

Komplexní dopravní studie města Kopřivnice

Veřejné projednání



19. 8. 2009

16:30 hod

Konferenční místnost, MÚ Kopřivnice



Veřejného projednání se zúčastnilo celkem 41 osob.

Program veřejného projednání:

- Registrace účastníků, dotazníky
- Zahájení + představení zpracovatelů
- Představení studie (3 části)
- Dotazy z výstavy
- Diskuse
- Shrnutí – závěr

Po přivítání přítomných starostou Ing. Josefem Jalůvkou koordinátorka Zdravého města a MA21 Ivana Rašková zahájila veřejné projednání a představila přítomné zpracovatele Komplexní dopravní studie města Kopřivnice, která se skládá ze 3 částí:

UDIMO, spol. s r.o., Ostrava:

Bc. Břetislav Vašíček

Ing. Petr Macejka

Ing. Ivana Havlíčková

Zpracovatelé dopravní studie

Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.

Ing. Jiří Jedlička

Ing. Rudolf Cholava

Zpracovatelé hlukové studie

Mgr. Jakub Bucek

Zpracovatel rozptylové studie

Autorizovaná osoba pro výpočet rozptylových

studií a vypracovávání odborných posudků ve

smyslu §15 zákona 86/2002 Sb. Číslo autorizace: 2085/740/02

Zpracovatel rozptylové studie

Tomuto veřejnému projednání předcházela výstava dokumentace (od 14. 8. 2009) v prostorách vestibulu MÚ. Zde se lidé mohli se studií seznámit, stejně jako na webu města (na hl. stránce záložka s názvem Městský úřad, poté v levém menu zadat PROJEKTY) a mohli ji připomínkovat dvěma způsoby. Vhodit připomínku přímo na výstavě do schránky, nebo poslat mailem na adresu richard.petr@koprivnice.cz. Na dotazy které k dnešnímu dni přišly bude odpovězeno dnes v průběhu jednání.

S cílem jednání přítomné seznámil pan místostarosta Vladislav Kryške (garant oblasti dopravy):

Setkání má sloužit k seznámení se zpracovanou studií, předání informací o nejdůležitějších problémech v dopravě tak, jak je vidí nezávislí externí zpracovatelé a analytici. Zároveň je cílem zjistit názor veřejnosti, jelikož představovaná studie bude ještě dopracována o další adekvátní připomínky, jak zadavatele tak veřejnosti.

Adekvátnost připomínek budou opět posuzovat nezávislí zpracovatelé. Proto, že je studie zpracována v určitém měřítku, nezabývá se všemi dopravními problémy města, ale opravdu jen těmi, nejzávažnějšími.

- **Představení studie**

UDIMO, spol. s r.o., Ostrava: Bc. Břetislav Vašíček

Komplexní dopravní studie se skládá ze tří částí – dopravní, hluková a rozptylová studie. Komplexní dopravní studie města Kopřivnice jako rozvojový dokument dopravy je zpracováván v návaznosti na schválený územní plán města, koncepci dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje v koordinaci s připravenými dopravními stavbami a záměry města a se sledovanými koncepčními dopravními záměry v návazném území a regionu. Společnost UDIMO je zpracovatelem 1. části tohoto dokumentu – dopravní studie.

Obsah dopravní studie:

- Průzkumy, rozbor, analýza (1. část)
- Demografie území města Kopřivnice
- Dopravní průzkumy
- CSD (sčítání dopravy) 2000, 2005
- Anketní dopravní průzkum – osloveno 160 domácností
- Průzkum odstavování vozidel
- Průzkum pěších (proveden na 55. přechodech)
- Základní komunikační síť
- Veřejná osobní doprava
- Statická doprava
- Cyklistická doprava a pěší
- Problémové prvky dopravy
- Dále se zjišťovala nehodovost, výkonnostní analýza, hluková rozptylová studie
- Redukovaná prognóza dopravy (2015, 2025)
- SWOT analýza

Konkrétní doporučení zpracovatelů:

- Omezení průjezdné dopravy na ulici Kpt. Jaroše
- Dopravní propojení ul. Pod Bílou horou a ul. Záhumenní

Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.: Ing. Rudolf Cholava

Předmětem hlukové studie bylo měření hlukové zátěže – analýza současného stavu, součinnost se sčítáním dopravy v rámci dopravní studie, analýza míst v souladu s požadavky zadavatele (vzhledem k územnímu plánu).

Měření byla prováděna na 45 místech (dlouhodobá měření[24hod.], střednědobá[2h] a krátkodobá měření [méně než 1 hodinu]).

Příklady výstupů: stanovení počtu obyvatel vystavených hluku v daných pásmech
: grafické vyjádření hlukových imisí

Konkrétní doporučení zpracovatelů:

- „uzavření“ ul. Kpt. Jaroše (zklidní centrum města), pro tento návrh je nutné provést další opatření. (dojde k navýšení dopravy na ul. Záhumenní)
- výstavba nových komunikací
- nízkohlučný povrch vozovek – snižuje hluk díky lepšímu kontaktu pneu vozu s povrchem komunikace
- protihlukové stěny, protihlukové valy – problematické z urbanistických a estetických hledisek
- optimalizace povrchu vozovky

Vstup Ing.arch. Milana Šmída

K dnešnímu dni (19. 8. 2009) byla městu dodána všechna data, která by měla komplexní dopravní studie obsahovat. Prezentována jsou data, která byla k dispozici v době výstavy. Do konce září bude možné se seznámit s kompletní dokumentací, stejně jako doposud na výstavě ve vestibulu a na webu města. Doposud materiály nikdo z města, ani

zpracovatelů dle došlých připomínek neupravoval, ani nekorigoval. V tomto okamžiku jsou to data – v pozici odborné názoru na město Kopřivnice.

Zpracovatel rozptylové studie: Mgr. Jakub Bucek

Autorizovaná osoba pro výpočet rozptylových studií a vypracovávání odborných posudků ve smyslu §15 zákona 86/2002 Sb. Číslo autorizace: 2085/740/02.

Na emisním zatížení Kopřivnice se nejvíce podílejí velké zdroje z Ostravska. Kopřivnice patří každý rok mezi území se zhoršenou kvalitou ovzduší. Jedním z důvodů jsou také Beskydy, které brání proudění vzduchu, škodliviny se proto zadržují nad územím a okolím Kopřivnice.

Z podnětů, které může ovlivnit město - na kvalitu ovzduší bude mít vliv jedině omezení dopravy osobních vozidel.

- **Dotazy z výstavy a následná diskuse**

Dostali jsme 15 dotazů, ke kterým jsme zaujali své stanovisko – mají konkrétnější řešení a mají souvislost spíše s provozními záležitostmi v rámci města a nemají vliv na koncepci, kterou jsme zpracovali.

Následoval dotaz koordinátorky PZM a MA21, jestli přítomní chtějí slyšet odpovědi na všech 15 dotazů, nebo zdali souhlasí s tím, že by se odpovědělo těm, kteří si přišli osobně odpovědi vyslechnout a na ostatní by bylo odpovězeno písemně. Tím bude větší čas na diskusi s těmi, kteří přišli na jednání osobně ... přítomní jednohlasně souhlasili.

p. Šustr:

Dával jsem několik dotazů: Obchvat Severu (mluví se o něm více než třicet let, veškerá doprava se vede po ul. Obránců míru), propojení ul. Pod Bílou horou + Husova (veškerá doprava se vede po ul. Obránců míru), propojení dopravy směrem od Štramberka do průmyslové zóny a dále směrem na Vlčovice (možnost přes Tatra), supermarkety (doprava by mohla být vedena přes obchvat Severu), doprava tatrováků přes centrum města (proč není vedena doprava jinam, chybí mi tlak na Tatra, aby se do Tatrováků jezdilo přes bránu č. 6, ul. Husovu nebo přes průmyslovou zónu. Jsou to věci, které město dusí), maximálně podpořit hromadnou dopravu, cyklo a pěší dopravu (dělá se pro to málo), bezbariérové město (aby lidé mohli jezdit na kolech. Dnes raději jezdí všude autem)

Odpovědi:

P. Macejka: Obchvat sídliště Sever a obchvat přes Tatra, jsou navrženy v modelových rozhraních na období dalších let. Bude na zastupitelstvu města, jak rozhodnou. My jsme zpracovali plusy a mínusy obou těchto řešení.

P. Vašíček: Cyklostezky – doporučili jsme změnu na cyklistické síti, v dokumentaci je to popsáno. Navrhujeme propojení ul. 17. listopadu na síť.

P. Šmíd: Obchvat Severu – území rezerva v územní plánovací dokumentaci města je držena od r. 1987. Město drží dle návrhu nového územního plánu pozemkovou rezervu, aby se v obl. nestavily rodinné domy. Náklady na vybudování obchvatu - cca 330 mil. Kč - město tyto prostředky nemá. Město žádalo posouzení relevantnosti tohoto záměru – odpověď nezávislých expertů - nedojde k požadovanému odklonu dopravy, došlo by jen ke snížení 1/6 dopravy z uli. Obránců míru.

: Tatra – Má dojít k odklonu nákladní dopravy do Tatrováků. „Přes koleje“ u MÚ bude umožněn vjezd jen pro osobní automobily, protože za kolejemi je firemní parkoviště.

: Průjezd přes Tatra na Vlčovice – v minulosti zpracováno v konceptu řešení daného území, ale vlastník podal zásadní námitku. Vlastník nedal souhlas a město nemá náhradní možnost jiného řešení. Proto to bylo z konceptu územního plánu vyřazeno.

: Propojení ul. Husovy s ul. Pod Bílou horou – Dojde k minimálnímu šířkovému uspořádání dle platné normy pro projektování místních komunikací. Návrh zpracován v územním plánu. Firma úsek zpracovala pouze pro rezidenční dopravu.

: Cyklostezky - Jsou neprojektovány. Od ul. Horní až po žel. zastávku u Tesca - podána žádost o dotaci, dotace nebyla přiznána. Bude se žádat opakovaně. Náklady 25 mil. Kč.

P. Kryške: Obchvat Severu – zatím nepřipadá v úvahu, protože pokud nebude v daném území vytíženosti víc jak tisíce vozů, tak Moravskoslezský kraj obchvat stavět nebude a město na to nemá prostředky.

P. Vašíček: Cyklostezky - Navrhujeme 5 – 6 cyklotras.

P. Šmíd: Cyklostezky – Cíl prvních tras cyklostezek: dovést cyklisty k práci do průmyslové zóny.

P. Jalůvka: Cyklostezky - Jednáme s Tatrou o odkupu a ceně ul. Panské – měla by vzniknout cyklostezka, osvětlení, chodníky. Je možnost získat dotaci. Víze cyklostezek: Propojení Jantarové cesty, přes Lubinu na Příbor směr Polsko. Pozn. Realizace kruhové křižovatky v Lubině je před realizací.

P. Havel

Jaký je rozdíl v úpravě a vznikem parkovacích míst?

Příjezd do města je všude v jednom pruhu, a výjezdy jsou dvoupruhé – proč tomu tak není v Kopřivnici?

Přidání odbočovací pruhu z každé strany u kruhového objezdu – tzv. Bypass

Odbočovací pruh na ulici Čs. armády, aby lidé nemuseli od Lubiny až na Kruhový objezd, když chtějí jet na sídl. Sever.

Odpovědi:

P. Vašíček: Rozdíl v úpravě a vznikem míst - Konkrétní příklady: Ul. Máchova, Husova a Ig. Šustaly – vybudování jednotlivých stání, ale ul. K. Čapka a Sadová – celková rekonstrukce + rozšíření komunikace.

P. Macejka: Bypass – Trendy pro města = nová norma. Jde o změnu charakteru komunikace, vyústění, nejedná se o přidávání pruhů. V Kopřivnici by doprava musela být 4x vyšší. Stačí stávající pruhy rozšířit.

: Odbočovací pruh na ulici Čs. armády - Není důvod – není tak velký provoz. Dělá se jen u křižovatek s vyšším zatížením.

Dotaz

Parkování na ul. Dvořákově 4 domy s 24 byt. jednotkami - větší nedostatek parkovacích míst než je uvedeno ve studii.

Odpovědi:

P. Vašíček: Jak může vzniknout rozdíl – stav uvádíme dle skut. zaparkovaných vozidel v době průzkumu. Počítáme i s docházkovou vzdáleností k parkovišti – 200 až 300 m. Cílem není dávat auta co nejbližší k oknům, řidiči na to mají jiný názor. Jde o kompromis. S čísly se proto můžeme lišit. Návrh ale respektuje zvýšení počtu parkovacích míst.

P. Galia

Zmínili jste uzavření ul. Kpt. Jaroše – uzavřít/neuzavřít?

Násilné vedení dopravy na ul. Záhumenní a Štefánikovou. Na ul. Záhumenní je už nyní vysoký hluk. Navrhují propojení mezi klubem Kamarád na Sídlišti Sever a dále na ulici Štefánkovou. Nejvíce je problematická doprava v oblasti ul. Školní – kruh. objezu a Čs. armády. Místo zvýšení průjezdních komunikací dochází k omezení dopravy do centra města. První by měl být kruháč místo křižovatky ul. Školní x Obránců míru, pak propojovací komunikaci Pod Bílou horou a Husovou.

Odpovědi:

P. Vašíček: Ul. Kpt. Jaroše v návrhu je zákaz odbočení vlevo. Zvažovali jsme, je to jedna z možností, nicméně – dochází k nárůstu počtu vozidel směrem na kruhovou křižovatku. Chtěli jsme odvést dopravu z centra, proto jsem navrhl jako další možnost uzavření ul. Kpt. Jaroše. Je to jedna z navržených možností.

P. Šmíd: Propojení ul. Francouzská a ul. Čs. armády – zpracovatelé navrhli propojení jako pokračování komunikace od Tesca na Sever. Je otázkou, zda by propojením Tesca a Severu nedublovalo plánovaný obchvat Severu.

: ul. Školní x Francouzská x Obránců míru – kapacitně křižovatka vyhovuje v daném stavu. Město chtělo úpravu, zpracovatel oponoval, že by byly 2 kruhové křižovatky vedle sebe.

Všechny již zmíněné návrhy jsou vhodné k zamyšlení. Studie je zatím v podobě návrhů. Všechny návrhy mají své plusy a mínusy.

P. Galia: Jestliže je navržena varianta nereálná, neměla by ve studii co dělat. Doprava na ul. Záhumní je už nyní neúnosná – jezdí zde i Kamiony (Cementárka Štramberk).

Odpovědi:

P. Valášek: Není auto, jako auto. Kamiony, projíždějí také celým Štramberkem. Záhumní je totálně rozbitá. Navrhuji pustit kamiony od Sv. Kateřiny do cementárny a omezit tím průjezd přes město.

P. Šmíd: Toto se projednávalo v minulosti, dnes projíždí 50 tiráku za 24 hod. do této společnosti. Problém je ve výjezdu na Ostravu. Udělat obchvat od Štramberka nejde. Ulice Záhumní je ve vlastnictví kraje a nemáme možnosti, jak omezit dopravu na této komunikaci.

P. Škapa: Bude možné poslat dotazy i e-maliem?

P. Rašková: Ano až do konce září na adresu richard.petr@koprivnice.cz a také bude stále pokračovat výstava ve vestibulu s možností vhodit připomínku do schránky.

P. Šmíd – Vše je na webu. Tato studie nebude umět řešit jednotlivé problémy, řešíme komplikace s vlivem pro celé město. Navrhovatel navrhl 10 priorit, které by se měly řešit přednostně. Největší problém představují křižovatky. Např. problémová křižovatka „u Jehlanu“, včetně přechodu pro chodce a cyklostezky.

Kpt. Jaroše – město může řešit jinak, než navrhl zpracovatel. **My chceme znát Vaše reakce na návrh zklidnění dopravy v centru.**

P. Rašková: Kde je možné studii nalézt? www.koprivnice.cz, zde záložka Městský úřad, po zobrazení v levém menu v kolonka PROJEKTY. Připomínky můžete zasílat až do konce září, do kdy bude výstava ve vestibulu. Připomínky můžete také vhadzovat do schránky umístěné na výstavě, e-mail – richard.petr@koprivnice.cz.

P. Šmíd: K dnešnímu dni jsme dostali poslední data, která budou během dvou dnů dodána také na web. Máte možnost přijít se seznámit s dokumenty osobně. Pokud vám na vaši připomínku zpracovatel něco odepíše, neznamená to, že to zastupitelé odsouhlasí.

P. Kryške: Studie je podpůrný dokument pro řešení dopravy ve městě. Jednotlivé problémy se budou řešit samostatně.

Písemné připomínky předány na Veřejném projednání panem Galiou:

1. V zadání studie je uvedeno, že tato studie je vypracována na územní plán. Je tato studie zpracována k platnému územnímu plánu tedy z roku 1994?
2. Ve studii není uvedeno, na kterých křižovatkách bylo prováděno sčítání intenzity dopravy a jakými metodami. Prosím o tyto informace (kde, kdy, kolik sčítačů apod.)
3. Proč je předmětem veřejného projednávání pouze jeden návrh řešení, který byl vybrán zadavatelem a nikoliv více variant řešení, jak to obvyklé správné? Z textu studie vyplývá, že více variant bylo zpracovatelem navrženo a že zadavatel (město – někdo z úředníků) vybral tu, která je nyní předložena v návrhové části. Proč se tedy tato studie veřejně projednává s občany, když už předem výsledné řešení bylo vybráno městem a nikomu z občanů nebyla poskytnuta možnost se s jinými variantami seznámit a dát k nim vyjádření.
4. Ve swot-analýze jsou uvedeny mezi silnými stránkami jen dva body – Model dopravy na území města a pasport komunikací. Prosím o vysvětlení: a) o který model dopravy se jedná a v čem je jeho silná stránka. B) V čem způsobuje pasport komunikací silnou stránku dopravy města a v jaké formě byl pasport komunikací zpracovateli předán?
5. Proč není ve slabých stránkách SWOT analýzy uvedena obecně známá skutečnost, že výrazná většina automobilové dopravy ze sídliště Sever do centra města i

nákupní zóny, se realizuje oklikou přes křižovatku Francouzská x Školní a přes rondel a ulici Kpt. Jaroše, neboť napojení sídliště na ulici Čs. armády citelně chybí. Proč tuto skutečnost zpracovatel neuvedl mezi slabé stránky?

6. V námětech občanů z průzkumu byly uvedeny 2 podle mě velmi důležité body, a to snížení intenzity dopravy ve městě a vybudovat obchvat města. Proč k těmto důležitým věcem nezaujal zpracovatel žádné stanovisko a proč výsledný návrh vlastně uzavřením ulice kpt. Jaroše zbytečně zvyšuje denní dávky naježděných kilometrů vůči stavu, kdy tato ulice by zůstala průjezdná?
7. Co je to Koncept návrhové části – jaký bude další postup této akce a jaký je její účel?

Dne: 19. 8. 2009
Zapsala: Dana Hoďáková
Kopřivnické noviny