

GENEREL CYKLISTICKÉ DOPRAVY MĚSTA KOPŘIVNICE

ČÁST A – PRŮZKUMY A ROZBORY

ČERVENEC 2016

CA 1116



Objednatel: Město Kopřivnice
Zodpovědný projektant: Ing. Martin Krejčí, Ing. Ondřej Bojko

1) TEXTOVÁ ČÁST



OBSAH:

1.1	SOUHRNNÉ ÚDAJE O DOKUMENTACI	4
1.2	OVĚŘENÍ PODKLADŮ ÚPD A ÚPP NA ÚZEMÍ MĚSTA	4
1.3	ZDĚŘOVÁNÍ, ZHODNOCENÍ ZÁKLADNÍCH ÚDAJŮ O MĚSTĚ A OKOLÍ	5
<u>2</u>	<u>PRŮZKUMY.....</u>	<u>7</u>
2.1	PRŮZKUM TERÉNU	7
2.2	STÁVAJÍCÍ CYKLISTICKÁ INFRASTRUKTURA.....	7
2.2.1	POPIS STÁVAJÍCÍ SÍTĚ CYKLOTURISTICKÝCH TRAS.....	7
2.2.2	OBĚHNSKÁ VYBAVENOST TÝKAJÍCÍ SE CYKLISTICKÉ DOPRAVY.....	7
2.2.3	JINÁ CYKLISTICKÁ INFRASTRUKTURA.....	8
2.3	OSTATNÍ DRUHY DOPRAVY V NÁVAZNOSTI NA CYKLISTICKOU DOPRAVU	8
2.3.1	ŘÍZEŽNÍ DOPRAVA.....	8
2.3.2	AUTOBUSOVÁ HROMADNÁ DOPRAVA	9
2.4	TURISTICKÉ CÍLE A ZAJÍMAVOSTI.....	9
2.5	NEHODOVOST CYKLISTŮ	10
2.6	SÍTĚNÍ CYKLISTICKÉ DOPRAVY	10
<u>3</u>	<u>ROZBORY.....</u>	<u>11</u>
3.1	TRŽNÍ DOPRAVNÍ VAZBY	11
3.1.1	POPIS STÁVAJÍCÍ SÍTĚ SILNIC	11
3.1.2	INTENZITY DOPRAVY	11
3.2	VYHODNOCENÍ STÁVAJÍCÍCH CYKLISTICKÝCH PRUHŮ, TRAS A STEZEK A DALŠÍCH OPATŘENÍ PRO CYKLISTY	12
3.3	POSOUZENÍ MOŽNOSTI PŘEVEDENÍ VYBRANÝCH STÁVAJÍCÍCH KOMUNIKACÍ PRO PŘÍ NÁ SPOLEČNÝ PROVOZ CYKLISTŮ A CHODCŮ	13
3.4	VÝHLEDOVÉ ZÁMĚRY A SYNTÉZA PODKLADŮ, ZHODNOCENÍ ÚPD	13
	TABULKA 3.6 POŽADAVKY NA KOORDINACI STAVEB PRO CYKLISTICKOU DOPRAVU VYPLÝVAJÍCÍ ZE ZUR MORAVSKOSLEZSKÉHO KRAJE.....	13
3.5	STANOVENÍ LIMITŮ A BARIÉR V ÚZEMÍ, NÁVAZNOST NA PLÁNOVANÉ KOMUNIKAČNÍ STAVBY	15
3.6	VYHODNOCENÍ VÝSLEDKŮ SÍTĚNÍ, URČENÍ ZÁKLADNÍCH SMĚRŮ POPTÁVKY CYKLISTICKÉ DOPRAVY VE MĚSTĚ (ZDROJE A CÍLE).....	15
3.7	ROZBOR NEHODOVOSTI, S PŘÍHLÉDNUTÍM K NEHODOVOSTI CYKLISTŮ	16
3.8	DOPRAVNĚ SOCIOLOGICKÝ PRŮZKUM, ANKETA NA INTERNETOVÝCH STRÁNKÁCH MĚSTA.....	16
3.9	ANKETA MEZI ŘÍDITELI TRŽKOLŮ, U VELKÝCH ZAMĚSTNÁVATELŮ VE MĚSTĚ	17
3.9.1	VÝSLEDKY TRŽKOLŮ	17
3.9.2	VÝSLEDKY ZAMĚSTNÁVATELŮ	17
3.10	VYTVOŘENÍ PROBLÉMOVÉ MAPY, SWOT ANALÝZA, MODAL SPLIT	18
<u>4</u>	<u>ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ PRO KONCEPT</u>	<u>19</u>

Generel cyklistické dopravy města Kopřivnice
Část A – Průzkumy a rozbor

úvod

1.1 Souhrnné údaje o dokumentaci

<u>Název dokumentace:</u>	Generel cyklistické dopravy města Kopřivnice část A . Průzkumy a rozbor
	Textová část
<u>Charakter dokumentace:</u>	územní plánovací podklad
<u>Objednatel:</u>	Město Kopřivnice
<u>Upravené území:</u>	Město Kopřivnice a návazné obce
<u>Zhotovitel:</u>	HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o., Sokolovská 100/94, 186 00 Praha 8, Kancelář Ostrava, Prokeřovo nám. 5, 702 00 Ostrava červenec 2016
<u>Termín dokončení:</u>	
<u>Zodpovědný projektant:</u>	ing. Martin Krejčí, Ing. Ondřej Bojko
<u>Spolupráce:</u>	Jiří Guňan, ing. Luisa Elblová . průzkumy Simona Marková - kompletace
<u>Archivní číslo:</u>	CA 1116.

1.2 Opření podkladů ÚPD a ÚPP na území města

Generel bude rozpracovávat podrobněji úpravy cyklistické dopravy ve městě, koordinuje cyklistické trasy regionálního významu s navazujícím územím a stanovuje zásady jejich úpravy. Generel přímo navazuje na zpracovaný územní plánovací podklad Generel cyklistické dopravy MS kraje, Koncepti rozvoje dopravní infrastruktury MS kraje a Zásady územního rozvoje Moravskoslezského kraje, rozpracovává do podrobnějšího měřítka vyhledávací studii cyklistické dopravy z roku 2007, zohledňuje územní plán města, strategický plán rozvoje města. V rámci prací na generelu byly posuzovány též projekty okolních měst a obcí, které mají dopad na úpravené území města Kopřivnice

Pro průzkumovou a rozborovou část generelu byly použity následující významné podklady:

- Výsledky celostátního sčítání dopravy na silničních komunikacích (RSD, 2010)
- mapové podklady z internetových serverů (www.rsd.cz, apod.)
- ÚP města
- Vyhledávací studie cyklistických stezek a tras na území města Kopřivnice (DHV CR, 2008)
- podklady poskytnuté objednatelem
- ZUR MS kraje, aktualizace (2014)
- Koncepte rozvoje cyklistické dopravy na území MS kraje (2006)
- Koncepte rozvoje dopravní infrastruktury MS kraje (2008)
- SN 73 6110 v. zm. n. Z1
- TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty
- fotodokumentace
- průzkumy v terénu

- jízdní řády hromadné dopravy
- podklady DIPR . nehodovost
- sítání cyklist 22. a 23.6.2016
- anketa provedená v únoru 2016
- Cyklistické propojení Z Poodří do Beskyd, cyklistická stezka VI ovice . Lichnov (Domovina, 2014)
- Úprava organizace dopravy na sídlizti Korej v Kopivnici . dopravní značení (ing. Knápek, 2014)
- Cyklotrasa Závizice (ing. Knápek, 2015)
- Revitalizace centra msta Kopivnice (Kamil Mrva Architects, 2015)
- IPRM Kopivnice-jih, 2.etapa . veřejná prostranství (MCO, 2014)
- Strategický plán rozvoje msta Kopivnice (Berman Group, 2014)
- Akční plán rozvoje msta pro období 2015-2016
- Strategie rozvoje cyklistické dopravy msta Kopivnice pro léta 2015-2020, Kopivnice na kolečkách (2014)
- Komplexní dopravní studie msta Kopivnice (UDIMO, 2009).

1.3 Zdroj vodní, zhodnocení základních údajů o msta a okolí

D vodem pro pořízení generelu je nutnost aktualizace p vodního rozvojového dokumentu cyklistické dopravy s ohledem na legislativní změny a vytvoření předpokladů pro rozvoj cyklistiky a cykloturistiky na území msta, zejména podporu denního dojíždění do zaměstnání, škol a za službami. Generel slouží pro upesnění vedení cyklistických tras pro potřeby územního plánu a jako podklad pro plánování dopravních staveb. V neposlední řadě msta generel sloužit jako podklad pro vypracování PD pro žádosti msta o dotace ze SFDI nebo evropských fondů na výstavbu cyklistických stezek, pruhů a tras.

Generel sleduje též cíl zprovoznění etapových tras v etně vyznačení dopravním značením bez stavebních úprav co nejdříve (podle možnosti financování). Zároveň generel obsahuje i návrhové a výhledové řešení s náročnými stavebními úpravami, kterým bude nutno dospět postupnými kroky.

řešené území je vymezeno veřejnými hranicemi msta Kopivnice. Pro zajištění návaznosti na okolní území jsou tedy navrženy místa dotyku tras na hranici území, která jsou chápána jako závazná.

Msta Kopivnice je tvořeno těmito katastrálními územími:

- Kopivnice
- VI ovice
- Mnizí
- Větkovice u Lubiny
- Drnholec nad Lubinou.

Na území msta navazují na východ Kozlovice a Hukvaldy, na severu Píbor, na západ Závizice a Štramberk, na jihu Lichnov a Tichá.

Generel cyklistické dopravy města Kopřivnice
Část A – Průzkumy a rozbor

Město Kopřivnice je relativně mladým městem R, má cca 23 000 obyvatel. Mezi hlavní zaměstnavatele ve městě patří zejména firma Tatra a podniky v průmyslové zóně na východ od areálu firmy Tatra, kam směřuje převážná část zaměstnanecké dopravy. Dalšími zaměstnavateli jsou úřady, obchody, instituce a školy koncentrované do centra. Část obyvatelstva dojíždí za prací nebo do škol též na Ostravsko, do ostatních měst okresu Nový Jičín nebo Frýdeckomístecko (automobilka Hyundai).

Město leží na v Moravskoslezském kraji na jih od Ostravy. Ve směru sever - jih jsou vedeny hlavní silnice a železnice. Územím města protékají řeka Lubina a Kopřivnička, na západě i východě a v oblasti Pískovny mezi oběma řekami se terén výrazně zdvíhá. Nadmořská výška centra města je 320 m n.m., okrajové partie města se táhnou i nad 550 m n.m. (lesní masivy na horských úbočích Bílé Hory a červeného kamene - vrcholy jsou však mimo území města).

2 PR ZKUMY

2.1 Pr zkum terénu

2.2 Stávající cyklistická infrastruktura

2.2.1 Popis stávající sít cykloturistických tras

Tabulka 1 Ě sí cyklistických tras K T na území m sta
Cyklotrasa, úsek
502, 502B Starý Ji ín . Kop ivnice . Hukvaldy
6001 P íbor . V t kovice . Hukvaldy
6039 Kop ivnice . P íbor . Nová Horka

Greenway Krakov Ě Morava Ě Víde :

Trasa Greenway Krakov . Morava . Víde (K-M-W) vede od eky Be vy Podbeskydím sm rem k polské hranici. Vyu0ívá cyklotrasy . 502.

Radhoý ská Cyklotrasa:

Za átek trasy je v Ostrav . Trasa vede dále po r zných cyklotrasách ve sm ru sever-jih, prochází od P íbora p es V t kovice a Mnizí do Tiché a je ukon ena na horském h betu Radhozt .

V území existující další úpravy pro cyklisty:

- Cyklistické propojení z Pood í do Beskyd (cyklostezka podél Lubiny v úseku P íbor . Lubina . Vl ovice) v etn napojení na pr myslovou zónu
- Cyklostezka podél Kop ivni ky
- Cyklostezka k pr myslové zón
- Chodníky na sídlizích vyzna ené zna kou C 9a
- Úpravy na sídlizti Korej, umo0ující provoz cyklist v protism ru jednosm rných komunikací
- Cyklookruhy pod erveným kamenem
- V oblasti erveného kamene jsou neoficiální singltrackové a downhillové trasy.

Poznámka: cyklotrasa . 6002 byla fyzicky zruzena z dvodu neudr0ování K T.

2.2.2 Ob anská vybavenost týkající se cyklistické dopravy

Generel cyklistické dopravy města Kopřivnice **Část A – Průzkumy a rozbor**

Pokud se týká cykloslužeb, vyskytují se zde například prodejna Cykloart na ul. České, cykloservis BajkDoktor (Jakub Vejmělovský, ul. Sportovní), Āitavanc sport na ul. Sokolovské.

2.2.3 Jiná cyklistická infrastruktura

Na území města se dále vyskytují:

- stojany na kola (převážně dle dispozic majitel provozoven občanské vybavenosti nebo v rámci výstavby cyklostezky podél Kopřivnické)
- mapy
- odpočívka u stezky ve vlakových
- provozní řád cyklostezky Kopřivnické.



2.3 Ostatní druhy dopravy v návaznosti na cyklistickou dopravu

2.3.1 železniční doprava

Co se týká návaznosti na železniční dopravu, je město obsluženo tratí 325 Studénka. Ve vlakových stanicích a železničních zastávkách.

Podle v současnosti platného jízdního řádu je na trati 325 prakticky ve skoro všech osobních vlacích umožněna zjednodušená přeprava jízdních kol (viz fotografie):.



Úschovna kol je k dispozici na železniční stanici v Kopivnici.

2.3.2 Autobusová hromadná doprava

Kopivnice je poměrně dobře obsluhována veškerou hromadnou autobusovou dopravou, má spojení se všemi městy a obcemi v okolí. Přesprava jízdních kol je umožněna v pravidelných spojkách výjimečně se souhlasem idie dle přepravních podmínek společnosti Arriva Morava.

V Kopivnici jezdí v současti cyklobus, jedná se o linku 880 133. Tato linka spojuje Nový Jičín s Beskydy. Linka zastavuje na autobusovém nádraží. Linka je v provozu o hlavních školních (letních) prázdninách celotýdenně a mimo toto období v létě o víkendech (každoročně se období provozu drobně liší podle polohy víkend na příslušném kalendářním měsíci). Jedná se o jeden spoj v každém směru.

Hromadná doprava jak železniční, tak i autobusová je zapojena v integrovaném dopravním systému Moravskoslezského kraje (ODIS).

2.4 Turistické cíle a zajímavosti

Mezi hlavní turistické cíle v Kopivnici a okolí patří:

- Technické muzeum Tatra a expozice Zátokových
- Lazské muzeum v Ústalovicích
- Muzeum Fojtství
- Rozhledna na Bílé hoře
- Auto moto muzeum Oldtimer
- Útramberk (MPR, Trúba, jeskyně Úpka, Botanická zahrada)
- Hrad Ústýn (zámek) a blízká Bezručova vyhlídka
- Hrad Hukvaldy s oborou

Generel cyklistické dopravy města Kopřivnice
Část A – Průzkumy a rozbor

- Tichavská travertinová kaskáda
- Píbor (MPR, muzeum S. Freuda).

K denní rekreaci obyvatel slouží také umělé vodní dílo ve Větkovicích.

2.5 Nehodovost cyklist

Dle podkladů DIPR došlo v roce 2013-2015 na území města k 6 DN s úastí cyklisty.

Místa dopravních nehod jsou vyznačena v grafické příloze v dokladové části. Sumární nehodovosti podává následující tabulka.

Tabulka 2	
Dopravní nehodovost cyklist na území města Kopřivnice v roce 2013-2015	
Počet dopravních nehod	6
Počet usmrcení	0
Počet těžkých zranění	0
Počet lehkých zranění	4
Příčina DN . alkohol	1
Příčina DN . zavinění idem - nedání přednosti v jízdě	1
Příčina DN . zprůsob jízdy	4

Z pohledu policie vyplývá, že nehody se nejvíce koncentrují na ul. Smetanovu a Štefánikovu.

2.6 Sítání cyklistické dopravy

Sítání cyklistické dopravy (a jejího provozu) proběhlo 22. 6. 2016, z důvodu nevolnosti sítání proběhlo jezdecké doplnění sítání 23. 6. 2016 (středa a čtvrtek během pracovního týdne). Sítání bylo v ideálním počasí při polojasné obloze a teplotě kolem 25° C. Sítáno bylo 23 vybraných lokalit na území města tak, aby plochy pokryly vztínu hlavních cyklistických a jezdectvých proudů.

Výsledky sítání (celkové hodinové sítání 13 . 17 h) jsou zaznamenány ve výkresové příloze . samostatně její provoz a samostatně cyklistická doprava. Pouze u lokality před městským úřadem nebylo možno dle rozhodnutí zaznamenat její provoz z důvodu nárazových zprůsob . výsledné hodnoty skutečně tedy mírně převyšující zaznamenány po jezdectvých proudů.

3 ROZBORY

3.1 úřídí dopravní vazby

3.1.1 Popis stávající sít silnic

M stem prochází následující silni ní sí (viz tabulka 3):

Tabulka 3 Ě silni ní sí na území m sta Kop ivnice	
Silnice, úsek	
I/58 Ostrava . P íbor . Kop ivnice . Frenztát p.R. . Ro0nov p.R.	
II/464 Opava . Bílovec . P íbor . Lubina	
II/480 Ve ovíce . Kop ivnice	
II/482 Rybí . Kop ivnice	
II/486 VI ovíce . Bruzperk - Krmelín	
III/4824 Lubina . Hájov	

3.1.2 Intenzity dopravy

O intenzitách na této silni ní síti hovo í výsledky celostátního s ítání, provád ného naposledy v roce 2010.

Tabulka 4		
Dopravní zatížení ve m st		
(pr m rné intenzity vozidel za 24 hodin) v roce 2010		
Silnice, úsek	Intenzity celkem	Cykl. provoz
I/58 P íbor . Lubina	7062	134
I/58 Lubina . VI ovíce	nebylo s ítáno	xxx
I/58 VI ovíce . Lichnov	5415	204
II/464 P íbor . Lubina	nerelevantní, neexistoval jezt obchvat P íbora	xxx
II/480 Lubina . Kop ivnice	7507	293
II/480 Kop ivnice . Źtramberk	8341	175
II/482 Kop ivnice . hranice zástavby	4659	164
II/482 hranice zástavby . Závizice	4880	109
II/486 VI ovíce . Hukvaldy	1088	180

Generel cyklistické dopravy města Kopřivnice
Část A – Průzkumy a rozbor

3.2 Vyhodnocení stávajících cyklistických pruhů, tras a stezek a dalších opatření pro cyklisty

Z pohledu vzájemných vazeb a napojení na okolní území stávající cyklistické trasy propojují Kopřivnici s hlavními sídly v okolí. Jejich vedení není vzhledem k výjimkou trasy podél Lubiny) v0dy zcela bezpečné, protože využívá stávajících komunikací, kde se nacházejí křížení s hlavními komunikacemi (silnice I/58, silnice II/480, II/482), které nejsou ošetřeny cyklistickými přejezdy nebo jinou formou bezpečného křížení.

Na území Kopřivnice se dále nacházejí dělené stezky pro chodce a cyklisty (úsek podél Kopřivnické, sídliště Sever, trasa podél Dlnické a Panské ulice), které jsou poměrně nové a relativně bezpečné. Výjimku tvoří například křížení ul. Husovy, je v současné době v přípravě změny nebo přechodem centrem města (zde je stezka přerušena) a návaznost stezky na ul. Sever.

Nové stezky pro chodce a cyklisty společné a stezky pro cyklisty (úseky podél Lubiny, napojení s příměstskou zónou) jsou poměrně dobře zřízeny. Na některých místech se projevují drobné závady spočívající v částečné destrukci vozovky u krajnice. Problémem je křížení silnice I/58. Starší stezky vyznačené pouze značením na bývalých chodnících vykazují, kde již zhoršenou kvalitu povrchu nebo chybí bezbariérové přechody.

Cyklistický pruh je v současné době v ul. České v protisměrně jednosměrné komunikaci, v části úseku vzhledem k chybí chodník a je tedy pocházen i chodci. V ul. Pionýrské je cyklistický pruh proveden podél parkovacích stání, při otevření dveří stojícího vozidla dochází k nebezpečným situacím. Dveře zasahují do dvoučetného pruhu. V ul. Karla Šapka I je přímo vedle cyklopruhu kontejnerové hnízdo. Každý občan musí stát na cyklopruhu. V ul. Javorové je veden protisměrný piktogramový koridor pro cyklisty.

Cyklistické okruhy na Městě jsou určeny pouze k terénní cyklistice a do hodnocení nebyly zahrnuty.

Pro výhledový provoz cyklistů jsou naprosto nevhodné silně frekventované komunikace s tranzitní dopravou, tj. silnice I/58 a dále úsek silnice II/480, případně II/482 (bez úprav pro cyklisty).

Stávající místní komunikace na území sídliště jsou pořízeny pro cyklisty, problémem vzhledem k zejména kolmému parkování (například na ul. České, kde je vedena cyklotrasa 502).

Pevná vlnitina komunikací na území nízkopodlažní zástavby (Lubina, Větrná, Mnizí, Paseky, Vlčovice, okrajové části města) s výjimkou silnic I. a III. třídy je charakteru tzv. obytných zón, tj. komunikací převážně jednopruhových šířky 3 - 5,5 metru, bez chodníků s nízkými intenzitami provozu, s relativně kvalitním povrchem

povrchem. Tyto komunikace jsou pro provoz cyklistů vhodné bez v t zích stavebních úprav, není je třeba vyznačovat speciálním dopravním značením.

Nutno však zvýšit, zda v případě malých výškových spádů je možno cyklistickou dopravu na těchto komunikacích povolit bez těch kterých potřebných stavebních úprav (např. výhybny, dopravní zrcadla, aj.).

Z pohledu celoměstských vazeb chybí zejména:

- Propojení koupaliště s prmyslová zóna s VI ovicemi
- Turistické propojení z jižní části města na Žitavské náměstí
- Propojení do Závazic
- Bezpečné propojení do Žitavské náměstí po ul. K O nímu s křížením silnice II/482.

3.3 Posouzení možnosti provedení vybraných stávajících komunikací pro pěší na společný provoz cyklistů a chodců

Po dohodě s objednatelem byly posouzeny následující lokality:

- Centrum města
- Chodník na ul. Sportovní.

V **centru města** je rozlehlé prostranství, které je využíváno jak pěšími, tak i cyklisty a i po úpravě, kterou pro město připravuje architektonická kancelář, by se reálně nemohl výrazně změnit. V úvahu připadají tyto možnosti:

- **Pěší zóna s povoleným provozem cyklistů**
- **Stezka pro chodce a cyklisty (v celé ploše)**
- **Stezka pro chodce s povoleným provozem cyklistů**

Na ul. Sportovní byla zvažována možnost vymezení propojení sídliště Korejš s centrem za pomoci povoleného provozu cyklistů na stezce pro chodce.

3.4 Výhledové záměry – syntéza podkladů, zhodnocení ÚPD

V **ZUR** bylo zpracovatelem navrženo vedení cyklotrasy Greenways ve směru východ – západ, v podstatě respektování stávající trasy 502. Poloha v území není blíže specifikována

Tabulka 3 – Požadavky na koordinaci staveb pro cyklistickou dopravu vyplývající ze ZUR Moravskoslezského kraje

Název akce	Obce, město
Greenways - evropský turistický koridor; Krakov - Wien, páteční trasa	mj. Kopivnice

V **konceptu rozvoje dopravy MS kraje** je sledováno:

- **Trasa Jihlava – Český Týn (501, 502)** je ponechána bez zásadních změn v úseku (Lezná -) Starý Jičín - Nový Jičín - Žitavské náměstí - Kopivnice - Hukvaldy

Generel cyklistické dopravy města Kopřivnice
Část A – Průzkumy a rozbor

samozejm p i p edpokládaném vymíst ní n kterých úsek na frekventovaných komunikacích,

- **Trasa Krava sko (555)** (Pilszcz) . Opava . Hradec nad Moravicí . Bílovec . Studénka . Frenztát p. R. . Trojanovice (- Ro0nov p. R.). Tato trasa propojuje historické území Slezska a Krava ska s Valazskem a je vedena nádhernou partií kolem Opavy, p eš Oderské vrchy, z ásti Pood ím a údolím ek Ond ejnice a Lubiny. Ú elem je dopln ní chyb jící p í ky v území zp ístup ující potenciální turisticky významné partie v severozápadní ásti trasy a úpravu vedení vyzna ené cyklistické trasy Radhoz (Ostrava . Pustevny).

V **koncepti rozvoje cyklistické dopravy MS kraje** není pro území Kop ivnice v síti krajských cyklotras 0ádná zm na.

V **koncepti dálkových tras CDV** není m sto Kop ivnice situováno na 0ádném z nadregionálních tah .

Vyhledávací studie cyklistické dopravy stanovila základní rastr cyklistických stezek a tras na území m sta. Na základ této studie pak probíhaly projek ní p ípravy jednotlivých staveb (nap . cyklostezka podél Kop ivni ky, z Pood í do Beskyd).

Dopravní studie navrhla vedení hlavních a vedlejších cyklistických tras.

ÚP m sta v . zm n 1 . 4 p edpokládá vedení cyklistických tras a z izování stezek pro cyklisty a stezek pro chodce a cyklisty.

Územní studie Kop ivnice sever ezí cyklistickou dopravu vedením stezky pro chodce a cyklisty po ji0ní stran ezeného území.

Územní studie Z35b, Kop ivnice nad ul. Slune ní, Kop ivnice nad ul. Záhumenní, Lubina Sýkorec 1, Kop ivnice u Kop ivni ky, Lubina pod k ijovatkou ani Kop ivnice západ ne ezí speciální úpravy pro cyklistickou dopravu.

Dále jsou k dispozici projektové dokumentace na jednotlivé p ípravované stavby pro cyklisty.

Z **návazných tras** z území okolních obcí dle schválené ÚPD jsou sledovány tyto hlavní následující návaznosti:

- **ÚP Závijice** ne ezí nové komunikace pro cyklisty, pouze respektuje stávající trasu 6002
- **ÚP ůtramberka ve vztahu ke Kop ivnici** ne ezí nové komunikace pro cyklisty, pouze respektuje stávající trasu 502 peá0n s GW
- **ÚP P íbora** navrhuje významn jí stezky pro cyklisty, p ípadn p í z í a cyklisty a cykloturistické trasy, p ípadn s úpravami pro cyklisty. Ve vztahu ke

Kopivnici je respektována stávající cyklistická trasa od Píboru směrem k Pasekám, v etn odbočky k Pinkavce. Dále je navrženo zřízení cyklistické stezky podél bývalé silnice I/58 (dnes II/464). ÚP respektuje i stávající komunikaci pro cyklisty po pravém břehu Lubiny a východněji položenou cyklotrasu 6001

- **ÚP Lichnova** respektuje kondiční cyklotrasu pod červeným kamenem
- **ÚP Tiché** požaduje zřízení cyklistickou stezku podél Lubiny a umožní budovat cyklotrasu v etn zázemí (např. z Prušinek přes Zbytky do Mnizí)
- **ÚP Kozlovic** nemá ve vztahu ke Kopivnici zřízenou žádnou cyklistickou trasu
- **ÚP Hukvald** respektuje stávající trasu 502 do Větkovic a trasu 6001 do Mnizí po silnici II/486.

3.5 Stanovení limitů a bariér v území, návaznost na plánované komunikační stavby

Dopravní zatížení bylo převzato z územního plánu města. Vzhledem k stabilizaci hlavních dopravních komunikací se nepředpokládají žádné zásadní změny zatížení, dojde pouze k drobnému nárůstu vlivem postupující automobilizace a případně předpokládanému vzrůstajícímu podílu obyvatel.

Mezi nejvýznamnější **bariéry v území** pro cyklisty patří, jak již bylo uvedeno:

- Silnice I. a II. třídy.
- ul. Lubina a její přírůžky
- Koridor železniční trati č. 325
- Průmyslové zóny.

3.6 Vyhodnocení výsledků sčítání, určení základních směrů poptávky cyklistické dopravy ve městě (zdroje a cíle)

Zhodnotíme-li **výsledky sčítání cyklistické dopravy**, je zřejmé:

- Absolutně nejvyšší hodnoty byly zaznamenány v lokalitě u železničního přejezdu u zastávky Kopivnice (389 cyklistů v obou směrech). Zde se jedná o přejezd dopravu do a ze zaměstnání (zejména ze směru do průmyslového parku a po ul. Štefánikova k městskému úřadu)
- Velké hodnoty (více než 50 cyklistů za hodinu obousměrně) byly zaznamenány na ul. Husovské v místě mostu přes Kopivnickou a na mostě přes Lubinu mezi Lubinou a Větkovicemi
- Dobré vytížení zaznamenává trasa podél Lubiny ve směru od Píboru a do Větkovic (téměř 200 cyklistů za 4 hodiny)

Zhodnotíme-li **výsledky sčítání pěšího provozu**, je zřejmé:

- Absolutně nejvyšší hodnoty byly zaznamenány v lokalitě před městským úřadem, kde skutečné maximum nebylo dosaženo ani se šlo (maximum přes 1200 chodců za 4 hodiny ve směru od centra)

Generel cyklistické dopravy města Kopřivnice
Část A – Průzkumy a rozbor

- Vysoké hodnoty byly zaznamenány na trase podél Kopřivnické ul. u lávky u hřbitova za základní zkolou dr. Milady Horákové (přes 500 chodců), dále podél ul. Štefánikovy u Masarykova náměstí a podél ul. Husovy u SOU (více než 400 chodců).

3.7 Rozbor nehodovosti, s přihlédnutím k nehodovosti cyklistů

Nehodovost je koncentrovaná zejména na ul. Štefánikovu a Masarykova. Počet nehod není velký s ohledem na intenzitu cyklistů v Kopřivnici. Podle zahraničních pramenů vzniká více než 90 % nehod cyklistů není hlášeno. Je to právě kvůli malé hmotné zkor nebo kvůli alkoholu na straně cyklistů.

3.8 Dopravní sociologický průzkum, anketa na internetových stránkách města

Ankety v měsíci únoru 2016 se zúčastnilo na internetu 240 respondentů. Mailed pomocí zpracovateli nebo zapsáním anketních lístků vyplnily 46 fyzické osoby, 44 pracovníci městského úřadu, 6 zkol a 4 jiní zaměstnavatelé (viz následná kapitola). Pouze malé procento anketních lístků bylo doručeno s mapovým zákresem.

Mezi fyzickými osobami byla část odpovědí pouze písemná, část s mapami, nicméně pouze mapové aplikace. U poloviny zpracovaného vzorku (tj. 240 odpovědí) 95,7% respondentů (pozn. těch, kteří odpověděli na danou otázku) má zájem využívat městské cyklistické komunikace, 94% si myslí, že je potřeba je budovat. 71,7% dotázaných chce cyklistické komunikace využívat pravidelně. Dny využití jsou podobně rovnoměrně rozděleny mezi pracovní a víkendové dny. U poloviny využití je pro rekreaci. Pokud jde o počet cest na kole, uvádějí 1-2. Cca polovina vzorku jezdí celý rok, asi polovina v létě.

Byly evidovány stížnosti na úseky s vedením kola, na úseky se zámkovou dlažbou (zejména kvůli využití pro inline bruslaře) nebo nerovnostmi, vysokými obrubníky a porušením vjezdů (trasa po ul. Panské). Obyvatelé reagovali na chybné propojení zejména na směr Frenztát p.Ř a Závizice, špatné propojení přes myslivé zóny a Vlčovic, špatně koupalistská myslivá zóna. Požadavky byly na osvětlení křižení cyklotrasy z přes myslivé zóny se silnicí I/58 nebo na zřízení křižení hlavních komunikací, špatně na zřízení bezpečných míst pro odkládání kol (AN, Ost.). Lidé navrhovali též úpravy provozu v opačném směru, kterých jednosměrně nebo na kterých chodnicích navazujících na cyklostezky. Někteří cyklisté by uvítali rekreační náročnější nebezpečné trasy v okolí (směr Bílá hora, červený kámen). Vyskytl se i požadavek na okružní trasu. Naopak se vyskytly i připomínky, že cyklostezky jsou vyhazováním peněz a že se cyklisté nevhodně chovají.

3.9 Anketa mezi editeli ýkol, u velkých zam stnavatel ve m st

3.9.1 Výsledky -kol

Zř svaté Zdislavy má na zkole vhodné prostory pro kola. Do zkoly se jezdí (0áci . cca 33), podpo í tuto aktivitu. Omezen mohou zajistit dalzí vhodné prostory. Odhadují mo0ný nár st o 12 0ák . Spádovou oblastí je celé m sto. Vyu0ívají dopravní h izt , mají zájem i o soukromé vyu0ití. P ívítali by stezku ke koupalizi a kolem Bílé hory podél ulice K O nímu.

VOř, SOř a SOU Kop ivnice v anket vyplnila, 0e nemá prostory pro kola, do zkoly se spíze nejezdí (ale jezdí cca 126 cyklist , co0 by mohlo vzr st na 140). Dojí0d ní podpo í, ale nemohou zajistit prostory. Spádovou oblastí je krom Kop ivnice taky P íbor, řtramberk a Mnizí. řkola po ádá cykloturistické kurzy. V map jsou nazna eny sm ry p íjezdu od P íbora podél Kop ivni ky, po cyklotrase od V t kovic a Lubiny, dále od sídlizt Sever a Jih.

Zř Dr. Milady Horákové nemá na zkole prostory pro kola. Spíze se nejezdí (4 0áci a 4 zam stnanci), ob as 17+3 navíc. Nedá se odhadnout mo0né zvýšení po tu dojí0d jících, ale mohou zajistit prostory a podpo í dojí0d ní. Spádová oblast je Obránc míru. Vyu0ívají dopravní h izt . V map zahrli jako zdroje P íbor, Lubina, Kop ivnice, Horní Sklenov, Vl ovice s vyu0itím cyklostezek a komunikací.

Zř E. Zátopka nemá vhodné prostory pro kola. Spíze se nejezdí do zkoly na kole, ale budou to tolerovat, mohou zajistit vhodné prostory, dnes cca 8, v budoucnu cca 20 cyklist . Spádová oblast . Kop ivnice, Závizice, Lubina, Rybí. Vyu0ívají d tské dopravní h izt .

Zř Kop ivnice . Lubina v dotazníku dolo0ila, 0e do zkoly se jezdí (20-25 0ák), podpo í dojí0d ní, nemohou zajistit prostory pro kola. Nelze odhadnout budoucí po et cyklist . Spádová oblast je Lubina. V map jsou zakresleny p íjezdy od Sýkorce po cyklotrase, dále od Drnholce, V t kovic a po stezce a MK z východní Lubiny.

Zř Alzova má na zkole prostory pro kola. Spíze se nejezdí (cca 10 cyklist . 0ák i zam stnanc). Spádová oblast je Alzova ulice. Nemají zájem o dojí0d ní na kole. Stezku ke zkole mají, na cyklovýlety nejezdí, DDH vyu0ívají.

3.9.2 Výsledky zam stnavatel

Firma BROSE CZ sd lila, 0e dnes dojí0d í cca 130 zam stnanc , odhaduje mo0nosti zvýšení o cca 40 zam stnanc ze vzdálenosti do 20 km. Jsou ochotni jednat o p ípadné spoluú asti na cyklistické komunikaci. V p ilo0ené map jsou hlavní sm ry p íjezdu zam stnanc po silnici I/58 z Lubiny, po cyklostezce od P íbora a Mnizí/V t kovic a po stezce od 0elezni ní zastávky.

Generel cyklistické dopravy města Kopřivnice
Část A – Průzkumy a rozbor

Firma BANG & OLUFSEN uvedla, že ve firmě mají pro kola, jezdí asi 70 pracovníků na 1 směr, v kolárně je místo pro 71 kol, cyklostezka k firmě existuje a dojíždí se po ní.

Firma DURA AUTOMOTIVE SYSTEMS CZ v dotazníku ožejmila, že mají pro kola, jezdí cca 264 zaměstnanců, mohlo by jezdit celkem 290 z okolí Příbora, Frenštátu p.R. a Kopřivnice.

Firma SLUMÉKO napsala, že jezdí cca 5 zaměstnanců. Mohlo by dojíždět asi 10 z vzdálenosti do 15 km, podpořeno dojížděním. Cyklistická komunikace k firmě není nutná. Potřebují jezdit pro jezdce od zastávky D po Dlnickou ul., cyklostezku na Frenštát p.R., nutno navštívit jezdce sil. I/58 ve Vlčovicích-Zábělkách, jezdit cyklostezku podél I/58 na Příbor.

Dle výsledků z průzkumu jezdí do práce cca 39,5% oslovených zaměstnanců. Dojíždí převážně v letním období, nejvíce pouze v některé dny a podle počasí. Kromě vlastní Kopřivnice dojíždí zaměstnanci i z Lubiny, Příbora, Mnizí, Frenštátu p.R., Štramberka, Mokřova, Kunína, Rybí. Nejvíce zaměstnanci požadují zřízení cyklostezek na Nový Jiřetín, Ženklovu, Frenštát p.R. Z dalších důvodů, proč nejedou a co by chtěli změnit, uvedli mj. chybějící zázemí (sprchu, zátinu, vnitřní kolárnu), posunutí pracovní doby na 8:00, nutnost dvojího oblečení, silniční provoz a vlivy počasí. Přitom 3/4 hodnotí prostory pro kola jako vyhovující. Byly zde i požadavky na služební kola.

3.10 Vytvoření problémové mapy, SWOT analýza, modální split

Stávající dopravní infrastruktura pro cyklisty nevyhovuje vzhledem k potřebám cyklistické dopravy. Chybí některá významná propojení umožňující pravidelnou dopravu do zaměstnání, zkolonie a obchodem a doprovodné služby (úschovny, pítko, vhodné stojany - naopak síly cykloturistických tras a kondičních okruhů je vyhovující). Pozitivem je, že si mnozí uvědomují nutnost investic do cyklistické infrastruktury.

Mezi hlavní závady stávající infrastruktury pro cyklisty patří:

- Nenapojující se úseky
- Neřešená křižování hlavních komunikací, např. železniční trati u železniční zastávky
- Nevhodné cyklistické stojany u kterých provozoven (umožní přimknutí pouze jednoho kola, nikoliv celého rámu)
- Špatné povrchy (propojení ul. eské do Pasek, u kterých povodňové stezky vzniklé pouhým vyznačením na méně kvalitních povrchových chodnících)
- Chybějící snížení obrub
- Absence krytých úschoven pro kola na veřejných prostranstvích.

4 ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ PRO KONCEPT

V rámci průzkumu a rozboru Generelu cyklistické dopravy byly provedeny tyto práce:

- sběr a analýza vstupních dat
- provedení a vyhodnocení sítání
- terénní průzkum a pořízení fotodokumentace
- anketa mezi obyvateli, zkolami a podnikateli
- projednání
- zpracování textové analytické části
- zpracování grafických výsledků průzkumu a rozboru a problémové mapy
- návrh postupu pro koncept řešení.

Mezi hlavní výsledky průzkumu a sítání patří následující zjištění:

- cyklistická infrastruktura ve městě pro denní dojíždění je nedostatečná, mnohdy nesplňuje základní kritéria bezpečnosti
- cykloturistické trasy, okruhy a tematické trasy pokrývají velkou část katastru města
- z územní plánovací dokumentace jsou patrné návaznosti na okolní obce a města
- základní schéma tras bylo dohodnuto již v rámci zpracování vyhledávací studie cyklistické dopravy
- obyvatelé mají zájem o řešení cyklistické dopravy, především zájem o dopravu rekreací, cca polovina uživatelů jezdí celotýdenně a celoročně
- z výsledků sítání vyplývají hlavní směry dojíždění, kryjí se často s intenzivní motorovou dopravou
- zkolové a zaměstnavatelské úseky řeší problematiku cyklistické dopravy
- cyklistická doprava vykazuje nejvyšší hodnoty v místech, které nejsou optimálně řešena (železniční přejezd u zastávky Kopřivnice), velké využití je též na ústech ul. Husovy a Štefánikovy, kde pro provoz cyklistů nejsou vhodné podmínky. Obdobně je nutno reagovat na provoz cyklistů v místech zákazu ježdění na kole (lávka přes Kopřivnickou ulici za základní zkolou dr. Milady Horákové). Velmi dobře funguje cyklotrasa podél Kopřivnické a podél Lubiny
- pro provoz je tradičně nejsilnější v centru města, proto je nutno dobře vyřešit oblast centrálního náměstí a propojení k úvodu.

Výsledky ankety:

- z ankety vyplynuly požadavky na doplnění některých propojení chybějících ve městě
- byly zaznamenány stížnosti na povrchovou úpravu, křižování s vjezdy, neřešení křižení
- obyvatelé nejsou spokojeni s možností odstavování a úschovy kol.

V průběhu prací bylo svoláno několik projednání, kde bylo řešeno:

Generel cyklistické dopravy města Kopřivnice
Část A – Průzkumy a rozbor

- na prvním projednání proběhlo seznámení zpracovatelů s podklady, na které je nutno brát zřetel, následně byly dodány podklady formou mailové komunikace. Byly stanoveny zásady pro zpracování a vyhodnocení ankety
- na druhém projednání byly ze strany zpracovatele vyhodnoceny výsledky ankety. Místní úřad uvedl problémy k řešení v síti cyklistických komunikací. Byly dohodnuty sítové body
- na třetím projednání byly zhodnoceny výsledky sítování.

Detailní záznam z projednání je obsažen v dokladové části.

Jako navrhované zásady pro tvorbu konceptu návrhu se doporučuje:

- umožnit v maximální možné míře vedení cykl. pruhů, stezek a tras v souladu s hlavními komunikacemi pro motorovou dopravu,
- upravit stávající nevhodně řešené stezky vzniklé pouhým přeznačením ze stávajících chodníků směrem k zvýšení bezpečnosti cyklistů (základní úpravy, křižování nástupišť, zpevněných ploch, silnic)
- navrhnout opatření pro doprovodnou cyklistickou infrastrukturu (zejména jednotné a příp. kryté stojany), zajistit návaznost na hromadnou dopravu
- navrhnout překonání hlavních bariér v území v dostatečné vzdálenosti v etn. dostatečně širokých přejezdů např. na lávkách
- aplikovat opatření pro zlepšení bezpečnostní situace nemotoristických účastníků silničního provozu ve všech nově zadávaných předprojektových a projektových dokumentacích, koordinovat zejména s projekty parkovacích stání
- u cyklistických komunikací dbát v první řadě na bezpečnost, smysluplnost a návaznost
- zavést komunikační propojení s veřejností prostřednictvím internetu a zpravodaje (zapojení, zpětná vazba).

Ostrava, červenec 2016

Ing. Martin Krejčí a kolektiv

2) VÝKRESOVÁ ČÁST

Seznam výkres :

- 1. Stávající cyklistická infrastruktura**
- 2. Problémová mapa**
- 3. S ítací body**
- 4. Kolizní výkres**

3) DOKLADOVÁ ČÁST

Seznam příloh:

1. Výsledky sledování cyklistické dopravy
2. Výsledky sledování jejího provozu
3. Postavení města v rámci dálkových cyklotras v ČR
4. Grafická příloha ke koncepci rozvoje cyklistické dopravy
Moravskoslezského kraje
5. Grafická příloha k návrhu řešení cyklistické dopravy Koncepce
rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje
6. Celoroční průměrné intenzity dopravy za 24 hodin na silniční síti ve
městě ěr. 2010
7. Zápisy z projednání

4) FOTODOKUMENTACE