



# Koncepce statické dopravy města Kopřivnice

---

## *Analytická část*



UDIMO spol. s r. o.

Ing. Petr Macejka Ph.D. a kol.

*06/2019*



## Obsah

Seznam zkratk.....	2
1. Úvod .....	3
2. Harmonogram přípravy .....	4
3. Zadání analytické části.....	4
4. Vymezení řešeného území .....	4
5. Principy a postup zpracování.....	4
6. Průzkum dopravního chování.....	4
6.1. Zajištění průzkumu .....	4
6.2. Výsledky průzkumu.....	5
Analýza spokojenosti s oblastmi dopravy.....	5
Demografické analýzy .....	8
Dělbá přepravní práce cesty celkem .....	12
Dělbá přepravní práce pro vnitroměstské cesty .....	16
Dělbá přepravní práce pro vnější cesty .....	19
Dělbá přepravní práce podle účelu cesty .....	22
Analýza nevyužívání druhu dopravy při pravidelných cestách.....	25
Analýza doplňujících dotazů.....	27
6.3. Průzkum dopravního chování u relevantních organizací.....	29
6.4. Průzkum statické dopravy .....	31
7. Stav infrastruktury pro statickou dopravu .....	37
7.1. Rozmístění parkovacích a odstavných stání, garáže.....	37
Nabídka v centru města.....	37
Odstavování v bytových souborech .....	38
7.2. Technologická zařízení.....	40
7.3. Oblasti regulace, nástroje a způsoby .....	40
7.4. Odstavování a parkování nákladních automobilů, příp. autobusů .....	41
7.5. Hlavní záměry dle ÚP .....	41
7.6. P+G a jiné přestupní terminály .....	43
7.7. Bilance nabídky a poptávky, využití nabídky (výstupy z průzkumu statické dopravy).....	44
7.8. Kvalita dostupnosti území .....	45
7.9. Závady a problémové oblasti.....	45
7.10. SWOT statické dopravy.....	46
Seznam tabulek .....	46

Seznam obrázků .....	46
----------------------	----

## Seznam zkratek

- B+G - zaparkuj a dojdi pěšky, parkoviště pro zajištění multimodální dopravy IAD - chůze
- B+R - jeď na kole, zaparkuj a jeď veřejnou dopravou, parkoviště pro zajištění multimodální dopravy IAD - kolo
- B(a)P – benzo(a)pyren
- CNG - stlačený zemní plyn
- EK - Evropská komise
- EU - Evropská unie
- EV - elektrické vozidlo
- IAD - individuální automobilová doprava
- IDS - integrovaný dopravní systém
- K+R - dovez někoho autem, který pak pojede veřejnou dopravou, parkoviště pro zajištění multimodální dopravy IAD (spolujezdec) - VHD
- KČT - Klub českých turistů
- KODIS - koordinátor IDS Moravskoslezského kraje, Společnost Koordinátor ODIS s. r.o.
- Ldvn - hlukový ukazatel den, večer, noc
- Ln - hlukový ukazatel noc
- LPG - zkapalněný ropný plyn
- MSK - Moravskoslezský kraj
- MŠ - mateřská škola
- P+R - zaparkuj a jeď veřejnou dopravou, parkoviště pro zajištění multimodální dopravy IAD - VHD
- PAD - příměstská autobusová doprava
- PM<sub>10</sub> - poléťavý prach s velikostí 10 mikrometrů
- PM<sub>2,5</sub> - poléťavý prach velikosti 2,5 mikrometru
- PUMM - plán udržitelné městské mobility
- PÚR - Politika územního rozvoje České republiky
- TEN - T Transevropské dopravní sítě
- ULEV - ultra nízkoemisní vozidlo
- ÚP - územní plán
- VHD - veřejná hromadná doprava
- VLD - veřejná linková doprava
- VOC - těkavá organická látka
- VPS - veřejně prospěšná stavba
- ZÁKOS - základní komunikační síť
- ZŠ - základní škola
- ZÚR - zásady územního rozvoje

## 1. Úvod

Koncepce statické dopravy, dále také KSD je zpracována v souběhu Plánu udržitelné městské mobility z r. 2019, dále označován také zkratkou PUMM. Tyto dva dokumenty se doplňují. KSD je strategickým dokumentem, který detailněji řeší statickou dopravu.

Zpracované dokumenty vznikly za účelem uspokojování potřeb mobility osob a firem ve městě a jeho okolí, za účelem zlepšování kvality života, který náležitě zohledňují zásady integrace, participace a evaluace. Základním posláním SUMP a KSD je pomoci zlepšit životní úroveň lidí ve městě, a to tak, aby byla zajištěna dostupnost dopravy za současného minimalizování jejích negativních dopadů na zdraví, společnost (kongesce a zábor prostoru) a životní prostředí (hluk a znečištění).

Hlavními charakteristikami KSD jsou:

- zjištění aktuálních a budoucích potřeb obyvatel a návštěvníků města,
- zmapování stávajícího stavu statické dopravy ve městě,
- stanovení priorit jednotlivých opatření dle koncepce v souladu se strategickými prioritami města,
- prověření možnosti zavedení zóny regulovaného (placeného) stání včetně návrhu organizace parkovacího systému (stanovení počtu zpoplatněných stání, rozdělení dle předpokládaných tarifů, vyznačení rezidentních a abonentních míst, platební podmínky, dopravní značení), a to jak v centru města, tak i na sídlištích,
- vstupy a výstupy KSD byly zohledněny při zpracování PUMM.

Stejně jako jiná města v České republice se i Kopřivnice potýká se všeobecným nárůstem dopravní zátěže, která s sebou přináší i řadu negativních vlivů. V oblasti životního prostředí se nejčastěji zmiňuje vypouštění CO<sub>2</sub>, emise drobných prachových částic, vytváření hluku a vibrací. Tato problematika se přenáší i do zdravotnictví a nemusí jít pouze o dočasný nárůst respiračních onemocnění při zimní smogové situaci. Na základě toho bylo rozhodnuto začít s přípravou PUMM a KSD.

KSD stanoví podmínky pro dosažení cílů, které slouží k naplnění vize PUMM Kopřivnice.

### **Kopřivnice - nejen město automobilů.**

Analytická část je tvořena jako informační báze k roku 2018-2019.

Vypracování PUMM je založeno na integrovaném přístupu (horizontálním i vertikálním) s velkým podílem spolupráce, koordinace a konzultací mezi různými úrovněmi veřejné správy a příslušnými orgány. Zpracování je založeno na komunikační strategii s veřejností včetně projednání.

Postup zpracování a projednání KSD je rozdělen na následující fáze:

- Analytická část
- Návrhová část

Akční plán na 2 roky je pro jednoduchost součástí PUMM Kopřivnice.

Tvorba KSD Kopřivnice je spolufinancována z Národního programu Životní prostředí. Dokument je zpracován v souladu s Metodikou pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky (zpracovatel Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., 2015), pouze ve zvlášť odůvodněných případech lze postupovat i jinými vhodnými způsoby. PUMM zároveň musí zahrnovat opatření stanovená v příslušném programu zlepšování kvality ovzduší (včetně nízkoemisní zóny) a dále návrh regulačního řádu v souladu s § 10 odst. 4 a 5 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění, příp. zhodnocení nevhodnosti jeho vyhlášení.

V závěru analytické části jsou vytvořeny SWOT analýzy nejen pro jednotlivé dopravní systémy, ale i pro komplexní dopravní systém města.

## 2. Harmonogram přípravy

V rámci přípravy KSD jsou 2 milníky. Je to zpracování analýzy do 06/2019 a návrhů vč. akčního plánu do 12/2019. Zpracování čistopisu předchází veřejné projednání, kde je v rámci participace zahrnuta veřejnost.

## 3. Zadání analytické části

Cílem této části dokumentu je analýza stávajícího stavu území v oblasti statické dopravy prostřednictvím průzkumu dopravního chování obyvatel města a dopravních průzkumů pro zjištění nabídky a poptávky parkovacích a odstavných míst. Jsou analyzovány konkrétní problémy a příležitosti města v oblasti statické dopravy (SWOT analýza), zpracovány prognózy s posouzením vývoje, které byly projednány s klíčovými partnery a veřejností.

## 4. Vymezení řešeného území

Řešeným územím pro KSD je katastrální území Kopřivnice a část k.ú. Vlčovice, v rozsahu pouze Průmyslového parku Kopřivnice, tedy bez místních částí Lubina, Mniší a Vlčovice (s výjimkou realizace anketního průzkumu dopravního chování obyvatel).

## 5. Principy a postup zpracování

Při zpracování PUMM jsou dodrženy základní principy plánování udržitelné městské mobility:

- Participační přístup – zapojení občanů a všech zainteresovaných partnerů ve všech fázích plánovacího procesu.
- Závazek pro udržitelnost – vyvážení socioekonomického rozvoje a kvality životního prostředí.
- Integrovaný přístup – integrace různých odvětví hospodářské správy i různé úrovně správních orgánů včetně zahrnutí sousedních (ovlivněných a ovlivňujících) oblastí, integrace všech relevantních druhů a forem dopravy (osobní i nákladní, individuální, sdílená, veřejná hromadná, motorizovaná, nemotorizovaná, služební, soukromá).
- Jasná vize, jasný záměr, měřitelné cíle – stanovení jasné vize rozvoje města s uvedením konkrétních měřitelných cílů a stanovením podmínek pro jejich pravidelné vyhodnocování.
- Přehled finančních nákladů a přínosů – odborný odhad finančních nákladů a dosažených přínosů, využívání synergie při návrhu souborů opatření pro zajištění stanovených cílů.

Tvorba plánu udržitelné městské mobility musí být založena participativním zapojením široké škály aktérů v území (tzv. stakeholderů). Při zapojování různých skupin aktérů musí být zvažováno, jaké formy zapojení jsou pro danou skupinu nejvhodnější a jaké skupiny zapojit. Cílem je vytvoření dostateku vhodných příležitostí pro všechny dotčené skupiny obyvatel k vyjádření a spolupráci při tvorbě plánu mobility. Komunikace mezi jednotlivými aktéry je popsána v komunikační strategii.

## 6. Průzkum dopravního chování

### 6.1. Zajištění průzkumu

Dotazníkové šetření v domácnostech bylo provedeno v měsících dubnu až červnu. Dopravní chování v těchto měsících je příznivé z hlediska podílu cyklistické dopravy na rozdíl například od zimních měsíců, kdy cyklistická doprava dosahuje prakticky nuly.

Pro provedení průzkumů tohoto typu jsou vhodnými měsíci březen - červen a září - říjen.

Průzkum spočíval v přípravě a realizaci průzkumu domácností v rámci statistického šetření zjišťujícího dopravní chování obyvatel města. Cílem průzkumu bylo zjistit dělbu přepravní práce na základě mapování řetězce cest (tzv. cestovního deníku) v konkrétním jednom pracovním dnu na základě znalosti druhů dopravy, zdroje a cíle cest a míry využití a zjištění tendence ke změně dopravního chování obyvatel, zejména k přechodům od automobilu k alternativním druhům dopravy (cyklistice, veřejné dopravě) a samozřejmě také opačným směrem. Dále byly zjištěny preference obyvatel na zásadní otázky týkající se podpory elektromobility a sdílení kol.

V rámci průzkumu byl získán čistý vzorek (odevzdaných anketních lístků) o celkové velikosti 300 domácností vybraných na základě stratifikovaného náhodného výběru. Jednotlivá strata tvořily zóny vycházející ze zónování ČSÚ pro SLDB 2011, tedy základní sídelní jednotky (ZSJ). Velikost vzorku v rámci každé ZSJ proporčně odpovídal počtu domácností v této ZSJ vzhledem k celkovému počtu domácností v Kopřivnici.

**PRŮZKUM DOPRAVNÍHO CHOVÁNÍ OBYVATEL MĚSTA KOPŘIVNICE**

**Plán udržitelné městské mobility města Kopřivnice a koncepce statické dopravy**

Město Kopřivnice zadalo společnosti UDIMO s.r.o. zpracování projektu „Plán udržitelné městské mobility města Kopřivnice“, 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-koprivnice.cz](http://www.mobilita-koprivnice.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 Kopřivnice: Ing. Richard Petr tel.: 556 879 691

garant za společnost UDIMO: Ing. Petr Macajka Ph.D. tel.: 777 947 143

pišete prosím **HOLKOVÝM PÍSMEM** používejte číslice **0 1 2 3 4 5 6 7 8 9** a křížku **X**

**Otázky BLOK č. 1**

**TYP BYDLENÍ:** ☐ rodinný dům ☐ byt

☐ Kopřivnice ☐ Vítkovice ☐ Lubina ☐ Mníší

**počet ČLENŮ DOMÁCNOSTI:** ☐ počet KOL: ☐ počet MOTOCYKLŮ: ☐

Do tabulky prosím vyplíte údaje o užívání osobního vozidla ze domácnosti, informace slouží ke zjištění průměrného vozového parku ve vašem městě

č.	palivo	užívané vozidlo (zakroužkujte)	Roční nájezd	Rok výroby
1	benzín / nafta / LPG / CNG / elektro			
2	benzín / nafta / LPG / CNG / elektro			
3	benzín / 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:** ☐

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

**Otázky BLOK č. 3**

důvody proč **NEPOUŽÍVÁTE** pro **PRÁVIDELNÉ CESTY** níže uvedené druhy dopravních prostředků:

	VLAK	BUS firemní	AUTOBUS (veřejný)	OS. VOZIDLO	KOLO
cena	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
vzdálenost ke stanici / zastávce	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
jízdní doba	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
časová poloha / četnost spoje	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
pohodlí/počasí/roční období	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
návaznost / přestup	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
problémy s parkováním	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
nevládní kolo / vozidlo / RP	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
zdravotní důvody	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
bezpečnost	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Otázky BLOK č. 4**

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

Pokud jste vybrali **ANO**, co se **MUSÍ ZMĚNIT**? (uveďte prosím): \_\_\_\_\_

**Otázky BLOK č. 5**

Oznámte jako ve škole:

Vaše spokojenost s:

☐ Cesty a silnice ☐ Chodníky a přechody ☐ Cyklostezky ☐ Veřejnou dopravu ☐ Parkování ☐ Bezpečnost

**Otázky BLOK č. 6**

Zapište **VŠECHNY** cesty ve zvoleném **PRACOVNÍM** dni do příslušných sloupců (cesty vyplňte shora dolů), zakřížkujte jejich **ČAS, DOPRAVNÍ PROSTŘEDEK, ÚČEL** cesty a zapište číslíky dle mapy (příp. písmenem dle legendy) příslušný **ZÁČÁTEK** a **KONEC** cesty.

**PRACOVNÍ den (datum):** \_\_\_\_\_

CESTA č.:	1	2	3	4	5	6	7	8
čas: 5:30 - 8:00	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
čas: 8:00 - 13:00	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
čas: 13:00 - 17:00	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
jiný čas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
JEN PĚŠKY	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
JÍZDNÍ KOLO/KOLOBEŽKA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autobus firemní	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
VLAK	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
AUTOBUS (linkový) a MHD	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
AUTO/MOTORKA (jako řidič)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
AUTO/MOTORKA (spolujezdce)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
DO PRÁCE	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
DO ŠKOLY	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
DOMŮ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ZA NÁKUPY	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
KULTURA / LÉKAŘ / SLUŽBY	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
SPORT / REKREACE / OSTATNÍ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
PODNIKÁNÍ / JINÉ SLUŽEBNÍ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cesta po Kopřivnici bez prům. : Cesta z/do prům. zóny Kopřivnice	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zdroj nebo cíl mimo Kopřivnici	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zdroj i cíl mimo Kopřivnici	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

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 Kopřivnici v dalších 5 letech? ☐ u domu ☐ jinde ve městě ☐ ne

Tento projekt je spolufinancován Státním fondem životního prostředí České republiky na základě rozhodnutí ministra životního prostředí.

Ministerstvo životního prostředí

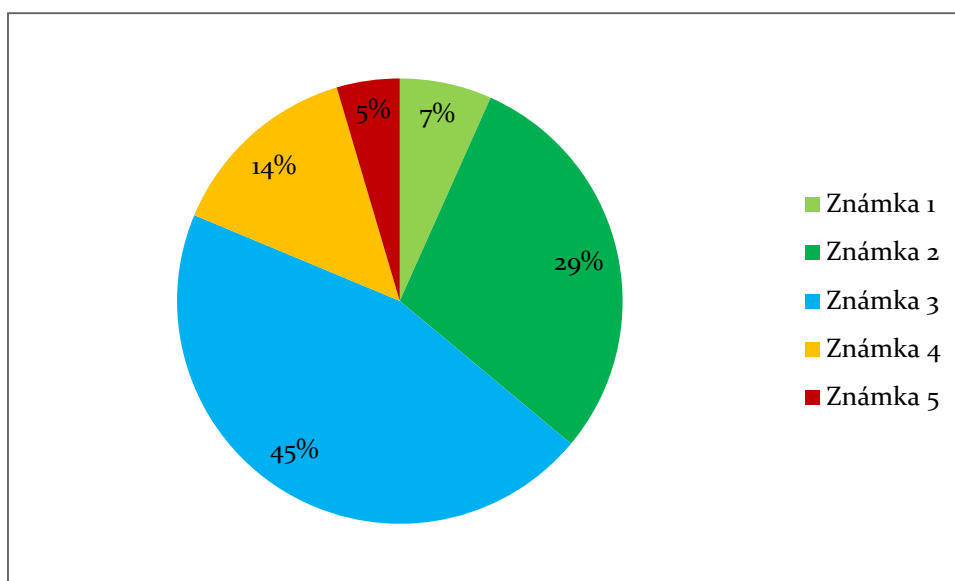
STÁTNÍ FOND ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ ČESKÉ REPUBLIKY

Obrázek 1 Vzor dotazníku

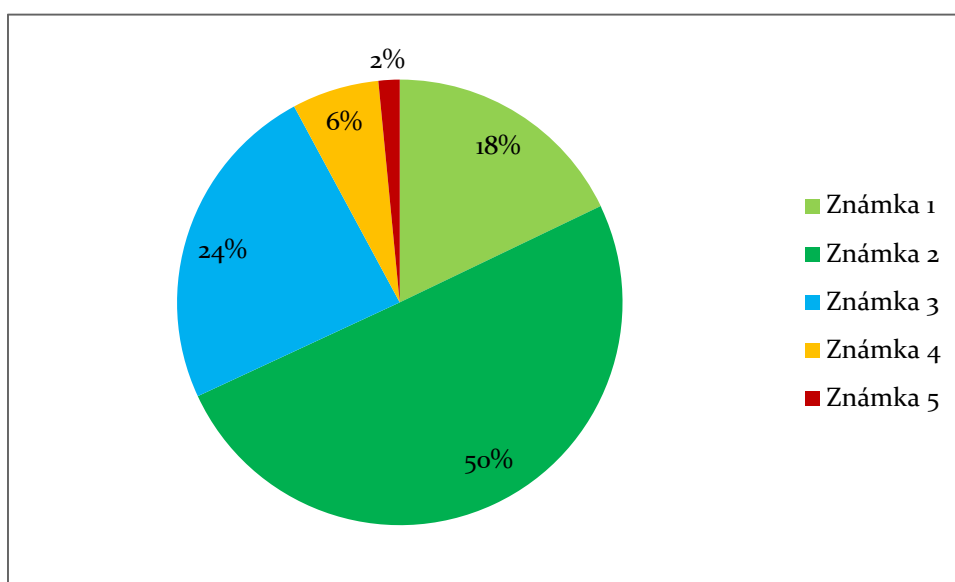
## 6.2. Výsledky průzkumu

### Analýza spokojenosti s oblastmi dopravy

Analýza spokojenosti ukazuje spokojenost šetřeného vzorku s jednotlivými oblastmi dopravy ve městě. Respondenti známkovali jednotlivé oblasti dopravy známkami jako ve škole 1 - výborně až 5 - nedostatečně. Dle analýzy panuje nejmenší spokojenost s parkováním s průměrnou známkou 3,4 a s cestami a silnicemi s průměrnou známkou 2,8. Naopak největší spokojenost je s cyklostezkami s průměrnou známkou 1,8 a s chodníky a přechody s průměrnou známkou 2,2.

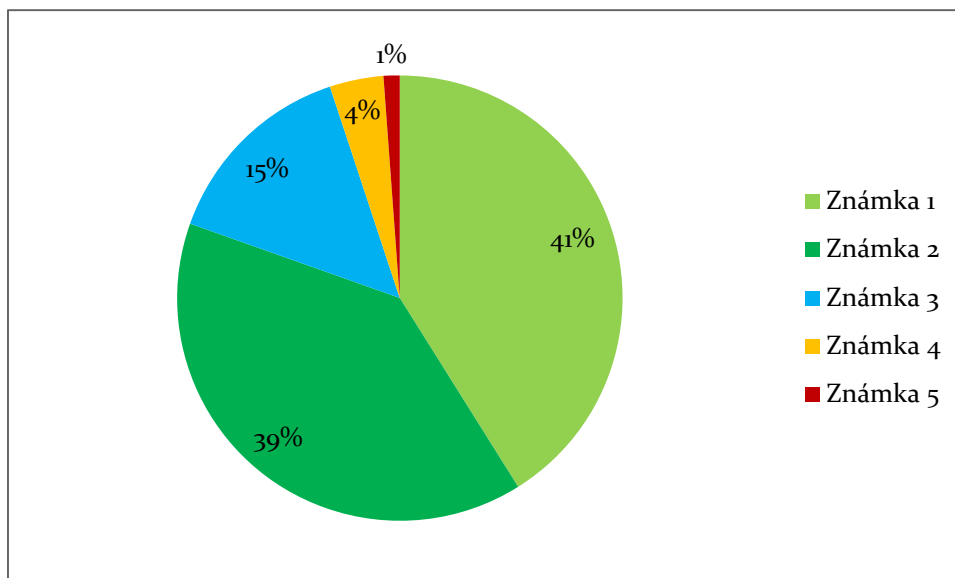


Obrázek 2 Spokojenost s cestami a silnicemi - průměrná známka 2,8

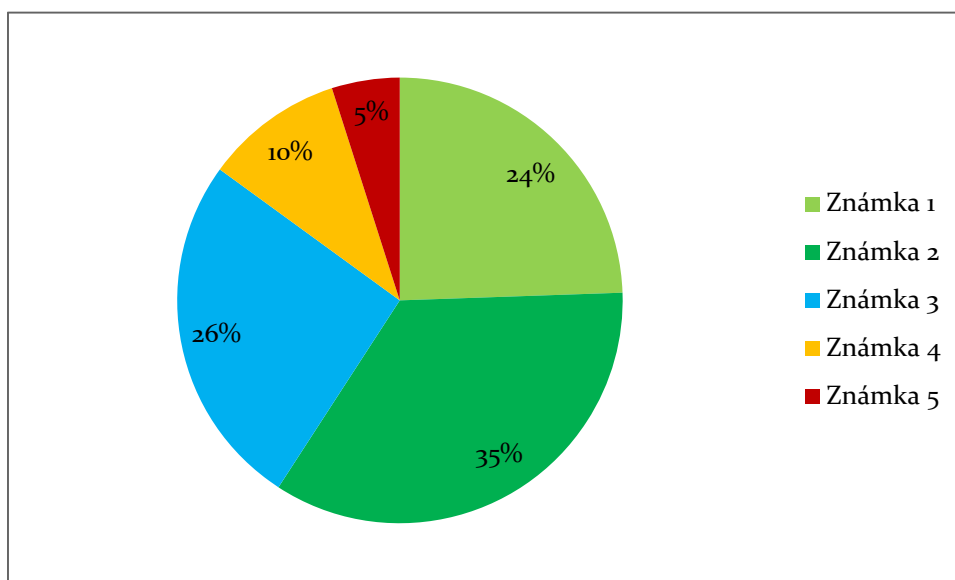


Obrázek 3 Spokojenost s chodníky a přechody - průměrná známka 2,2

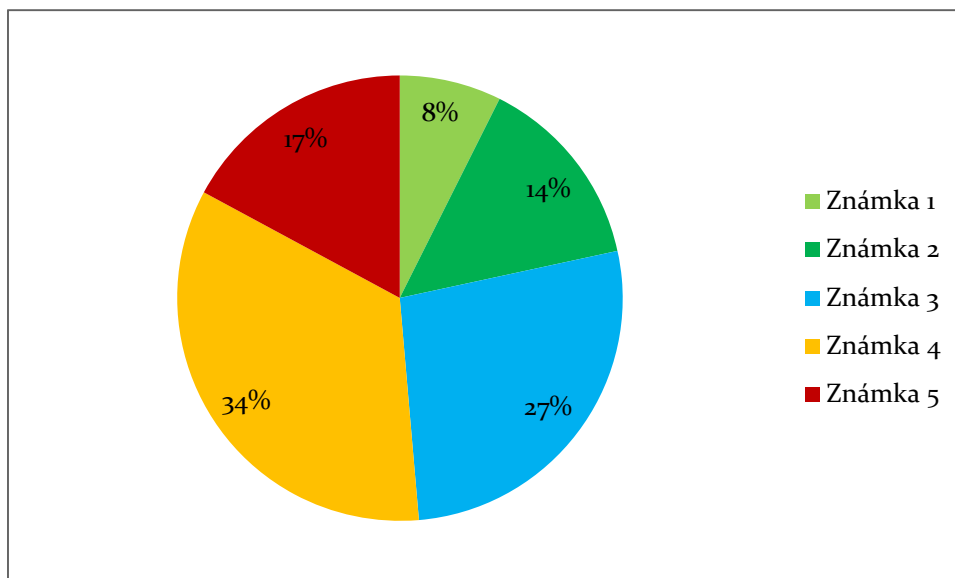




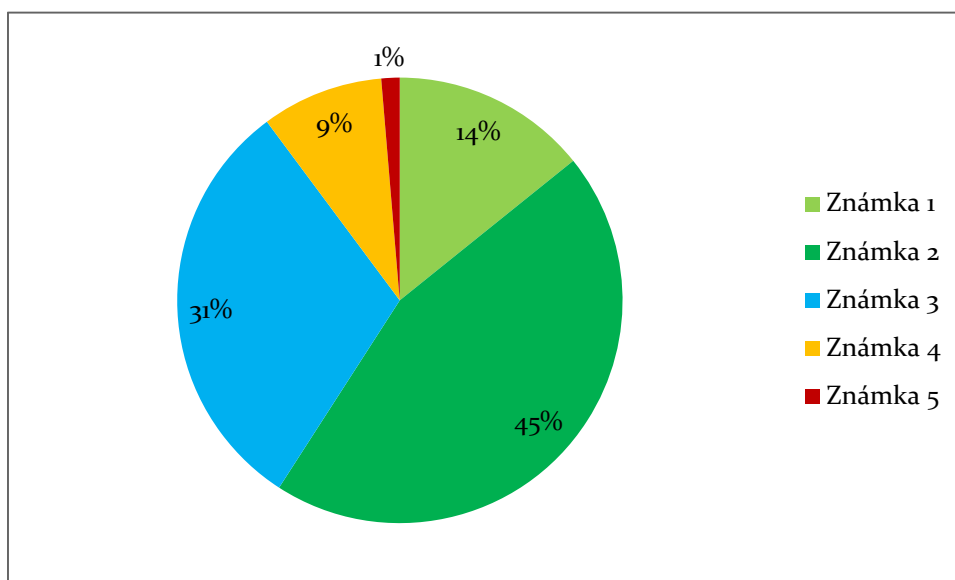
Obrázek 4 Spokojenost s cyklostezkami - průměrná známka 1,8



Obrázek 5 Spokojenost s veřejnou dopravou - průměrná známka 2,4



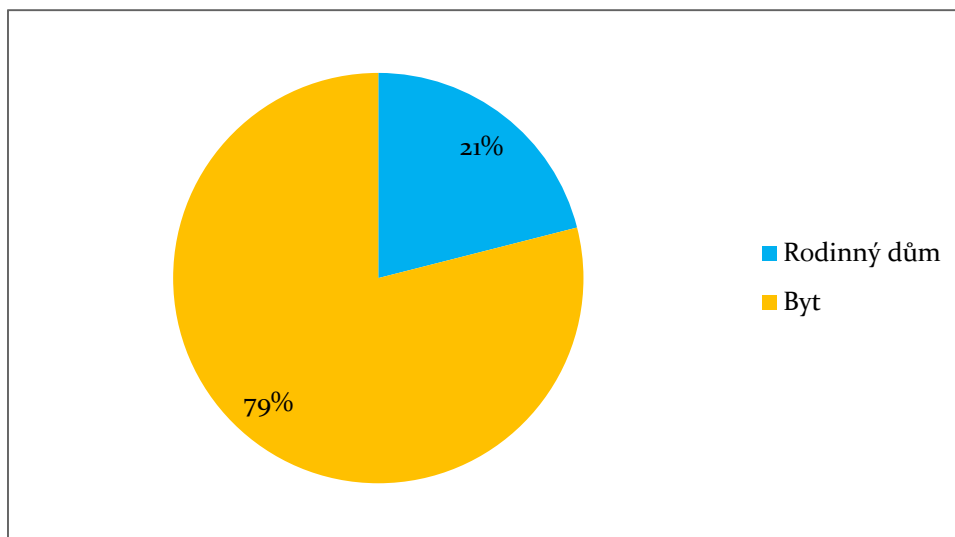
Obrázek 6 Spokojenost s parkováním - průměrná známka 3,4



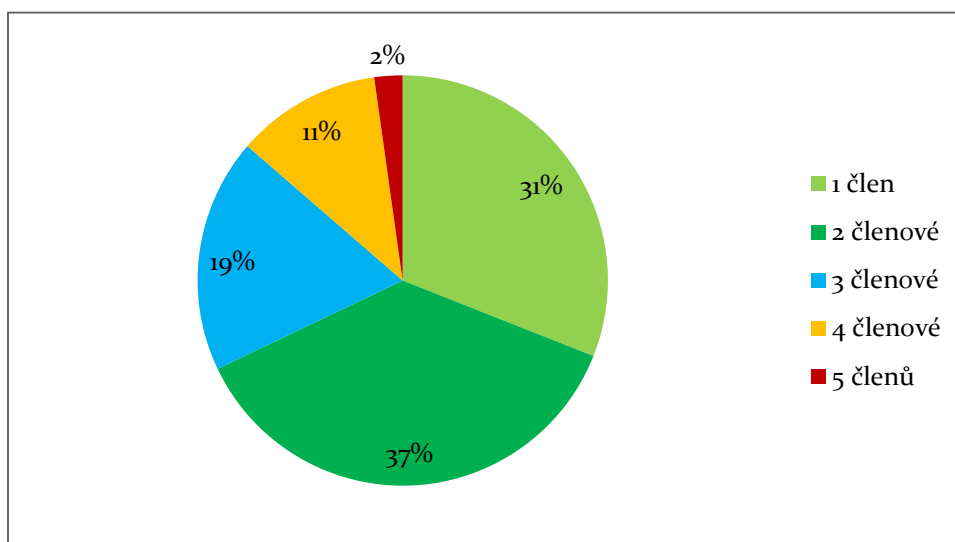
Obrázek 7 Spokojenost s bezpečností - průměrná známka 2,4

## Demografické analýzy

Demografické analýzy zobrazují podíl domácností v šetřeném vzorku dle typu bydlení, dle počtu členů v domácnosti, dle počtu kol, dle počtu motocyklů, dle počtu osobních vozidel, včetně podílu dle druhu pohonu a emisních norem, a dle plánu navýšení počtu osobních vozidel v domácnosti, včetně elektromobilu, v nejbližších 5 letech. Dále podíl na šetřeném vzorku dle věkových skupin a dle zaměstnání.

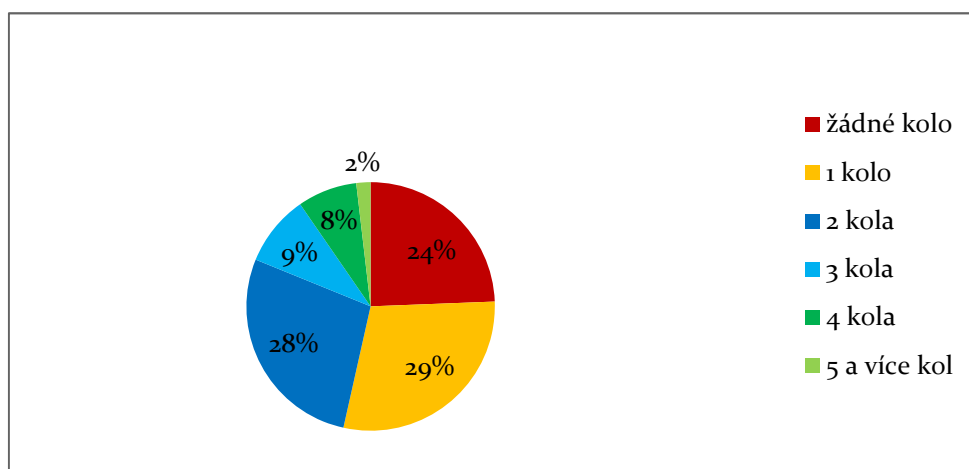


Obrázek 8 Podíl domácností dle typu bydlení



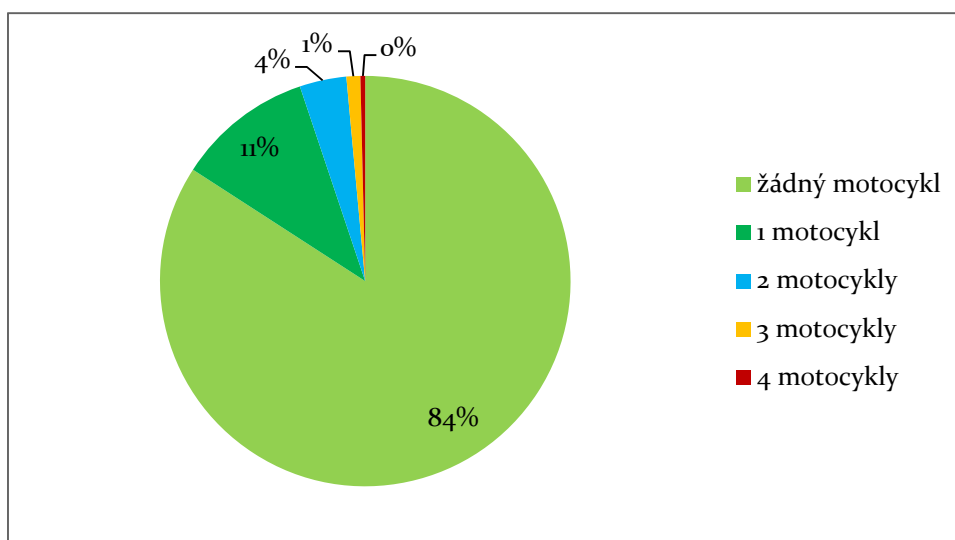
Obrázek 9 Podíl domácností dle počtu členů

Průměrný počet členů v domácnosti v šetřeném vzorku je 2,17.



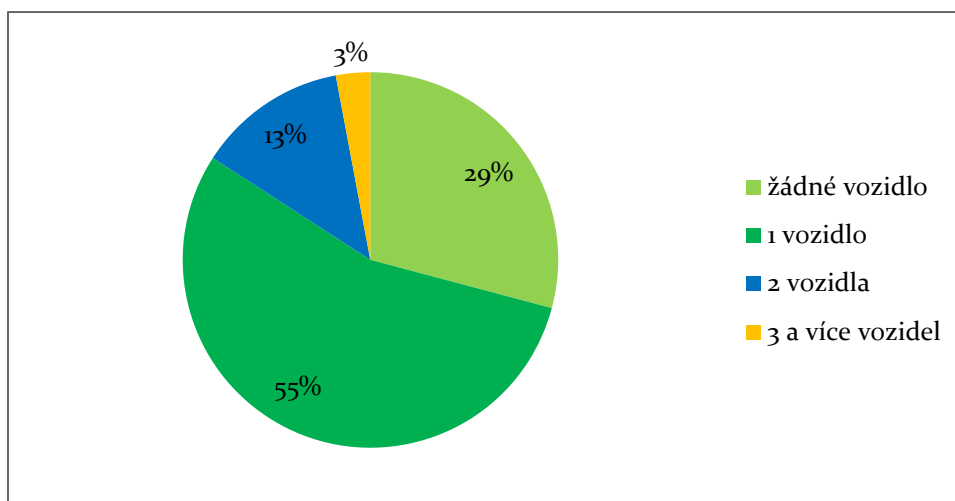
Obrázek 10 Podíl domácností dle počtu kol

Průměrný počet kol na domácnost je 1,53 (705 kol na 1000 obyvatel).



**Obrázek 11 Podíl domácností dle počtu motocyklů**

Průměrný počet motocyklů na domácnost je 0,23 (105 motocyklů na 1000 obyvatel).



**Obrázek 12 Podíl domácností dle počtu osobních vozidel**

Průměrný počet osobních vozidel na domácnost je 0,9. Stupeň automobilizace je 413 vozidel na 1000 obyvatel.

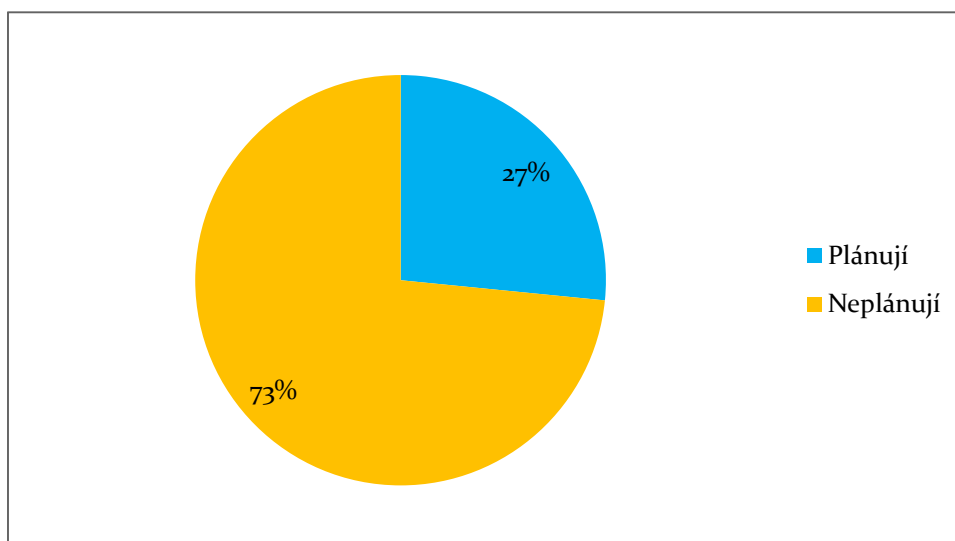
V následujících tabulkách je uveden průměrný roční nájezd v kilometrech, respektive stupeň automobilizace dle emisní normy Euro a druhu paliva.

**Tabulka 1 Průměrný roční nájezd v kilometrech**

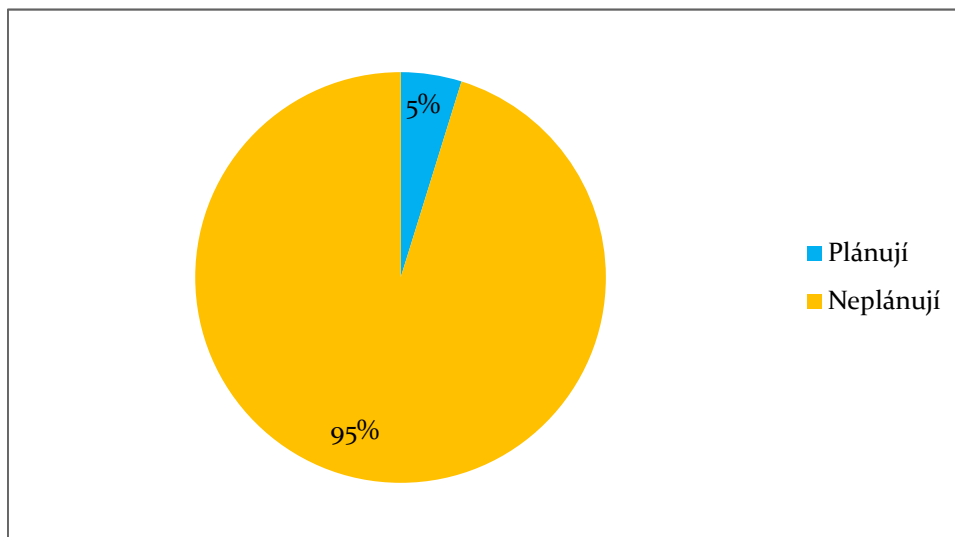
Emisní norma	Palivo				
	benzín	nafta	LPG	CNG	elektro
Euro 1	19750	0	0	0	0
Euro 2	16963	17500	24333	0	0
Euro 3	13936	25231	16000	0	0
Euro 4	16065	24616	7000	0	0
Euro 5	17739	24229	10000	0	0
Euro 6	20868	23106	15000	0	0
<b>Celkem</b>	<b>17449</b>	<b>24120</b>	<b>16000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Tabulka 2 Stupeň automobilizace

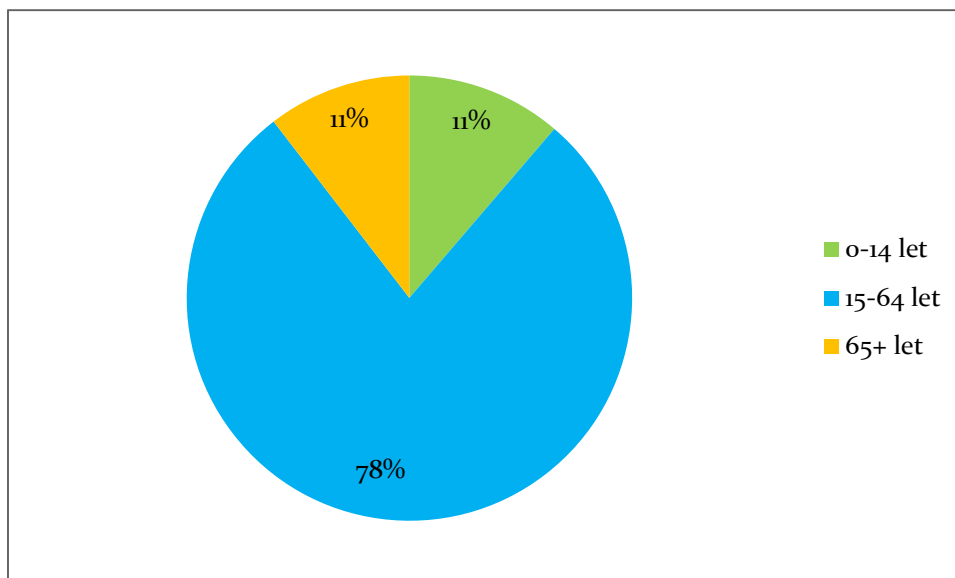
Emisní norma	Palivo				
	benzín	nafta	LPG	CNG	elektro
Euro 1	6,8	0,0	0,0	0,0	0,0
Euro 2	27,2	3,4	5,1	0,0	0,0
Euro 3	37,4	22,1	6,8	0,0	0,0
Euro 4	52,7	42,5	3,4	0,0	0,0
Euro 5	74,8	40,8	1,7	0,0	0,0
Euro 6	52,7	27,2	1,7	0,0	0,0
<b>Celkem</b>	<b>251,7</b>	<b>136,1</b>	<b>18,7</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>



Obrázek 13 Podíl domácností s plánem zvýšení počtu vozidel v domácnosti v nejbližších 5 letech

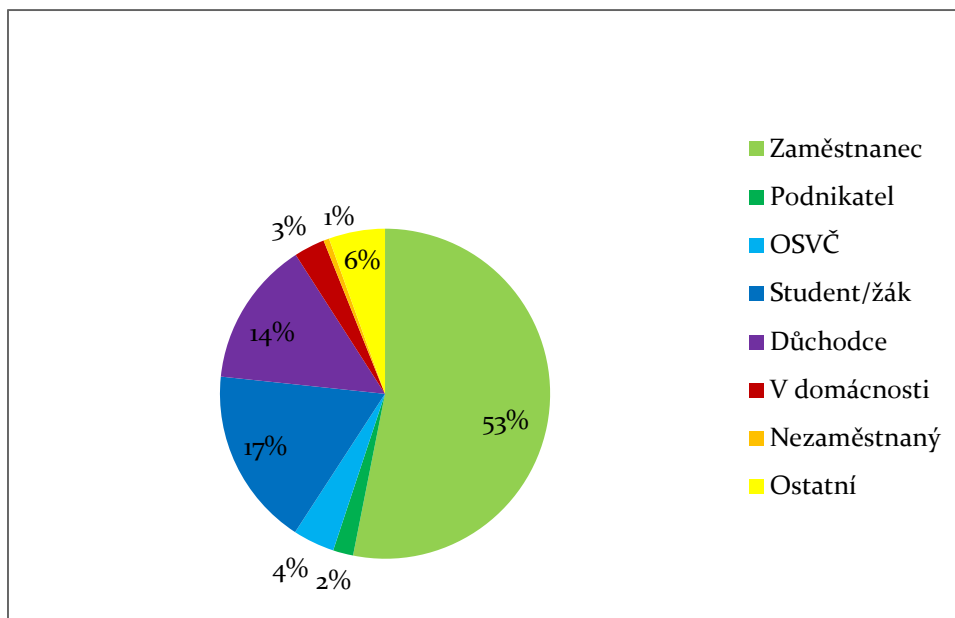


Obrázek 14 Podíl domácností s plánem pořídit elektromobil



**Obrázek 15** Podíl na šetřeném vzorku dle věkových skupin

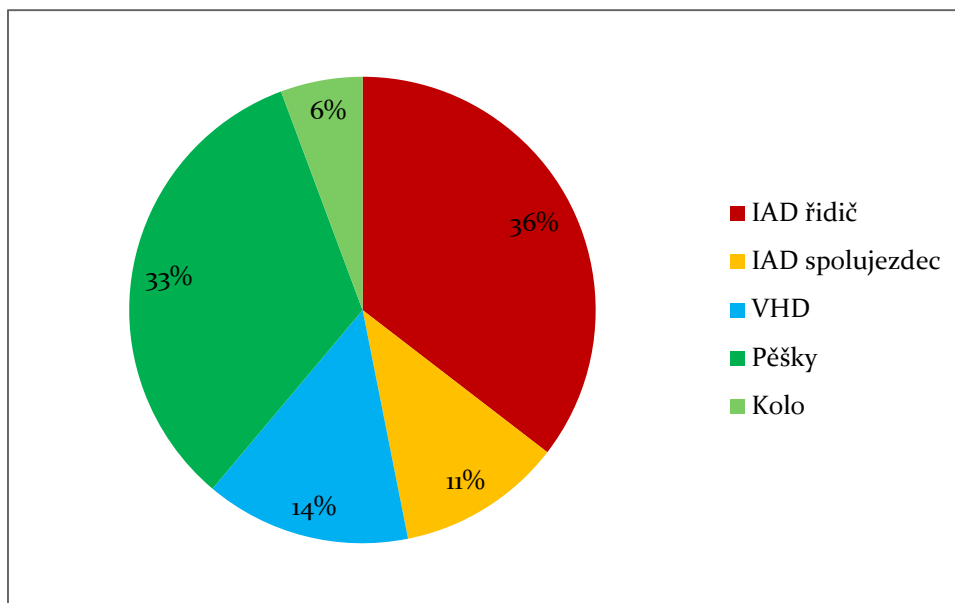
Průměrný věk respondenta v šetřeném vzorku činí 36,8 let.



**Obrázek 16** Podíl na šetřeném vzorku dle zaměstnání

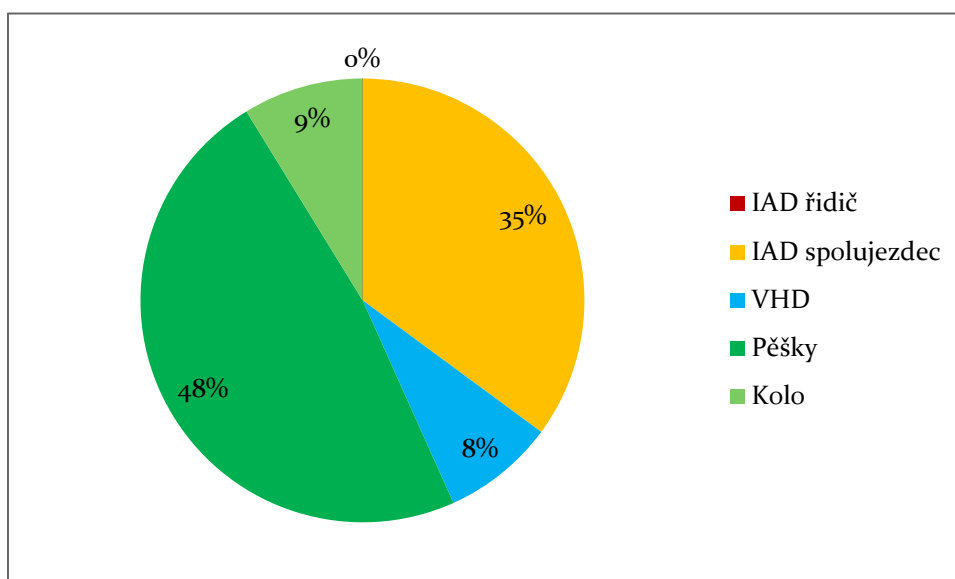
### Dělbá přepravní práce cesty celkem

Dělbá přepravní práce udává podíl cest vykonaných zvoleným druhem dopravy. 100% pak udává všechny cesty provedené v řešeném vzorku resp. území.

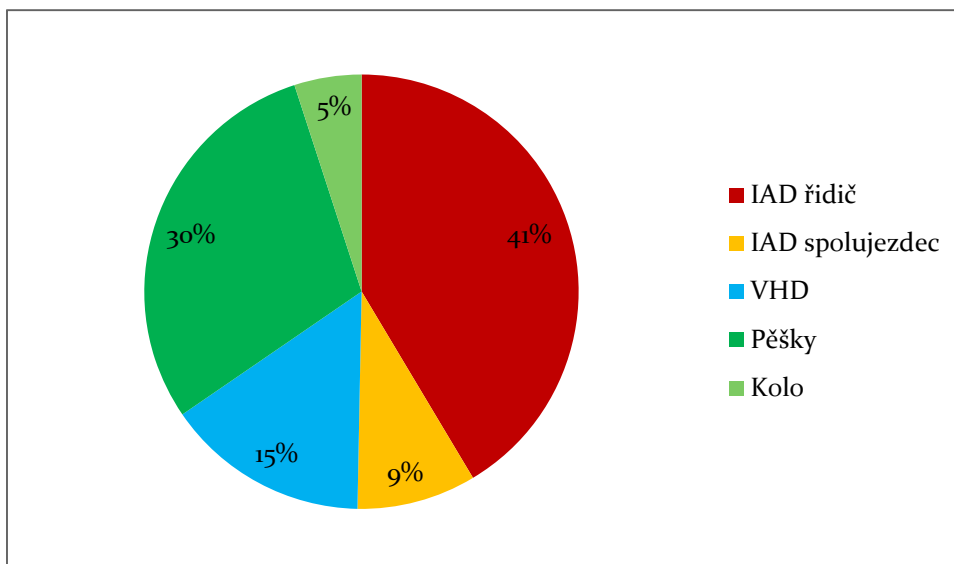


**Obrázek 17** Dělbá přepravní práce celkem

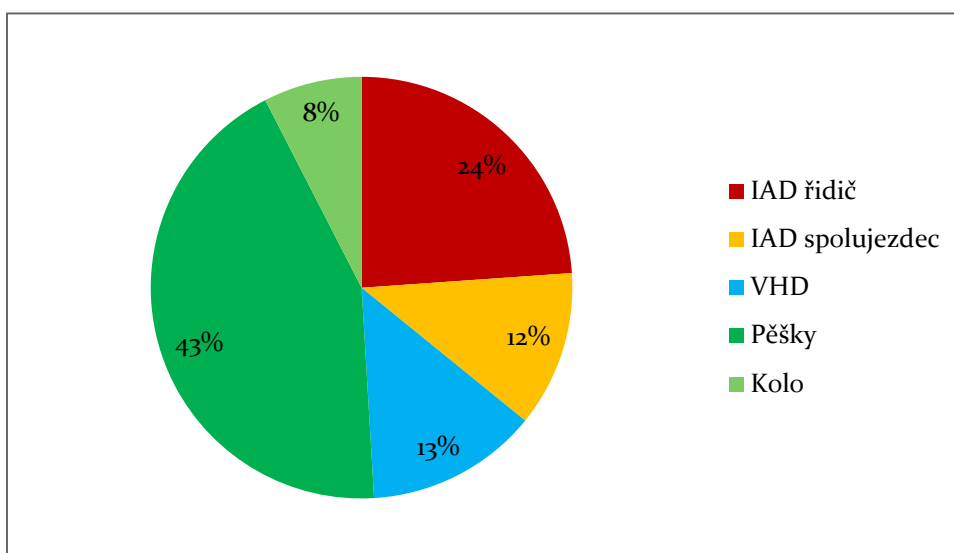
Rozdílné skupiny osob mají rozdílné chování, proto bylo analyzováno dopravní chování skupin obyvatel dle věku 0 - 14 let, 15 - 64 let a 65 + let a dle typu bydlení.



**Obrázek 18** Dělbá přepravní práce 0 - 14 let

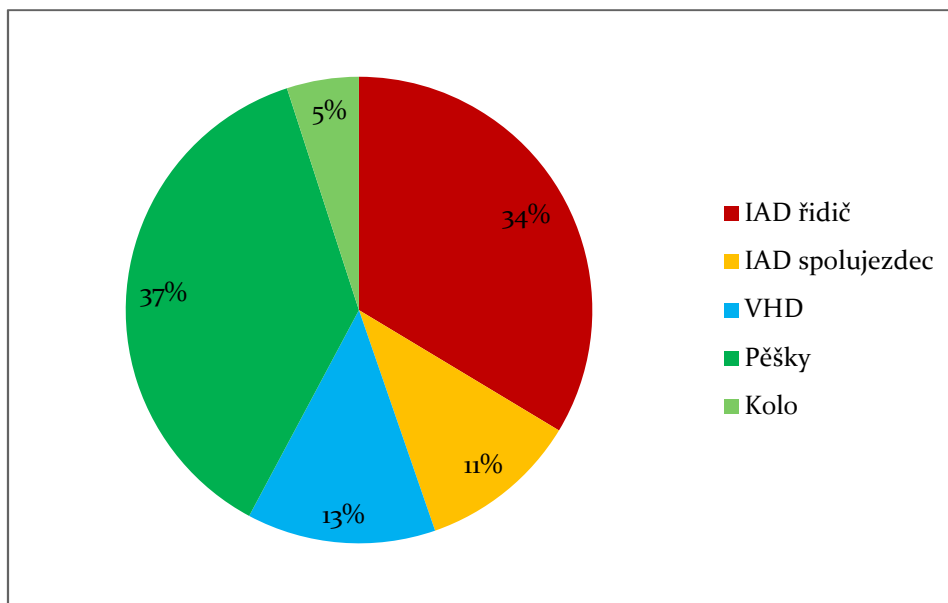


Obrázek 19 Dělbá přepravní práce 15 - 64 let

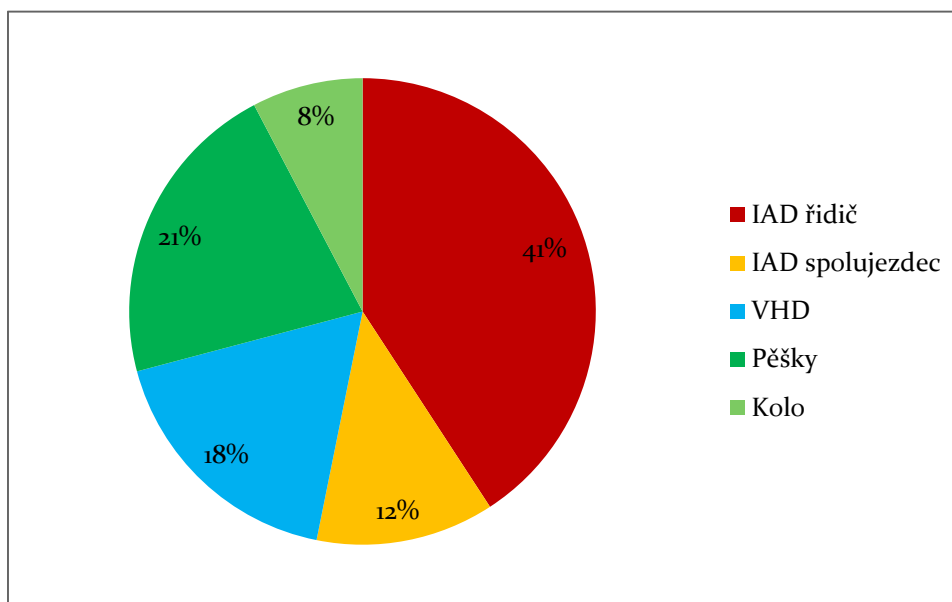


Obrázek 20 Dělbá přepravní práce 65+ let





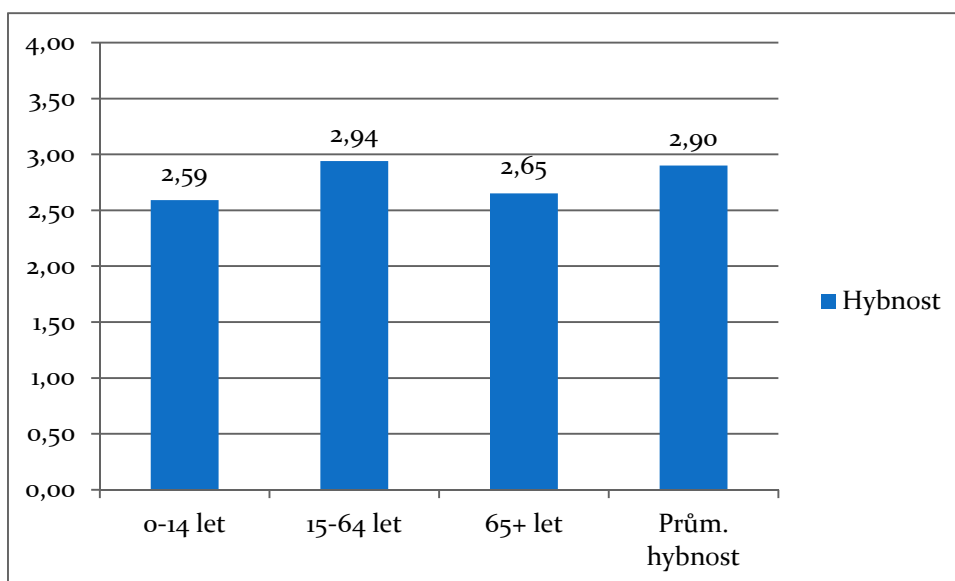
**Obrázek 21** Dělbá přepravní práce bydlících v bytových domech



**Obrázek 22** Dělbá přepravní práce bydlících v rodinných domech

Pro stanovení vlivu stárnutí populace je vhodné také zjistit vliv hybnosti dle věkových skupin. Z výsledků je zřejmé, že hybnost se vlivem stárnutí snižuje. Shodně jako děti do 14 let věku mají nižší hybnost než ekonomicky aktivní populace.

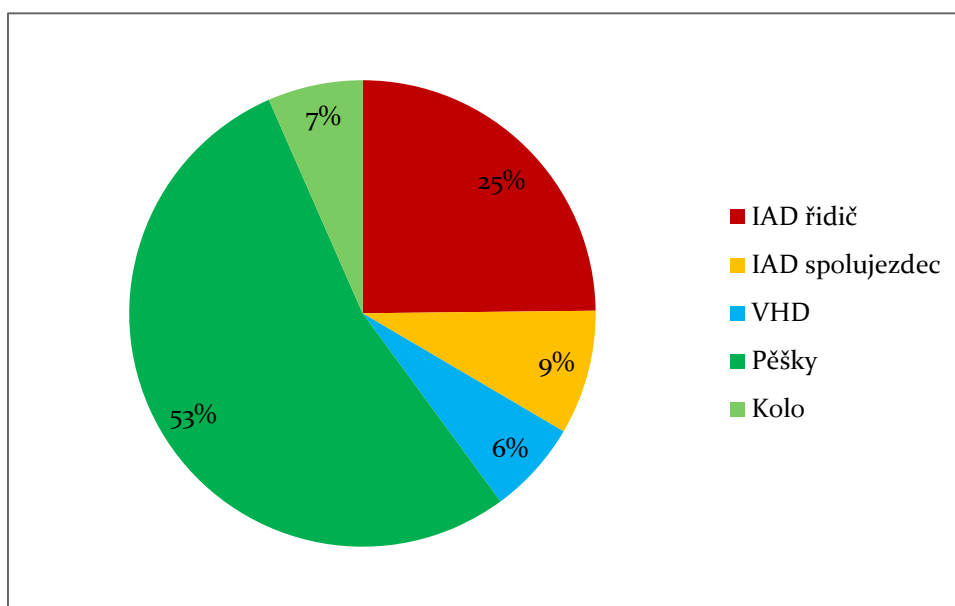
Hybnost určuje počet cest za den. Hybnost pod 2,5 cest se považuje za nízkou. Vrcholem je hybnost kolem 3,5 cest za den.



Obrázek 23 Hybnost dle věkových skupin

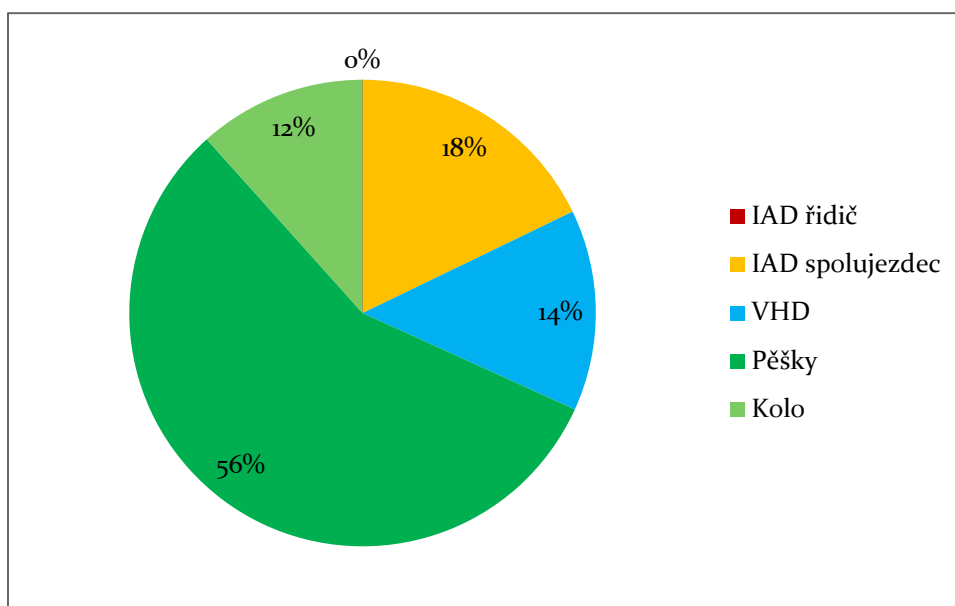
### Dělbá přepravní práce pro vnitroměstské cesty

Vnitroměstské cesty jsou cesty vykonané v rámci města. Jedná se o cesty, které mají velký potenciál využití udržitelné dopravy, jelikož cyklistická doprava je ve městě srovnatelně rychlá s cestováním osobním vozem. Pro kratší cesty se také uplatní pěší doprava. Zvlášť byly analyzovány cesty z a do průmyslové zóny.

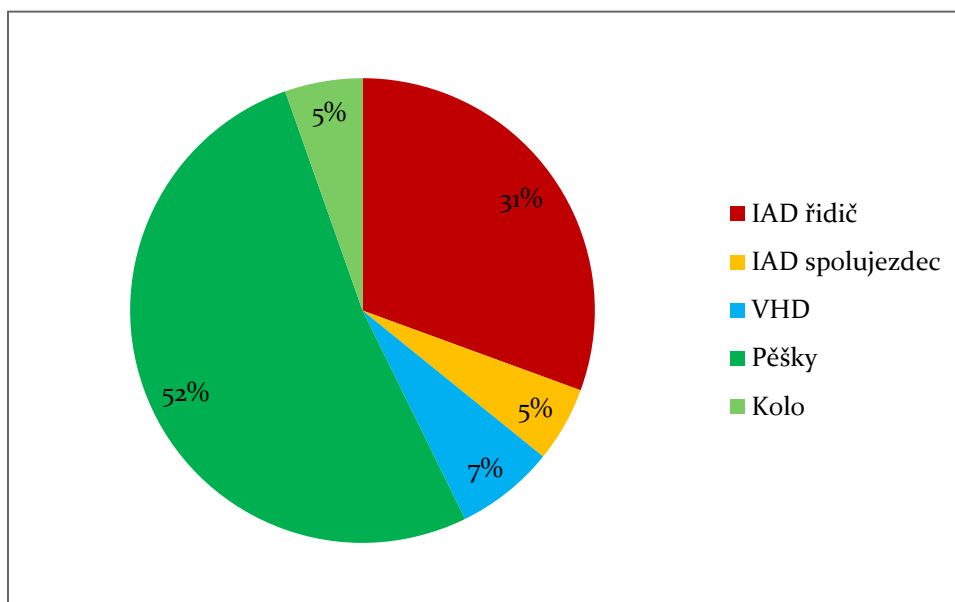


Obrázek 24 Dělbá přepravní práce pro vnitroměstské cesty celkem

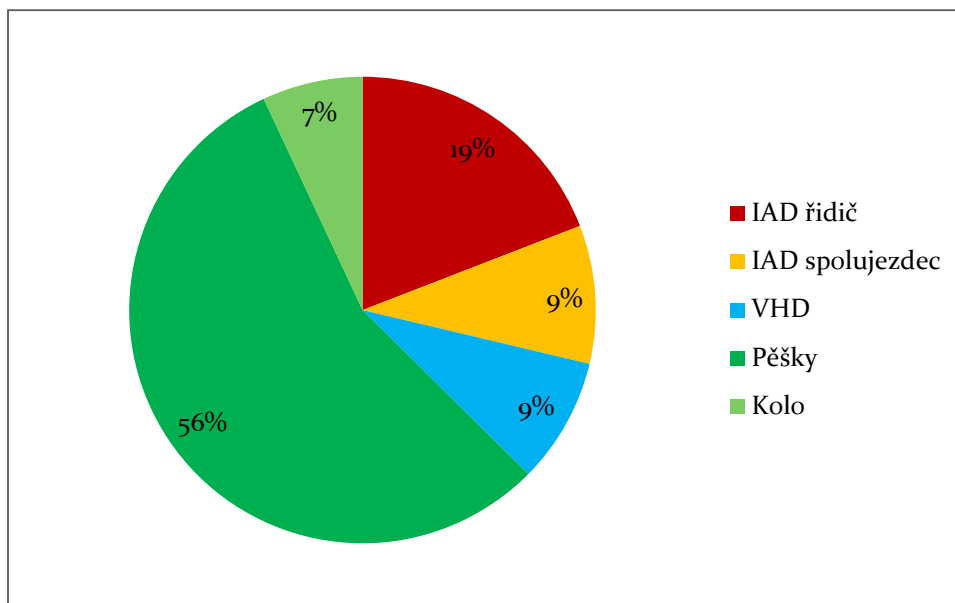
Pro vnitroměstské cesty je hybnost pěšky a na kole 60%. Tato hodnota má ještě potenciál ke zvýšení zejména v cyklistické dopravě. Veřejnou dopravou cestuje 6% cestujících i přes to, že v Kopřivnici není zavedena MHD. Zvýšení podílu cest veřejnou dopravou je možné zajistit zvýšením nabídky veřejné dopravy např. formou MHD nebo posílení spojů v rámci VLD.



Obrázek 25 Dělbá přepravní práce pro vnitroměstské cesty 0 - 14 let

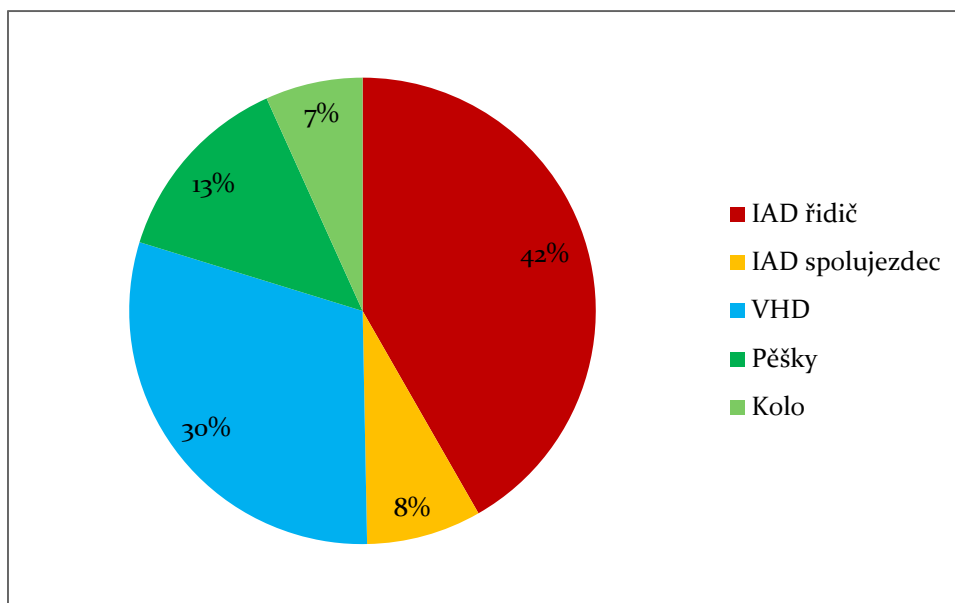


Obrázek 26 Dělbá přepravní práce pro vnitroměstské cesty 15 - 64 let



Obrázek 27 Dělbá přepravní práce pro vnitroměstské cesty 65+ let

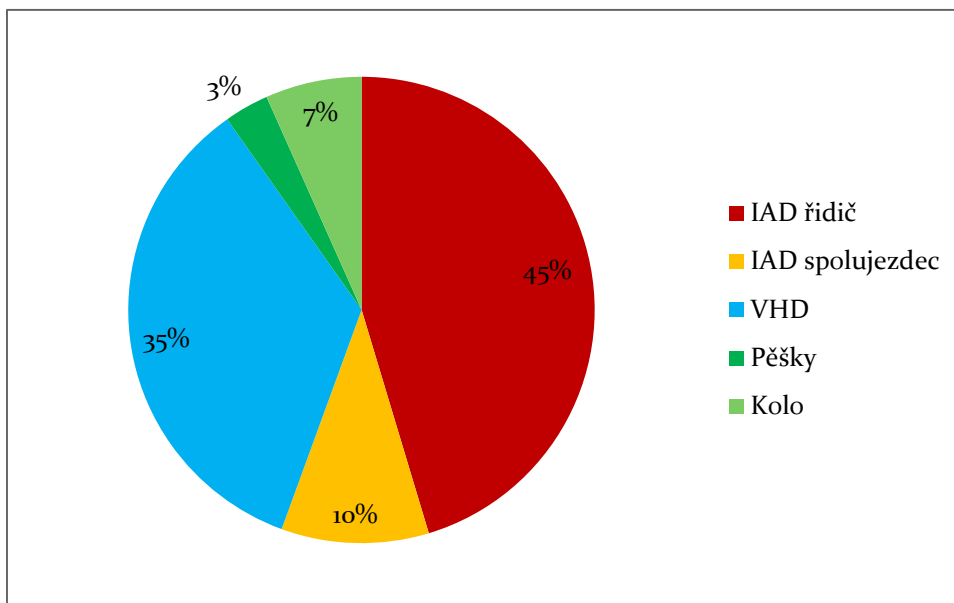
Následující graf zobrazuje dělbu přepravní práce pro cesty realizované pouze do a z průmyslové zóny.



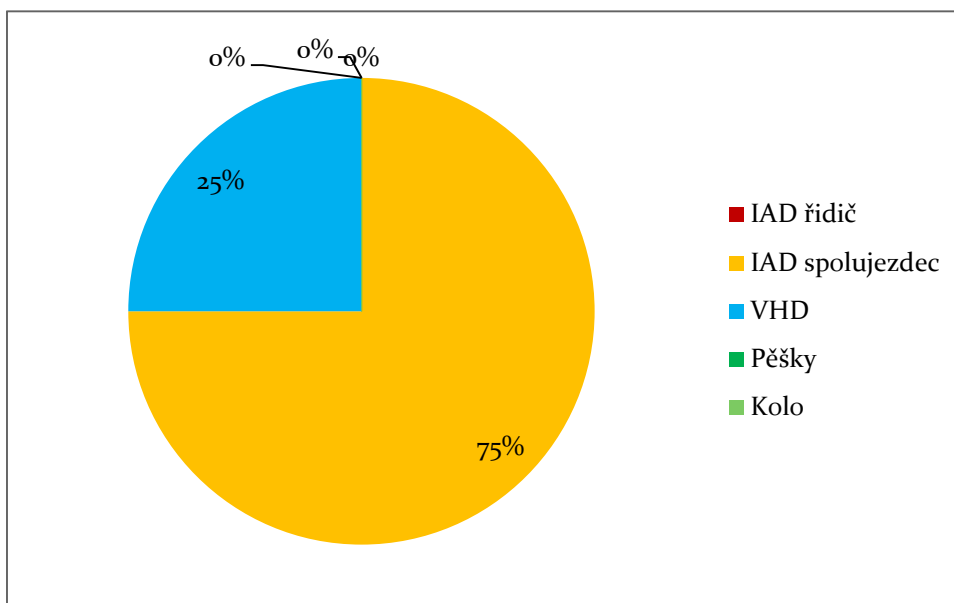
Obrázek 28 Dělbá přepravní práce pro cesty do/z průmyslové zóny celkem

### Dělba přepravní práce pro vnější cesty

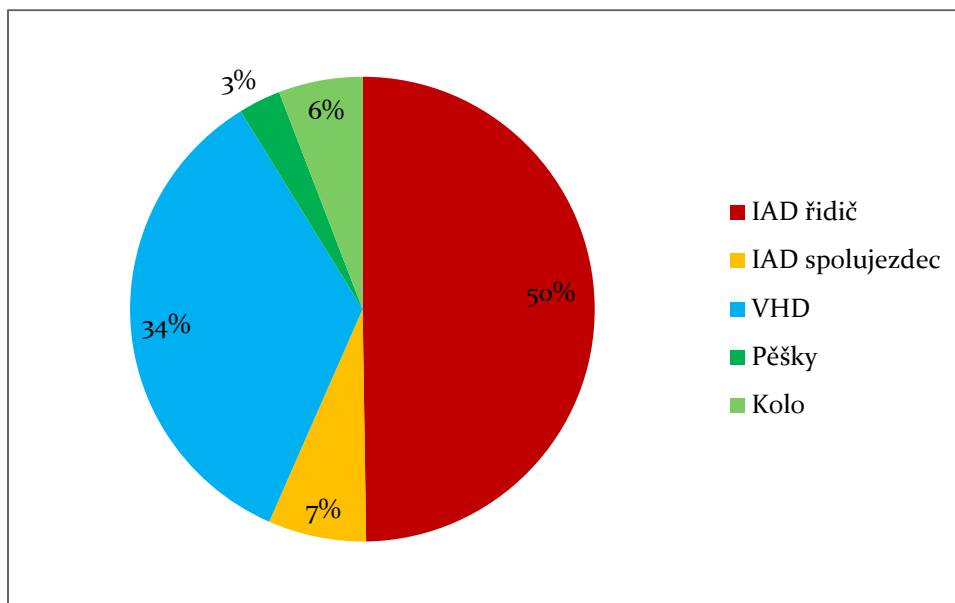
Jedná se o cesty vykonané z Kopřivnice mimo území města Kopřivnice, a z vnějšího území do Kopřivnice. Byly analyzovány také cesty, které byly realizované zcela mimo území Kopřivnice (zdroj i cíl mimo Kopřivnici).



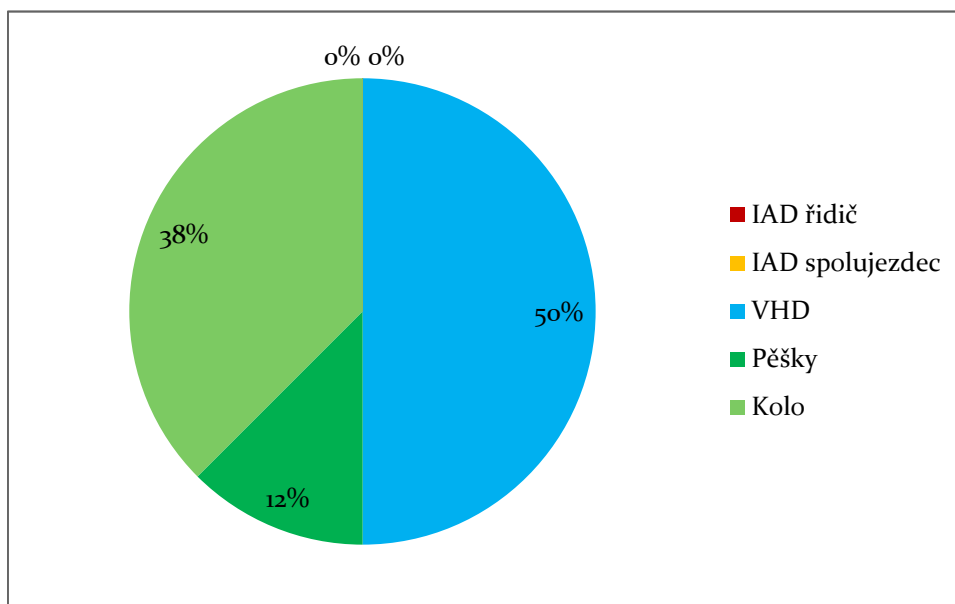
Obrázek 29 Dělba přepravní práce pro vnější cesty celkem



Obrázek 30 Dělba přepravní práce pro vnější cesty 0 - 14 let

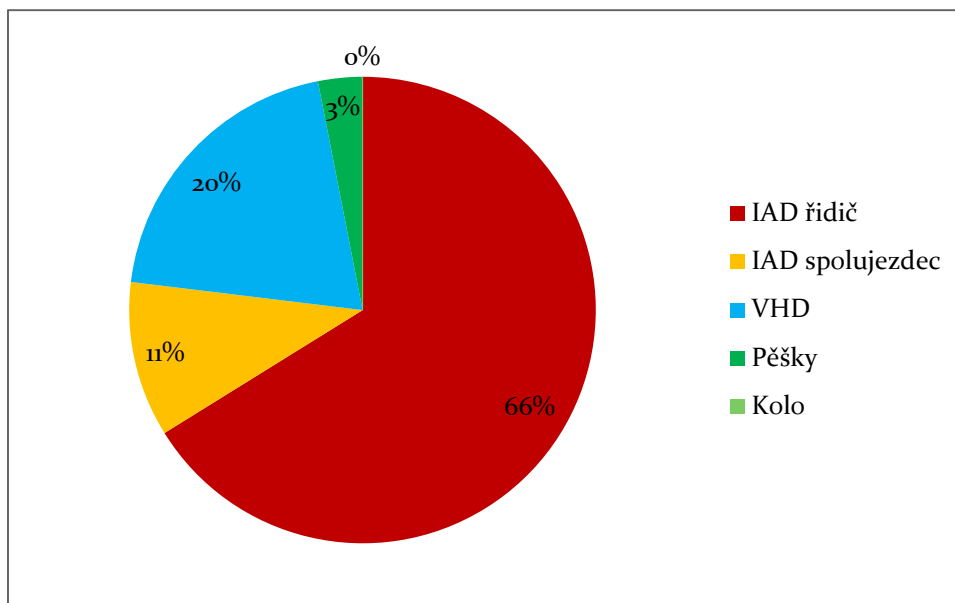


**Obrázek 31** Dělbá přepravní práce pro vnější cesty 15 - 64 let



**Obrázek 32** Dělbá přepravní práce pro vnější cesty 65+ let

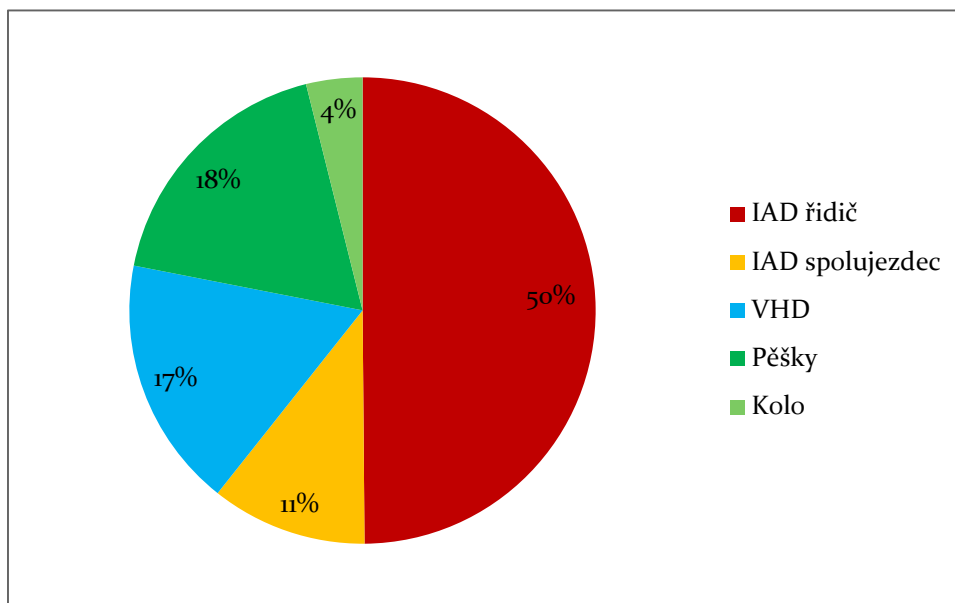
Následující graf zobrazuje dělbú přepravní práce pro cesty realizované zcela mimo území Kopřivnice.



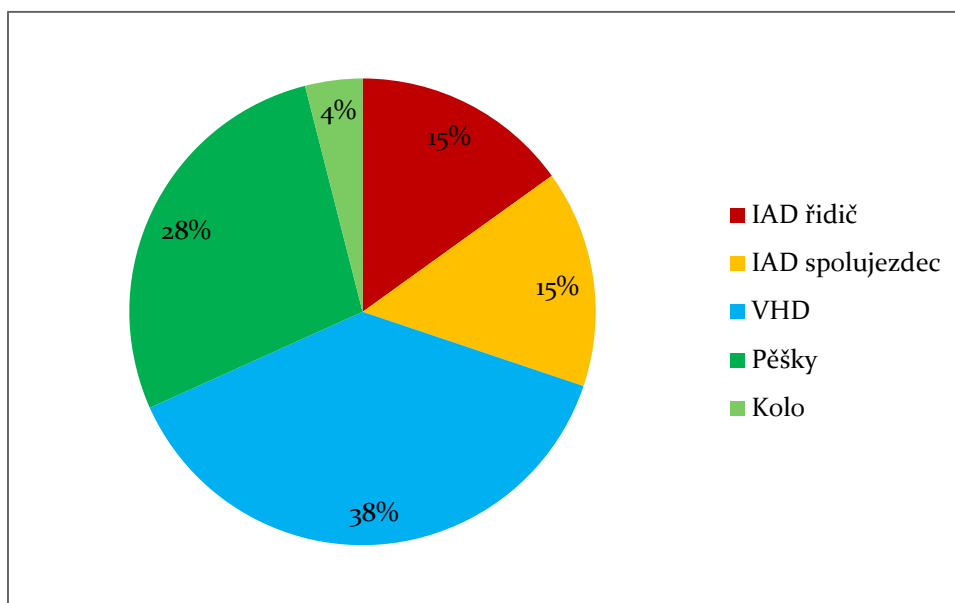
Obrázek 33 Dělbá práce pro cesty realizované zcela mimo Kopřivnici celkem

### Dělba přepravní práce podle účelu cesty

Následující grafy prezentují rozložení dělby přepravní práce podle účelu, za jakým byla cesta vykonána.

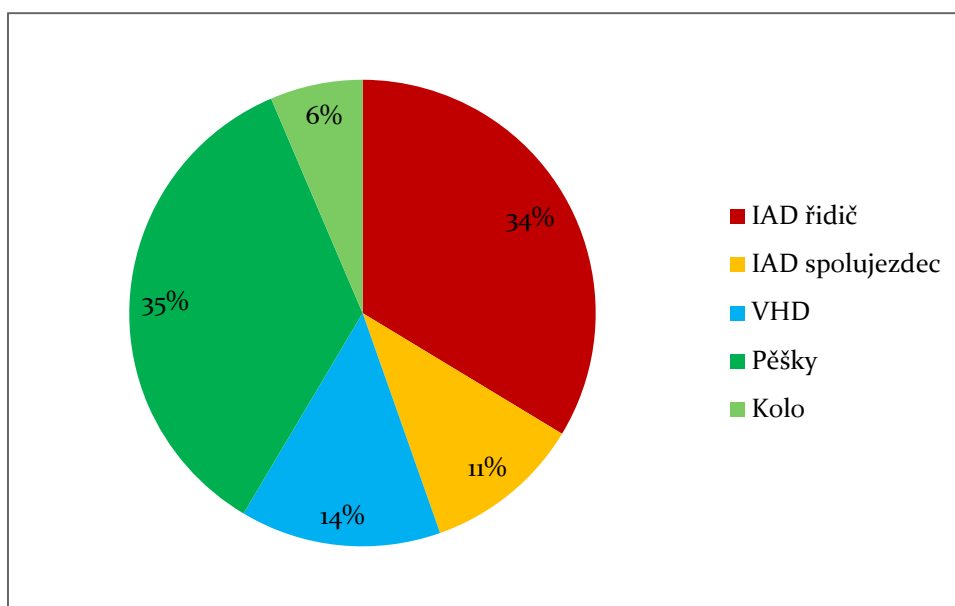


Obrázek 34 Dělba přepravní práce pro cesty do práce

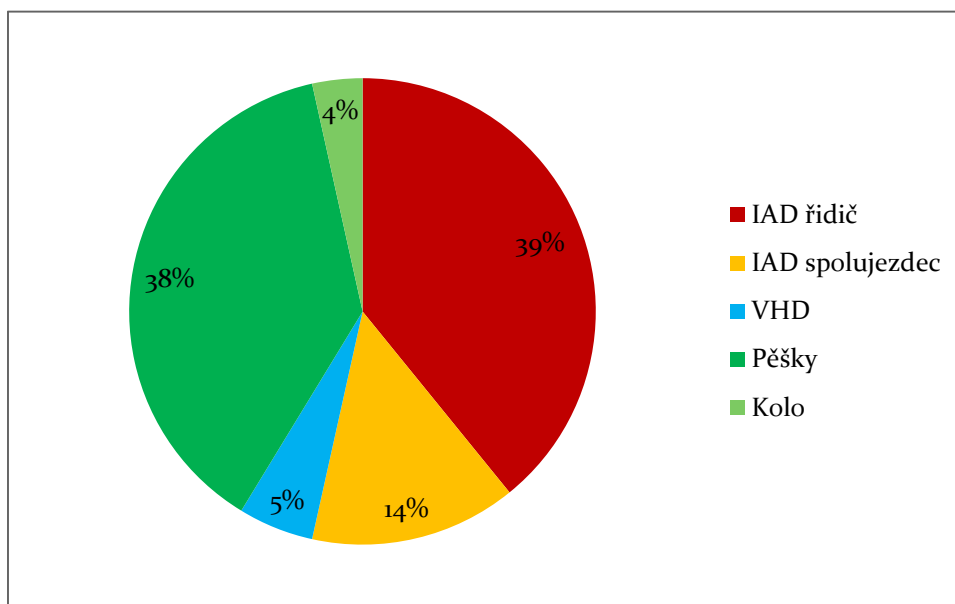


Obrázek 35 Dělba přepravní práce pro cesty do školy

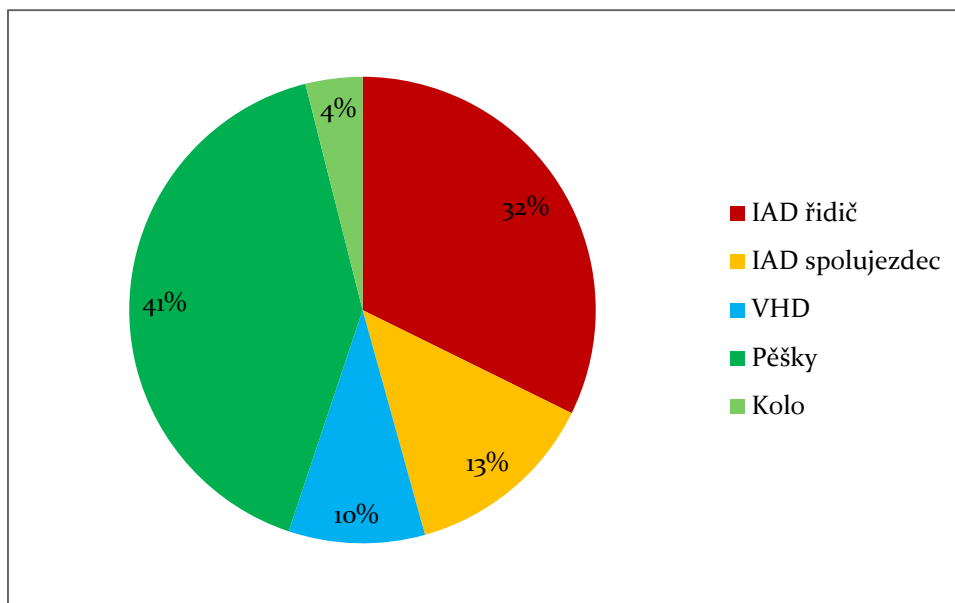




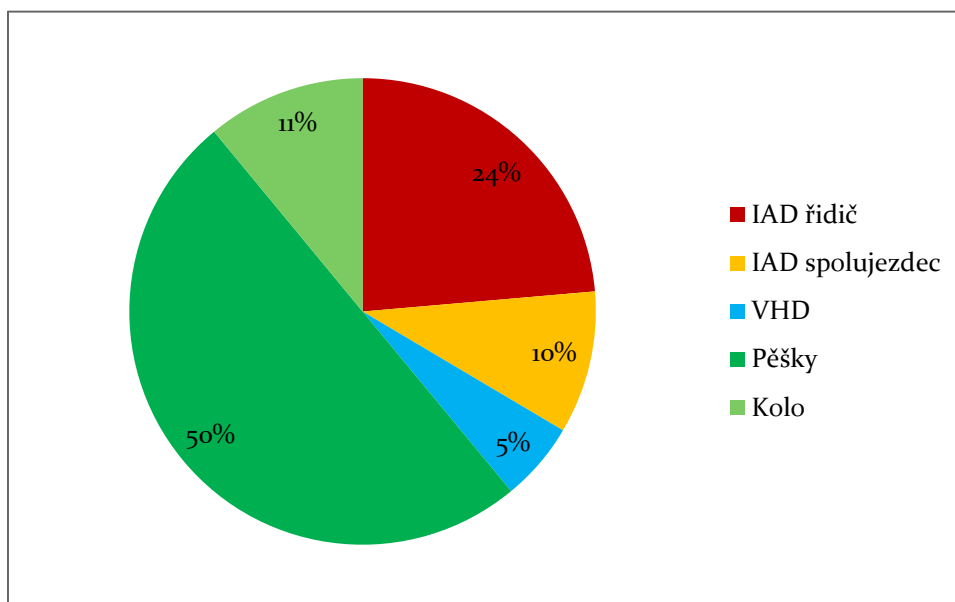
Obrázek 36 Dělbá přepravní práce pro cesty domů



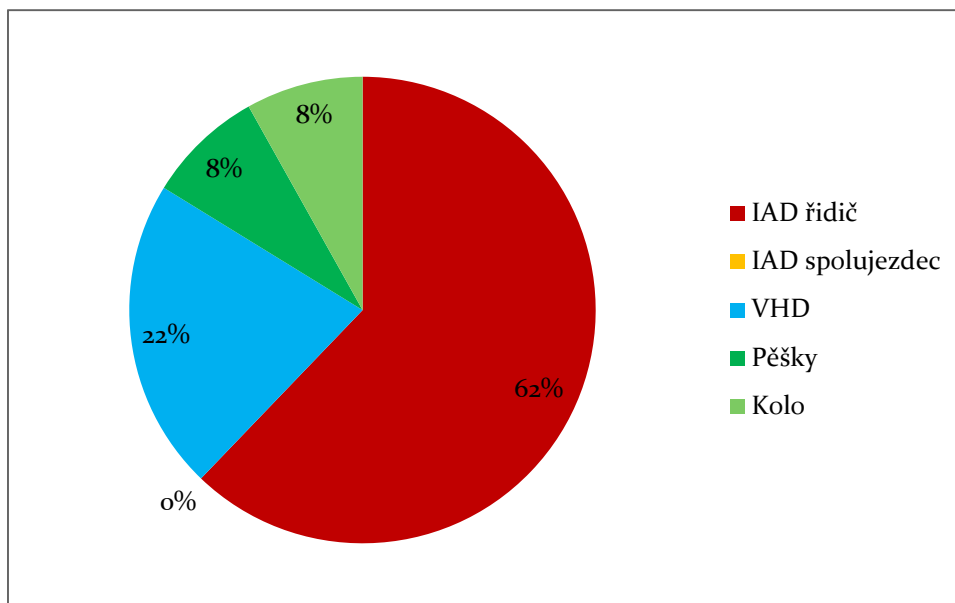
Obrázek 37 Dělbá přepravní práce pro cesty za nákupy



Obrázek 38 Dělbá přepravní práce pro cesty za kulturou, k lékaři a za službami



Obrázek 39 Dělbá přepravní práce pro cesty za sportem, rekreací a ostatní



**Obrázek 40** Dělbá přepravní práce pro služební cesty a cesty v rámci podnikání

Nejvyšší podíl cest autem je pro cesty služební nebo za účelem podnikání. Lze předpokládat, že cena času těchto cest je nejvyšší, proto je zde velký tlak na snížení cestovního času. Osobní automobil je pro cesty nad 5 km délky vždy nejrychlejším cestovním prostředkem. To neplatí pouze ve velkých aglomeracích, kde cestovní čas prodlužují dopravní zácpy a pro cesty nad 300 km, kde pro vybrané cíle může být rychlejší vysokorychlostní železnice nebo letadlo. Právě vysokorychlostní železnice je pro cesty nad 300 km preferována v rámci strategie EU.

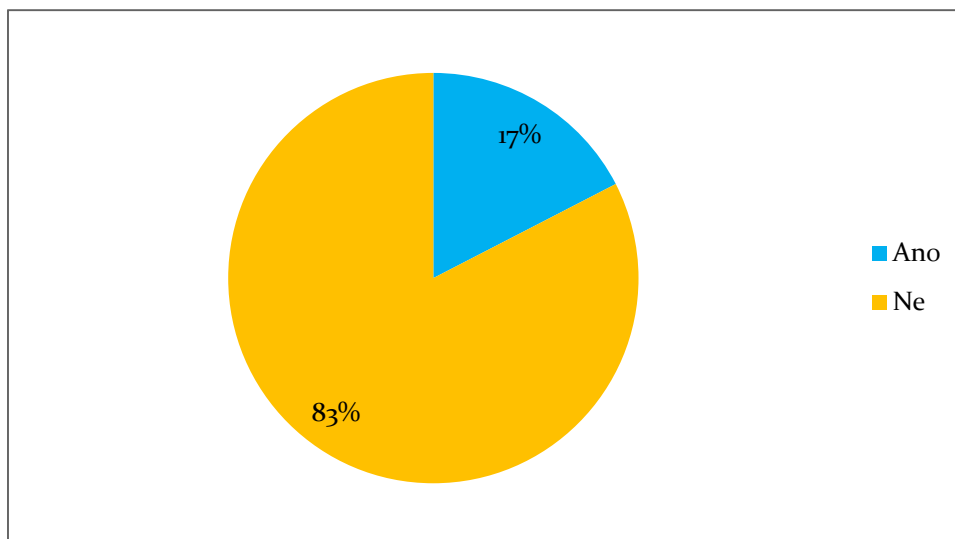
### Analýza nevyužívání druhu dopravy při pravidelných cestách

Analýza nevyužívání druhu dopravy při pravidelných cestách ukazuje, z jakých důvodů nejsou tyto jednotlivé druhy dopravy využívány při pravidelných cestách. Analyzované dopravní módy byly rozděleny na osobní vozidlo, kolo, linkový autobus, vlak a firemní autobus. A dále pak analýza zda, a za jakých okolností jsou respondenti ochotni změnit druh dopravy při pravidelných cestách.

**Tabulka 3** Analýza nevyužívání druhu dopravy při pravidelných cestách

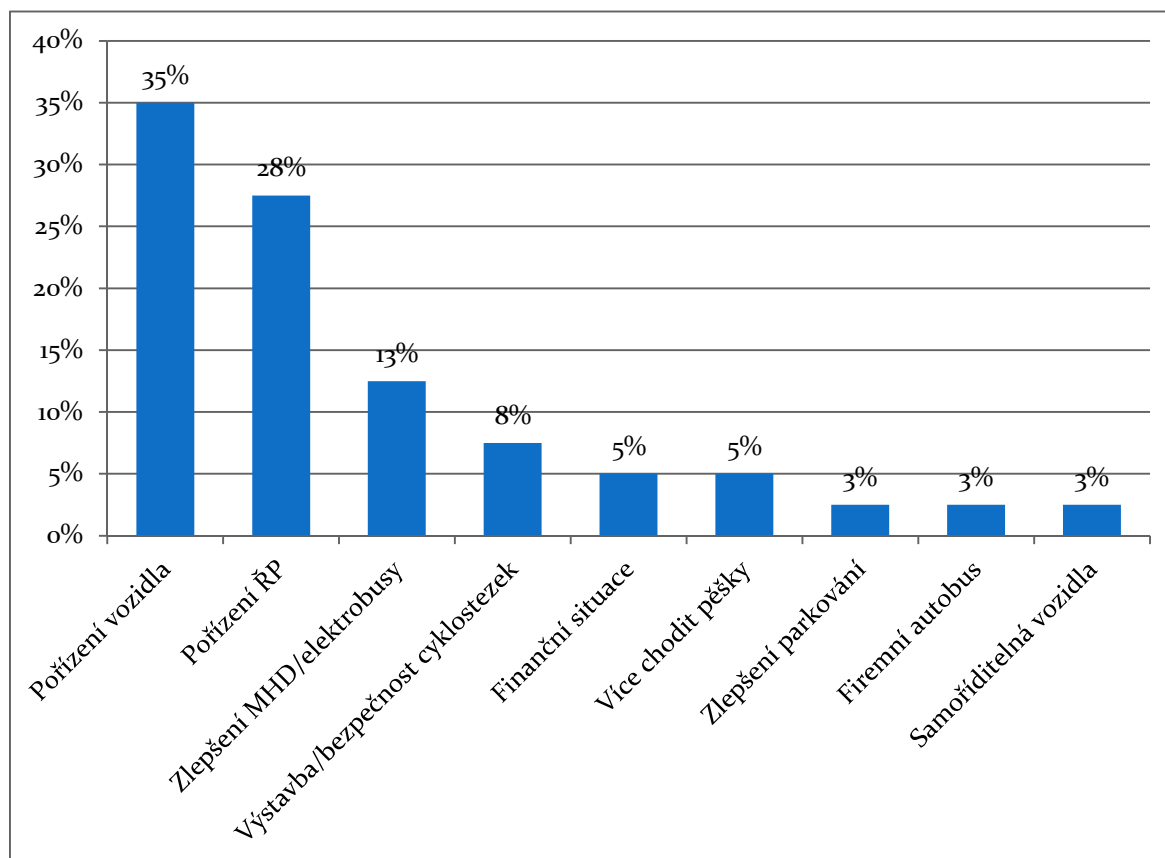
Důvod	Druh dopravy				
	Osobní vozidlo	Kolo	BUS (linkový)	Vlak	BUS (firemní)
Cena	13	1	23	27	9
Vzdálenost ke stanici/zastávce	1	1	22	139	40
Jízdní doba	1	35	44	59	31
Časová poloha/četnost spoje	1	2	50	75	42
Pohodlí/počasí/roční období	3	86	128	124	103
Návaznost/přestupy	1	0	47	80	37
Parkování	14	9	0	1	1
Nevlastní kolo/vozidlo/ŘP	135	51	2	0	1
Zdravotní důvody	2	41	14	16	14
Bezpečnost	5	37	6	5	7

Z analýzy je patrné, že pohodlí a jednoduchost použití je v současné době základním parametrem pro volbu dopravního prostředku.



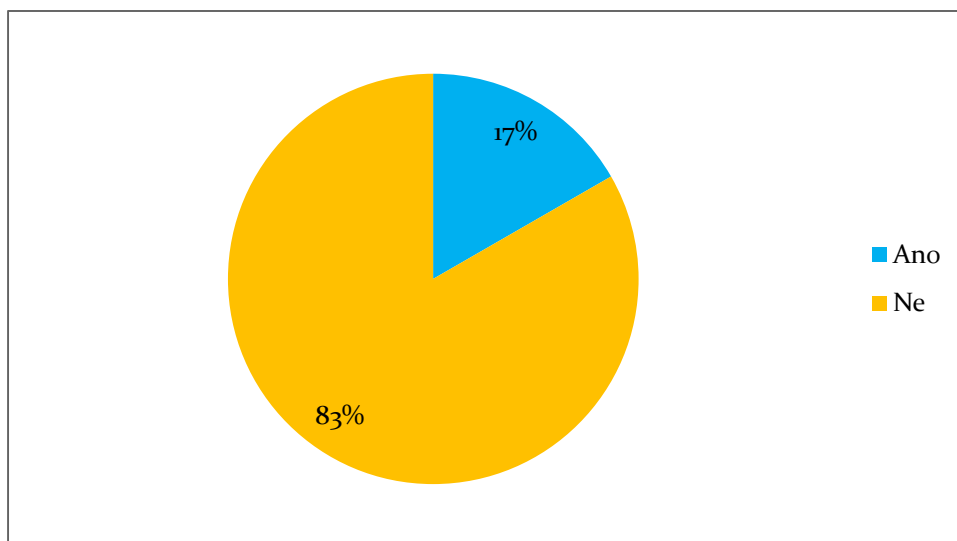
**Obrázek 41 Ochota změnit druh dopravy při pravidelných cestách**

Ochota změny dopravního prostředku je pouze 17%. 10% by raději přešlo k používání vozidla. Pouze 7% je ochotno více používat veřejnou dopravu.

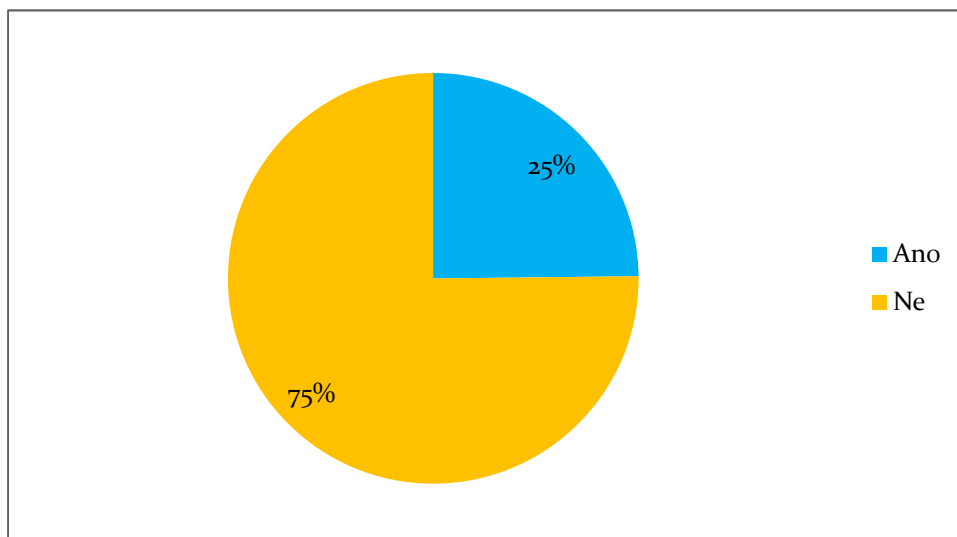


**Obrázek 42 Důvody, za jakých existuje ochota změnit druh dopravy při pravidelných cestách**

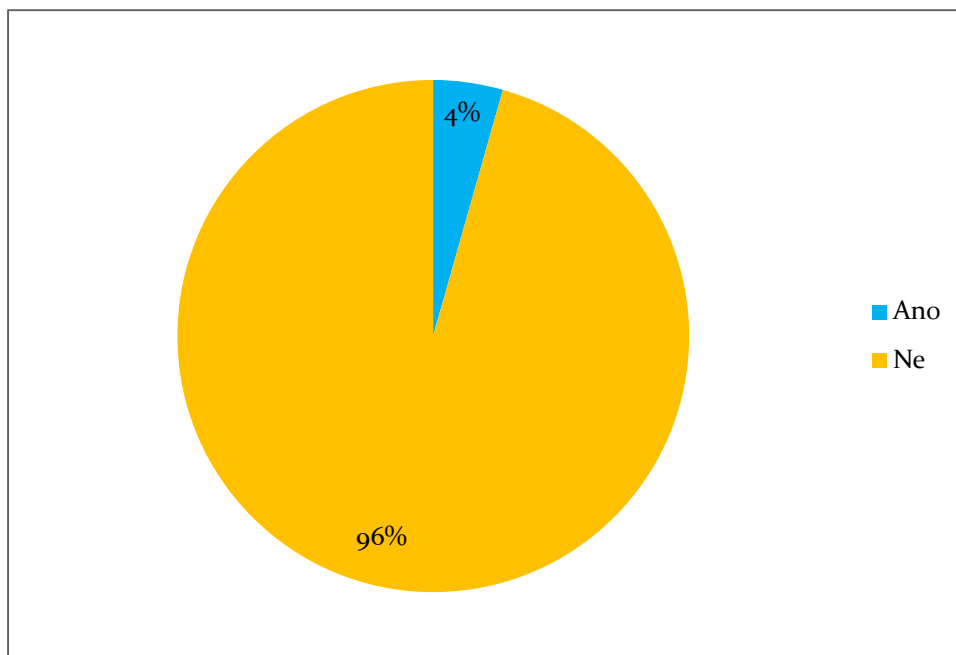
### Analýza doplňujících dotazů



Obrázek 43 Vozíte děti do školy autem?

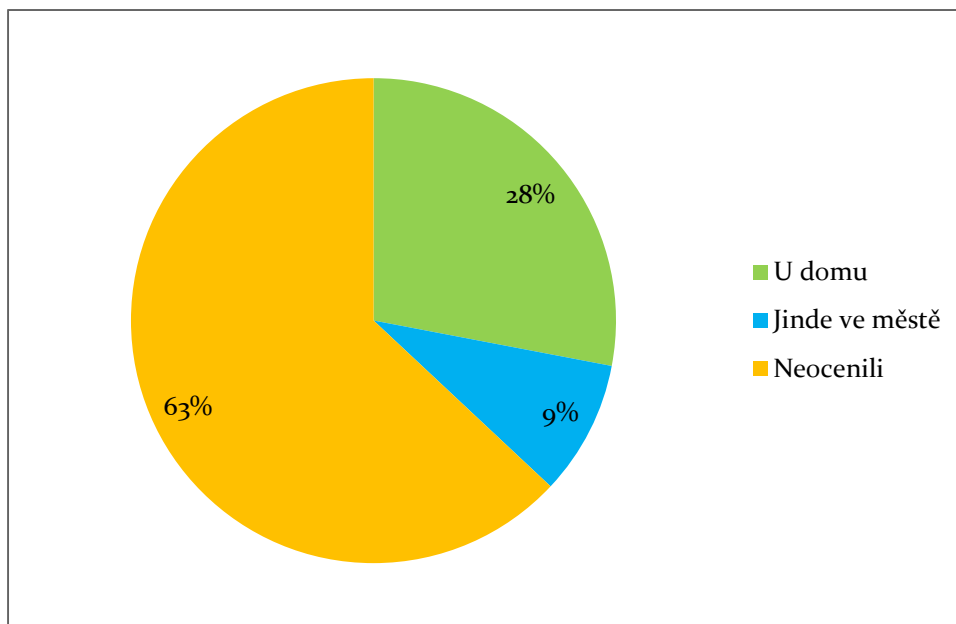


Obrázek 44 Využívali byste městská sdílená kola?



**Obrázek 45 Jste ochotni koupit si místo na etážovém parkovišti v docházkové vzdálenosti 300 m (4 min. chůze) za cenu 250 tis. Kč?**

Ochota koupě etážového stání za cenu 250 tis. je v rámci měst na Moravě průměrná. Obecně lze říci, že tato ochota dosahuje na Moravě cca 4 – 5% obyvatel. Z analýzy vyplývá, že v případě, že v okruhu 300 m od plánovaného parkovacího domu s kapacitou 60 míst je 600 osob resp. 300 bytů, je možné polovinu (1 etáž) tohoto domu rozprodat do osobního vlastnictví (např. ve formě SVJ) a polovinu (1 etáž) provozovat jiným způsobem.



**Obrázek 46 Ocenili/využili byste zajištění možnosti nabíjení elektromobilu v Kopřivnici v dalších 5-ti letech?**

Z analýzy je patrné, že až 28% obyvatel by ocenilo přednostně nabíjecí místo před svým domem. Přímou plánuje v krátkodobém horizontu pořízení elektromobilu 5% obyvatel. To je potenciál až 450 elektromobilů, které mohou být nakoupeny v rámci obměny vozového parku za předpokladu dostatečné nabíjecí infrastruktury.

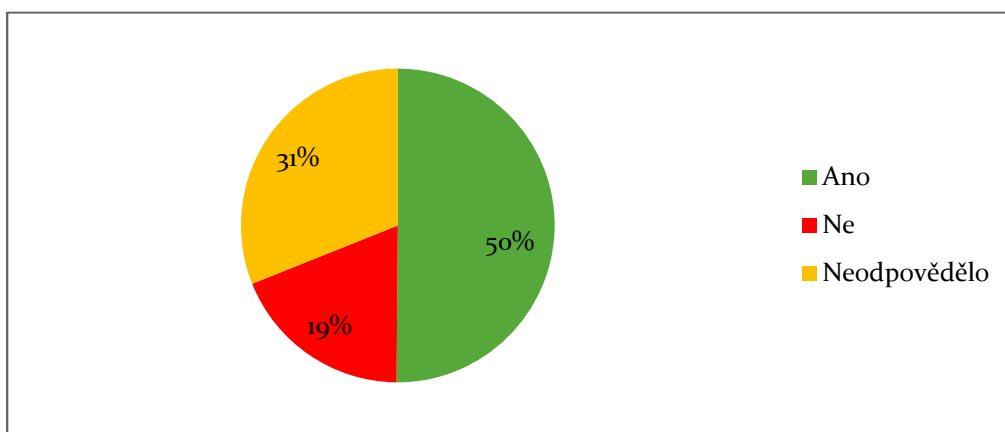
### 6.3. Průzkum dopravního chování u relevantních organizací

Pro zajištění průzkumu dopravního chování byly osloveni velcí zaměstnavatelé. Konkrétně odpověděly následující firmy Brose CZ spol. s r. o., Röchling Automotive Kopřivnice s. r.o., Erich Jaeger s. r. o., KOVOK KOPŘIVNICE s. r. o., SLUMEKO, s.r.o. s. r.o., Tatra Trucks, a.s., Tatra Metalurgie, a.s., UnionOcel s. r.o., Dura Automotive Systems CZ s.r.o., Městský úřad Kopřivnice a THERÁPON98 a.s.

Zaměstnavatelé byly osloveni otázkami:

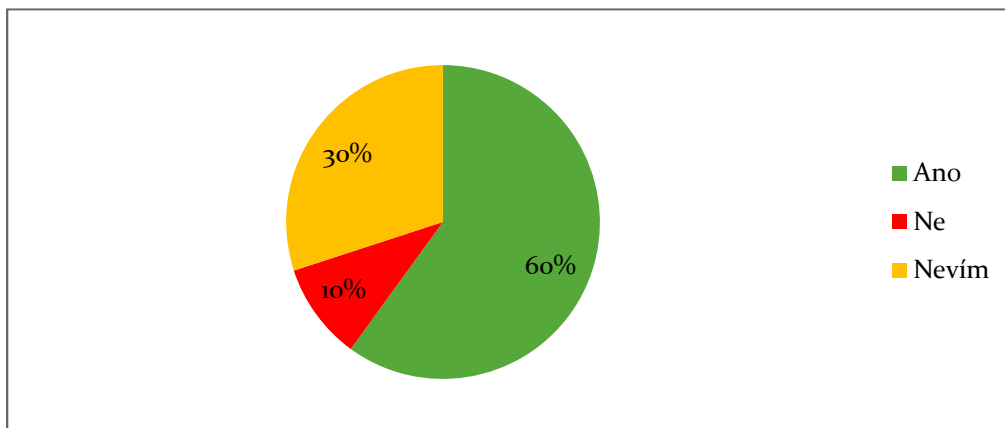
1. Jste ochotni se zapojit do řešení udržitelné dopravy ve městě v rámci PUMM?

O zapojení projevili zájem společnosti: KOVOK Kopřivnice s.r.o., TATRA TRUCKS a.s., Erich Jaeger, s. r. o., Röchling Automotive Kopřivnice s. r.o., UnionOcel s. r. o., Slumeko, s. r.o., Brose CZ, spol. s r. o. a Městský úřad Kopřivnice



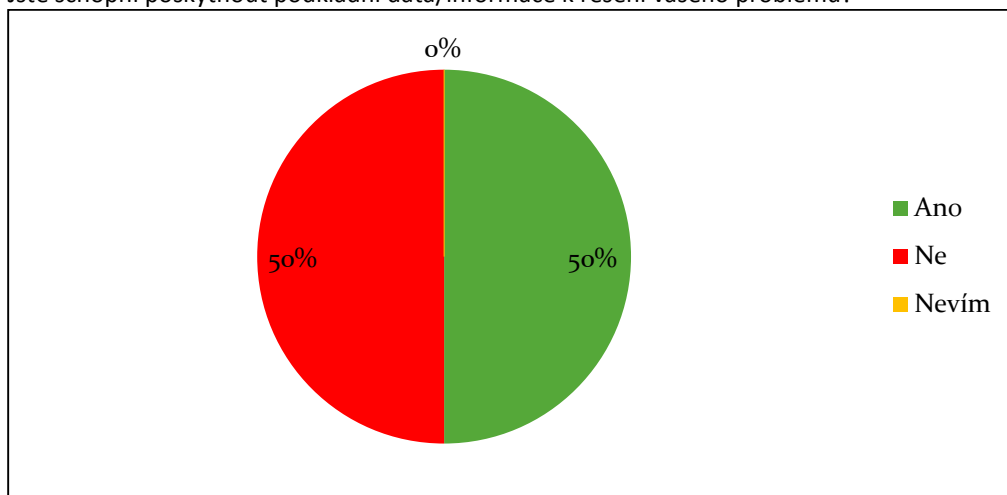
Obrázek 47 Jste ochotni se zapojit do plánu udržitelné městské mobility?

2. Jste schopni definovat jeden či více problémů, které chcete v rámci projektu PUMM řešit?



Obrázek 48 Jste schopni definovat problémy v oblasti udržitelné dopravy?

3. Jste schopni poskytnout podkladní data/informace k řešení vašeho problému?



**Obrázek 49** Jste schopni poskytnout podkladní data/informace k řešení vašeho problému?

4. Jste schopni definovat oblast udržitelné dopravy v rámci potřeb vaší firmy, ve které byste očekávali spolupráci města?

Jedním ze strategických záměrů je vytvoření evropského logistického centra v Kopřivnici (tedy centrálního skladu pro evropské zákazníky). Cílem je sloučení skladu z CTP parku Nový Jičín a skladu z Německa v Kopřivnici. Toto bude mít vliv na objemy nákladní kamionové dopravy z průmyslového parku.
Problémem jsou stávající odstavné plochy pro kamiony a příjezd a odjezd automobilů z průmyslového parku.
Problémem je doprava zaměstnanců z okolních obcí.
Problémem je neexistence 2. kruhového objezdu na příjezdu do průmyslové zóny od Frenštátu a Příboru.
Podpora méně vytížených spojů firemních autobusů a posílení veřejné linkové dopravy do Průmyslového parku.
Problémem je průjezdnost komunikací na sídlištích pro vozidla svozu odpadu a údržby komunikací.

**Obrázek 50** Definované problémy pro řešení v rámci PUMM



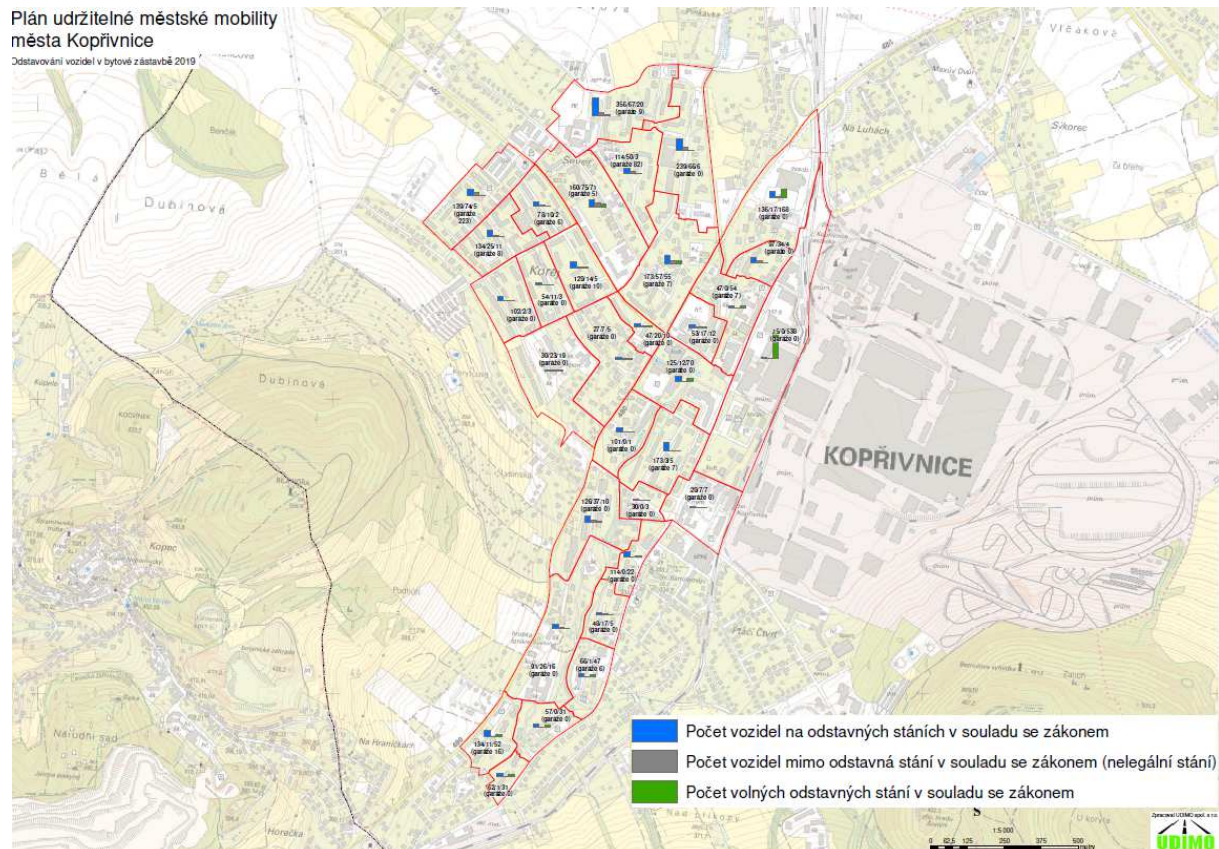
## 6.4. Průzkum statické dopravy

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 květnu 2019 v době po 21h.

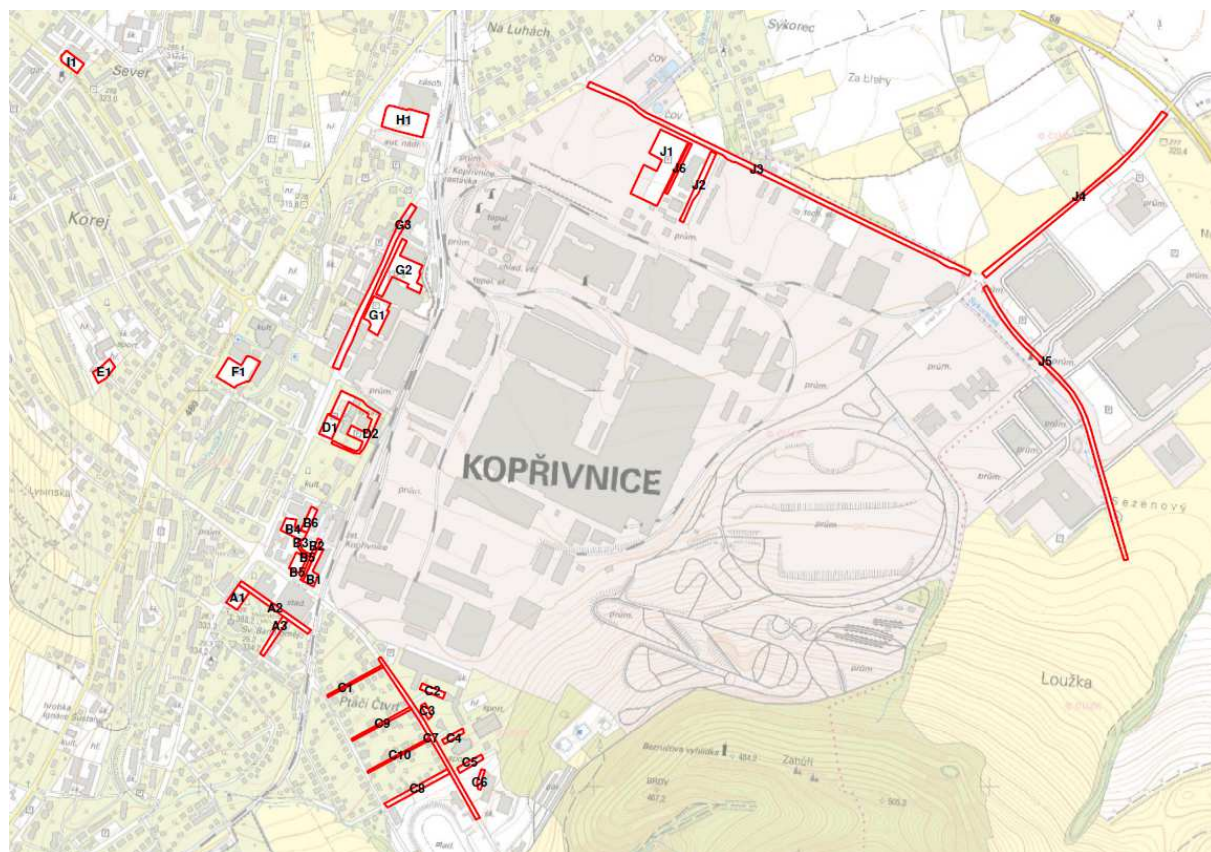
Dále byl proveden průzkum obsazení aktuální nabídky parkovacích míst a odhad jejich obrátkovosti na významných odstavných parkovištích v centru města, u obchodních center a u průmyslové zóny v pracovní den;

Plán udržitelné městské mobility  
města Kopřivnice

Odstavování vozidel v bytové zástavbě 2019



Obrázek 51 Lokality průzkumu odstavování vozidel v bytové zástavbě města v noci



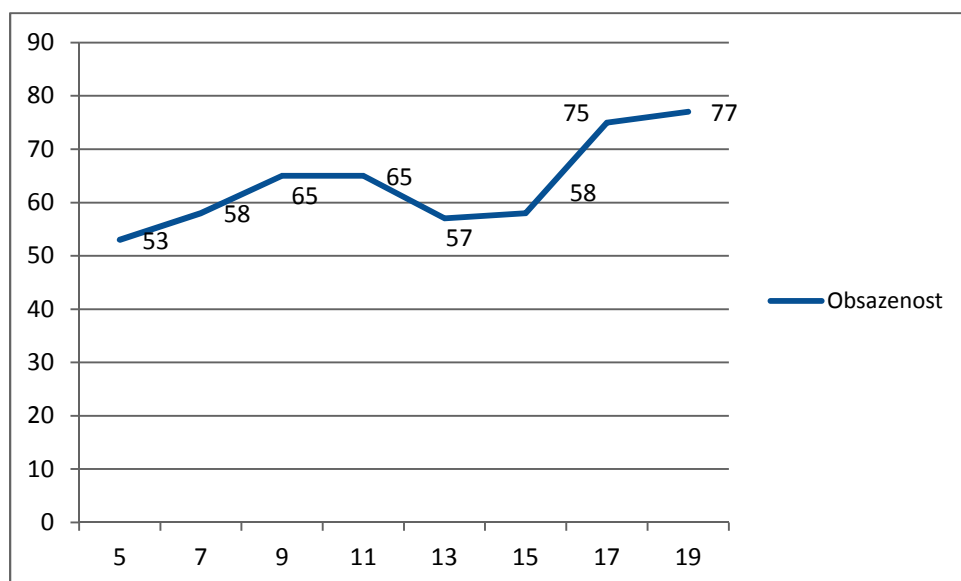
### Obrázek 52 Lokality průzkumu parkování přes den

Vytíženost jednotlivých parkovišť v blízkosti centra, průmyslové zóny, ulice Husova, obchodních center a sportovní haly je dostupná v následujících grafech. Z analýzy vyplývá, že lokalita A u Zimního stadionu a lokalita F u Alberta fungují prakticky po celý den. V těchto lokalitách se předpokládá vysoká zastupitelnost, tj. na parkovištích fungují návštěvníci přes den a rezidenti v noci. Efektivita parkoviště je maximální.

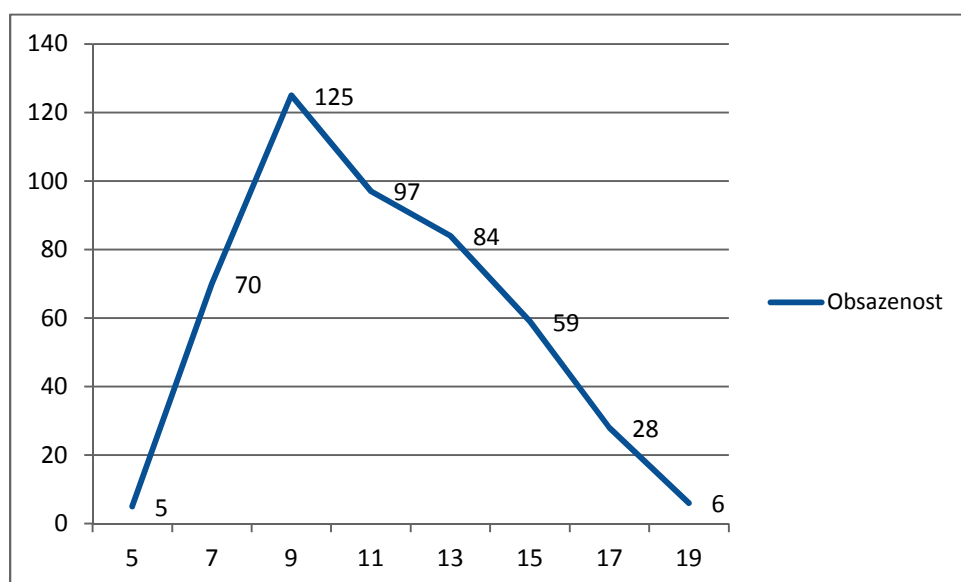
Parkoviště u sportovní haly funguje zejména jako rezidentní, kdy maximální zatížení je pozdě večer.

Naopak parkoviště v průmyslové zóně je konstantně zatíženo od 6 do 14 hodin. Poté poptávka klesá k polovině a po 17 hodině ke třetině (druhá směna). Parkoviště u polikliniky, městského úřadu a na ulici Husova funguje pouze pro potřeby služeb. Dopravní špička je mezi 10 a 12 hodinou a pak zájem opadá.

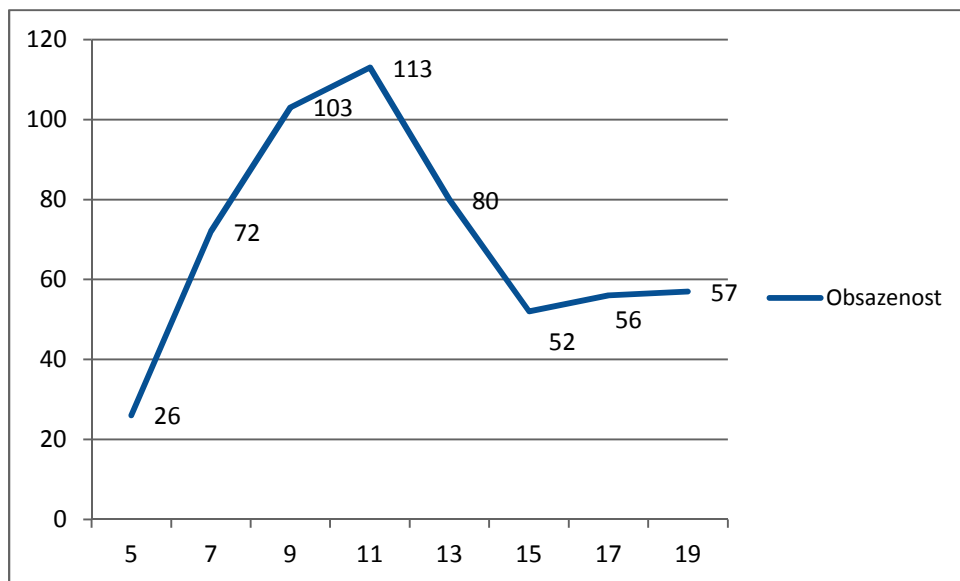
Poslední skupinou jsou obchodní parkoviště, které mají dvě špičky. Jedná se o parkoviště Tesco, Penny a Kaufland - Štefánikova. První špička je mezi 9 a 10 hodinou a druhá okolo 17. hodiny.



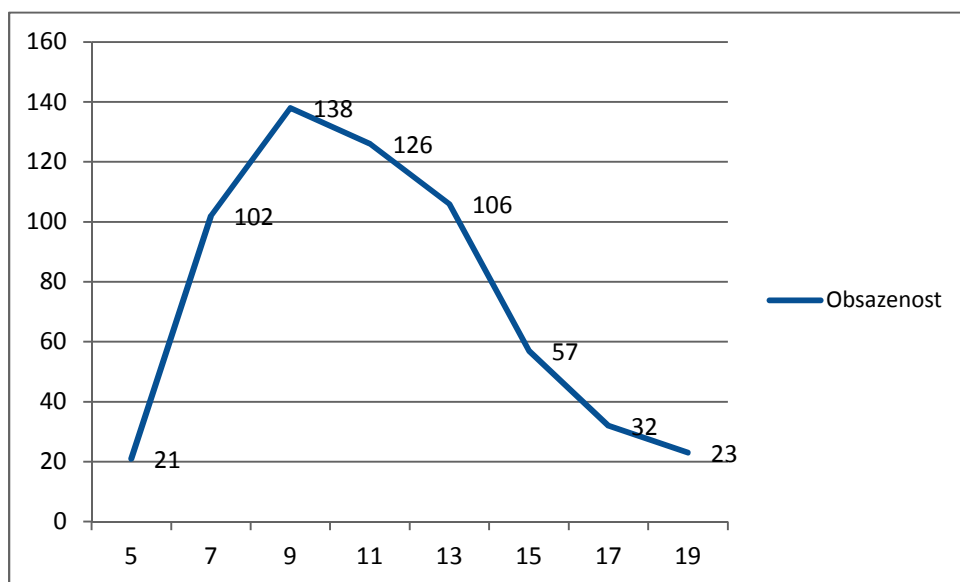
Obrázek 53 Průběh obsazenosti ve vozidlech parkoviště u Zimního stadionu, lokalita A, běžný pracovní den



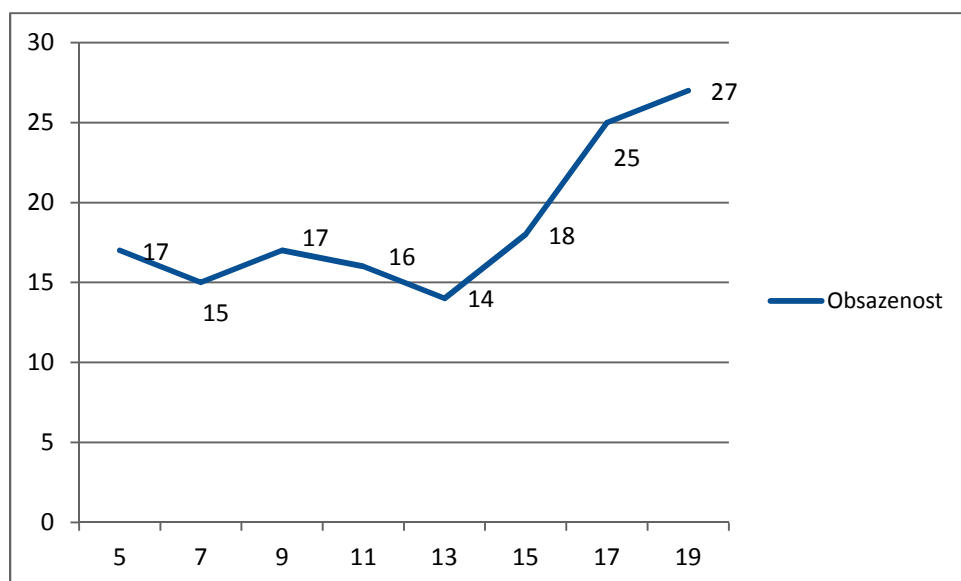
Obrázek 54 Průběh obsazenosti ve vozidlech parkoviště u Polikliniky lokalita B, běžný pracovní den



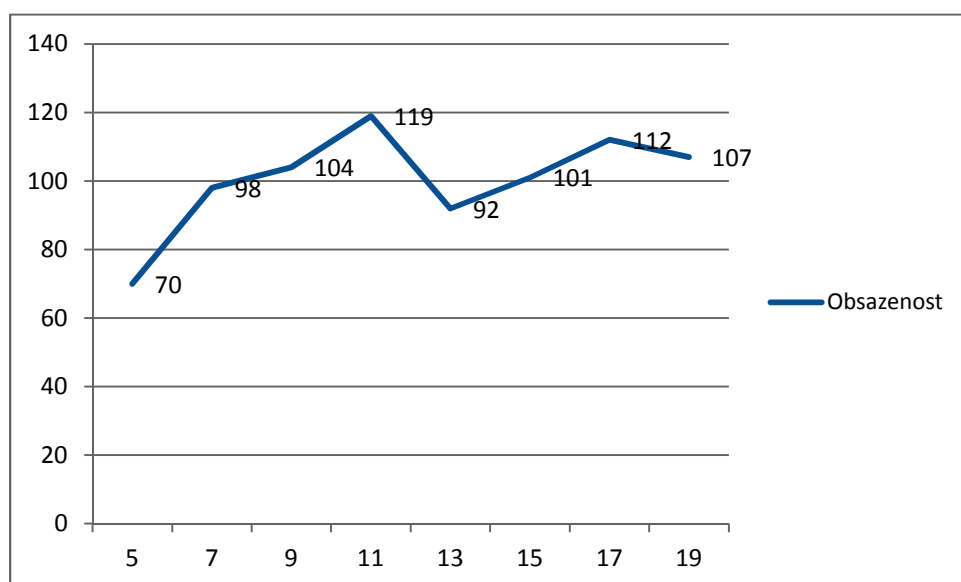
Obrázek 55 Průběh obsazenosti ve vozidlech parkoviště u středních škol, lokalita C, běžný pracovní den



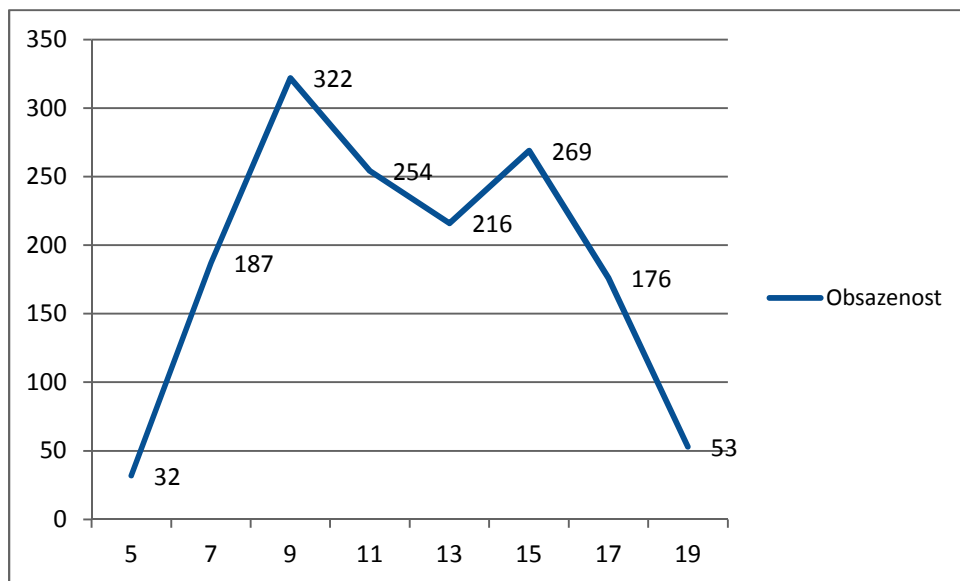
Obrázek 56 Průběh obsazenosti ve vozidlech parkoviště u městského úřadu, lokalita D, běžný pracovní den, úterý



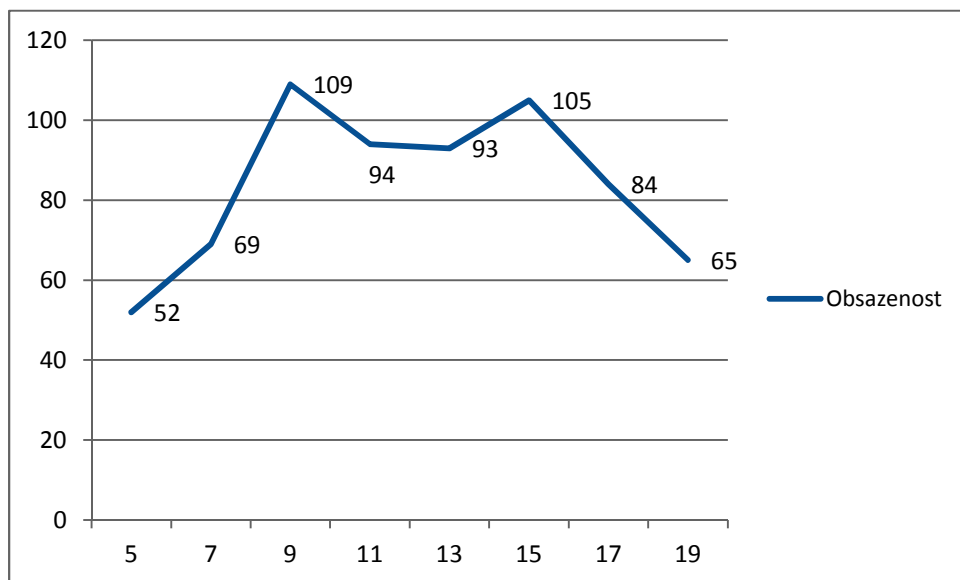
Obrázek 57 Průběh obsazenosti ve vozidlech parkoviště u sportovní haly, lokalita E, běžný pracovní den



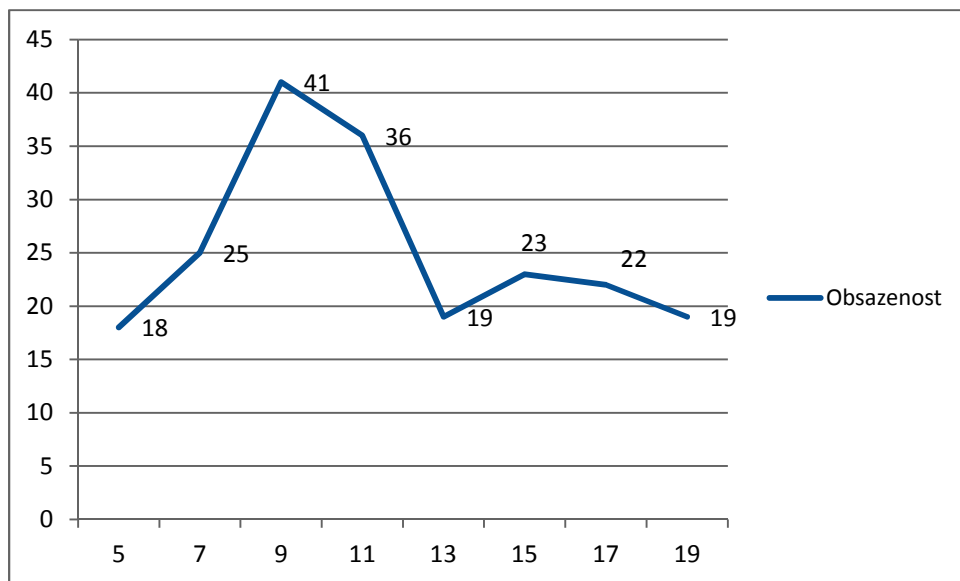
Obrázek 58 Průběh obsazenosti ve vozidlech parkoviště u Alberta, lokalita F, běžný pracovní den



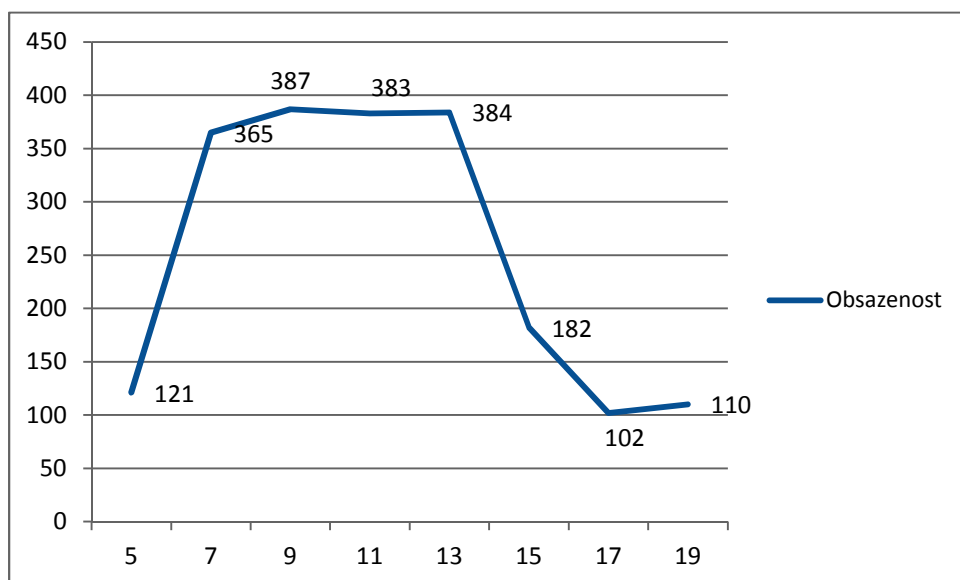
Obrázek 59 Průběh obsazenosti ve vozidlech parkoviště u Kauflandu, Lidlu a ul. Štefánikova, lokalita G, běžný pracovní den



Obrázek 60 Průběh obsazenosti ve vozidlech parkoviště u Tesca, lokalita H, běžný pracovní den



Obrázek 61 Průběh obsazenosti parkoviště u Penny, lokalita I, běžný pracovní den



Obrázek 62 Průběh obsazenosti parkoviště u Průmyslového parku, lokalita J, běžný pracovní den

## 7. Stav infrastruktury pro statickou dopravu

### 7.1. Rozmístění parkovacích a odstavných stání, garáže

Rozmístění parkovacích stání je v oblasti centra města a obchodních domů. Dále jsou parkovací stání situována v areálu Tatra, na ulici Dělnická a v průmyslové zóně Vlčovice. Jedná se o parkování denní.

Odstavná stání jsou situována v oblasti bydlení. Jedná se o odstavení vozidel přes noc.

#### Nabídka v centru města

Parkování v centru města je z části regulováno časovým omezením. Tato regulace je dostatečná pro zajištění chodu maloobchodu v centru. Maloobchodu konkurují velké řetězce Kaufland, Penny, Tesco a Lidl, které mají vlastní parkoviště. V blízkosti centra je také Albert, který využívá parkoviště městské. V případě zvedení zpoplatnění v centru města dojde ke zvýšenému tlaku na parkoviště obchodních řetězců, kteří osadí svá



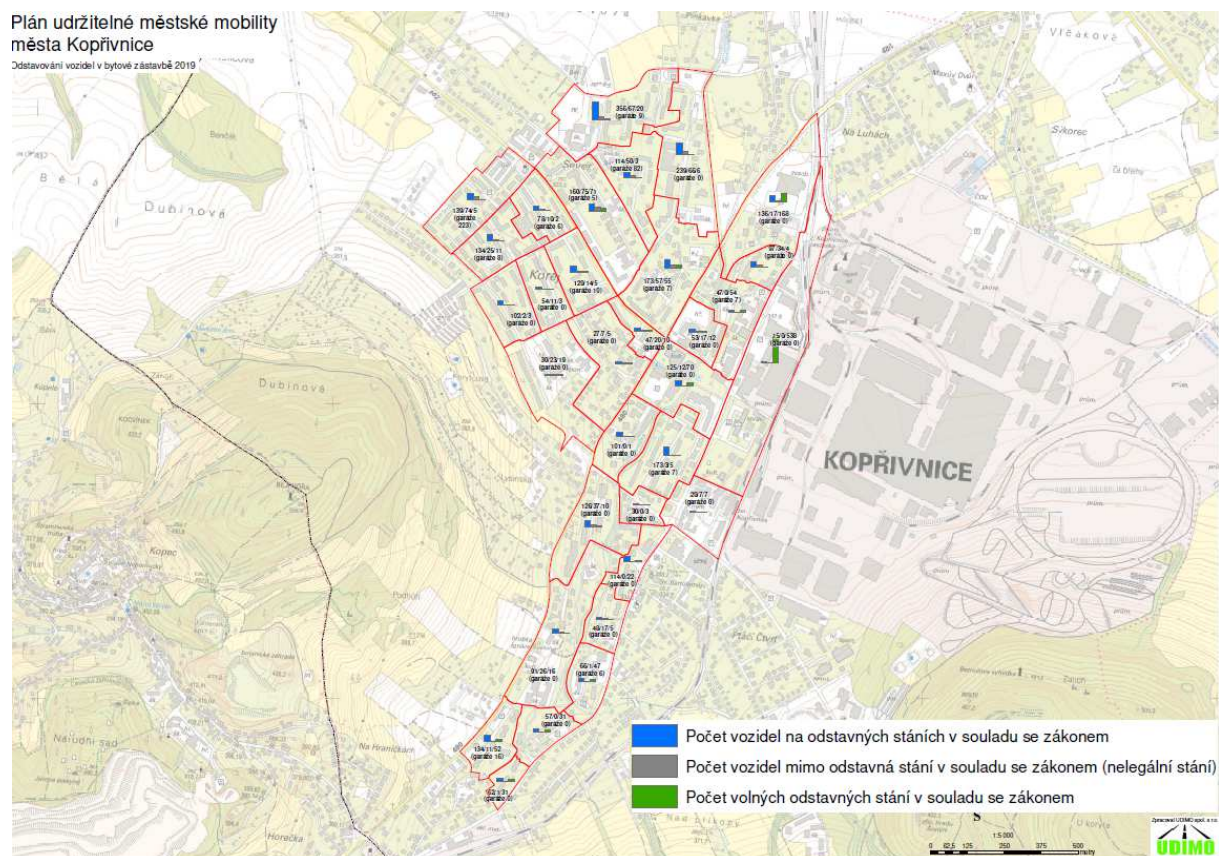
parkoviště závorami s bezplatnou sazbou po dobu nákupu např. 1 - 2 hodiny. Tato úprava by nejspíše nevedla k regulaci parkování (snížení užívání osobních vozidel), ale zvýšení užívání služeb řetězců.

Současně je plánováno rozšíření Muzea Tatry do lokality Husova. Je předpoklad, že v budoucnu budou návštěvníci muzea parkovat mimo centrum města.

## Odstavování v bytových souborech

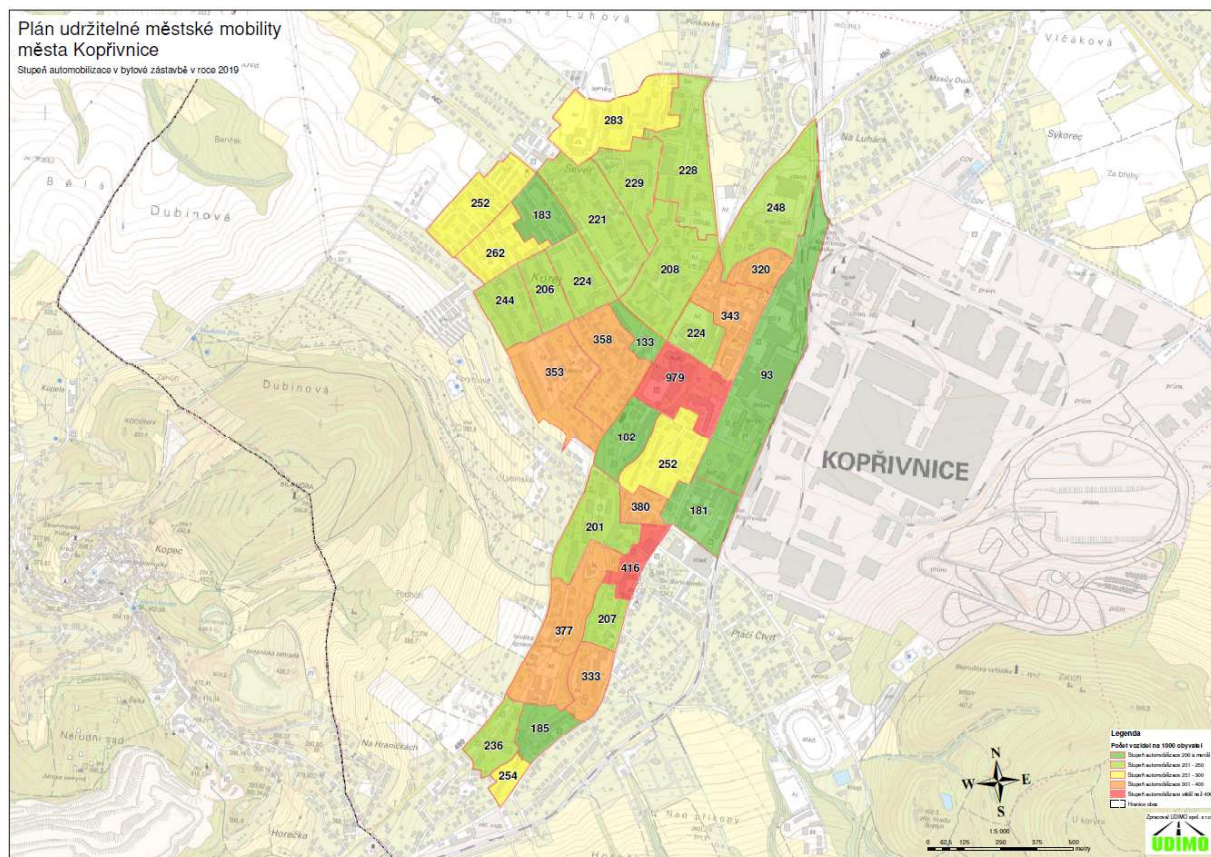
Na základě průzkumů dopravy jsou zobrazeny podrobné výsledky pro detailní obraz statické dopravy ve výkresech Odstavování vozidel v bytové zástavbě 2019 - severní část a Odstavování vozidel v bytové zástavbě 2019 - jižní část. Obsahují zejména odstavení vozidel v bytové zástavbě, kde je zřejmý počet odstavených vozidel v souladu se zákonem, mimo zákon a počet volných stání. Z těchto je vypočítána nabídka a poptávka po parkování a jednotlivé bilance.

Stupeň automobilizace je vypočítán přiřazením počtu obyvatel v území dle ČSÚ počtu vozidel stojících na terénu. V případě, že jsou některá vozidla v systému P+G tj. parkují dále od svého bydliště, je to z výsledků zřejmé zejména tam, kde stupeň automobilizace jedné zóny je nadprůměrný a vedlejší podprůměrný. Vlivem metodiky jsou totiž tato vozidla přiřazena do nesprávného území, s tímto jevem je nutné při interpretaci výsledků počítat.



Obrázek 63 Odstavování vozidel v bytové zástavbě v noci





**Obrázek 64 Stupeň automobilizace v jednotlivých částech bytové zástavby**

Celkový počet vozidel v bytové zástavbě je 3939 vozidel z toho je odstaveno mimo zákon 684 vozidel. Z toho je 71 dodávek (tj. 1,8 % poptávky). Počet vozidel roste v průměru o 1,6 % ročně. Od roku 2008 do roku 2019 narostl počet vozidel o 585. Od roku 2008 do roku 2019 narostl počet míst o 703. Celkově chybí 94 míst v r. 2008 chybělo 212 míst.

Na parkovištích obchodních domů je odstaveno 51 vozidel. Parkoviště obchodních domů nejsou prioritně určena pro odstavení vozidel bydlícími. Ve většině případů je toto omezeno dopravním značením. V rámci analýzy byly parkoviště započítány do nabídky.

U obchodních domů bylo odstaveno celkem 51 vozidel (bez parkoviště Albert). Celková kapacita u obchodních domů je 654 míst (bez parkoviště Albert).

V rodinné zástavbě na komunikacích bylo nalezeno 192 vozidel z toho 12 dodávek (tj. 6,2% poptávky u RD).  
Výsledky

Stupeň automobilizace v bytové zástavbě zjištěný průzkumem v terénu dosáhl stupně 245 vozidel na 1000 obyvatel. V roce 2008 to bylo 174 vozidel na 1000 obyvatel. Tyto hodnoty jsou podprůměrné.

Dle průzkumu v domácnostech dosáhl celkový stupeň automobilizace vč. rodinných domů 413 vozidel na 1000 obyvatel. 29% rodin nevlastní vozidlo, 55 % rodin vlastní 1 vozidlo, 13 % rodin vlastní 2 vozidla a 3 % rodin vlastní 3 a více vozidel.

27 % rodin plánuje zvýšení počtu vozidel v nadcházejících 5 letech. 5 % rodin zvažuje pořízení elektromobilu.

4 % rodin je ochotna si koupit parkovací místo na etážovém parkovišti za cenu 250 tis. Kč.

28 % rodin by uvítalo nabíjecí stanici EV u domu. 9 % by uvítalo nabíjecí stanici jinde ve městě a 63% domácností by nabíjecí stanici neoceni.

## 7.2. Technologická zařízení

Technologická zařízení jsou v oblasti parkování realizována pouze na parkovišti SLUMEKO, s.r.o., kde je instalován závorový systém a pokladna. Technologie je z roku 2017. Parkoviště je hlídáno kamerovým systémem.



**Obrázek 65** Parkovací automat na parkovišti SLUMEKO, s.r.o.

Společnost SLUMEKO, s.r.o. je vlastněna Městem Kopřivnice. Společnost provádí údržbu a opravy místních komunikací, včetně jejich veškerého příslušenství, tj. dopravní značení, kanalizace, veřejné osvětlení, městský mobiliář. Zajišťuje veškerou péči o veřejnou zeleň – sečení, hrabání, ořezy, kácení, výsadby. Zajišťujeme správu a údržbu hřbitovů a další servisní práce.

## 7.3. Oblasti regulace, nástroje a způsoby

Regulace parkování v centru města je provedena omezením parkovací doby. U městského úřadu je parkování omezeno dobou na 2 hodiny. V centru města na ulici Štefánikova je 22 šikmých omezeno na dobu 1 hodiny v období Po - Pá v době 8.00 - 17.00 hodin a So v době 8.00 - 12.00 hodin. Dále 3 stání jsou na povolení MěÚ a 3 stání volná. Na ulici Štefánikova u polikliniky je parkování 32 míst omezeno na dobu 2 hodin v období Po-Pá 6.30 - 17.00. Stejně omezení je u Lašského muzea. Před městským úřadem je parkování omezeno v době Po - Pá na maximální dobu 2 hodiny.

Zpoplatněné parkoviště je v současné době parkoviště SLUMEKO, s.r.o., kde je parkování 60 minut zdarma a poplatek za každou další půlhodinu je ve výši 5 Kč. Po dobu stání vozidla nad 4 hodiny je užitá zvýhodněná sazba 30 Kč za den. Zpoplatnění je užit v pracovní dny v době 7 - 17 hodin. Na parkovišti je možné zakoupit parkovací kartu s cenou 500 Kč za měsíc. Na parkovišti se předpokládá pouze 10 míst pro parkování s parkovací čipovou kartou. Parkovací karta je vydávána za poplatek 150 Kč.

Zpoplatnění je provedeno závorovým systémem a pokladnou. Platbu je možné provést hotově i platební kartou. Parkoviště se nachází v blízkosti nádraží Kopřivnice a polikliniky.

Od roku 2014 jsou zavedeny rezidentní parkovací karty pro ulice Kpt. Nálepky, Dukelská, Sokolovská a parkoviště Albert. Cílem systému je upřednostnit v potřebách parkování na těchto ulicích obyvatele Kopřivnice, kteří bydlí v dotčené lokalitě. Ceny rezidentní karty 1. karta 0 Kč, 2. karta 2000 Kč. Ceny abonentní karty 1. karta 0 Kč, 2. karta 2000 Kč. Druhá karta nebyla vydána. Jejich počet je 0. Je tedy zřejmé, že parkovné po vydání karet je ve stávajícím stavu bez zpoplatnění.

#### 7.4. Odstavování a parkování nákladních automobilů, příp. autobusů

Odstavování nákladních vozidel je prováděno v průmyslové zóně Vlčovice na ulic Průmyslový park a v rámci areálů firem. Odstavení autobusů a části nákladních vozidel za úplatu je prováděno v areálu bývalého ČSAD na ulici Dělnická.

Město Kopřivnice je ze všech příjezdů (od Závišic, od Štramberka, od Lubiny, od ulice Panské i od Lichnova) označeno dopravní značkou IP 25a - Zóna se zákazem stání nákladních automobilů. Stání nákladních vozidel na veřejných komunikacích ve městě se nevyskytuje.

Odstavování dodávek je problémem zejména v sídlištní zástavbě. Dodávky jsou větší než osobní vozy a přesahují vyznačená parkovací stání převisem do chodníků. Proto je vhodné jejich parkování v sídlištní zástavbě omezit. Dodávek je v bytové zástavbě dle průzkumu 71 tj. 1,8% poptávky po odstavení vozidel.

Odstavování dodávek je řešeno v samostatné výkresové příloze Odstavování dodávek 2019 - severní část a Odstavování dodávek 2019 - jižní část.

#### 7.5. Hlavní záměry dle ÚP

Územní plán je dostupný na adrese <http://koprivnice.cz/index.php?id=uzemni-plan-koprivnice>. Jedná se o vrcholný územně plánovací dokument města. ÚP stanovuje koncepci rozvoje území města založenou na vyváženém rozvoji všech jeho částí v krajinných oblastech Podbeskydí a Příborská pahorkatina při respektování limitů využití území a při ochraně hodnot v území existujících.

Odstavování a parkování je nadále řešeno vždy v rámci vlastních ploch nebo objektů pro bydlení, rekreaci, občanské vybavení, výrobu či technickou infrastrukturu. Pro potřeby krátkodobého parkování u obytné zástavby je dle ÚP možno využívat i minimálně dopravně zatížené přilehlé ostatní pozemní komunikace a veřejná prostranství. Pro pokrytí potřeb odstavných a parkovacích stání většiny současných ploch zástavby jsou v ÚP vymezeny plochy DXS pro dopravní zařízení a vybavení, a to jak stabilizované, tak zastavitelné ve vazbě na veřejné komunikace. Pro celkovou podrobnější bilanci odstavných a parkovacích stání i pro přesnější stanovení stupně automobilizace nejsou v rámci návrhu ÚP k dispozici potřebné údaje o počtu obyvatel a jejich rozvržení v jednotlivých lokalitách obytné a rodinné zástavby. V lokalitách rodinné zástavby je zásadním předpokladem umístění odstavných stání v rámci vlastních pozemků či objektů a krátkodobá parkovací stání je možné uspokojit v parkovacích pruzích přilehlých komunikací, a to jak u stávajících, tak i u nově navrhovaných ploch. To se týká především zástavby místních částí Lubina, Mniší, Vlčovice a okrajových částí vlastní Kopřivnice, kde je soustředěna především zástavba rodinných domů. U centrální části Kopřivnice a v lokalitách vícepodlažní zástavby obytných domů a ostatních druhů objektů je nezbytné dodržet kapacity odstavných a parkovacích stání dle ČSN 73 6110, a to na terénu i zejména v rámci situování v rámci vlastních či samostatných objektů.

Dle ÚP je z hlediska pokrytí potřeb odstavných a parkovacích stání jsou problematickými oblastmi především lokality současné vícepodlažní zástavby bytových objektů. U těchto lokalit byly tyto potřeby posouzeny na základě odborného odhadu. V lokalitě severovýchodně od ulice Obránců míru je v současné době celkem 839 stání na terénu a dále 144 v řadových garážích. V návrhu je možné předpokládat nárůst dalších asi 140 stání při současných komunikacích a dále s novými plochami pro parkovací stání, řadové a hromadné garáže s odhadovanou kapacitou cca 550 stání. Tím by došlo k celkovému navýšení oproti dnešnímu stavu asi o 70 %. Stejná situace je u sídliště situovaného jihozápadně od ulice Obránců míru. Zde je nyní asi 286 parkovacích stání

na terénu, 609 v řadových garážích a 34 v garážích pod obytnými objekty. V ÚP je možné předpokládat nárůst asi 330 stání při stávajících komunikacích a dále s možnou kapacitou asi 300 stání v hromadné garáži. To celkem činí nárůst asi 168 % oproti současnému stavu. Další lokalitou je zástavba mezi ulicemi Záhumenní (II/480), Štramberskou a Husovou, kde je dnes k dispozici cca 524 stání na terénu, 30 v řadových garážích a 12 pod objekty. Zde je možné předpokládat další navýšení o 289 stání jak na současných plochách obytné zástavby, tak i na současných plochách DS, což činí asi 137 % oproti současnému stavu. K tomu je ještě možné připočíst i dalších 204 stání v řadových garážích, situovaných však mimo optimální dostupnou vzdálenost. Pro pokrytí potřeb centrální části bude možné využívat i navrhované plochy Z60Ko (DXS) s kapacitou cca 72 míst a Z92Ko (DXS) na ploše ne v rámci PUMM navrhována výstavba etážového stání pro potřeby sídliště Sever.

**Tabulka 4 Počty nabídky odstavných stání bez garáží**

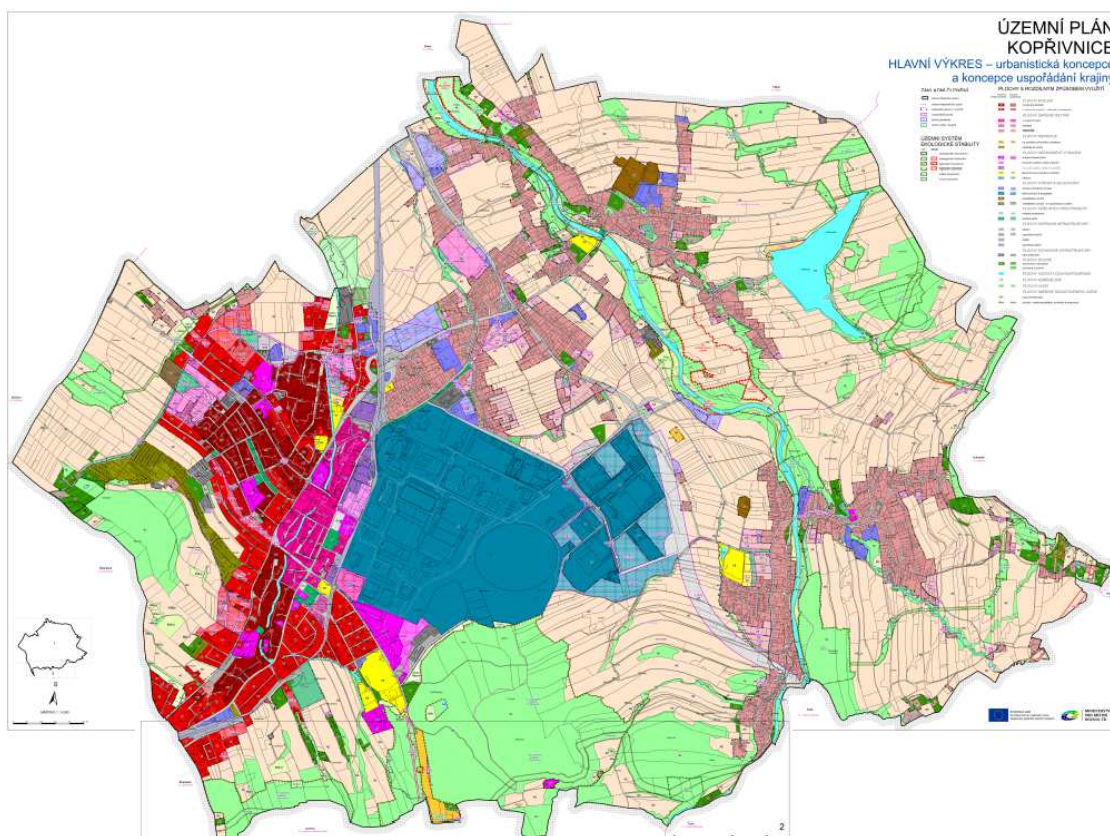
Lokalita	Nabídka dle ÚP	Předpoklad nárůstu dle ÚP na terénu	Předpoklad nárůstu dle ÚP v garážích	Nabídka dle PUMM	Poptávka dle PUMM
Sever	839	140	550	1321	1547
Pod Bílou horou	286	330	330	814	793
Jih	524	289	204 <sup>1</sup>	589	580
Střed				418	434
Celkem				3142	3354

Dle PUMM není nabídka v samostatných nebo řadových garážích započtena. Dle zkušeností tyto objekty prioritně neslouží odstavení automobilů, ale jako sklad. Do nabídky jsou započteny pouze stání bez stěn mezi jednotlivými stáními, tj. otevřené hromadné garáže nebo etážová stání.

Dle analýzy vyplývá, že ÚP vychází ze značně poddimenzovaných hodnot, kdy mimo oblast Jih již stávající nabídka přesahuje nabídku stání předpokládanou v ÚP. Stupeň automobilizace není v ÚP stanoven.

<sup>1</sup> Řadové garáže mimo docházkovou vzdálenost





Obrázek 66 ÚP Kopřivnice hlavní výkres

## 7.6. P+G a jiné přestupní terminály

Kopřivnice je obsluhována autobusovou regionální dopravou a železnicí. Železnice je zajišťována tratí č. 325 Studénka - Veřovice. V těchto stanicích je zajištěn přestup na další směry. Dojezdový čas do krajského města Ostravy je srovnatelný autobusem i vlakem (okolo 1 hodiny). Tento čas je na hranici využitelnosti VHD. Pro zlepšení atraktivity spojení by bylo nutné zrychlení alespoň o 15 minut. Osobním vozidlem je Ostrava dostupná do 35 minut, tento čas je vyhovující pro dojíždění za prací i do školy.

Terminály jsou v Kopřivnici 2. První je tvořen párem zastávek Autobusové nádraží a železniční zastávky Kopřivnice zastávka ve vzdálenosti cca 65 m. U terminálu lze v současné době parkovat u obchodního domu Tesco nebo v sídlišti bytových domů. Samostatná stání P+R zde nejsou k dispozici.

Druhý přestupní uzel lze najít při železniční stanici Kopřivnice spolu s autobusovou zastávkou Kopřivnice, žel. st., která je vzdálena cca 150 m. Tato dvojice zastávek je přímo v centru města a obepíná z obou stran polikliniku. Před železniční stanicí je cca 17 parkovacích míst.

Autobusové zastávky jsou v majetku města. Železniční zastávky a stanice v majetku SŽDC.

Jak je zřejmé z výsledků šetření odstavování vozidel v sídlištích, systém P+G funguje zejména pro lokalitu Kpt. Nálepky, ale i Korej, sídliště Sever nebo Jih. P+G v souvislosti s centrem města nefunguje, jelikož v centru je dostatek parkovacích kapacit pro obsluhu území. Za předpokladu zavedení zpoplatnění centra je možné, že část poptávky po parkování centra se přesune do sídlištní zástavby a tito budou docházet v rámci P+G až 800 m.

## 7.7. Balance nabídky a poptávky, využití nabídky (výstupy z průzkumu statické dopravy)

Celkový počet vozidel v bytové zástavbě je 3939 vozidel z toho je odstaveno mimo zákon 684 vozidel. Z toho je 71 dodávek (tj. 1,8 % poptávky). Počet vozidel roste v průměru o 1,6 % ročně. Od roku 2008 do roku 2019 narostl počet vozidel o 585. Od roku 2008 do roku 2019 narostl počet míst o 703. Celkově chybí 94 míst v r. 2008 chybělo 212 míst.

Na parkovištích obchodních domů je odstaveno 51 vozidel. Parkoviště obchodních domů nejsou prioritně určena pro odstavení vozidel bydlicími. Ve většině případů je toto omezeno dopravním značením. V rámci analýzy byly parkoviště započítány do nabídky.

**Tabulka 5 Odstavení vozidel u obchodních domů**

	Nabídka míst	Odstaveno vozidel
Tesco	202	36
Albert <sup>2</sup>	129	86
Kaufland	229	0
Lidl	102	0
Penny (Obránců míru)	48	15
Penny (Ledwinky)	73	0

U obchodních domů bylo odstaveno celkem 51 vozidel (bez parkoviště Albert). Celková kapacita u obchodních domů je 654 míst (bez parkoviště Albert).

V rodinné zástavbě na komunikacích bylo nalezeno 192 vozidel z toho 12 dodávek (tj. 6,2% poptávky u RD).  
Výsledky

**Tabulka 6 Odstavování vozidel v bytové zástavbě, vývoj**

	Legálně odstaveno	Mimo zákon	Volných míst	Z nabídky dodávek	Poptávka 2019	Nabídka 2019	Poptávka 2008	Nabídka 2008	Roční růst poptávky	Roční růst poptávky v %
Sever A	1044	315	155	33	1359	1199	1180	926	16	1.4%
Sever B	333	68	72	7	401	405	367	395	3	0.8%
Střed	449	22	86	5	471	535	434	418	3	0.8%
Jih I	698	93	214	9	791	912	580	589	19	3.3%
Pod Bílou horou II	351	109	18	10	460	369	384	385	7	1.8%
Pod Bílou horou I	380	77	45	7	457	425	409	429	4	1.1%
<b>Celkem bytová zástavba</b>	<b>3447</b>	<b>684</b>	<b>590</b>	<b>83</b>	<b>3939</b>	<b>3845</b>	<b>3354</b>	<b>3142</b>	<b>53</b>	<b>1.6%</b>

<sup>2</sup> Jedná se o městské parkoviště pro rezidenty, abonenty a návštěvníky s omezením doby parkování na 3 hodiny.

**Tabulka 7 Stupeň automobilizace v jednotlivých ZSJ**

	Poptávka 2019	Poptávka 2008	Obyvatel 2019	Obyvatel 2008	Roční růst poptávky	Roční růst poptávky v %	Stupeň automobilizace 2019	Stupeň automobilizace 2008
Sever A	1359	1180	5714	5085	16	1.4%	238	232
Sever B	401	367	1476	2295	3	0.8%	272	160
Střed	471	434	3209 (1622)	3690	3	0.8%	147	118
Jih I	791	580	3189	3616	19	3.3%	248	160
Pod Bílou horou II	460	384	2002	947	7	1.8%	230	161
Pod Bílou horou I	457	409	2164	2380	4	1.1%	211	181
Celkem bytová zástavba	3939	3354	17754	19013	53	1.6%	222	174

## 7.8. Kvalita dostupnosti území

Dostupnost území je v současné době dostatečná. Pro parkování jsou vytvořeny dostatečné kapacity v dostatečné docházkové vzdálenosti. V rámci posouzení je uvažováno s limitem dostupnosti 300 m k parkovacímu či odstavnému místu. Tato vzdálenost platí pro bezplatné parkování. Z praxe je zřejmé, že v místech zpoplatnění jsou lidé ochotni parkovat až ve vzdálenosti 800 m. Tato vzdálenost již nese rysy P+G tedy parkování mimo oblast aktivity.

Nejhorší bilance odstavování vozidel je na sídlišti Sever a Pod Bílou horou. Jak je zřejmé z výsledků šetření odstavování vozidel v sídlištích, systém P+G funguje zejména pro lokalitu kpt. Nálepky, ale i Korej, sídliště Sever nebo Jih. Nedostatek odstavných stání v sídlištích je v současné době řešen zejména nelegálním stáním A částečně systémem P+G.

## 7.9. Závady a problémové oblasti

Problémem statické dopravy v Kopřivnici je zejména disproporce mezi lokalizací poptávky a nabídky po odstavování vozidel. Zatímco na jihu jsou kapacity dostatečné, na severu a Pod Bílou horou jsou nedostatečné.

Nedostatek parkovacích kapacit na sídlišti Sever vede k využívání parkoviště Penny i pro rezidentní parkování v objemu 15 vozidel. U Tesca je rezidentní stání využíváno v objemu 36 vozidel. V případě zavedení závorových systémů bude nutné tuto poptávku dále řešit.

Ve městě není žádná rezidentní nabíjecí stanice. V roce 2019 vznikla ve městě první nabíjecí stanice wall box u ZŠ a MŠ Motýlek.

Problém s parkováním dodávek v sídlištích je vyčíslen na 71 dodávek. Současně je pro tyto jediné dostupné placené stání vzdáleno na ČSAD 1,2 km od místa poptávky. Tato vzdálenost silně limituje využívání parkoviště pro denní využití.

Územní plán nemá stanoven cílový stupeň automobilizace. Rozvojové plochy statické dopravy jsou situovány zejména na sídlišti Sever, kde je problém s odstavením vozidel nejvyšší, což je dobře. Naopak značně zkrácené jsou v ÚP objemy dopravní nabídky, kdy stav v terénu již dnes silně překračuje stav + návrh v ÚP v lokalitě Pod Bílou horou a Sever. Proto je vhodné hodnoty ÚP z hlediska odstavování vozidel aktualizovat.

## 7.10. SWOT statické dopravy

Tabulka 8 SWOT analýza automobilové dopravy

Silné stránky	Slabé stránky
Stupeň automobilizace je nízký	Disproporce lokalizace nabídky a poptávky
Růst stupně automobilizace je pomalý	Převis poptávky na sídlišti Sever a Pod Bílou horou
Bilance nabídky a poptávky je zvládnutelná	Nízký počet nabíjecích stanic
Je zavedena rezidentní zóna	ÚP má silně poddimenzované hodnoty nabídky odstavování vozidel
Časová regulace stání v centru města	Využívání parkoviště Penny rezidenty
Zajištění parkování rezidentů na parkovišti u Alberta. <sup>3</sup>	Nízké tempo výstavby nabíjecích stanic
Příležitosti	Hrozby
Výstavba obchvatu Vlčovic	Růst intenzit dopravy o 35% za 10 let.
Zvýšení podílu udržitelné dopravy	Zavedení závorových systémů u obchodních řetězců
Přechod na elektromobilitu	
Možnost realizace etážových stání	
Zvýšení atraktivity centra revitalizací	
Zvýšení atraktivity rozšířením Muzea Tatra	

### Seznam tabulek

Tabulka 1 Průměrný roční nájezd v kilometrech .....	10
Tabulka 2 Stupeň automobilizace .....	11
Tabulka 3 Analýza nevyužívání druhu dopravy při pravidelných cestách .....	25
Tabulka 4 Počty nabídky odstavných stání bez garáží.....	42
Tabulka 5 Odstavení vozidel u obchodních domů .....	44
Tabulka 6 Odstavování vozidel v bytové zástavbě, vývoj.....	44
Tabulka 7 Stupeň automobilizace v jednotlivých ZSJ .....	45
Tabulka 8 SWOT analýza automobilové dopravy .....	46

### Seznam obrázků

Obrázek 1 Vzor dotazníku .....	5
Obrázek 2 Spokojenost s cestami a silnicemi - průměrná známka 2,8 .....	6
Obrázek 3 Spokojenost s chodníky a přechody - průměrná známka 2,2 .....	6
Obrázek 4 Spokojenost s cyklostezkami - průměrná známka 1,8 .....	7
Obrázek 5 Spokojenost s veřejnou dopravou - průměrná známka 2,4 .....	7

<sup>3</sup> Parkoviště v majetku města.



Obrázek 6 Spokojenost s parkováním - průměrná známka 3,4.....	8
Obrázek 7 Spokojenost s bezpečností - průměrná známka 2,4 .....	8
Obrázek 8 Podíl domácností dle typu bydlení.....	9
Obrázek 9 Podíl domácností dle počtu členů.....	9
Obrázek 10 Podíl domácností dle počtu kol.....	9
Obrázek 11 Podíl domácností dle počtu motocyklů.....	10
Obrázek 12 Podíl domácností dle počtu osobních vozidel.....	10
Obrázek 13 Podíl domácností s plánem zvýšení počtu vozidel v domácnosti v nejbližších 5 letech .....	11
Obrázek 14 Podíl domácností s plánem pořídit elektromobil.....	11
Obrázek 15 Podíl na šetřeném vzorku dle věkových skupin .....	12
Obrázek 16 Podíl na šetřeném vzorku dle zaměstnání .....	12
Obrázek 17 Dělbá přepravní práce celkem .....	13
Obrázek 18 Dělbá přepravní práce 0 - 14 let .....	13
Obrázek 19 Dělbá přepravní práce 15 - 64 let .....	14
Obrázek 20 Dělbá přepravní práce 65+ let.....	14
Obrázek 21 Dělbá přepravní práce bydlících v bytových domech .....	15
Obrázek 22 Dělbá přepravní práce bydlících v rodinných domech.....	15
Obrázek 23 Hybnost dle věkových skupin.....	16
Obrázek 24 Dělbá přepravní práce pro vnitroměstské cesty celkem.....	16
Obrázek 25 Dělbá přepravní práce pro vnitroměstské cesty 0 - 14 let.....	17
Obrázek 26 Dělbá přepravní práce pro vnitroměstské cesty 15 - 64 let.....	17
Obrázek 27 Dělbá přepravní práce pro vnitroměstské cesty 65+ let .....	18
Obrázek 28 Dělbá přepravní práce pro cesty do/z průmyslové zóny celkem .....	18
Obrázek 29 Dělbá přepravní práce pro vnější cesty celkem .....	19
Obrázek 30 Dělbá přepravní práce pro vnější cesty 0 - 14 let.....	19
Obrázek 31 Dělbá přepravní práce pro vnější cesty 15 - 64 let.....	20
Obrázek 32 Dělbá přepravní práce pro vnější cesty 65+ let.....	20
Obrázek 33 Dělbá práce pro cesty realizované zcela mimo Kopřivnici celkem.....	21
Obrázek 34 Dělbá přepravní práce pro cesty do práce .....	22
Obrázek 35 Dělbá přepravní práce pro cesty do školy.....	22
Obrázek 36 Dělbá přepravní práce pro cesty domů.....	23
Obrázek 37 Dělbá přepravní práce pro cesty za nákupy.....	23
Obrázek 38 Dělbá přepravní práce pro cesty za kulturou, k lékaři a za službami .....	24
Obrázek 39 Dělbá přepravní práce pro cesty za sportem, rekreací a ostatní .....	24
Obrázek 40 Dělbá přepravní práce pro služební cesty a cesty v rámci podnikání .....	25

Obrázek 41 Ochota změnit druh dopravy při pravidelných cestách .....	26
Obrázek 42 Důvody, za jakých existuje ochota změnit druh dopravy při pravidelných cestách.....	26
Obrázek 43 Vozíte děti do školy autem?.....	27
Obrázek 44 Využívali byste městská sdílená kola?.....	27
Obrázek 45 Jste ochotni koupit si místo na etážovém parkovišti v docházkové vzdálenosti 300 m (4 min. chůze) za cenu 250 tis. Kč? .....	28
Obrázek 46 Ocenili/využili byste zajištění možnosti nabíjení elektromobilu v Kopřivnici v dalších 5-ti letech?... 28	
Obrázek 47 Jste ochotni se zapojit do plánu udržitelné městské mobility? .....	29
Obrázek 48 Jste schopni definovat problémy v oblasti udržitelné dopravy?.....	29
Obrázek 49 Jste schopni poskytnout podkladní data/informace k řešení vašeho problému? .....	30
Obrázek 50 Definované problémy pro řešení v rámci PUMM .....	30
Obrázek 51 Lokality průzkumu odstavování vozidel v bytové zástavbě města v noci .....	31
Obrázek 52 Lokality průzkumu parkování přes den .....	32
Obrázek 53 Průběh obsazenosti ve vozidlech parkoviště u Zimního stadionu, lokalita A, běžný pracovní den ...	33
Obrázek 54 Průběh obsazenosti ve vozidlech parkoviště u Polikliniky lokalita B, běžný pracovní den .....	33
Obrázek 55 Průběh obsazenosti ve vozidlech parkoviště u středních škol, lokalita C, běžný pracovní den .....	34
Obrázek 56 Průběh obsazenosti ve vozidlech parkoviště u městského úřadu, lokalita D, běžný pracovní den, úterý.....	34
Obrázek 57 Průběh obsazenosti ve vozidlech parkoviště u sportovní haly, lokalita E, běžný pracovní den.....	35
Obrázek 58 Průběh obsazenosti ve vozidlech parkoviště u Alberta, lokalita F, běžný pracovní den.....	35
Obrázek 59 Průběh obsazenosti ve vozidlech parkoviště u Kauflandu, Lidlu a ul. Štefánikova, lokalita G, běžný pracovní den .....	36
Obrázek 60 Průběh obsazenosti ve vozidlech parkoviště u Tesca, lokalita H, běžný pracovní den .....	36
Obrázek 61 Průběh obsazenosti parkoviště u Penny, lokalita I, běžný pracovní den .....	37
Obrázek 62 Průběh obsazenosti parkoviště u Průmyslového parku, lokalita J, běžný pracovní den.....	37
Obrázek 63 Odstavování vozidel v bytové zástavbě v noci .....	38
Obrázek 64 Stupeň automobilizace v jednotlivých částech bytové zástavby .....	39
Obrázek 65 Parkovací automat na parkovišti SLUMEKO, s.r.o.....	40
Obrázek 66 ÚP Kopřivnice hlavní výkres .....	43