

**Zápis z veřejného projednání Návrh vedení cyklostezek a cyklotras v Kopřivnici a místních částech (Generel cyklistické dopravy města Kopřivnice) s veřejností dne 12. září 2016 v 16 hodin**

**Přítomni:** dle prezenční listiny

**Program:**

1. Uvítání účastníků – Ivana Rašková, DiS.
2. Slovo pana starosty – Ing. Miroslav Kopečný
3. Představení dotazníkového šetření, výsledků průzkumů, návrhy – Ing. Martin Krejčí, Ing. Ondřej Bojko (Firma Royal HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r. o., zpracovatel Generelu cyklistické dopravy města)
4. Představení návrhu konceptu generelu a nastínění dalšího postupu prací na dokumentu
5. Dotazy veřejnosti
6. Závěr

**Ivana Rašková** – přivítala přítomné, představila program.

**Starosta Ing. Miroslav Kopečný** – dnes vám bude představen připravený koncept cyklogenerelu. Cyklodopravou se město zabývá již několik let, za 8 let vybuodovalo několik kilometrů cyklostezek, například kolem ulice Dělnické, Panské, včetně napojení na Vlčovice, dále cyklostezku z Lubiny do Vlčovic a jako první byla vybudována cyklostezka kolem Kopřivničky. Cyklostezky se budovaly po etapách a vycházelo se z možností, které nabízely evropské dotace. Před dvěma lety byla vytvořena pracovní skupina, v níž byla zastoupena jak veřejnost, tak cyklisté, zaměstnanci úřadu a další odborníci. Ve skupině jsme se zamýšleli nad systémem. Navíc skončilo minulé plánovací období, v němž bylo možné čerpat dotace na výstavbu, a v tom současném už tolik možností není. Nabídka je pouze pro cyklostezky pro dojezd do zaměstnání. Přesto budeme hledat možnosti, jak zajistit externí finanční prostředky. Pracovníci firmy Royal HaskoningDHV dnes představí koncept včetně návrhů, jak pokračovat v realizaci dalších cyklostezek i řešení cyklodopravy a také vybavení potřebnými doplňky. Na městě jsme se tím již zabývali, některé připomínky byly akceptovány. Vašimi návrhy se budeme zabývat a věřím, že budou rovněž akceptovány.

**Ing. Martin Krejčí** – představil rozpracovaný dokument, na němž, jak řekl, pracoval celý tým odborníků. V první fázi jsme se zabývali všemi podklady, které jsme obdrželi od města, například dvěma studii dopravy, od policie jsme získali statistiku dopravní nehodovosti. V únoru se 300 respondentů zapojilo do **ankety**. Odpovídali jak zaměstnanci městského úřadu, firem, veřejnost, ale i školy. Většina výsledků byla pozitivní, na rozdíl od jiných měst, kde těch negací bylo víc. V Kopřivnici jsme obdrželi pouze dvě negativní připomínky. V červnu proběhlo **sčítání cyklistické dopravy**. Bohužel vloni neproběhlo celostátní sčítání, z něhož bychom mohli čerpat relevantní data. Proto jsme po dohodě s pracovníky MÚ vytypovali 23 míst, kde probíhalo sčítání. Počítali se i chodci. Území jsme si také projeli, protože Kopřivnice za osm let prošla velkou proměnou. Získané výsledky jsme projednali se státní správou i samosprávou. Průzkumovou část jsme uzavřeli na začátku června.

**Výsledky sčítání** – největší intenzita cyklistů je u železniční zastávky Kopřivnice. Dále na trase podél Lubiny. Intenzita směrem na okraj města se snižují. Výsledky činily od 70 do 400 cyklistů za čtyři hodiny. Z tohoto důvodu je potřeba dělat opatření pro cyklisty.

Nejvíce chodců bylo zjištěno na přechodu chodců před úřadem. Intenzita je velká v centru a směrem k okraji se jejich počet snižuje.

**Koncept návrhu** – na základě rozborové části jsme připravili koncept návrhu – vytvoření sítě výsledných cyklotras, jejich rozdělení na páteřní a doplňkové trasy (cca 5). Páteřní by měly mít lepší podmínky. Typ trasy – jak by měla být vedena – zda samostatná, společná s chodci nebo pruh na komunikaci v závislosti na financích atd.

Pojmenovány trasy – jsou pracovní a je to nutné pro jednání. Dále jsme navrhli etapizaci výstavby. Doporučení, co řešit nejdříve. Návrh cykloinfrastruktury – co by cyklotrasy mělo doprovázet. V minulém týdnu proběhla jednání s městským úřadem, samosprávou včetně koordinace s projektem centrálního náměstí. Doplnění průzkumu o náměty z úřadu a samosprávy. Následně proběhne kontrola správnosti úřadem a projednání s dotčenými orgány.

**Hlavní směry rozvoje** - návrh doplnění cyklotras směr Frenštát p. R., propojení mezi bazénem, průmyslovým parkem a Vlčovicemi, druhá trasa na Štramberk, propojení se Závišicemi. Návrh doplnění infrastruktury pro cyklisty (cykloboxy, stojany, informační body, pítka atd). Návrh využití stávajících komunikací pro cyklistické pruhy, příp. piktogramové koridory, chodníky s povoleným provozem cyklistů, pěší zóny s provozem cyklistů. Návaznost na hromadnou dopravu (Bike And Ride). Jednoznačnou prioritou našich návrhů je bezpečnost.

**Hlavní trasy, doplňkové – typy stezek.** Cyklista by se neměl dostat na silnici I. třídy. Tam by měl mít z důvodu bezpečnosti zákaz. Návrh I. etapy – na které by se město mělo v období 5-7 let soustředit – Propojení od bazénu na Vlčovice, trasa Vlčovice – Frenštát, propojení za žel. tratí – kolem hřbitova na Štramberk, trasa na Závišice. Průměrná doba na vybudování cyklostezky se pohybuje od 4 do 7 let – od projektování až po její vybudování.

**Infrastruktura** – doplnění některých prvků pro cyklisty – na odložení a úschovu kola – stojany, úschovny, kryté úschovny, půjčovny kol ve spolupráci s Českými drahami včetně vhodné železniční dopravy, cyklopumpy, pítka. Dále by bylo vhodné vydat informační mapy, trasy zaokružovat a vyznačit (jsou zajímavé pro místní i turisty). První musí být bezpečná infrastruktura.

**Jak dál** - po projednání s občany, samosprávou a se státní správou bude generel rozeslán na vyjádření a dokončen. Termín odevzdání je do 31. října. S realizací návrhů se může začít například od mobiliáře, doporučuje se rovněž provést obnovu dopravního značení, dále vytvořit plán i pro náročnější akce, na každý rok připravit finance (malá i velká opatření). Také webové stránky mohou pomoci! Při práci jsme měli na paměti i nové trendy v dopravě dle Vize 25 – v níž se pozornost na jednotlivé druhy dopravy dělí na čtvrtiny – individuální automobilová, veřejná doprava, cyklistická, pěší a veřejná – a těmto oblastem jsme věnovali patřičnou pozornost.

**Ivana Rašková** – zahájila diskuzi, připomněla, že zápis s připomínkami bude zveřejněn na webu města.

**p. Míček** – přivítal jsem stezku, vadí mi, že je jen spojení Sever – Jih. Měly by se chodníky zprůjezdit pro kola. Vadí mi, že z cyklostezky nelze odbočit na chodníky.

**Ing. Krejčí** – věci generelu není, kde lze povolit na chodníku jízdu cyklistům. Je to věci města i PČR. Každý chodník není vhodný pro provoz cyklistů spolu s chodci, aby cyklisté neohrožovali pěší. Každé odbočení z cyklostezky na chodníky – by mělo být prodiskutováno s policií. Nemělo by to ale být kolem škol, polikliniky, kde se pohybuje hodně dětí a starých

lidí. Je to náročné a finančně drahé. Za místostarosty Kunčara se vyznačilo víc chodníků jako společné komunikace, ale dnes to podléhá schválení. Dnešní trend je, že cyklisté patří na cesty než na chodníky. Jak cyklisté, tak chodci patří mezi nejméně disciplinované účastníky dopravního provozu.

**p. Trtík** – jsem překvapen podrobností zpracováním sítě. Nejdůležitější bude sehnat peníze, aby se stezky mohly realizovat. Mělo by se vycházet ze směrného územního plánu, kde byla zpracována doprava. Měl by se zpracovat směrný územní plán, v němž bude určen druh využití.

**Ing. Krejčí** - Původní studie byla podkladem pro naše zpracování. Konfrontovali jsme oba dokumenty. Provázanost v zadání je zcela daná včetně doporučení na zapracování změn.

**Ing. arch. Šmíd** – území plán. Je to problém, protože cyklostezky nelze zařadit mezi veřejně prospěšné akce. Zavedení do územního plánu má informativní charakter. Územní plán nemá sílu omezit majitele pozemku a pozemky pro stavbu cyklostezek nelze vyvlastnit.

**p. Vurst** – na cyklostezce jsou namalovány kola a jsou obousměrné. Někteří nevědí, že mají jezdit po pravé straně. Nemělo by se to upravit přemalováním. Přejít u ČS – nestálo by to za to, že by se na přechod namalovaly stopy, aby chodci věděli, že mají chodit vpravo. Před dvěma lety vznikl film, jak jezdit na kole. Nemohl by se znova promítat? Chtěl jsem dnes zaparkovat kolo před radnicí a nevěděl, jak. Nemohlo by se to zahrnout do filmu, jak správně zaparkovat kolo.

**Ing. Krejčí** – vodorovné dopravní značení – je možné, používá se tam, kde je silný provoz cyklistů, kde by mohlo docházet ke kolizím. Je to otázka peněz a údržby (každoročně by se to muselo přemalovat). S kreslením na přechodech jsem se nesetkal. Jen v Praze na společných stezkách. Motivovat, jak se stavět před přechodem – to asi není zcela jasné v zákoně. Je možné vydat brožuru – jak se chovat na cyklostezkách včetně doplnění různých špeků. Stojany – doporučujeme stojany obráceného U. I u nich může být problém. Parkování nelze nařídit vyhláškou.

**David Monsport** – krátký spot byl vytvořen v rámci prevence kriminality – například, jak jezdit po cyklostezce na ulici Pánské a dalších. Byl distribuován do všech škol i KTK jej několikrát vysílala. Je možné jej zhlédnout i na webu. Možná jej můžeme zařadit do vysílání v rámci týdne mobility. Stojany nelze zařadit do filmu. Je to možné vzít jako návrh na další zpracování.

**RNDr. Lukáš Filip** – chůze na chodníku, není nijak dána. Můžete i přechod přecházet jak chcete. Jak fungují stojany, jsem pánovi vysvětlil.

**Ing. arch. Šmíd** – stojany jsou od fa Urbania – málo někdo z vás si uvědomí, že stojan je udělán tak, aby do něj mohl se svým kolem zajet i cyklista s cyklosedačkou. Cyklostanů je více, když někde umístíme nové, zvažujeme jaké použít. Každý cyklista má jiné kolo a jiné nároky. Budeme projednávat znovu uzavřené boxy pro odkládání kol. K cyklogenerelu – každá trasa bude muset mít zpracovanou projektovou dokumentaci. Každý úsek má své ale, kterým se musíme zabývat. Dělali jsme trasy kolem města, teď se zaměříme na samotné město. Cyklisté jezdí všude, vjíždí přes přechody a z nich i do komunikací. MP budeme muset udržet cyklisty na vybudovaných trasách.

**Ing. Krejčí** – když jsme dělali bezpečnostní stojany – tak k tomu byla tabulka, jak umisťovat kola.

**p. Míček** – našli jste nějaké hodně nebezpečné místo pro cyklisty, kolizní místa, s nimiž se dá něco dělat?

**Ing. Krejčí** – vytipovali jsme místa, kde by společný provoz cyklistů s dopravou mohl být povolen. Zpracován by měl být projekt. Má to určité podmínky a specifika. Komenského a Horní na konci, řešili jsme ulici podél železniční tratě.

**Ing. arch. Šmíd** – typy stojanů. Na obrázku vysvětlil princip fungování.

**D. Monsport** – kolik % z navržených cyklostezek nevede na pozemcích města, ale soukromých osob? Předpoklad na vybudování cyklostezek – finanční analýza?

**Ing. Krejčí** - neřešíme majetkové vztahy. Cena se odvíjí od cenových map. Výsledek závisí na jednotlivých jednání mezi investorem a majitelem pozemků. Na každou stavbu jde konkrétní projekt, který řeší majetek i peníze. Velice těžce se vyvlastňuje. Na tom může skončit jednání na vybudování nové cyklostezky.

**Ing. Petr** – některé problémy známe a s tím bylo také při návrzích počítáno.

**Ing. Krejčí** – návrh nových staveb – nemáme spočítáno, nemáme projednáno se všemi. Obecně se snažíme udělat síť, aby ve městě byla hustší. Principem generelu je říct, kde by cyklista neměl jezdit. Jsou to silnice I. třídy. Na ulici Obránců míru by mohly vést cyklistické pruhy i na ulici Čs. armády, aby opticky přerozdělily komunikaci. Část by se mohla používat i pro parkování. Na správě silnic jsme však tvrdě narazili, bude to na dalším jednání města se správci a majiteli dotčených komunikací.

**Mgr. Rysová** – co je reálné dělat dál. Nejen v centru, ale i v návaznosti na širší region (Závišice, Frenštát)? Proběhla nějaká jednání?

**Ing. Petr** – trasa na Rybí a Závišice – jednáno s Rybím i Závišicemi. Všechny tři obce již pracují na možném propojení. Chceme, aby se cyklotrasa napojila na trasu do Nového Jičina. Směr na Frenštát a Lichnov - máme studii od mostu ve Vlčovicích.

**Ing. arch. Šmíd** – Vlčovice – Frenštát – oslovili jsme vlastníky, jeden z nich má zástavu u banky, která má skončit v listopadu. Na Závišice by cyklostezka vedla přes Paseky, pak po panelové cestě do Závišic. Tam by neměl být problém, je to v návrhu rozpočtu na příští rok. Nevím, v jaké fázi jsou Závišice a Rybí.

**p. Vurst** – kritické místo pro cyklisty – je u kostela ve Vlčovicích.

**Ing. arch. Šmíd** – je to nejtěžší úsek, který nemá v nejbližší době řešení. Až po vybudování obchvatu Vlčovic.

**p. Míček** – proč cyklista nesmí jezdit od zastávky do průmyslového parku?

**Ing. arch. Šmíd** – je tam železniční přejezd. Město iniciovalo změnu, pozemky ale vlastní Tatra a koleje Správa železniční dopravní cesty. Policie i Tatra navrhla kompromisní řešení – vykácení zeleně.

**Ing. Petr** – dva roky jedná město s dotčenými subjekty – místní šetření proběhlo před několika týdny. Připravovaný návrh počítá s rozšířením stávajícího chodníku o pás pro cyklisty, a to v úseku od železniční zastávky až po napojení na cyklostezku na ulici Dělnické. Cyklista bude moci jet na kole v úseku mezi jednotlivými kolejemi železniční vlečky. Přímo přes koleje bude i nadále platit to, že musí sesednout z kola. Je to výsledek jednání, který je konečný.

**Ing. arch. Šmíd** – přejezd pro cyklisty má dnes stejné parametry jako pro auta.

**Ivana Rašková** – poděkovala všem za účast a vznesené připomínky.

**Starosta Miroslav Kopečný** – jsem rád, že návrh cyklogenerelu potvrdil to, o čem už delší dobu jednáme a na čem pracujeme. Starostové Rybí, Nového Jičina i Závěšic mají zájem na vybudování cyklostezky z Kopřivnice do Nového Jičina. Slíbil, že chodník u železničního přejezdu město rozšíří a upraví povrch, čímž dojde ke snížení kolize mezi chodci a cyklisty. Poté poděkoval všem, kteří se na cyklogenerelu podíleli.

Zápis vyhotovila: Dana Hoďáková