Plán udržitelné městské mobility města Hranice

Analytická část - Hodnocení dostupných dokumentací

Pracovní verze 10.01.2020

UDIMO spol. s r. o.

Ing. Petr Macejka Ph.D, Ing. Lenka Macková a kol.

12/2019

Obsah

1. Úvod ... 3

2. Teoretická základna ... 3

2.1. Metodika pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky ... 3

3. Nadřazené dokumenty EU ... 7

3.1. Bílá kniha – Cesta k jednotnému evropskému dopravnímu prostoru – ke konkurenceschopnému a efektivnímu dopravnímu systému (2011) ... 7

3.2. Politika transevropské dopravní sítě (TEN-T) ... 10

3.3. Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k tématu Plán jednotného evropského dopravního prostoru – úspěchy a úkoly ... 13

3.4. Evropa 2020 Strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění ... 14

4. Nadřazené národní dokumenty ... 15

4.1. Politika územního rozvoje České republiky; aktualizace č. 1, 2 a 3 (2019) ... 15

4.2. Dopravní politika ČR na roky 2014-2020 ... 18

4.3. Národní program reforem, evropská politika soudržnosti – hlavní požadavky na dopravu ... 19

4.4. Dopravní sektorová strategie 2. fáze. ... 19

4.5. Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020 ... 22

4.6. Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013-2020 ... 22

5. Krajské strategické dokumenty ... 24

5.1. Zásady územního rozvoje Olomouckého kraje - úplné znění po Aktualizaci č. 2a, 2019 (ZÚR OK) ... 24

5.2. Koordinátor Integrovaného dopravního systému Ol. kraje, p.o. ... 25

6. Základní strategické dokumenty města ... 26

6.1. Program rozvoje města Hranice 2020-2030, verze 8.2 (19.11.2019) ... 26

6.2. Strategie rozvoje regionu Hranicko 2014 – 2020 (pracovní verze 08/2015) ... 31

6.3. Územní plán města Hranic ... 31

6.4. Regulační plán Hranice – Pod bílým kamenem (02/2019) ... 33

6.5. Regulační plán Drahotuše – ulice Zahradní po Změně č. 1 ... 34

6.6. Regulační plán Drahotuše Nad Vápenkami, po změně č.1 ... 35

7. Ostatní strategické dokumenty města ... 36

7.1. Územně analytické podklady Hranic 2016, 4. úplná aktualizace ... 36

7.2. Nová koncepce MHD v Hranicích (03/2019) ... 36

7.3. Koncepce rozvoje cyklodopravy na území města Hranic (08/2017) ... 37

7.4. Zpráva o stavu životního prostředí města Hranice za rok 2018, (08/2019) ... 38

8. Dopravně inženýrské podklady ... 41

8.1. Sčítání dopravy na silniční síti v r. 2016 a v r. 2010 ... 41

8.2. Pasporty místních komunikací ve městě Hranice 42
8.3. Další uvažované/připravované projekty města z hlediska dopravy 43
9. Zhodnocení územního plánování 43
10. Zhodnocení dosavadní dopravní politiky města 45
10.1. Charakteristika poptávky po mobilitě 46
10.2. Individuální automobilová doprava, pozemní komunikace 60
10.3. Parkovací politika (doprava v klidu, statická doprava) 66
10.4. Veřejná osobní doprava (včetně železnice) 74
10.5. Cyklistická doprava 77
10.6. Pěší doprava 80
10.7. Nákladní silniční a železniční doprava, kombinovaná doprava 84
10.8. Analýza konkrétních problémů a příležitostí s vazbou na sledované indikátory 85
10.9. Prognózy a posouzení vývoje pro výhledové období 88
10.10. Vyhodnocení vlivu na životní prostředí 88

1. Úvod

Tato část PUMM analyzuje dostupné informace o dopravě a území. Je řešena návaznost na nadřazené dokumenty a synergie stávajících politik.

2. Teoretická základna

2.1. Metodika pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky

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

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

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

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

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

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

Aktivita	Kontrolní seznam aktivity dle metodiky
AKTIVITA A.1: PŘÍPRAVA NA TVORBU SUMP	Je provedena analýza silných a slabých stránek nebo audit udržitelnosti dosavadní dopravní politiky vč. sebehodnocení.
	Je přijato usnesení nebo jiná forma závazku i naplňování zásad udržitelnosti.
	Je posouzena legislativa a relevantní dokumenty krajské, národní a evropské úrovně ve vztahu k SUMPu a naplňování zásad udržitelnosti, případné

	konfliktní body jsou identifikovány.
	Jsou zmapovány dovednosti současných pracovníků města a naplánováno jejich případné rozšíření, nebo pokrytí znalostí externisty.
	Proces přípravy SUMPu je schválen, včetně jeho financování.
AKTIVITA A.2: ÚZEMNÍ VYMEZENÍ PLÁNU, JEHO ŘÍZENÍ A HARMONOGRAM PŘÍPRAVY	SUMP je územně vymezen, toto vymezení je schváleno samosprávami a předem projednáno s hlavními zainteresovanými stranami.
	Je přidělena odpovědnost za přípravu SUMPu v politické i manažerské (koordinační) rovině, případně je vytvořen širší plánovací tým.
	Je vytvořen a politiky schválen reálný harmonogram přípravy SUMPu
AKTIVITA A.3: ZAINTERESOVANÉ STRANY A JEJICH ZAPOJENÍ	Je vytvořen seznam zainteresovaných stran.
	Jsou odhaleny případné konfliktní vazby, potenciálně problémové a slabé strany.
	Je vytvořena a schválena komunikační strategie.
AKTIVITA A.4: MEZIOBOROVÁ INTEGRACE A SCHVÁLENÍ HARMONOGRAMU PŘÍPRAVY	Jsou identifikovány vazby mezi sektorovými politikami (synergie a střety) a posouzeny možnosti jejich integrace.
	Probíhá komunikace mezi všemi příslušnými aktéry o možnostech integrace.
	Jsou naplánovány konkrétní kroky pro zahájení (zefektivnění) integrace.
	Plánovací proces má určeného koordinátora.
	Je navržena strategie řízení rizik a řízení kvality.
	Je vytvořen a politicky schválen plán přípravy SUMPu.
AKTIVITA B.0: ÚVODNÍ ANALÝZA	
AKTIVITA B.1: DOPRAVA GENEROVANÁ FUNKČNÍMI PLOCHAMI V ÚZEMÍ	
AKTIVITA B.3: NABÍDKA, POPTÁVKA A JEJICH ROVNOVÁHA	
AKTIVITA B.4: VEŘEJNÝ PROSTOR	
AKTIVITA B.5: BEZPEČNOST DOPRAVY	
AKTIVITA B.6: DALŠÍ TÉMATA SE VZTAHEM K PLÁNOVÁNÍ MOBILITY	
AKTIVITA B.7: SOUHRNNÁ DIAGNOSTIKA - KLÍČOVÉ OTÁZKY A VÝZVY	
AKTIVITA C.1: VIZE MOBILITY	Vytvořena pracovní skupina zodpovědná za přípravu vize.
	Vytvořen koncept vize.

	Koncept vize je projednaný, jsou zveřejněny zápisy z projednání.
	Shoda na finální verzi vize.
	Výsledná vize je zveřejněna srozumitelnou a atraktivní formou široké veřejnosti. Je vytvořen, zveřejněn a distribuován materiál (leták), který srozumitelně popisuje postup tvorby vize a výslednou vizi.
	Aktivní zapojení médií.
AKTIVITA C.2: STRATEGICKÉ A SPECIFICKÉ CÍLE	Je vytvořen návrh strategických cílů vycházejících z vize.
	Návrh je projednán se zainteresovanými subjekty.
	Finální seznam strategických cílů je schválen.
	Je vytvořen návrh specifických cílů vycházejících ze strategických cílů.
	Je provedena kontrola reálnosti naplnění vyšších i nižších cílů.
	Finální seznam specifických cílů je schválen.
AKTIVITA C.3: NÁVRH OPATŘENÍ	Je provedena revize všech možných finančních zdrojů na realizaci opatření.
	Jsou zjištěny informační zdroje, kde je možno získat praktické informace o uvažovaných, nebo dosud neznámých opatřeních.
	Poznatky získané odjinud jsou vyhodnoceny.
	Je vytvořen seznam možných opatření.
	Možná opatření jsou vyhodnocena posouzením nákladů a přínosů.
	Seznam možných opatření je vyhodnocen a na základě posouzení synergického efektu je vytvořena skupina vybraných opatření pro každý specifický cíl.
	Skupiny vybraných opatření jsou vyhodnoceny posouzením nákladů a přínosů.
	Skupiny vybraných opatření jsou vyhodnoceny s ohledem na propojení s územním plánováním a aktivitami v dalších sektorových oblastech.
	Skupiny vybraných opatření jsou schváleny.
AKTIVITA D.1: SCHVÁLENÍ PUMM V PROCESU SEA A ZAPRACOVÁNÍ PŘIPOMÍNEK	
AKTIVITA D.2: TVORBA AKČNÍHO PLÁNU A ROZPOČTU	Je navržen konečný soubor skupin opatření k realizaci.
	Je vypracován návrh akčního a rozpočtového plánu.
	Návrh je projednán s politiky a klíčovými zainteresovanými stranami.
AKTIVITA D.3: ZAJIŠTĚNÍ MONITOROVÁNÍ A	Jsou vybrány vhodné kvantitativní i kvalitativní

HODNOCENÍ	indikátory vhodně popisující cíle stanovené v SUMP.
	Je dosažena shoda na vhodných nástrojích monitorování a evaluace.
	Je odsouhlasen detailní Monitorovací a evaluační plán.
AKTIVITA D.4: SCHVÁLENÍ PLÁNU UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY	Je sestavena finální verze PUMM.
	Je dokončeno přezkoumání interní i externí (zainteresovanými stranami).
	Jsou provedeny aktivity v oblasti styku s veřejností a zapojování veřejnosti (v souladu s komunikační strategií).
	O schválení SUMP jsou informováni občané a zainteresované strany.
AKTIVITA E.1: POSTUPNÁ REALIZACE PLÁNU	
AKTIVITA E.2: MONITORING REALIZACE A PRAVIDELNÁ AKTUALIZACE STÁVAJÍCÍHO PLÁNU	
AKTIVITA E.3: ANALÝZA ZKUŠENOSTÍ A PŘÍPRAVA PRO NOVÝ PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY	
	Je odsouhlasen pracovní plán řídicích postupů pro realizaci a odpovědnosti jednotlivých aktérů.
	Je vytvořen plán zvládání rizik.
	Jsou dohodnuty formáty podávání zpráv.
	Realizace opatření se neustále monitoruje. Dopady se v pravidelných intervalech vyhodnocují.
	Je vypracována a zveřejněna hodnotící zpráva
	Jsou určeny nezbytné úpravy realizace opatření.
	Úpravy jsou projednány s dotčenými aktéry.
	Je dokončena aktualizace plánu.
	Je dokončena ex post evaluace plánovacího procesu a realizace opatření.
	Je zdokumentováno získané poučení.
	Jsou určeny nové aktuální výzvy pro oblast městské dopravy a mobility.

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

3. Nadřazené dokumenty EU

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

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

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

V odvětví dopravy, které je důležitým a stále rostoucím zdrojem skleníkových plynů, je třeba do roku 2050 snížit emise skleníkových plynů alespoň o 60 % v porovnání s rokem 1990. Do roku 2030 bude cílem v odvětví dopravy snížit emise skleníkových plynů přibližně o 20 % pod úroveň roku 2008. Vzhledem k výraznému nárůstu emisí z dopravy za poslední dvě desetiletí by to i tak znamenalo, že emise by stále přesahovaly úroveň z roku 1990 o 8 %.

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

VIZE KONKURENCESCHOPNÉHO A UDRŽITELNÉHO DOPRAVNÍHO SYSTÉMU

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

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

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

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

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

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

Čistá městská doprava a dojíždění

Ve městech je přechod na čistší dopravu usnadňován nižšími požadavky na druhy vozidel a vyšší hustotou obyvatel. Možnosti výběru jsou ve veřejné dopravě širší a zahrnují rovněž chůzi a jízdu na kole. Přetíženost, špatná kvalita ovzduší a vystavení hluku dopadají na města nejvíce. Městská doprava se podílí zhruba jednou

čtvrtinou na emisích CO2 z dopravy a ve městech dochází k 69 % silničních dopravních nehod. Postupné vyřazování „konvenčně poháněných“ vozidel z městského prostředí nejvíce přispívá k významnému snížení závislosti na ropě, emisí skleníkových plynů a znečištění místního ovzduší a hluku. Tento postup bude třeba doplnit o vývoj vhodných palivových/dobíjecích infrastruktur pro nová vozidla.

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

Je třeba prosazovat používání menších, lehčích a specializovanějších silničních osobních vozidel. Rozsáhlé vozové parky městských autobusů, taxíků a dodávek jsou obzvláště vhodné pro zavedení alternativních pohonných systémů a paliv. Tyto parky by mohly značně přispět ke snížení uhlíkové zátěže z městské dopravy a zároveň připravit podmínky pro testování nových technologií a příležitostí pro jejich rané zavedení na trh. Poplatky za používání komunikací a odstraňování daňové nerovnováhy rovněž může přispět k podpoře používání veřejné dopravy a postupnému zavedení alternativního pohonu.

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

Vybrané cíle pro konkurenceschopný dopravní systém účinně využívající zdrojů:

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

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

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

Důležitost **kvality, přístupnosti a spolehlivosti dopravních služeb** v nadcházejících letech ještě více vzroste, mj. v důsledku stárnutí obyvatelstva a potřeby podporovat veřejnou dopravu. Přitažlivá četnost, komfort, snadný přístup, spolehlivost služeb a intermodální[1] integrace jsou hlavními rysy kvality služeb. Dostupnost informací o

[1] Intermodální přepravní systém je druh dopravy využívající více dopravních oborů při přepravě nákladu. V tomto systému se přepravují výhradně unifikované jednotky, které se po dobu přepravy nemění ani váhou, ani formou (kontejnery ISO, systém ACTS, CargoBeamer, Modalohr, aj.). Na každý druh dopravy (silniční, železniční,

době strávené na cestě a traťových alternativách je pro zajištění hladké přímé mobility stejně tak důležitá, a to jak pro cestující, tak pro náklad.

Pokud jde o dopravu ve městech, je zapotřebí kombinovaná strategie zahrnující územní plánování, režimy stanovení cen, účinné služby veřejné dopravy a infrastruktury pro nemotorizované druhy dopravy a nabíjení čistých vozidel/doplňování jejich paliv, aby se snížilo přetížení a emise. Města přesahující určitou velikost by měla být pobízena, aby vypracovala **městské plány mobility**, které by slučovaly všechny tyto prvky. Městské plány mobility by měly být plně v souladu s integrovanými plány městského rozvoje. Bude zapotřebí vytvořit rámec na úrovni EU, aby režimy silničních poplatků za používání meziměstských a městských silnic byly interoperabilní[2].

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

Vybraný seznam iniciativ:

Práce v oblasti bezpečnosti dopravy: záchrana tisíců životů

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

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

Kvalita a spolehlivost služeb

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

Hladká přímá mobilita

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

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

Plány trvalého zabezpečení mobility

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

Podpora udržitelnějšího chování

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

Plány městské mobility

---

námořní…) je vystavován jiný přepravní doklad (nákladní list CMR, nákladní list CIM atd.), na rozdíl od multimodálního přepravního systému

[2] Interoperabilita je schopnost různých systémů vzájemně spolupracovat.

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

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

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

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

Povzbudit velké zaměstnavatele k vypracování plánů řízení podnikové mobility.[3]

3.2. Politika transevropské dopravní sítě (TEN-T)

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

Síť TEN-T je nově definována jako dvouvrstvá síť:

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

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

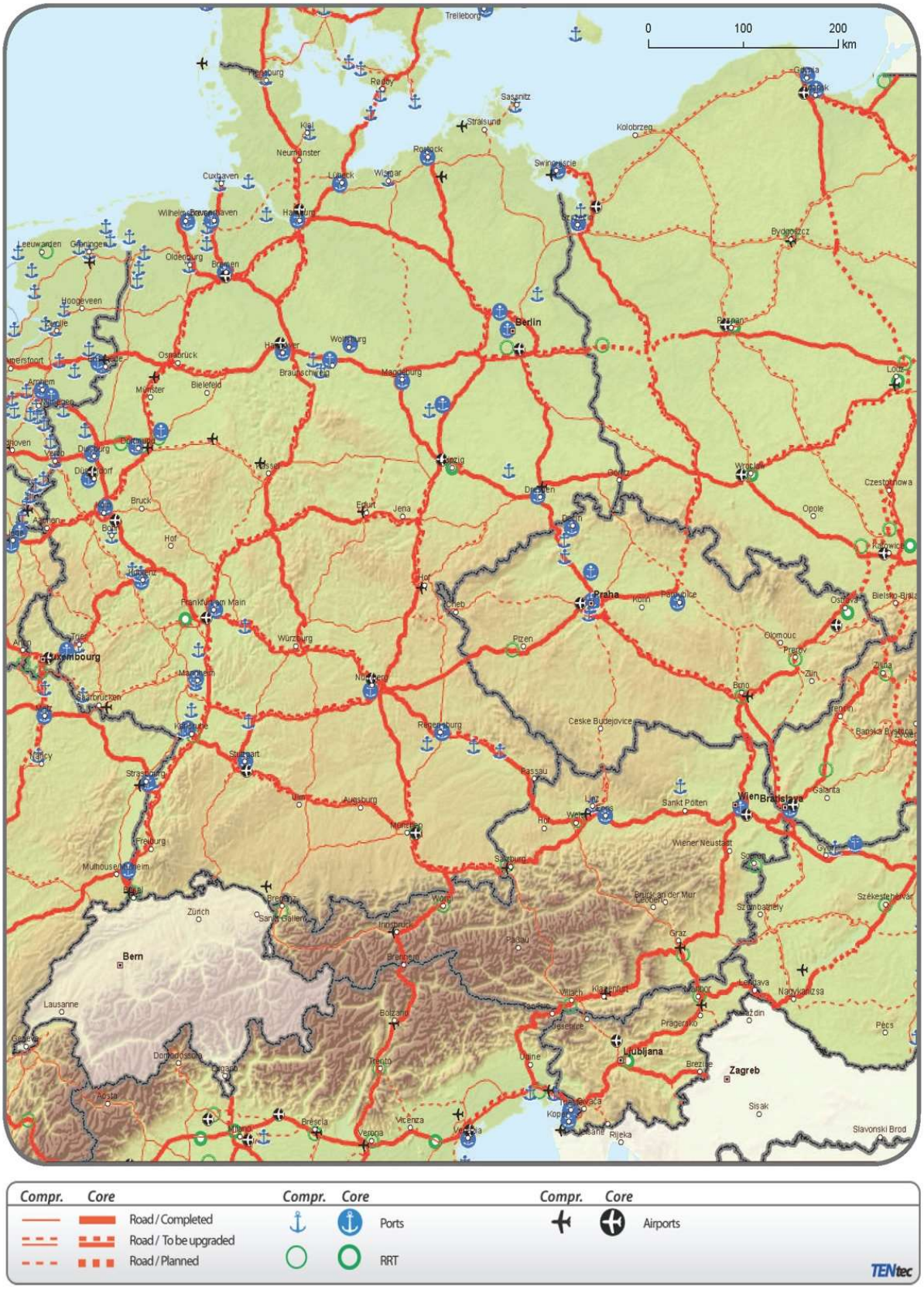
Síť TEN-T je definována Nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11.12.2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU – seznámení s nařízením o síti TEN-T.

Naopak nástroj CEF je definován Nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1316/2013 ze dne 11.12.2013, kterým se vytváří Nástroj pro propojení Evropy, mění nařízení (EU) č. 913/2010 a zrušují nařízení (ES) č. 680/2007 a (ES) č. 67/2010.

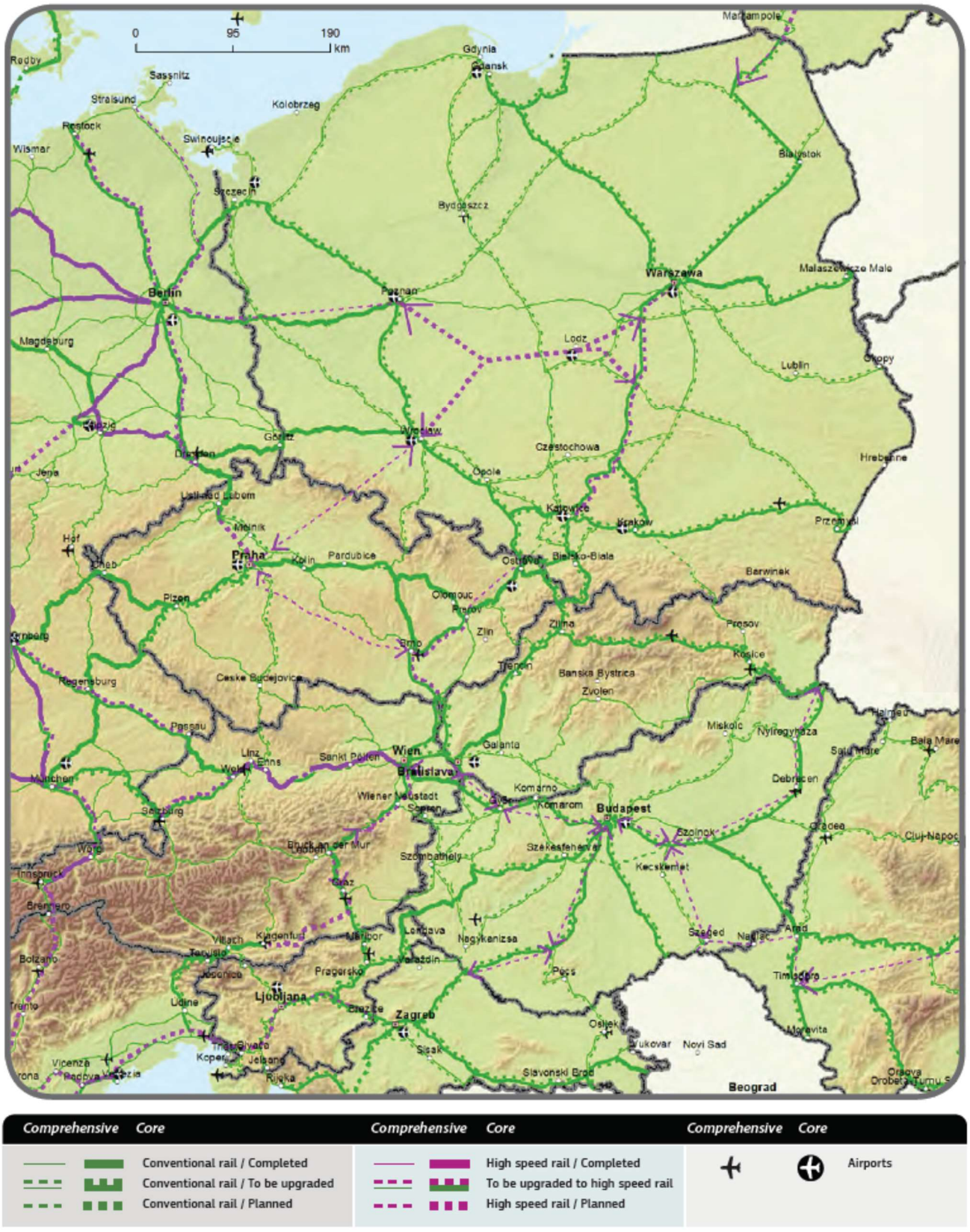
Přes území ČR mají procházet tři koridory:

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

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



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



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

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

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

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

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

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

Již v roce 2007, tedy v polovině běhu programu na období 2001–2010 stanoveného v bílé knize, musela Komise připustit, že „Evropa se zatím nevyvíjí směrem k dosažení udržitelnosti“ (11). EHSV se domnívá, že přístup se od té doby v podstatě nijak nevyvinul.

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

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

EHSV znovu opakuje důraz, jež ve svém stanovisku k plánu z roku 2011[4] položil na obrovskou potřebu rozvíjet městskou veřejnou dopravu a městskou logistiku jako součást politiky udržitelné dopravy (viz argumenty v bodech 31, 33 a 41 plánu). Komise však podle všeho vychází z premisy, že základním řešením problémů měst jsou technologické inovace v oblasti výroby čistých vozidel. To je opravdu dlouhodobý výhled, nyní jsou však zapotřebí krátkodobá opatření ke snížení znečištění ovzduší a hluku ve městech. Jediným způsobem, jak vyřešit městské dopravní zácpy, je v každém případě podpora veřejné dopravy.

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

EHSV proto opakuje svoji podporu sdělení Komise o konkurenceschopné městské mobilitě účinně využívající zdroje z roku 2013 [5]a opatřením, jimiž se toto sdělení v současnosti provádí.

EHSV znovu opakuje politování, jež vyjádřil ve stanovisku k plánu z roku 2011[6] a sice nad tím, že městské doprava nespadá do legislativního mandátu EU, a domnívá se, že opatření týkající se kritérií pro zřízení a

[4] Stanovisko EHSV k bílé knize Plán jednotného evropského dopravního prostoru

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

provozu mýtného ve městech a pro režimy omezení vjezdu znečišťujících vozidel by měly být harmonizovány a stát se nedílnou součástí plánů městské mobility, které by měly být povinné pro větší města. Harmonizace těchto prvků by prospěla jak životnímu prostředí, tak fungování vnitřního trhu.

3.4. Evropa 2020 Strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění

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

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

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

[6] Stanovisko EHSV k bílé knize Plán jednotného evropského dopravního prostoru

4. Nadřazené národní dokumenty

4.1. Politika územního rozvoje České republiky; aktualizace č. 1, 2 a 3 (2019)

Politika územního rozvoje ČR je nástrojem územního plánování, který určuje požadavky a rámce pro konkretizaci ve stavebním zákoně obecně uváděných úkolů územního plánování (viz. §18 a §19 zákona č. 183/2006Sb) v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území[7].

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

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

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

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

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

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

Politika územního rozvoje vymezuje následující rozvojové oblasti a rozvojové osy:

OS10

[7] Viz § 18 odst. 1 stavebního zákona.

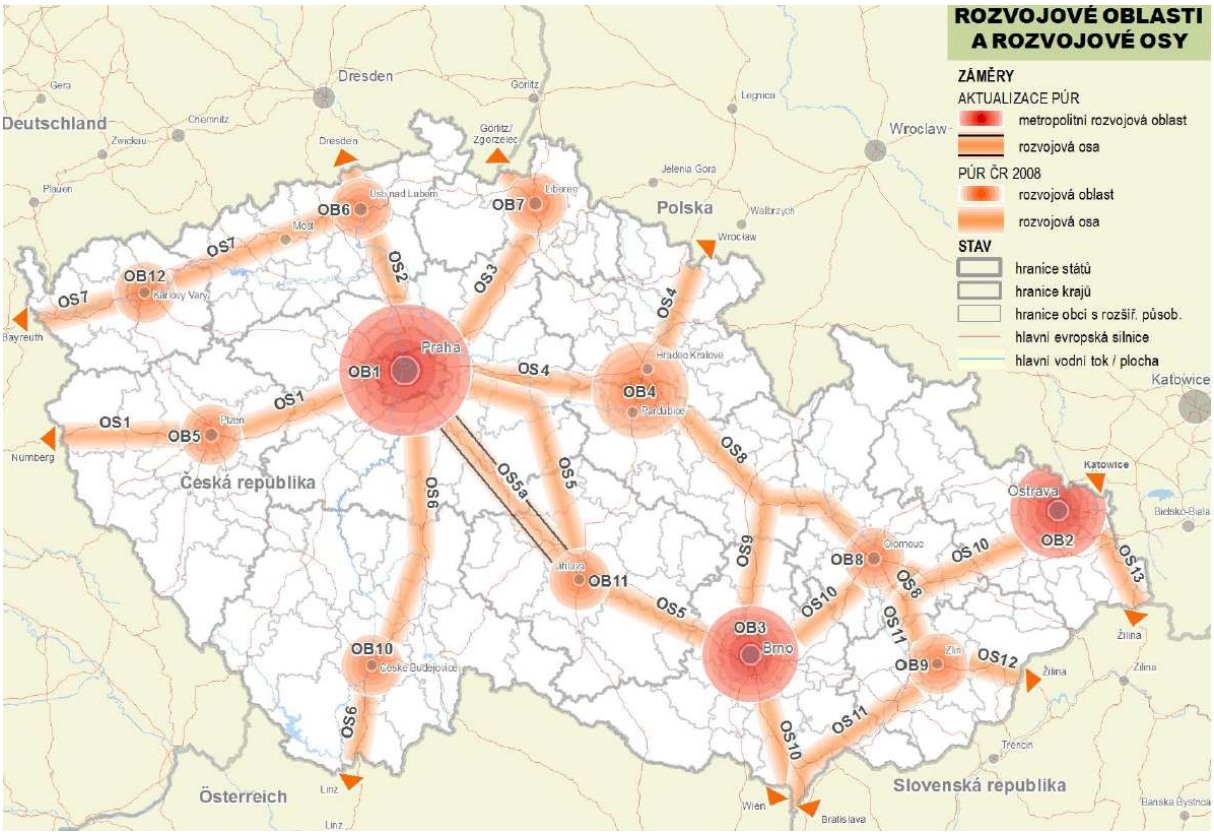
Úkoly pro územní plánování:

a) Pořídit územní studie řešící zejména vzájemné vazby veřejné infrastruktury.

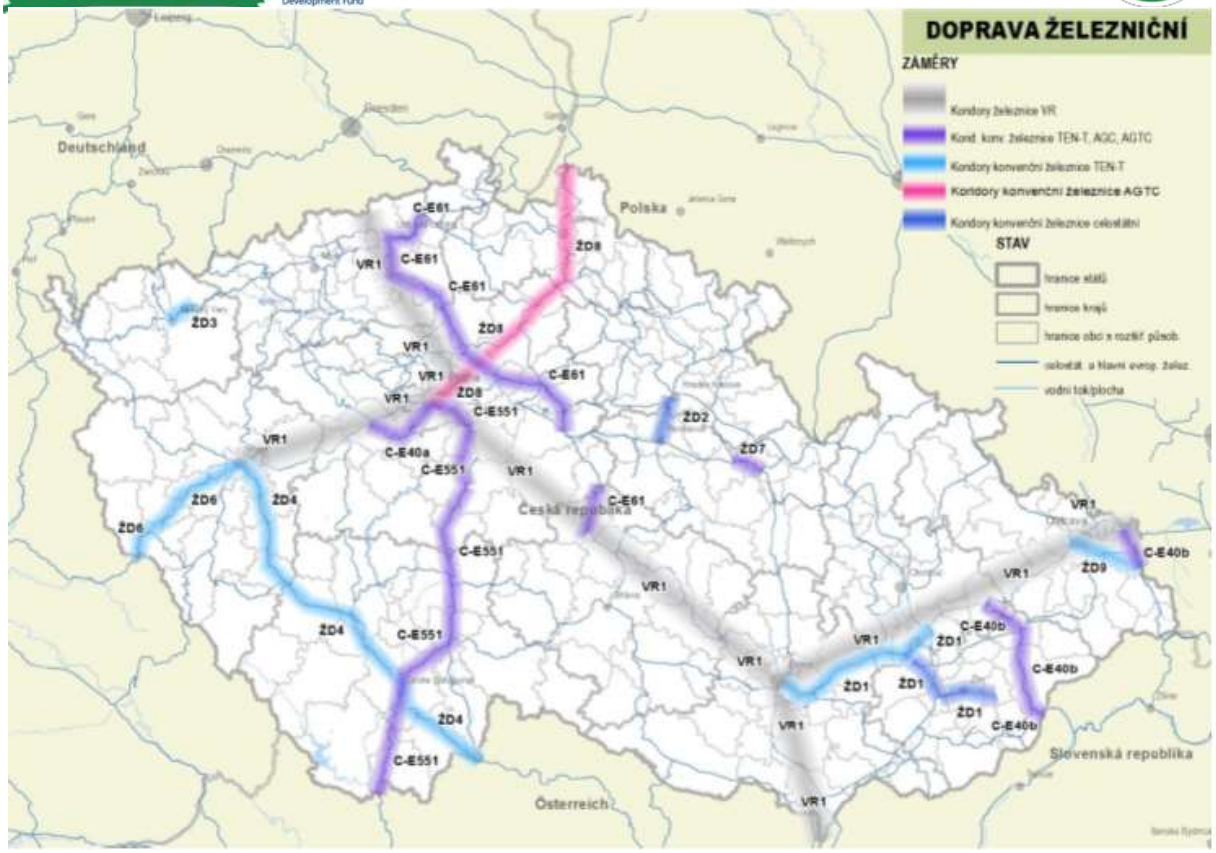
b) Koordinovat rozvoj a využití území hlavního města Prahy a Středočeského kraje.

c) Pořídit územní studie řešící problémy suburbanizace, zejména nekoncepční rozvoj.

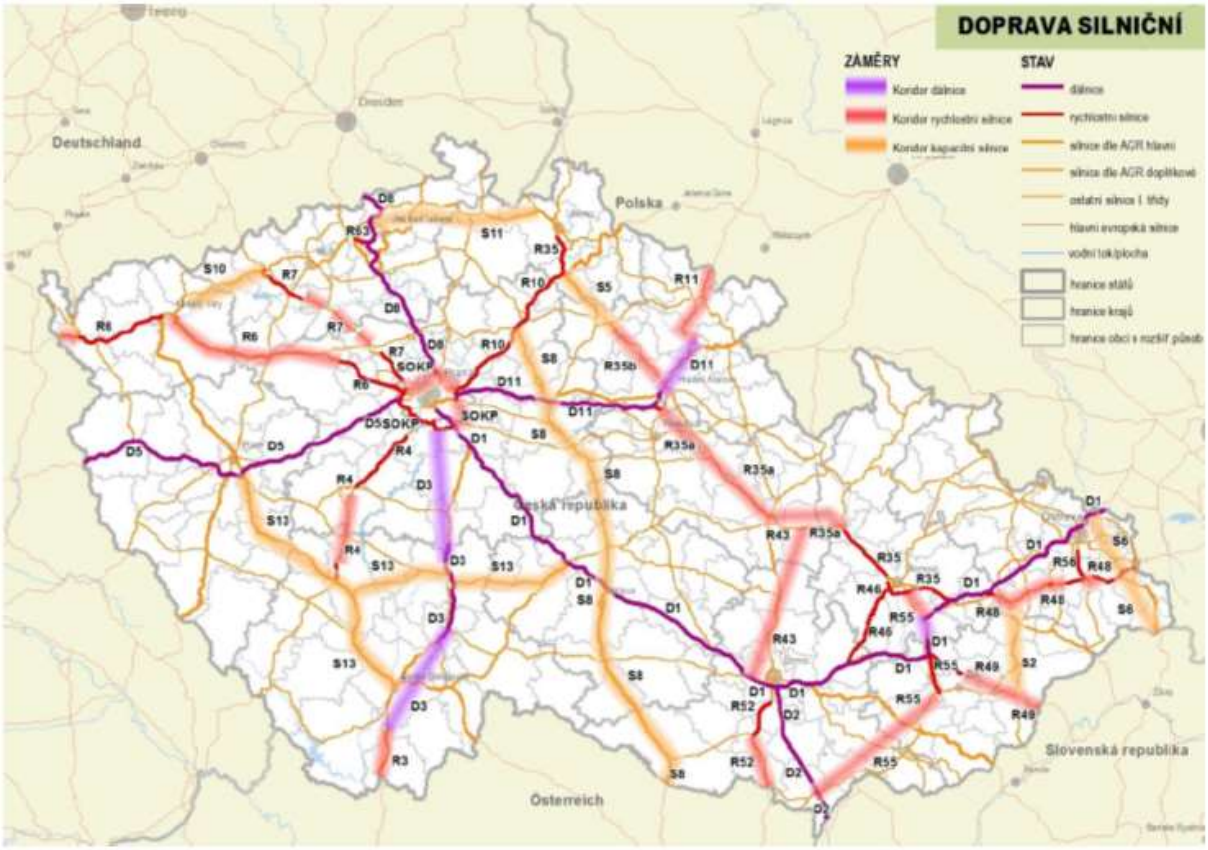
Zodpovídá: Ministerstvo pro místní rozvoj, Hlavní město Praha, Olomoucký kraj



Obrázek 3 Rozvojové osy a oblasti dle PÚR, aktualizace 1



Obrázek 4 Záměry železniční dopravy dle PÚR, aktualizace 1



Obrázek 5 Záměry siliční dopravy dle PÚR, aktualizace 1

4.2. Dopravní politika ČR na roky 2014-2020

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

Dopravní politika v rámci dosažení svých cílů především zabývá a která v podstatné míře zůstávají v platnosti i pro následující období, jsou:

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

Strategickým cílem "Vytváření podmínek pro soudržnost regionů" a opatřením "Modernizovat dopravní infrastrukturu s ohledem na zajištění kvalitní dostupnosti všech krajů a s ohledem na podporu regionů definovanou ve Strategii regionálního rozvoje. Stav dopravní infrastruktury nesmí být příčinou zvyšování meziregionálních rozdílů ekonomické výkonnosti jednotlivých regionů. Ve všech krajích ČR jsou velké nedostatky v kvalitě dopravní infrastruktury. Nedostatkem v rámci transevropské dopravní sítě je chybějící kapacitní páteřní železniční osa Moravy (Brno – Přerov) včetně železničního uzlu Brno.

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

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

Řešení problémů dopravy ve městech je upraveno následovně.

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

MHD a nemotorová doprava. Regulačním nástrojem dopravy ve městech je rovněž omezování parkovacích příležitostí v historických centrech.

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

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

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

Z hlediska vnitřní bezpečnosti dopravy strategie ukládá. Na základě vývoje nehodovosti v silniční dopravě aktualizovat Národní strategii bezpečnosti silničního provozu zohledňující cíle obsažené ve Sdělení EK stanovující směry politiky EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020. Určit pro Národní strategii bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích nepřekročitelné a jasně definované ukazatele pro zvyšování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích v termínech stanovených v Národní strategii bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích až k horizontu 2050. Ukazatele navázat nejen na počet obyvatel, či počet vozidel, ale také na dopravní výkony.

4.3. Národní program reforem, evropská politika soudržnosti – hlavní požadavky na dopravu

Efektivní dobudování páteřní dopravní infrastruktury a napojení zbývajících regionů a hlavních průmyslových center na hlavní české i evropské trasy považuje ČR za nezbytnou podmínku obnovy udržitelného ekonomického růstu na základě zlepšení konkurenceschopnosti českého hospodářství včetně odstranění bariér pro podnikání v krajích se špatnou dopravní dostupností.

Dva klíčové strategické dokumenty sektoru jsou Dopravní politika ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050 a Dopravní sektorové strategie, 2. fáze.

Mezi prioritní projekty v oblasti železniční infrastruktury patří zejména dobudování tranzitních železničních koridorů včetně železničních uzlů (do roku 2018, s výjimkou některých železničních uzlů) a dokončení modernizace tratí na hlavní síti TEN-T. Již dokončené modernizace některých klíčových železničních tratí a uzlů vedly k nárůstu výkonu osobní přepravy o 16 % v období 2009–2013 i počtu přepravovaných osob. Zároveň v daném období pokleslo využívání osobní silniční dopravy o 10 %.

Mezi prioritní projekty v oblasti silniční infrastruktury patří zejména výstavba chybějících dálničních a silničních úseků na hlavní a globální síti TEN-T (do roku 2030, resp. 2050).

4.4. Dopravní sektorová strategie 2. fáze.

Dopravní sektorové strategie, 2. fáze (dále jen „DSS2“ nebo „Dopravní strategie“) definují zásady pro efektivní a kvalitní zajištění provozování existující dopravní infrastruktury a obsahují principy pro určení prioritizace připravovaných rozvojových projektů při konkrétní výši finančního rámce. Dokument představuje základní resortní koncepci Ministerstva dopravy formulující priority a cíle v oblasti rozvoje dopravy a dopravní

infrastruktury ve střednědobém horizontu roku 2020 a rámcově i v dlouhodobém horizontu až do roku 2050. Hlavními důvody pořízení jsou zejména:

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

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

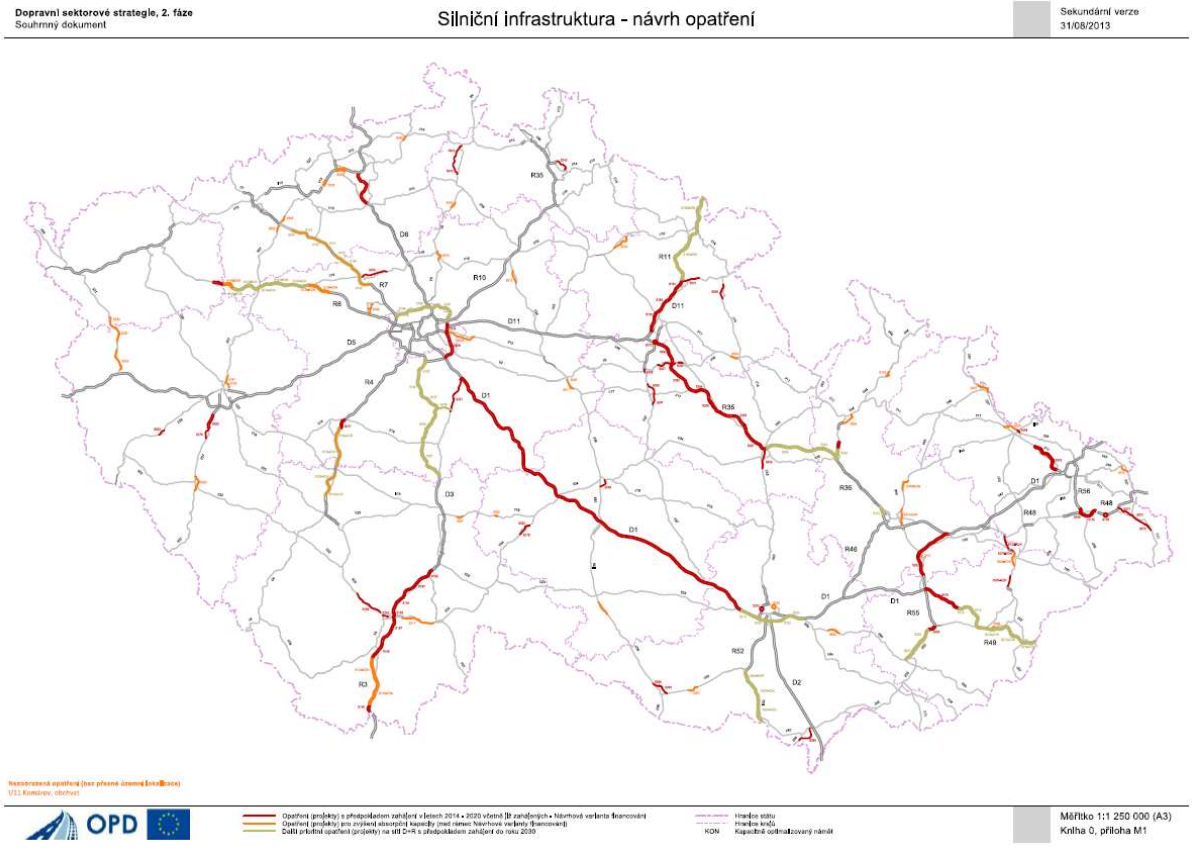
Cíle realizace procesu Dopravních strategií jsou:

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

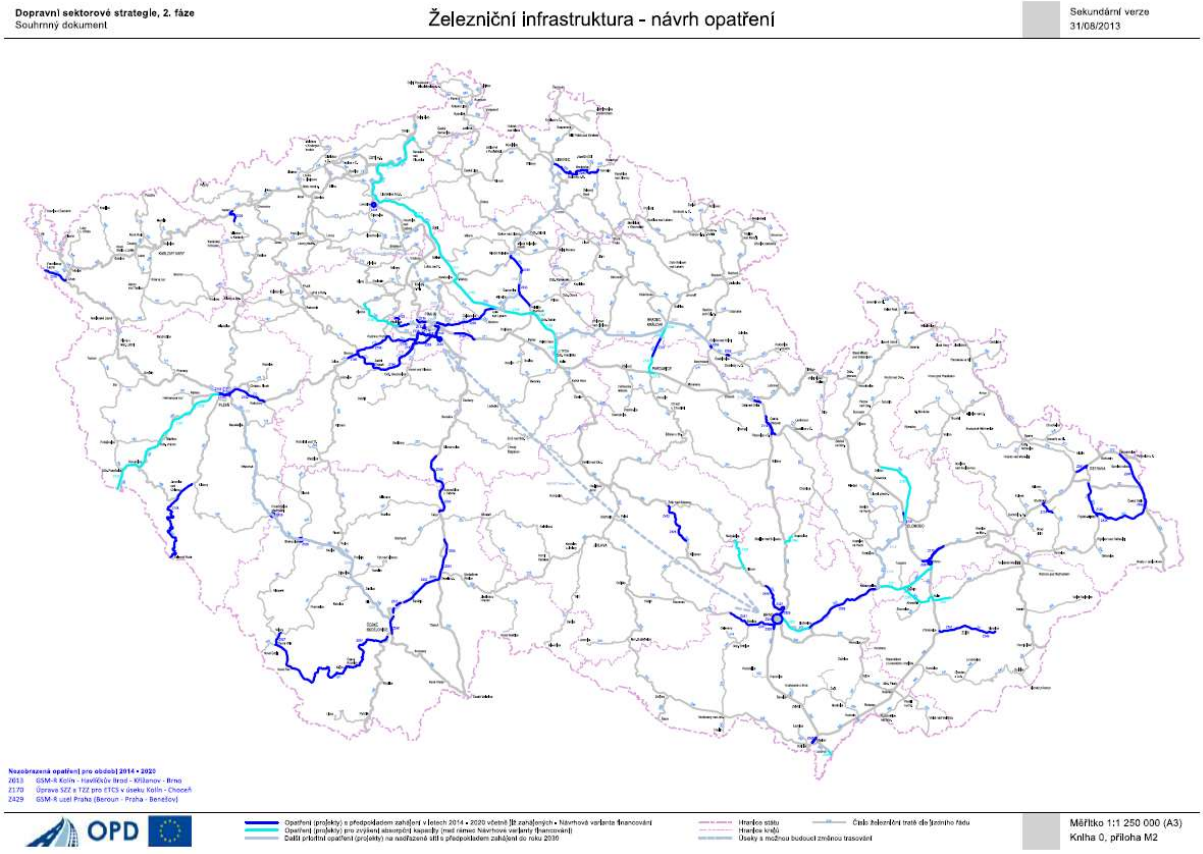
DSS2 vychází z priorit státní politiky v oblasti dopravy, které jsou obsaženy v Dopravní politice ČR schválené usnesením vlády č. 449 ze dne 12.6.2013 vč. souhlasného stanoviska SEA (č.j. 15412/ENV/13). Dopravní politika ČR je zastřešujícím koncepčním dokumentem resortu dopravy, který je veřejně dostupný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

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

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



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



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

4.5. Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020

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

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

Dílčí cíle a opatření:

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

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

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

Strategické cíle na národní úrovni

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

Strategické cíle na místní úrovni

- Zvýšit počet cyklistů, aneb je třeba usilovat o to, aby v našich městech jezdilo více lidí na kole, aby to bylo bezpečné a lákavé. Je třeba zvýšit podíl cyklistiky v rovinatých městech na přepravních výkonech na 25 % do roku 2025 v kontextu Vize 25,
- Vytvořit podmínky pro mobilitu a optimalizace sítě cyklostezek a cyklotras, aneb najít a odstranit obecné překážky bránící rozvoji cyklistické dopravy,

- Zajistit bezpečnost a bezbariérovost na trase, aneb odstranit konkrétní místa a úseky s vysokým rizikem dopravních nehod cyklistů,
- Vytvořit zázemí v cíli, aneb zkvalitnit podmínky pro parkování a úschovu jízdních kol, včetně zajištění dostatečného hygienického zázemí pro zaměstnance při dojížďce do práce,
- Realizovat lepší kampaně, aneb zefektivnit propagaci cyklistiky pomocí pozitivního marketingu jízdních kol, znovuobjevení potenciálu cyklistiky a jejích důsledku pro naše zdraví, dopravní výchovy, komunikačních témat prevence dopravních nehod,
- Vytvořit zázemí pro odpočinek, aneb podpořit výstavbu bezpečných cyklotras a doprovodné cykloinfrastruktury, aby bylo kam jezdit ve volném case a o dovolených a podpořit tak projekt Česko jede.

5. Krajské strategické dokumenty

Z krajských dokumentů je vhodné zapracovat ZÚR OK a Koordinátor Integrovaného dopravního systému olomouckého kraje, p.o.

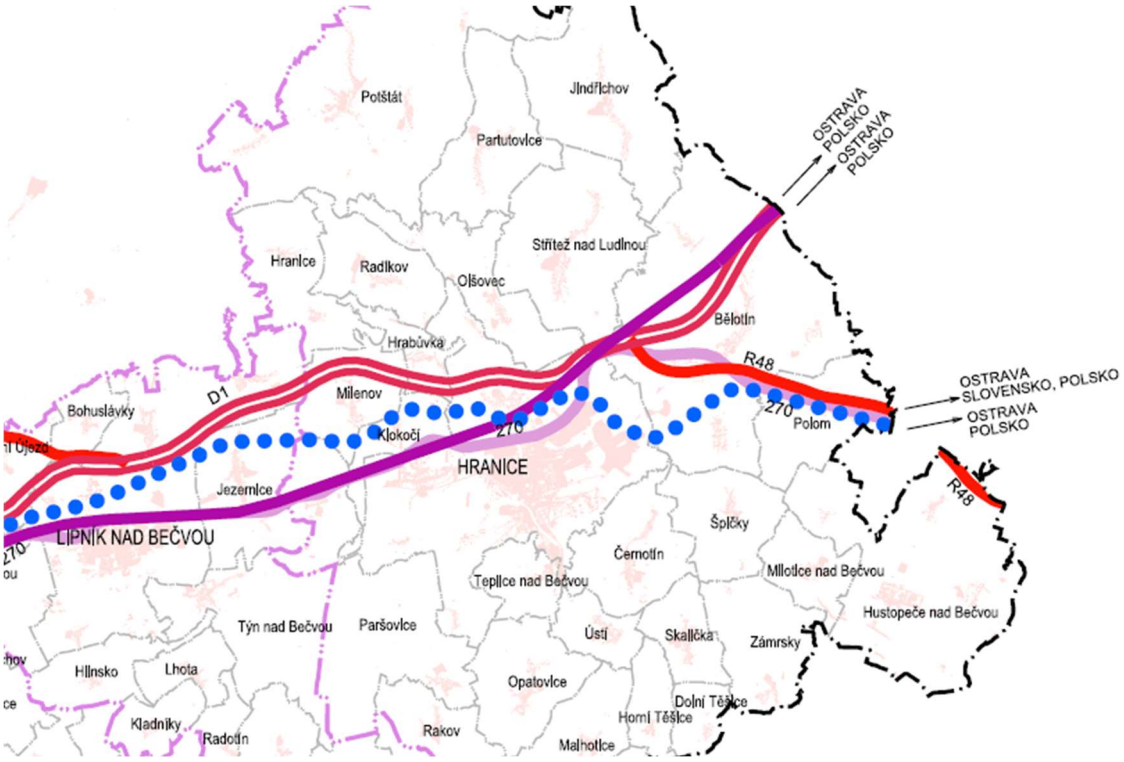
Další krajské strategické dokumenty, které se zabývají dopravou jsou:

- Dokument Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji na období 2017 – 2025.
- Aktuální uzavírky silnic
- Silniční doprava
- Silniční hospodářství
- Veřejná doprava
- Dotační programy v oblasti dopravy
- SSOK, p.o.
- Dopravní informace o sjízdnosti silnic

5.1. Zásady územního rozvoje Olomouckého kraje - úplné znění po Aktualizaci č. 2a, 2019 (ZÚR OK)

ZÚR OK je hlavním nástrojem strategického řízení kraje. Uvádí, které cíle jsou pro rozvoj území nejdůležitější. A slouží jako vodítko ke zpracování dalších konkrétně zaměřených koncepcí, v tomto případě v oblasti dopravy (rozvojová priorita C – Doprava a technická infrastruktura).

Město Hranice je zařazeno do rozvojové oblasti RO 3 a rozvojové osy OS 10.



Obrázek 8: Výřez výkresu B.3. Schéma koncepce dopravy ze ZÚR OK

5.2. Koordinátor Integrovaného dopravního systému Ol. kraje, p.o.

Hlavním smyslem zřízení této organizace je centralizace veřejné dopravy a její globální systémové řízení z jednoho místa. Zřizovatelem KIDSOK, p.o. je v souladu s § 23 odst. 1 písm. b) zákona č. 250/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů, Olomoucký kraj.

KIDSOK obsahuje tyto dokumenty:

- Výroční zprávy dle zákona č. 106/1999Sb.
- Výroční zprávy KIDSOK
- Rozpočet
- Platné jízdní řády
- Mapa zón v IDSOK
- Tarify, ceníky a slevy
- Sluvní přepravní podmínky

Dalším důležitým dokumentem je **Plán dopravní obslužnosti území ol. Kraje, platný od r. 2019** (dále jen PDOÚ). jedná se koncepční dokument, který podle zákona č. 194/2010 sb. o veřejných službách v přepravě cestujících a změně dalších zákonů nařizuje a tím umožňuje kraji vytyčit směr rozvoje veřejné dopravy především v oblastech: zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících, rozsahu poskytované kompenzace, harmonogramu uzavírání smluv o veřejných službách a způsobu integrace. Zpracovává se na minimálně 5 let.

PDOÚ uvádí dlouhodobě nejzatíženější úseky v železniční dopravě (nad 1000 cestujících/prac. Den), na Hranicku:

- Přerov – Hranice
- Hranice – Hustopeče (- Valašské Meziříčí)

Plán dopravní obslužnosti Ol. Kraje od r. 2019:

- Železnice. 30-70 km/h
- Veřejná linková doprava: 25-50 km/h

Na železniční trati 270 v úseku Přerov – Hranice – Ostrava, se jedná o páteřní trať vhodnou pro příměstskou obsluhu s vysokou cestovní rychlostí, atraktivní nabídku spojení, kde slabou stránkou je směrování osobních vlaků a vozidlový park. V úseku Přerov – Hranice (- Bohumín) se jedná o jednu z nejvytíženějších a nejvyužívanějších tras v krajské regionální dopravě. Je vhodné zajistit dlouhodobou stabilizaci nabídky hodinového intervalu přímých osobních vlaků Přerov – Hranice (v krátkodobém výhledu prověřit vytvoření další páteřní osy v kraji, tj. Olomouc – Přerov – Hranice – Vsetín). Po infrastrukturní stránce je trať v ideálním stavu a nabízí vysokou cestovní rychlost. Prostřednictvím studií je vhodné prověřit výstavbu zastávek Lipník nad Bečvou zastávka (cca 1,5 km ve směru Hranice, což díky excentrické poloze žst. Lipník přiblíží železnici dalším potenciálním uživatelům) a Prosenice (zastávku co nejblíže k obci, náhradou za zastavování v dnešní stanici Prosenice, která je z obce Prosenice mimo docházkovou vzdálenost).

Žel. trat 280 Hranice – Valašské Meziříčí (-Horní Lideč) je vhodná páteřní obsluhu regionu. Kde silnou stránkou je radiální směr, vysoké využití a nevýhodami jsou zastaralý vozový park, docházková vzdálenost (Hranice, Hustopeče). Po infrastrukturní stránce není sice trať v ideálním stavu v celé délce, ale přesto nabízí přijatelnou cestovní rychlost. Realizace přeložky tratě v úseku Hranice – Milotice nad Bečvou by vedla k výraznému zkrácení délky trati a tudíž i cestovních dob, zbývající úsek trati je výhledově vhodný k optimalizaci ve stávající stopě, čímž lze dosáhnout zvýšení traťové rychlosti. Významná je především stanice Hranice město, která je v dobré docházkové vzdálenosti cílů cest, centra města, i škol. Modernizovaná infrastruktura společně s moderními elektrickými jednotkami budou šetrné k životnímu prostředí, především výrazně sníží současnou hlukovou zátěž.

Investiční záměry k prověření, dle PDOÚ je přeložka Hranice (280) – Milotice nad Bečvou (280), jednokolejná, elektrizovaná, délka cca 8 km, rychlost cca 120 - 160 km/h; pro urychlení spojení Olomouc / Přerov – Valašské Meziříčí / Vsetín, především pro dálkovou a rychlou regionální dopravu.

Páteřní linky veřejné linkové dopravy (VLD):

- Olomouc – Velký Újezd – Lipník n. Bečvou – Hranice,
- Hranice – Bystřice p. Hostýnem

Dálková a mezikrajská doprava:

- Hranice – Nový Jičín,
- Hranice – Odry,

Souběh ve veřejné dopravě, které je do budoucna nutno odstranit je oblast Hranice – Černotín – Hustopeče nad Bečvou (železnice i VLD). Zejména ve městech Přerov, Olomouc a Hranice je vhodné prověřit možnosti zabezpečení obsluhy výhradně MHD nebo optimalizovat VLD a MHD tak, aby bylo dosaženo synergického efektu u těchto dvou dopravních módů. V Hranicích je vhodné vybudovat terminál individuální dopravy, aby autobusová stání byla co nejblíže přístupových cest k vlakovým nástupištím.

6. Základní strategické dokumenty města

Následující kapitoly obsahují text vycházející ze strategických dokumentů, proto názvy některých podniků i další uváděné skutečnosti odpovídají době vzniku dokumentu.

6.1. Program rozvoje města Hranice 2020-2030, verze 8.2 (19.11.2019)

Město Hranice se nachází ve východní části Olomouckého kraje, okres Přerov v Moravské bráně. Městem protéká řeka Bečva. Jde o aglomeraci tvořenou devíti místními částmi. Centrem této aglomerace je historické město Hranice, jehož zástavba se již prolíná s dalším historickým městem Drahotuše a vesnicí Velká. Další místní části tvoří okolní obce Lhotka, Rybáře, Slavíč, Uhřínov, Středolesí a Valšovice.

Hranice se nachází v prostoru, v němž se kumulují dopravní a inženýrské koridory na hlavním železničním a silničním tahu Olomouc - Přerov - Ostrava, s významnou odbočkou na Valašské Meziříčí, Beskydy, Vsetín a na Slovensko. Ve městě a okolí se nachází celá řada kulturních památek a samo historické centrum města Hranic bylo v roce 1992 vyhlášeno jako městská památková zóna. Významné je pak také sousedství lázní v Teplicích nad Bečvou.
Územím vede hlavní silniční tah Olomouc – Ostrava, okolím obcí Milenov, Hrabůvka, Hranice, Olšovec, Střítež n. L. a Bělotín prochází nově vybudovaný úsek dálnice D1 Lipník nad Bečvou – Ostrava, který pokračuje až na hranice s Polskem.
Území regionu je protknuto sítí silnic I., II. a III. třídy o celkové délce přibližně 280 km. Silnice I. třídy č. 35 ve směru na Valašské Meziříčí, č. 47 směrem na Lipník nad Bečvou a č. 48 směrem na Nový Jičín tvoří dopravní páteř území.

Tabulka 2 Počet obyvatel ve věkových skupinách k 31.12.2018

	Obyvatel	Obyvatel věku 0 - 14 let	Obyvatel věku 65+
ČR	10 649 800	1 693 060	2 086 617
Olomoucký kraj	632 492	98 361	128 018
ORP Hranice	34 141	5 210	6 567
Město Hranice	18 057	2 722	3 618

Celkový počet obyvatel SO ORP Hranice v posledních 2 desetiletích klesá. Pokles odpovídá vývoji počtu obyvatelstva a demografické tendenci v Olomouckém kraji. Tento úbytek obyvatel lze vysvětlit stěhováním do větších měst za prací, setrvání studentů ve větších měst i po ukončení studia nebo naopak stěhování do menších obcí regionu za klidnějším bydlením na venkově, čistším ovzduším či řidší dopravou.

Negativním signálem, zejména pro budoucnost, je hodnota indexu stáří (podíl obyvatel 65+ na 100 osob mladších 14 let) - na 100 dětí připadá 126 lidí v důchodovém věku. Z hlediska stáří, genderového složení občanů či ekonomického zatížení Hranicko splňuje celorepublikové trendy.

Vzdělanostní struktura obyvatelstva regionu Hranicko se neustále zlepšuje. Ubývá lidí bez vzdělání nebo pouze se základním vzděláním a zvyšuje se procento vysokoškolsky vzdělaných. Nejpočetnější kategorií jsou obyvatelé s výučním listem, které následují obyvatelé s maturitou. V porovnání s republikovým průměrem je na tom SO ORP Hranice nepatrně lépe, ve srovnání s Olomouckým krajem má Hranicko vyšší procenta ve všech kategoriích, vzhledem k menší vyrovnanosti vzdělanostních kategorií (podle SLDB 2011).

Nejvýznamnějším zdravotnickým zařízením SO ORP Hranice je Nemocnice Hranice a.s. zabezpečuje spádovou oblast s cca šedesáti tisíci obyvateli, což má za následek trvalou poptávku po jejich službách. Detašovaná pracoviště nemocnice se nacházejí v Lipníku nad Bečvou a v Přerově. Nemocnice Hranice byla v roce 1995 privatizována a rozšířila svůj provoz. V současné době zajišťuje 9 oborů lůžkovou péči – 202 lůžek (chirurgie, plastická chirurgie, gynekologie, ARO, interna, JIP, pediatrie a oddělení následné a paliativní péče), další obory jsou zajišťovány pouze ambulantně. Nemocnice disponuje vlastními laboratořemi, lékárnou a dopravní zdravotnickou službou. Od roku 2008 je Nemocnice Hranice a.s. nositelem akreditace podle standardů SAK,o.p.s.
Více než jedna ambulance se nachází v jedné třetině obcí a celkem v polovině obcí funguje alespoň jedno zdravotnické zařízení. Převážná část lékáren se nachází přímo v Hranicích.
V hranickém regionu se nachází lázeňský areál v Teplicích nad Bečvou, zaměřený na léčbu srdečních a cévních chorob, využívající přírodní zdroj minerální vody bohaté na oxid uhličitý.

Hranice jsou přirozeným centrem kultury v regionu. Z kulturních a sportovních míst lze jmenovat především Lázeňský dům Bečva, Centrum u Koucoura Mikeše, divadlo Stará střelice, Galerie M+M, Koncertní sál (bývalý sál ZUŠ), Letní kino Hranice, Masarykovo náměstí, sokolovna Hranice, Stará radnice, synagoga, Zámecký klub, zámek, Zbrašovské aragonitové jeskyně, Hranická propast, sportovní centrum Naparia (kapacita 300 míst), fotbalový klub Hranice, koupaliště, bikrosová dráha Hranice, skatepark Hranice, BSS Club Drahotuše, Ski areál Potštát, Potštácký zámek, loděnice Hranice a další. Každá obec disponuje min. jednou knihovnou.

Významným rekreačním prostorem jsou přírodní atraktivity (maloplošné zvlášť chráněné území, přírodní park, Natura 200), kulturně-historické atraktivity (nemovité kulturní památky, zámek či hrad, archeologické naleziště a sportovní atraktivity (cyklostezky, turistické stezky, koupaliště, sportovní centra a další sportovní parky a

areály). Nejatraktivnějším místem z pohledu rekreace se jeví město Hranice, dále Teplice nad Bečvou, Potštát, za nimi pak Hustopeče nad Bečvou a Radíkov. Samotné město Hranice se nachází v prostoru Moravské brány na soutoku řeky Bečvy s Ludinou a Veličkou. V okolí se nacházejí Oderské vrchy a Podbeskydská pahorkatina. Informace mohou turisté získat ve dvou informačních centrech (turistické informační centrum Hranice – hranický zámek, informační centrum Hranická propast).

Msto Hranice má nejvyšší potenciál pro tato odvětví turistiky:

- odpočinek, relaxace a wellness
- Cykloturistika
- Poznávací a rodinné pobyty
- Outdoorové aktivity a adrenalinové sporty

Od 50. let 20. století se v Hranicích rozvíjel průmysl, především strojírenský (Sigma) a stavební (cementárna, cihelna) a v souvislosti s tím i bytová výstavba na nových sídlištích. V současnosti patří mezi nejvýznamnější průmyslové lokality CTP Park Hranice, areál v Nádražní ulici, stavebniny Tondach Hranice,… oproti samotnému městu Hranice je průmysl v ostatních obcích zastoupen jen minimálně.

U dopravního chování obyvatel v Hranicích (preferovaný dopravní prostředek při vyjížďce za prací a do škol), jasně vykazuje dominanci automobilové dopravy, následuje vlaková doprava a v poslední řadě autobusová (vč. MHD). Častým důvodem volby dopravy je nevhodné časování, trasování a funkčnost veřejné dopravy (linková doprava a MHD), dále růst životní úrovně a další společenské trendy. V rámci zefektivnění hromadné dopravy je nutné věnovat pozornost okolním obcím z hlediska dojíždějících a vyjíždějících obyvatel za prací a do škol. Nejvýznamnější vyjížďka obyvatel je směrována na hustěji osídlená města jako Přerov, Olomouc, Brno a Ostravu, dále Lipník nad Bečvou. Naopak hlavním zdrojem dojíždějících obyvatel do Hranic jsou města a obce v blízkém okolí (Lipník nad Bečvou, Valašské Meziříčí, Bělotín, Přerov, Opatovice a místní části jako Slavíč, Drahotuše, Velká apod.). Je tedy nutné zajistit adekvátní nabídku veřejné dopravy k hlavním dopravním terminálům.

Skelet silniční infrastruktury na Hranicku tvoří následující komunikace:

- Dálnice D1 Praha – Brno – Bohumín (realizace oprav v úsek Přerov – Lipník nad Bečvou, do 12/2019)
- Silnice I/35 Hranice – Hustopeče na Bečvou (napojení na I/47) - Valašské Meziříčí- Slovensko
- Silnice I/47 Lipník n.Bečvou – Hranice (napojení na I/35) - Bělotín (probíhá oprava povrchu mezi Hranicemi a Bělotínem, do 11/2019)
- Silnice I/48 Bělotín (napojení na I/47) - Nový Jičín (I/57) - Příbor
- Silnice II/440 Potštát - Hranice

S výjimkou dálnice D1 vedou všechny silnice intravilánem města Hranice. S tímto je spojena nespokojenost obyvatel zejména s hladinou hluku (osobní a kamionová doprava). Hluk z dálnice doléhá především do oblasti Velké. K odvedení tranzitní dopravy vedoucí přes Hranice po silnici I/35 směrem na Valašské Meziříčí a Slovensko by měla sloužit stavba I/35 Lešná – Palačov (součást výstavby dopravního připojení valašského regionu na páteřní dálniční tah D1, plánované zahájení výstavby je rok 2022 s uvedením do provozu do roku 2024). Dalším opatřením je plánovaná výstavba Severovýchodního obchvatu v délce 2,2km, který má za úkol odklonění dopravy z hlavních komunikací centra města (Třída 1.máje, Komenského a Nádražní ulici). Obchvat propojuje silnice II/440 (směr Podštát) a silnici I/47 (Bělotín) a zajistí alternativní trasu příjezdu od dálnice, vč. napojení 4 průmyslových zón na severovýchodě města na silniční síť, mimo obytné části města.

K nejvytíženějším dopravním úsekům města patří silnice:

- II/440
- I/35

Nedostatky v dopravní infrastruktuře dle obyvatel města Hranice:

- nedostatečná kapacita parkovacích míst v centru města
- intenzita dopravy na I/35 směr Valašské Meziříčí
- absence mimoúrovňového přechodu pro chodce z CTParku na sídliště
- údržba silnic III. třídy

Od 1. 1. 2018 je v Hranicích zaveden parkovací systém na základě konceptu Smart City. Parkovné je možno platit u automatů mincemi, bezkontaktní platební kartou či mobilní aplikací, která zároveň majitele vozidla, je-li zaregistrován, upozorní na končící platnost parkovací doby a umožní její prodloužení.

Územím prochází celostátní železniční trať č. 270 (Olomouc – Přerov – Hranice - Ostrava). V Hranicích na Moravě není dlouhodobě dosaženo vazby Brno – Hranice – Žilina, s ohledem na limitní podmínky na jednokolejné trati 300 Brno – Přerov. V rámci projektu Valašsko, je uvažováno se zavedením rychlostní trati od Hranic po Horní Lideč. V řešení jsou dvě možné varianty (1 – po stávající trase přes malé nádraží v Hranicích, Černotín do Milotic nad Bečvou, 2 – z Hranic přímo do Milotic).

I vzhledem k deviatilitě zde nemůže železniční osobní doprava nabídnout cestovní doby, které by byly konkurenceschopné s individuální automobilovou dopravou (IAD) a často i s autobusovou dopravou.

Nedostatky v železniční dopravě dle obyvatel města Hranice:

- nevyhovující tech. stav budov vlakových nádraží
- nepřehlednost autobusového nádraží
- zpoždění vlakových spojů
- nízká frekvence spoje Hranice-Olomouc
- nedostatek parkovacích míst u hl. nádraží

Pro dopravní obslužnost území SO ORP Hranice i samotného města Hranice mají zásadní význam autobusové linky. Provozovatel MHD je ČSAD Frýdek-Místek, a.s., prostřednictvím 6-ti elektrobusů (veškerá MHD je v Hranicích od 04/2019 zdarma, příměstská doprava je zdarma pro seniory nad 65 let), s 10 linkami (1-8, 12,13).

Dle nové koncepce MHD Hranice (zpracované 10/2019) – modal split, využívá je MHD cca 26% z dotazovaných.

Hlavním důvodem tak nízké využitelnosti je nevyhovující jízdní řád, následuje vzdálenost zastávek od bydliště, mezi vlakovým a autobusovým nádražím, zanedbatelným problémem je cena za MHD.

Městem Hranice vedou významné cyklotrasy spojující okolní města, regiony a kraje. Seznam cyklotras viz. ORP Hranice. S cyklodopravou je spokojeno 60% dotazovaných, naopak nespokojeno 16% (nedostatky – bezpečnost v centru města, dokončení propojení, chybějící cyklopruhy a cyklostezky centrem města, občerstvení). Detailněji zpracováno v 7.1. Koncepce rozvoje cyklodopravy na území města Hranic (08/2017)

Z hlediska letecké dopravy má SO ORP Hranice exkluzivní polohu v dobré dopravní dostupnosti rychlostní komunikace II/47.V místní části Drahotuše se nachází sportovní letiště ve správě Aeroklubu Hranice.

V rámci hodnocení vybraných problémů města (plán rozvoje města Hranic), nejvíce respondentů uvedlo vysokou intenzitu dopravy, následně bezpečnost (spojováno se zahraničními pracovníky ve městě), parkování (sídliště, centrum, nádraží). Na 6 a 7 místě je uveden stav komunikací a chodníků a lepší organizace linek MHD.

Na základě výsledků těchto měření lze vyvodit, že hlavním zdrojem hluku v Hranicích je silniční doprava. Postupným zvyšováním její intenzity lze vysvětlit nárůst denní i noční hlučnosti. K překračování hygienických limitů může docházet v dopravních špičkách zejména u hlavních komunikací, vedoucích centrem města Hranice.

Tabulka 3 Rozvojové podněty občanů

Podnět	Počet
Doprava	77
Bezpečnost	42
Parkování	30
Kulturní dům	20
Úroveň zdravotní péče	20
Stav komunikací (silnice, chodníky)	19
MHD	19
Kvalita ovzduší	15
Více kulturních akcí	15
Cyklostezky (návaznost a bezpečnost)	14
Zimní stadion	14
Kino	12
Čistota veřejných prostranství	11
Péče o zeleň	11
Oživit náměstí	10
Dětská a sportovní hřiště	10
Lepší nabídka práce	10

Tabulka 4 Globální a specifické cíle Strategie rozvoje města Hranic

Globální cíl (úroveň priorit)	Specifické cíle (úroveň opatření)
PO 3: životní prostředí, doprava. Technická infrastruktura, územní plánování	3.4.1 Údržba a zlepšování tech. stavu komunikací vč. chodníků a veřejných prostranství
	3.4.2 Zapojování nových technologií a bezp. Prvků do dopravního provozu
	3.4.3 Systematické řešení průchodnosti/průjezdnosti města vč. parkování
	3.4.4 Zlepšení dopravního spojení MHD, veřejné dopravy a podpora multimodality
	3.4.5 Optimalizování dopravní sítě
	3.4.6 Podpora udržitelných forem mobility

Návrhová část Strategie rozvoje města Hranic obsahuje několik opatření vztahujících se k tématu dopravy (blíže viz vlastní dokument návrhové části):

- Opatření 3.4.1: Infrastruktura pro silniční dopravu
- Opatření 3.4.2 Zapojování nových technologií a bezp. Prvků do dopravního provozu
- Opatření 3.4.3 Systematické řešení průchodnosti/průjezdnosti města vč. parkování
- Opatření 3.4.4 Zlepšení dopravního spojení MHD, veřejné dopravy a podpora multimodality
- Opatření 3.4.5 Optimalizování dopravní sítě
- Opatření 3.4.6 Podpora udržitelných forem mobility

6.2. Strategie rozvoje regionu Hranicko 2014 – 2020 (pracovní verze 08/2015)

Účelem strategie je vymezit a definovat v 6 oblastech možnosti meziobecní spolupráce ve správním obvodu ORP, a to včetně návrhu možných řešení. Jedná se o oblast rozvoje drobného podnikání, podpory zaměstnanosti a vzdělání; rozvoj komunitního života a volného času; podpora sociálního začleňování a kvalitních sociálních služeb; veřejné infrastruktura a komunikace; zlepšování stavu životního prostředí; rozvoj cestovního ruchu. Strategie má sloužit též k hledání dobrých praxí a prostoru pro úspory nákladů nebo zvýšení kvality v těchto 6 oblastech pomocí meziobecní spolupráce. 4. oblast se týká dopravy.

Analýza pojednává o silniční, železniční, cyklistické a pěší dopravě v ORP.

Doprava v rámci vlastního území SO ORP je zajišťována po síti silnic I. a II. třídy, které dostatečně pokrývají celý správní obvod:

- I/35 Hranice – Hustopeče n/B (– Valašské Meziříčí)
- I/47 (Lipník n/B –) Slavíč – Hranice – Bělotín (– Odry – Ostrava)
- I/48 Bělotín – Polom (– N. Jičín)
- II/438 Teplice n/B – Býškovice (– Bystřice p/H)
- II/439 Teplice n/B – Horní Těšice (– Kelč)
- II/440 Hranice – Potštát (– Rýmařov)
- II/441 (Odry –) Lipná – Potštát – Boškov (– Velký Újezd)

Z jednání vyplynulo, že naprostou prioritou pro obce v SO ORP Hranice je oblast dopravy. Především je to intenzita dopravy v centru města Hranice a s tím spojená bezpečnost na silnicích. Proto by se měl co nejdříve zpracovat generel rizikových míst na pozemních komunikacích a bezpečnostních prvků na komunikacích ve SO ORP Hranice a generel průjezdnosti těžké nákladní dopravy ve SO ORP Hranice. Dále se jedná o prioritou dopravní optimalizace veřejné dopravy (ČSAD, MHD). Tyto projekty budou řešeny v dalším realizačním období.

6.3. Územní plán města Hranic

Pro stanovení urbanistické koncepce města, podmínek udržitelného rozvoje v územním plánu jsou rozhodující přírodní, urbanistické, hospodářské, územně správní a historické podmínky a poměry, ve kterých město Hranice, jako sídelní útvar vzniklo a za kterých existuje a dále se bude vyvíjet. Tyto podmínky a poměry a z nich vyvozené koncepce rozvoje území města, ochrany a rozvoje hodnot v území závazným východiskem pro rozhodování o změnách ve využití území.

Hlavní cíle koncepce ÚP Hranice z hlediska rozvoje města Hranice a jeho integrovaných částí vycházejí ze Zásad rozvoje Olomouckého kraje, které jsou zpřesněny podle potřeb správního území obce s rozšířenou působností (ORP) Hranice a požadavků města v podrobnostech územního plánu:

- zachovat sídelní strukturu ORP Hranice a citlivě doplnit tradiční vnější i vnitřní výraz sídla
- zajistit územní koordinaci a ochranu ploch a koridorů navrhovaných protipovodňových opatření
- vyloučit nekoncepční formy využívání zastavitelného území
- zajistit dobudování veřejné technické a dopravní infrastruktury
- vymezit plochy pro chybějící skladebné části ÚSES
- vytvořit územní podmínky pro rozvoj bydlení
- vytvořit územní podmínky pro rozvoj pracovních příležitostí.

Součástí územního plánu jsou zadání regulačních plánů (RP) pro lokality:

- RP 1 Drahotuše – Nad vápenkami
- RP 2 Drahotuše – ulice Zahradní

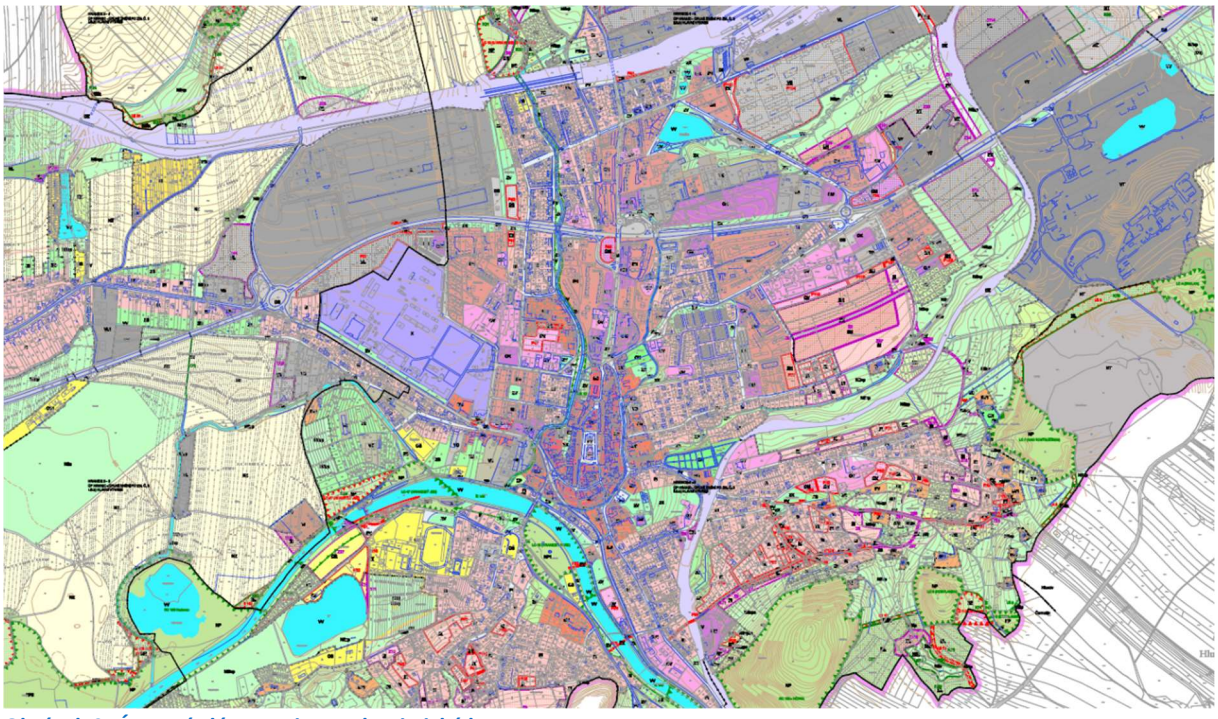
- RP 3 Hranice – pod Bílým kamenem
- RP 4 Valšovice – Západ

Plochy ve kterých je podmíněno rozhodování o změnách v území zpracováním územní studie jsou:

- ÚS 1 Hranice – pod Hůrkou 1 (plocha Z83)
- ÚS 2 Hranice – pod Hůrkou 2 (plochy P81, P121, Z4)
- ÚS 3 Hranice – pod Hůrkou 3 (plochy P91 až P96, P101,P102, Z7, Z8, Z71)
- ÚS 4 Hranice – pod Hůrkou 4 (plocha P88)
- ÚS 5 Hranice – pod Hůrkou 5 (plocha Z6)
- ÚS 6 Hranice – pod Hůrkou 6 (plochy P85, P86)
- ÚS 7 Hranice – lokalita Pod křivým (plochy P57, P61 až P66, P114, Z11, Z12, Z14, Z15, Z103)
- ÚS 8 Hranice – průmyslová zóna za Cementářským sídlištěm (plocha Z35)
- ÚS 9 Hranice – průmyslová zóna Podštátská (plocha Z35)
- ÚS 10 Hranice – Severovýchodní spojka silnic I/47 a II/440 (plochy P39, P40, P114, Z38, Z39, Z58 až Z61, Z78, Z79, R16, R19, R20)

Požadavky na řešení veřejné infrastruktury – doprava:

- řešit parkování a odstavování vozidel, v rámci veřejných prostranství v dostatečné míře také parkování pro návštěvníky lokality
- řešit v dostatečné kapacitě dopravní napojení na sinici III/4382 ve dvou místech
- dopravní napojení projednat s vlastníkem komunikace



Obrázek 9: Územní plán Hranice - urbanistická koncepce

Navržený typ rozvoje města se opírá především o vymezené plochy průmyslu, zastavitelné plochy a stabilizaci stávajících funkčních ploch.

6.4. Regulační plán Hranice – Pod bílým kamenem (02/2019)

Řešené území se bude rozvíjet jako harmonický celek urbanizovaných, neurbanizovaných a urbanizovatelných území s dominantní funkcí bydlení a dalších složek jako krátkodobá rekreace (veřejná prostranství), životní prostředí. Výsledkem je harmonicky navržené území řešené části města Hranice. Regulační plán počítá se zklidněním dopravy v centru města. Trasování komunikací a prostorové uspořádání území navazuje na stávající stav v území, a bude probíhat dle jasně navržené koncepce a regulace.

Podmínky pro umístění a uspořádání staveb dopravní infrastruktury:

Místní komunikace

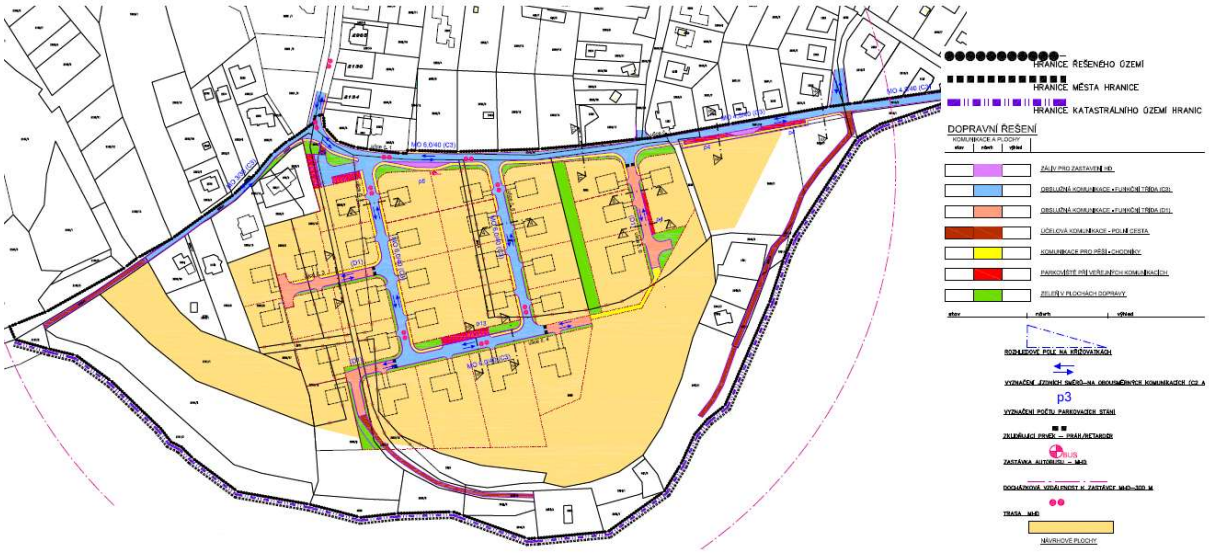
- realizovat síť místních obslužných komunikací v souladu s návrhem koncepce dopravy tohoto regulačního plánu vč. navržených parametrů a funkčního zatřídění
- stabilizovat vjezdy do řešeného území dle dopravní koncepce
- na obslužných komunikacích (dle grafické části – dopravní řešení) osadit retardéry pro zklidnění dopravy
- retardéry provést jako součást konstrukcí vozovky z betonových nebo kamenných dlažeb (v žádném případě nesmí jít o dodatečně připevněné prvky
- do ploch rozhledových trojúhelníků nevysazovat žádné nové dřeviny ani stromy
- realizovat zastávku městské hromadné dopravy vč. zálivu pro zastavení vozidla MHD
- v uličních profilech řešit plochy zeleně v dopravních částech pozemků jako kvalitní sadovnické úpravy

Statická doprava

- při navržené síti místních obslužných komunikací realizovat parkovací stání dle dopravní koncepce
- parkování pro majitelé pozemků bude zajištěno na pozemcích jednotlivých vlastníků rodinných domů a to v min. počtu dvou míst pro osobní automobily, z toho alespoň jedno stání bude umístěno v garáži integrované s rodinným domem

Pěší a cyklistická doprava

- podél všech MOK realizovat alespoň jednostranné chodníky, s výjimkou komunikací funkční třídy D1 (obytné ulice)
- cyklistická doprava bude provozována po navržených MOK a účelových komunikacích



Obrázek 10: Regulační plán 02/2019, Doprava, zdroj: Regulační plán Hranice - Pod Bílím kamenem

6.5. Regulační plán Drahotuše – ulice Zahradní po Změně č. 1

Řešené území zahrnuje ulici Zahradní ohraničenou ze západu křižovatkou s ulicí Nábřežní a na východě s ulicí Hranickou. Území navazuje na stabilizované území centrální části Drahotuší.

Obvyklé a přípustné využití území zahrnuje plochy veřejného prostranství pro uložení inženýrských sítí a pohyb obyvatel (dopravní plochy) a plochy veřejné zeleně pro rekreaci obyvatel.

Podmínečně přípustné využití zahrnuje nezbytnou technickou vybavenost, drobné stavby, vodní prvky, zpevněné plochy pro dopravu v klidu, dětská hřiště.

Ve všech skupinách pozemků je nepřípustná obslužnost provozoven a vjezd k provozovnám automobily o hmotnosti nad 3,5 t.

Podmínky pro umístění a prostorové uspořádání staveb pro dopravu:

Skupina 1.07 (ulice Zahradní)

- Místní komunikace v ulici Zahradní je navržena jako zklidněná.
- Veřejný prostor ulice je oproti současnému stavu upraven. Uliční prostor se skládá z pojízdné plochy, ploch veřejné zeleně, kde je možné dle potřeby a konkrétních šířkových podmínek vybudovat parkovací místa a přilehlého chodníku o šířce 2 m. Navržená komunikace využívá stávající těleso komunikace, které je upraveno na požadovaných 5,5 m severním směrem. Součástí ploch veřejné zeleně jsou rovněž vjezdy k jednotlivým domům, které by měly mít jednotný charakter.

Skupina 1.08 (ulice Stará štreka)

- Místní komunikace v ulici Stará štreka je navržena jako zklidněná a vzhledem k šířkovým poměrům jednosměrná.
- Komunikace o šířce 4,5 m slouží pro smíšený provoz chodců i vozidel dle pravidel obytné ulice.

Skupina 1.09 (ulice Spojovací)

- Komunikace v navrženém veřejném prostoru je určena k obsluze ploch orné půdy za navrženou výstavbou v ulici Zahradní. Komunikace je navržena jako účelová o šířce 3,5 m. Komunikace dále pokračuje za jednotlivými stavebními pozemky.
- V případě realizace plánované výstavby v lokalitě Za humny je toto veřejné prostranství (ulice) vhodné k vybudování místní zklidněné komunikace a chodníku.
- Šířka navrženého prostranství je 12 m.

Skupina 1.10 (prostor za areálem kostela)

- V případě realizace plánované výstavby v lokalitě Za humny je toto veřejné prostranství (ulice) vhodné k vybudování místní zklidněné komunikace a chodníku.
- Šířka navrženého prostranství je cca 16 m.

Obrázek 11: Regulační plán, zdroj: Regulační plán Drahotuše – ulice Zahradní po Změně č. 1

6.6. Regulační plán Drahotuše Nad Vápenkami, po změně č.1

Řešené území je na severovýchodu vymezeno ulicí Nádražní, z východu ulicí Svatoplukovou, z jihu ulicí Lipnická a západní okrajem zahrnuje ulici Tyršovu. Území navazuje na stabilizované území centrální části Drahotuší. Obvyklé a přípustné využití území zahrnuje plochy veřejného prostranství pro uložení inženýrských sítí a pohyb obyvatel (dopravní plochy) a plochy veřejné zeleně pro rekreaci obyvatel.

Podmínečně přípustné využití zahrnuje nezbytnou technickou vybavenost, drobné stavby, vodní prvky, zpevněné plochy pro dopravu v klidu, dětská hřiště.

Ve všech skupinách pozemků je nepřípustná obslužnost provozoven a vjezd k provozovnám automobily o hmotnosti nad 3,5 t.

Podmínky pro umístění a prostorové uspořádání staveb pro dopravu:

Skupina 1.03 (ulice Novosady a Svatoplukova)

- Ulice Novosady a Svatoplukova jsou dopravně navrženy jako zlidněné komunikace – obytné ulice. Uliční prostor se skládá z pojízdné plochy a přilehlého chodníku o celkové šířce 5,5 m a ploch veřejné zeleně, kde je možné dle potřeby a konkrétních šířkových podmínek vybudovat parkovací místa. Součástí ploch veřejné zeleně jsou rovněž vjezdy k jednotlivým domům, které by měly mít jednotný charakter. Ulice by od ostatních komunikací – na ulici Nádražní, Tyršově a Lipnické měly být odděleny zvýšenými příčnými prahy, případně jinými stavebně - technickými prostředky (pojízdná komunikace zvýšena na úroveň chodníku apod.) Šířka uličního prostoru je velmi proměnlivá, stísněný prostor ve stávající zástavbě však vytváří typický charakter této ulice.

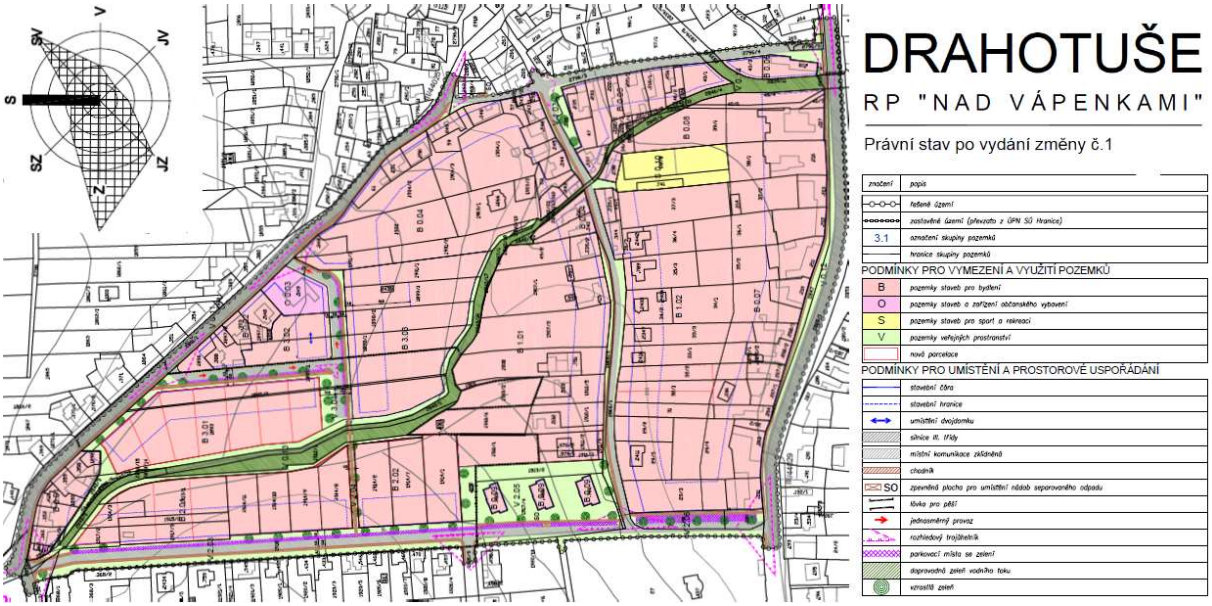
Skupiny 2.03, 2.04, 2.05, 2.06 (ulice Tyršova)

- Místní komunikace v ulici Tyršova je navržena jako zklidněná.
- Veřejný prostor severní části ulice Tyršovy (skupina 2.03) je oproti současnému stavu upraven. Komunikace o šířce 5,5 m je posunuta do vzdálenosti 6 m od stávající zástavby. V pásu veřejné zeleně je navržen chodník o šířce 2m. Na straně nové zástavby je podél komunikace v pásu veřejné zeleně navrženo parkování. Celková šířka uličního prostoru je cca 17,5 m.
- V proluce mezi plánovanou zástavbou (2.01 a 2.02) je navržen chodník, který spolu s lávkou v lokalitě 0.13 zajišťuje pěší propojení s ulicí Vnitřní. Tato Ulička (skupina pozemků 2.04) je široká 4.5m.
- Střední část ulice Tyršova (skupina 2.05) je navržena obdobně jako severní část. V pásu veřejné zeleně je navrženo parkování. Lokalita je z velké části stabilizovaná. V rámci veřejné plochy kolem bytových domů se nacházejí příjezdy a parkoviště pro jejich obyvatele. Veřejné prostranství je v návrhu rozšířeno cca 10 m severním směrem.

- V jižní části ulice Tyršova je navrženo kolmé parkovací stání šířky 5 m. Místní komunikace je navržena o šířce 5.5 m, chodník o šířce 2 m, stejně jako ve skupinách 2.03 a 2.05. Celková šířka uličního prostoru zůstala nezměněna.

Skupina 3.04 (ulice Vnitřní)

- Na ulici Vnitřní je navržena dopravně zklidněná jednosměrná komunikace o šířce 4,5 m. Pouze v západním rameni směrem k Panskému potoku je navržena komunikace obousměrná, šířky 5,5 m. Komunikace je doplněna souběžným podélným parkováním o šířce 2,5 m a chodníkem šířky 2 m.



Obrázek 12: Regulační plán, zdroj: Regulační plán Drahotuše Nad Vápenkami, po změně č.1

7. Ostatní strategické dokumenty města

7.1. Územně analytické podklady Hranic 2016, 4. úplná aktualizace

Tento dokument má být jedním z podkladů pro zadání nových územních plánů obcí nebo jejich změn. Měl by přejímat informace z územně plánovacích dokumentací a územně plánovacích podkladů vyšších územně správních celků (kraj, případně stát). Rovněž by měl reagovat na problémy a potřeby jednotlivých obcí v rámci územně správního obvodu obce s rozšířenou působností.

ÚAP nebyly detailně posuzovány. Bude k nim přihlédnuto v rámci potřeby analýzy či návrhů.

7.2. Nová koncepce MHD v Hranicích (03/2019)

K dispozici na internetových stránkách města Hranice - https://mesto-hranice.cz/04-prezentace-navrhu-optimalizace-mhd.

Koncepce je zpracována, aktuálně probíhají jednání s Olomouckým krajem o provázání s příměstskou autobusovou dopravou. Odpovědná osoba, v řešení za město Hranice je Pavel Slovák z oddělení údržby veřejných komunikací a veřejné dopravy.

Je nutné optimalizovat a provázat linkové a MHD spoje v návaznosti na železniční dopravu a pracovní dobu významných zaměstnavatelů ve městě.

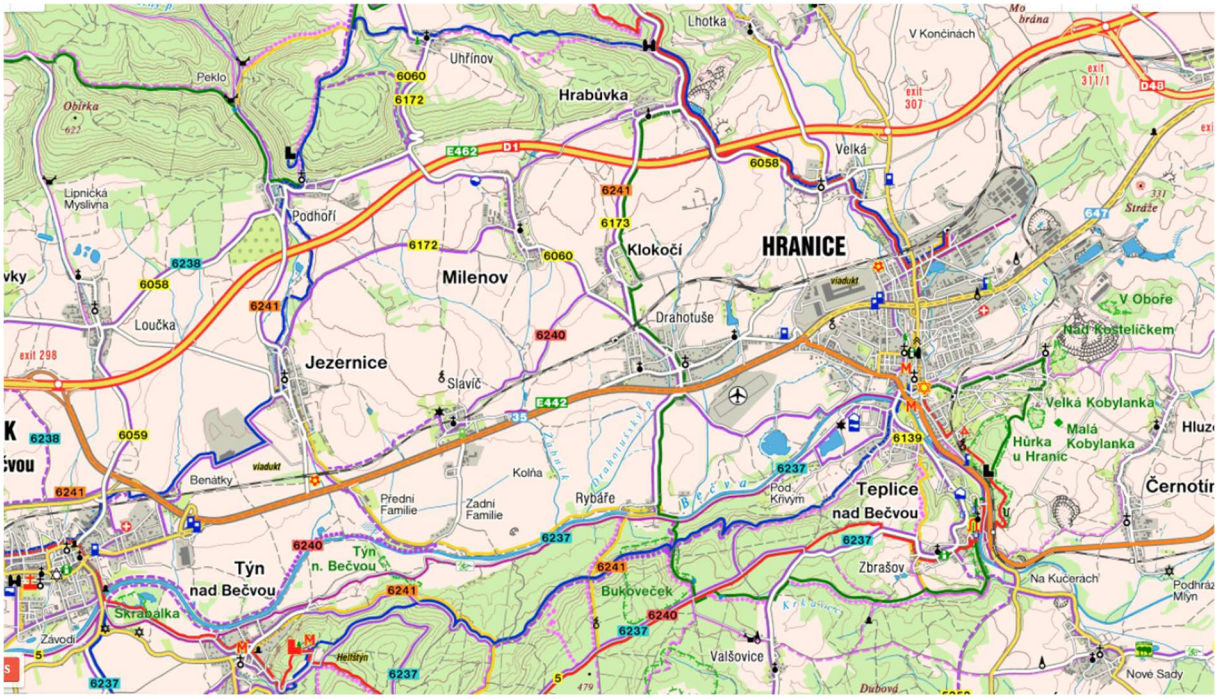
7.3. Koncepce rozvoje cyklodopravy na území města Hranic (08/2017)

Páteřní cyklistickou infrastrukturu na území SO ORP Hranice tvoří následující cyklistické trasy:

- Č. 501 (Palačov – Vsetín)
- Č. 502 (Starý Jičín – Hukvaldy)
- Č. 503 (Starý Jičín – Kružberk – Krnov)
- č. 5033 (Bystřice po Hostýnem - Němetice)
- č. 5034 (Kelč – Kunovice - Frištát)
- č. 5035 (Týn nad Bečvou – Bystřice pod Hostýnem)
- č. 6035 (Krasnice - Radslavice)
- č. 6058 (Hranice -Tršice)
- č. 6059 (Lipník nad Bečvou - Loučka)
- č. 6060 (Hranice - Boškov)
- č. 6062 (Pavlovice u Přerova - Bezuchov)
- č. 6078 (Opava – Jantarová stezka, GW u Suchdole nad Odrou)
- č. 6137 (Hranice – Jantarová stezka - Středolesí)
- č. 6139 (Teplice nad Bečvou - Hranice – Odry)
- č. 6139A (na křižovatce ulic Máchova a Bezručova se odpojuje od hlavní trasy a vede k vlakovému nádraží Hranice na Moravě)
- č. 6172 (Podštát – Lipník nad Bečvou)
- č. 6173 (Středolesí – Drahotuše - Hranice – Jantarová stezka)
- č. 6214 (Kelč – Choryně)
- č. 6215 (Němetice – Kladruby - Branky)
- č. 6216 (Lázy – Branky – Valašské Meziříčí)
- č. 6224 (Potšát – Kyžlířov – Potštácké skalní město)
- č. 6225 (Starojická Lhota – Bělotín – Střítež nad Ludinou – Partutovice - Jindřichov)
- č. 6226 (Potšát – Potštácké skalní město Olšovec)
- č. 6237 Bečva, Greenway (Lipník nad Bečvou - Hranice – Teplice nad Bečvou, část z Lipníku do Hranic vede podél řeky Bečvy, je součástí dálkové cyklotrasy Krakov - Vídeň)
- č. 6240 (Osek nad Bečvou (most) – Slavíč – Drahotuše – Rybáře, kde navazuje na č. 6237)
- č. 6241 (Lipník nad Bečvou – Rybáře – Drahotuše – Radíkov – Lipník nad Bečvou)
- č. 5252 (Hranice, Smetanovo nábřeží – Partyzánská - obec Rouské)

Ve výstavbě je cyklostezka mezi částí Slavíč a Drahotuše.

Vysoká hustota cyklistických tras je především v západní části SO ORP Hranicka v návaznosti na oblast Oderské vrchyy a Podbeskydská pahorkatina, vč. udolí řeky Bečvy. Valná většina cyklistických tras je vedena ve formě cyklotras, tedy komunikací sdílených s ostatními druhy dopravy (automobilová, pěší, účelové lesní komunikace), cyklostezky (samostatné komunikace určené výhradně pro cyklodopravu) se vyskytují převážně v prostoru města Hranice. Pro optimální rozvoj cyklodopravy bude do budoucna nutné nahradit úseky cyklotras kolidující s ostatními formami dopravy, zejména pak se silnicemi II. třídy.



Obrázek 13 Cyklostezky a cyklotrasy v Hranicích (Zdroj Cykloserver)

7.4. Zpráva o stavu životního prostředí města Hranice za rok 2018, (08/2019)

Jedním z nejvýznamnějších faktorů zatěžujících životní prostředí města je doprava. Hranice jsou v tomto specifikem, neboť jejím územím procházejí významné nadnárodní koridory s dopravou silniční, železniční a v plánu je dobudovat i koridor vodní (tzv. kanál Dunaj, Odra, Labe). Negativní důsledky dopravy se projevují zejména ve zvýšené úrovni hluku, vyšší prašnosti, ve vyšší míře znečištění ovzduší, fragmentaci krajiny či v nezbytném záboru ploch pro komunikace či parkovací stání. Význam dopravy v posledním desetiletí narostl, a to především kvůli zvýšení počtu osobních i nákladních vozidel a tím i tranzitní dopravy.

Informace o aktuálním stavu dopravního zatížení silniční sítě poskytuje Sčítání dopravy 2016, z jehož výsledků vyplývá, že absolutně nejvyšší intenzity dopravy v intravilánu Hranic vykazují úseky silnic:

- I/47 (Drahotuše – Hranice), a to 11,6 tisíc aut za den,
- I/35 od kruhového objezdu po Kapitána Jaroše s 10,6 tisíci auty denně a
- Komunikace II/440 (třída 1. Máje) s 10,9 tisíci průjezdy.

Mimo intravilán města se nachází dálnice D1, na níž denně projede kolem 29 tisíc automobilů.

Železniční síť na území SO ORP Hranice je tvořena jak úseky dráhy celostátní, tak i dráhami regionálními, které jsou provozovány Správou železniční dopravní cesty, s. o. V oblasti města Hranice se jedná o dvě elektrifikované dráhy nadnárodního významu:

- Olomouc – Hranice na Moravě – Ostrava-Svinov (trať KJŘ 270) a
- Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí (KJŘ 280).

Významným nástrojem ke snížení individuální automobilové dopravy je existence městské hromadné dopravy. Městská hromadná doprava v Hranicích je prováděna elektrobusy. Celé území Hranic je v současnosti zapojeno do integrovaného dopravního systému ODIS.

V poslední době získávají na důležitosti rovněž další ekologické způsoby dopravy, mezi které patří jak pěší, tak cyklistická doprava. Významným ukazatelem rozvoje cyklistické dopravy je míra investic do tohoto způsobu dopravy či délka cyklostezek. Město má od roku 2007 zpracovanou Koncepci rozvoje cyklodopravy na území města Hranic, která navrhuje 9 tras pro cyklisty na území města. Dále je město napojeno na regionální cyklostezky. Ještě před koncem roku 2018 město dokončilo práce na prvním zhruba dvoukilometrovém úseku cyklostezky, který spojuje Hranice s lázněmi v Teplicích nad Bečvou. Zbývající část bude dostavěna po dokončení protipovodňových opatření.

Území města Hranic bylo Ministerstvem životního prostředí vyhlášeno jako oblast se zhoršenou kvalitou ovzduší z důvodu překračování imisních limitů pro znečišťující látky – především pro suspendované částice PM10. Tyto drobné polétavé prachové částice s aerodynamickým průměrem menším než 10 mikrometrů se mohou podílet na nejrůznějších zdravotních komplikacích.

Kvalita ovzduší v Hranicích nebyla v roce 2018 sledována, proto jsou pro potřeby zhodnocení vývoje použity výsledky ze dvou měřicích stanic, a to v Bělotíně a v Přerově, které koncentrace PM10 měří. Jako indikátor se používá počet dní během kalendářního roku, kdy byl překročen imisní 24hodinový limit, který má zákonem stanovenou hodnotu pro PM10 ve výši 50 µg/m3. Ten se na obou stanicích pohybuje v hodnotách od 30 do 50 dní, přičemž v roce 2017 nabýval hodnot nejvyšších.

Data o kvalitě ovzduší za Hranice jsou k dispozici do roku 2017, kdy skončil projekt „Čisté ovzduší pro Moravskou bránu“.
Hodnocenými látkami byly:

- PM10 – prašný aerosol
- NO2 – oxid dusičitý
- B[a]P – benzo[a]pyren
- Benzen
- As – arzen

Z výsledků monitorování kvality ovzduší na 12 místech byl zhotoven model kvality ovzduší celého města pro jednotlivé znečišťující látky a jejich zdroje. Výsledky ukázaly, že:

- V minulosti byla z hlediska kvality ovzduší v Hranicích nejnegativnější doprava. S dostavbou dálnice D 47 došlo k výraznému zlepšení a poklesu intenzit dopravy (na I/47 o 50 % – rozdíl intenzit z roku 2005 a 2010). Přesto v některých místech zůstávají oblasti s překročenými imisními limity. Jedná se zejména o silnici I/35 směrem na Valašské Meziříčí, kde zůstává i nadále patrný vliv tranzitní nákladní dopravy na Slovensko, a taktéž na příjezdu do centra města od D47 (příjezd z dálnice a doprava související s činností kamenolomu v Hrabůvce).
- Z výše uvedeného a provedených analýz vyplývá, že k větší eliminaci negativních vlivů dopravy ve městě by výrazně pomohlo zprovoznění Palačovské spojky. Situaci rovněž napomůže vybudování uvažovaného severovýchodního obchvatu města od silnice II/440 (směr Potštát) k areálu Sigma a dále jihovýchodním směrem podél železniční trati až k silnici I/47 (směr Bělotín) s napojením dnes slepé obslužné komunikace okolo průmyslového areálu „Cetris“.
- Místní průmyslové podniky se projevují především v průmyslové zóně podél ulice Tovární a v menší míře potom ještě v areálu Cementu Hranice, a.s. Významným zdrojem znečišťování ovzduší je kamenolom v Hrabůvce (těžba a související doprava). Tyto zdroje jsou významné především lokálně, a to bez významného dopadu na obytnou zástavbu.

Kvalitu ovzduší v Hranicích nejvíce ovlivňuje doprava, lokální zdroje či dálkový přenos. Zdroje znečištění jsou samozřejmě různé pro jednotlivé škodliviny.

Pro řešení hlukové problematiky je nezbytné disponovat výsledky hlukového mapování pro příslušné území. Pro město Hranice zpracovalo v rámci celorepublikového tzv. strategického hlukového mapování výstupy v podobě hlukové mapy Ministerstvo zdravotnictví. Výsledky jsou publikovány na portálu Hlukové mapy 2017. Strategické hlukové mapy se pořizují pro hluk v okolí stanovených:
(a) hlavních pozemních komunikací,
(b) hlavních železničních tratí,
(c) hlavních letišť,
(d) v aglomeracích.
Pro Hranice je analýza provedena jak pro okolí silničních komunikací, tak pro okolí železničních tahů.

Výsledky navíc umožňují stanovit počet osob a zařízení v daném městě zasažených nadměrnými hladinami hlukové zátěže dle jednotlivých zdrojů. Ukazují, že hluk z hlavní železniční tratě (Olomouc – Ostrava) zasahuje více domácností, a tím i obyvatel, než silniční doprava. V pásmu 70 a více dB je postiženo 61 obyvatel. Hluková zátěž podél tratě Hranice – Valašské Meziříčí nebyla v rámci celostátního modelování vyhodnocena.

Tabulka 5: Počty zasažených osob a budov hlukem v Hranicích | Zdroj: MěÚ Hranice

INDIKÁTOR (JEDNOTKA)	HODNOTA	
	SHM – HLAVNÍ ŽELEZNIČNÍ TRATĚ	SHM – HLAVNÍ POZEMNÍ KOMUNIKACE
Počet osob v pásmu 50–54 dB (den)	3 527	395
Počet osob v pásmu 55–59 dB (den)	2 384	11
Počet osob v pásmu 60–64 dB (den)	1 115	0
Počet osob v pásmu 65–69 dB (den)	263	0
Počet osob v pásmu 70–74 dB (den)	40	0
Počet osob v pásmu nad 75 dB (den)	21	0
Stavby pro bydlení v pásmu 50–54 dB (den)	355	118
Stavby pro bydlení v pásmu 55–59 dB (den)	299	2
Stavby pro bydlení v pásmu 60–64 dB (den)	234	0
Stavby pro bydlení v pásmu 65–69 dB (den)	53	0
Stavby pro bydlení v pásmu 70–74 dB (den)	14	0
Stavby pro bydlení v pásmu nad 75 dB (den)	5	0

V roce 2018 byly zrealizovány Městem Hranice níže uvedené investiční akce, které přispěly ke zlepšení životního prostředí ve městě:

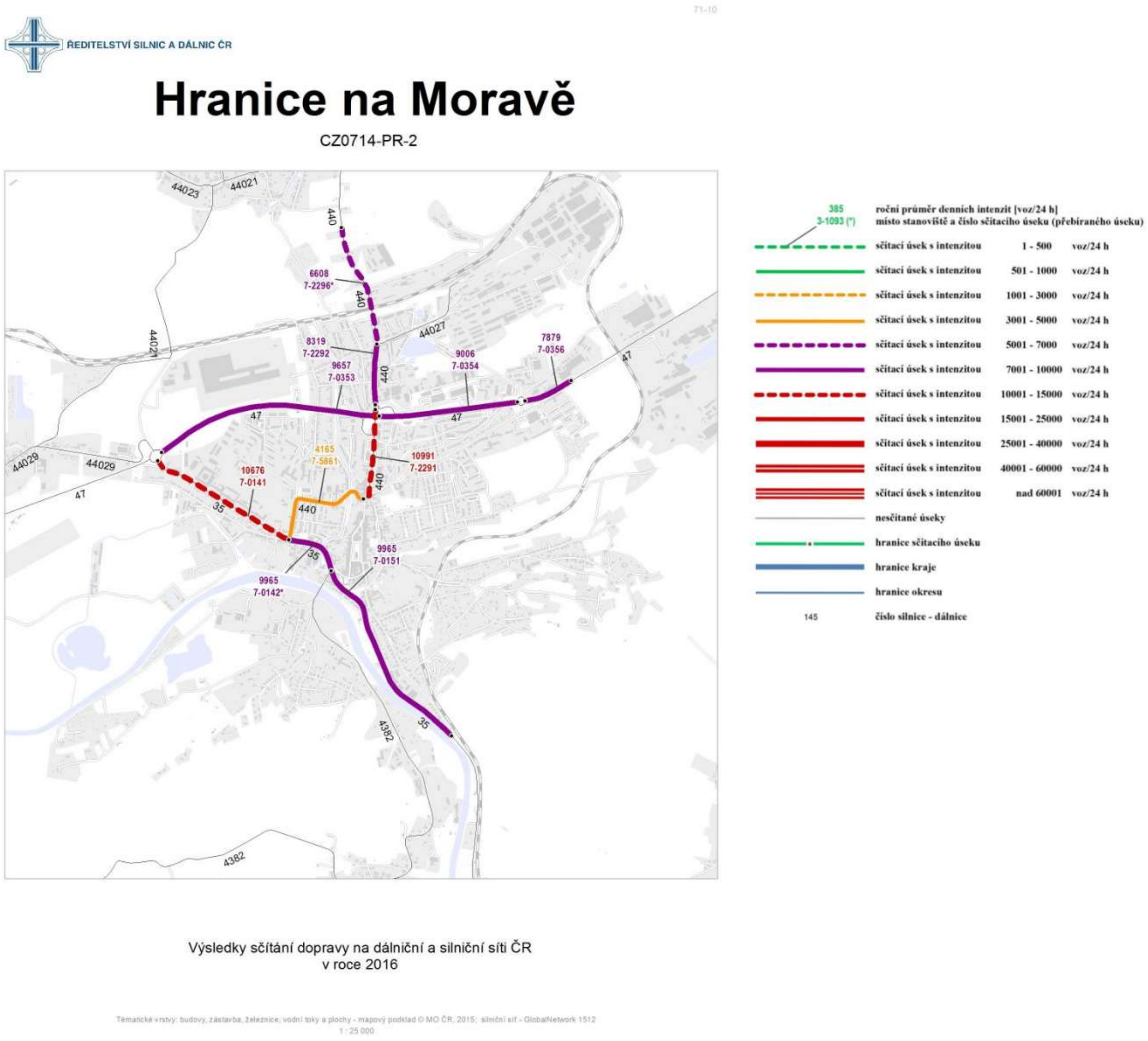
- Infocentrum Hranické propasti „Propast Tajemná dáma“
- Vybudování nového dětského hřiště pro mateřskou školku Míček
- Regenerace panelového sídliště Struhlovsko I. etapa
- Cyklostezka do Teplic
- Oprava komunikací – lokalita Pod Křivým, ulice Kropáčova, Partyzánská
- Rekonstrukce vybraných chodníků a přechodů pro chodce – ulice Teplická, tř. Generála Svobody
- Revitalizace městského hřbitova
- Ve spolupráci s Vak Přerov vybudování splaškové a dešťové kanalizace v ulicích Kropáčova, Tesaříkova, Havlíčkova a Pod Křivým
- Výstavba nové ČOV Valšovice

- Pořízení Monitorovací stanice kvality ovzduší
- Výsadba zeleně v Hranicích
- Úprava prostranství v místní části Drahotuše – výsadby lípy a květné louky
- Nákup kompostérů
- Revitalizace sídliště Nová – vybudování podzemních kontejnerů

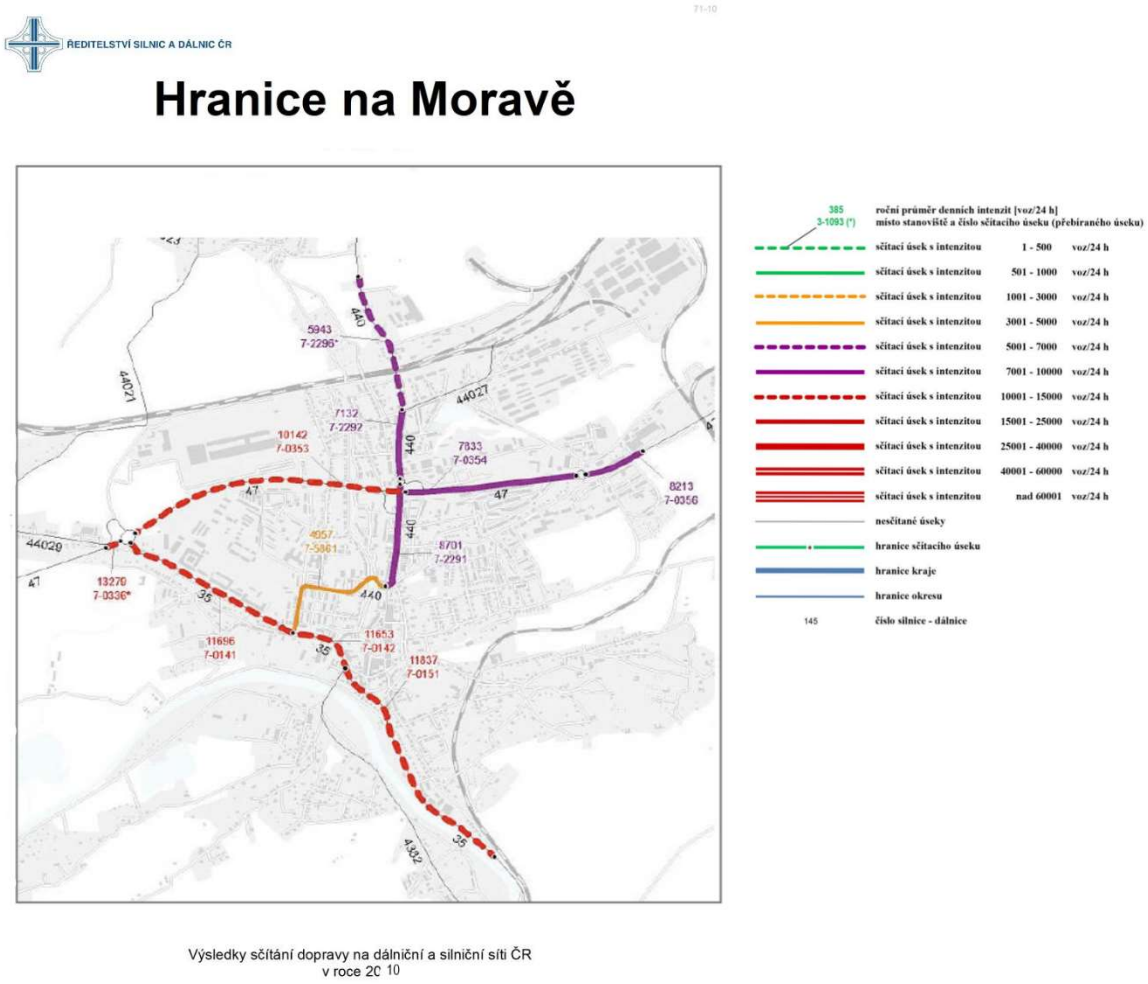
8. Dopravně inženýrské podklady

8.1. Sčítání dopravy na silniční síti v r. 2016 a v r. 2010

Ve městě nepřesáhla intenzita dopravy 15 tis. vozidel za 24 hodin dle sčítání r. 2016 na žádném profilu. Předpokládá se, že veškeré potřeby stávající automobilové dopravy je možné uspokojit dvou a více pruhovým uspořádáním.



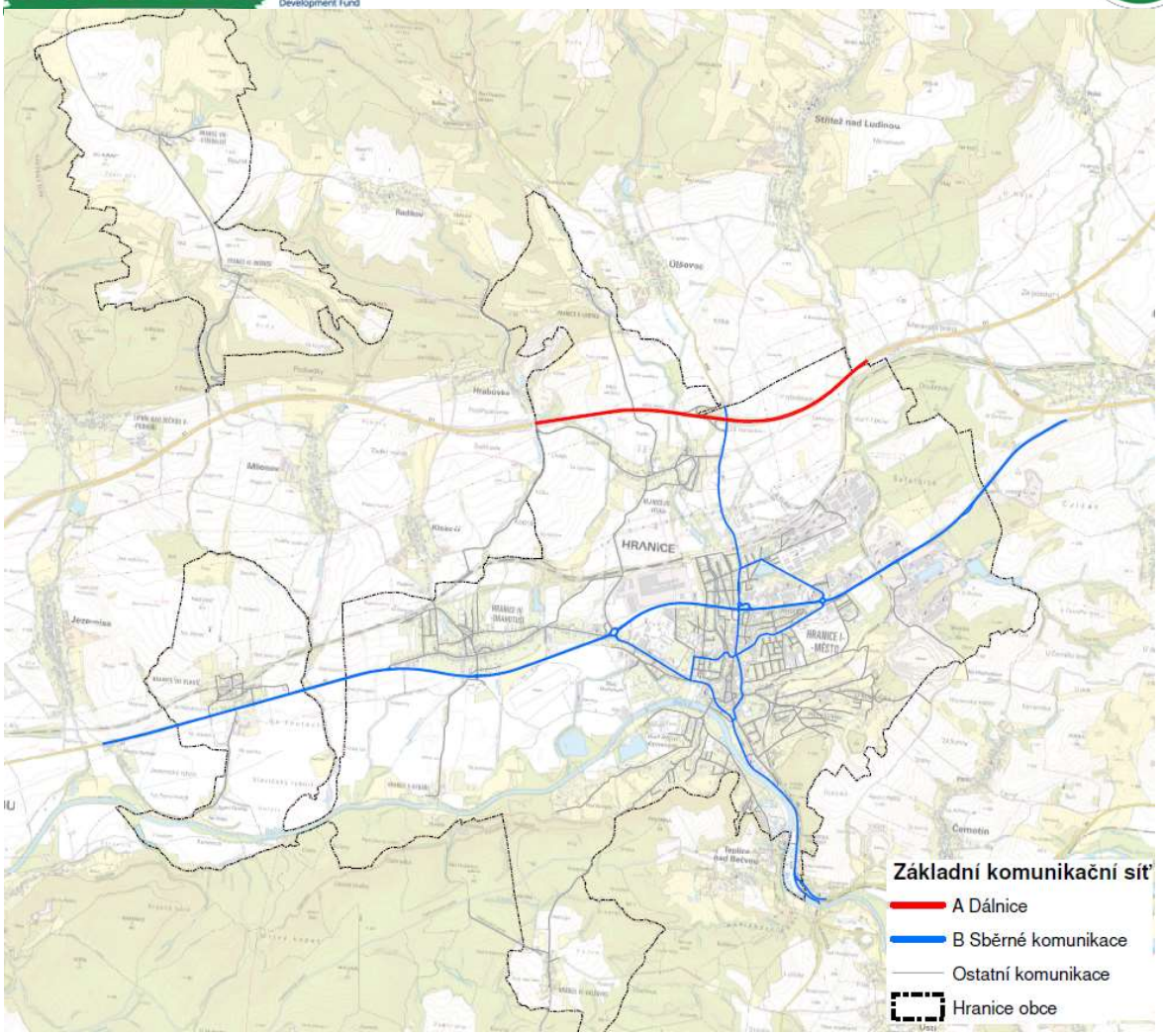
Obrázek 84 Celostátní sčítání dopravy – Hranice v r. 2016, zdroj ŘSD ČR



Obrázek 95 Celostátní sčítání dopravy – Hranice v r. 2010, zdroj ŘSD ČR

8.2. Pasporty místních komunikací ve městě Hranice

Pasport rozděluje komunikace na silnice I-III. třídy a místní komunikace na komunikace II-IV třídy. Je k dispozici v digitální aplikaci města na městském úřadě na vyžádání.



Obrázek 106: Pasport komunikací v Hranicích, zdroj UDIMO

8.3. Další uvažované/připravované projekty města z hlediska dopravy

Tabulka připravovaných projektů města, vzhledem k dopravě je zpracována v samostatné části - viz. příloha č.1 tohoto dokumentu.

9. Zhodnocení územního plánování

Návrh ÚP vytváří předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území. Soustavným a komplexním řešením účelného využití a prostorového uspořádání území vytváří podmínky pro udržitelný rozvoj ploch pro bydlení, veřejnou infrastrukturu, rekreaci a výrobu, čímž posiluje společenský a hospodářský potenciál území, upřednostňuje veřejný zájem před soukromým.

Koncepce dopravní infrastruktury dle ÚPD:

Doprava silniční

- Na nadřazené komunikační síti je navrženo:
  - spojka silnic II/440 a III/44021 vedená přes Struhlovsko (k.ú. Drahotuše, k.ú. Hranice), včetně navrženého přeřazení navazující komunikace vedené podél průmyslové zóny do sítě silnic III. třídy;
  - spojka silnic III/44023 a III/44021 kolem Velké;

- spojka silnic I/47 (od nadjezdu na železniční tratí č. 280) a II/440 (kde navazuje na spojku silnic II/440 a III/44021 vedenou přes Struhlovsko) pro dopravní obsluhu stávajících a navržených ploch výroby a skladování – VL a VT (k.ú. Hranice); podmínkou pro realizaci napojení spojky silnic na nadřazenou dopravní infrastrukturu je zpracování územní studie, jejíž obsahem bude nalezení takového technického řešení, které bude v souladu s platnou legislativou a platnými technickými předpisy (blíže viz kap. I.A.j ÚPD města Hranice)
- plocha pro přestavbu křižovatky silnice I/35 se silnicí II/440 a ul. Trávnická (k.ú. Hranice);
- plocha pro přestavbu křižovatky silnice I/35 se silnicí III/4382 a ul. 28. Října (k.ú. Hranice);
- nová křižovatka ve Slavíči na silnici I/47 pro dopravní obsluhu přilehlých ploch výroby a skladování (k.ú. Slavíč) a pro napojení těžby štěrkopísku (k.ú. Klokočí). Křižovatka je podmíněně přípustná, podmínkou pro její realizaci je nalezení takového technického řešení, které bude v souladu s platnou legislativou a platnými technickými předpisy;
- nová křižovatka v mezikřižovatkovém úseku mezi okružní křižovatkou se silnicí I/35 a mimoúrovňovou křižovatkou se silnicí II/440 na silnici I/47 pro dopravní obsluhu přilehlých stávajících ploch výroby a skladování – VL a navržených ploch smíšených výrobních – VS (k.ú. Drahotuše). Křižovatka je podmíněně přípustná, podmínkou pro její realizaci je nalezení takového technického řešení, které bude v souladu s platnou legislativou a platnými technickými předpisy;
- přeložka silnice III/44025 v Uhřínově odstraňující (zmírňující) směrovou dopravní závadu (k.ú. Uhřínov u Hranic);
- plocha pro přestavbu stávající vidlicové křižovatky silnice III/44027 a ul. Tovární u autobusového nádraží (k.ú. Hranice);
- plocha pro přestavbu stávající průsečné křižovatky silnic III/44029, III/44025
- III/04726 (u Farního kostela Sv. Vavřince) (k.ú. Drahotuše).

- Na síti komunikacích nižšího dopravního významu je navrženo:

- systém místních komunikací pro novou zástavbu v lokalitě Pod Hůrkou (stanovení způsobu dopravní obsluhy rozvojových ploch pro bydlení);
- způsob dopravní obsluhy rozvojových ploch pro bydlení v lokalitách Pod Křivým a Pod Bílým Kamenem (zahrnující přestavbu stávajícího úseku ul. Havlíčkovy na dvoupruhovou kategorii, přestavbu stávajícího úseku ul. Pod Bílým Kamenem, nové místní komunikace v lokalitě a přeložku ul. Pod Bílým Kamenem do silnice III/4382);
- přestavba ul. Skalní a navazujícího úseku ul. Zborovské (zahrnuje šířkovou homogenizaci, vybudování chodníků a ostatních zařízení dopravní infrastruktury);
- místní komunikace v jižní části zastavěného území Velké (navazující na silnici III/44021 a prostřednictvím stávající komunikace na silnici III/44023) pro dopravní obsluhu ploch bydlení v rodinných domech – BV.

- Na síti účelových komunikací je navrženo:

- účelová komunikace ve východní části řešeného území pro umožnění přístup k územnímu ložisku nevyhrazeného nerostu (cihlářských hlín) na území sousedního Bělotína, jeho těžbu a dopravu do areálu zpracovatelské společnosti;
- účelová komunikace ve Slavíči pro dopravní napojení plochy těžby nerostů z navržené křižovatky na silnici I/47 ve Slavíči.

Doprava železniční

- Nové plochy drážní dopravy nejsou navrženy. Úpravy železničních tratí č. 270 a 280 – optimalizace, elektrifikace, úpravy ploch železničních stanic a zastávek, realizace nových zastávek včetně nástupišť a jednoduchých přístřešků pro cestující a ostatní nezbytné úpravy dráhy – je navrženo realizovat v rámci stávajících ploch drážní dopravy.
- Pro realizaci vysokorychlostní trati je navrženo respektovat územní rezervu, jejíž osu tvoří zákres trasy v grafické části. Šířka územní rezervy je 200 m (100 m od vymezené osy na obě strany).

Doprava statická – odstavování a parkování automobilů

- Výstavba nových bytových domů a budov souvisejících s hromadným bydlením nebo přestavba stávajících objektů na budovy související s hromadným bydlením je podmíněna výstavbou odstavných ploch nebo garáží pro budoucí obyvatele s kapacitou odpovídající stupni automobilizace 1 : 2,5.
- Výstavba nových zařízení vyžadujících parkování návštěvníků nebo zaměstnanců (stavby občanské vybavenosti, výrobních zařízení apod.) je podmíněna výstavbou parkovacích ploch pro tyto budoucí návštěvníky nebo zaměstnance s kapacitou odpovídající stupni automobilizace 1 : 2,5.
- Pro parkování osobních automobilů u stávajících objektů občanské vybavenosti, sportovišť, výrobních areálů apod. je navrženo vybudovat další kapacity odpovídající stupni automobilizace 1 : 2,5.

Provoz chodců a cyklistů

- Pro bezkolizní pohyb cyklistů je navrženo realizovat samostatné cyklistické stezky event. stezky pro společný provoz chodců a cyklistů. Stezky pro cyklisty se připouští realizovat ve všech funkčních plochách, kromě ploch s rozdílným způsobem využití, u nichž jsou tyto komunikace zařazeny mezi nepřípustné využití, a to bez nutnosti jejich vymezení v grafické části. V lokalitách, kde z důvodu stávajícího prostorového uspořádání dochází ke konfliktům motorové a cyklistické dopravy je navrženo na stávajících i navržených komunikací vymezit pruhy event. pásy pro cyklisty dle místní potřeby a prostorových možností.

Hromadná doprava osob

- Dostupnost řešeného území hromadnou dopravou bude zachována alespoň ve stávajícím rozsahu. Stávající zastávky vč. souvisejících dopravních ploch (autobusových zálivů) a přístřešků pro cestující nebudou omezovány nebo redukovány. Realizace nových zastávek železniční dopravy je možná v rámci ploch drážní dopravy.

Letecká doprava

- Bude respektována plocha veřejného vnitrostátního letiště Hranice v rozsahu dle grafické části ÚPD města Hranice.

Vodní doprava

- Pro realizaci plavebního kanálu Dunaj – Odra – Labe je navržena územní rezerva v rozsahu dle grafické části.

Navržený typ rozvoje města se opírá především o vymezené průmyslové plochy, zastavitelné plochy a stabilizaci stávajících funkčních ploch, v jejichž rámci se navrhuje nové využití a modernizace na základě specifických návrhů řešení, jež budou předmětem regulačních plánů a územních studií jednotlivých vymezených transformačních území.

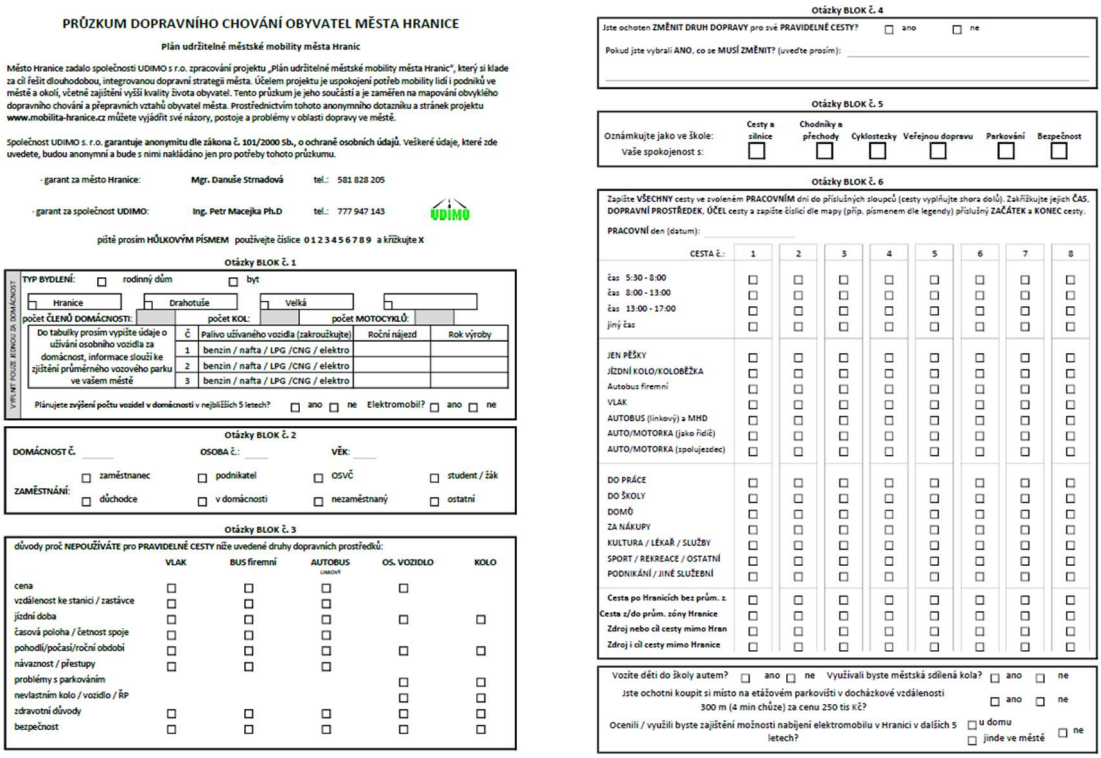
10. Zhodnocení dosavadní dopravní politiky města

Stávající dopravní politika města se opírá zejména o územní plán, který vymezuje základní komunikační kostru města. Komplexní strategie je ve městě řešena 2 dokumenty, kterými jsou Program rozvoje města Hranice 2020 – 2030 verze 8.2. a Strategie rozvoje regionu Hranicko 2014 – 2020 (viz. 6.1. a 6.2. tohoto dokumentu).

Zhodnocením dosavadní dopravní politiky města, vyplývající z dříve zpracovaných dokumentů, stanovíme pro oblast monitoringu sledování indikátorů ve všech oblastech dopravy:

10.1. Charakteristika poptávky po mobilitě

Byl proveden dotazníkový průzkum, který stanovuje dopravní chování obyvatel na vzorku 500 obyvatel (průzkum dopravního chování), průměrného věku 38,1 let..



PRŮZKUM DOPRAVNÍHO CHOVÁNÍ OBYVATEL MĚSTA HRANICE

Plán udržitelné městské mobility města Hranic

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

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

- garant za město Hranice: Mgr. Danuše Strnadová tel.: 581 828 205
- garant za společnost UDIMO: Ing. Petr Macejka Ph.D tel.: 777 947 143

UDIMO

pište prosím HŮLKOVÝM PÍSMEM používejte číslice 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 a křížkujte X

Otázky BLOK č. 1

TYP BYDLENÍ: ☐ rodinný dům ☐ byt

Hranice | Drahotuše | Velká

počet ČLENŮ DOMÁCNOSTI: | počet KOL: | počet MOTOCYKLŮ:

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

Č	Palivo užívaného vozidla (zakroužkujte)	Roční nájezd	Rok výroby
1	benzin / nafta / LPG /CNG / elektro		
2	benzin / nafta / LPG /CNG / elektro		
3	benzin / nafta / LPG /CNG / elektro		

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

Otázky BLOK č. 2

DOMÁCNOST č. ____ OSOBA č.: ____ VĚK: ____

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

Otázky BLOK č. 3

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

	VLAK	BUS firemní	AUTOBUS LINKOVÝ	OS. VOZIDLO	KOLO
cena	☐	☐	☐	☐	
vzdálenost ke stanici / zastávce	☐	☐	☐		
jízdní doba	☐	☐	☐	☐	☐
časová poloha / četnost spoje	☐	☐	☐		
pohodlí/počasí/roční období	☐	☐	☐	☐	☐
návaznost / přestupy	☐	☐	☐		
problémy s parkováním				☐	☐
nevlastním kolo / vozidlo / ŘP				☐	☐
zdravotní důvody	☐	☐	☐	☐	☐
bezpečnost	☐	☐	☐	☐	☐

Otázky BLOK č. 4

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

Pokud jste vybrali ANO, co se MUSÍ ZMĚNIT? (uveďte prosím): ____

Otázky BLOK č. 5

Oznámkujte jako ve škole:	Cesty a silnice	Chodníky a přechody	Cyklostezky	Veřejnou dopravu	Parkování	Bezpečnost
Vaše spokojenost s:	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Otázky BLOK č. 6

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

PRACOVNÍ den (datum): ____

CESTA č.:	1	2	3	4	5	6	7	8
čas 5:30 - 8:00	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
čas 8:00 - 13:00	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
čas 13:00 - 17:00	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
jiný čas	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
JEN PĚŠKY	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
JÍZDNÍ KOLO/KOLOBĚŽKA	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Autobus firemní	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
VLAK	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
AUTOBUS (linkový) a MHD	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
AUTO/MOTORKA (jako řidič)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
AUTO/MOTORKA (spolujezdec)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
DO PRÁCE	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
DO ŠKOLY	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
DOMŮ	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
ZA NÁKUPY	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
KULTURA / LÉKAŘ / SLUŽBY	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
SPORT / REKREACE / OSTATNÍ	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
PODNIKÁNÍ / JINÉ SLUŽEBNÍ	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Cesta po Hranicích bez prům. z.	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Cesta z/do prům. zóny Hranice	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Zdroj nebo cíl cesty mimo Hran	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Zdroj i cíl cesty mimo Hranice	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

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

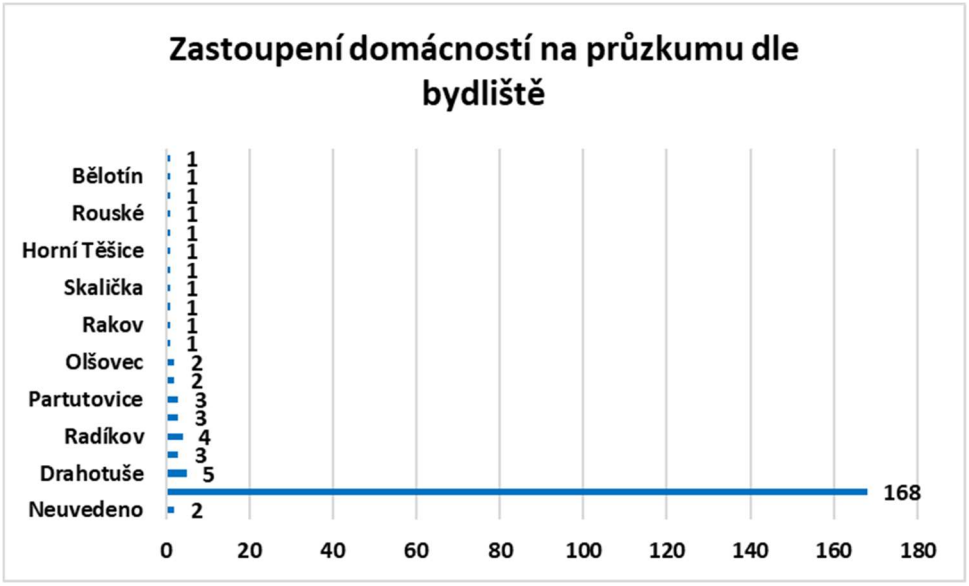
Jste ochotni koupit si místo na etážovém parkovišti v docházkové vzdálenosti 300 m (4 min chůze) za cenu 250 tis Kč? ☐ ano ☐ ne

Ocenili / využili byste zajištění možnosti nabíjení elektromobilu v Hranici v dalších 5 letech? ☐ u domu ☐ jinde ve městě ☐ ne

Obrázek 17: Dotazník průzkumu dopravního chování obyvatel města Hranice, zdroj UDIMO

- **vymezení a popis území, spádové oblasti města**

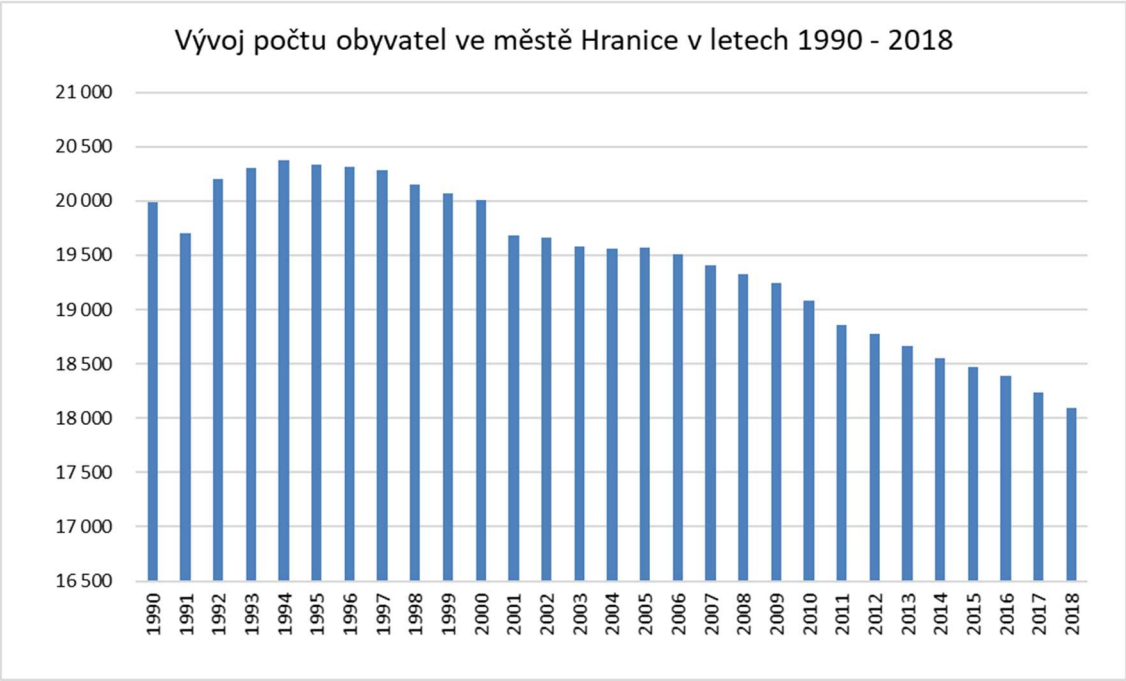
Převážná část dotazovaných obyvatel se nacházela přímo ve městě Hranice, mnohem menší skupinou dotazovaných byli obyvatelé ze spádových oblastí (Drahotuše, Střítež nad Ludinou, Radíkov, Jindřichov,…).



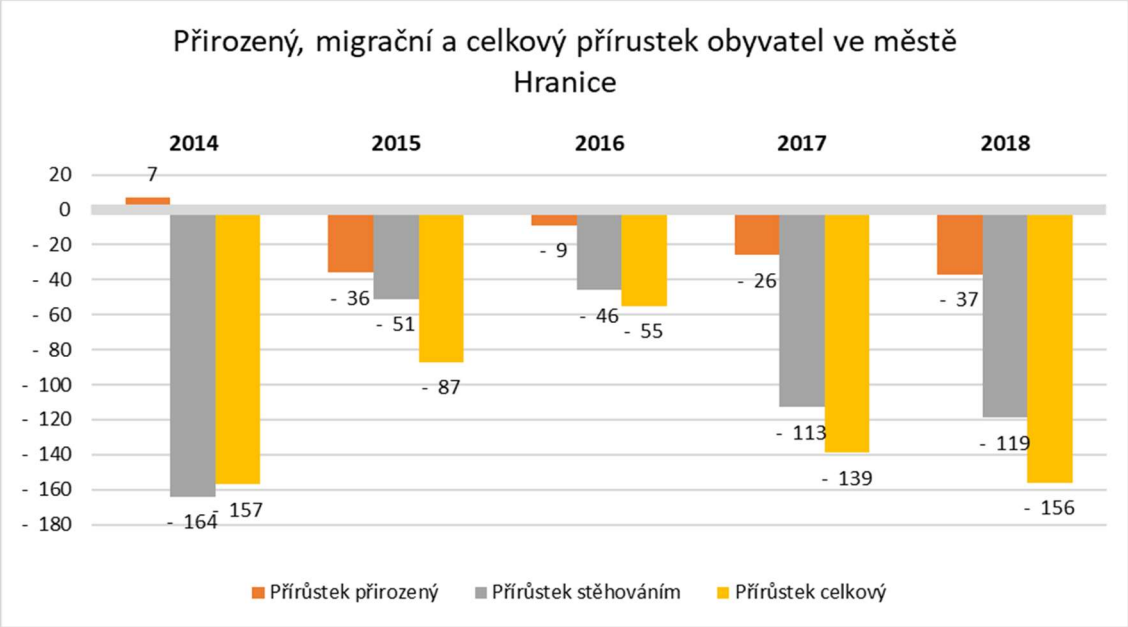
Obrázek 17: Zastoupení dotazovaných domácností dle místa bydliště, zdroj UDIMO 11/2019

- **inventarizace dat na podkladu statistických obvodů dle ČSÚ**

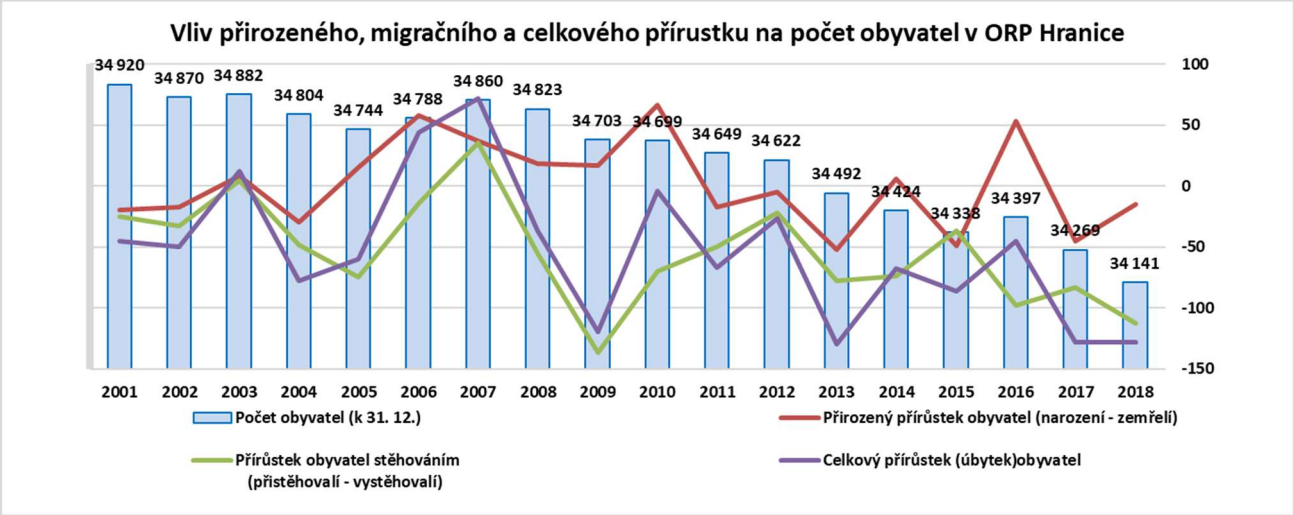
Pohyb obyvatelstva ČR za 1. – 3. čtvrtletí 2019:
Během prvních tří čtvrtletí letošního roku vzrostl počet obyvatel České republiky o 31,4 tisíce na 10,68 milionu. Většinu přírůstku zajistila zahraniční migrace. Počet živě narozených dětí i počet zemřelých meziročně mírně poklesl.



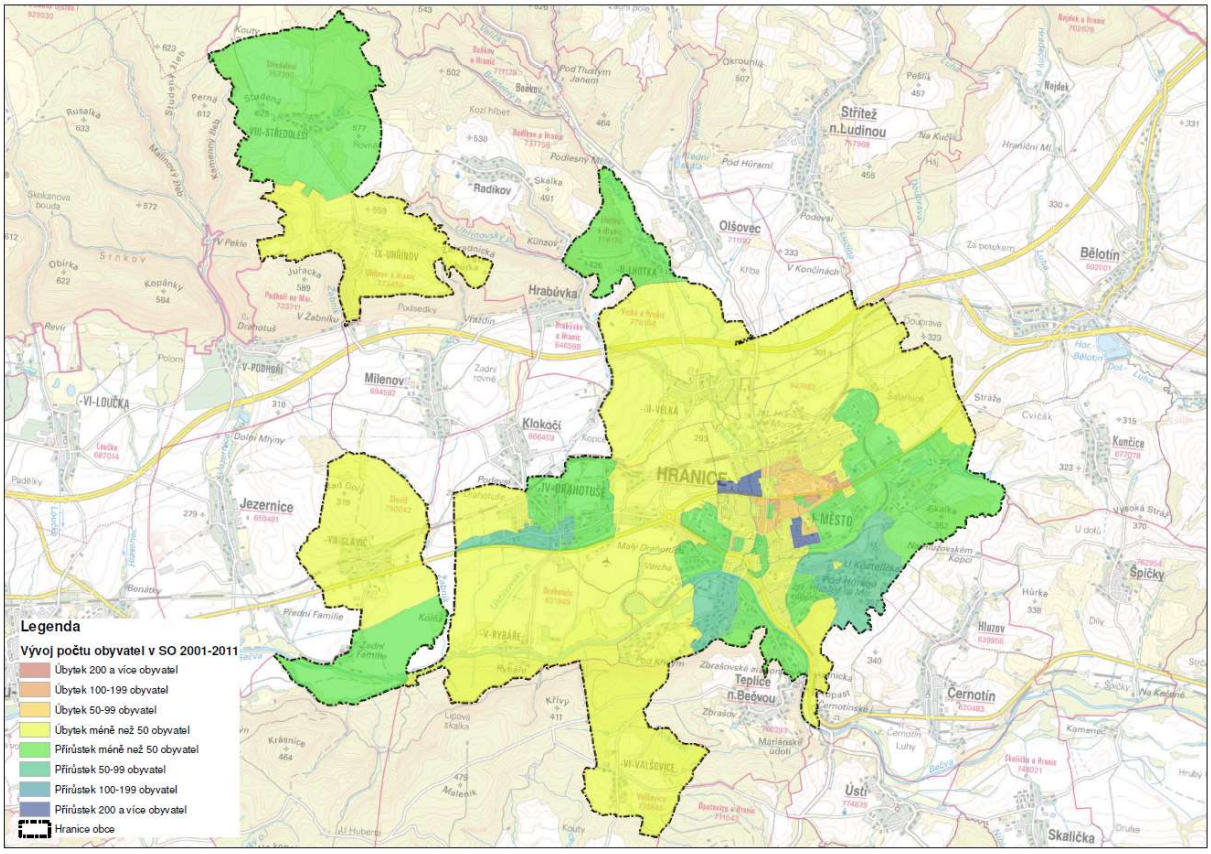
Obrázek 18: Graf vývoje počtu obyvatel ve městě Hranice v letech 1990 – 2018, zdroj ČSÚ



Obrázek 19: Graf Přirozeného, migračního a celkového přírůstku obyvatel ve městě Hranice, zdroj ČSÚ



Obrázek 20: Graf přirozeného, migračního a celkového přírůstku obyvatel v ORP Hranice, zdroj ČSÚ



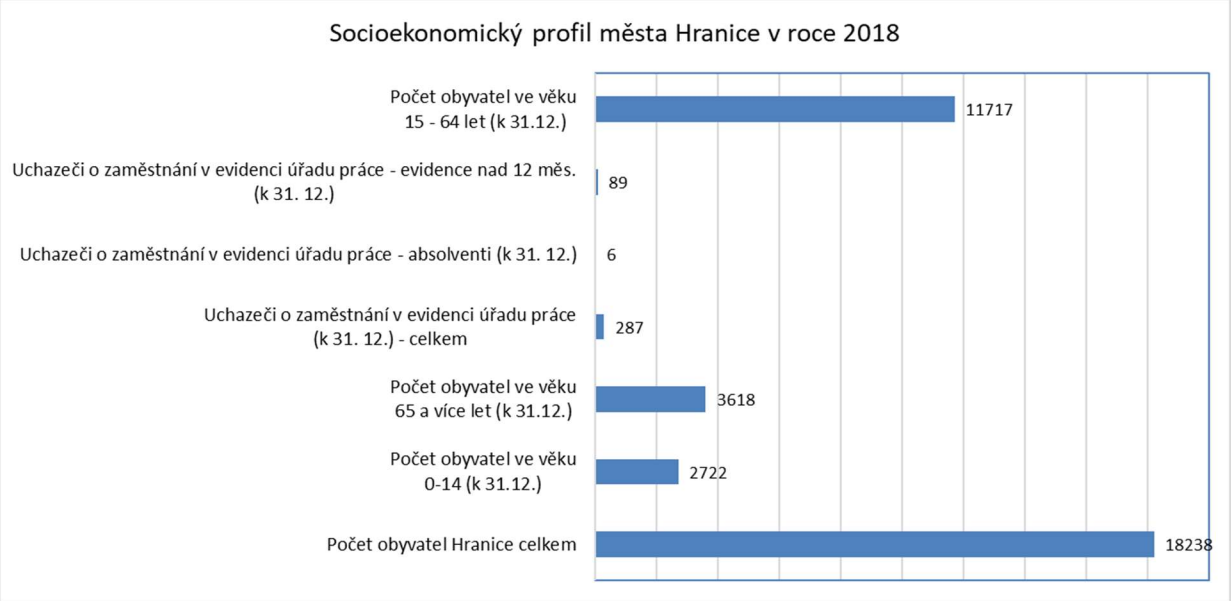
Obrázek 21: Vývoj počtu obyvatel v SO v letech 2001 - 2011, zdroj ČSÚ

- **obyvatelstvo, demografická struktura (obyvatelé, zaměstnanci, studenti – jejich rozmístění během dne):**

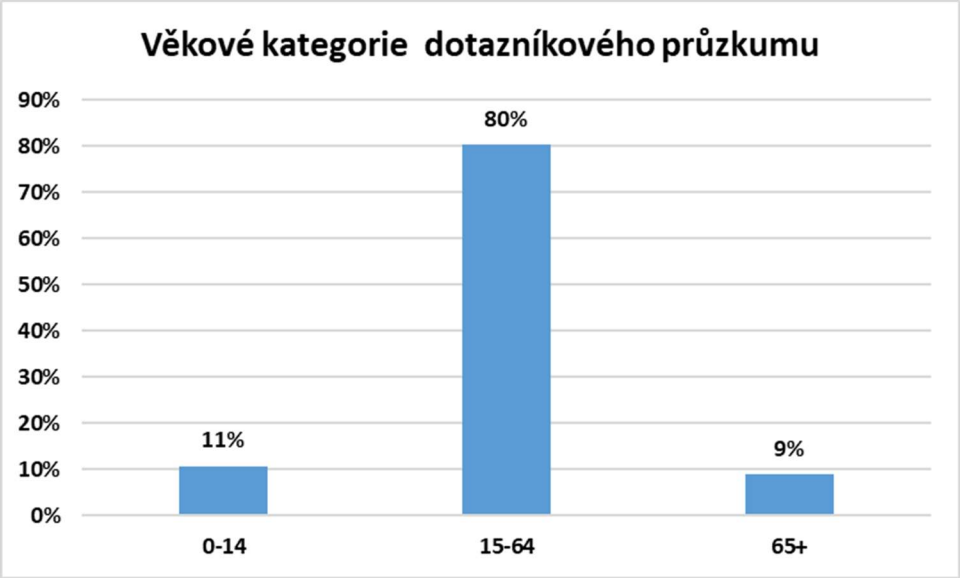
Tabulka 6: Významní zaměstnavatelé v Hranicích, Zdroj: MěÚ Hranice 01/2020

Město:	Hranice					
Nejvýznamnější zaměstnavatelé	Počet zaměstnanců	Počet zaměstnanců dojíždějících z Olomouce	Počet zaměstnanců dojíždějících z Prostějova	Počet zaměstnanců dojíždějících z Přerova	V organizaci probíhají aktivity VaV (ano/ne)	Počet ostatních dojíždějících
SSI Schäfer s.r.o.	1250	18	3	48	ne	
Armáda ČR	1100				ne	733
Henniges Hranice, s.r.o.	520					
Smiths Medical Czech Republic a.s.	500					
Nemocnice Hranice a.s.	474	21	1	45	ano	235
Tondach Česka republika s.r.o.	453					
SIGMA PUMPY Hranice, s.r.o.	289					
Medi-Globe s.r.o.	292					většina dojíždí u Oder
KROK CZ, v.o.s.	540	2	0	21	ne	133
Cement Hranice, akciová společnost	180	1	0	2	ano	50% z okolních vesnic v regionu Hranice
AVL Moravia s.r.o.	282	6	1	14	ano	187
CZECH ETIMEX s.r.o.	91	3	1	4	ne	53
CIDEM Hranice, a.s.	132					
United Polymers, s.r.o.	108	1	0	8	ne	14

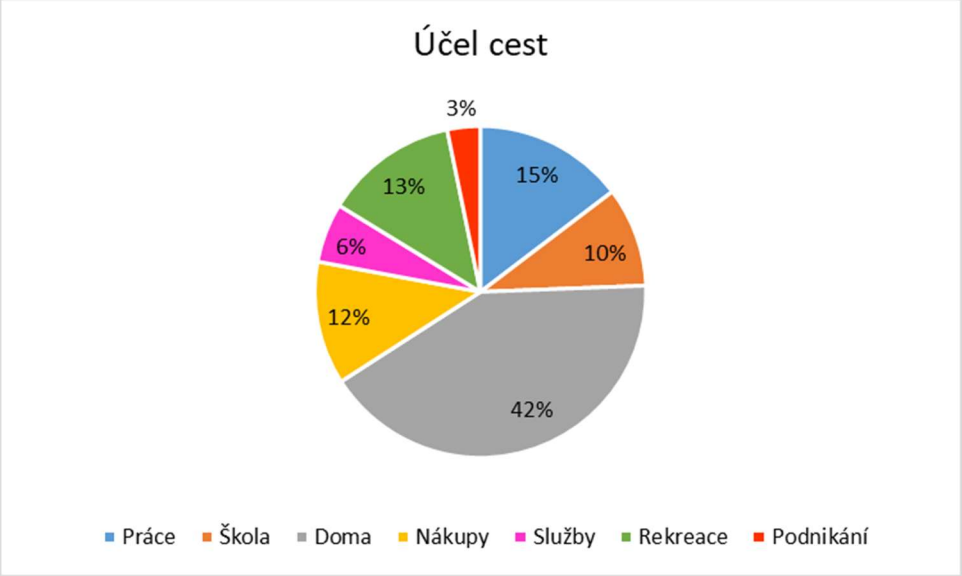
- **socioekonomický profil území:**



Obrázek 22: Graf socioekonomického profilu města Hranice, zdroj ČSÚ

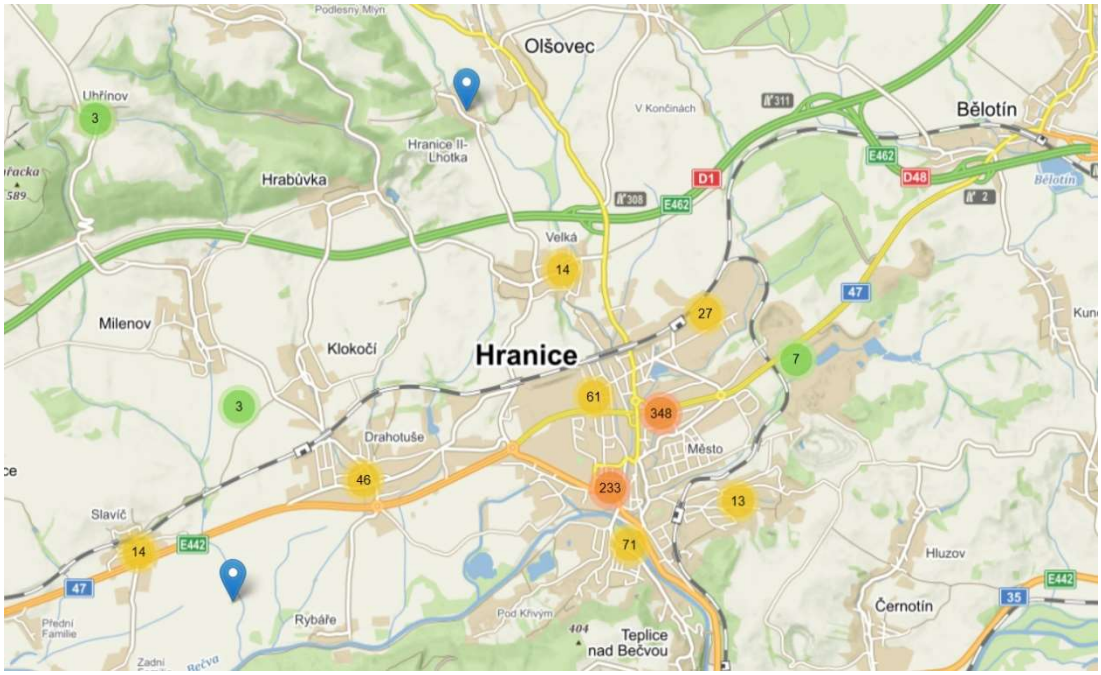


Obrázek 23: Graf věkové zastoupení obyvatelstva v průzkumu domácností, zdroj UDIMO 11/2019

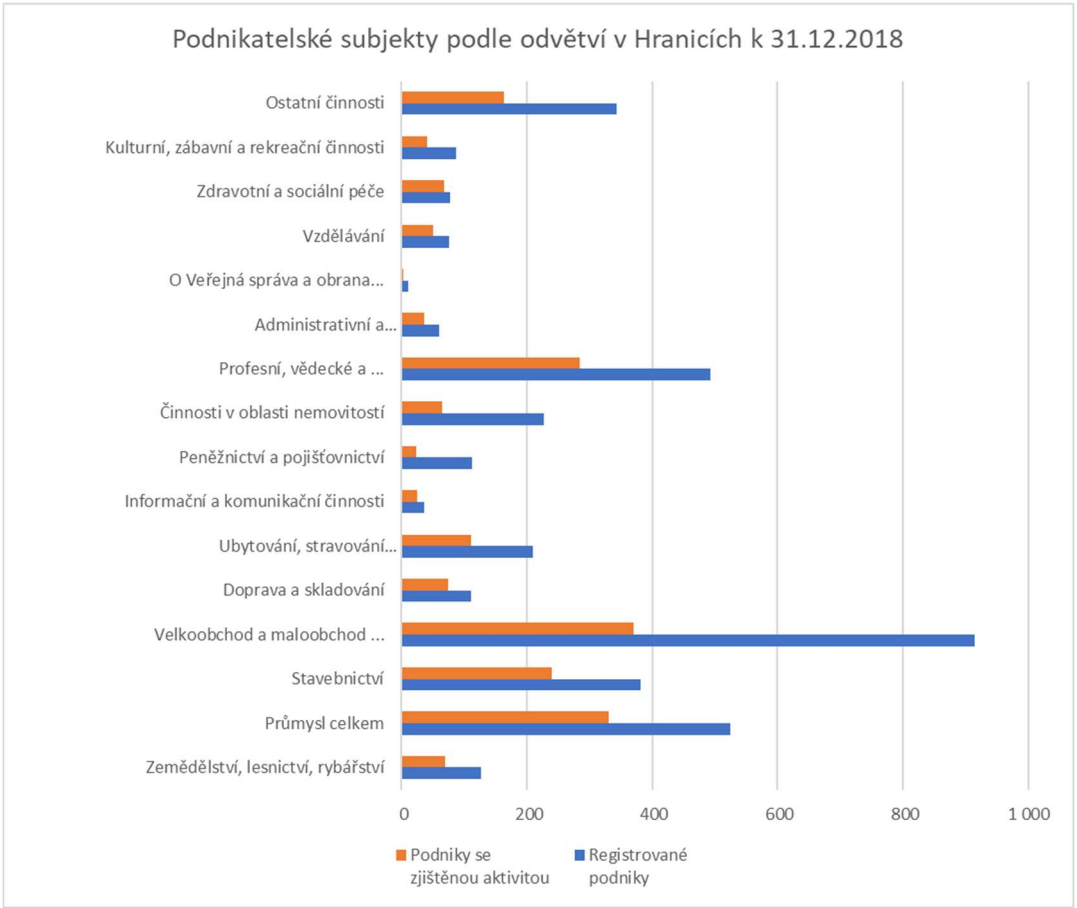


Obrázek 24: Graf cest dle účelu z dotazníkového průzkumu, zdroj: UDIMO 11/2019

- **zaměstnání, podnikání, inventarizace služeb:**



Obrázek 25: Mapa rozložení podnikatelských aktivit v Hranicích, zdroj www.kurzy.cz



Obrázek 26: Graf podnikatelských subjektů podle odvětví k 31.12.2018, zdroj ČSÚ

V Hranicích má sídlo 3901 podnikatelských subjektů, z toho 1980 aktivních, zdroj ČSÚ k 31.12.2018. V současnosti patří mezi nejvýznamnější průmyslové lokality CTP Park Hranice (sídlo několika společností), v severovýchodní části hranic sídlí SSI Schäfer s.r.o. a SIGMA PUMPY HRANICE, s.r.o. Zastoupení průmyslu je oproti samotnému městu Hranice v ostatních obcích zastoupen jen minimálně.

Tabulka 7: Nejvýznamnější zaměstnavatelé dle počtu zaměstnanců, zdroj www.hbi.cz

1000 – 1499
SSI Schäfer s.r.o.
500 - 999
Henniges Hranice, s.r.o.
KROK CZ, v.o.s.
250 - 499
Nemocnice Hranice a.s.
TONDACH Ceská republika s.r.o.
SIGMA PUMPY HRANICE, s.r.o.
Smiths Medical Czech Republic a.s.
AVL Moravia s.r.o.
Medi-Globe s.r.o.
Eagle Eyes a.s.
200 - 249
DAS Czech Republic s.r.o.
100 - 199
Cement Hranice, akciová společnost
CIDEM Hranice, a.s.
CZECH ETIMEX s.r.o.
United Polymers, s.r.o.
EKOLTES Hranice, a.s.
50 - 99
PARAGAN s.r.o.
ERCE CZ, s.r.o.
Piešťanský X-Force a.s.
GR electronic, spol. s r.o.

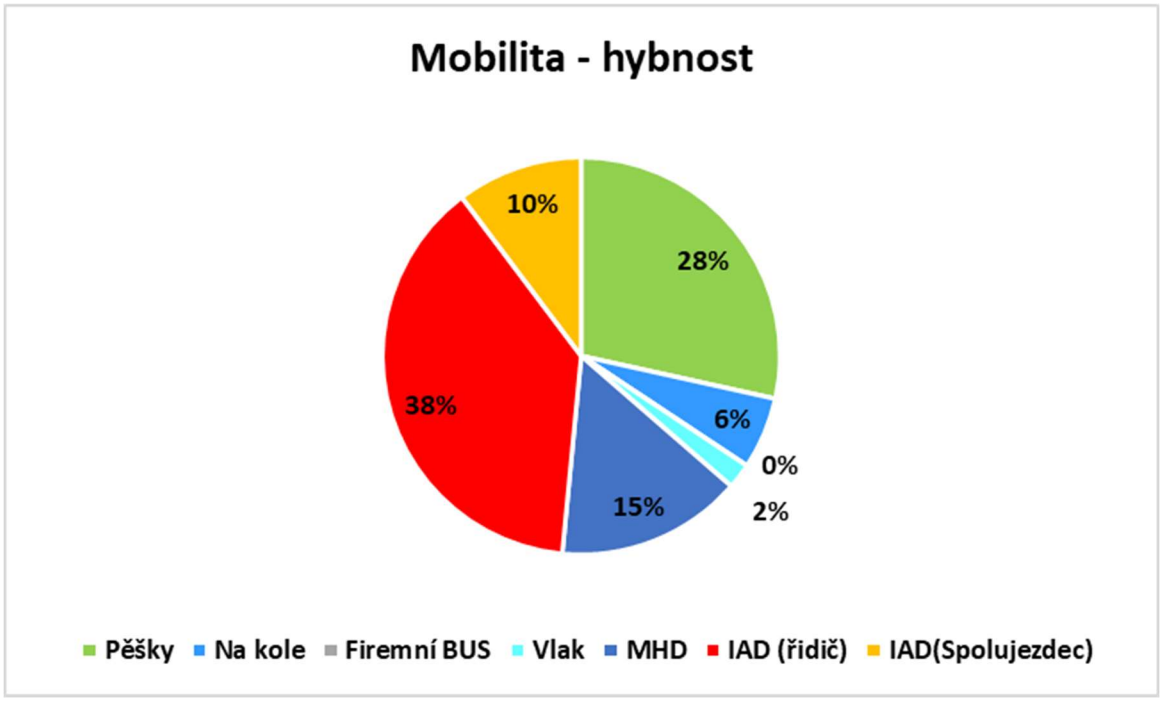
- **rekreace a volnočasové aktivity:**
    1. Městská kulturní zařízení
        a. Městská knihovna
        b. Městské muzeum a galerie
        c. Informační centrum
        d. Středisko kultura
    2. Stará střelnice
    3. Plovárna Hranice
    4. Lázně Teplice nad Bečvou
    5. Zbrašovské aragonitové jeskyně
    6. Hranická propast
    7. Arboretum Hranice

K dalším rekreačním a volnočasovým aktivitám lze přičíst soukromá zařízení – popsány v kapitole 6.1. Program rozvoje města Hranice 2020-2030.

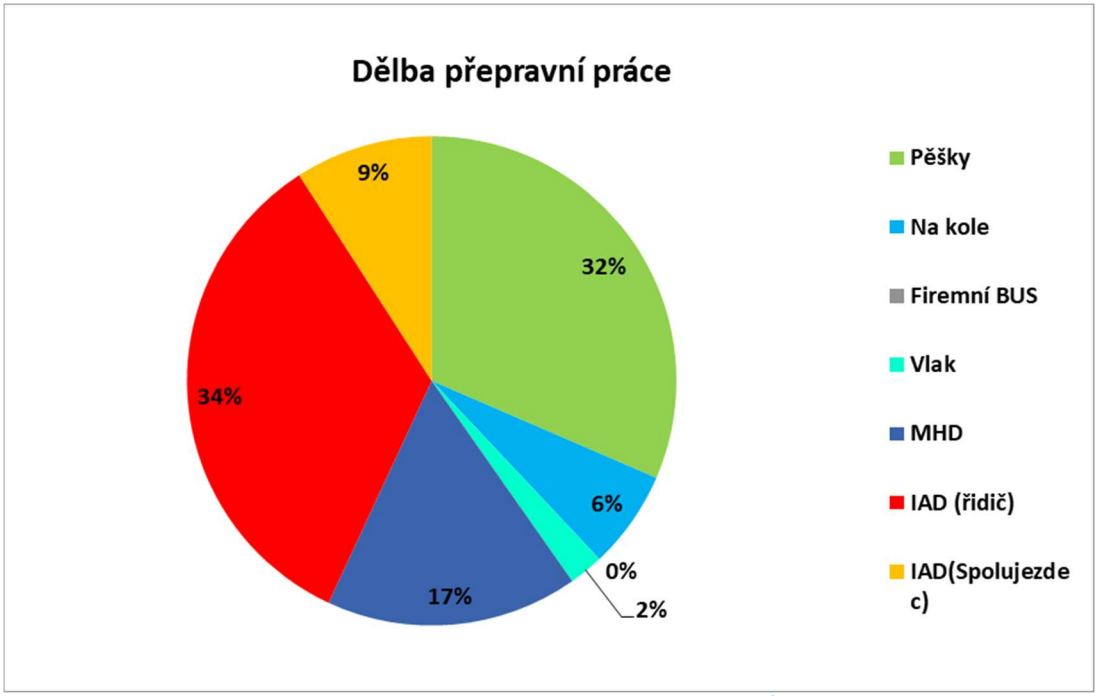
- **mobilita (hybnost), dělba přepravní práce, průměrná přepravní vzdálenost dle módů dopravy:**

Tabulka 8: Časová vzdálenostní dostupnost jednotlivých lokality autem, na kole a veřejnou hromadnou dopravou (VHD)

	Dojezdové časy				1			2			3			4			5			6			7			8	
		Oblast	Centrum			Autobusové nádraží			Kaufland			Lidl			Aquapark			CTP park			Průmyslová zóna			Nemocnice		
		Ulice	Masarykovo nám.			Nádražní			Družstevní			Nová			Žáčkova			přední brána			Tovární			Zborovská		
		IAD/kolo/VHD	Auto	VHD	kolo	Auto	VHD	kolo	Auto	VHD	kolo	Auto	VHD	kolo	Auto	VHD	kolo	Auto	VHD	kolo	Auto	VHD	kolo	Auto	VHD	kolo
1	sídliště	Struhlovsko	5	8	6	6	12	8	5	20	7	6	13	10	5	12	9	5	17	8	8	15	10	4	9	6
2	sídliště	Na Hrázi	2	9	3	4	8	6	4	14	4	4	12	7	5	20	7	4	24	8	6	24	8	3	12	4
3	sídliště	Kolárova	2	11	2	4	10	8	3	19	6	4	13	8	3	22	5	3	21	7	6	16	10	3	8	5
4	sídliště	Hromůvka	3	18	6	5	11	8	4	21	2	3	12	4	6	27	11	6	28	11	7	10	8	2	5	3
5	sídliště	Nová	5	21	9	3	4	5	2	12	4	0,46	2	0,31	7	28	14	6	31	12	5	7	5	2	6	3
6	sídliště	Cementářské s.	5	18	10	4	9	7	4	16	6	2	9	3	8	28	14	6	32	14	6	24	9	2	9	3
7	rodinné domy	Drahotuše	5	16	14	7	20	18	6	25	15	6	22	17	6	32	12	3	16	8	9	24	20	6	18	17
8	rodinné domy	Velká	6	22	16	5	9	11	5	21	11	6	16	12	7	34	18	3	24	8	7	25	13	6	18	15
		Průměr	4,1	15,4	8,3	4,4	9	7	3,6	17,2	4,6	3,492	10,4	5,862	5,2	21,8	9,2	4,8	24,2	9,2	6,4	14,4	8,2	2,8	8	4,2
	Dojezdová vzdálenost																									
		Oblast	Centrum			Autobusové nádraží			Kaufland			Lidl			Aquapark			CTP park			Průmyslová zóna			Nemocnice		
		Ulice	Masarykovo nám.			Nádražní			Družstevní			Nová			Žáčkova			přední brána			Tovární			Zborovská		
		IAD/kolo/VHD	Auto	VHD	kolo	Auto	VHD	kolo	Auto	VHD	kolo	Auto	VHD	kolo	Auto	VHD	kolo	Auto	VHD	kolo	Auto	VHD	kolo	Auto	VHD	kolo
1	sídliště	Struhlovsko	1,9	1,7	1,4	3	3	2,1	2,3	7,6	1,8	3	5,2	2,5	2,2	2,8	2,2	2,6	2	2,2	3,6	7,2	2,8	2	2	1,6
2	sídliště	Na Hrázi	0,73	0,92	0,73	2,2	1,8	1,7	1,4	1,3	0,99	2,3	2,8	1,9	2,2	3,1	1,8	2,7	3,6	2,1	2,8	2,7	2,3	1,3	1,2	0,98
3	sídliště	Kolárova	0,87	1,5	0,46	2,3	2,4	2,4	1,6	7	1,6	2,4	4,5	2,1	1,5	4,5	1,3	2	2,9	2	3	3,3	3	1,4	1,4	1,4
4	sídliště	Hromůvka	1,4	4,8	1,3	2,7	2,9	1,9	2	5,7	0,47	1,3	2,6	0,96	3	5,9	2,6	3,5	5,1	2,6	3,4	3,1	2	0,66	0,31	0,66
5	sídliště	Nová	2,5	2,3	1,9	1,3	1,3	1,1	0,77	2,8	0,77	0,29	0,14	0,14	4,1	8,1	3,1	3,6	5,9	2,9	1,9	2,3	1,1	0,8	2,1	0,66
6	sídliště	Cementářské s.	2,7	4,4	2,2	1,8	1,9	1,6	1,4	3,3	1,4	0,71	0,87	0,7	4,2	8,4	3,3	3,6	6,8	3,5	2,5	2,8	2,3	0,79	2	0,79
7	rodinné domy	Drahotuše	3,9	4	4	5,1	5,7	4,9	4,3	6	4,2	4,7	7,3	4,6	4,4	8	3,4	2,5	2,2	2,2	5,6	9,3	5,5	4,8	6,5	4,7
8	rodinné domy	Velká	3,9	5,1	3,9	3	3,2	2,7	3,1	4,5	2,7	3,4	4,2	3,1	4,4	6,7	4,,5	1,9	7,2	1,9	3,7	4,2	3,4	4,2	6,1	3,6



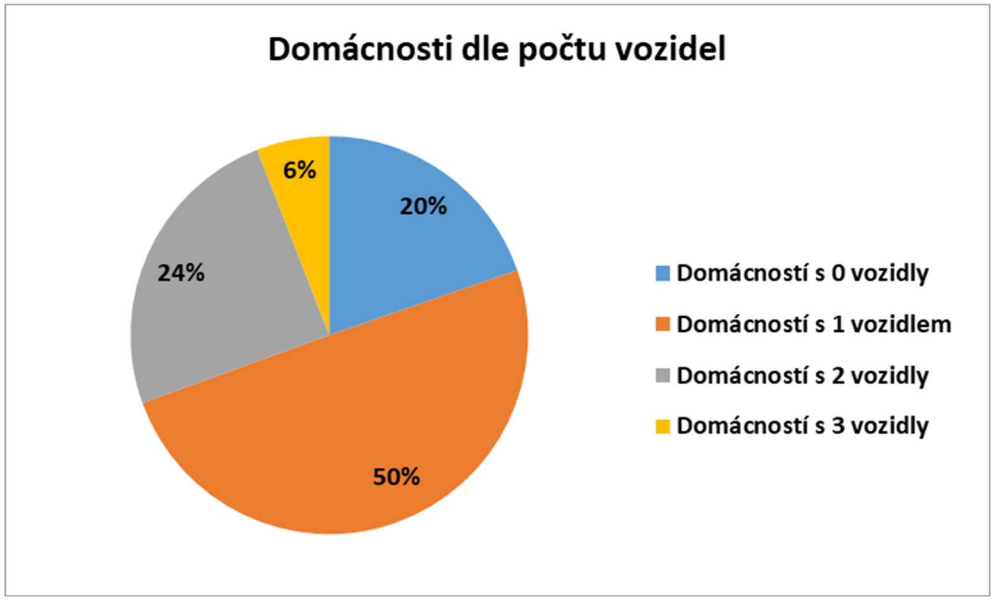
Obrázek 27: Mobilita dle dotazníkového průzkumu, zdroj: UDIMO 11/2019



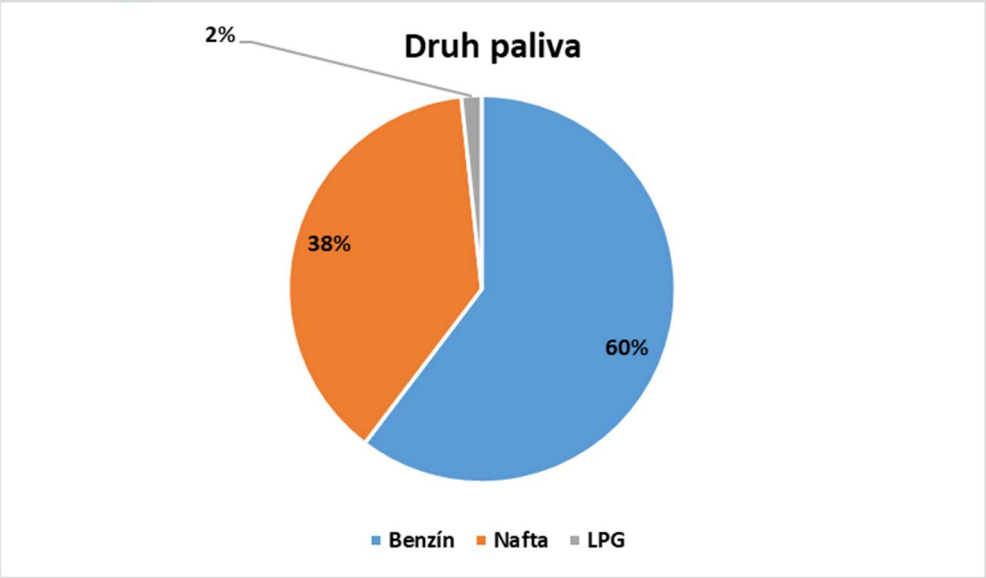
Obrázek 28: Dělba přepravní práce dle dotazníkového průzkumu, zdroj: UDIMO 11/2019

- **motorizace/automobilizace, historie a vývoj**

Stupeň automobilizace v Hranicích vychází na 448 vozidel na 1000 obyvatel (2,61 osoba/domácnost). Lze předpokládat, že stupeň automobilizace v následujících letech bude stoupat.

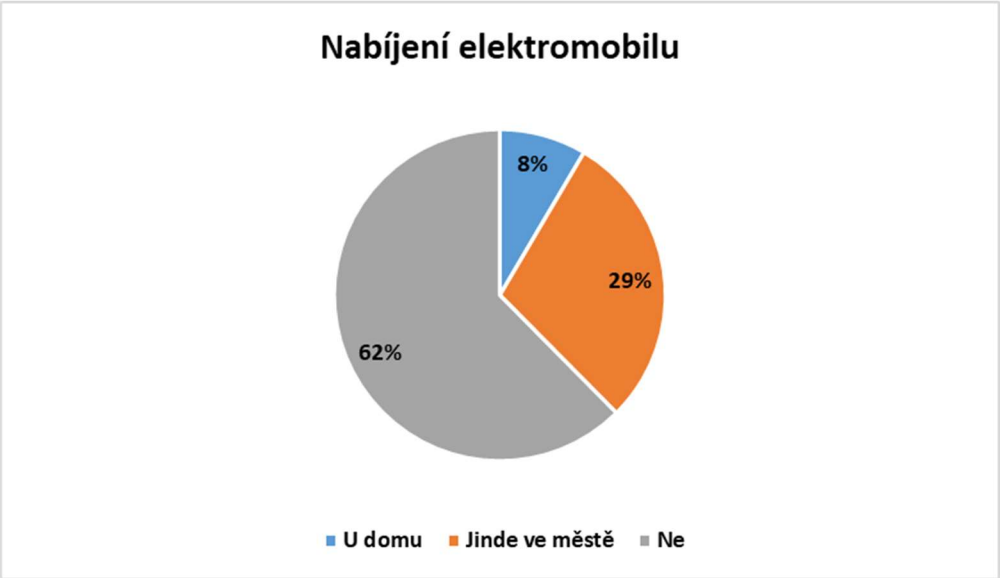


Obrázek 29: Motorizace dle dotazníkového průzkumu, zdroj: UDIMO 11/2019



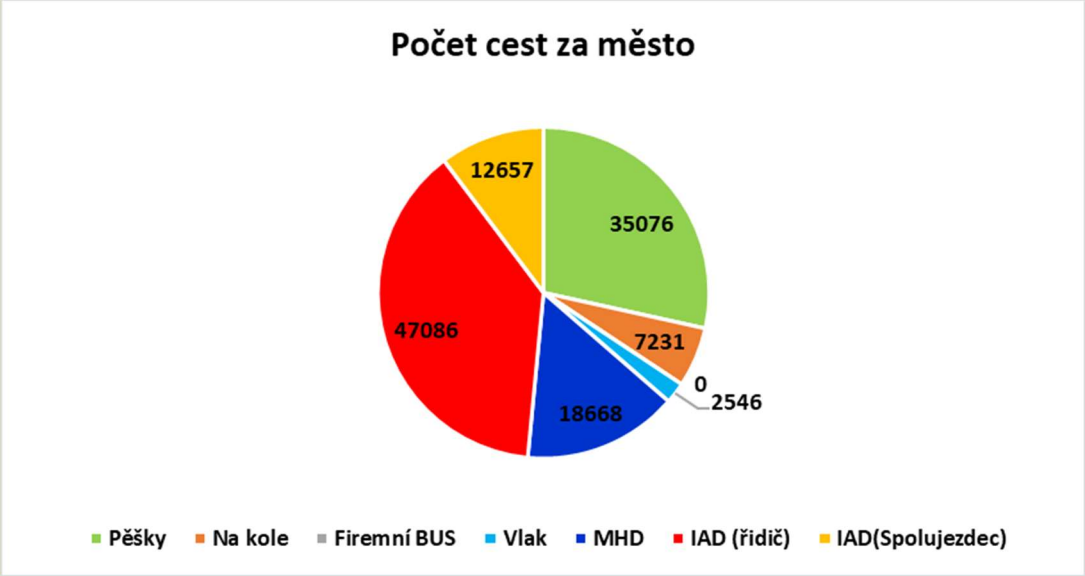
Obrázek 30: Druh paliva dle dotazníkového průzkumu, zdroj: UDIMO 11/2019

Obrázek 31: Vývoj automobilizace dle dotazníkového průzkumu, zdroj: UDIMO 11/2019

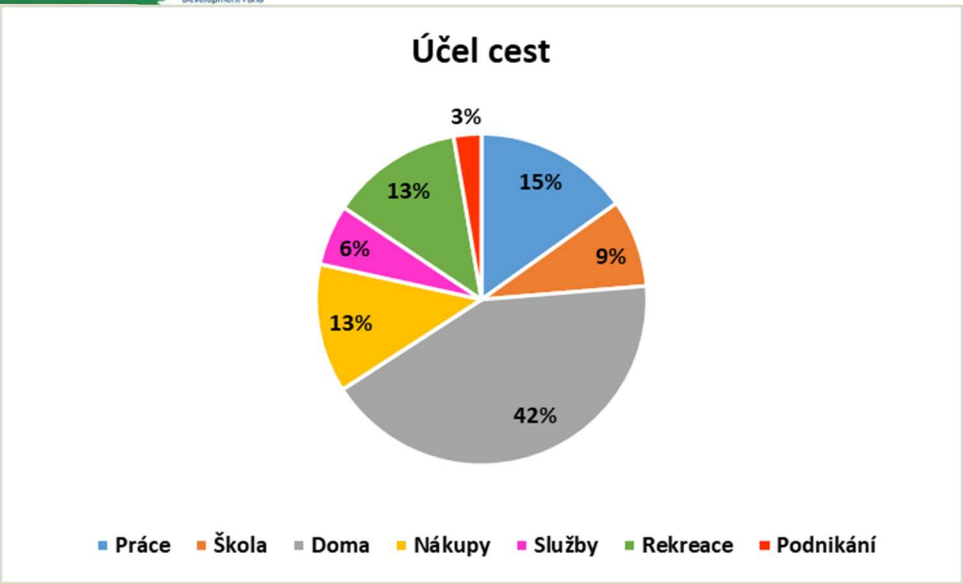


Obrázek 32: Využití možnosti dobíjecích stanic dle dotazníkového průzkumu, zdroj: UDIMO 11/2019

- **přepravní objemy a ukazatele osobní a nákladní dopravy**

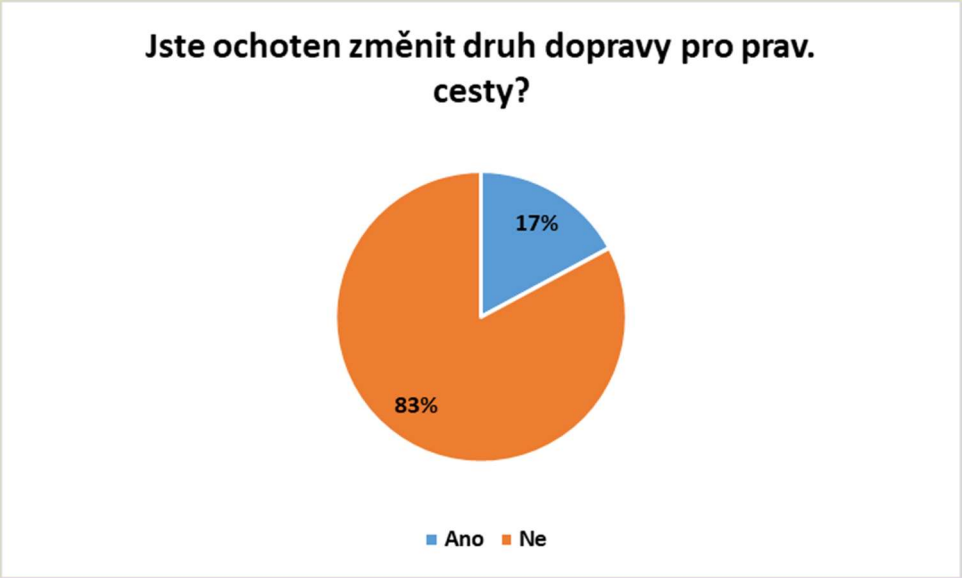


Obrázek 33: Počet cest za město dle dotazníkového průzkumu (za prac. den), zdroj: UDIMO 11/2019



Obrázek 34: Účel cest za město dle dotazníkového průzkumu (za prac. den), zdroj: UDIMO 11/2019

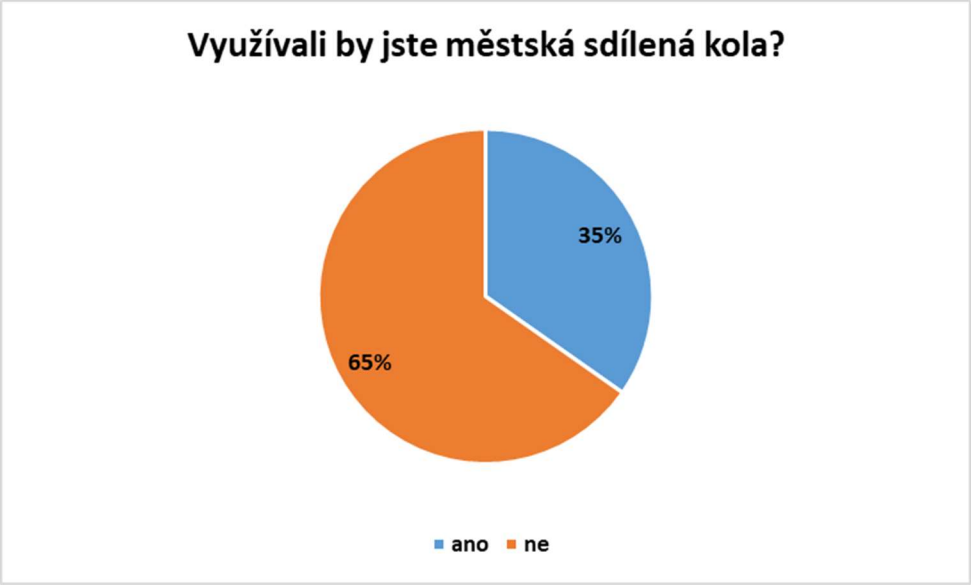
- **přepravní vztahy, vnější relace**



Obrázek 35: Ochota tazatelů změnit druh dopravy, zdroj: UDIMO 11/2019

- **Doplňující informace z dotazníkového průzkumu:**

Obrázek 36: Doplňují informace z dotaz. průzkumu, zdroj: UDIMO 11/2019



Obrázek 37: Alternativní doprava dle dotaz. průzkumu, zdroj: UDIMO 11/2019

Obrázek 38: Možnost zakoupení parkovacího místa ve městě dle dotaz. průzkumu, zdroj: UDIMO 11/2019

- **SWOT analýza poptávky po mobilitě:**

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
• sídlo velkých zaměstnavatelů, • dobrá dopravní dostupnost, • dvě průmyslové zóny	• pokles počtu obyvatel a podnikatelských subjektů, • závislost ekonomiky města na velkých zaměstnavatelích • pohodlí obyvatel
PŘÍLEŽITOSTI	**HROZBY**
• spolupráce města s podnikateli, • podpora technického a řemeslného vzdělání a vzniku nových pracovních příležitostí	• potenciální růst automobilové dopravy • pokračování demografického vývoje v důsledku záporného přírůstku, • legislativní změny s dopadem na podnikání, • nezájem studentů o tech. obory a řemesla

10.2. Individuální automobilová doprava, pozemní komunikace

Za účelem získání údajů o tranzitní, cílové a vnitroměstské dopravě, byl proveden směrový dopravní průzkum, potřebný pro získání matice přepravních vztahů.

- **stav sítě pozemních komunikací**

Pozemní komunikace se ve městě dělí na silnice a místní komunikace.
Silnice jsou rozděleny na ty ve vlastnictví státu, kterými jsou dálnice, rychlostní komunikace a silnice I. tříd a n ve vlastnictví kraje, kterými jsou silnice II. a III. tříd. Účelové komunikace jsou ve vlastnictví města Hranice.

Obrázek 39: Zatřízení komunikací, zdroj: www.rsd.cz

Tabulka 9: Spokojenost tazatelů s jednot. druhy dopravy (známkováno jako ve škole 1-5), zdroj UDIMO

Cesty a silnice	Chodníky a přechody	Cyklostezky	VHD	Parkování	Bezpečnost
2,90	2,09	1,89	1,93	3,31	2,23

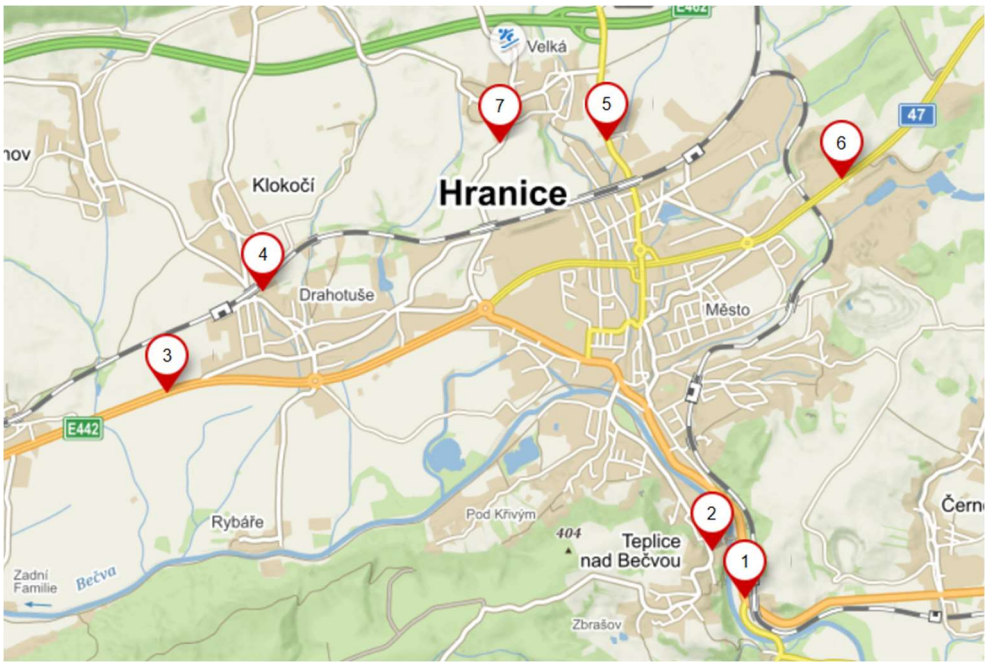
- **základní komunikační skelet, dopravní kostra města:**
    1. silnice I/35 Hranice – Hustope če nad Bečvou (- Valašské Meziříčí)
    2. silnice I/47 (Lipník nad Bečvou -) Slavičín – Hranice – B ělotín (- Odry – Ostrava)
    3. silnice II/440 - ulice kpt. Jaroše, Purgešova, tř. 1. máje, Alešova, Potštátská a dále na sever
    4. ulice Komenského
    5. silnice III/44022 mezi Velkou a Hrabůvkou
    6. silnice III/44016 mezi Bělotínem a Stříteží
    7. silnice II/439 mezi Ústím a k říž. se sil. II/438
    8. silnice II/438 mezi křižovatkou s I/35 a Opatovicemi

- **přepravní vztahy, intenzita dopravy, obsazení vozidel:**

Tabulka 10: Sčítání dopravy provedené ŘSD v roce 2016 na území města Hranic, zdroj www.rsd.cz

č. komunikace	úsek	osobní automobily + dodávky	lehká nákladní vozidla	těžká nákladní vozidla, vč. přívěsu	autobusy	celkem
35	7-0141	7918	923	380	74	9295
35	7-0142	7384	813	314	116	8627
35	7-0151	7384	813	314	116	8627
47	7-0353	7357	750	356	28	8491
47	7-0354	6937	548	278	20	7783
47	7-0356	5899	580	224	59	6762
440	7-2296	5419	453	258	66	6196
440	7-2292	6879	597	167	255	7898
440	7-2291	9860	600	27	231	10718
440	7-5861	3728	165	13	190	4096

- **tranzitní doprava dle provedených měření:**



Obrázek 40: Přehled měřených stanovišť tranzitní dopravy, zdroj UDIMO

Autobus 24 hodin

		201	202	203	204	205	206	207	Celkem
0		44	19	30	12	37	30	0	
1	67		2	0	0	0	0	0	70
2	14	0		0	0	0	0	0	14
3	26	2	0		0	0	2	0	30
4	12	0	0	0		0	0	0	12
5	42	0	2	0	0		0	0	44
6	19	0	0	0	0	2		0	21
7	0	0	0	0	0	0	0		0
Celkem		46	23	30	12	39	32	0	362

Tranzit	12
Celkem	362
% tranzit	3%

Obrázek 41: 24hod. matice autobusové dopravy dle měřených stanovišť, zdroj UDIMO

Lehké nákladní 24 hodin

		201	202	203	204	205	206	207	Celkem
0		353	16	183	0	58	135	12	
1	262		0	23	2	0	5	2	295
2	21	0		0	0	0	0	0	21
3	346	26	0		2	0	19	0	392
4	14	2	0	0		0	0	0	16
5	77	2	0	0	0		2	0	81
6	90	12	2	7	0	0		0	111
7	19	2	0	0	0	0	0		21
Celkem		397	19	213	5	58	160	14	1694

Tranzit	109
Celkem	1694
% tranzit	6%

Obrázek 42: 24hod. matice lehké nákl. dopravy dle měřených stanovišť, zdroj UDIMO

Střední nákladní 24 hodin

		201	202	203	204	205	206	207	Celkem
0		71	0	221	70	97	60	2	
1	50		0	59	0	12	0	0	121
2	0	0		0	0	0	0	0	0
3	223	62	0		2	2	2	0	292
4	53	0	0	2		0	0	0	56
5	63	0	0	0	0		0	0	63
6	79	0	0	0	2	0		0	81
7	0	0	0	0	0	0	0		0
Celkem		133	0	282	74	111	63	2	1134

Tranzit	144
Celkem	1134
% tranzit	13%

Obrázek 43: 24hod. matice střední nákladní dopravy, dle měřených stanovišť, zdroj UDIMO

Kamiony 24 hodin

	201	202	203	204	205	206	207	Celkem
0		335	0	73	23	7	289	0	
1	268		0	80	0	0	5	0	352
2	0	0		0	0	0	0	0	0
3	303	115	0		5	0	82	0	505
4	14	0	0	0		0	0	0	14
5	77	7	0	2	0		0	0	86
6	208	7	0	69	0	0		0	283
7	0	0	0	0	0	0	0		0
Celkem		464	0	224	28	7	376	0	1967

Tranzit	372
Celkem	1967
% tranzit	19%

Obrázek 44: 24hod. matice - kamiony, dle měřených stanovišť, zdroj UDIMO

Osobní 24 hodin

	201	202	203	204	205	206	207	Celkem
0		4382	865	3942	731	2805	2986	617	
1	4041		70	404	28	278	162	30	5014
2	796	88		44	7	19	23	9	986
3	3642	448	79		60	63	387	53	4733
4	770	28	5	60		5	26	16	909
5	2735	204	32	35	9		26	5	3046
6	2707	88	32	255	7	35		12	3137
7	425	28	5	46	2	7	0		513
Celkem		5266	1088	4786	844	3211	3610	742	34665

Tranzit	3220
Celkem	34665
% tranzit	9%

Obrázek 45: 24hod. matice - OA, dle měřených stanovišť, zdroj UDIMO

CELKEM

	201	202	203	204	205	206	207	Celkem
0		5185	900	4449	835	3004	3500	631	
1	4689		72	566	30	290	172	32	5851
2	831	88		44	7	19	23	9	1021
3	4539	653	79		70	65	493	53	5952
4	863	30	5	63		5	26	16	1007
5	2993	213	35	37	9		28	5	3320
6	3103	107	35	331	9	37		12	3633
7	443	30	5	46	2	7	0		534
Celkem	6307	1130	5536	963	3427	4241	759	39822	

Tranzit	3857
Celkem	39822
% tranzit	10%

Obrázek 46: 24hod. matice – kordony celkem, dle měřených stanovišť, zdroj UDIMO

Po sečtení jednotlivých matic vychází 24 intenzita dopravy 39822 vozidel na jeden pracovní den, na 7 stanovištích.

- **úroveň kvality přepravy, dostupnost území:**

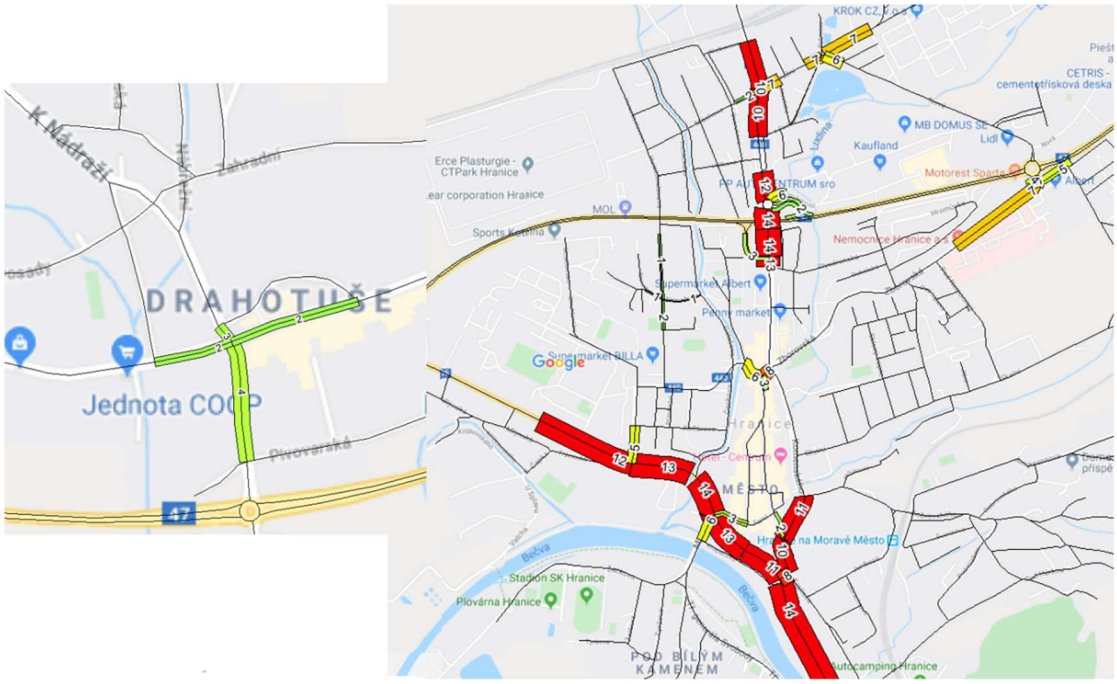
V rámci dotazníkového průzkumu byla řešena otázky kvality (výhody/nevýhody) jednotlivých druhů dopravy. V níže uvedené tabulce jsou důvody nevyužitelnosti zvolených druhů dopravy, hodnotili respondenti v rámci průzkumu domácností.

Tabulka 11: Důvody nepoužívání jednotl. DP pro pravidelné cesty dle dotazovaných respondentů, zdroj. UDIMO

Důvod pravidelného nepoužívání DP	Dopravní prostředek (DP)				
	Auto	Kolo	firemní bus	Vlak	MHD
Cena	48	0	23	16	15
Vzdálenost k zastávce	0	0	10	118	51
Doba přepravy	4	65	16	56	85
Časová poloha/četnost	2	0	13	68	102
Pohodlí, počasí	4	168	34	144	133
Přestupy/návaznost	1	3	14	62	62
Parkování	40	24	0	0	0
Vlastnictví vozidla či oprávnění	116	62	0	0	0
Zdravotní důvody	5	29	6	10	5
Bezpečnost	13	84	6	4	8

Z uvedené tabulky vyplývá, že největší problém s železniční dopravou vidí respondenti ve velké vzdálenosti ke stanicím a nedostatečném pohodlí během přepravy.
U MHD panuje nespokojenost s dobou přepravy, četností spojů a pohodlím (cesta na zastávku, čekání na spoj,…).
Kolo jako dopravní prostředek není používání vzhledem k počasí (roční období - zima), délce trasy, vlastnictví a ze strachu o bezpečnost.
U osobních automobilů je problémem cena provozu či pořízení vozidla, parkování a absence řidičského průkazu.

- **Orientační kapacity křižovatek na základě dat z křižovatkových průzkumů:**



Obrázek 47: Intenzity dopravy vozidel celkem, zdroj křižovatkový průzkum UDIMO

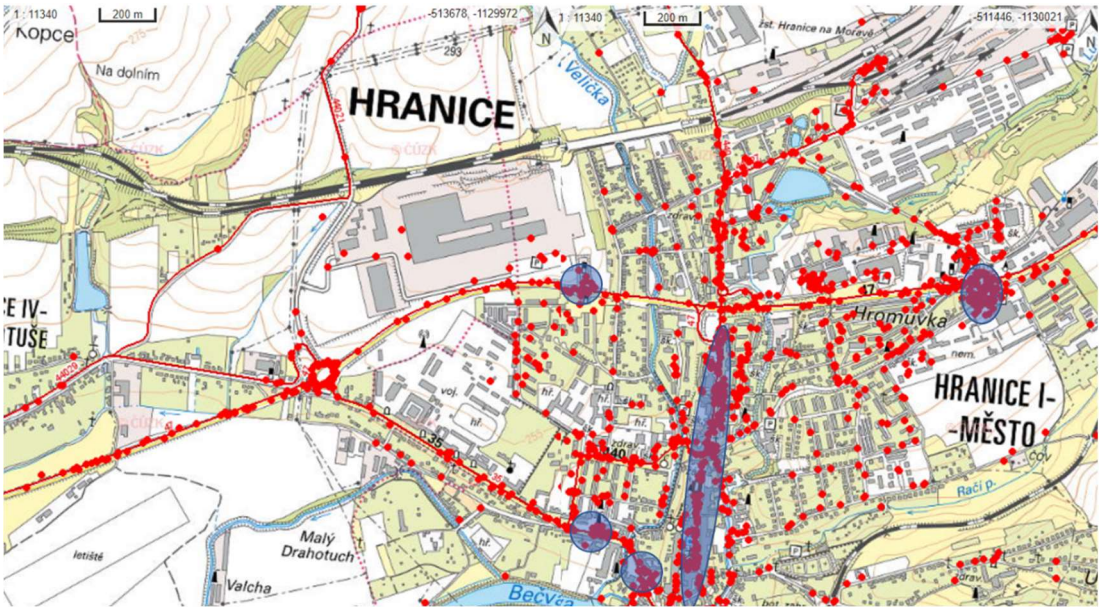
Tabulka 12: Kapacitní posouzení křižovatek na základě provedeného průzkumu, zdroj. UDIMO

Křižovatka	Intenzita na vjezdech	Úroveň kvality dopravy	Hodnocení
1. Máje x Olomoucká	15305	C	Vyhovuje
Zborovská x Bělotínská	10509	A	Vyhovuje
ČSA x Mostní	17783	D	Vyhovuje
Nám. Osvobození x K Nádraží	5040	A	Vyhovuje
Kpt. Jaroše x ČSA	15265	F	Nevyhovuje
1. Máje x Nádražní	17133	F	Nevyhovuje
Nádražní x Nová	10085	B	Vyhovuje
Teplická x Svatoplukova	11231	A	Vyhovuje
1. Máje x Družstevní	17623	B	Vyhovuje
8. Května x Centrum	8664	A	Vyhovuje
Přísady x ČSA	17080	F	Nevyhovuje
1. Máje x Zborovská	18200	E	Nevyhovuje
Palackého x Zborovská	7900	A	Vyhovuje
Komenského x Skalní	11525	B	Vyhovuje
Hřbitovní x Jurikova	2575	A	Vyhovuje
Velká	2975	A	Vyhovuje

- **organizace dopravy, dopravně zklidněné oblasti**

ZÁKOS je tvořen stykovými a průsečnými křižovatkami. Ve městě se nachází dvě okružní křižovatky (+ dvě mimo intravilán města) a jedna mimoúrovňová křižovatka. Pro převážnou část křižovatek je použito světelné zařízení.

- **závady a problémové oblasti, nehodové lokality (dle podkladů Policie ČR, posouzení dle Metodiky identifikace a řešení míst častých dopravních nehod):**



Obrázek 48: statistické vyhodnocení nehod za posledních 10 let, zdroj jdvm.cz

- **SWOT analýza i**ndividuální automobilové dopravy

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
• Dostupnost dálnice D1 • Dostatečná kapacita komunikací ve městě • Příprava SV a SZ obchvatu města	• Oddalování realizace „Palačovské spojky“ • Nehodovost na ul. Tř. 1. Máje a Komenského
PŘÍLEŽITOSTI	**HROZBY**
• Výstavba „Palačovské spojky“ (Lešná-Palačov) • Zvýšení podílu udržitelné dopravy	• Růst intenzity dopravy za 10 let

10.3. Parkovací politika (doprava v klidu, statická doprava)

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

Dále byl proveden 12hod. průzkum obsazení aktuální nabídky parkovacích míst a odhad jejich obrátkovosti na významných odstavných parkovištích v centru města v pracovní den;

- **oblasti regulace, nástroje a způsoby**

Parkování v centru města je regulováno zpoplatněným časovým omezením. Tato regulace je dostatečná pro zajištění maloobchodu a služeb v centru. V sídlištích není zaveden žádný způsob regulace, kde by regulace vedla spíše k nelegálním způsobům parkování a užívání služeb obchodních řetězců.

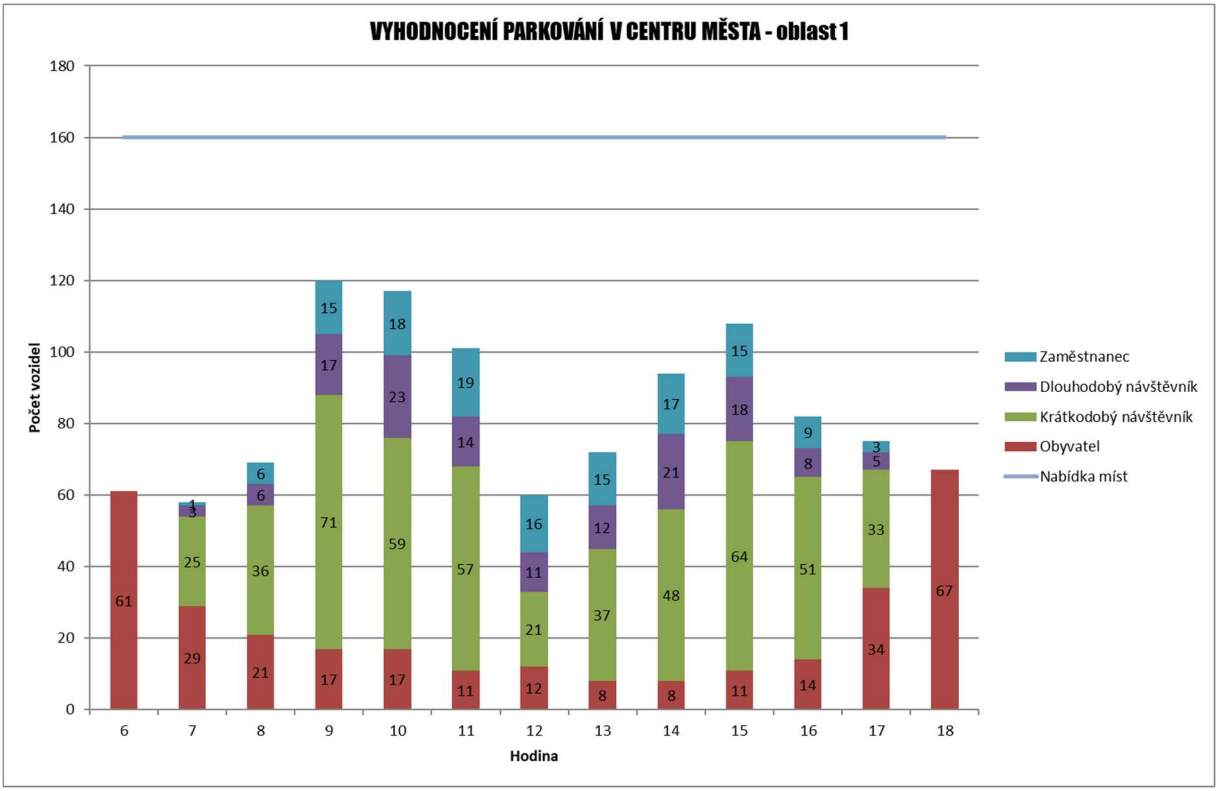
- **technologie obsluhy P+G, přestupní terminály**

Dle provedených průzkumů je patrno, že ve vybraných sídlištích obyvatelé parkují dále od svého bydliště, což je viditelné na přiložených výkresech, kde stupeň automobilizace jedné zóny je nadprůměrný a vedlejší podprůměrný.
Rekonstrukcí autobusového nádraží na přestupní terminál pro železniční dopravu, MHD, automobilovou + parkovací místa, vč. cyklistické dopravy (úschova kol) by se zvýšila atraktivita využívání MHD.

- **bilance nabídky, bilance uživatelských skupin, využití nabídky**

Tabulka 13: Vyhodnocení parkování od Masarykova nám. Po Pernštějnské náměstí, zdroj. UDIMO

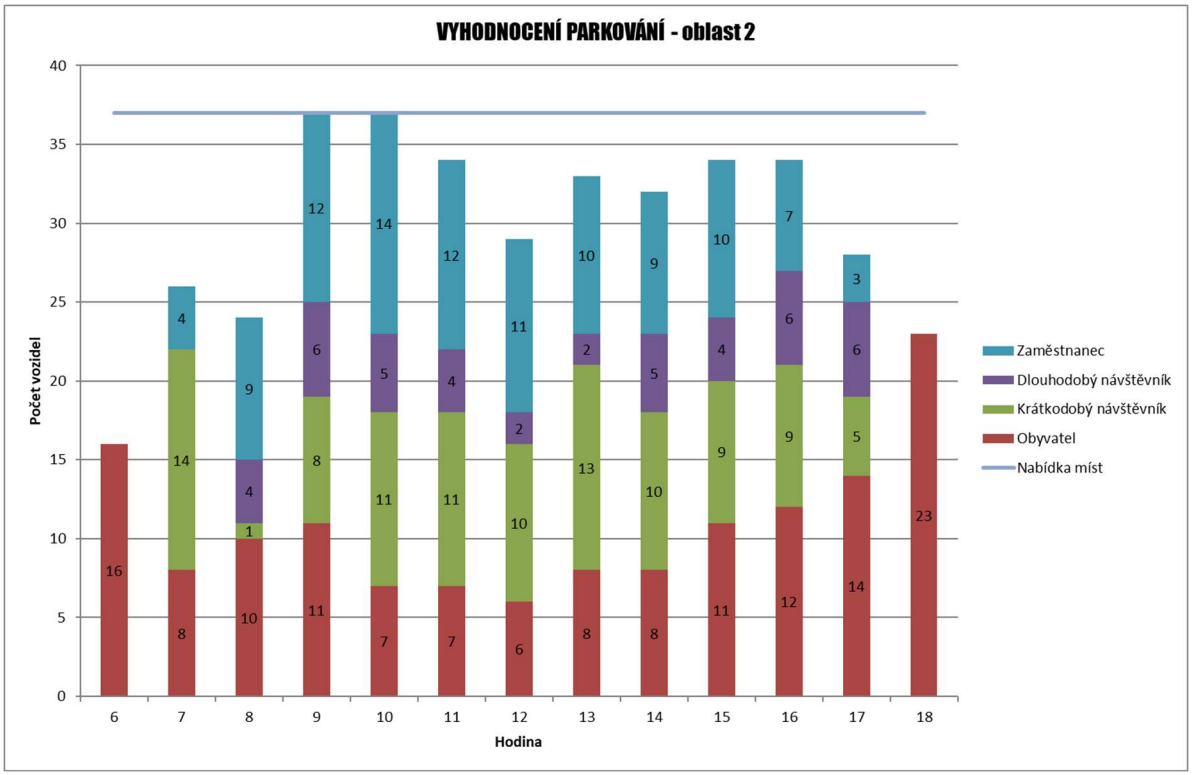
VYHODNOCENÍ PARKOVÁNÍ						
	Hranice	Oblast 1 - Masarykovo náměstí po Pernštejnské náměstí				
Hodina	Obyvatel	Krátkodobý návštěvník	Dlouhodobý návštěvník	Zaměstnanec	Dohromady	Nabídka míst
6	61				61	160
7	29	25	3	1	58	160
8	21	36	6	6	69	160
9	17	71	17	15	120	160
10	17	59	23	18	117	160
11	11	57	14	19	101	160
12	12	21	11	16	60	160
13	8	37	12	15	72	160
14	8	48	21	17	94	160
15	11	64	18	15	108	160
16	14	51	8	9	82	160
17	34	33	5	3	75	160
18	67				67	160
Celkem	**310**	**502**	**138**	**134**	**1084**	



Obrázek 49: Graf parkování v centru (Masarykovo nám. - Pernštějnské náměstí, zdroj UDIMO

Tabulka 14: Vyhodnocení parkování ul. Komenského, zdroj. UDIMO

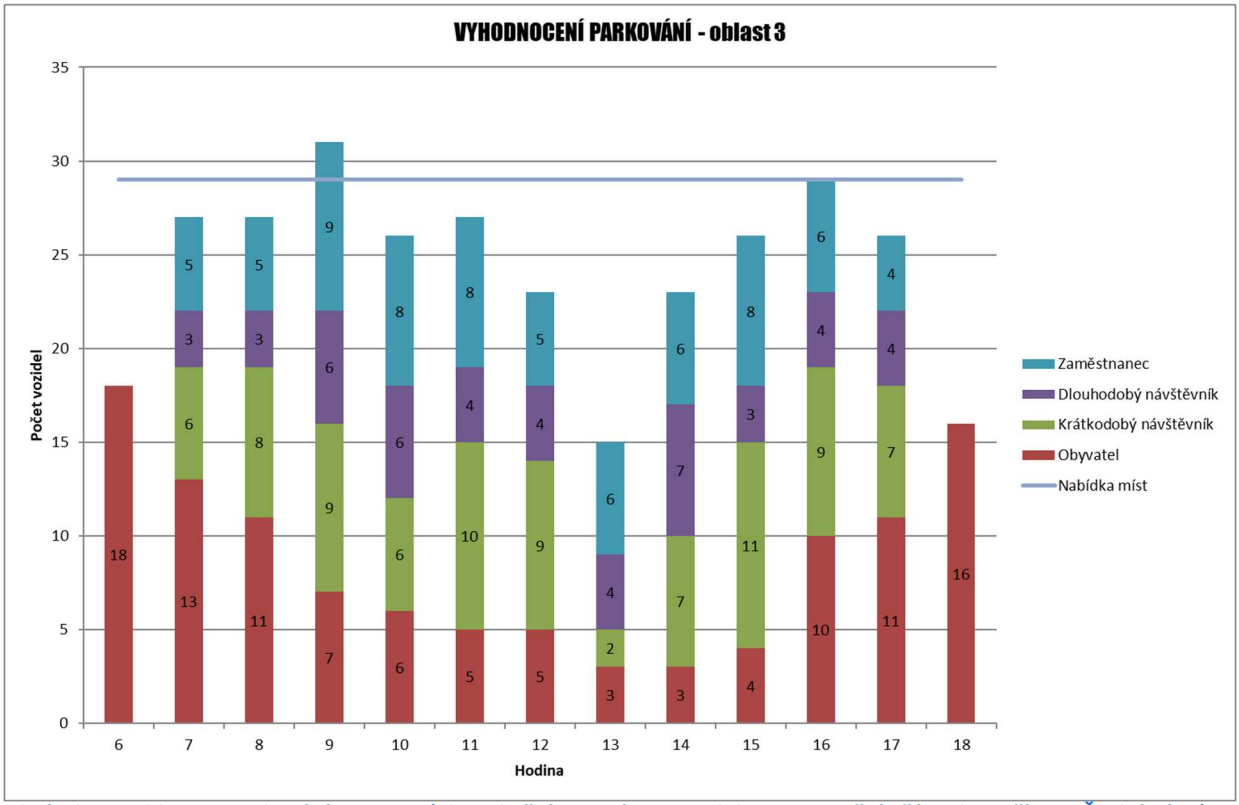
VYHODNOCENÍ PARKOVÁNÍ						
	Hranice	Oblast 2 - ul. Komenského, mimo soukromé parkovací stání				
Hodina	Obyvatel	Krátkodobý návštěvník	Dlouhodobý návštěvník	Zaměstnanec	Dohromady	Nabídka míst
6	16				16	37
7	8	14		4	26	37
8	10	1	4	9	24	37
9	11	8	6	12	37	37
10	7	11	5	14	37	37
11	7	11	4	12	34	37
12	6	10	2	11	29	37
13	8	13	2	10	33	37
14	8	10	5	9	32	37
15	11	9	4	10	34	37
16	12	9	6	7	34	37
17	14	5	6	3	28	37
18	23				23	37
Celkem	**141**	**101**	**44**	**101**	**387**	



Obrázek 50: Oblast 2 - parkování u centra (ul. Komenského), zdroj UDIMO

Tabulka 15: Vyhodnocení parkování ul. Radniční – Farní – Svatoplukova – Potoční - Školní nám., zdroj. UDIMO

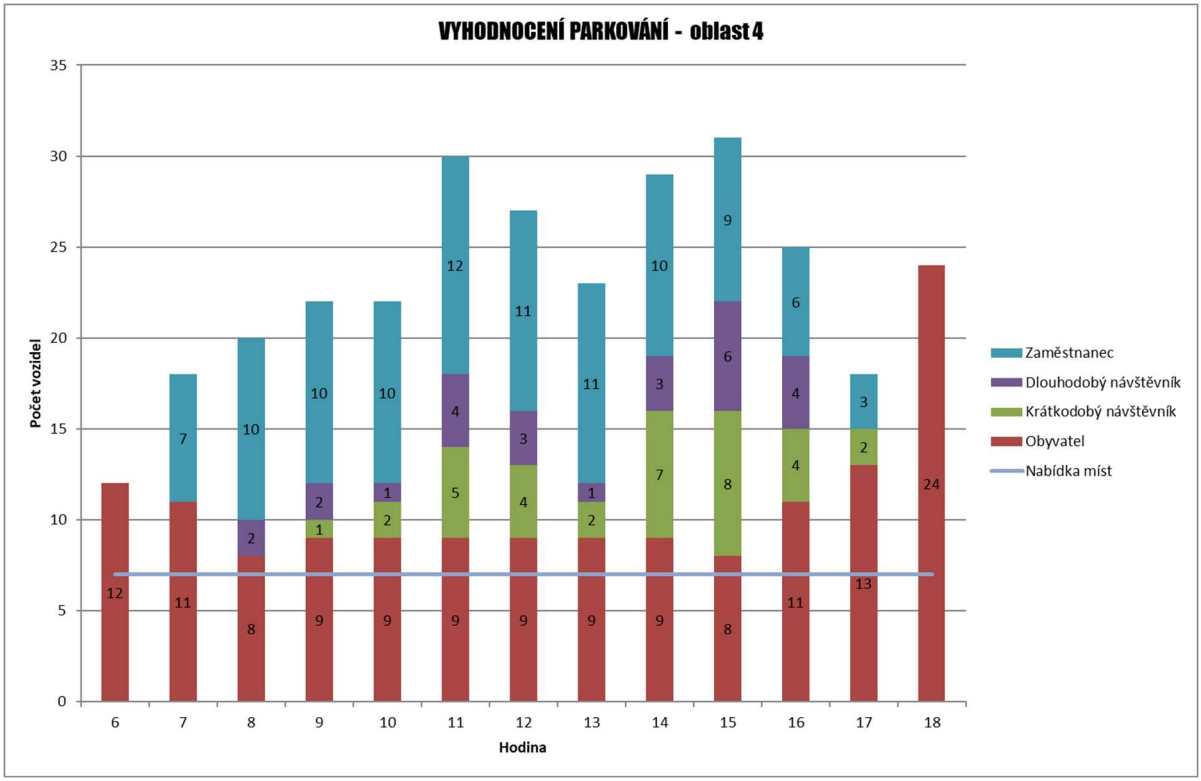
VYHODNOCENÍ PARKOVÁNÍ						
	Hranice	Oblast 3 - ul. Radniční – Farní – Svatoplukova – Potoční - část ul. 28. října - Školní nám.				
Hodina	Obyvatel	Krátkodobý návštěvník	Dlouhodobý návštěvník	Zaměstnanec	Dohromady	Nabídka míst
6	18				18	29
7	13	6	3	5	27	29
8	11	8	3	5	27	29
9	7	9	6	9	31	29
10	6	6	6	8	26	29
11	5	10	4	8	27	29
12	5	9	4	5	23	29
13	3	2	4	6	15	29
14	3	7	7	6	23	29
15	4	11	3	8	26	29
16	10	9	4	6	29	29
17	11	7	4	4	26	29
18	16				16	29
Celkem	**112**	**84**	**48**	**70**	**314**	



Obrázek 51: Oblast 3 - parkování u centra (ul. Radniční – Farní – Svatoplukova – Potoční - část ul. 28. října - Školní nám.), zdroj UDIMO

Tabulka 16: Vyhodnocení parkování ul. Čechova - slepá, zdroj. UDIMO

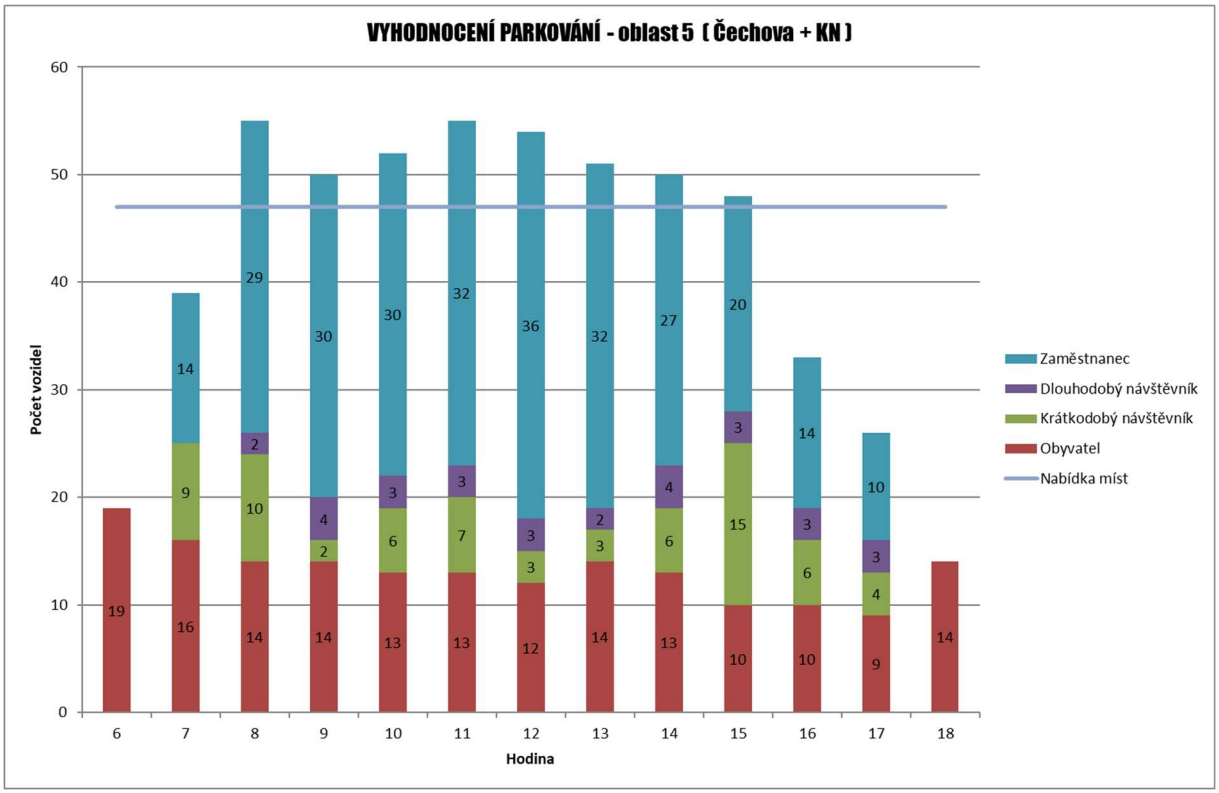
VYHODNOCENÍ PARKOVÁNÍ						
	Hranice	Oblast 4 - ul. Čechova (slepá)				
Hodina	Obyvatel	Krátkodobý návštěvník	Dlouhodobý návštěvník	Zaměstnanec	Dohromady	Nabídka míst
6	12				12	7
7	11			7	18	7
8	8		2	10	20	7
9	9	1	2	10	22	7
10	9	2	1	10	22	7
11	9	5	4	12	30	7
12	9	4	3	11	27	7
13	9	2	1	11	23	7
14	9	7	3	10	29	7
15	8	8	6	9	31	7
16	11	4	4	6	25	7
17	13	2		3	18	7
18	24				24	7
Celkem	**141**	**35**	**26**	**99**	**301**	



Obrázek 52: Oblast 4 - parkování u centra (ul. Čechova - slepá.), zdroj UDIMO

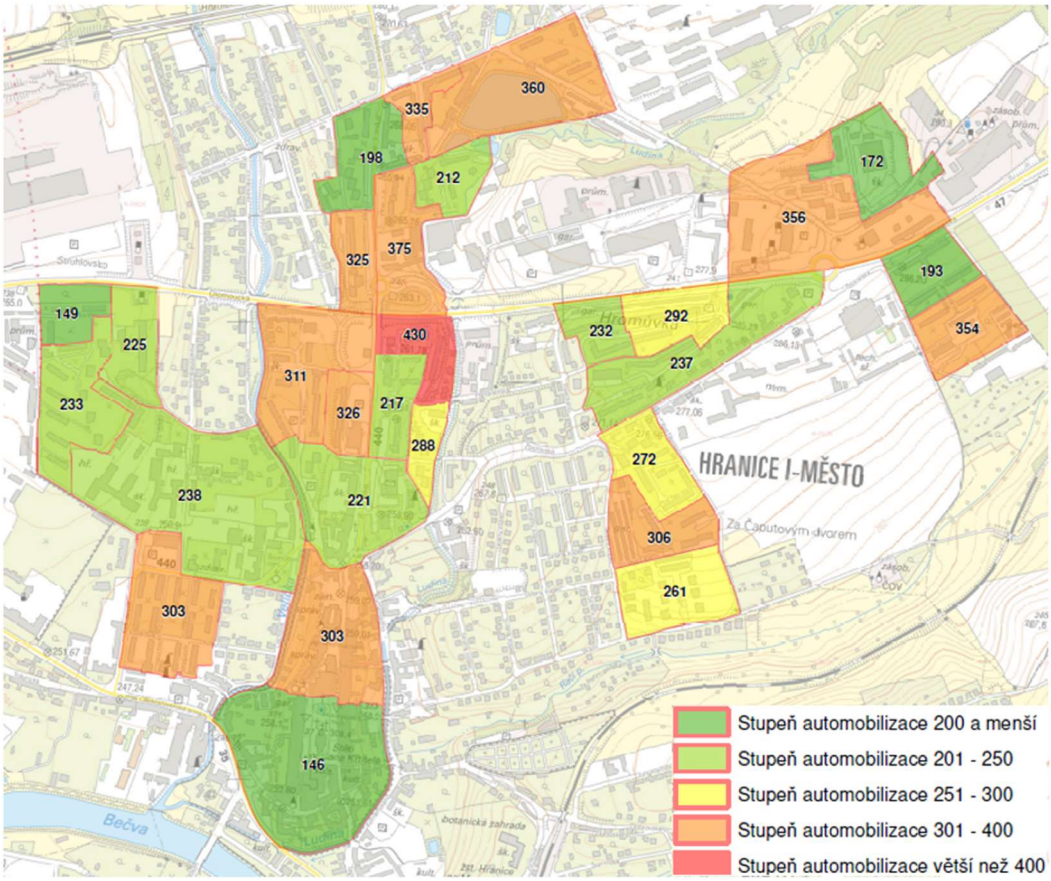
Tabulka 17: Vyhodnocení parkování ul. Čechova, od Šromotova nám. po KÚ, zdroj. UDIMO

VYHODNOCENÍ PARKOVÁNÍ						
	Hranice	Oblast 5 - ul. Čechova, od Šromotova nám. po KÚ				
Hodina	Obyvatel	Krátkodobý návštěvník	Dlouhodobý návštěvník	Zaměstnanec	Dohromady	Nabídka míst
6	19				19	47
7	16	9		14	39	47
8	14	10	2	29	55	47
9	14	2	4	30	50	47
10	13	6	3	30	52	47
11	13	7	3	32	55	47
12	12	3	3	36	54	47
13	14	3	2	32	51	47
14	13	6	4	27	50	47
15	10	15	3	20	48	47
16	10	6	3	14	33	47
17	9	4	3	10	26	47
18	14				14	47
Celkem	**171**	**71**	**30**	**274**	**546**	

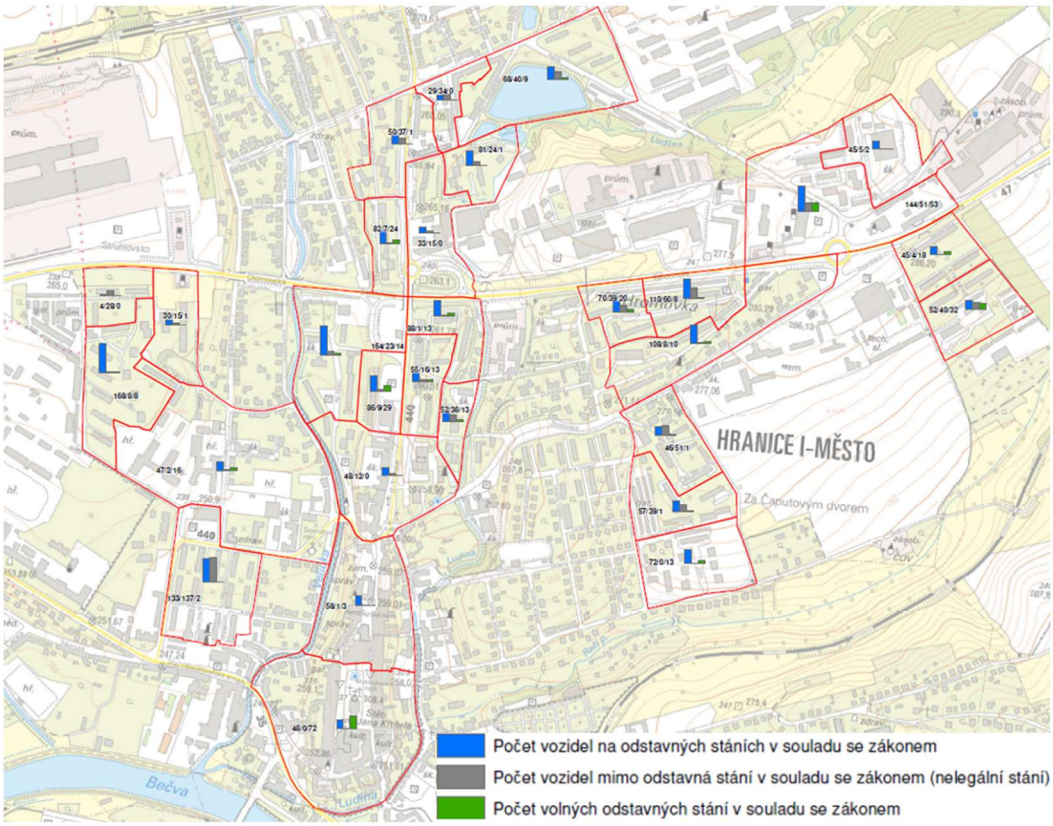


Obrázek 53: Oblast 5 - parkování u centra (ul. Čechova, od Šromotova nám. po KÚ), zdroj UDIMO

- **kvalita dostupnosti území**



Obrázek 54: stupeň automobilizace v bytové zástavbě, zdroj UDIMO



Obrázek 55: odstavování vozidel v bytové zástavbě, zdroj UDIMO

- **závady a problémové oblasti**

Problémové oblasti jsou viditelné na výše uvedených obrázcích a tabulkách. V centru jsou to oblast 4 - ulice Čechova (slepá) a oblast 5 - Čechova od Šromotova nám., další oblasti jsou kapacitně naplněny. V bytové zástavbě je největším problémem parkování vozidel ze sídliště „Galašova“ z jižních částí. Dále se jedná o kapacitní naplnění sídliště na ul. Kolárova.

- **SWOT analýza dopravy v klidu**

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
• Bilance nabídky a poptávky je zvládnutelná (výstavba parkovišť, P+G) kolem centra • Časová regulace stání v centru • Zajištění rezidentního parkování v centru	• Disproporce lokalizace nabídky a poptávky • Poptávka parkování na sídlišti „Galašova“ • Využívání parkovišť obchodních řetězců
PŘÍLEŽITOSTI	**HROZBY**
• Zvýšení podílu udržitelné dopravy • Přechod na elektromobilitu • Možnost realizace etážových stání • Zvýšení atraktivity centra revitalizací	• Růst intenzity dopravy za 10 let • Zavedení závorových systémů u obchodních řetězců

10.4. Veřejná osobní doprava (včetně železnice)

Město Hranice má aktuálně zpracovaný dokument - Nová koncepce MHD v Hranicích (03/2019), který je k dispozici na internetových stránkách města Hranice - *https://mesto-hranice.cz/04-prezentace-navrhu-optimalizace-mhd*. Aktuálně probíhají jednání s Olomouckým krajem o provázání s příměstskou autobusovou dopravou.

Je nutné optimalizovat a provázat linkové a MHD spoje v návaznosti na železniční dopravu a pracovní dobu významných zaměstnavatelů ve městě.

Náklady města na provoz MHD a příměstské dopravy:

- MHD v r. 2018 – 9 966 250,- Kč, v r. 2019 – 12 300 000,-Kč
- Příměstské dopravy v r. 2018 – 2 708 550,- Kč, v r. 2019 - 1 284 640,- Kč

- **stav infrastruktury (trasy, zastávky, terminály)**

Zastávky MHD a jejich stav je popsán ve výkresu pěších tras, vzhledem k vyhlášce č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Hodnoceno bylo celkem 74 zastávek, červeně jsou označeny ty zastávky, které jsou v nevyhovující stavu (18ks). Oranžově ty, které částečně vyhovují

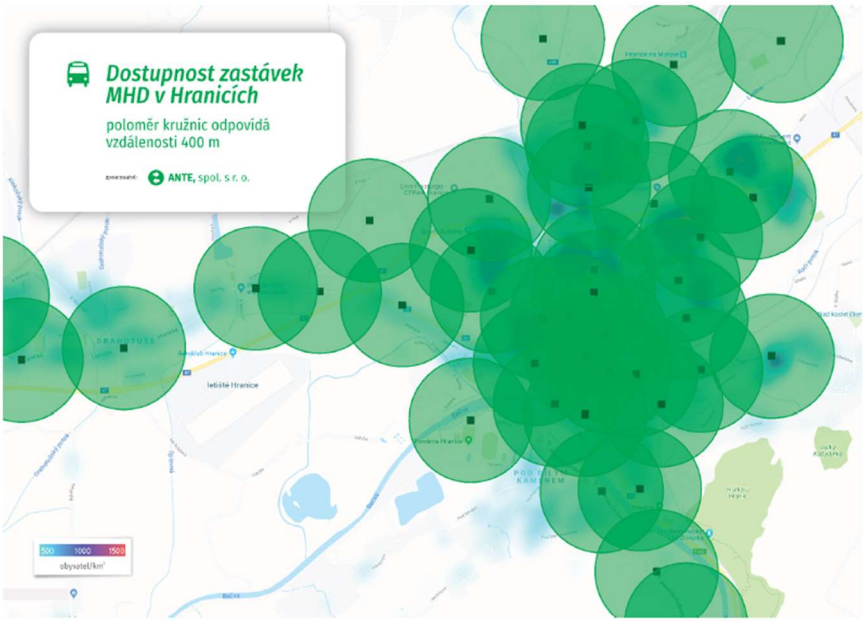
(19ks) a zeleně označené zastávky vyhoví vyhlášce č. 398/2009 Sb. (37ks). Přehled míst hodnocených zastávek je patrný z výkresu sítě pěších tras.

- **technologická zařízení a vozový park**

Pro dopravní obslužnost Hranic mají zásadní význam autobusové linky. Provozovatel MHD je ČSAD Frýdek-Místek, a.s., prostřednictvím 6-ti elektrobusů (veškerá MHD je v Hranicích od 04/2019 zdarma, příměstská doprava je zdarma pro seniory nad 65 let), s 11 linkami.

- **dosažitelnost zastávek, kvalita pěších přístupů, u železničních zastávek včetně kvality přístupu pro cyklisty a možnosti parkování jízdních kol**

Dosažitelnost zastávek byla hodnocena pro normové vzdálenosti dostupnosti 350 a 400 m. Pro vlak pak byla stanovena limitní hodnota dostupnosti 800 a 1000 m. Hranice jsou dostatečně pokryty sítí VHD, je třeba optimalizovat přepravní časy v rámci pracovní doby pro potřeby zaměstnanců, škol, případně tyto spoje posílit. Železniční stanice situovaná na severním okraji města umožňuje dobrou dostupnost prakticky celého města (bez místních částí). Kvalita pěších přístupů na zastávky MHD je hodnocena v kapitole zabývající se pěší dopravou.



Obrázek 56: Dostupnost zastávek do 400m, zdroj Koncepce MHD

- **přepravní vztahy a zatížení sítě, přestupní vazby**

- **produktivita, využití nabídky, kapacitní rezervy**

Tabulka 18: Vytíženost jednotlivých zastávek MHD, zdroj. Koncepce MHD, dle statistiky z roku 2016

Vytížení zastávek			Vytížení zastávek		
pořadí	Zastávka	Obrat	pořadí	Zastávka	Obrat
1.	Hranice,,aut.st.;MHD B v	502	26.	Hranice,,sídl.CVH; MHD	34
2.	Hranice,,pošta;MHD	374	27.	Hranice,Velká,škola	27
3.	Hranice,,sídl.kpt.Jaroše;MHD	334	28.	Hranice,Drahotuše,žel.st.;MHD	26
4.	Hranice,,nem.;MHD	242	29.	Hranice, CTP, přední brána	23
5.	Hranice,,Nová ul.	216	30.	Hranice,,CVH záv.;MHD	23
6.	Hranice,,Masarykovo nám.	199	31.	Hranice,Valšovice,náves;MHD	23
7.	Hranice,,Slávie;MHD	196	32.	Hranice,,Teplická;MHD	22
8.	Hranice,,Albert hypermarket	187	33.	Hranice,,žel.st.město	20
9.	Hranice,,Tř.1.máje;MHD	178	34.	Hranice,Lhotka,náves	20
10.	Hranice,,Kunz;MHD	176	35.	Hranice,,Sady;MHD	17
11.	Hranice,,Struhlovsko	144	36.	Hranice,,Pod farou;MHD	15
12.	Hranice,,domov seniorů	142	37.	Hranice,,Sklený kopec	9
13.	Hranice,,gymnázium;MHD	114	38.	Hranice,Drahotuše,hřbitov	9
14.	Hranice,,Motošín;MHD	107	39.	Hranice, CTP zadní brána	8
15.	Teplice n.Bečvou,,nákup.stř.	103	40.	Hranice,,Fuskova prom.;MHD	8
16.	Hranice,,Komenského;MHD	102	41.	Hranice,Drahotuše,Prefa;MHD	8
17.	Teplice n.B.,sanatorium Janáček	99	42.	Hranice,,Studentská	7
18.	Hranice,,Kaufland	85	43.	Hranice,Drahotuše,autoservis	7
19.	Hranice,,Struhlovsko škola	57	44.	Hranice,,Máchova	3
20.	Hranice,Drahotuše,nám.;MHD	56	45.	Hranice,,Partyzánská	3
21.	Hranice,Slavíč,škola;MHD	55	46.	Hranice,,Skalní	3
22.	Hranice,,Čs.armády;MHD	47	47.	Hranice,,předměstí;MHD	2
23.	Hranice,,sport.areál	46	48.	Hranice,,ZZN;MHD	2
24.	Hranice,Velká,most	43	49.	Hranice,Drahotuše,škola	1
25.	Teplice n.Bečvou,,Moravan	35	50.	Hranice,,Oseva;MHD	0

- **služby pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace**

Viz. stav infrastruktury (zastávky).

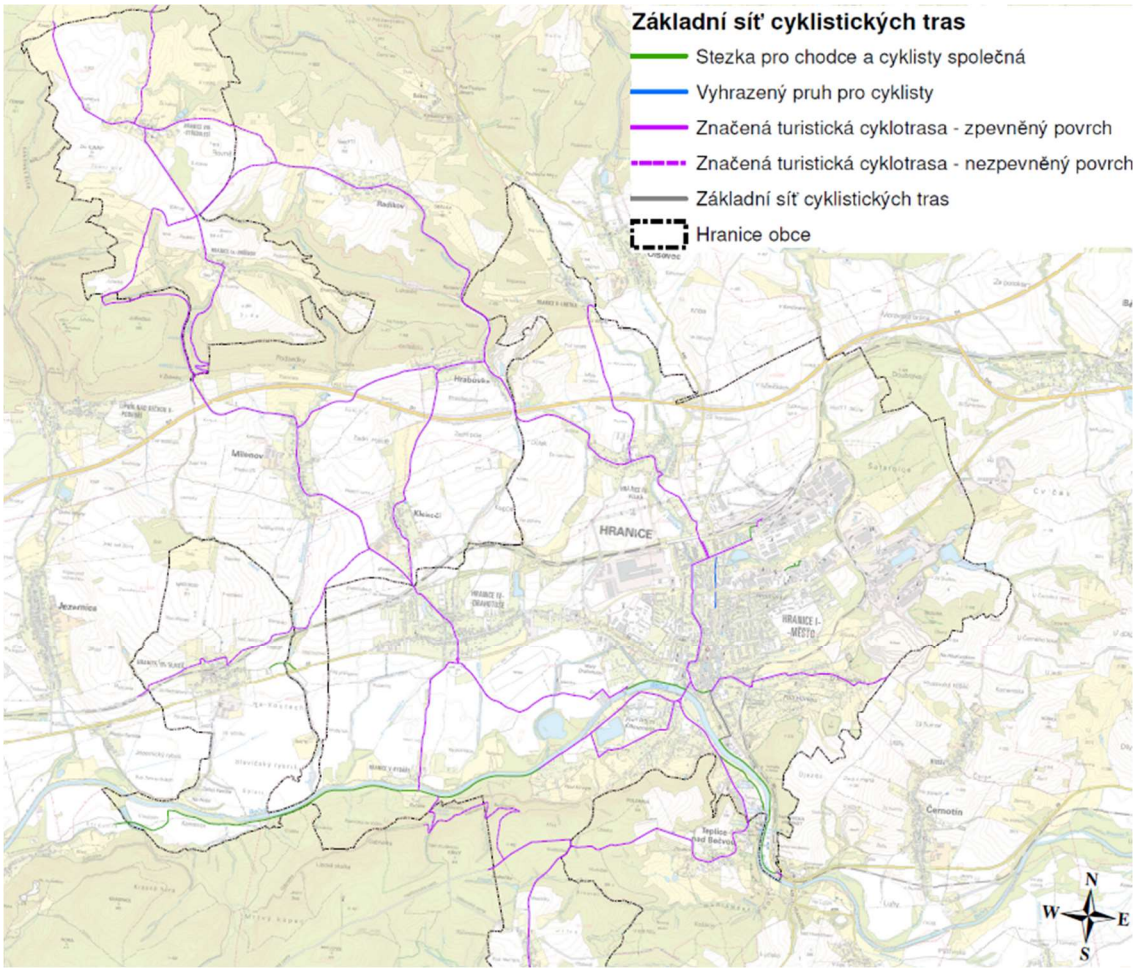
- **integrace osobní dopravy, koordinace a harmonizace nabídky**
- **závady a problémové oblasti**
- **SWOT**

10.5. Cyklistická doprava

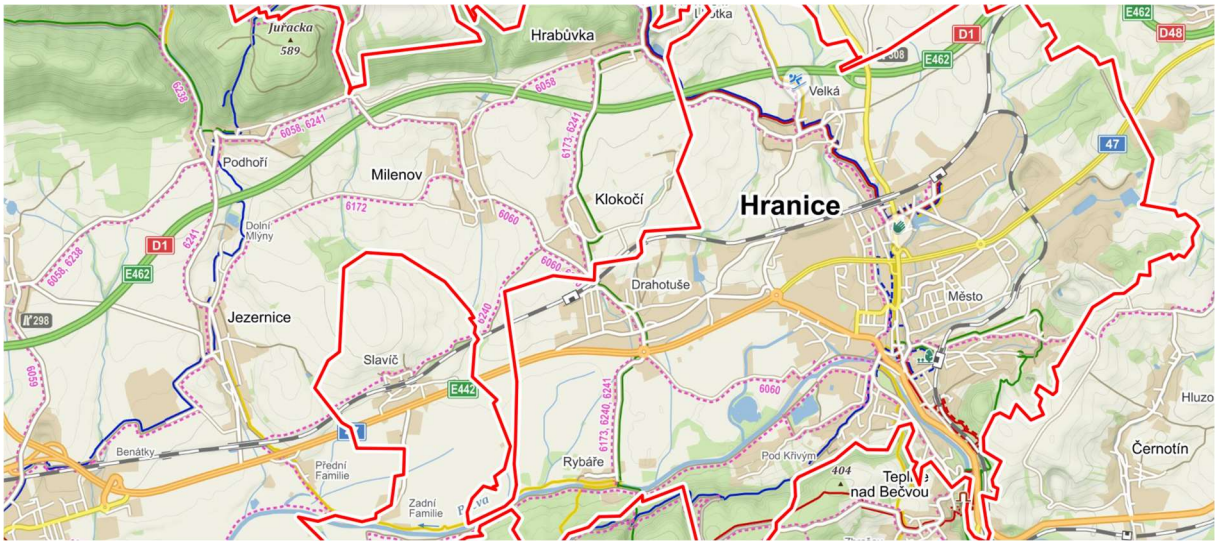
Průzkum cyklistické dopravy je proveden pro potřeby prioritizace návrhů na vytipovaných 8 stanovištích možné cyklistické dopravy, tj. pro srovnání mezi sebou a současně je proveden pro potřeby stanovení potřebných dimenzí cyklistické infrastruktury ve vazbě na řešení pěších. Průzkum pěší a cyklistické dopravy bude použit pro návrh vhodnosti smíšeného či děleného řešení cyklistů v přidruženém dopravním prostoru.

Pěší a cyklisté byly sčítání v běžný pracovní den v říjnu roku 2019. Průzkum proběhl v době 6:00 –18:00 hod. Průzkumy pěších a cyklistů není vhodné používat pro meziroční srovnání, jelikož jejich variace je dosti závislá na počasí. V našem konkrétním případě byl teplý slunečný den.

- **stav sítě cyklistických komunikací včetně vybavení doprovodnou infrastrukturou**
  posezení, pumpičky
- **základní kostra sítě, vazba na regionální a neregionální síť**
  - Č. 501 (Palačov – Vsetín)
  - Č. 502 (Starý Jičín – Hukvaldy)
  - Č. 503 (Starý Jičín – Kružberk – Krnov)
  - č. 5033 (Bystřice po Hostýnem - Němetice)
  - č. 5034 (Kelč – Kunovice - Frištát)
  - č. 5035 (Týn nad Bečvou – Bystřice pod Hostýnem)
  - č. 6035 (Krasnice - Radslavice)
  - č. 6058 (Hranice -Tršice)
  - č. 6059 (Lipník nad Bečvou - Loučka)
  - č. 6060 (Hranice - Boškov)
  - č. 6062 (Pavlovice u Přerova - Bezuchov)
  - č. 6078 (Opava – Jantarová stezka, GW u Suchdole nad Odrou)
  - č. 6137 (Hranice – Jantarová stezka - Středolesí)
  - č. 6139 (Teplice nad Bečvou - Hranice – Odry, prochází historickým centrem města Hranice)
  - č. 6139A (na křižovatce ulic Máchova a Bezručova se odpojuje od hlavní trasy a vede k vlakovému nádraží Hranice na Moravě)
  - č. 6172 (Podštát – Lipník nad Bečvou)
  - č. 6173 (Středolesí – Drahotuše - Hranice – Jantarová stezka)
  - č. 6214 (Kelč – Choryně)
  - č. 6215 (Němetice – Kladruby - Branky)
  - č. 6216 (Lázy – Branky – Valašské Meziříčí)
  - č. 6224 (Potšát – Kyžlířov – Potštácké skalní město)
  - č. 6225 (Starojická Lhota – Bělotín – Střítež nad Ludinou – Partutovice - Jindřichov)
  - č. 6226 (Potšát – Potštácké skalní město Olšovec)
  - č. 6237 Bečva, Greenway (Lipník nad Bečvou - Hranice – Teplice nad Bečvou, část z Lipníku do Hranic vede podél řeky Bečvy, je součástí dálkové cyklotrasy Krakov - Vídeň)
  - č. 6240 (Osek nad Bečvou (most) – Slavíč – Drahotuše – Rybáře, kde navazuje na č. 6237)
  - č. 6241 (Lipník nad Bečvou – Rybáře – Drahotuše – Radíkov – Lipník nad Bečvou)
  - č. 5252 (začátek trasy je na cyklostezce v Hranicích na Smetanově nábřeží naproti ul. Partyzánská a pokračuje cyklotrasou až za obec Rouské), doporučeno propojit ulicí Partyzánská a Teplická s cyklotrasou GREENWAY v ulici Komenského.



Obrázek 57: Základní síť cyklistických tras, zdroj UDIMO



Obrázek 58: Cyklistické trasy v návaznosti na regionální a nadregionální síť, zdroj mapy.cz

- **kvalita tras, dostupnost území, technologie obsluhy B+G**

Převážná část cyklotras odpovídá kvalitě komunikací, z hlediska dostupnosti území lze hodnotit síť jako dobrá. V ojedinělých případech nenavazuje cyklotrasa na žádnou a pro provoz jsou užívány přilehlé komunikace silniční dopravy. Konkrétně cyklotrasa č. 5252 - začátek trasy je na cyklostezce v Hranicích na Smetanově nábřeží naproti ul. Partyzánská a pokračuje cyklotrasou až za obec Rouské, kde je doporučeno propojit s ulicí Partyzánská a Teplická s cyklotrasou GREENWAY v ulici Komenského.

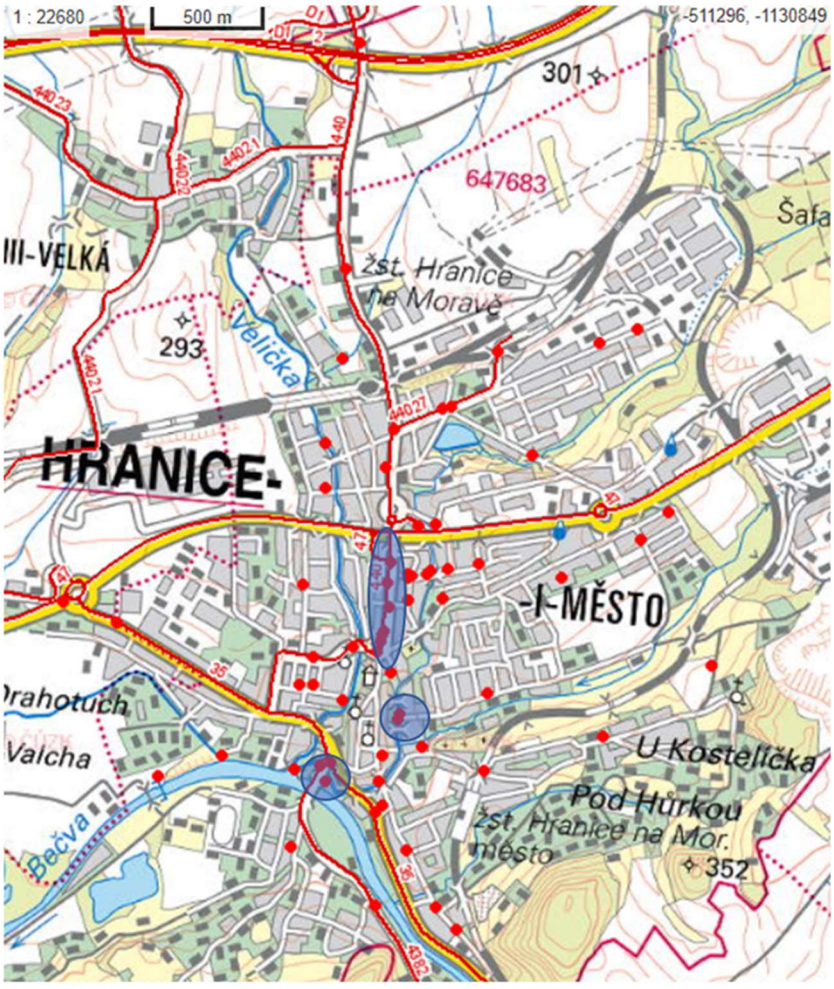
V Hranicích jsme se v rámci průzkumu nesetkali s technologií B+G - zaparkuj a dojdi pěšky, parkoviště pro zajištění multimodální dopravy IAD – chůze.

- **přepravní vztahy a intenzita cyklistické dopravy**

Viz. část 10.6 Pěší doprava – intenzita pěší dopravy

- **závady a problémové oblasti, nehodové lokality**

Pro optimální rozvoj cyklodopravy je nutné nahradit úseky cyklotras kolidující s ostatními formami dopravy, zejména pak se silnicemi II. třídy a dopravně vytíženými ulicemi (Tř. 1. Máje, ul. Komenského).



Obrázek 59: statistické vyhodnocení nehod cyklistů za posledních 10 let, zdroj jdvm.cz

- **SWOT analýza cyklistické dopravy**

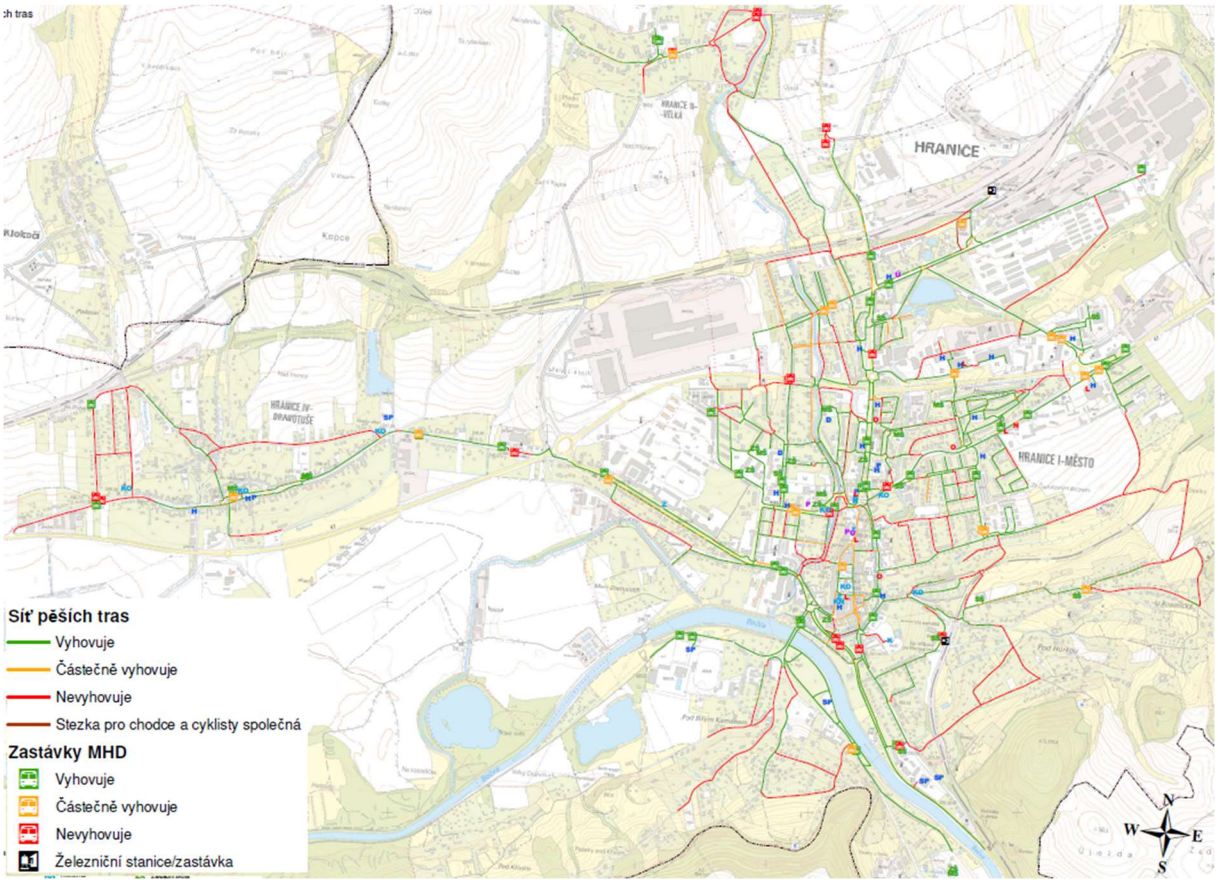
SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
• Bylance nabídky a poptávky je zvládnutelná (výstavba parkovišť, P+G) kolem centra • Časová regulace stání v centru • Zajištění rezidentního parkování v centru	• Disproporce lokalizace nabídky a poptávky • Poptávka parkování na sídlišti „Galašova“ • Využívání parkovišť obchodních řetězců
PŘÍLEŽITOSTI	**HROZBY**
• Zvýšení podílu udržitelné dopravy • Přechod na elektromobilitu • Možnost realizace etážových stání • Zvýšení atraktivity centra revitalizací	• Růst intenzity dopravy za 10 let • Zavedení závorových systémů u obchodních řetězců

10.6. Pěší doprava

Síť pěších tras vychází z vlastního šetření v městě Hranice, místních částí Drahotuše a Velká.

- **stav sítě základních pěších tras, posouzení stavu, závady v pohybu osob**

Do základní sítě pěších tras byly zahrnuty i okrajové části Hranic, kde stav pěších tras horší kvalitě oproti centru města.



Obrázek 60: Základní síť pěších tras, zdroj UDIMO

- **podmínky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace**

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

Obě skupiny osob mají specifické požadavky na řešení pěších tras.

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

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

Varovné pásy plní roli oddělení bezpečného a nebezpečného prostoru. Signální pásy plní roli umělé vodící linie a v místech přechodu či místa pro přecházení by měly být v ose přechodu. U zastávek je problémem chybně provedený kontrastní či signální pás a úroveň nástupní hrany

Viz. výkres Základní síť pěších tras.

- **pěší zóny, obytné ulice a zóny**

- **turistické trasy, vazby na území regionu**

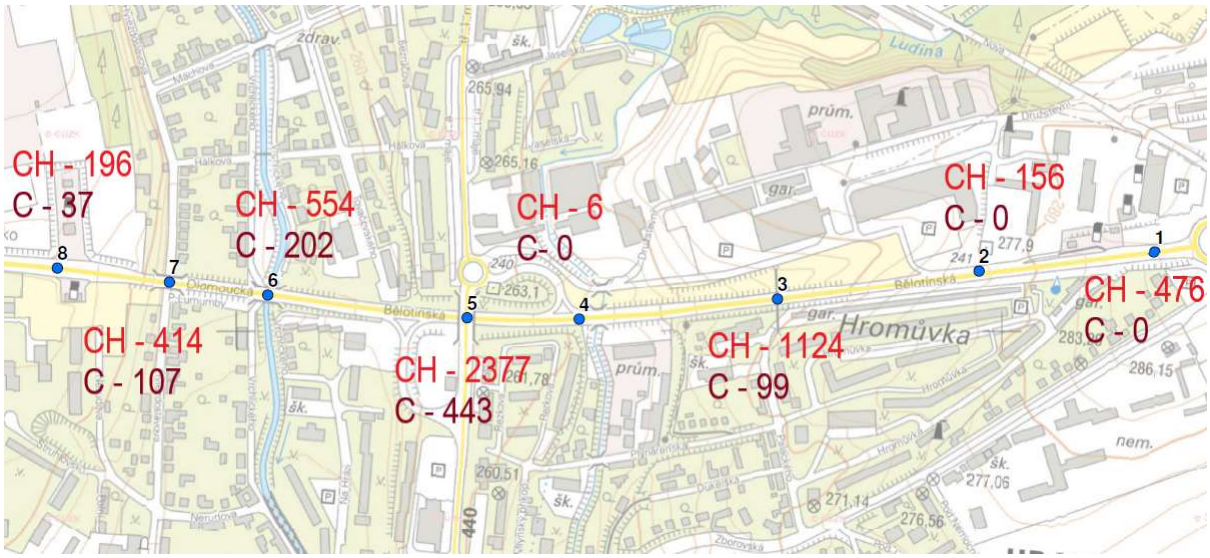
Obrázek 61: Turistické trasy v centru města, zdroj mapy.cz

- **intenzita pěší dopravy, hodnocení vztahu k silniční**

Intenzita pěší dopravy byla sčítána pro dopravní špičku. Výsledky mohou být použity v rámci hodnocení vhodnosti oddělení pěšího a cyklistického provozu a ve vztahu prioritizace či odůvodnění výstavby přechodů/mimoúrovňových přechodů pro chodce.

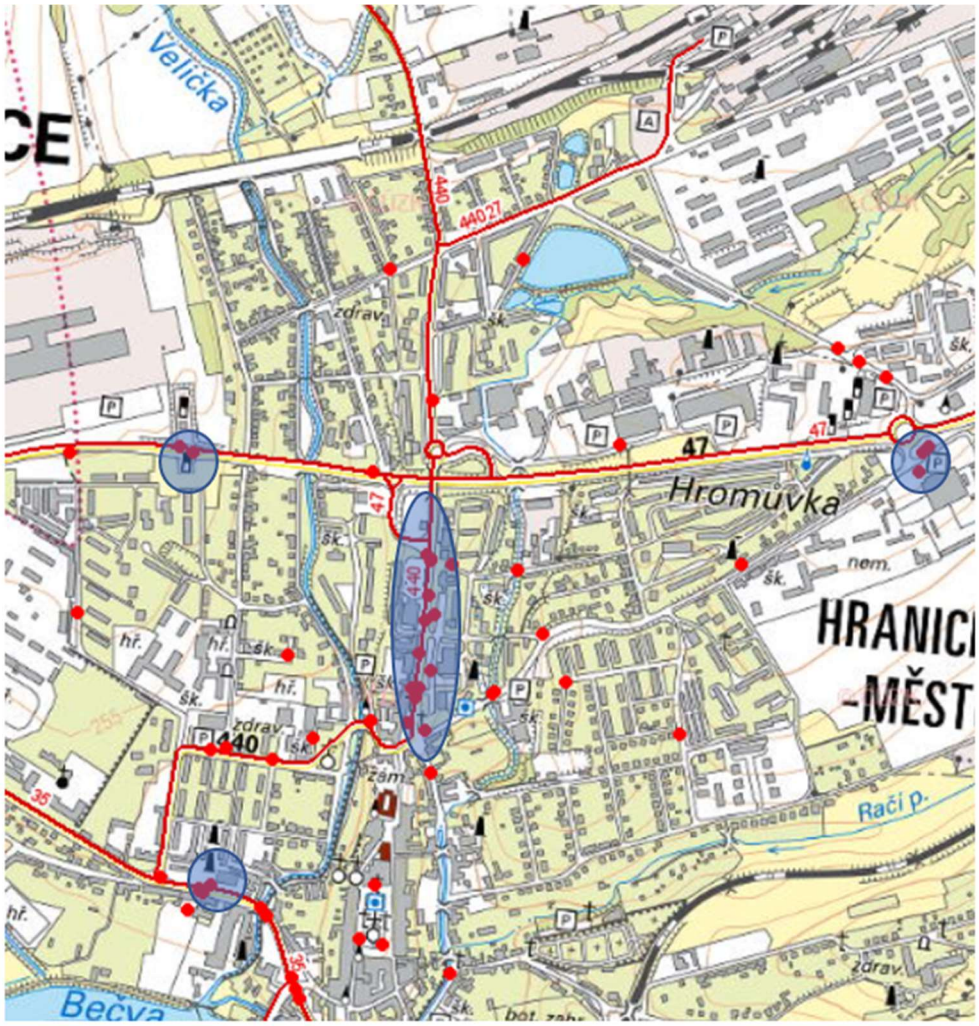
Tabulka 19: Intenzita pěší a cyklistické dopravy na vytipovaných úsecích, zdroj. UDIMO

	Stanoviště 1				Stanoviště 2				Stanoviště 3				Stanoviště 4			
	směr 1		směr 2		směr 1		směr 2		směr 1		směr 2		směr 1		směr 2	
	CH	C	CH	C	CH	C	CH	C	CH	C	CH	C	CH	C	CH	C
celkem směry	250,7	0	225	0	55	0	101	0	542	37	582	63	5,5	0	0	0
	Stanoviště 5				Stanoviště 6				Stanoviště 7				Stanoviště 8			
	směr 1		směr 2		směr 1		směr 2		směr 1		směr 2		směr 1		směr 2	
	CH	C	CH	C	CH	C	CH	C	CH	C	CH	C	CH	C	CH	C
celkem směry	1041	199	1336	245	238	88	317	114	181	40	232	66	35	7	161	29



Obrázek 62: Mapa s měřenými stanovišti, vč. zatížení (CH – chodci, C – cyklisti), zdroj: UDIMO

- **problémové oblasti, nehodové lokality**



Obrázek 63: statistické vyhodnocení nehod chodců za posledních 10 let, zdroj jdvm.cz

- **SWOT analýza pěší dopravy**

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
• Pěší zóna v centru města • Dlouhodobý zájem o zlepšování infrastruktury pro pěší • Vysoký podíl pěších na dělbě přepravní práce	• Bariérová komunikace I/47 (nehodovost) • Silnice I. tříd vedoucí intravilánem města • Stav ul. Zborovská • Nehody s chodci na ul. Tř. 1. Máje
PŘÍLEŽITOSTI	**HROZBY**
• Zvýšená osvěta řidičů i chodců • Odklonění tranzitní dopravy městem	• Zvýšená nehodovost chodců s vážnými následky na zdraví

10.7. Nákladní silniční a železniční doprava, kombinovaná doprava

- **stav infrastruktury a technologických zařízení**

Město hranice má omezení průjezd nákladní dopravy centrem. Na hlavních křižovatkách hlavních tras (silnic I. a II. třídy) v intravilánu města je nákladní automobilová doprava omezena zákazem vjezdu. Historické jádro města má omezení na 5t s výjimkou zásobování.

- **objemy nákladní dopravy, přehled komodit, hlavní přepravní relace**

Viz. oddíl 10.2. Individuální automobilová doprava, pozemní komunikace křižovatky, kordony; část - tranzitní doprava dle provedených měření.

- **dostupnost území, překladiště a logistická centra, efektivita činností**

K nutnosti zásobování průmyslové zóny na severu města by měl v budoucnu sloužit severovýchodní a severozápadní obchvat města. Severovýchodní obchvat je ve fázi projektování.
K odklonění nákladní dopravy (kamiony) bude sloužit „Palačovská spojka“, termín realizace 2025. Po jejím zprovoznění se výrazně sníží zátěž města od kamionové dopravy a tím pádem dojde ke zlepší hluk hlukové zátěže a bezpečnosti na hlavních trasách (I/35, I/47)

- **závady a problémové oblasti**

Dle provedených kordových průzkumů je největší zátěž komunikací vyhodnocena na stanovištích 1, 3 a 6.

Stanoviště 1 – I/35, Smetanovo nábřeží, u vlakové stanice Teplice nad Bečvou
Stanoviště 3 – I/47, u autobusové zastávky Hranice, Slavíč, rest.
Stanoviště 6 – I/47, Ul. Bělotínská u CVH

10.8. Analýza konkrétních problémů a příležitostí s vazbou na sledované indikátory

- **SWOT analýza městského dopravního systému jako celku**

Silné stránky
Vlastní monitorovací stanice kvality ovzduší
Dopravní dostupnost města
Dojížďková vzdálenost univerzit (koridor tratě)
Nadregionální cyklostezka Bečva
Rozvoj cyklostezek – po výstavbě protipovodňových opatření
Soustředěná zástavba, dobrá dostupnost centra
Silné fungující firmy ve městě
Přechody n průtazích částečně upraveny
Řešení bezbariérovosti
MHD – úprava linek v řešení
MHD – jízdné zdarma
MHD provozované elektrobusy
Nízké intenzity automobilové dopravy
Dobrá plynulost dopravy mimo krátkou špičku
Zklidnění dopravy v centru
Počet nehod se snižuje
Mimo zimu dobrá kvalita ovzduší

Slabé stránky
Vysoká intenzita dopravy nákladní dopravy (I/35)
Chybí obchvaty města (severovýchodní varianta + Palačovská spojka)
Bariéra pro pěší a cyklisty tvořená silnicí I/47
Nedostatek parkovacích ploch v sídlištích
Klesající počet obyvatel
Nedostavěná základní síť pro cyklisty
Nedostavěná základní síť pro chodce
Nejbližší nabíjecí stanice elektromobilů v Novém Jičíně
MHD – špatná návaznost na železniční dopravu, nevyhovují přepravní časy
Technický stav vybraných komunikací
Množství nehod cyklistů se zraněním typu havárie
4 křižovatky mají nedostatečnou výkonnost ve špičku
Chybějící pěší zóna v centru města

Příležitosti
Vysokorychlostní trať Ostrava - Brno
Posouzení severovýchodního obchvatu
Odvedení tranzitní dopravy městem „Palačovskou spojkou“ (Lešná – Palačov)
Možnost řešit cyklisty pruhy nebo stezkami
Úprava regulace parkování v centru města
Vybudování cyklistické kultury a rozvoj bikesharingu
Zlepšení mobility pro seniory
Optimalizace jízdních řádů a tras linek MHD(v řešení)
Podpora udržitelné dopravy (pěší, VHD, cyklistická)
Řešení křižovatek ve spolupráci s MSK
Modernizace veřejného osvětlení
Zájem obyvatel o zdravý životní styl

Hrozby
Nárůst automobilizace (tranzit, doprava z prům. areálů)
Dojížďka autem do zaměstnání
Nárůst intenzit automobilové dopravy v centru
Zvýšená nehodovost na nevyhovujících přechodech a místech pro přecházení
Nekontrolované parkování ve městě
Nedostatek financí
Nedořešené majetkoprávní vztahy
Komplikované souhlasy od majitelů a správců inž. sítí
Zábor zelené plochy pro parkování
Neprůjezdnost IZS sídlišti
Omezený prostor pro budování parkovacích míst v sídlištích

10.9. Prognózy a posouzení vývoje pro výhledové období

Stupeň automobilizace v bytové zástavbě, dle provedených průzkumů vychází na 269 vozidel na 1000 obyvatel. Růst automobilizace se předpokládá 1 – 3% ročně. Cílem je 600 vozidel na 1000 obyvatel.

Tabulka 20 : Prognóza a posouzení vývoje stupně automobilizace na základě přírůstku obyvatel, zdroj: UDIMO

Prognóza automobilizace v sídlištích					
rok	vozidel min	vozidel max	sídliště (počet obyvatel dle přírustku)	stupeň automobilizace	
	1,00%	3,00%		min	max
2019	2817	2817	10319	273	273
2020	2845	2902	10172	280	285
2021	2874	2989	10124	284	295
2022	2902	3078	10076	288	305
2023	2931	3171	10029	292	316
2024	2961	3266	9981	297	327
2025	2990	3364	9934	301	339
2026	3020	3465	9887	305	350
2027	3050	3568	9841	310	363
2028	3081	3676	9794	315	375
2029	3112	3786	9748	319	388
2030	3143	3899	9702	324	402

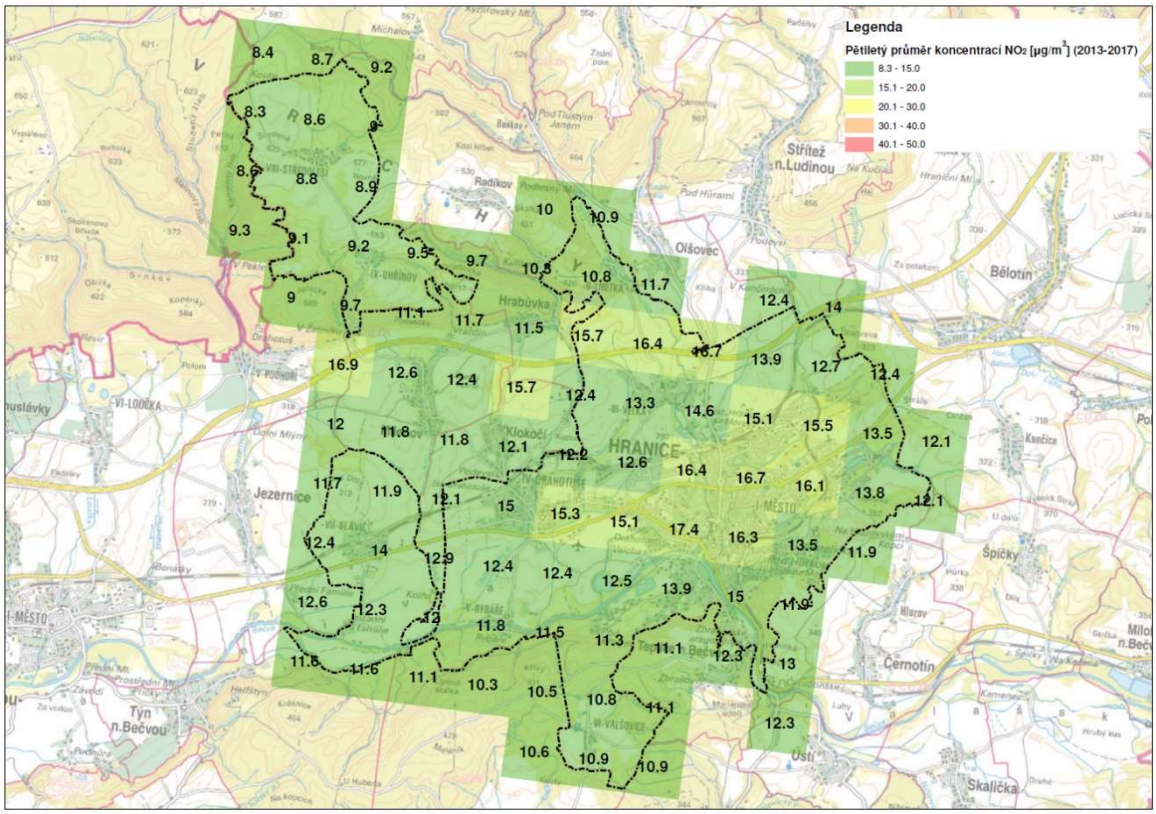
10.10. Vyhodnocení vlivu na životní prostředí

Imisní limity podle zákona o ochraně ovzduší 201/2012 Sb. a vyhlášky o způsobu posuzování a vyhodnocení úrovně znečištění, rozsahu informování veřejnosti o úrovni znečištění a při smogových situacích 330/2012 Sb. Při posuzování zda dochází v předmětné lokalitě k překročení některého z imisních limitů, se používá průměr hodnot koncentrací pro čtverec území o velikosti 1m^2 vždy za předchozích pět kalendářních let.

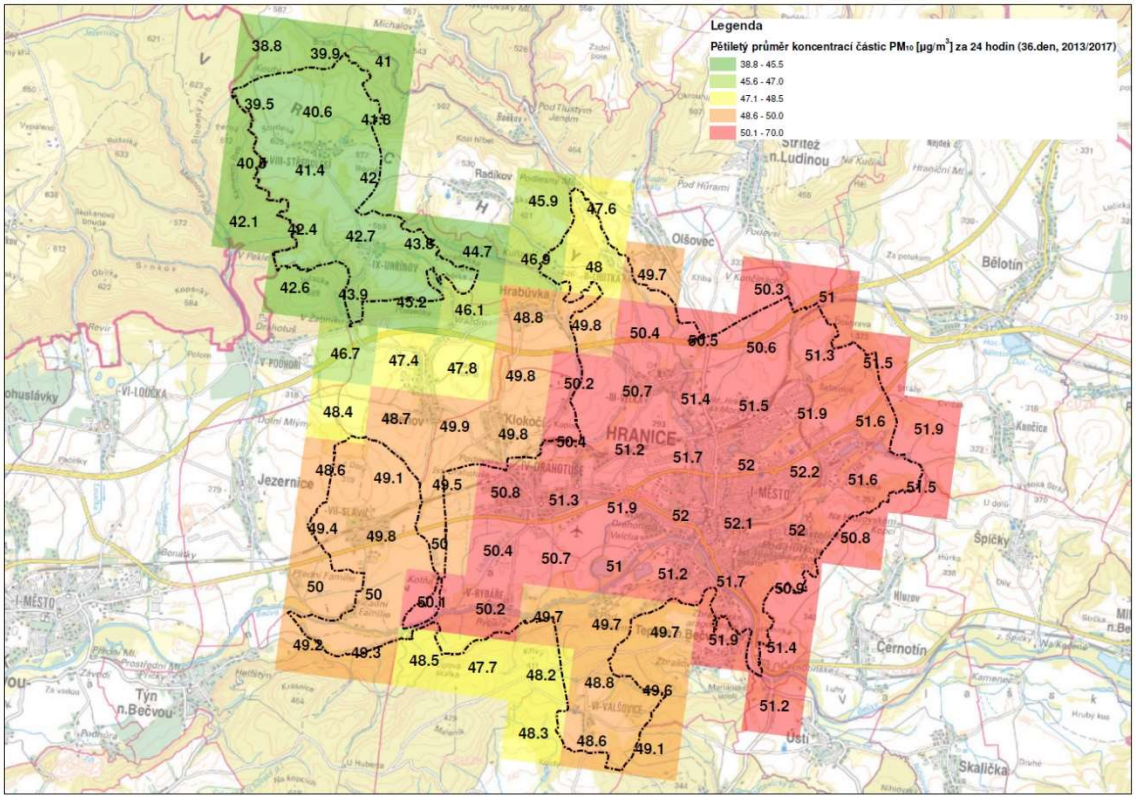
Z těchto průměru vyplývá, že pro uvedené pětiletí jsou limity na území města překračovány pro 24hod. koncentrace benzo(a)pyrenu, hodnota PM_{10} je hraniční.

Tabulka 21: Imisní limity dle zákona 201/2012Sb., zdroj: www.chmu.cz

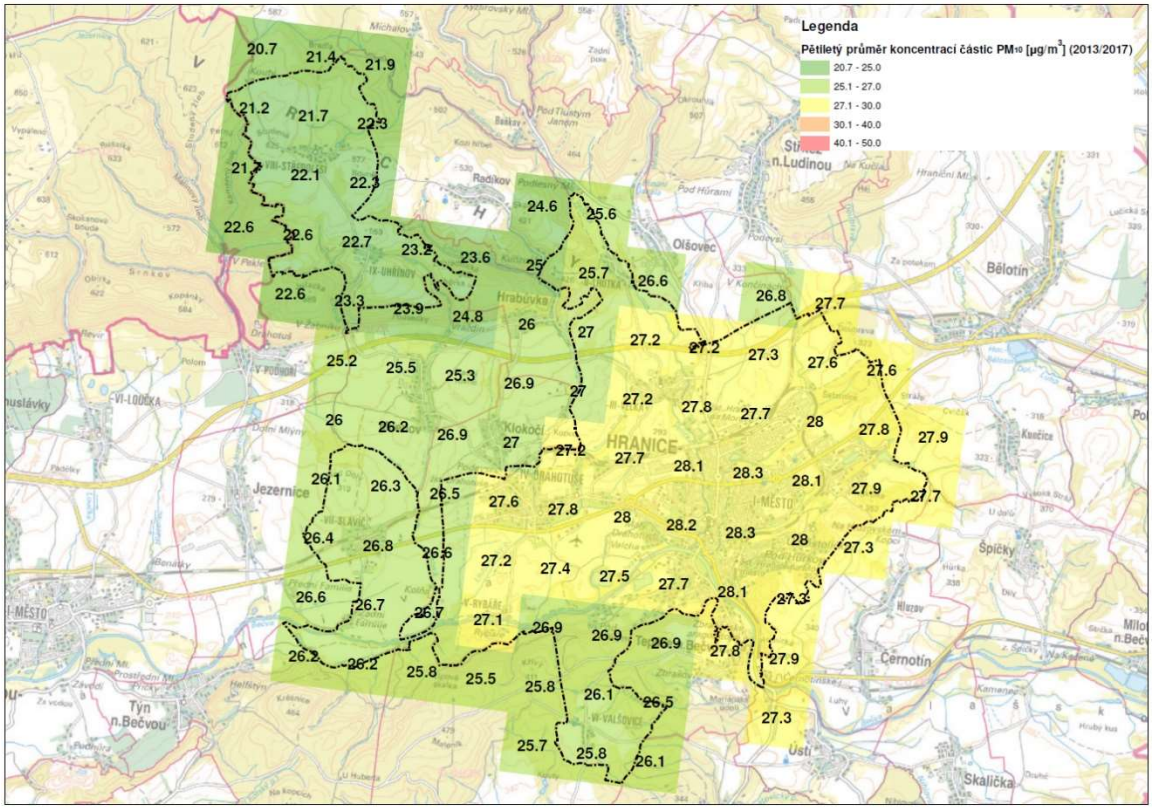
Znečišťující látka	Doba průměrování	Mez pro posuzování [µg.m^{-3}]		Imisní limit [µg.m^{-3}]
		Dolní LAT	Horní UAT	LV
NO_2	1 hodina	100 max. 18x za rok	140 max. 18x za rok	200 max. 18x za rok
	kalendářní rok	26	32	40
PM_{10}	24 hodin	25 max. 35x za rok	35 max. 35x za rok	50 max. 35x za rok
	kalendářní rok	20	28	40
$PM_{2,5}$	kalendářní rok	12	17	25
Benzen	kalendářní rok	2	3,5	5
Benzo(a)pyren	kalendářní rok	0,4	0,6	1



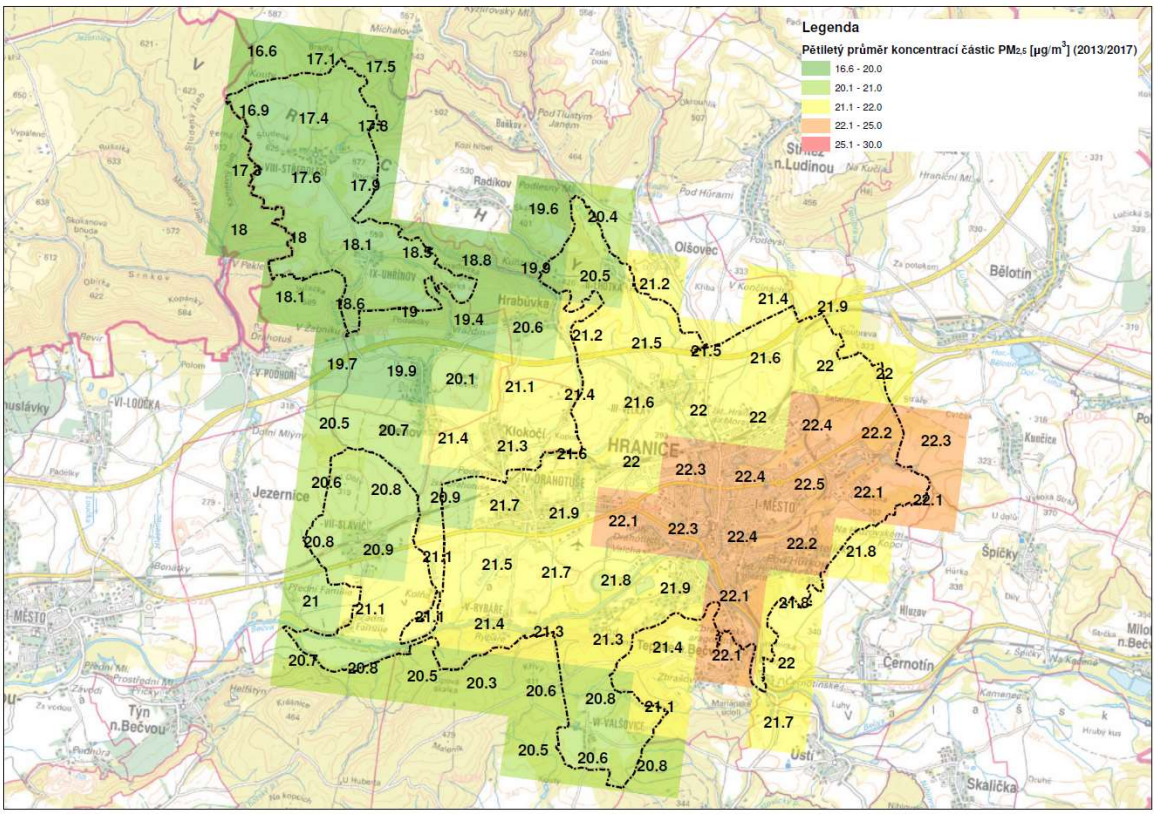
Obrázek 64: Mapa imisní zátěže NO2, zdroj: portal.chmi.cz



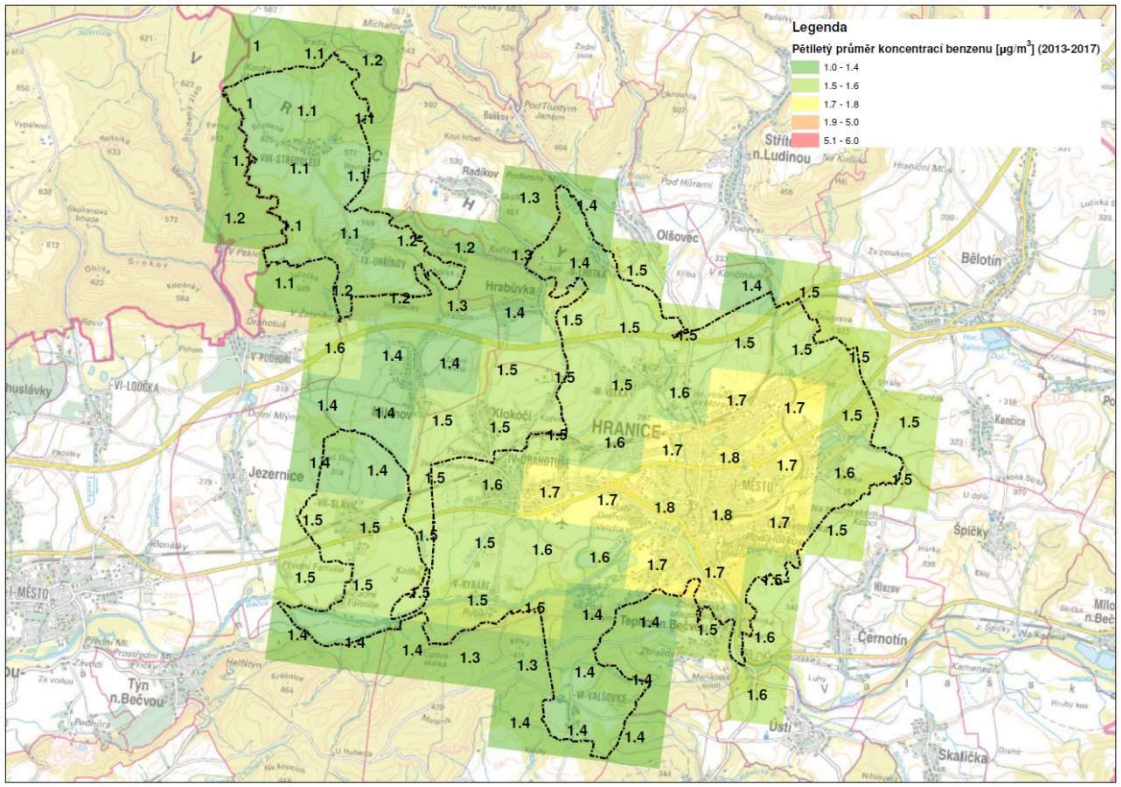
Obrázek 65: Mapa imisní zátěže PM10 24hod, zdroj: portal.chmi.cz



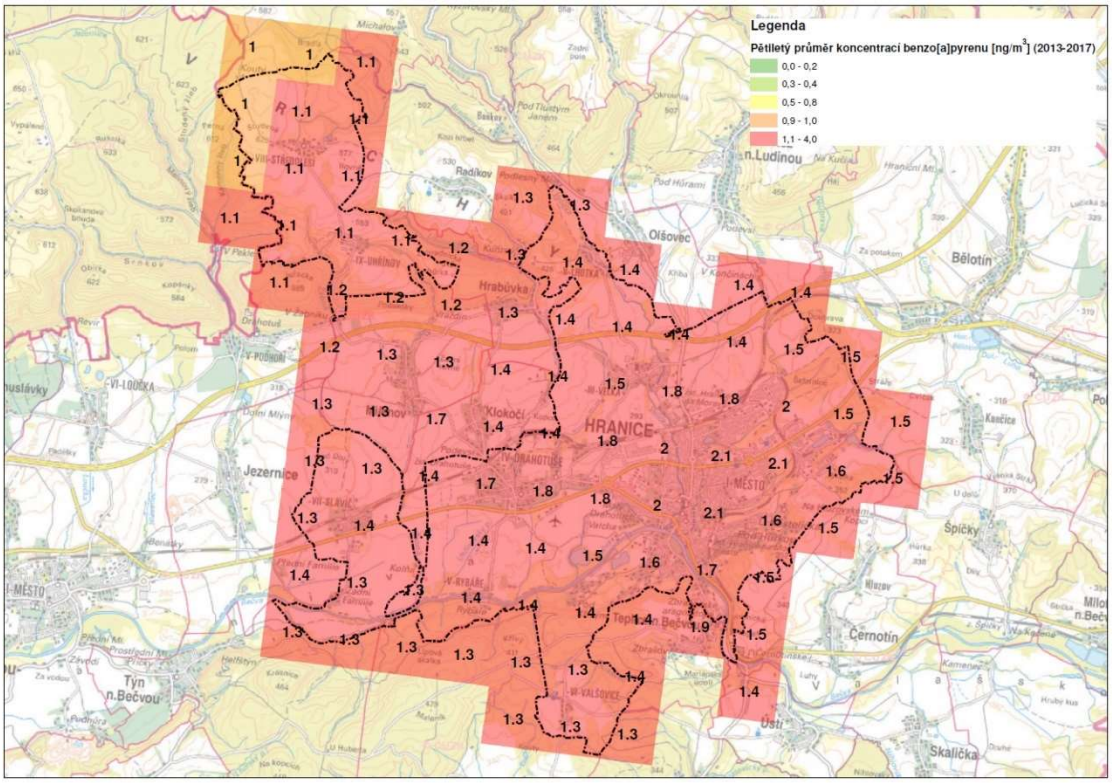
Obrázek 66: Mapa imisní zátěže PM10 , zdroj: portal.chmi.cz



Obrázek 67: Mapa imisní zátěže PM2,5 , zdroj: portal.chmi.cz



Obrázek 68: Mapa imisní zátěže benzenu, zdroj: portal.chmi.cz



Obrázek 69: Mapa imisní zátěže benzo[a]pyrenu, zdroj: portal.chmi.cz

- **SWOT analýza vyhodnocení vlivu na životní prostředí:**

SILNÉ STRÁNKY	**SLABÉ STRÁNKY**
• plnění imisních limitů benzenu, NO2; PM 2,5;	• překročená koncentrace BaP, hraniční max. hodnota PM10
PŘÍLEŽITOSTI	**HROZBY**
	• regionální rozsah problému BaP, nedostatečný důraz na dodržování emisí vozidel na STK