavu chodníků v místních částech.
Další dle závěrů prohlídek (stavu komunikací).

Charakteristika opatření – definice priority

Kvalita povrchu, bezpečnost pohybu chodců a jejich dobrá orientace.

Očekávaný efekt a přínos opatření

Zajištění bezpečnosti provozu zejména pěších v dotčeném území a zkvalitnění orientace při jejich pohybu.

Vazba na urbanizaci území a požadavky na koordinaci s jinými opatřeními

- vazba na urbanizaci území: není předpokládána
- u požadavků na koordinaci je potřeba zohlednit vazbu na ostatní opatření v péši dopravě.

Posouzení z hlediska životního prostředí

Předpokládá se zvýšení bezpečnosti a zvýšení komfortu pěší dopravy v daném území. Opatření by mělo přispět ke zvýšení kvality životního prostředí.

Návrhy na změny ÚP – navržené řešení nevyžaduje změny ÚP

Odhadovaná finanční náročnost uvedeného opatření

Projekt 150 000,- Kč/rok

Realizace 2 000 000,- Kč/rok

Doporučený termín realizace: Projekt – příprava průběžně. Realizace – I - III. horizont dle priorit stanovených správcem místních komunikací a finančních možností města

6.2.8. Zlepšování technického stavu chodníků v místních částech

8	Zlepšování technického stavu chodníků v místních částech	Zlepšování technického stavu chodníků v místních částech, studijní prověření a realizace.
----------	---	--

Identifikace a stručné pojmenování problému

Stavebně technický stav chodníků, jejich údržba i opravy vyžadují trvalé sledování a vyhodnocování jak je uvedeno ve vyhlášce MDS č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích.

Stejně tak jako na území města, je potřeba i v místních částech zajistit kontinuální sledování stavebně technického stavu chodníků.

Návrh řešení, definování hlavních motivů návrhu

Vycházet z pasportu, který určí rozsah a potřebnost oprav.

Je nutné zpracování studijního ověření stavu chodníků, které zjistí potřebu výstavby nových chodníků a u stávajících míru jejich opotřebenosti a destrukce.

Následně pak podle rozsahu a investičních možností obcí a města přistoupit k programu údržby a oprav.

V první fázi jde především o zlepšování technického stavu těchto komunikací:

- a) Lubojaty, oprava místní komunikace Na Klinkách,
- b) Nové dvory Ke mlýnu, oprava komunikace,

- c) Stará Ves oprava komunikace kolem domů č.p. 120, 167, 122,
- d) Výškovice (kolem obchodu a bývalé hospody)
- e) Další dle stavu místních komunikací (viz příloha 2 - pasport komunikací)

Charakteristika opatření – definice priority

Dosažení jednotného standardu povrchu chodníků, umožňující bezpečnost pohybu chodců.

Očekávaný efekt a přínos opatření

Zajištění bezpečnosti provozu zejména pěších v dotčeném území a zkvalitnění orientace při jejich pohybu.

Vazba na urbanizaci území a požadavky na koordinaci s jinými opatřeními

- vazba na urbanizaci území: není předpokládána
- u požadavků na koordinaci je potřeba zohlednit vazbu na ostatní opatření v pěší dopravě.

Posouzení z hlediska životního prostředí

Očekává se neutrální vliv na životní prostředí.

Návrhy na změny ÚP – navržené řešení nevyžaduje změny ÚP

Odhadovaná finanční náročnost uvedeného opatření

Studie celková 100 000,- Kč.

Projekty

- a) 50 000,-Kč.
- b) 40 000,- Kč.
- c) 150 000,- Kč.
- d) 50 000,- Kč

Realizace

- a) 600 000,- Kč-
- b) 400 000,-Kč.
- c) 3 500 000,- Kč.
- d) 600 000,- Kč.

Doporučený termín realizace: Studie – I. horizont, Projekt – **průběžně**. Realizace I. – III. **horizont** dle priorit stanovených správcem místních komunikací a finančních možností města

6.3. Návrh nových prvků dopravní infrastruktury

6.3.9. Bezbariérové přístupy k nástupištím zastávek veřejné hromadné dopravy v celém městě i místních částech.

9	Bezbariérové přístupy k nástupištím zastávek veřejné hromadné dopravy ve městě i místních částech	Dobudování chodníkových přístupů k zastávkám veřejné hromadné dopravy.
----------	--	---

Identifikace a stručné pojmenování problému

U většiny zastávek veřejné osobní dopravy chybí bezbariérové úpravy přístupů a to zejména v místních částech.

Návrh řešení, definování hlavních motivů návrhu

Dobudování chodníkových přístupů k zastávkám veřejné hromadné dopravy. Studijní zpracování výstavby chodníků a pěších stezek dle urbanistického vývoje města a jeho částí. Poté podle rozsahu a investičních možností obcí a města přistoupit k programu jejich výstavby.

Charakteristika opatření – definice priority

Uvedení stavebně technického stavu nástupních ploch do souladu s požadavky ČSN 736110 a vyhlášky MMR č.398/3008 Sb.

V první fázi je nutné zpracování studijního ověření stavu zastávek, které zjistí potřebu výstavby nových nástupišť. Poté podle rozsahu a investičních možností města přistoupit k jejich výstavbě.

Očekávaný efekt a přínos opatření

Zajištění bezpečnosti provozu pěších v dotčeném území a zkvalitnění orientace při jejich pohybu.

Vazba na urbanizaci území a požadavky na koordinaci s jinými opatřeními

- vazba na urbanizaci území: není předpokládána
- u požadavků na koordinaci je potřeba zohlednit vazbu na ostatní opatření v péši dopravě a veřejné hromadné dopravě.

Posouzení z hlediska životního prostředí

Předpokládá se zvýšení bezpečnosti a zvýšení komfortu pěší i veřejné hromadné dopravy v daném území. Opatření by mělo přispět ke zvýšení kvality životního prostředí.

Návrhy na změny ÚP – navržené řešení nevyžaduje změny ÚP

Odhadovaná finanční náročnost uvedeného opatření

Studie 80 000,- Kč.

Projekt dle programu výstavby a oprav

Realizace dle programu výstavby a oprav

Doporučený termín realizace: Studie – I. horizont Projekt – I. horizont. Realizace – dle investičních možností města a obcí

6.3.10. Rozšiřování sítě chodníků.

10	Rozšiřování sítě chodníků	Zajištění vyšší bezpečnosti pěších rozšiřováním sítě chodníků v řešené oblasti.
-----------	----------------------------------	--

Identifikace a stručné pojmenování problému

Je nutné i v souvislosti se stále narůstajícím motorismem zajišťovat plynule i bezpečnost pěších. Rozšiřování sítě chodníků je součástí tohoto úkolu.

Mělo by jít v první fázi o studijní zpracování výstavby chodníků - pěších komunikací dle urbanistického vývoje města a jeho přidružených obcí.

Při projekčním zpracování by mělo být vždy zohledněno i řešení parkovacích stání dle potřeb dané lokality (např. využívat zelené pásy pro parkování). Při navrhovaných úpravách nutno zohlednit šířku komunikace.

Návrh řešení, definování hlavních motivů návrhu

Dobudování chodníkových přístupů objektům občanské vybavenosti, zastávkám veřejné hromadné dopravy a významným místům ve městě. Dobudování souvislých pěších tahů – páteřní pěší trasy podél ZÁKOS a napříč ZÁKOS.

Studijní zpracování výstavby chodníků a pěších stezek dle urbanistického vývoje města a jeho částí.

Charakteristika opatření – definice priority

Uvedení stavebně technického stavu do souladu s požadavky ČSN 73 61 10 a vyhlášky MMR č. 398/2008 Sb.

Kvalita povrchu chodníků, bezpečnost pohybu chodců a jejich dobrá orientace.

V současné době jsou v realizaci úseky:

- chodník mezi ulicí B. Němcové a Polní v Bílovci,
- chodníkové těleso od domu parcela č. 54 k místnímu hřbitovu ve Výškovicích,
- chodníkové těleso na ul. Vrchlického II. etapa,
- chodníková tělesa na ul. Krátká a Šmeralova.

Očekávaný efekt a přínos opatření

Zajištění bezpečnosti provozu zejména pěších v dotčených územích a zkvalitnění orientace při jejich pohybu.

Vazba na urbanizaci území a požadavky na koordinaci s jinými opatřeními

- vazba na urbanizaci území: vyplývá z urbanistického rozvoje města a obcí
- u požadavků na koordinaci je potřeba zohlednit vazbu na ostatní opatření v automobilové, pěší dopravě a veřejné hromadné dopravě.

Posouzení z hlediska životního prostředí

Předpokládá se zvýšení bezpečnosti a zvýšení komfortu pěší i veřejné hromadné dopravy v daném území. Opatření by mělo přispět ke zvýšení kvality životního prostředí.

Návrhy na změny ÚP – navržené řešení nevyžaduje změny ÚP, ale nezávislé na případných změnách vývoje území

Odhadovaná finanční náročnost uvedeného opatření

Studie 80 000,- Kč.

Projekty: dle programu výstavby

Realizace: dle programu výstavby

Doporučený termín realizace: Studie – I. horizont Projekt – I. horizont. Realizace – dle investičních možností města a obcí.

7. Shrnutí

Tento generel dopravy je prvním komplexním pohledem na dopravu ve městě Bílovec. Komplexním proto, že se zabývá všemi dopravními módy. Byl zpracován v souladu se zadávací dokumentací v analytické a návrhové části a pro každý dopravní mód zvlášť. V této části dokumentu uvedená opatření jsou návrhem řešení nedostatků a závad zjištěných v analytické části. Návrhová část také zohlednila připomínky z veřejných projednání generelu. Rovněž bylo v dokumentu zohledněno stanovisko odboru dopravy Moravskoslezského kraje. Jednotlivá opatření jsou členěna dle dopravních módů s důrazem na hledisko bezpečnosti přiměřenosti stavu a vývoji mobility a finančním možnostem města. S ohledem na tyto aspekty je potom doporučena realizace v rámci jednotlivých časových horizontů.

Řešitelé doporučují, aby prioritu v realizovaných dopravních stavebách získaly komunikace základního komunikačního systému města. Opatření v této oblasti jsou zaměřena na zklidnění dopravy a zvýšení bezpečnosti na hlavní komunikaci II/647, protože zjištěné závady a nedostatky jsou opravdu závažné a je potřeba je řešit.

Zpracování analytické části generelu mimo jiné ukázalo, jak mohou služby veřejné dopravy ovlivnit dopravní situaci ve městě Bílovec. První signál přišel z analýzy

realizovaných průzkumů na vybraných parkovištích v MPZ a parkovištích v bezprostřední blízkosti MPZ. **Parkoviště** prioritně využívají návštěvníci přijíždějící do města Bílovec, a to ze všech místních částí, prioritně z ul. Opavská. Druhý signál přinesl model z průzkumu dopravního chování v domácnostech, kde je situace stejná s preferencí využití osobního automobilu. **Analýza jízdních řádů** zjistila vážný nedostatek v nabídce veřejné linkové dopravy. Nabídka v dopoledních a odpoledních hodinách je minimální a občané nemohou využít veřejnou dopravu na své cesty na úřady, k lékaři nebo jen na nákup či sportovní a kulturní vyžití a jsou nuceni použít své osobní automobily. Důsledkem jsou obsazená parkoviště v centru. Velké nedostatky vykazují také návaznosti mezi železniční a autobusovou dopravou v uzlu nádraží Bílovec, ale také nedostatky v návaznostech v uzlu Studénka na dálkovou železniční dopravu. Nedostatkem je také stav většiny autobusových zastávek. Popsané nedostatky v oblasti veřejné dopravy je nutno řešit zejména důsledným vyjednáváním prioritně s koordinátorem veřejné dopravy v Moravskoslezském kraji. Oblastí hodnou pozornosti je otázka možné realizace MHD ve městě Bílovec. První sonda vycházející z analýz a realizovaných průzkumů naznačuje možnou životaschopnost realizace, protože bude odstraňovat výše uvedené nedostatky a bude obsluhovat i jednotlivé místní části. Může také přispět ke snížení pohybu automobilů v samotném městě Bílovec. Pro konečné rozhodnutí je však nutno zpracovat samostatnou studii, která podrobně zmapuje potřeby obyvatel a zhodnotí finanční náročnost provozu.

Statická doprava ve městě Bílovec je dlouhodobě dobře řešena. Město při každé modernizaci veřejného prostranství a komunikací systematicky rozšiřuje možnosti parkování. V tomto postupu je potřebné neustále pokračovat. Při průzkumu statické dopravy zatím nebyly zjištěny velké nedostatky v počtech parkovacích míst. Kromě předchozího konstatování na tento stav působí i sociálně - demografický vývoj města. Obyvateli města je přihlášen počet aut, který je podprůměrný ve srovnání s průměrem ostravského regionu. Návrh opatření reaguje na akutní problémy v této oblasti s důrazem na řešení dopravní situace u ZŠ Komenského, MPZ a možnosti parkování u sportovišť a hřbitova na ulici Ostravské. V oblasti statické dopravy je nutné kromě návrhu řešení uvedených v rámci jednotlivých opatření důsledně postupovat podle legislativních norem. Na základě těchto normových dokumentů by měl být součástí každého projektu stavby výpočet počtu parkovacích míst provedený oprávněnou osobou.

Cyklistická doprava na řešeném území není příliš využívána. Důvodem je pravděpodobně nepříznivá výšková členitost území. Výjimkou je místní část Stará Ves, kde je možno se s cyklisty potkat častěji. Přes město vedou, nebo v jeho blízkosti jsou vedeny regionální a nadregionální trasy. Základní páteřní regionální trasou je trasa 6190 vedoucí ve směru Stará Ves – Bílovec přes ul. Opavskou – autobusové nádraží a dále na Velké Albrechtice. Na tuto trasu by měly navazovat místní trasy, které jsou zatím tvořeny základní komunikační sítí s vazbou na místní a účelové komunikace. Přípomínky ke generelu obsahovaly i požadavky na úpravu polních cest spojujících jednotlivé místní části Bílovce i okolních obcí, aby upravené cesty mohli využívat cyklisté a chodci. Tyto spojovací cesty zpravidla vedou po vrstevnici, tedy jsou pro cyklisty i chodce příznivější. Na místních cyklotrasách dosud schází jakákoliv doprovodná infrastruktura, která by umožnila cyklistům například odložit svá kola a uzamknout je u cíle jejich cest. Výjimku tvoří vybavenost nového přestupního uzlu u nádraží v městě Bílovec. V oblasti cyklodopravy je třeba očekávat rozvoj a to vyšším využíváním elektrokol. Navržená opatření doporučují prioritně pokračovat v dobudování cyklostezky pro chodce a cyklisty ve Staré Vsi. Pro plánování rozvoje cyklodopravy ve městě je důležitý fakt, že cyklodoprava může být alternativou k individuální automobilové dopravě.

Pěší doprava je s ohledem na velikost města (bez přidružených obcí) nejvíce užívaným druhem dopravy. Hlavní pěší trasy lze rozčlenit na páteřní trasy vedené podél ZÁKOS a páteřní trasy vedoucí napříč ZÁKOS. Celkem je možno uvést takových tras dle jejich důležitosti 10. Hlavní pěší tahy propojují nejdůležitější lokality ve městě či jeho okolí.

Stavebně technický stav komunikací pro pěší však neodpovídá platným technickým požadavkům.

Charakteristika významných externích projektů s potenciálním vlivem na dopravní systém města Bílovec:

V katastru obce Velké Albrechtice je připravován záměr na vybudování průmyslové zóny. Vybudování průmyslové zóny má obec ve svém územním plánu. Co je důležité, pozemky pro průmyslovou zónu mezi železniční tratí, polní cestou kolem Tří rybníků, silnicí na Butovice a dálnicí byly v ÚP obce vyčleněny už před jedenácti lety. Plocha má být dopravně napojena přímo na dálniční křižovatku pod Bílovem novou silnicí, začínající vpravo před příjezdem do Butovic. Ta má zároveň odlehčit těžkou dopravu přes Butovice. Záměr je v souladu s územně plánovací dokumentací MS kraje a obcí Bílov a dalšími obcemi z okolí. Dopravní systém města Bílovec je ve své podstatě „chráněn“ před nákladní silniční dopravou mostem na železniční tratí Studénka - Bílovec v km 6,527. Most nemá světlost pro velká nákladní silniční vozidla. Město Bílovec doposud není ohroženo. SŽDC má však ve svém plánu rekonstrukci mostu na trati Bílovec – Studénka v km 6,527. Dle vyjádření SŽDC se bude most opravovat formou rekonstrukce, bude uveden do normového stavu a to v roce 2019. Průjezdná světlost mostu bude tedy upravena i pro průjezd těžké nákladní kamionové dopravy. Pokud bude realizována průmyslová zóna bez plánovaného napojení na blízký exit dálnice, bude komunikační systém města Bílovec už v přímém ohrožení těžkou nákladní dopravou. Napojení průmyslové zóny bude realizováno na silnici III/46419. Řešení je však v rozporu s územně plánovacími dokumenty obcí, ale i kraje. Doporučuje se, problematiku sledovat aktivně a také se zapojit do schvalovacích procesů. Po zahájení rekonstrukce mostu na trati Bílovec – Studénka v km 6,527 zahájit jednání se správcem komunikace III/46419 MSK o umístění dopravní značky omezující vjezd vozidel těžších jak 3,5t do města Bílovec.

V blízkosti Bílovce je trasována nová trať systému Rychlých spojení – RS 1 Praha – Ostrava – Polsko. S ohledem na blízkost železničního uzlu Ostrava a volné kapacity od odbočného směru Valašské Meziříčí – Púchov se nabízí možnost zavedení přímé linky Ostrava – Bílovec. A to realizací kolejového propojení nové železniční tratě systému Rychlých spojení – RS – 1 z regionální železniční tratě Bílovec – Studénka. Návrh připojení je zobrazen na obrázku v příloze 5 s podrobným technickým popisem. Připojení umožní realizovat jízdní dobu Svinov – Bílovec 12-13 min. V roce 2019 bude zpracovávána projektová dokumentace systému Rychlých spojení pro úsek odbočný směr Valašské Meziříčí – Ostrava. Výstavba nové tratě v předmětném úseku se předpokládá v třetím horizontu. S ohledem na výraznou majoritní spádovost obyvatel města Bílovec na Ostravský region doporučujeme navržená řešení z přílohy 5 předat SŽDC, s. o. a vyžadovat zohlednění požadavku při zpracování studie proveditelnosti tohoto úseku RS 1.

8. Přílohy

- Příloha č. 1 – Vypořádání podnětů občanů a dalších subjektů a výstupů z PRMB
- Příloha č. 2 – Výstup z pasportu místních komunikací a výstupy z PRMB
- Příloha č. 3 – Přehled návrhů opatření
- Příloha č. 4 – Vypořádání připomínek občanů a dalších subjektů
- Příloha č. 5 – Připojení železniční tratě Bílovec - Studénka na RS 1