

Dopravně – inženýrská analýza kapacitního řešení Dopravního terminálu Jablunkov (aktualizace)



OBJEDNATEL:

Město JABLUNKOV

OBEC:

JABLUNKOV

POVĚŘENÝ OBECNÍ ÚŘAD A OBEC S ROZŠÍŘENOU PŮSOBNOSTÍ:

JABLUNKOV

ZPRACOVATELÉ :

ING. ARCH. ALEŠ PALACKÝ

ING. VÁCLAV ŠKVAIN

DATUM:

KVĚTEN 2019

Obsah

1.	Úvod, širší dopravní vazby terminálu, spádové obce	2
2.	Základní dopravně - inženýrské údaje a analýzy	6
2.1	Zařazení terminálu do odpovídající kategorie přestupního uzlu dle ČSN 73 6425-2 podle významu a funkce a podle velikosti	6
2.2	Přehled linek využívající terminál v Jablunkově, frekvence spojů, odhadovaný počet nástupních hran	7
2.2.1	Přehled linek využívající terminál v Jablunkově v běžný pracovní den	7
2.2.2	Přehled linek využívající terminál v Jablunkově v sobotu a v neděli	11
2.3	Počet cestujících využívající autobusový terminál, odhad počtu cestujících v běžný pracovní den, včetně způsobu dojíždění, víkendový provoz	15
2.4	Popis základních technických parametrů terminálu souvisejících se zařazením do odpovídající kategorie přestupního uzlu dle ČSN 73 6425-2	17
2.4.1	Navrhování autobusových zastávek v přestupním uzlu	17
2.4.2	Vybavení přestupního uzlu	17
2.4.3	Řešení individuální automobilové dopravy v přestupním uzlu, dopravně - inženýrská analýza potřebného počtu stání	18
2.5	Doporučené řešení pěší dopravy	20
3.	Závěr a vyhodnocení	21

1. Úvod, širší dopravní vazby terminálu, spádové obce

Jablunkov je významnou částí regionu Těšínského Slezska, a to především z geografické polohy. Tvoří místní spádové centrum pro okolní obce nebo jejich části, zejména Bukovec, Písek, Písečnou, Bocanovice, Dolní Lomnou, Horní Lomnou, Milíkov, Košařiska, Mosty u Jablunkova, Hřčavu, Návsí, Hrádek a Bystřici (viz také Obr.: Spádové obce Jablunkova vytipované dopravně - inženýrskou analýzou).

Z hlediska dopravních vazeb je hlavní komunikační osou Jablunkova je silnice I/11 (okružní křižovatka Vrčenín – Hradec Králové – Šumperk – Bruntál – Opava – Ostrava – Český Těšín – Jablunkov – st. hr. ČR/SR), která v širších vazbách plní funkci dopravně významné příčky, zajišťující vazby mezi Českou republikou a Slovenskem. Silnice I/11 však vede mimo zastavěné území obce (západně vůči centrální části). Základní dopravní obsluhu města tedy zajišťuje silnice II/474 (původní trasa silnice I/11), která je vedena napříč zastavěným územím ve směru sever - jih a do jejíž trasy jsou zaústěny ostatní silniční komunikace, které zajišťují přístup do spádových obcí. Mimo silnice I/11 a II/474 jsou to především silnice III. třídy - III/01144 (Bystřice – Milíkov – Bocanovice), III/01148 (Návsí – Návsí, Do chalup), III/01149 (Jablunkov – Písek – Bukovec, st.hr.), III/01150 (Jablunkov – Písečná – Jablunkov), III/01151 (Jablunkov – Dolní Lomná – Horní Lomná), III/01154 (Mosty u Jablunkova – Hřčava) a III/01179 (st. hr. ČR/SR – Mosty u Jablunkova). Autobusové linky projíždějící, začínající nebo končící na autobusovém nádraží, tedy vesměs využívají silničních komunikací. Výjimkou jsou linky zajišťující do místních částí Jablunkova - Lísky, Radvanov nebo autobusové linky zajišťující do Bukovce.

Řešené autobusové nádraží (označení terminálu v jízdních řádech je „Jablunkov, aut.st.“) je z hlediska polohy v dopravní síti situováno v Jablunkově u silnice II/474 (poblíž křižovatky silnic II/474 a III/01149), přičemž ze silnice II/474 je také zajištěna jeho přístupnost pro autobusovou dopravu. Jde o strategickou polohu, která umožňuje snadné větvení linek do jednotlivých podhorských obcí v této části Beskyd. Linky jsou z autobusového terminálu rozvedeny paprskovitě.

Obr.: Paprskovité vedení linek z autobusového terminálu v Jablunkově

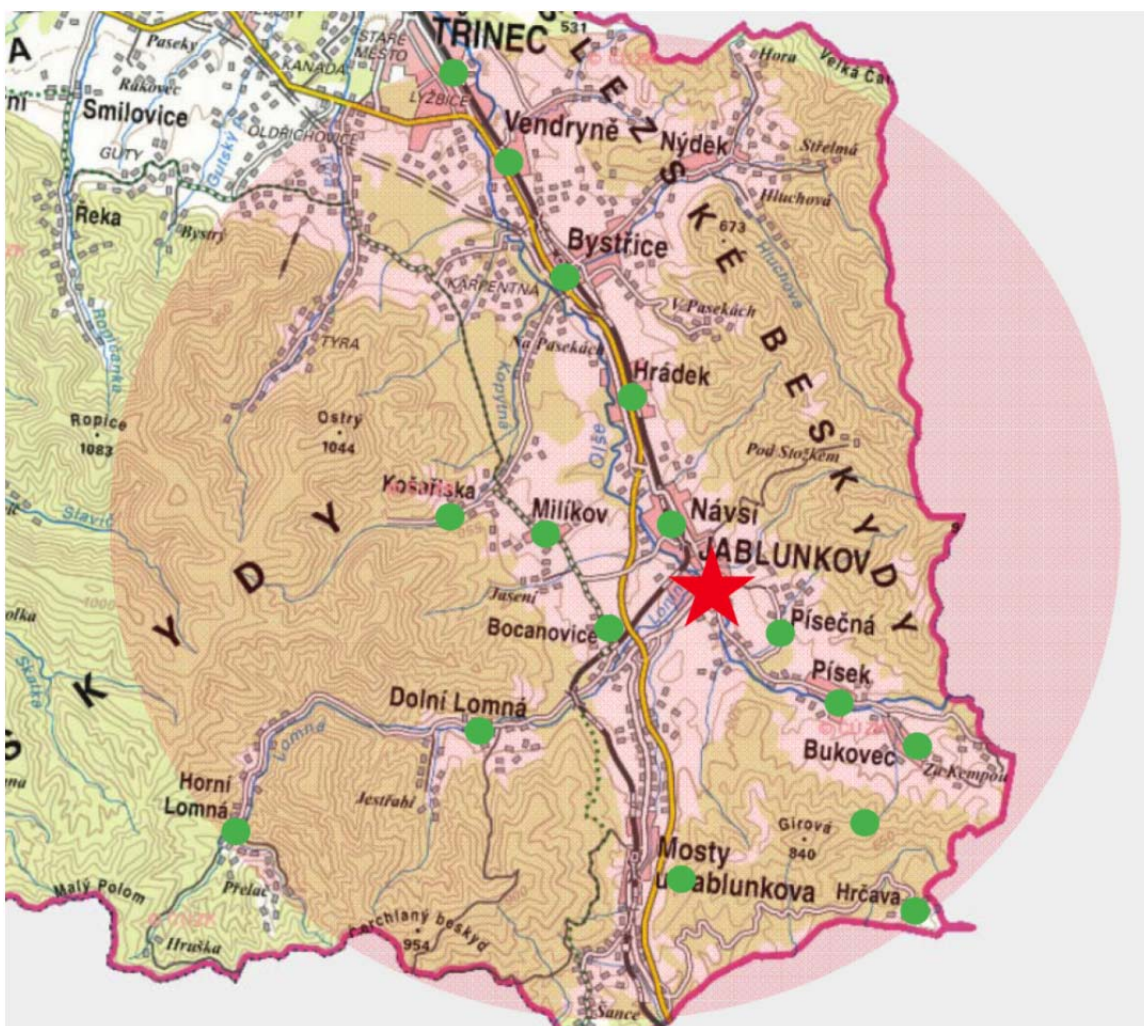


Vzdálenost autobusového terminálu od železniční stanice Návsí je cca 1,6 km (po silnici II/474), od železniční stanice Bocanovice pak cca 3,6 km (po silnicích III/474, III/01151 a III/01144).

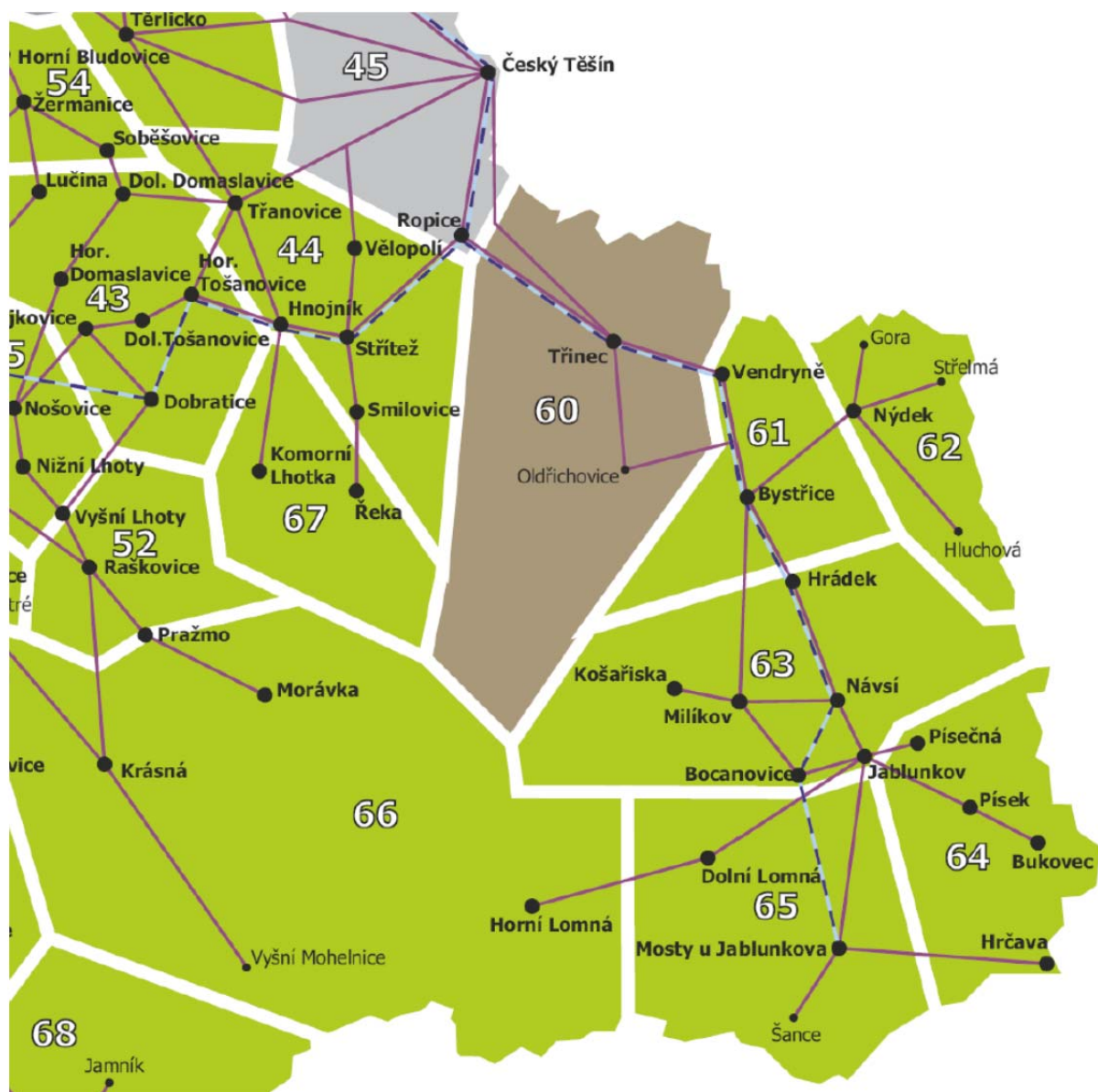
Autobusové nádraží v Jablunkově tak v současnosti slouží jako:

- výchozí a konečná zastávka pro cestující do obce Jablunkov.
- přestupní uzel pro cestující, kteří přijíždí z podhorských obcí Bukovec, Mosty u Jablunkova, Horní Lomná a dalších, a chtějí pokračovat dál směrem na Třinec.
- dle vyjádření koordinátora ODIS jde také o místo, kde je možné v Dopravním infocentru získat informace o dopravním spojení a vyřídit náležitosti pro využívání ODIS (zakoupení čipové karty a časové jízdenky, vyřízení slev apod.).

Obr.: Spádové obce Jablunkova vytipované dopravně - inženýrskou analýzou



Obr.: Spádové obce Jablunkova v tarifních zónách v ODIS - stav k 9. 12. 2018 (zdroj: www.kodis.cz)



V ODIS jde o tarifní zóny: 61 Bystřice, Vendryně; 62 Nýdek; 63 Bocanovice, Hrádek, Jablunkov, Košařiska, Milíkov, Návsí, Písečná; 64 Bukovec, Hřčava, Písek; 65 Dolní Lomná, Mosty u Jablunkova a 66 Horní Lomná, Krásná, Morávka.

Základní demografické údaje o spádových obcích terminálu v Jablunkově jsou uvedeny v následující tabulce (viz Tab.: Základní demografické údaje spádových obcí). Z těchto údajů vyplývá, že ve spádových obcích (zařazených do spádového území v rámci dopravně - inženýrské analýzy) žije celkem 31 902 obyvatel s obvyklým pobytem. Pro dopravně - inženýrskou analýzu jsou podstatnými údaji data o ekonomické aktivitě obyvatel, případně obyvatel vyjíždějících za prací nebo do škol.

Dopravně – inženýrská analýza kapacitního řešení Dopravního terminálu Jablunkov (aktualizace)
KVĚTEN 2019

			Bocanovice	Bukovec	Bystřice	Dolní Lomná	Horní Lomná	Hrádek	Hřčava	Jablunkov	Košatřiska	Milíkov	Mosty u Jablunkova	Návsí	Písečná	Písek	Vendryně	Celkem
Počet obyvatel s obvyklým pobytem	celkem		426	1 339	5 197	843	352	1 768	250	5 732	354	1 275	3 830	3 743	899	1 757	4 137	31 902
	ekonomická aktivita	zaměstnaní včetně pracujících studentů a učňů	174	556	2 245	358	132	782	93	2 463	153	531	1 663	1 662	383	762	1 840	13 797
		nezaměstnaní	17	47	191	40	33	55	19	225	16	49	125	133	37	82	109	1 178
		ekonomicky aktivní	191	603	2 436	398	165	837	112	2 688	169	580	1 788	1 795	420	844	1 949	14 975
		ekonomicky neaktivní	220	666	2 601	427	175	888	120	2 839	175	652	1 911	1 829	455	850	2 073	15 881
		žáci, studenti a učni	83	258	913	141	61	315	37	1 002	52	221	621	603	178	321	713	5 519
		zaměstnaní bez pracujících studentů a učňů	173	551	2 218	354	131	775	92	2 432	153	527	1 644	1 643	375	753	1 818	13 639
		zaměstnaní a žáci, studenti a učni	256	809	3 131	495	192	1 090	129	3 434	205	748	2 265	2 246	553	1 074	2 531	19 158
Počet obyvatel s obvyklým pobytem	Vyjíždějící celkem		149	378	1 547	294	144	627	49	1 890	117	453	1 250	1 320	321	550	1 266	10 355
	vyjíždějící do zaměstnání	celkem	96	251	1 095	203	94	447	36	1 315	92	317	918	965	206	390	913	7 338
		v rámci obce	3	8	128	20	20	17	4	372	6	13	121	73	7	31	59	882
		do jiné obce okresu	84	218	801	151	66	352	21	780	73	273	643	740	180	320	712	5 411
		do jiného okresu kraje	7	16	103	24	5	52	3	104	11	23	95	105	17	26	99	690
		do jiného kraje	2	4	28	4	3	15	4	41	2	6	35	21	2	10	22	199
		zahraničí	-	5	35	4	-	11	4	18	-	2	24	26	-	3	21	153
	vyjíždějící do školy	celkem	53	127	452	91	50	180	13	575	25	136	332	355	115	160	353	3 017
		v rámci obce	-	16	126	21	-	24	-	213	5	8	70	81	9	41	83	697
		mimo obec	53	111	326	70	50	156	13	362	20	128	262	274	106	119	270	2 320
Míra registrované nezaměstnanosti	pohlaví	muži [2]	5.8	6.2	5.1	6.9	12	4.3	12.2	5.3	5.7	4.3	5.7	6.6	8	5.2	4.8	
		ženy [2]	7	9.8	6.1	11.2	27.9	11.6	17.8	8	9	7.9	7.3	7.2	14.6	10.3	6.8	

Tab.: Základní demografické údaje spádových obcí (Zdroj: Český statistický úřad, Veřejná databáze, údaje k r. 2011)

2. Základní dopravně - inženýrské údaje a analýzy

Základní dopravně inženýrské údaje o terminálu v Jablunkově zahrnují jednak údaje o jeho zařazení do příslušné kategorie přestupního uzlu dle normy ČSN 73 6425-2, dále pak údaje o počtu linek a frekvenci spojů, údaje o počtu cestujících (z dopravního průzkumu a údajů přepravce) a ostatní údaje potřebné pro stanovení kapacity terminálu z hlediska počtu autobusových stanovišť, parkovacích stání, případně stání pro kola apod.

2.1 Zařazení terminálu do odpovídající kategorie přestupního uzlu dle ČSN 73 6425-2 podle významu a funkce a podle velikosti

Zařazení terminálu do odpovídající kategorie přestupního uzlu podle svého významu, funkce a velikosti je provedeno dle Části 2 normy ČSN 73 6425-2 Přestupní uzly a stanoviště. Ta je zaměřena na řešení přestupních uzlů a jejich vybavení zejména s ohledem na komfort cestujících veřejné hromadné dopravy. Jejím cílem je zavedení moderních trendů a praktických zkušeností při návrhu přestupních uzlů a optimalizace komunikací pro chodce, nástupišť a odstavných a manipulačních stání. Přestupním uzlem dle ČSN 73 6425-2 se rozumí místo, ve kterém je umožněn cestujícím přestup mezi více než dvěma linkami veřejné osobní dopravy pro jeden směr jízdy nebo mezi různými druhy dopravy. Zařazení Jablunkovského přestupního uzlu / terminálu je tedy následující:

- **terminál lze zařadit mezi přestupní uzly regionálního významu. V současné době i v budoucnu bude zajišťovat nejen spojení Jablunkova (jako obce s rozšířenou působností) s okolními spádovými obcemi, ale i s Třincem, Havířovem a Frýdkem - Místem, jakožto významnými městy v regionu (Havířov a Frýdek - Místek jsou statutárními městy v Moravskoslezském kraji).**

Podle ČSN 73 6425-2 jde o přestupní uzel s malým objemem dopravy, které jsou situovány zejména v obcích a malých městech, které nemají vlastní systém městské linkové osobní dopravy (což je případ Jablunkova).

- **z hlediska velikosti jde o autobusové nádraží, které lze podle vztahu k linkám veřejné osobní dopravy zařadit mezi kombinované, kde linky veřejné osobní dopravy končí, začínají i projíždějí;**
- **autobusový terminál zajišťuje příměstskou a regionální silniční linkovou osobní dopravu, všechny spoje jsou zařazeny do integrovaného dopravního systému Moravskoslezského kraje ODIS. Tzn., že cestující využívají jednotného tarifu pro více dopravců, umožňujícího vzájemný přestup, pro všechny dopravce pak existují společné odbavovací a informační systémy a jízdní řády jsou vzájemně provázány mezi různými dopravci. Tento systém bude zachován i po uvažované přestavbě autobusového terminálu.**

Provázanost na jiný druh dopravy, v tomto případě železniční, je zajištěna prostřednictvím autobusové linky zajišťující do sousedního Návsí, kde se na celostátní železniční trati č. 320 nachází významný přestupní uzel. V tomto uzlu jsou pak zajištěny návaznosti autobusové a železniční hromadné dopravy osob.

Výše uvedené zařazení má vliv na určení základních technických parametrů autobusového terminálu, zejména jeho vybavení a počtu parkovacích stání systémů P+R, K+R nebo B+R.

2.2 Přehled linek využívající terminál v Jablunkově, frekvence spojů, odhadovaný počet nástupních hran

Do autobusového terminálu v Jablunkově v současné době (r. 2019) zajíždí celkem 10 linek (viz následující přehled).

č. linky	relace	přepravce	pozn.
862776	Jablunkov-Třinec-Hnojník-Nošovice	ČSAD Vsetín a.s.	Jde o linku začínající a končící v Jablunkově, zajíždí až do koncové zastávky u průmyslové zóny Hyundai v Nošovicích.
862781	Třinec-Jablunkov-Mosty u Jablunkova - Hřčava	ČSAD Vsetín a.s.	Jde o linku průjezdnou, přičemž vybrané spoje zajíždí až do Třince nebo Hřčavy. Obvykle jsou spoje provozovány v relaci Návsí - Mosty u Jablunkova, Šance.
862782	Návsí-Jablunkov-Jablunkov,Radvanov	ČSAD Vsetín a.s.	Jde o typicky příměstskou linku průjezdnou, zajišťující přepravní vazby do místní části Jablunkova - Radvanova.
862783	Třinec-Jablunkov-Písečná-Písek-Bukovec	ČSAD Vsetín a.s.	Jde o linku průjezdnou, obvykle provozovanou v relaci Návsí - Bukovec. Do Třince zajíždí pouze několik spojů.
862784	Třinec-Jablunkov-Dolní Lomná-Horní Lomná	ČSAD Vsetín a.s.	jde o linku průjezdnou, obvykle provozovanou v relaci Návsí - Bukovec. Do Třince zajíždí pouze několik spojů.
862786	Třinec-Bystřice-Košařiska-Milíkov-Bocanovice-Jablunkov-Návsí	ČSAD Vsetín a.s.	Jde o linku průjezdnou, přičemž však většina spojů končí nebo začíná právě v Jablunkově, obvykle spoje zajišťují relaci pouze Milíkov -Jablunkov.
862787	Třinec-Bystřice-Košařiska-Milíkov-Návsí-Jablunkov	ČSAD Vsetín a.s.	Jde o linku průjezdnou s konečnou zastávkou Jablunkov, poliklinika, přičemž většina spojů končí na autobusovém nádraží. Spojy obvykle zajišťují relaci Milíkov - Jablunkov.
862788	Návsí-Jablunkov-Jablunkov,Lísky	ČSAD Vsetín a.s.	., jde o typickou příměstskou linku průjezdnou, zajišťující spojení mezi centrem Jablunkova a místní částí Lýsky.
871732	Jablunkov-Třinec-Český Těšín-Těrlicko-Havířov	ČSAD Havířov a.s.	Jde o linku začínající a končící v Jablunkově.
871750	Jablunkov-Třinec-Hnojník-Dobrá-Frýdek-Místek	ČSAD Havířov a.s.	Jde o linku začínající a končící v Jablunkově.

Tab.: Přehled linek využívající autobusový terminál v Jablunkově (autobusová zastávka Jablunkov, aut.st.), stav 2019

2.2.1 Přehled linek využívající terminál v Jablunkově v běžný pracovní den

Zastávkou Jablunkov, aut. st. projíždí v běžný pracovní den 218 spojů, celkem včetně spojů končících a začínajících v terminálu jde o 281 spojů na všech linkách. Kompletní výpis spojů je uveden v Tab.: Přehled spojů využívajících zastávku Jablunkov, aut. st. - autobusový terminál v Jablunkově v běžný pracovní den (Zdroj: Jízdní řády, údaje k r. 2019).

Nejvyšší počet spojů z terminálu vyjíždí, projíždí nebo končí ráno mezi 6 - 7 hodinou (celkem 26 spojů) a odpoledne mezi 15 - 16 hodinou (celkem 21 spojů). Mezi 0 - 4 hodinou v noci terminálem neprojíždí žádný spoj.

Prvními spoji, vyjíždějícími v pracovní den ze zastávky Jablunkov, aut. st. jsou:

- na lince č. 862 776 ČSAD Vsetín a.s. (Jablunkov-Třinec-Hnojník-Nošovice) jde o spoj č. 1 ve 4.20;
- na lince č. 862 781 ČSAD Vsetín a.s. (Třinec-Jablunkov-Mosty u Jablunkova -Hřčava) jde o spoj č. 3 v 5.38;

- na lince č. 862 782 ČSAD Vsetín a.s. (Návší -Jablunkov-Jablunkov, Radvanov) jde o spoj č. 1 ve 4.35;
- na lince č. 862 783 ČSAD Vsetín a.s. (Třinec-Jablunkov-Písečná-Písek-Bukovec) jde o spoj č. 3 v 5.00 ve směru Bukovec;
- na lince č. 862 784 ČSAD Vsetín a.s. (Třinec-Jablunkov-Dolní Lomná-Horní Lomná) jde o spoj č. 3 v 5.20 do Horní Lomné;
- na lince č. 862 786 ČSAD Vsetín a.s. (Třinec-Bystřice-Košařiska-Milíkov-Bocanovice-Jablunkov-Návší) jde o spoj č. 2 ve 4.25 (pozn.: spoj nezačíná v Návší);
- na lince č. 862 787 ČSAD Vsetín a.s. (Třinec-Bystřice-Košařiska-Milíkov-Návší-Jablunkov) jde o spoj č. 6 v 5.17 (pozn.: dřívější spoje začínají v Návší a Milíkově);
- na lince č. 862 788 ČSAD Vsetín a.s. (Návší-Jablunkov-Jablunkov,Lísky) jde o spoj č. 1 v 7.17 (pozn.: spoj začíná na zastávce „Jablunkov, aut. st.“);
- na lince č. 871 732 ČSAD Havířov a.s. (Jablunkov-Třinec-Český Těšín-Těrlicko-Havířov) jde o spoj č. 9 ve 4.48;
- na lince č. 871 750 ČSAD Havířov (Jablunkov-Třinec-Hnojník-Dobrá-Frýdek-Místek) jde o spoj č. 15 v 6.30;

Posledními spoji končícími v pracovní den na zastávce Jablunkov, aut. st. jsou:

- na lince č. 862 776 ČSAD Vsetín a.s. (Jablunkov-Třinec-Hnojník-Nošovice) jde o spoj č. 6 ve 23.25;
- na lince č. 862 781 ČSAD Vsetín a.s. (Třinec-Jablunkov-Mosty u Jablunkova -Hrčava) nekončí žádný spoj;
- na lince č. 862 782 ČSAD Vsetín a.s. (Návší -Jablunkov-Jablunkov, Radvanov) jde o spoj č. 16 ve 23.11;
- na lince č. 862 783 ČSAD Vsetín a.s. (Třinec-Jablunkov-Písečná-Písek-Bukovec) jde o spoje č. 81 v 19.30 od Třince a č. 66 v 15.22 od Bukovce (lze předpokládat, že autobusy dále pokračují jako jiné spoje);
- na lince č. 862 784 ČSAD Vsetín a.s. (Třinec-Jablunkov-Dolní Lomná-Horní Lomná) jde o spoj č. 12 v 7.25 od Horní Lomné (lze předpokládat, že autobus dále pokračuje jako jiný spoj);
- na lince č. 862 786 ČSAD Vsetín a.s. (Třinec-Bystřice-Košařiska-Milíkov-Bocanovice-Jablunkov-Návší) jde o spoj č. 13 v 19.47 (pozn.: spoj nezajíždí do Návší);
- na lince č. 862 787 ČSAD Vsetín a.s. (Třinec-Bystřice-Košařiska-Milíkov-Návší-Jablunkov) jde o spoj č. 55 ve 21.28 (pozn.: spoj nepokračuje na konečnou zastávku „Jablunkov, poliklinika“);
- na lince č. 862 788 ČSAD Vsetín a.s. (Návší-Jablunkov-Jablunkov,Lísky) jde o spoj č. 10 v 15.28 (pozn.: spoj nepokračuje na konečnou zastávku „Návší, žel. st.“);

- na lince č. 871 732 ČSAD Havířov a.s. (Jablunkov-Třinec-Český Těšín-Těrlicko-Havířov) jde o spoj č. 54 v 18.05;
- na lince č. 871 750 ČSAD Havířov (Jablunkov-Třinec-Hnojník-Dobrá-Frýdek-Místek) jde o spoj č. 36 v 16.40;

Systém linek a spojů je dle vyjádření koordinátora ODIS stabilizovaný. Výstavbou nového terminálu se nepředpokládá změna v počtu vypravených spojů.

Pro koncové spoje a navazující první spoje, které končí a začínají svou trasu na autobusovém terminálu „Jablunkov, aut.st.“ je vhodné zajistit odstavná stání v rámci autobusového nádraží. Tato odstavná stání je nutno také zajistit pro svoje navazující, které mívají na autobusovém nádraží prodlevy při čekání, v rámci kterých např. řidiči mohou čerpat přestávky.

Doporučeno je zajistit minimálně 8 těchto odstavných stání, a to v rámci plochy autobusového nádraží a jeho dispozičních možností.

Optimální počet nástupních hran v terminálu je 5. Tento počet je stanoven s ohledem na frekvenci spojů během špičkových 10 min. intervalů (6.00 - 6.10, resp. 15.00 - 15.10), kdy do zastávky přijíždí, nebo z ní vyjíždí celkem 5 spojů na 4 linkách.

hodina	862776		862781		862782		862783		862784		862786		862787		862788		871732		871750		počet spojů tam	počet spojů zpět	počet spojů celkem
	tam	zpět	tam	zpět	tam	zpět	tam	zpět	tam	zpět	tam	zpět	tam	zpět	tam	zpět	tam	zpět	tam	zpět			
0																					0	0	0
1																					0	0	0
2																					0	0	0
3																					0	0	0
4	20/1			41/2 46/4 51/6	35/1		53/1	40/2 42/4 55/6 57/8	30/1	45/2		25/2				33/2	48/9				5	9	14
5			03/1 38/3	20/8 51/10			00/3 20/5 35/7 50/9	22/12 25/10 57/14	20/3	20/4	52/1		08/1	17/6 29/8							9	8	17
6			03/5 38/7 43/9 58/11	26/14 56/16		26/4	05/11 10/13 20/15 50/17	14/14 27/16 31/20 42/20 57/24	00/5 40/7	25/8			23/3	52/14			20/17 30/19	08/4	30/15 45/21		15	11	26
7		30/2	23/13	35/18 45/20		16/6	00/21 05/23 15/25 30/27	27/26 32/28 47/30	00/9	15/10 25/12 55/14	15/3		03/9 33/11		17/1	34/4	20/21	04/10			11	12	23
8			03/15	05/22 51/24			30/29 30/31	12/32 32/34 52/36	30/11		42/5		03/13	37/18							6	6	15
9			03/17	51/26	35/7	56/8	30/33	32/38		55/16			38/17	40/20							4	5	9
10			03/19				10/35 30/37	32/42 32/40	05/13			33/4	55/19	27/22	07/3	28/6					6	5	11
11			03/21	51/28			30/39	32/44		55/18			28/21	57/24			45/33	02/24			4	5	9
12	20/3		03/25	21/30 51/32	25/13		05/97 30/43 35/41	32/46 49/50 52/48	00/15	55/20		43/6	33/23	37/28	27/5	48/8		02/28			9	10	19
13			03/27 20/29	01/34 51/36			05/45 30/47 35/49	27/52 52/54 57/56	00/17 00/19	55/22	22/7	33/8	18/27				00/39				10	7	17
14			10/31 50/33	50/38 56/40			00/51 10/53 25/55 50/57 53/59	08/58 30/60 37/62	00/21	55/24		35/10	13/29	22/30 52/32					30/26		9	10	17
15		35/4	00/35 08/37	56/42		11/12	00/63 05/61 50/65	02/64 22/66 27/70 32/68 57/72	05/23		27/9	33/12	08/33	27/38	12/7	28/10				39/30	9	12	21
16			08/39	51/44			05/67 10/69 30/71	32/74 52/94 52/76	05/25	25/26 55/28			05/61 23/39				20/55	00/48		40/36	8	8	16
17			08/41	56/46			05/73 15/91	32/78 52/96	05/27	55/30		10/14	32/45	22/42							5	6	17
18			08/43	56/46			15/93 30/79	32/82 52/98 52/84	10/29				03/47	27/48				05/54			5	6	16
19			03/45				05/95 30/81	32/86	05/31	00/32 55/34	47/13	10/16	03/51	37/50			20/61				7	5	12
20	20/5		03/47		40/13		30/83 35/85	57/90 57/88	05/33				33/53	30/52							7	3	10
21			03/49	01/50			05/87			00/36			28/55								3	2	5
22			56/51	27/52			55/89	03/92	58/35												3	2	5
23		25/6				11/16															0	2	2

Tab.: Přehled spojů využívajících zastávku Jablunkov, aut.st. - autobusový terminál v Jablunkově v běžný pracovní den (Zdroj: Jízdní řády, údaje k r. 2019)

2.2.2 Přehled linek využívající terminál v Jablunkově v sobotu a v neděli

Zastávkou Jablunkov, aut. st. projíždí, začíná nebo končí v sobotu celkem 140 spojů. V neděli jde pak o 143 spojů. Na linkách č. 871732 (Jablunkov-Třinec-Český Těšín-Těrlicko-Havířov) a 871750 (Jablunkov-Třinec-Hnojník-Dobrá-Frýdek-Místek), provozovaných ČSAD Havířov a.s. není víkendový provoz zaveden. Kompletní výpis spojů je uveden v Tab.: Přehled spojů využívajících zastávku Jablunkov, aut. st. - autobusový terminál v Jablunkově v sobotu (Zdroj: Jízdní řády, údaje k r. 2019) a Tab.: Přehled spojů využívajících zastávku Jablunkov, aut. st. - autobusový terminál v Jablunkově v neděli (Zdroj: Jízdní řády, údaje k r. 2019).

Nejvyšší počet spojů shodně v sobotu i v neděli z terminálu vyjíždí, projíždí nebo končí ráno mezi 8 - 9 hodinou (celkem 14 spojů) a odpoledne mezi 12 - 13 hodinou (celkem 10 spojů). Mezi 0 - 4 hodinou v noci terminálem neprojíždí žádný spoj.

Prvními spoji, vyjíždějícími v sobotu nebo v neděli ze zastávky Jablunkov, aut. st. jsou:

- na lince č. 862 776 ČSAD Vsetín a.s. (Jablunkov-Třinec-Hnojník-Nošovice) jde o spoj č. 201 v 5.10;
- na lince č. 862 781 ČSAD Vsetín a.s. (Třinec-Jablunkov-Mosty u Jablunkova -Hrčava) nezačíná žádný spoj (pozn. spoje začínají v zastávkách Třinec, aut. st. pod Kanadou nebo Návsí);
- na lince č. 862 782 ČSAD Vsetín a.s. (Návsí -Jablunkov-Jablunkov, Radvanov) jde o spoj č. 201 ve 4.35;
- na lince č. 862 783 ČSAD Vsetín a.s. (Třinec-Jablunkov-Písečná-Písek-Bukovec) jde o spoj č. 204 v 6.32 ve směru Třinec;
- na lince č. 862 784 ČSAD Vsetín a.s. (Třinec-Jablunkov-Dolní Lomná-Horní Lomná) jde o spoj č. 203 v 7.30 do Horní Lomné;
- na lince č. 862 786 ČSAD Vsetín a.s. (Třinec-Bystřice-Košařiska-Milíkov-Bocanovice-Jablunkov-Návsí) jde o spoj č. 204 v 8.18 (pozn.: spoj nezačíná v Návsí);
- na lince č. 862 787 ČSAD Vsetín a.s. (Třinec-Bystřice-Košařiska-Milíkov-Návsí-Jablunkov) jde o spoj č. 202 ve 4.32;
- na lince č. 862 788 ČSAD Vsetín a.s. (Návsí-Jablunkov-Jablunkov,Lísky) jde o spoj č. 201 v 8.20 (pozn.: spoj začíná na zastávce „Jablunkov, aut. st.“);
- na lince č. 871 732 ČSAD Havířov a.s. (Jablunkov-Třinec-Český Těšín-Těrlicko-Havířov) nezačíná žádný spoj (pozn. spoje začínají v zastávkách Třinec, aut. st. pod Kanadou nebo Třinec, aut. st.);
- na lince č. 871 750 ČSAD Havířov (Jablunkov-Třinec-Hnojník-Dobrá-Frýdek-Místek) nezačíná žádný spoj;

Posledními spoji končícími v pracovní den na zastávce Jablunkov, aut. st. jsou:

- na lince č. 862 776 ČSAD Vsetín a.s. (Jablunkov-Třinec-Hnojník-Nošovice) jde o spoj č. 202 v 7.30;
- na lince č. 862 781 ČSAD Vsetín a.s. (Třinec-Jablunkov-Mosty u Jablunkova -Hrčava) končí spoj č. 206 v neděli (ostatní spoje končí v zastávkách Třinec, aut. st. pod Kanadou nebo Návsí);
- na lince č. 862 782 ČSAD Vsetín a.s. (Návsí -Jablunkov-Jablunkov, Radvanov) jde o spoj č. 216 ve 23.02;
- na lince č. 862 783 ČSAD Vsetín a.s. (Třinec-Jablunkov-Písečná-Písek-Bukovec) jde o spoje č. 235 v 18.30 od Třince (pozn.: od Bukovce nekončí v Jablunkově žádný spoj);
- na lince č. 862 784 ČSAD Vsetín a.s. (Třinec-Jablunkov-Dolní Lomná-Horní Lomná) jde o spoj č. 206 v 8.25 v neděli od Horní Lomné (lze předpokládat, že autobus dále pokračuje jako jiný spoj);
- na lince č. 862 786 ČSAD Vsetín a.s. (Třinec-Bystřice-Košařiska-Milíkov-Bocanovice-Jablunkov-Návsí) jde o spoj č. 205 v 11.32 (pozn.: víkendové spoje nezajíždí do Návsí);
- na lince č. 862 787 ČSAD Vsetín a.s. (Třinec-Bystřice-Košařiska-Milíkov-Návsí-Jablunkov) jde o spoj č. 219 ve 21.28 (pozn.: spoj nepokračuje na konečnou zastávku „Jablunkov, poliklinika“);
- na lince č. 871 732 ČSAD Havířov a.s. (Jablunkov-Třinec-Český Těšín-Těrlicko-Havířov) jde o spoj č. 212 ve 20.38; (pozn.: spoj nepokračuje na konečnou zastávku „Návsí, žel. st.“);
- na lince č. 871 732 ČSAD Havířov a.s. (Jablunkov-Třinec-Český Těšín-Těrlicko-Havířov) nekončí žádný spoj;
- na lince č. 871 750 ČSAD Havířov (Jablunkov-Třinec-Hnojník-Dobrá-Frýdek-Místek) nekončí žádný spoj;

Systém linek a spojů je dle vyjádření koordinátora ODIS stabilizovaný. Výstavbou nového terminálu se nepředpokládá změna v počtu vypravených spojů.

Počet koncových spojů a navazujících prvních spojů, které končí a začínají svou trasu na autobusovém terminálu „Jablunkov, aut.st.“ je v porovnání s běžným pracovním dnem nižší. Navržený počet odstavných stání a počet zastávkových hran je tedy považován za vyhovující i pro víkendový provoz.

hodina	862776		862781		862782		862783		862784		862786		862787		862788		871732		871750				
	tam	zpět	tam	zpět	tam	zpět	tam	zpět	tam	zpět	tam	zpět	tam	zpět	tam	zpět	tam	zpět	tam	zpět	počet spojů tam	počet spojů zpět	počet spojů celkem
0																					0	0	0
1																					0	0	0
2																					0	0	0
3																					0	0	0
4				56/202	35/201			47/202		50/202				32/202		33/202					1	5	6
5	10/201		03/201	51/204																	2	1	3
6			58/205				00/201	32/204 52/206					23/201	30/204							3	3	6
7		30/202	03/207	51/208	05/203	16/204	00/203	52/208	00/201	55/204			28/203								5	5	10
8				51/210			05/205 30/207	32/210 52/214 52/212	15/205	25/206	52/203	18/204	28/205	37/206	02/201	18/204					6	8	14
9			03/209	51/212			05/209	52/216		55/208											2	3	5
10			15/211	51/214	25/205	36/206	05/211 10/213 30/215	32/218 52/220	15/207			48/206	21/207		07/203	23/206					8	6	14
11			03/213				05/217	52/222		50/210	32/205			40/208							3	3	6
12					40/207		10/219 30/221	32/224 57/226	00/209	55/212				30/210	10/205	28/208					5	5	10
13			03/215	01/216 51/218			05/223 30/225	52/228					28/211								4	3	7
14			03/217 58/219	51/220			55/227		00/211	55/214				30/212							4	3	7
15					59/211	16/210	05/229	32/230	00/213				28/213		17/207	32/210					5	3	8
16				51/222			30/231	32/232 52/240		50/216			21/215	25/214							2	5	7
17			03/221	51/224			05/241 30/233	32/234 52/242	05/215	55/218											4	4	8
18			03/223				05/243 30/235	32/236 52/244													3	2	5
19			03/225	51/226	05/213		05/245		05/217	55/220			28/217	32/216							5	3	8
20					40/215		30/237	52/238	00/219	55/222				30/218	20/209	38/212					4	4	8
21			03/227	01/228									28/219								2	1	3
22			56/229	27/230			55/239														2	1	3
23						02/216			05/221												1	1	2

Tab.: Přehled spojů využívajících zastávku Jablunkov, aut.st. - autobusový terminál v Jablunkově v sobotu (Zdroj: Jízdní řády, údaje k r. 2019)

hodina	862776		862781		862782		862783		862784		862786		862787		862788		871732		871750				
	tam	zpět	tam	zpět	tam	zpět	tam	zpět	tam	zpět	tam	zpět	tam	zpět	tam	zpět	tam	zpět	tam	zpět	počet spojů tam	počet spojů zpět	počet spojů celkem
0																					0	0	0
1																					0	0	0
2																					0	0	0
3																					0	0	0
4				56/202	35/201			47/202		50/202				32/202		33/202					1	5	6
5			03/201 33/203	51/204																	2	1	3
6			58/205	21/206			00/201	32/204 52/206					23/201	22/220 30/204							3	5	8
7			03/207	51/208	05/203	16/204	00/203	52/208	00/201 30/203	55/204	00/201		28/203								7	4	11
8				51/210			05/205 30/207	32/210 52/214 52/212	15/205	25/206	52/203	18/204	28/205	37/206	02/201	18/204					6	8	14
9			03/209	51/212			05/209	52/216		55/208											2	3	5
10			15/211	51/214	25/205	36/206	05/211 10/213 30/215	32/218 52/220	15/207			48/206	21/207		07/203	23/206					8	6	14
11			03/213				05/217	52/222		50/210	32/205			40/208							3	3	6
12					40/207		10/219 30/221	32/224 57/226	00/209	55/212				30/210	10/205	28/208					5	5	10
13			03/215	01/216 51/218			05/223 30/225	52/228					28/211								4	3	7
14			03/217 58/219	51/220			55/227		00/211	55/214				30/212							4	3	7
15					59/211	16/210	05/229	32/230	00/213				28/213		17/207	32/210					5	3	8
16				51/222			30/231	32/232 52/240		50/216			21/215	25/214							2	5	7
17			03/221	51/224			05/241 30/233	32/234 52/242	05/215	55/218											4	4	8
18			03/223				05/243 30/235	32/236 52/244													3	2	5
19			03/225	51/226	05/213		05/245		05/217	55/220			28/217	32/216							5	3	8
20					40/215		30/237	52/238	00/219	55/222				30/218	20/209	38/212					4	4	8
21			03/227	01/228									28/219								2	1	3
22			56/229	27/230			55/239														2	1	3
23						02/216			05/221												1	1	2

Tab.: Přehled spojů využívajících zastávku Jablunkov, aut.st. - autobusový terminál v Jablunkově v neděli (Zdroj: Jízdní řády, údaje k r. 2019)

2.3 Počet cestujících využívající autobusový terminál, odhad počtu cestujících v běžný pracovní den, včetně způsobu dojíždění, víkendový provoz

Údaje o počtu cestujících byly získány u koordinátora ODIS, který poskytl souhrnné údaje o celkovém počtu cestujících za roky 2016 - 2018, kteří využili autobusový terminál v Jablunkově.

rok	Počet cestujících, kteří nastoupili na zastávce „Jablunkov, aut. stanoviště“		Počet cestujících, kteří vystoupili na zastávce „Jablunkov, aut. stanoviště“		souhrn	
	abs.	+ / - %	abs.	+ / - %	abs.	+ / - %
2016	411 309	-	373 892		785 201	
2017	399 081	- 3,0	354 783	-5,1	753 864	-4,0
2018	391 736	-1,8	348 336	-1,8	740 072	-1,8

Tab.: Počty nastupujících a vystupujících cestujících dle údajů koordinátora ODIS

Z těchto údajů vyplývá, že počet cestujících, kteří v Jablunkově využili zastávku „Jablunkov, aut.st.“ za uplynulá leta mírně stagnuje. Celorepublikové statistiky vykazují za období 2016 - 2017 (viz následující Tab.: Údaje o počtu cestujících ze Systému dopravních statistik) podobný trend. Za období 2017 - 2018 pak celorepublikové údaje vypovídají o nepatrném nárůstu počtu cestujících v linkové veřejné dopravě, zatímco počty osob využívajících terminál v Jablunkově vykazují mírný propad.

rok	Počet cestujících v linkové dopravě vnitrostátní (v tis. osob)	
	abs.	+ / - %
2012	313 698	-
2013	309 563	-1,3
2014	309 052	-0,2
2015	306 298	-0,9
2016	300 977	-1,7
2017	294 665	- 2,1
2018	301 956	+2,5

Tab.: Údaje o počtu cestujících ze Systému dopravních statistik (zdroj: www.sydos.cz)

Obecně se však Česká republika (viz další statistiky v Systému dopravních statistik) dlouhodobě potýká s úbytkem cestujících v autobusové dopravě. Důvody této stagnace lze obecně spatřovat v nižší úrovni nabízených dopravních služeb a z toho vyplývajících nižšího komfortu cestování. Ačkoliv je autobusová doprava na Jablunkovsku zařazena do integrovaného dopravního systému, tak vzhledem ke specifickým regionu (vzdálené obce s rozvolněnou zástavbou a často nevyhovující místní dopravní infrastrukturou, problémy se sjízdností silnic v zimním období) lze také spatřovat rezervy např. v nedostatečném provázání jednotlivých spojů. Z hlediska ekonomického je nutno konstatovat, že ceny jízdného v rámci ODIS jsou od roku 2016 na přibližně stejné úrovni (v r. 2018 došlo k poklesu cen u dlouhodobých jízdenek, základní jízdné typu REGION, jehož součástí jsou spádové obce terminálu v Jablunkově, zůstalo ve stejné cenové úrovni).

Podrobnější údaje o pohybu cestujících terminálem jsou odhadnuty s využitím demografických údajů a certifikované metodiky „Metody prognóz intenzit generované dopravy“ (dále jen Metodika), která stanovuje pro různé typy území orientační hodnoty dělby přepravní práce.

Z demografických údajů z „Tab.: Základní demografické údaje spádových obcí (Zdroj: Český statistický úřad, Veřejná databáze, údaje k r. 2011)“ lze souhrnně uvést, že ve spádových obcích je:

- 13 797 obyvatel zaměstnaných, včetně pracujících, studentů a učňů;
- 14 975 ekonomicky aktivních obyvatel;
- 7 338 obyvatel denně vyjíždějících za práci;
- 3 017 obyvatel denně vyjíždějících do škol.

Z těchto údajů lze odhadnout údaje o počtu osob, které využívají přestupního uzlu v Jablunkově v běžný pracovní den následovně.

Ve spádovém území silně převažuje individuální obytná zástavba, se špatnou kvalitou obsluhy hromadnou dopravou. Tato nízká kvalita je způsobena zejména nízkou frekvencí spojů přes den v jednotlivých obcích (viz metodika ČSN 73 6110), přičemž zejména obyvatelé těchto obcí nebo odlehlejších místních částí Jablunkova využívají k vyjíždění osobní automobil (jde o tzv. individuální automobilovou dopravu - IAD). Vzhledem k těmto skutečnostem lze předpokládat, že dělba přepravní práce je přibližně v následujícím rozložení: IAD 80 %, HD 10 %, pěší 8 %, cyklo 2%.

Při použití těchto hodnot pro HD (cca 10 %) a s předpokladem, že cestující zvolí stejný dopravní prostředek i pro cestu zpět, lze odhadnout, že přes autobusový terminál projde cca 1 700 cestujících v běžný pracovní den, kteří vyjíždějí z uvedených spádových obcí autobusem (v případě Hrádku, Bystřice a Vendryně však nebyl uvažován plný počet vyjíždějících, neboť významným cílem pro tyto obce je také Třinec).

Do celkového údaje o pohybu cestujících je ale také nutno započítat ty cestující, kteří využili pro dopravu na zastávku jiného dopravního prostředku, než autobusu. „Metodika“ rovněž definuje území tzv. dopravních zařízení v kategorii D1 - autobusová nádraží, což odpovídá přesnému využití autobusového terminálu v Jablunkově. Pro tato dopravní zařízení Metodika stanovuje dělbu přepravní práce v následujícím rozložení (pro dobrou kvalitu obsluhy HD, kterou terminál vykazuje): IAD 30 %, HD 60 %, pěší 8 %, cyklo 2%. Základním parametrem, na který je vztažen objem dopravy, je počet odbavených cestujících za den (viz údaje koordinátora ODIS výše, přepočítané na den). Na základě výše uvedeného rozložení lze odhadnout, že do terminálu bude směřovat:

- až cca 290 cestujících, kteří přijedou osobním vozidlem v běžný pracovní den.
- cca 80 cestujících, kteří přijdou do terminálu pěšky a
- cca 20 cestujících, kteří přijedou do terminálu na kole.

U těchto cestujících se rovněž předpokládá, že budou v terminálu nastupovat i vystupovat.

Celkový počet osob, které využívají autobusový terminál v běžný den pro nástup a výstup, je tak odhadnut na cca 2 380 cestujících v běžný pracovní den. Víkendový pohyb cestujících je pak cca na 10 - 12 % běžného pohybu cestujících ze spádových obcí, se započtením cestujících mířících za turistikou a rekreací pak přibližně na celkem cca 25 % pohybu cestujících v běžný pracovní den. Na základě těchto předpokladů je pak celkový roční počet cestujících cca 730 tis. Rozdíl mezi odhadem dle Metodiky a skutečným stavem je cca 1,2 %, což je v mezích přípustné chyby a zvolenou metodu odhadu počtu cestujících v běžný pracovní den tak lze považovat za relevantní.

Předpokládané rozložení pohybu cestujících je na cca 1250 nástupů a 1150 výstupů v běžný pracovní den, což přibližně odpovídá poměru udanému koordinátorem ODIS. Disproporce mezi počty nastupujících a vystupujících je zřejmě způsoben tím, že cestující přijíždějící v pozdních hodinách nemají již možnost dalšího pokračování jízdy do dvě cílové destinace, např. v okolních obcích.

2.4 Popis základních technických parametrů terminálu souvisejících se zařazením do odpovídající kategorie přestupního uzlu dle ČSN 73 6425-2

Základní technické parametry terminálu, které souvisejí s jeho zařazením do příslušného přestupního uzlu, jsou:

- navrhování autobusových zastávek v přestupním uzlu;
- vybavení přestupního uzlu;
- řešení individuální automobilové dopravy v přestupním uzlu;

2.4.1 Navrhování autobusových zastávek v přestupním uzlu

V přestupních uzlech regionálního významu se doporučuje oddělit městskou osobní dopravu od ostatních druhů dopravy. To je zajištěno oddělením veřejné linkové dopravy od dopravy individuální, kde samostatné vjezdy z přístupové komunikace ze silnice II/474, jsou navrženy pro parkovací plochy pro osobní automobily a provozní část terminálu, určenou pro veřejnou linkovou dopravu.

Tento princip oddělení musí být respektován i v podrobnější projektové dokumentaci.

2.4.2 Vybavení přestupního uzlu

Vybavení přestupního uzlu dle ČSN 73 6425-2 lze považovat za povinné a doporučené.

Mezi povinné vybavení přestupního uzlu s malým objemem dopravy patří:

- sociální zařízení;
- krytý uzavřený prostor pro cestující, kteří čekají na navazující dopravu (čekárny, haly, vestibuly);
- informace o příjezdech a odjezdech jednotlivých druhů dopravy, případně elektronické informační systémy;
- vybavení pro osoby s omezenou schopností pohybu;
- orientační systém pro zrakově postižené;

Mezi doporučené vybavení přestupního uzlu s malým objemem dopravy patří:

- parkovací plochy systémů P+R, K+R a B+R;

- úschovna zavazadel;
- venkovní plochy pro odpočinek cestujících;
- rychlé občerstvení a prodej tiskovin;
- mapa sídelního útvaru případně přilehlého regionu s vyznačením turistických cílů a linek veřejné osobní dopravy;
- informace o systému navazujících cyklostezek;

2.4.3 Řešení individuální automobilové dopravy v přestupním uzlu, dopravně - inženýrská analýza potřebného počtu stání

Dopravně - inženýrská analýza potřebného počtu stání vychází ze základních zásad ČSN 73 6425-2 Přestupní uzly a stanoviště. V této normě je stanoveno, že přestupní uzel musí být dostatečně přístupný pro individuální automobilovou dopravu, řešení parkovacích ploch pro osobní automobily pak upravuje následovně:

- V přestupním uzlu je vhodné uvažovat s parkovištěm systému K+R "Kiss and Ride" (krátkodobé stání na dobu nepřesahující 10 min), které je určeno pro cestující, které na přestupní uzel přiveze osobní vozidlo. Po vystoupení cestujících osobní vozidlo odjíždí. Počet stání je závislý na významu přestupního uzlu. Vzdálenost mezi tímto typem stání a nástupním prostorem přestupního uzlu se navrhuje co nejkratší.
- V přestupním uzlu je vhodné uvažovat s parkovišti systému P+R "Park and Ride" (stání na dobu kratší než 24 h), které je určeno pro cestující, kteří přijedou k přestupnímu uzlu osobním vozidlem, a v přepravě dále pokračují vozidlem veřejné osobní linkové dopravy. Kapacita parkovišť P+R se navrhuje v závislosti na dopravním významu a poloze daného přestupního uzlu.
- Rovněž by měly být v rámci přestupního uzlu zajištěny plochy pro dlouhodobé stání vozidel, které jsou určeny pro cestující, kteří přijedou k přestupnímu uzlu osobním vozidlem, které zde zaparkují a pokračují vozidlem hromadné dopravy. Cestující se nevrací ke svému vozidlu ještě týž den. Dobu umožnění odstavení osobního vozidla určuje sám provozovatel parkoviště.
- Cyklistickou dopravu lze v přestupních uzlech řešit systémem B+R "Bike and Ride", který je určen pro cestující, kteří přijedou k přestupnímu uzlu na jízdním kole, a v přepravě dále pokračují vozidlem veřejné osobní linkové dopravy. Odstavné plochy zařazené do systému B+R se z důvodu ochrany před odcizením jízdních kol zpravidla navrhuje uzavřené, střežené např. přímým dohledem nebo kamerovým systémem a zpravidla se zastřešují.

Výše uvedená parkoviště by měla být navržena takovým způsobem, aby bylo co nejvíce omezeno nebezpečí poškození nebo odcizení vozidel (oplocení, kamerový systém, hlídač parkoviště atd.).

- V přestupním uzlu je vhodné navrhovat plochy pro stání vozidel nehromadné veřejné dopravy osob, které jsou určeny pro krátkodobé stání vozidel taxi a ostatních vozidel nepravidelné přepravy osob (např. doprava do hotelu osobním vozidlem případně mikrobusem).

Počet parkovacích míst v přestupních uzlech se řeší individuálně podle velikosti sídelního útvaru.

Jejich nejmenší doporučený počet uvádí norma ČSN 73 6425-2 pro jednotlivé kategorie přestupních uzlů. Pro přestupní uzel regionálního významu (odpovídající Jablunkovskému terminálu) pak následovně:

- | | |
|---|-------------------|
| - plochy pro dlouhodobé stání osobních vozidel: | norma nestanovuje |
| - systém P+R: | 20 stání |
| - systém K+R: | 3 stání |
| - plochy pro stání autobusů neveřejné dopravy: | norma nestanovuje |
| - plochy pro vozidla nehromadné nepravidelné veřejné dopravy osob (TAXI): | 3 stání |
| - systém B+R | norma nestanovuje |

Přesnější údaje o potřebném počtu parkovacích stání pro osobní vozidla a kola pak vychází z výpočtu provedeného dle Metodiky (viz Metody prognóz intenzit generované dopravy), která definuje území tzv. dopravních zařízení v kategorii D1 - autobusová nádraží, což odpovídá přesnému využití autobusového terminálu v Jablunkově. Pro tato dopravní zařízení Metodika stanovuje dělbu přepravní práce v následujícím rozložení (pro dobrou kvalitu obsluhy HD, kterou terminál vykazuje): IAD 30 %, HD 60 %, pěší 8 %, cyklo 2%. Základním parametrem, na který je vztažen objem dopravy, je počet odbavených cestujících za den (viz údaje výše, přepočítané na den). Na základě výše uvedeného rozložení lze odhadnout, že do terminálu bude směřovat:

- až cca 290 cestujících, které přivezou osobní vozidla. Tato vozidla využijí parkovacích ploch systému P+R nebo K+R. Z tohoto počtu je odhadnuto, že nejvyšší počet osobních vozidel využívajících systému P+R lze očekávat zejména v ranních začínajících spojích, které nemají návaznost na předchozí (zejména mezi 4 - 6 hodinou). Těchto spojů je cca 7, přičemž pro každý takový spoj lze předpokládat obsazení minimálně dvou až tří parkovacích míst cestujícími, kteří pro dopravu do terminálu využijí vlastní automobil a dále pokračují autobusem. Dále je doporučeno zajistit alespoň 50 % rezervu pro ostatní uživatele terminálu (cestující, kteří přijedou do terminálu v průběhu dne a pokračují dále autobusem).
- cca 80 cestujících přijde do terminálu pěšky a
- cca 20 přijede do terminálu na kole.

Z výše provedené analýzy vyplývá, že:

- doporučený počet parkovacích míst systému P+R při zohlednění výše uvedených skutečností je stanoven na minimálně 26 stání (cca 17 stání pro potřeby cestujících časně ranních spojů, 9 stání pro potřeby ostatních cestujících).
- doporučený počet parkovacích míst systému K+R (parkování na dobu cca 10 min.) při zohlednění zejména ranních návazností spojů je stanoven na 10 stání.

Tato hodnota je stanovena s přihlédnutím k frekvenci spojů během po sobě následujících dvou špičkových 10 min. intervalů, kdy během 6.00 - 6.20 do zastávky přijíždí, nebo z ní vyjíždí celkem 9 spojů, přičemž lze předpokládat, že tyto ranní hodiny budou v rámci systému K+R nejfrekventovanější).

- počet parkovacích míst pro vozidla TAXI nebude stanoven. Vozidla taxi mohou využít pro krátkodobé stání parkovací plochy systému K+R. S dlouhodobým parkováním vozidel TAXI se v terminálu neuvažuje.
- doporučený počet míst pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené by měl být dle Vyhlášky Ministerstva pro místní rozvoj ČR č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb v rozsahu 2 stání.
- doporučený počet míst systému B+R je stanoven na 25 stání pro jízdní kola (s rezervou vůči předpokládanému využití terminálu tímto způsobem kombinované přepravy). Zřízení tohoto typu systému je doporučováno Generelem cyklistické dopravy na území města Jablunkova (HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o., Kancelář Ostrava, 02/2016).

2.5 Doporučené řešení pěší dopravy

Parkovací systémy P+R, K+R a B+R, které budou součástí autobusového terminálu, musí mít přímé propojení bezbariérovou komunikací pro pěší. Bezbariérově je také nutno řešit centrální prostor terminálu s nástupními hranami, přičemž nástupiště budou zastřešena.

Bezbariérově je také nutno upravit stávající přístupy k autobusovému terminálu, a to zejména od silnice II/474 a pěší stezky vedené podél jihovýchodní hranice plochy autobusového nádraží.

Bezbariérově budou dále upraveny navazující přechody pro chodce nebo místa pro přecházení.

3. Závěr a vyhodnocení

Řešené autobusové nádraží (označení terminálu v jízdních řádech je „Jablunkov, aut.st.“) má z hlediska polohy v dopravní síti strategický význam. Umožňuje snadné větvení jednotlivých autobusových linek do jednotlivých podhorských obcí v této části Beskyd. Zároveň umožňuje spojení i přímé s významnými městy Moravskoslezského kraje - Třincem, Havířovem a Frýdkem - Místkem (jde o obce s rozšířenou působností, Havířov a Frýdek - Místek jsou zároveň i statutárními městy). Pro cestující jde také o místo, kde je možné v Dopravním infocentru získat informace o dopravním spojení a vyřídit náležitosti pro využívání ODIS (zakoupení čipové karty a časové jízdenky, vyřízení slev apod.).

Jde tedy o významný přestupní uzel, který je dle ČSN 73 6425-2:

- přestupním uzlem regionálního významu.
- přestupním uzlem kombinovaným, kde linky veřejné osobní dopravy končí, začínají i projíždějí.
- terminálem zajišťujícím příměstskou a regionální silniční linkovou osobní dopravu, přičemž všechny spoje jsou zařazeny do integrovaného dopravního systému Moravskoslezského kraje ODIS (provázanost na jiný druh dopravy, v tomto případě železniční, je zajištěna prostřednictvím autobusové linky zajišťující do sousedního Návší, kde se na celostátní železniční trati č. 320 nachází významný přestupní uzel).

Toto zařazení terminálu musí být respektováno i při zpracování podrobnější projektové dokumentace a podle něj pak navrhovat zejména jeho povinné vybavení.

Provoz veřejné linkové dopravy v tomto uzlu je v současné době zařazen do integrovaného dopravního systému Moravskoslezského kraje, tzv. ODISu, který spravuje Koordinátor ODIS, s.r.o. (KODIS), a to ve smyslu zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. Tento statut modernizace terminálu neovlivní (viz vyjádření Koordinátora ODIS, že systém linek a spojů je stabilizovaný, a že výstavbou nového terminálu se nepředpokládá výrazná změna v počtu přepravených osob ani v počtu vypravených spojů) a terminál bude i po modernizaci fungovat jako významný přestupní uzel v rámci ODIS.

Podle zpracované analýzy lze předpokládat, že tento uzel bude využívat cca 700 tis. cestujících ročně (nastupujících a vystupujících), přičemž předpokládané rozložení pohybu cestujících v běžný pracovní den bude na cca 1250 nástupů a 1150 výstupů. Tyto údaje, zejména údaj o celkovém počtu cestujících za rok, lze považovat za cílové hodnoty i po realizaci modernizace a přestavby terminálu, ne ani Koordinátor ODIS nepředpokládá výraznou změnu v počtu přepravených osob ani v počtu vypravených spojů.

Cílem modernizace je tak zvýšení komfortu cestujících a jejich pohybu po terminálu, včetně návazností na okolní pěší komunikace, efektivnější využití stávající rozlehlé plochy autobusového nádraží a zpřístupnění terminálu pro individuální dopravu (automobilovou, cyklistickou nebo pěší).

Pro tyto potřeby dopravně - inženýrská analýza stanovuje minimální doporučené počty nástupních hran a stání pro osobní vozidla a kola:

- **doporučeno je v rámci modernizace realizovat minimálně pět nástupních hran se zastřešenými nástupišti.**
- **doporučený počet parkovacích míst systému P+R je stanoven na minimálně 26 stání.**
- **doporučený počet parkovacích míst systému K+R je stanoven na minimálně 10 stání.**
- **doporučený počet míst pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené by měl být dle Vyhlášky Ministerstva pro místní rozvoj ČR č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb v rozsahu 2 stání.**
- **doporučený počet míst systému B+R je stanoven na minimálně 25 stání pro jízdní kola.**

vypracoval: Ing. Václav Škvain, Ing. arch. Aleš Palacký