



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost

krnov

Koncepce statické dopravy města Krnov

V Krnově dne 1. 1. 2020

Zpracovatel: Asistenční centrum, a.s.



1. Obsah

| | | |
|--------|---|----|
| 1. | Obsah | 1 |
| 2. | ÚVOD..... | 3 |
| 2.1 | Identifikační údaje projektu | 3 |
| 2.2 | Odůvodnění potřeby projektu | 4 |
| 2.3 | Problematika statické dopravy | 6 |
| 2.4 | Legislativa..... | 7 |
| 2.5 | Seznam použitých zkratk a termínů..... | 7 |
| 3. | CHARAKTERISTIKA A SOUČASNÁ SITUACE MĚSTA KRNOV | 8 |
| 3.1 | Vymezení a popis řešeného území | 9 |
| 3.2 | Základní dokumenty..... | 10 |
| 3.3 | Aktuální stav dopravy | 11 |
| 3.4 | Aktuální stav statické dopravy | 12 |
| 3.5 | Předpokládaný budoucí vývoj statické dopravy | 13 |
| 4. | ANALÝZA AKTUÁLNÍHO STAVU STATICKÉ DOPRAVY | 15 |
| 4.1 | Vstupní hodnocení | 15 |
| 4.2 | Charakteristika vybraných oblastí..... | 21 |
| 4.2.1 | Oblast 1 | 21 |
| 4.2.2 | Oblast 2 | 23 |
| 4.2.3 | Oblast 3 | 24 |
| 4.2.4 | Oblast 4 | 26 |
| 4.2.5 | Oblast 5 | 27 |
| 4.2.6 | Oblast 6 | 29 |
| 4.2.7 | Oblast 7 | 30 |
| 4.2.8 | Oblast 8 | 32 |
| 4.2.9 | Oblast 9 | 33 |
| 4.2.10 | Oblast 10 | 34 |
| 4.3 | Průzkum vytíženosti statické dopravy | 35 |
| 4.3.1 | Pocitová mapa..... | 35 |
| 4.3.2 | Dotazníkové šetření | 60 |
| 4.3.3 | Analýza přestupků evidovaná Městskou policií Krnov..... | 66 |
| 4.3.4 | Terénní šetření..... | 72 |
| 4.4 | Vyhodnocení současného stavu..... | 75 |
| 4.5 | SWOT analýza..... | 76 |



| | | |
|--------|--|-----|
| 5. | NÁVRHOVÁ OPATŘENÍ | 77 |
| 5.1 | Možné typy inovace parkování – obecně | 77 |
| 5.1.1 | Zóna placeného stání | 79 |
| 5.1.2 | Abonentní parkování..... | 79 |
| 5.1.3 | Rezidentské zóny..... | 80 |
| 5.1.4 | Parkovací nástavba | 80 |
| 5.1.5 | Parkovací domy..... | 81 |
| 5.1.6 | K+R (Kiss+Ride)..... | 82 |
| 5.2 | Návrhy řešení situace obecně..... | 83 |
| 5.3 | Návrhy řešení situace v jednotlivých lokalitách..... | 85 |
| 5.3.1 | Oblast 1 | 86 |
| 5.3.2 | Oblast 2 | 87 |
| 5.3.3 | Oblast 3 | 88 |
| 5.3.4 | Oblast 4 | 89 |
| 5.3.5 | Oblast 5 | 90 |
| 5.3.6 | Oblast 6 | 91 |
| 5.3.7 | Oblast 7 | 92 |
| 5.3.8 | Oblast 8 | 93 |
| 5.3.9 | Oblast 9 | 93 |
| 5.3.10 | Oblast 10 | 94 |
| 5.4 | Shrnutí návrhové části | 95 |
| 5.4.1 | System placeného parkování – parkovací automat..... | 95 |
| 5.4.2 | Vybudování parkovišť | 95 |
| 5.4.3 | Zpoplatněné parkování - parkovací kotouče | 95 |
| 5.4.4 | K+R – MŠ, nádraží | 95 |
| 5.4.5 | Parkovací dům..... | 96 |
| 5.4.6 | Úprava značení..... | 96 |
| 5.4.7 | Opatření proti kriminalitě | 96 |
| 5.4.8 | Abonentní místa..... | 96 |
| 6. | PROJEDNÁNÍ A VYPOŘÁDÁNÍ PODMÍNEK..... | 97 |
| 7. | ZÁVĚR..... | 98 |
| 8. | SEZNAM OBRÁZKŮ..... | 100 |
| 9. | SEZNAM TABULEK | 102 |
| 10. | SEZNAM GRAFŮ | 103 |



2. ÚVOD

Koncepce statického parkování ve městě Krnov je spolufinancována ze zdrojů Evropského sociálního fondu v programovém období 2014-2020. Je součástí projektu: Vytvoření koncepčních a strategických dokumentů pro město Krnov. Registrační číslo projektu:

CZ.03.4.74/0.0/0.0/16_058/0007342.

2.1 Identifikační údaje projektu

Název projektu: **KONCEPCE STATICKÉ DOPRAVY VE MĚSTĚ KRNOV**

Místo realizace: Krnov

Okres: Bruntál

Kraj: Moravskoslezský

OBJEDNATEL:

Město Krnov

Hlavní náměstí 96/1, Pod Bezručovým vrchem, 794 01 Krnov

IČO: 00296139

DIČ: CZ00296139

ZHOTOVITEL:

Asistenční centrum, a.s.

sídlem: Sportovní 3302, Most, 43401

IČ: 63144883

DIČ: CZ63144883

zapsána v OR u Krajského soudu v Ústí nad Labem, oddíl B, vložka 714



2.2 Odůvodnění potřeby projektu

S rostoucím dopravním zatížením různorodé uživatelské struktury rostou požadavky na řešení problematických míst v oblasti statické dopravy ve městě Krnov. Současné parkovací plochy jsou vytíženy nejen rezidenty, ale i zaměstnanci a návštěvníky místních úřadů, bank, pošty, zdravotnických zařízení, kulturních památek a dalších služeb. Do budoucna je očekáván další nárůst poptávky po parkovacích místech. Aby bylo možné objektivně uspokojit nutné potřeby obsluhy území a také potřeby rezidentů města, byla vytvořena tato studie statické dopravy. Navyšování počtů parkovacích míst na úkor zeleně či ploch vyhrazených pro pěší není žádoucí, tudíž se zaměříme také na inovativní typy řešení statického parkování.

Tato koncepce byla vypracována na základě dlouhodobě nepříznivé situace statické dopravy ve sledovaném území. Neuspokojivý stav je způsobovaný parkujícími a odstavenými vozidly na katastru města, která ovlivňují dopravní dostupnost ve vybraných lokalitách a znemožňují plynulý a bezpečný pohyb motorových vozidel i vozidel složek IZS. Studie je založena na komplexním průzkumu celé řešené oblasti s podrobným sledováním dopravního chování v jednotlivých lokalitách, které je doplněno o další analytické podklady.

Hlavním cílem studie je vytvoření ucelené koncepce, kterou bude možné aplikovat jako strategický plán řízení statické dopravy ve městě Krnov. Podstatou je nalezení optimálních řešení problémů statické dopravy. Zároveň bude na základě tohoto dokumentu umožněno stanovení režimů pro abonentní a jiná parkování či odstavení motorových vozidel, a to jak osobních, tak nákladních. Studie bude zároveň zdrojem informací o současném stavu, nedostatcích nebo příležitostech statické dopravy v řešeném území. Bude využitelná jako koncepční materiál pro úpravu a rozvoj stávajících nebo nových objektů pro statickou dopravu, zároveň s ohledem na „Smart City“.

Analytická část koncepce obsahuje vstupní hodnocení situace statické dopravy města, průzkum vytíženosti, SWOT analýzu a komplexní vyhodnocení současného stavu statické dopravy.

V Návrhové části jsou stanoveny návrhy úprav stávajících objektů a návrhy nových objektů statické dopravy, v obecné rovině. Dále se zaměřuje na stanovení možné cenové politiky, spojené se stanovením režimu pro abonentní a jiná parkování či odstavení motorových vozidel. Do zpracování Návrhové části jsou zapojeny odborné pracovní skupiny. V rámci řešení je nutné brát také ohledy na zlepšení kvality života obyvatel.



Koncepce statické dopravy je součástí projektu Vytvoření koncepčních a strategických dokumentů pro město Krnov (CZ.03.4.74/0.0/0.0/16_058/0007342). Bude začleněna do celkové koncepce „chytrého“ města Smart City. Projekt se skládá se ze 4 strategických materiálů - vytvoření 4 koncepcí:

1. *Koncepce veřejného osvětlení ve městě Krnov:* koncepce veřejného osvětlení navrhuje komplexní řešení stávajícího stavu veřejného osvětlení města Krnov. Jsou zohledněna dopravněbezpečnostní hlediska (pocit bezpečí, bezpečnost osob, majetku a dopravy), technicko-urbanistická (poloha sídla v krajině, významnost města a jejích částí, jedinečnost a identita území), estetická (denní a noční vzhled veřejných prostorů), psychologická (atraktivita území, přitažlivost, atmosféra), provozní (ovládání a řízení soustavy VO) a společenská.
2. *Koncepce cyklistické dopravy ve městě Krnov:* koncepce rozvoje cyklo dopravy ve městě je zejména dopravně politickým dokumentem, který definuje moderní přímé i nepřímé nástroje, opatření a různé ekonomické a organizační principy vedoucí k podpoře cyklistické dopravy. Koncepce vychází z integrovaného přístupu k plánování dopravy a mobility ve městě. Cílem je zvýšení podílu cyklistů v dopravě, ne však formou konkurence či omezování hromadné a pěší dopravy.
3. *Koncepce statické dopravy ve městě Krnov:* Koncepce statické dopravy ve městě Krnov řeší zejména, jakým způsobem nakládat se stávající kapacitou parkovacích a odstavných míst. Kromě reorganizace stávajících parkovišť však navrhuje též výstavbu parkovišť nových, popř. jiných objektů statické dopravy. Tyto návrhy vycházejí z možností technické a dopravní infrastruktury a urbanistických dispozic města. Cílem koncepce je regulace statické dopravy a celkové zlepšení dopravy v centru města a v jeho nejbližším okolí.
4. *Koncepce řešení Smart City pro město Krnov:* koncept, který používá pro zvýšení kvality života ve městě informační a komunikační technologie (ICT). Postupný proces, který je cestou k udržitelnému rozvoji měst. Zaměřuje se na efektivní využívání stávajících a hledání nových zdrojů, zavádí moderní technologie do řízení města s cílem zefektivnit správu veřejných věcí a služeb. Tento koncept je stěžejním v rámci celého projektu.

Dotazníkového šetření se v rámci všech strategií zúčastnilo 242 respondentů, dotazníky byly zveřejněny v mobilním rozhlasu. Dalším podkladem pro tvorbu dokumentu „Koncepce veřejného osvětlení města Krnov“ a „Koncepce statické dopravy“ byla on-line pocitová mapa. Pocitovou mapu vyplnilo 75 respondentů a celkem zadali do mapy 625 prvků.



Tabulka 1 - zapojení veřejnosti - počty respondentů v aplikaci Mobilní rozhlas

| Koncepce | Počet vyplněných dotazníků / pocitová mapa | Počet responzí |
|---------------------|---|----------------|
| Veřejné osvětlení | 28 | 92 (54) |
| Cyklistická doprava | 64 | |
| Statická doprava | 28 | 72 |
| Smart City | 122 | |

Zdroj: 1 – vlastní zpracování

V tabulce je uveden počet vyplněných dotazníků a celkových respondentů v rámci jednotlivých koncepcí. Z počtu zapojených respondentů je možné usuzovat, že problematika statické dopravy není veřejností vnímána jako klíčová. Z pocitové mapy, do jejíž tvorby se zapojilo 75 respondentů, vyplynulo, že problémy v oblasti dopravy v klidu vnímají respondenti v izolovaných lokalitách, což usnadňuje řešení dopravy v klidu ve městě Krnov.

2.3 Problematika statické dopravy

Statická doprava neboli doprava v klidu je nedílnou a důležitou součástí plánování dopravy ve městech. Vyznačuje se prostorovou náročností a má nezastupitelnou roli při komplexním řešení zajištění mobility. Jako služba nabídkového charakteru, kterou je nezbytné organizovat a regulovat, se postupně stává zásadním problémem měst, který je třeba řešit.

Současný stav obslužnosti a mobility v českých městech vytváří stále se zhoršující nejen dopravní, ale i ekologickou situaci pro obyvatele měst, návštěvníky a uživatele prostoru. Problémem selhávání dopravní obslužnosti města je neschopnost zabezpečit přiměřené podmínky pro přepravu osob, zboží a služeb v návaznosti na neustále se navyšující požadavky dopravy.

Nedostatečná dopravní obsluha způsobuje hospodářské ztráty, nevoli uživatelů, ale i zhoršení stavu životního prostředí ve městě. Následky této zhoršující se dopravní situace způsobuje výrazné znehodnocení města, jeho mobility a atraktivity

Následky dopravní neschopnosti se projevují zejména:

- zhoršením životních podmínek ve městě,
- snížením atraktivity a funkčnosti městských prostor,
- pozdějšími příchody do cíle cest (zaměstnání, úřadu atd.),
- pozdějším doručením zboží a služeb,
- Zvýšenou produkcí emisí a hluku.



2.4 Legislativa

Zpracovaná analýza vychází z aktuální legislativy České republiky a platných technických norem:

- Zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích
- Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích
- Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích
- TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích
- ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel
- ČSN 736101 Projektování silnic a dálnic
- ČSN 736102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích
- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací

2.5 Seznam použitých zkratek a termínů

Tabulka 2 - seznam zkratek

| | |
|-------|--------------------------------------|
| IZS | Integrovaný záchranný systém |
| ORP | Obec s rozšířenou působností |
| SO | Správní obvod |
| PČR | Policie ČR |
| MP ČR | Městská policie ČR |
| ČSÚ | Český statistický úřad |
| ZŠ | Základní škola |
| MŠ | Mateřská škola |
| HZS | Hasičský záchranný systém |
| KOS | Krnovské opravny a strojírny, s.r.o. |
| GIS | Geografický informační systém |
| ZX | |
| ZP | |

Zdroj: vlastní zpracování



3. CHARAKTERISTIKA A SOUČASNÁ SITUACE MĚSTA KRNOV

SO ORP Krnov je součástí mikroregionu Krnovsko, v jehož rámci má asymetrickou polohu. Tvoří 35% rozlohy okresu Bruntál a žije v něm 41% obyvatel celého okresu. Krnovsko má charakter průmyslově zemědělské oblasti. Nejvyšším bodem katastrálního území je Bednářský vrch (588 m.n.m.).

Město Krnov se nachází v již zmíněném okrese Bruntál v Moravskoslezském kraji. Je situováno v severovýchodní části České republiky na soutoku řeky Opavy s Opavicí, v podhůří Nížkého Jeseníku při státní hranici s Polskem, přibližně 55 km od ostravské aglomerace. Dle počtu obyvatel se jedná o 48. největší město v ČR. Centrum města leží v nadmořské výšce 315 metrů.

Město se nachází v kopcovitém terénu. Jedním ze známých kopců je Cvilín, který se skládá z Předního a Zadního kopce. Na Předním kopci se nachází hojně navštěvovaná Cvilínská rozhledna s výhledem do širokého okolí a národní kulturní památka kostel Panny Marie Sedmibolestné s křížovou cestou. Ke kostelu vede více jak 200 schodů, což je velkým lákadlem nejen pro turisty. Zadní kopec je zajímavý především zříceninou hradu Cvilína (Šelenburku) a naučnou stezkou. Dalšími kopci jsou Bezručův vrch a Vyhlička na Ježníku. Na Bezručově vrchu se nachází mohyla, kamenný památník věnovaný dvěma básníkům, slezskému bardovi Petru Bezručovi a rakouskému literátovi Peteru Roseggerovi. Na vrchu Vyhlička na Ježníku, který má nadmořskou výšku 558 metrů, se nachází celoročně volně přístupná dřevěná rozhledna.

Krnov je nazýván městem textilu a varhan. Varhany se v Krnově začaly vyrábět již v polovině 19. století a díky nim je město známé po celém světě. Soukenictví má v Krnově tradici již od roku 1570, kdy byl ustaven nejstarší soukenický cech. Největšího rozmachu dosáhlo soukenictví na počátku 19. století, následně se vyvíjela i další řemesla spojená s textilní výrobou, jako tkalcovství či výroba příze. I dnes je možno v Krnově vidět bývalé textilní továrny či reprezentativní vily krnovských textilních továrníků.

Historické jádro města nabízí návštěvníkům mnoho památek, které jim přiblíží minulost zdejších obyvatel. Jedná se především o kostely, Švédskou zeď, radnici s vyhlídkovou věží, množství měšťanských domů, které se dochovaly až do dnešních dnů. Nesmíme zapomenout na synagogu, která je jedinou přístupnou v Moravskoslezském kraji. Mnoho historických budov se dočkalo rekonstrukce a nového využití. Jedná se o vily továrníků, kteří zde žili a působili. Jednou z nich je Flemmichova vila, která v současné době slouží jako městské muzeum.



Ve městě se nachází také mnoho sportovišť a jiných významných objektů, kterými jsou například zimní stadion Krystal, fotbalový stadion, lehkotletický stadion, městské lázně s krytým bazénem a saunou, sportovní hala K3, koupaliště, skate/bike park, tenisové kurty, letiště, bowling a další.

Městské divadlo Krnov je také významnou součástí města. Jsou zde pravidelně uváděna divadelní představení oblastních divadel i pražských souborů. Budova Městského divadla Krnov je využívána také pro koncertní a jiná zábavní vystoupení.

Dnes je město Krnov významným hospodářským a kulturním centrem celého regionu. Město nachází nové cesty rozvoje nejen v nových průmyslových odvětvích, ale také v podpoře cestovního ruchu, kultury a česko-polské spolupráce. Právě také díky množství kulturních památek a sportovních a jiných aktivit, narůstá vytíženost statické dopravy ve městě.

Základní údaje:

Katastrální výměra: 44,40 km²

Počet obyvatel: 23 397

Průměrný věk: 43,7

Hustota obyvatelstva: 69,8

Poloha: rozkládá se na 17° východní délky a 50° severní šířky

Nadmořská výška: leží ve výšce 318 m nad mořem

3.1 Vymezení a popis řešeného území

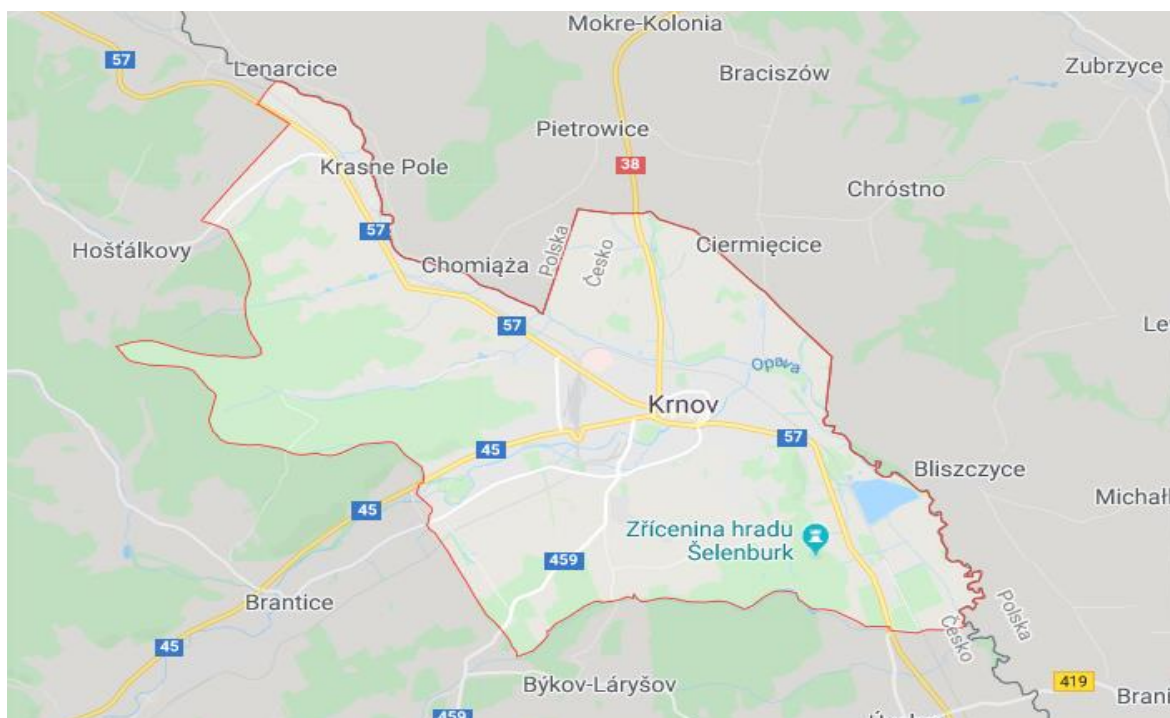
Předkládaná studie Koncepce statické dopravy města Krnova byla zpracována na vymezeném území města Krnov.

Území města Krnov je charakteristické svým historickým rázem, centrem s pěší zónou a náměstím nabízející významné prvky veřejného vybavení spolu s významnými památkami.

Toto území také disponuje typickými obytnými celky vícepodlažní zástavby a současně nízkou rodinnou zástavbou. Také se zde nachází autobusové i vlakové nádraží.



Obrázek 1 - město Krnov



Zdroj: mapy.cz

3.2 Základní dokumenty

Při vypracovávání Konceptce statické dopravy města Krnov bylo čerpáno především z těchto dokumentů a podkladů:

- Územní plán Krnov
- Strategický plán rozvoje města Krnova 2016 – 2023
- Územně analytické podklady pro správní obvod ORP Krnov
- Akční plán 2018 – 2019
- Evidence nehod PČR města Krnova
- Zprávy o stavu města Krnov
- Programové prohlášení rady města Krnova pro volební období 2018 - 2020.

Dále pro zpracování studie sloužily tyto podklady:

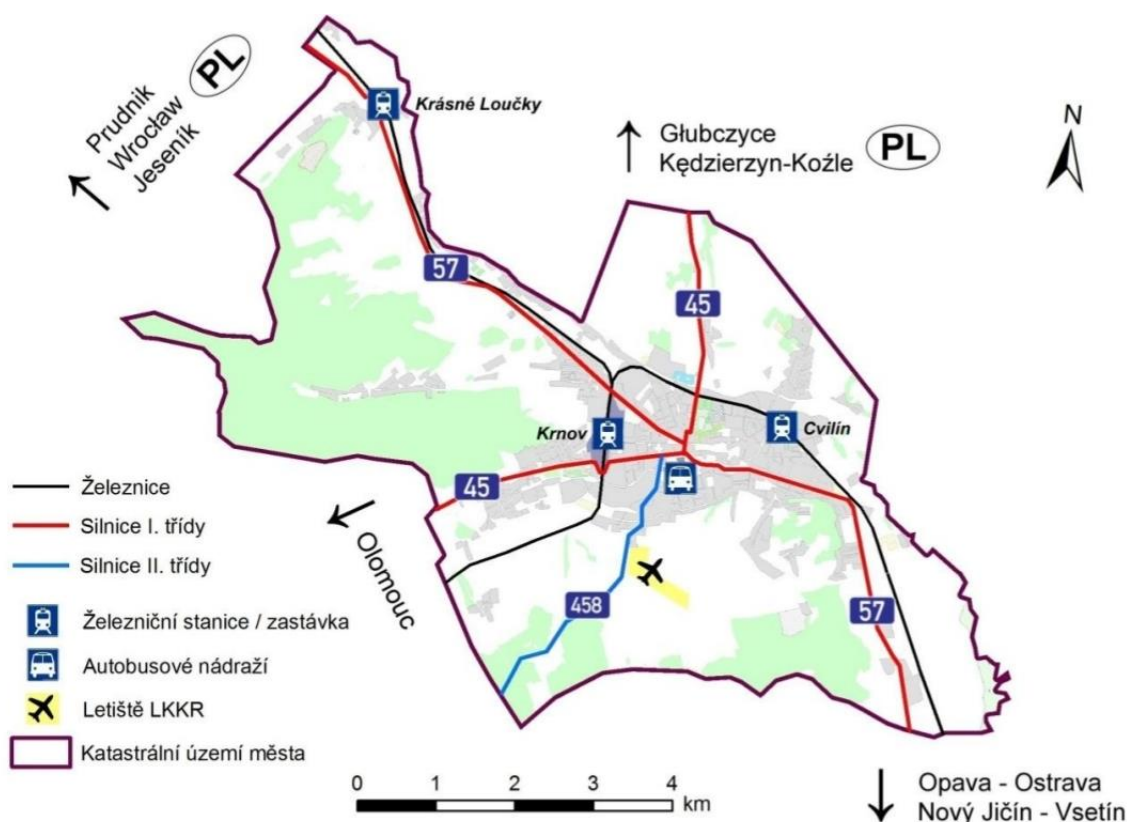
- mapové podklady města v digitální podobě – demografická data obcí České republiky, ČSÚ
- údaje o počtu bytových jednotek ve vymezeném území,
- místní obhlídka řešeného území,
- výhledové koeficienty růstu dopravy,
- příslušené právní formy a předpisy.



3.3 Aktuální stav dopravy

Město Krnov je důležitou dopravní křižovatkou, kterou prochází významné silniční a železniční komunikace a nachází se v něm také veřejné vnitrostátní letiště. Ve městě se stýkají dvě silnice první třídy – I/57 a I/45. Silnice I/57 je společně se silnicí I/11 součástí Slezského kříže, páteřní sítě Moravskoslezského kraje. Obě tyto komunikace jsou spojnicí slovenských a polských hranic přes ostravskou aglomeraci. Dopravní potenciál komunikace spočívá v přímém propojení české dálnice D1 a polské dálnice A4. Dopravní vytížení silničních komunikací v Krnově znázorňuje obrázek.

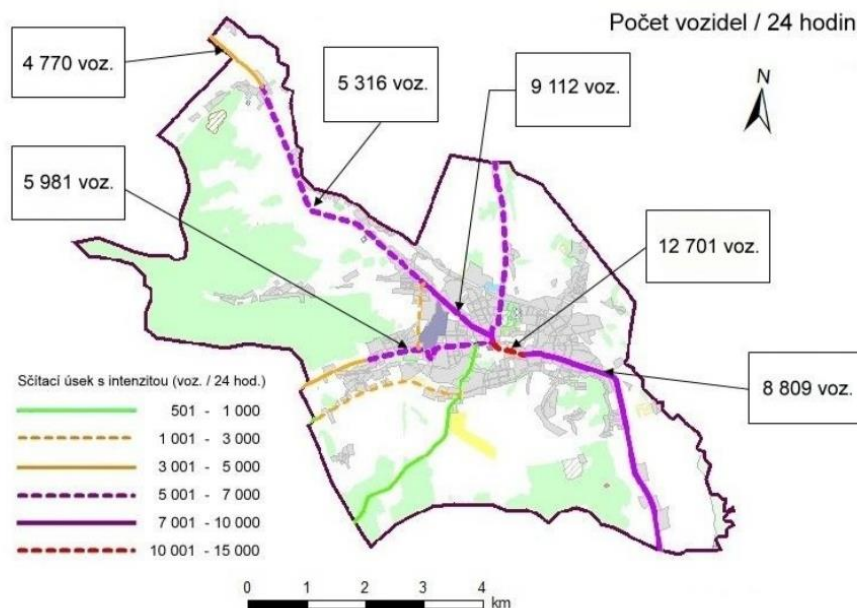
Obrázek 2 - dopravní vytížení Krnov



Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR



Obrázek 3 - vytíženost silnic



Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR

Dopravní vytížení silnic v Krnově znázorňuje výše uvedený obrázek č.3. Nejvytíženějším úsekem je Říční okruh, kde denně projede přibližně 13 tisíc vozidel. Právě díky stoupající dopravní zatížení města bylo přistoupeno k řešení obchvatem. Převážná část dopravy a negativních vlivů s ní spojených, bude z města odvedena. Dokončení výstavby obchvatu je plánováno na srpen 2021. Mezi dopravně ekonomické přínosy vybudování obchvatu města lze zařadit především zajištění plynulé bezpečné dopravy, dostatečnou kapacitní rezervu pro nárůst intenzity dopravy mimo návrhové období, nižší spotřebu pohonných hmot a s tím související snížení emisí do ovzduší.

3.4 Aktuální stav statické dopravy

Systém parkování a odstavování vozidel ve městě a přilehlém okolí odráží urbanistickou strukturu území a jeho funkce. Je zde zastoupena administrace, městské služby, kulturní a společenské aktivity, obchodní a komerční služby, významná v území je funkce bydlení. Tato koncentrace a pestrost aktivit vyvolává adekvátní rozsah nabídky, která ve své podstatě musí zahrnout všechny uživatelské skupiny parkování a odstavování vozidel.



Aktuální počet registrovaných vozidel znázorňuje tabulka.

Tabulka 3 - počet registrovaných vozidel

| Statut | Počet |
|----------------------|-------|
| BIANCO | 10 |
| ODCIZENO | 32 |
| ODHLÁŠENO | 85 |
| Odhlášeno 1999/37/Es | 28 |
| ODHLÁŠENO-CIZINA | 754 |
| PARAGRAF 15 | 1 |
| PROVOZOVANÉ | 28990 |
| VYŘAZENO Z PROVOZU | 1286 |
| ZÁNIK | 15945 |
| POČET VOZIDEL CELKEM | 47131 |

Zdroj: centrální registr vozidel, Ministerstvo dopravy ČR

3.5 Předpokládaný budoucí vývoj statické dopravy

Pro stanovení výhledového dopravního zatížení je rozhodujícím faktorem vývoj stupně motorizace. Stupeň motorizace je počet obyvatel určitého územního celku připadající na jedno motorové vozidlo. Stupeň automobilizace reprezentuje počet obyvatel určitého územního celku připadající na jeden osobní automobil. Hodnoty je možné pro lepší pochopení uvádět i obráceně, tj. jako počet vozidel na 1000 obyvatel daného území. Ve sledovaných obytných oblastech byla odvozena průměrná hodnota motorizace obyvatel těchto území 389 vozidel na 1000 obyvatel. V současné době město čelí stále se zvyšujícímu nedostatku v počtu parkovacích míst, a to především v důsledku rostoucího stupně motorizace.

Tabulka 4 - stupeň automobilismu Krnov v ČR

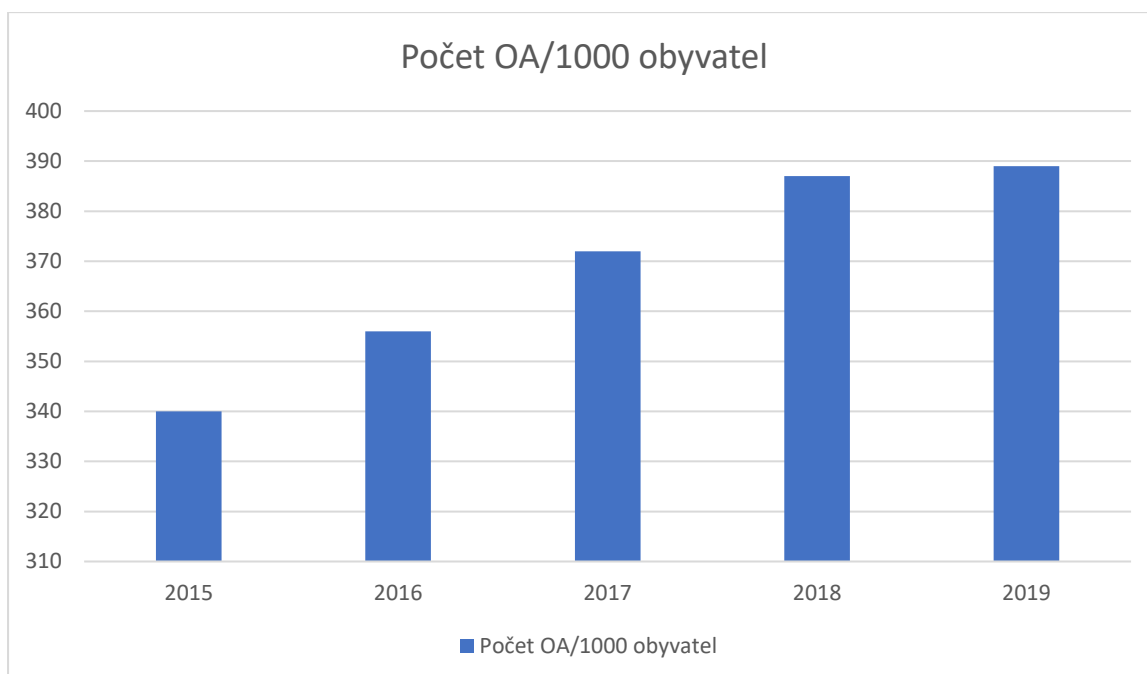
| | Krnov | ČR |
|---------------------|--------|------------|
| Počet obyvatel | 23 397 | 10 668 641 |
| Počet OA | 9099 | 5 955 078 |
| Počet OA/1000 obyv. | 389 | 558 |

Zdroj: vlastní zpracování na základě dat z ČSÚ



Město čelí zvyšujícímu se nedostatku parkovacích míst v důsledku neustálého vývoje automobilizmu. Ve městě Krnov žije 23 397 obyvatel a je zaregistrováno 28 990 motorových vozidel. Z toho 9099 osobních automobilů, což činí stupeň automobilizace 2,57. Ukazatel míry osobních automobilů na 1000 obyvatel dosáhl hodnoty 389, která je nižší, než celorepublikový průměr. Pokud by se tedy mělo město Krnov přiblížit celorepublikovému průměru, mělo by v budoucnu navýšit počet automobilů a s ním související počet parkovacích míst o víc než 30%. Se zvyšujícím se počtem automobilů roste i poptávka po službách spojených s jejich využíváním, rostou intenzity dopravy na pozemních komunikacích a také počty vozidel na parkovištích. Překročením kapacity parkovacích ploch následně dochází k porušování pravidel silničního provozu.

Graf 1 - vývoj automobilismu



Zdroj: Český statistický úřad

Na základě údajů z výše uvedené tabulky můžeme pozorovat rostoucí trend vývoje automobilismu, který vzrostl za poslední 4 roky o 15%. Z těchto údajů můžeme odhadnout budoucí vývoj a uvést, že do 10 let vzroste hodnota automobilismu o 37%.

Problematika dopravy v klidu je záležitostí, která může zásadně napomoci rozvoji města, a která jej může na druhou stranu velice přibrzdit. Možnosti dalšího rozvoje měst jsou značně omezeny kapacitou silniční sítě a množstvím parkovacích míst v samotném centru města.



4. ANALÝZA AKTUÁLNÍHO STAVU STATICKÉ DOPRAVY

4.1 Vstupní hodnocení

Stávající typy stání ve městě Krnov

Oblast placeného stání

Na vymezených parkovacích místech na Hlavním náměstí v Krnově se v pracovní dny v době od 8.00 do 17.00 hodin platí za parkování deset korun za hodinu, přičemž první půlhodina je zdarma a parkovné se dá platit i po korunách. Znamená to, že za korunu získá řidič šest minut parkování. Vedle jednorázové sazby mají řidiči možnost si koupit parkovací kartu. Parkovné je možné hradit také prostřednictvím mobilního telefonu, buď pomocí SMS, nebo jen prozvoněním.

Placená zóna se nachází také na parkovišti u polikliniky, kde byla zpoplatněna část parkovací plochy. Princip zpoplatnění je stále stejný. V pracovní dny v době od 8.00 do 17.00 hodin za hodinu stání zaplatí deset korun, přičemž první půlhodina je zdarma. Důsledkem placené plochy u polikliniky je parkování v přilehlých ulicích, kde tak dochází k problémům v dopravě.

Aktuální systém placeného parkování se jeví jako nevyhovující. Vzhledem ke krátkému časovému úseku, který je zdarma, využívají uživatelé centra i polikliniky k parkování přilehlé ulice, ve kterých tak dochází k nelegálnímu parkování a blokování provozu.

Obrázek 4 - systém placeného parkování



Zdroj: vlastní zpracování, zdroj dat googlemaps.cz



Záchytné parkoviště

V současné době se takový typ parkoviště v Krnově nenachází, a proto není tento typ stání tedy potřeba ve městě Krnov regulovat.

Nezpoplatněná parkoviště v okolí centra města

Důležitým prvkem dopravy v klidu jsou nezpoplatněná parkoviště v bezprostředním okolí centra města. Tato nabídka není regulována, a tak se především zde realizuje dlouhodobé parkování a parkování zaměstnanců, v řadě případů také na úkor kvality odstavování vozidel obyvatel. Do rozhodující nabídky nezpoplatněných parkovacích ploch patří zejména parkoviště K Můstku s celkovým počtem 92 parkovacích míst.

Obrázek 5 - parkoviště K Můstku



Zdroj: vlastní zpracování, zdroj dat googlemaps.cz

Veřejné stání na místních komunikacích

Stání a parkování na místních komunikacích je přípustné pouze tam, kde tomu nebrání dopravní předpisy nebo dopravní značení. Při stání na místních komunikacích musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 metry pro každý směr jízdy; při zastavení musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 metry pro oba směry jízdy (ust. § 25 odst. 3/ zákona o silničním provozu). Mezi ulice, na kterých uživatelé využívají takových typů stání, patří např. Bruntálská. Stav značení je zde vyhovující a parkování nepřekáží provozu.



Obrázek 6 - parkování na veřejných komunikacích



Zdroj: vlastní zpracování, zdroj dat googlemaps.cz

Stání na vyhrazených místech

Na parkovišti vyhrazeném pro určitá vozidla je jiným řidičům zakázáno zastavit a stát. Zákaz však neplatí v případě, kdy zastavení a stání nepřekročí dobu tří minut a nebudou tím omezeni řidiči vozidel, pro které je parkoviště vyhrazeno.

Samozřejmě i tady platí obecná povinnost neohrozit ani neomezit ostatní účastníky silničního provozu.

Taková parkovací místa se v Krnově nachází především v centru města, dále u soukromých firem.

Naším návrhem je zvýšit počet vyhrazených míst v centru města, a to pro místní firmy.

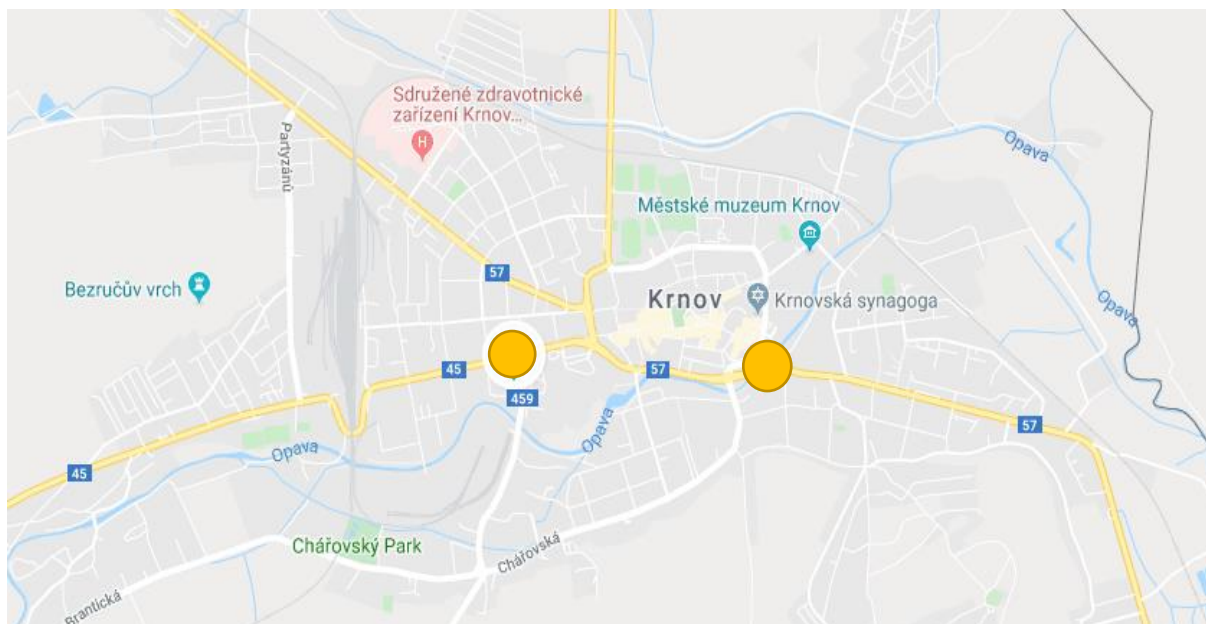
Soukromá parkoviště obchodních domů

Výrazným prvkem statické dopravy v oblasti blízké centru města Krnova jsou nezaplatněná parkoviště u nákupních center Kaufland a Lidl, která jsou od městského úřadu vzdálena zhruba 600 m a 900 m, což představuje docházku asi 8 minut běžné chůze od Kauflandu a 12 minut běžné chůze od Lidlu. Celková kapacita kolem 279 parkovacích míst je jen o málo nižší než celková poptávka po krátkodobém parkování ve všech sledovaných oblastech dohromady. Otázkou zůstává, jaká bude reakce vlastníků na případnou zvyšující se poptávku po parkování.

V rámci rozvoje města se plánuje stavba nákupního centra v blízkosti vlakového nádraží, s čímž souvisí výstavba parkoviště. Doporučujeme projednání s investorem o možnosti využít parkovací místa pro rezidenty, a to mimo otevírací dobu centra.



Obrázek 7 - soukromá parkoviště Kaufland a Lidl



Zdroj: vlastní zpracování, zdroj dat googlemaps.cz

Parkování v lokalitách s vícepodlažní obytnou zástavbou

Z obecného pohledu musí být nabídka a poptávka v rovnováze. Otázkou však je, v jakém rozsahu odstavená vozidla splňují a dodržují platnou legislativu danou zákonem 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Podle znění §25 odstavec 3) je stání a zastavení dovoleno za uvedených podmínek – „Při stání musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro každý směr jízdy; při zastavení musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro oba směry jízdy“. Toto ustanovení garantuje dopravní dostupnost vozidel HZS, resp. vozidel IZS obecně.

Dalším důležitým aspektem řešení obytných lokalit je skutečnost, že se zde zcela projeví vývoj automobilizace, který může být korigován demografickými změnami a probíhající migrací v území.

Nabídka odstavování vozidel ve vybraných lokalitách bydlení není nijak regulována, ojediněle zde jsou zpoplatněná vyhrazená stání na RZ.

Výsledky dopravního průzkumu vybraných oblastí vícepodlažní zástavby dokládá následující přehledná tabulka.



Tabulka 5 - dopravní průzkum oblastí

| | Počet obyvatel | Počet parkovacích míst | Počet parkovacích míst na 1000 obyvatel |
|--------------------------------|----------------|------------------------|---|
| Seifertova/Jiráskova | 239/423 | 64 | 267 |
| Budovatelů/Rooseveltova | 1282 | 228 | 178 |
| Sídliště Pod Cvilínem | 3077 | 746 | 242 |

Zdroj: matrika Krnov, terénní šetření, vlastní výpočty

Údaj o počtu parkovacích míst na 1000 obyvatel ukazuje, v jakých oblastech je nejhorší situace s parkovacími místy.

Obrázek 8 - sídliště Krnov



Zdroj: vlastní zpracování, zdroj dat googlemaps.cz

Na základě výše uvedených údajů je zřejmé, že největší problém s parkováním je v oblasti ulic Budovatelů a Rooseveltova, kde vychází pouze 178 parkovacích stání na 1000 obyvatel.

Byl prováděn dopravní průzkum také v dalších vybraných lokalitách, na jehož základě byl zjištěn průměrný nárůst obsazenosti parkovacích míst do roku 2029.



Tabulka 6 - obsazenost parkovacích míst

| Název lokality | Počet míst v lokalitách | Průměrný počet volných míst | Průměrný počet obsazených míst | Vývoj obsazenosti za 10 let (o 37%) |
|--|-------------------------|-----------------------------|--------------------------------|-------------------------------------|
| <i>Hlavní náměstí</i> | 108 | 64 | 44 | 60 |
| <i>Nemocnice</i> | 83 | 39 | 44 | 60 |
| <i>Poliklinika</i> | 104 | 41 | 63 | 86 |
| <i>Seifertova/Jiráskova</i> | 64 | 18 | 46 | 63 |
| <i>Budovatelů</i> | 106 | 11 | 95 | 130 |
| <i>Rooseveltova</i> | 122 | 33 | 89 | 122 |
| <i>Sídlíště Pod Cvilínem</i> | 746 | 141 | 605 | 829 |
| <i>Nádražní</i> | 70 | 27 | 43 | 59 |
| <i>U nových staveb</i> | 49 | 11 | 38 | 52 |
| <i>Bod 13</i> | 20 | 7 | 13 | 18 |
| <i>parkoviště k Můstku</i> | 92 | 37 | 55 | 75 |
| <i>autobusové nádraží</i> | 180 | 100 | 80 | 110 |
| <i>Lidl</i> | 95 | 63 | 32 | 44 |
| <i>Lázně</i> | 9 | 4 | 5 | 7 |
| <i>křižovatka ulic Opavská a 9. května</i> | 26 | 14 | 12 | 16 |

Zdroj: vlastní zpracování, vlastní měření

Ve vybraných oblastech města byla v úhrnu zjištěna nabídka 1874 míst, přebytek nabídky 610 odstavných stání ve všech sledovaných oblastech dohromady, přičemž v oblastech sídlišť v ulicích Budovatelů, Rooseveltova a je poptávka nejvyšší. V rámci sledování poptávky bylo zaznamenáno celkem 1264 obsazených parkovacích míst. Z hlediska „legality“ se nejvíce problematické jevíly oblasti ulic Budovatelů, SPC a nemocnice. Především se jedná o odstavování vozidel na komunikacích nedostatečné šířky, a tak by se mělo řešení stavu přednostně orientovat na dopravně organizační opatření nebo na úpravu uličního profilu, případně výstavbu nových kapacit.

V rámci celkové bilance byla poptávka zvýšena o 37 % jako růst automobilizace.



4.2 Charakteristika vybraných oblastí

Z analýzy aktuálního stavu statické dopravy města Krnov byly vytipovány oblasti, které jsou dále podrobněji charakterizovány.

4.2.1 Oblast 1

Obrázek 9 - centrum



Zdroj: vlastní zpracování



Obrázek 10 - centrum



Zdroj: vlastní zpracování, zdroj dat googlemaps.cz

Vymezení oblasti: Hlavní náměstí

Charakter: centrum města s převahou administrativní, turistické a komerční funkce

Typy parkování: oblast placeného stání, stání na vyhrazených místech

Počet parkovacích míst: 108

Systém parkování a odstavování vozidel v centru města a přilehlém okolí odráží strukturu území a jeho funkce. Koncentrace potřeb parkování pro různé typy uživatelů, které je regulováno systémem placeného parkování. Ve dnech po-pá 8:00-17:00 je parkoviště placené v rámci parkovacích hodin.

Vysoká koncentrace funkcí a intenzivní využívání území je, spolu s atraktivitou této oblasti, důvodem, proč poptávka statické dopravy převažuje nad nabídkou, proč vozidla parkují v rozporu s legislativou a proč jsou některé skupiny uživatelů omezovány jinými skupinami. Potřeby obyvatel jsou zde mnohanásobně navýšeny potřebami návštěvníků (cesty za nákupy, službami, za návštěvou komerčních či administrativních objektů, cesty do zaměstnání, turistický ruch) a potřebami hospodářské dopravy zde sídlících právnických osob a živnostníků. Pokrytí těchto potřeb mobility se dostává do rozporu nejen s požadavky ostatních druhů dopravy, ale zejména s potřebami zachování ostatních územních funkcí.



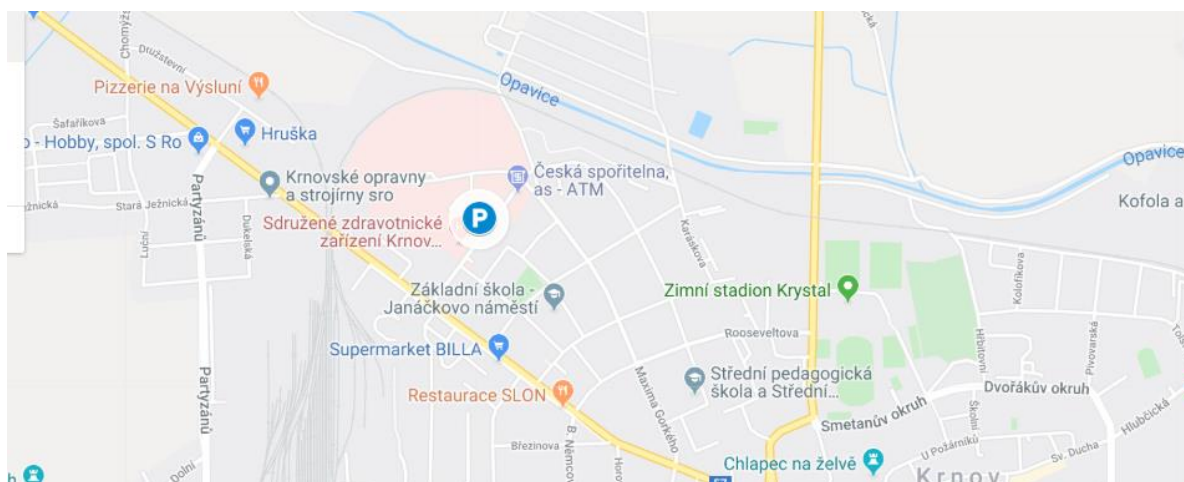
4.2.2 Oblast 2

Obrázek 11 - nemocnice



Zdroj: vlastní zpracování

Obrázek 12 - nemocnice



Zdroj: vlastní zpracování, zdroj dat: googlemaps.cz



Vymezení oblasti: I.P.Pavlova

Charakter: Nemocnice Krnov, zdravotní péče.

Typy parkování: rezidentní stání, stání na vyhrazených místech, zaměstnanecké parkování, neplacený režim parkování, krátkodobé a střednědobé parkování

Počet parkovacích míst: 83

Parkování u nemocnice je přehledné, dobře označené a ve vyhovujícím technickém stavu. Nedostatek parkovacích míst je zapříčiněn především kvůli sousedící firmě Krnovské opravny a strojírny s.r.o. (cca 500 zaměstnanců), kteří využívají nemocniční parkoviště pro své účely. Parkoviště využívají také rezidenti z nedalekého sídliště.

Parkovací nástavba by navýšila počet míst pouze o 40%. Možnost parkovacího domu zde také není vhodná, jelikož osoby ZTP by měli ztížený přístup a ani s ohledem docházkové vzdálenosti k vozidlu pro zdravotně omezené občany se nejvíce jeví jako ideální.

Možností je rozšíření parkovací plochy změnou územního plánu na přilehlých pozemcích ZP obce Krnov a zavedení systému parkovacího kotouče. Tento systém placeného parkování zastoupí regulační funkci parkoviště.

4.2.3 Oblast 3

Obrázek 13 - poliklinika



Zdroj: vlastní zpracování



Obrázek 14 - poliklinika



Zdroj: vlastní zpracování, zdroj dat: googlemaps.cz

Vymezení oblasti: náměstí Hrdinů

Charakter: Poliklinika Krnov, zdravotní péče

Typy parkování: oblast placeného stání, stání na vyhrazených místech, krátkodobé parkování

Počet parkovacích míst: 104

Poliklinika je lokalita s dostatečnou regulovanou parkovací kapacitou. Technicky je lokalita vyhovující. Ve dnech po-pá 8:00-17:00 je parkoviště placené. Půl hodina zdarma však není pro návštěvníky polikliniky dostačující, z toho důvodu je vhodná úprava režimu placeného parkování.



4.2.4 Oblast 4

Obrázek 15 - ulice Seifertova/ulice Jiráskova

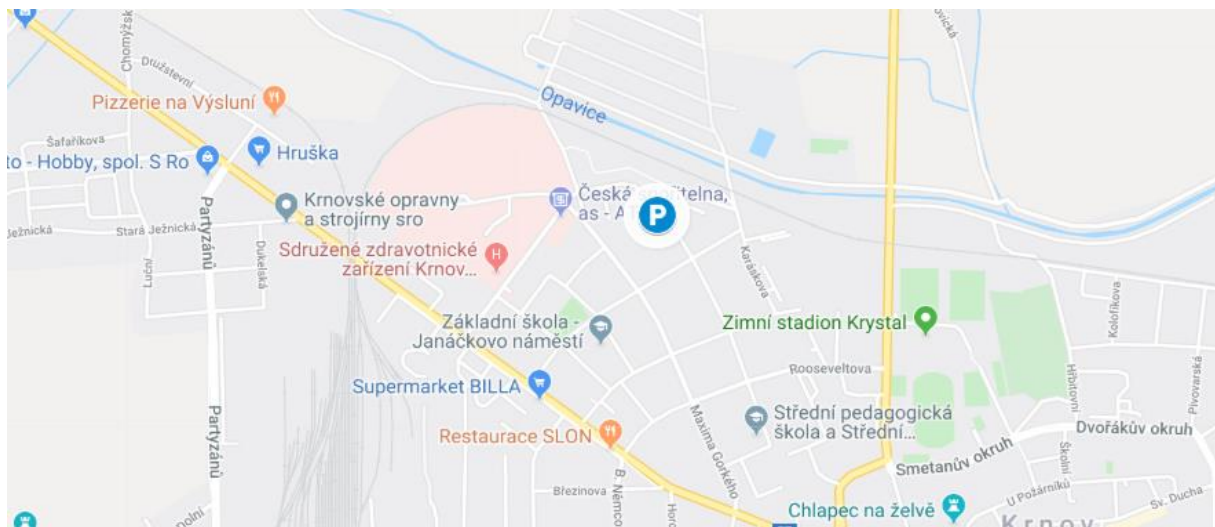


Obrázek 16 - ulice Seifertova/ulice Jiráskova - MŠ



Zdroj: vlastní zpracování

Obrázek 17 - ulice Seifertova/ulice Jiráskova



Zdroj: vlastní zpracování, zdroj dat: googlemaps.cz

Vymezení oblasti: Seifertova ulice, Jiráskova ulice

Charakter: lokalita s víceposchoďovými bytovými domy, funkce bydlení, MŠ

Typy parkování: rezidentní stání

Počet parkovacích míst: 64



Tuto oblast lze charakterizovat jako stabilizovanou obytnou oblast sestavenou ze dvou propojených lokalit. Bude vhodné řešit nedostatek parkovacích stání v rámci předmětných území rozšířením parkovacích míst přebudováním a zabráním části travnatých ploch. Následně by měl být sledován záměr na doplnění dalších opatření ke zklidnění ulice, kterými by mohla být úprava rychlosti a zlegalizování některých parkovacích ploch. Podmínkou je vyřešení odstavování vozidel. Povrch je technicky vyhovující.

Vytvořením nových parkovacích míst bude také částečně omezeno rezidentní využívání parkování u nemocnice.

Je potřeba řešit také stání u mateřské školy, kde dochází k problémům při přivážení dětí do školky.

4.2.5 Oblast 5

Obrázek 18 - ulice Budovatelů/ulice Rooseveltova



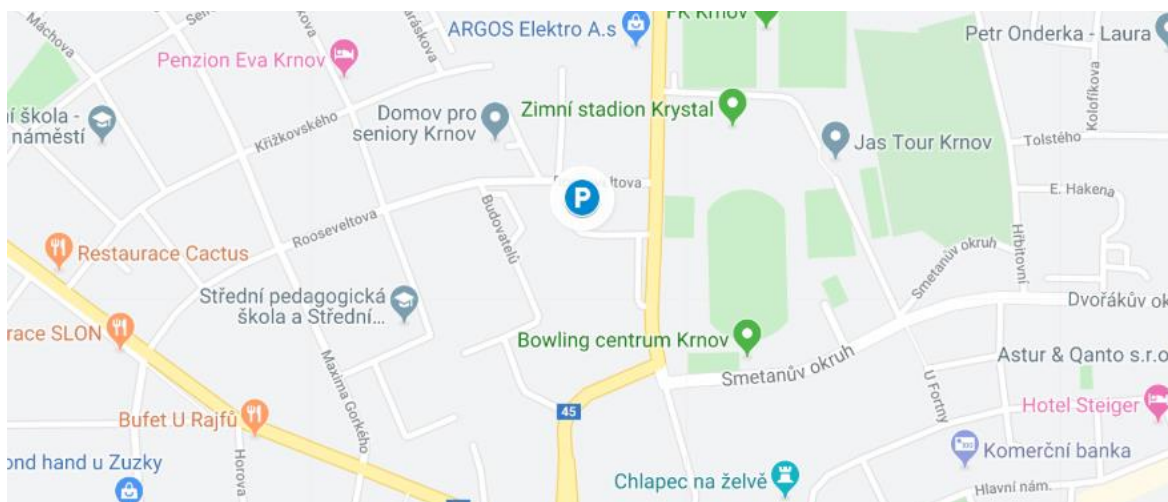
Obrázek 19 – ulice Budovatelů/ulice Rooseveltova



Zdroj: vlastní zpracování



Obrázek 20 - ulice Budovatelů/ulice Rooseveltova



Zdroj: vlastní zpracování, zdroj dat: googlemaps.cz

Vymezení oblasti: ulice Budovatelů, ulice Rooseveltova

Charakter: lokalita s víceposchodovými bytovými domy, funkce bydlení

Typy parkování: rezidentní stání

Počet parkovacích míst: 228

Oblast je stabilizovanou obytnou oblastí v bezprostřední vazbě na centrum města sestavenou ze dvou propojených lokalit. Tvoří ji ulice Budovatelů a Rooseveltova. V ulici Budovatelů je nekvalitní povrch parkoviště, který je potřeba v rámci bezpečnosti opravit. Právě problematika statické dopravy centra města a nedaleké sportovní centrum se negativně promítá do odstavování vozidel obyvatel tohoto území, kde pak následkem nedostatku parkovacích míst dochází k přestupkovému parkování.



4.2.6 Oblast 6

Obrázek 21 - sídliště Pod Cvilínem



Zdroj: vlastní zpracování

Obrázek 22 - sídliště Pod Cvilínem



Zdroj: vlastní zpracování, zdroj dat: googlemaps.cz

Vymezení oblasti: sídliště Pod Cvilínem

Charakter: lokalita s víceposchoďovými bytovými domy, funkce bydlení, MŠ, ZŠ

Typy parkování: rezidentní stání

Počet parkovacích míst: 746



Sídliště Pod Cvilínem představuje poměrně izolované území a je tedy nezbytné problematiku odstavování vozidel řešit v rámci tohoto území. Na většině parkovacích ploch je problém s technickým stavem parkovacích míst. Nelegální parkování zde blokuje průjezd IZS i plynulost dopravní situace. Automobily parkují ve vjezdech, čímž zhoršují průjezd a další parkování. Problematické je také parkování v okolí MŠ a ZŠ.

Deficit odstavných stání doporučujeme rámcově řešit doplněním parkovacích stání na komunikacích, výstavbou parkovací plochy, popřípadě propojení stávajících parkovacích ploch úpravou terénu, příkladem je spojení parkovacích ploch SPC G a SPC H. Dále výstavbou vícepodlažní parkovací plochy či parkovacího domu. Dalším řešením je úprava značení, čímž se zvýší počet parkovacích kapacit. Doplněním parkovacích stání na komunikacích se rozumí především řešení současného nelegálního odstavování vozidel částečným zlegalizováním parkovacích ploch.

4.2.7 Oblast 7

Obrázek 21 - vlakové nádraží



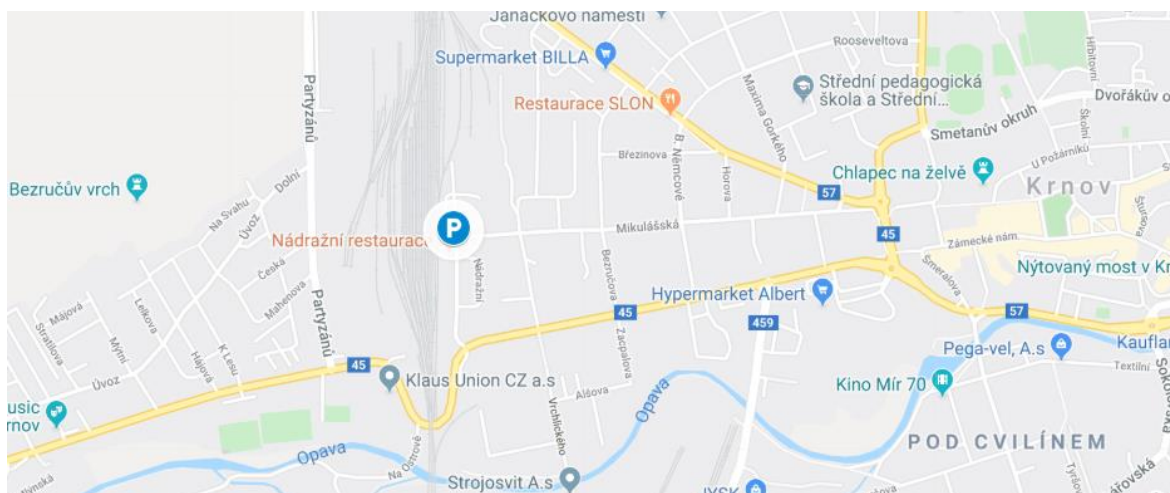
Obrázek 22 - vlakové nádraží



Zdroj: vlastní zpracování



Obrázek 23 - vlakové nádraží



Zdroj: vlastní zpracování, zdroj dat: googlemaps.cz

Vymezení oblasti: ulice Nádražní

Charakter: vlakové nádraží

Typy parkování: krátkodobé a střednědobé návštěvnické parkování

Počet parkovacích míst: 250

Technický stav místních komunikací a parkovacích ploch je nevyhovující. Problematická je nemožnost krátkodobého parkování za účelem vyložení a naložení zavazadel a rozloučení se s cestujícími.

Nabídka parkovacích míst neodpovídá poptávce, proto doporučujeme jejich navýšení ve spolupráci s ČD a.s., které v rámci svých projektů ČD Parking nová místa vytvářejí. Stávající místa by měla být přeznačena.

Vhodným řešením by bylo parkovací místo přímo u vchodu do nádražní budovy – K+R



4.2.8 Oblast 8

Obrázek 24 - ulice Textilní



Zdroj: vlastní zpracování

Obrázek 25 - ulice Textilní



Zdroj: vlastní zpracování, zdroj dat: googlemaps.cz

Vymezení oblasti: ulice Textilní

Charakter: průmyslová zóna

Typy parkování: zaměstnanecké parkování

Ulice Textilní je zóna s velkým počtem firem a problém zde tvoří především zaměstnanecké parkování.

Možným řešením je úprava terénu a vytvoření parkovacích míst na úkor jednoho z chodníků.



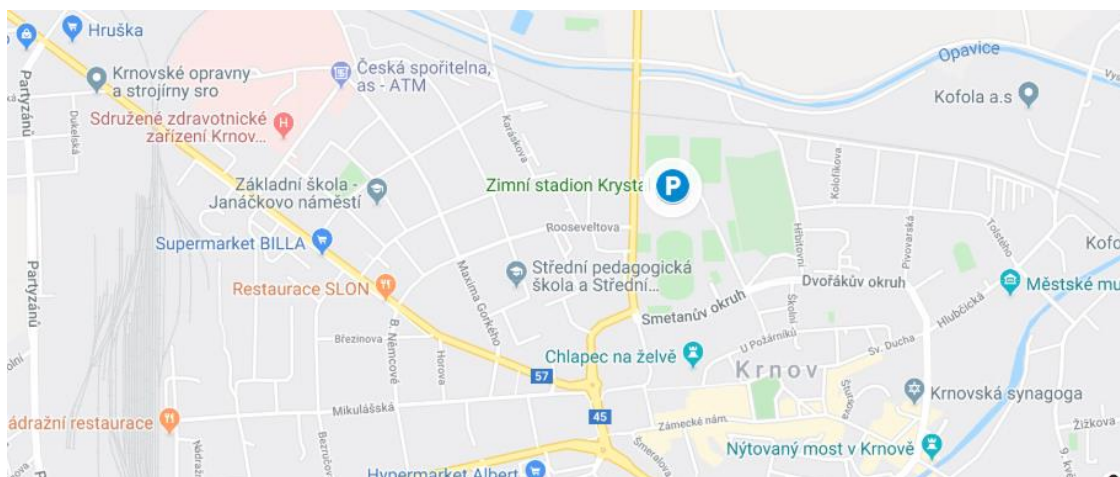
4.2.9 Oblast 9

Obrázek 26 - Zimní stadion Krystal



Zdroj: vlastní zpracování

Obrázek 27 - zimní stadion Krystal



Zdroj: vlastní zpracování, zdroj dat: googlemaps.cz

Vymezení oblasti: ulice Petrovická

Charakter: Zimní stadion Krystal a sportoviště

Typy parkování: krátkodobé, střednědobé parkování

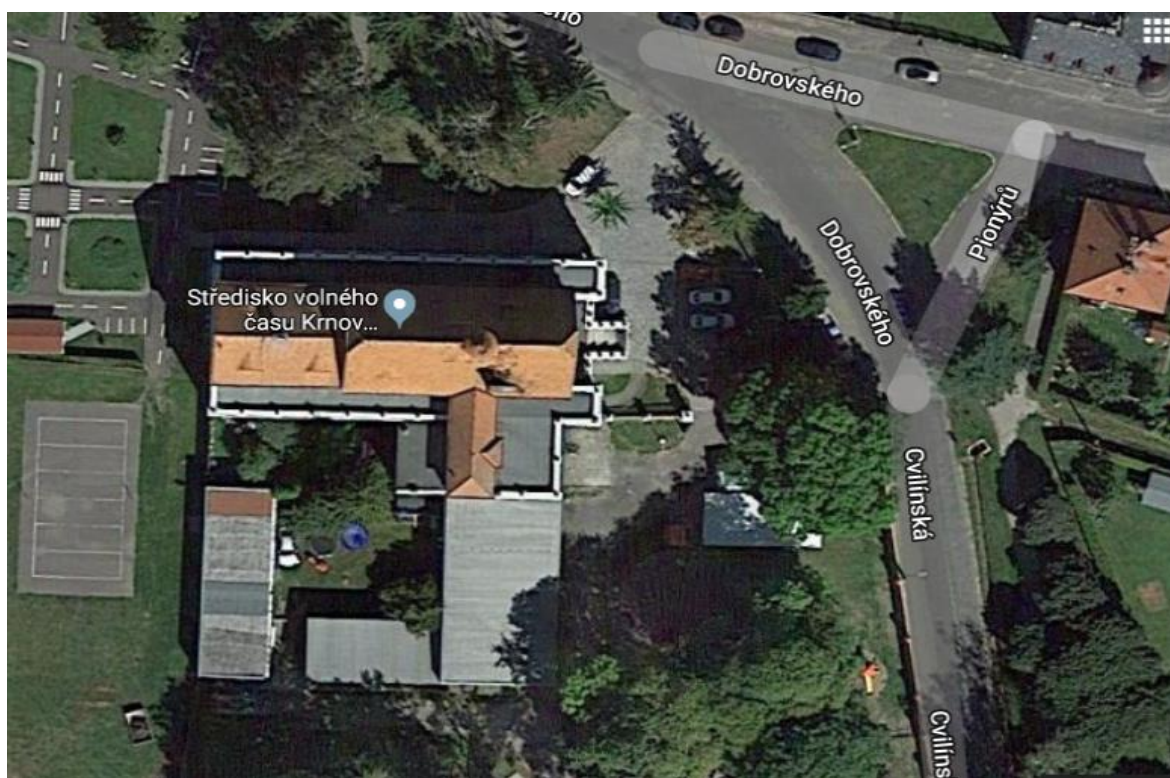


V oblasti je nedostatek parkovacích míst v okolí sportovního centra, kde tak dochází k nelegálnímu parkování v přilehlých ulicích. Povrch není technicky zcela vyhovující.

Úpravou terénu a vytvořením parkovací plochy by měla být navýšena parkovací kapacita. Možným řešením by mohlo také být vybudování multifunkční parkovací zpevněné plochy, na jejíž části bude prostor pro sportovní aktivity. Bohužel toto řešení se jeví jako nevyhovující kvůli velké nákladovosti. Z toho důvodu se jako vhodnější varianta jeví přebudování přilehlých ploch a rozšíření parkovacích kapacit.

4.2.10 Oblast 10

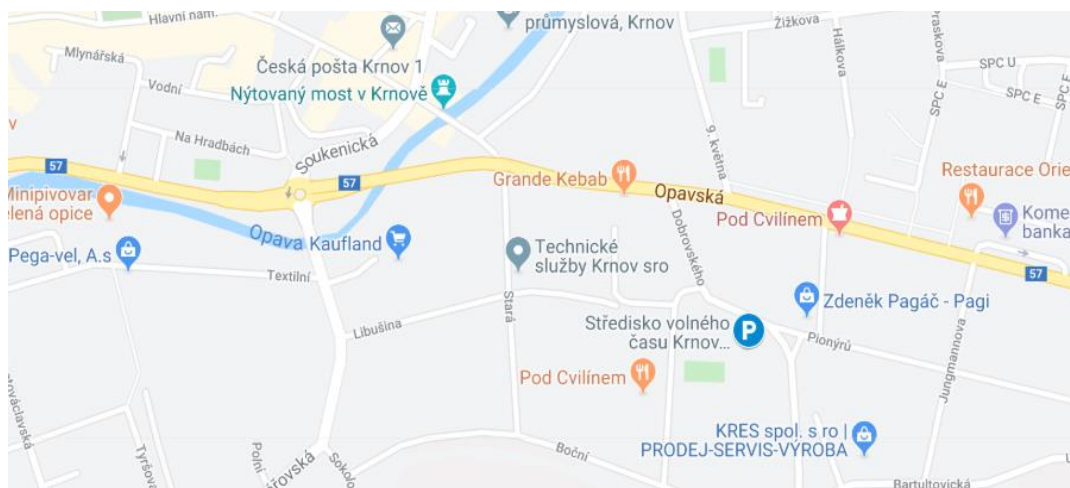
Obrázek 28 – Středisko volného času Krnov



Zdroj: vlastní zpracování



Obrázek 29 - SVČ Krnov



Zdroj: vlastní zpracování, zdroj dat: googlemaps.cz

Vymezení oblasti: ulice Dobrovského

Charakter: SVČ Krnov, volnočasový program pro děti

Rodiny s dětmi dojíždějí na zájmové kroužky a řeší problém s parkovacími místy.

Nedostatek parkovacích míst zde pociťují především rodiny s dětmi, které středisko volného času využívají k mimoškolním aktivitám. Dochází zde k zácpám a v křižovatce dochází k nebezpečným situacím z důvodu nepřehlednosti.

4.3 Průzkum vytíženosti statické dopravy

Průzkum vytíženosti statické dopravy byl prováděn pomocí pocitových map, dotazníkového šetření, teplotních map a analýz přestupků od MP ČR a PČR.

4.3.1 Pocitová mapa

Jedním z podkladů pro tvorbu dokumentu „Koncepte statické dopravy“ byla pocitová mapa. Jedná se o nástroj, který nabízí možnost aktivně zapojit občany do tvorby koncepte, a to prostřednictvím předání informací o jejich vlastním vnímání problematiky parkování ve městě.



Pocitová mapa byla vyhotovena jako online verze dotazníku s mapovým zobrazením zaznamenaných podnětů. Do mapy bylo možné přidávat podněty formou jednotlivých bodů (až na úroveň konkrétní adresy) a linií.

Občané odpovídali na následující otázky umístěním prvků do mapy Krnova:

- *Kde je malé množství parkovacích míst?*
- *Kde zcela chybí prostor pro parkování vozidel?*
- *Kde je nekvalitní povrch parkoviště?*
- *Kde Vám nevyhovuje současný parkovací systém? (placené parkoviště, parkovací hodiny)*
- *Kde opakovaně dochází ke špatnému (přestupkovému) parkování vozidel?*
- *Na kterém místě se nejvíce obáváte vykradení vozidel a uvítali byste zde kamerový bod městské policie?*

Mapování probíhalo v říjnu 2019. Sesbíraná data byla vyhodnocena v GIS a byly vytvořeny souhrnné mapy pro jednotlivé otázky. Počet respondentů byl 72 a počet hodnocených prvků 602.

Údaje z pocitové mapy pomohly identifikovat následující lokality, ve kterých občané spatřují největší problémy s nalezením volného parkovacího místa.

1. Parkoviště u nemocnice,
2. okolí nemocnice – ul. Jiráskova, Seifertova,
3. ul. Bruntálská,
4. sídliště Pod Cvilínem,
5. centrum města,
6. středisko volného času,
7. koupaliště - ulice Petrovická,
8. Horní předměstí,
9. ulice Maxima Gorkého,
10. parkování u hřbitova a sídliště E. Hakena,
11. vlakové nádraží,
12. ulice Budovatelů, Rooseveltova a Petrovická, okolí sportovního centra.



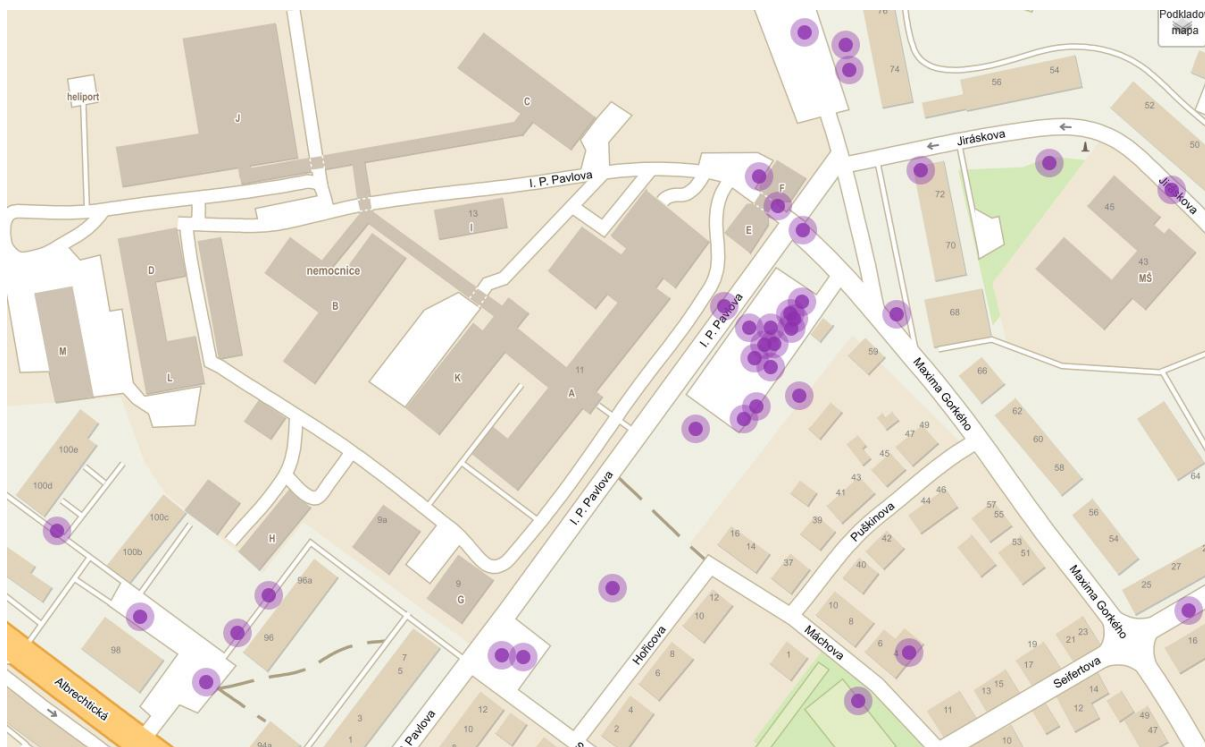
Kde je malé množství parkovacích míst? Kde zcela chybí prostor pro parkování?

První dvě otázky pocitové mapy týkající se parkovacích míst pomohly identifikovat lokality, ve kterých shledávají problémy s parkováním občané.

Nemocnice

Nedostatek parkovacích míst pociťují pacienti, návštěvníci nemocnice i obyvatelé okolních domů. Problém podle respondentů souvisí se sousedstvím firmy Krnovské opravny a strojírny s.r.o. (cca 500 zaměstnanců), protože zaměstnanci parkují na parkovištích u Nemocnice, u nádraží a v okolních ulicích.

Obrázek 30 – Kde je malé množství parkovacích míst? Kde zcela chybí prostor pro parkování? - oblast nemocnice



Zdroj: vlastní zpracování, pocitová mapa města Krnov - parkování

Parkování u **nemocnice** je podle respondentů jedno z nejvíce problematických míst. Respondenti pocitové mapy označili jako lokality s malým množstvím parkovacích míst tyto ulice:

- ul. Albrechtická – 5 prvků,
- I. P. Pavlova (před nemocnicí) - 21 prvků,
- ul. Maxima Gorkého - 4 prvky.

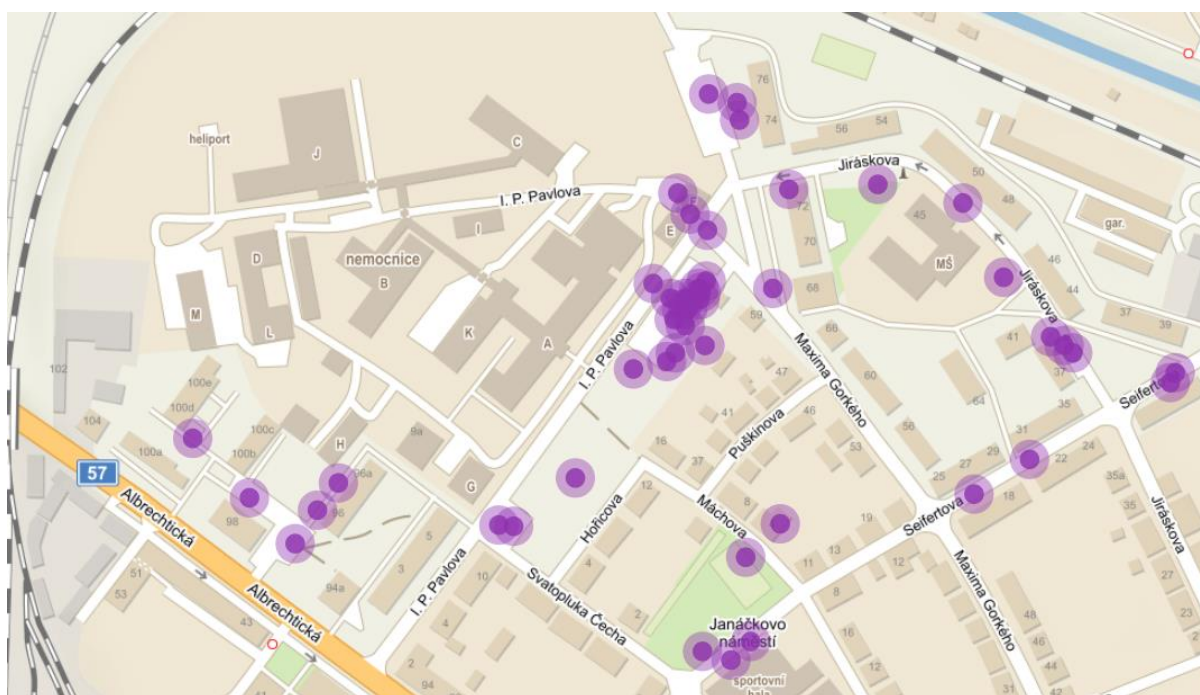


Čtyři respondenti ohodnotili prostor před nemocnicí slovy, že zde „zcela chybí prostor pro parkování“ - I. P. Pavlova – 4 prvky

Ul. Jiráskova, Seifertova

Nedostatek parkovacích míst je patrný i u bytových domů v okolí nemocnice. V ul. Jiráskova respondenti udávají problémy s parkováním v okolí mateřské školy a nedostatek parkovacích míst pro panelové domy v ul. Jiráskova a Seifertova.

Obrázek 31 - Kde je malé množství parkovacích míst? Kde zcela chybí prostor pro parkování? - oblast nemocnice



Zdroj: vlastní zpracování, pocitová mapa města Krnov - parkování

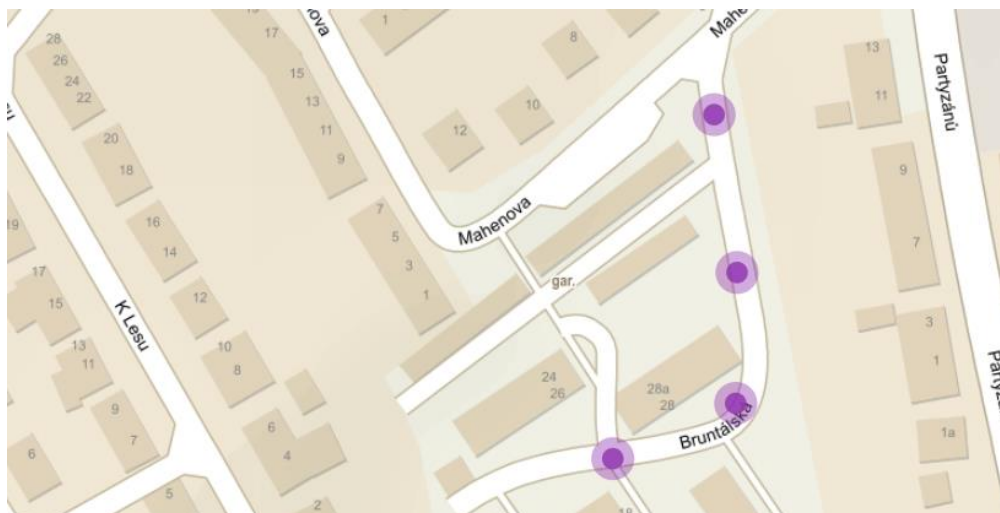
Respondenti uváděli, že zde parkují zaměstnanci firmy Krnovské opravy a strojírný s.r.o. a dochází k přestupkovému parkování, není zachována průjezdnost pro vozy IZS., vozidla parkují v křižovatce a zatáčce. Respondenti údajně požadovali v minulosti vybudování parkoviště, uvádějí, že bezvýsledně.



Ulice Bruntálská

Respondenti uvádějí, že vlivem nedostatku parkovacích míst dochází k nelegálnímu parkování, které brání plynulosti provozu.

Obrázek 32 - Kde je malé množství parkovacích míst? Kde zcela chybí prostor pro parkování? - ulice Bruntálská



Zdroj: vlastní zpracování, pocitová mapa města Krnov - parkování

Komentáře respondentů k parkování u nemocnice a v okolí:

- Lidé parkují v křižovatkách, je zde odstavné místo pro autobus, jezdí zde vozidla stavby obchvatu, sanitky, příp. cyklisté od zahrádek, provoz je tak extrémně nepřehledný. Ve skutečnosti je to div, že nejsou vážnější úrazy.
- Parkují zde vozidla zaměstnanců KOS při příjezdu do zaměstnání. Více místa by bylo vhodnějším umístěním kontejnerů na tříděný odpad.
- Parkování v ulici Bruntálská doporučujeme řešit represí Policie ČR.



Obrázek 33 - komentáře respondentů - Kde je malé množství parkovacích míst? Kde zcela chybí prostor pro parkování? - u nemocnice

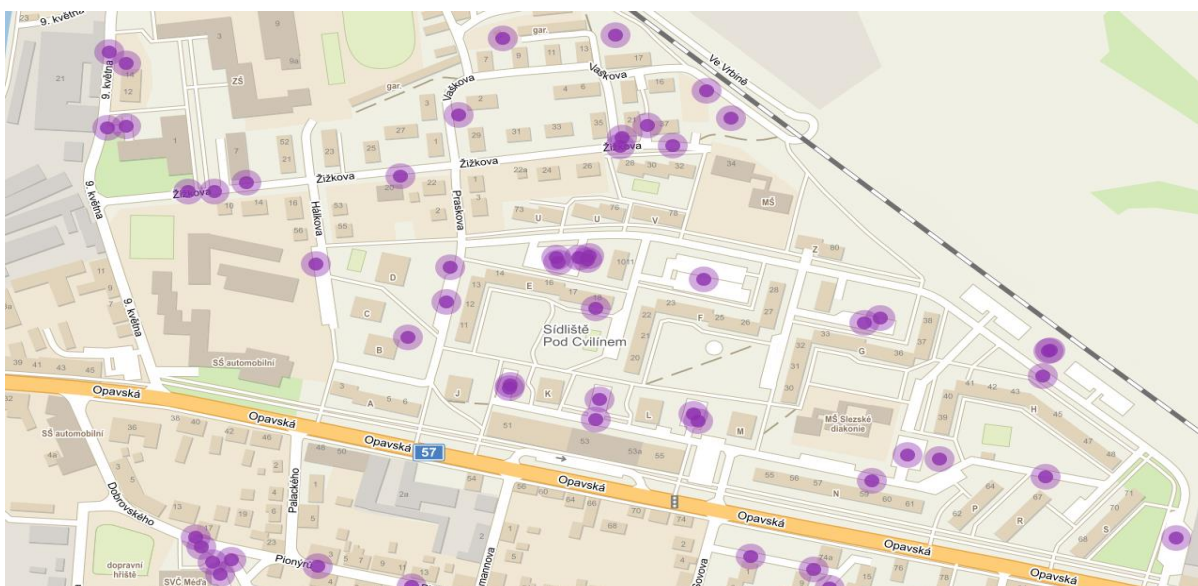


Zdroj: vlastní zpracování

Sídliště Pod Cvilínem

Další místo, kde občané vnímají problémy s parkováním je **sídliště Pod Cvilínem**. Uvádějí, že je zcela nevyhovující počet parkovacích míst pro tak velké sídliště. Jako problematické vidí řešení parkování v okolí ZŠ a MŠ, kdy rodiče vodí děti do mateřské školy nebo vysazují u ZŠ.

Obrázek 34 - Kde je malé množství parkovacích míst? Kde zcela chybí prostor pro parkování? - Pod Cvilínem

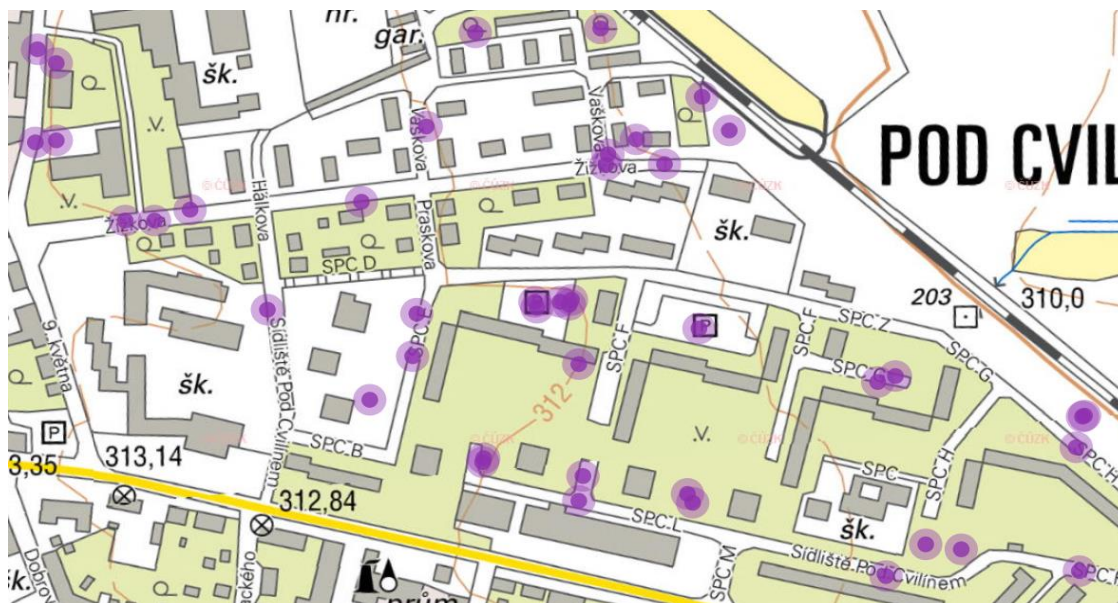


Zdroj: vlastní zpracování, pocitová mapa města Krnov - parkování



Prvky jsou rozprostřeny v okolí všech bloků (A-Z). Občané ze všech částí sídliště by přivítali zvýšení počtu parkovacích míst.

Obrázek 35 - Kde je malé množství parkovacích míst? Kde zcela chybí prostor pro parkování? - Pod Cvilínem



Zdroj: vlastní zpracování, pocitová mapa města Krnov - parkování

Respondenti pocitové mapy označili jako místa s nedostatkem parkovacích míst:

- SPC E - 3 prvky,
- parkoviště mezi SPC E a SPC F - 5 prvků,
- parkoviště SPC F - 1 prvek,
- parkoviště SPC G - 2 prvky,
- SPC L - 4 prvky,
- SPC R - 4 prvky,
- parkoviště SPC G,
- SPC H - 3 prvky.

Podle respondentů zcela chybí prostor k parkování na parkovišti mezi SPC E a SPC F - 2 prvky.

Komentáře respondentů k parkování na sídlišti SPC jsou následující:

- U parkoviště SPC F by uvítali možnost rozšířit parkoviště o cca 12 parkovacích míst



Obrázek 36 - komentáře respondentů - Kde je malé množství parkovacích míst? Kde zcela chybí prostor pro parkování? - parkování SPC



Zdroj: vlastní zpracování, pocitová mapa města Krnov – parkování

- U parkoviště mezi SPC E a SPC F uvádějí, že auta stojí ve vjezdech, kde je velmi nebezpečný průjezd a parkování. I přes nelegální parkování tu mají problém po 16 hod zaparkovat. Jako možná řešení navrhují možnost rozšířit parkoviště o cca 6 parkovacích míst a prodloužit jej k výměníku.



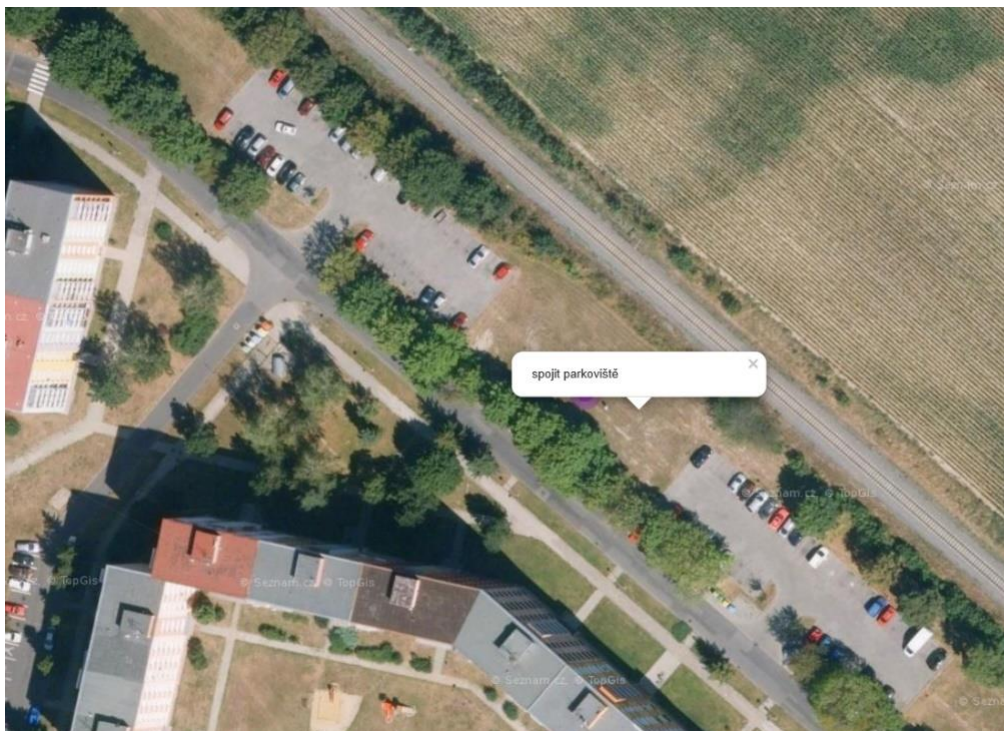
Obrázek 37 - komentáře respondentů - Kde je malé množství parkovacích míst? Kde zcela chybí prostor pro parkování? - parkování SPC



Zdroj: vlastní zpracování, pocitová mapa města Krnov – parkování

- Parkoviště SPC G a SPC H by bylo podle respondentů vhodné spojit.

Obrázek 38 - komentáře respondentů - Kde je malé množství parkovacích míst? Kde zcela chybí prostor pro parkování? - parkování SPC



Zdroj: vlastní zpracování, pocitová mapa města Krnov – parkování



Centrum města

Respondenti uváděli, že parkování na náměstí je placené a náměstí je prázdné a okolní ulice jsou přeplněné. Místní rezidenti uváděli, že parkovací místa zabírají zaměstnanci a návštěvníci úřadu, kterým se nechce platit parkovné a oni nemají kde zaparkovat. Lidé pracující v centru by uvítali parkovací dům pro zaměstnance. Navrhovali jej postavit v ulici Mlynářská místo chátrajícího domu.

Obrázek 39 - Kde je malé množství parkovacích míst? Kde zcela chybí prostor pro parkování? - centrum města



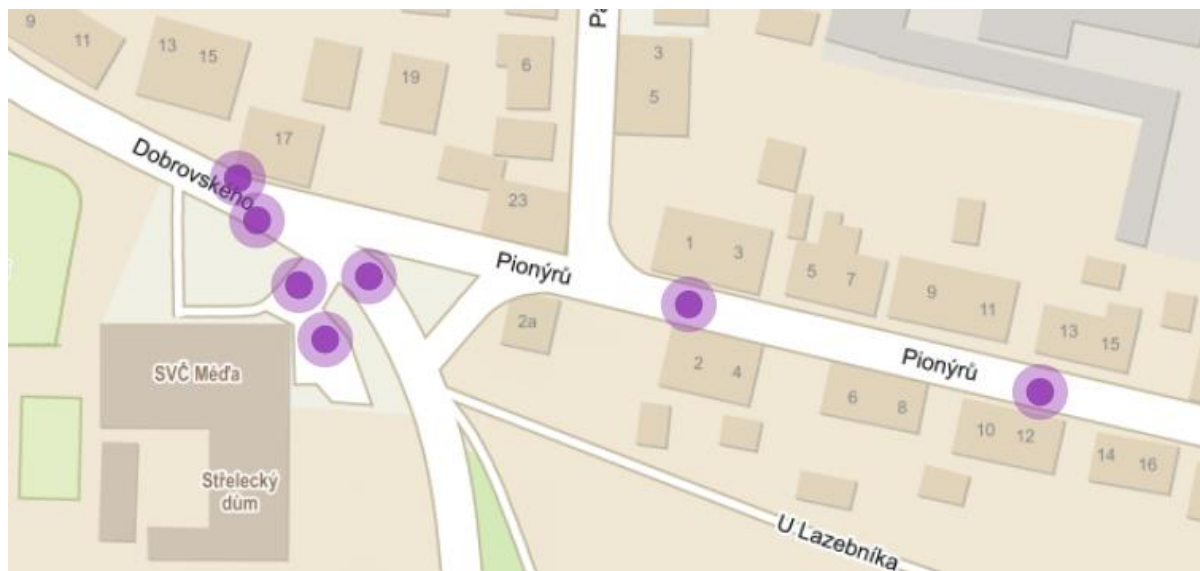
Zdroj: vlastní zpracování, pocitová mapa města Krnov - parkování



Středisko volného času Krnov

Nedostatek parkovacích míst pociťují rodiče, kteří vozí děti na kroužky do Střediska volného času. Podle respondentů dochází k zácpám a v křižovatce dochází k nebezpečným situacím. Nejhorší je situace v době konání akcí SVČ.

Obrázek 40 - Kde je malé množství parkovacích míst? Kde zcela chybí prostor pro parkování? - SVČ Krnov

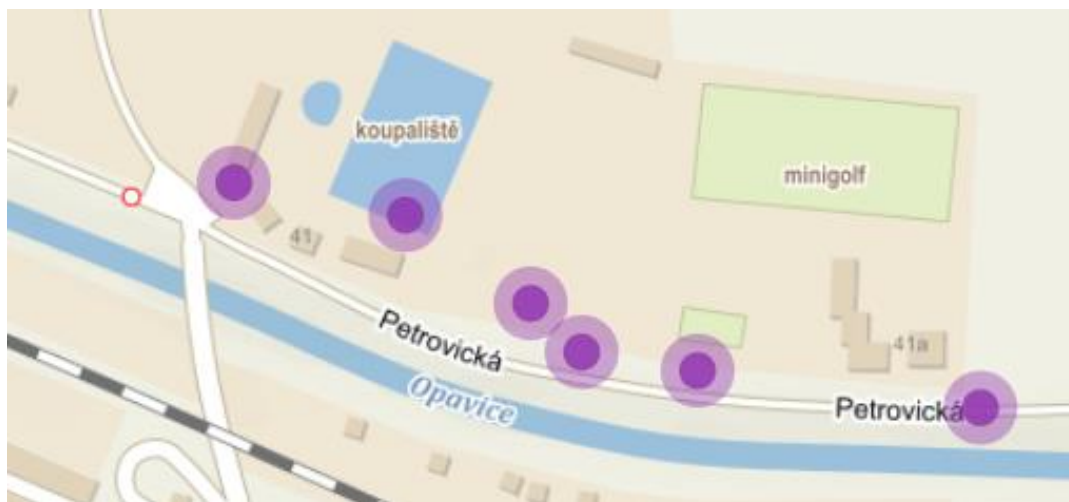


Zdroj: vlastní zpracování, pocitová mapa města Krnov - parkování

Koupaliště - Ulice Petrovická

Občané upozorňovali na nebezpečnou dopravní situaci v době, kdy je koupaliště obsazeno návštěvníky, jak pro chodce, tak pro cyklisty. Udávají chybějící chodník u řeky.

Obrázek 41 - Kde je malé množství parkovacích míst? Kde zcela chybí prostor pro parkování? - koupaliště



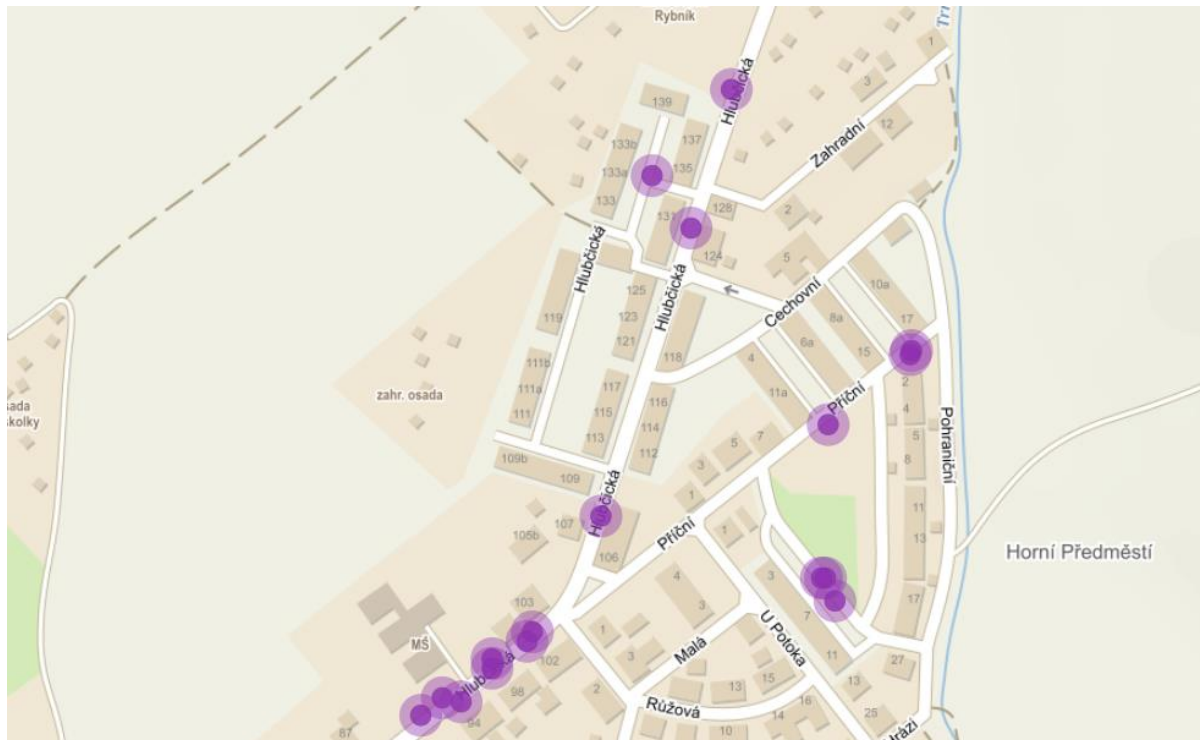
Zdroj: vlastní zpracování, pocitová mapa města Krnov - parkování



Horní předměstí

Jako problematické uváděli respondenti lokalitu v ul. Hlubčická u mateřské školy, kde rodiče při vyzvedávání dětí z mateřské školy parkují u krajnice, tím blokují ulici a automobily mohou projíždět jen jedním směrem. Nedostatek parkovacích míst udávají v ul. Příční a U Potoka.

Obrázek 42 - Kde je malé množství parkovacích míst? Kde zcela chybí prostor pro parkování? - Horní Předměstí



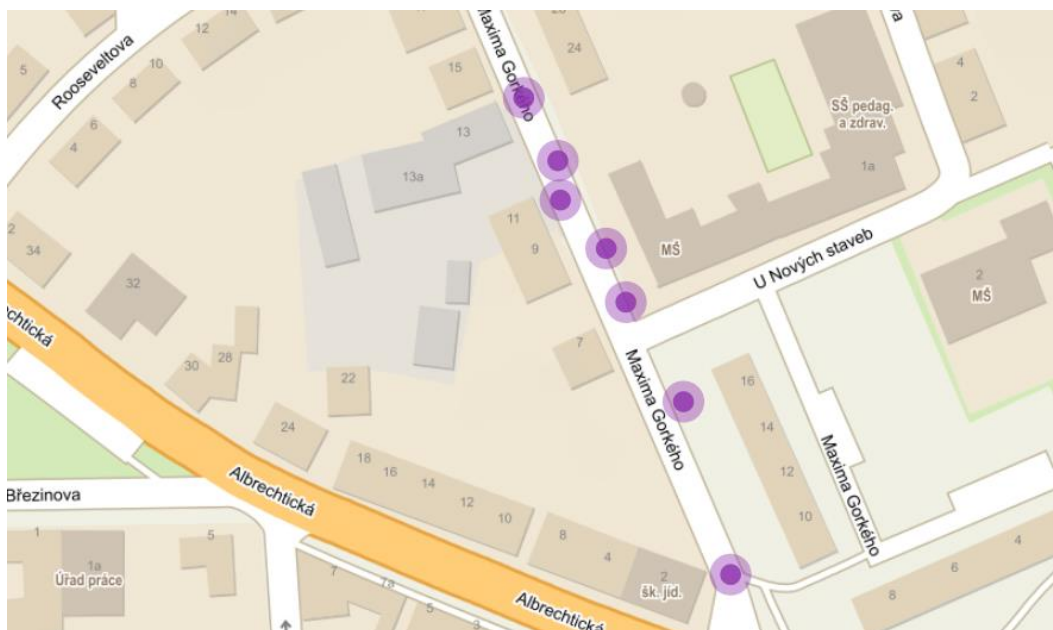
Zdroj: vlastní zpracování, pocitová mapa města Krnov - parkování



ulice Maxima Gorkého

8 respondentů označilo jako lokalitu s nedostatkem parkovacích míst ul. Maxima Gorkého v okolí mateřské školy.

Obrázek 43 - Kde je malé množství parkovacích míst? Kde zcela chybí prostor pro parkování? - ul. Maxima Gorkého



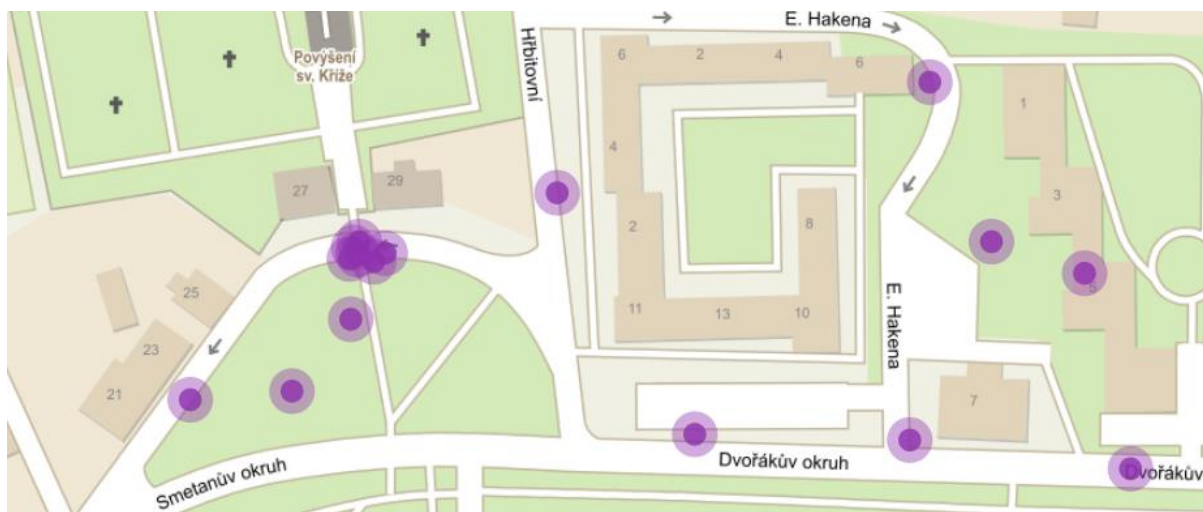
Zdroj: vlastní zpracování, pocitová mapa města Krnov - parkování



Parkování u hřbitova a sídliště E. Hakena

10 respondentů označilo jako problematické parkování u hřbitova. Uvádějí, že parkovací místa jsou obsazena obyvateli sídliště a pro návštěvníky hřbitova by měla být vyhrazena krátkodobá parkovací místa. Pro sídliště velikosti E. Hakena respondenti udávají malý počet parkovacích míst a upozorňují na problematickou situaci na ul. Dvořákův okruh.

Obrázek 44 - Kde je malé množství parkovacích míst? Kde zcela chybí prostor pro parkování? - u hřbitova a E. Hakena



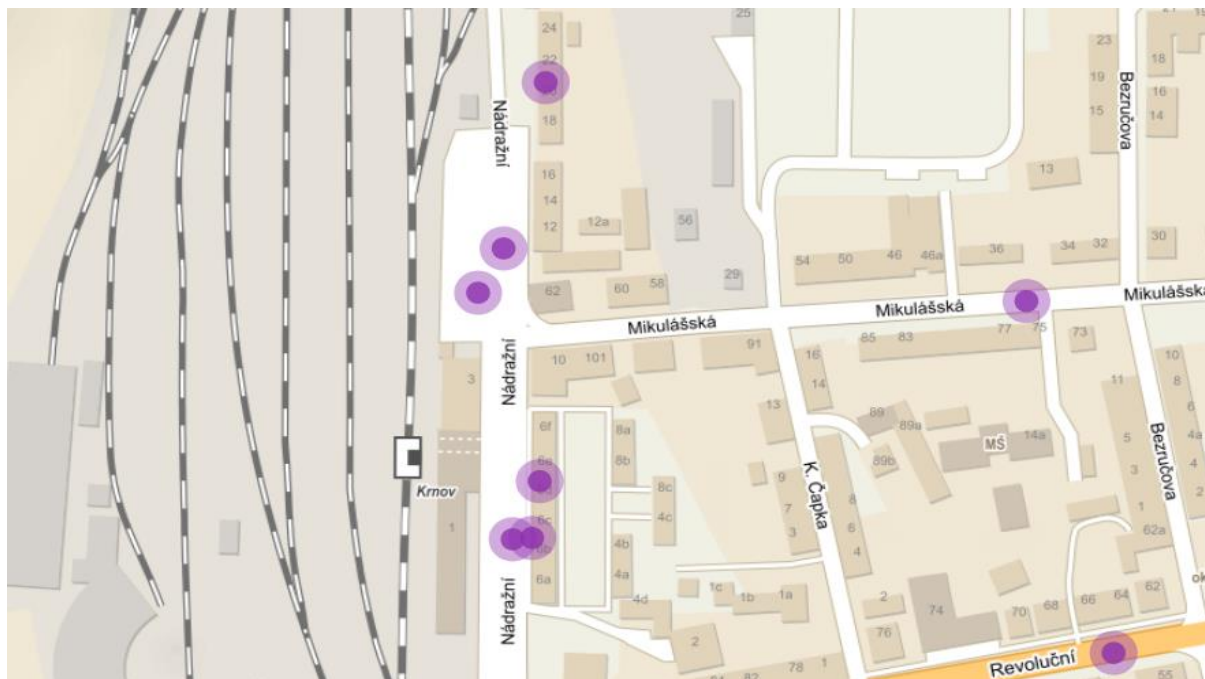
Zdroj: vlastní zpracování, pocitová mapa města Krnov - parkování



Vlakové nádraží

Nedostatek parkovacích míst zde označilo 6 respondentů. Problematická je nemožnost krátkodobého parkování za účelem vyložení a naložení zavazadel a rozloučení se s cestujícími. Navrhují krátkodobé parkování na vyhrazených místech na parkovací kotouč.

Obrázek 45 - Kde je malé množství parkovacích míst? Kde zcela chybí prostor pro parkování? - vlakové nádraží



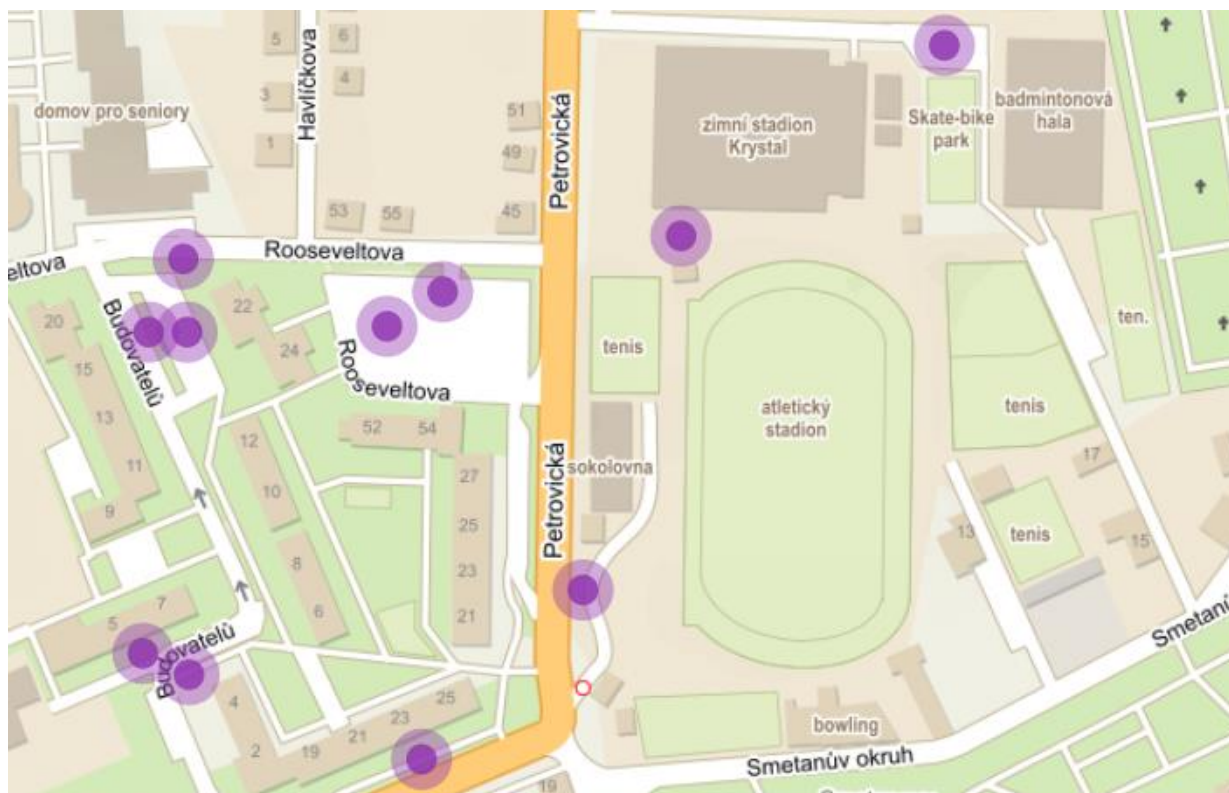
Zdroj: vlastní zpracování, pocitová mapa města Krnov - parkování



Ulice Budovatelů, Rooseveltova a Petrovická, okolí zimního stadionu

Občané uvádějí nedostatek parkovacích míst v okolí sportovního centra, kde dochází k přestupkovému parkování. Lidé parkují podle respondentů na v ul. Petrovické na zeleni nebo v ul. Rooseveltova v hranicích křižovatky.

Obrázek 46 - Kde je malé množství parkovacích míst? Kde zcela chybí prostor pro parkování? - okolí sportovního centra



Zdroj: vlastní zpracování, pocitová mapa města Krnov - parkování



Kde je nekvalitní povrch parkoviště?

Občané do pocitové mapy označovali místa s nekvalitním povrchem parkoviště.

Sídliště Pod Cvilínem – parkoviště Vaškova/Žižkova

Obrázek 47 – Kde je nekvalitní povrch parkoviště? - Sídliště Pod Cvilínem



Zdroj: vlastní zpracování, pocitová mapa města Krnov – parkování

Ul. Budovatelů

Obrázek 48 - Kde je nekvalitní povrch parkoviště? - ul. Budovatelů

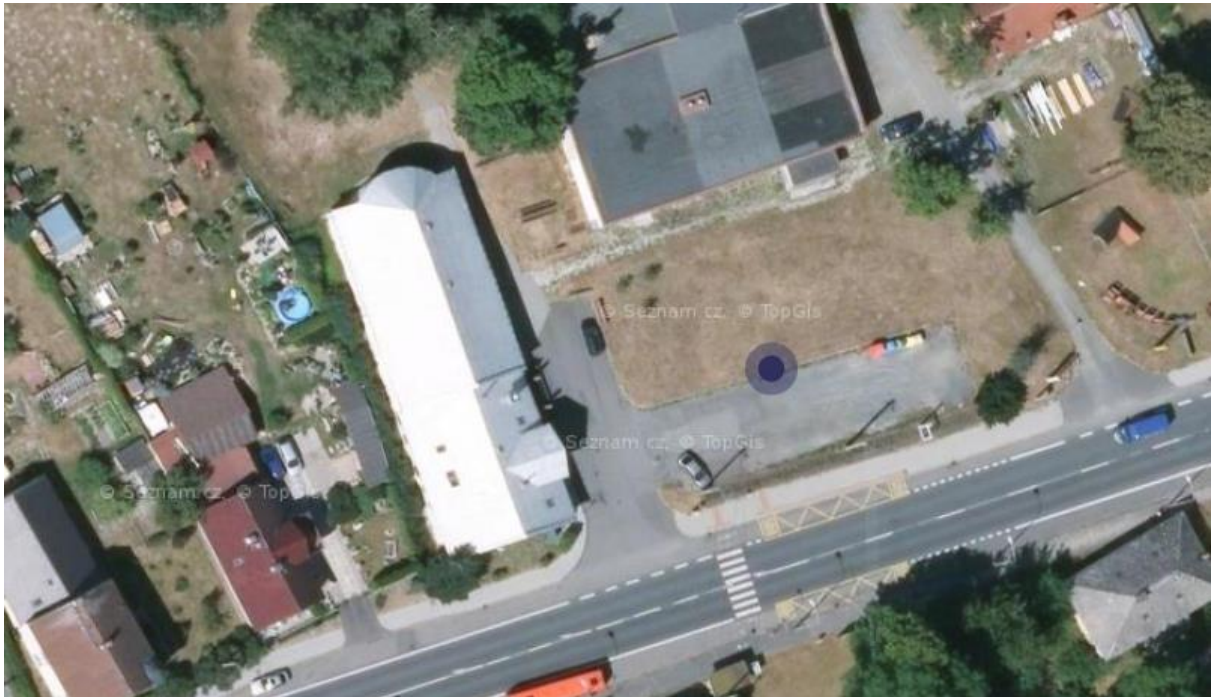


Zdroj: vlastní zpracování, pocitová mapa města Krnov – parkování



ulice Bruntálská

Obrázek 49 - Kde je nekvalitní povrch parkoviště? – ul. Bruntálská



Zdroj: vlastní zpracování, pocitová mapa města Krnov – parkování

Ulice Nádražní

Obrázek 50 - Kde je nekvalitní povrch parkoviště? – u nádraží ul. Nádražní



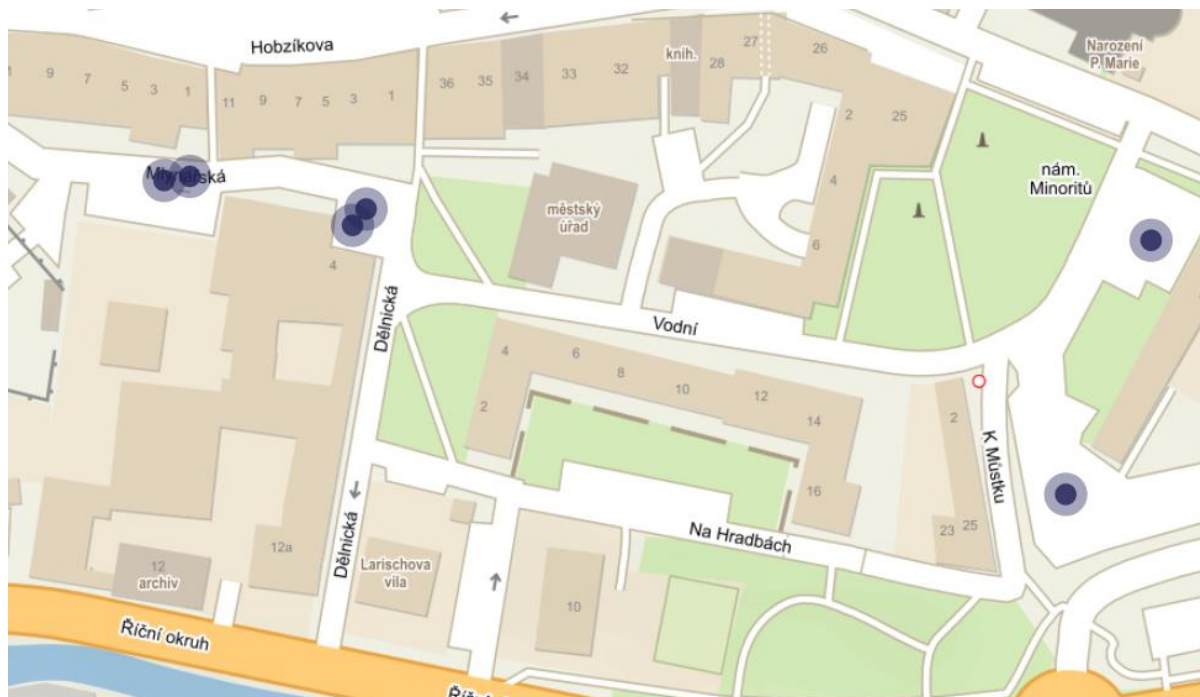
Zdroj: vlastní zpracování, pocitová mapa města Krnov – parkování



Centrum města

Parkoviště v ul. Mlynářská – 4 prvky, parkoviště na nám. Minoritů – 1 prvek, parkoviště K Můstku – 1 prvek

Obrázek 51 - Kde je nekvalitní povrch parkoviště? - centrum města



Zdroj: vlastní zpracování, pocitová mapa města Krnov - parkování

Parkoviště u zimního stadionu Krystal

Obrázek 52 - nekvalitní povrch parkoviště - u stadionu



Zdroj: vlastní zpracování, pocitová mapa města Krnov – parkování



Kde Vám nevyhovuje současný parkovací systém? (placené parkoviště, parkovací hodiny)

U polikliniky

Parkovací systém u polikliniky označilo jako nevyhovující 5 respondentů.

Obrázek 53 – Kde Vám nevyhovuje současný parkovací systém? – u polikliniky



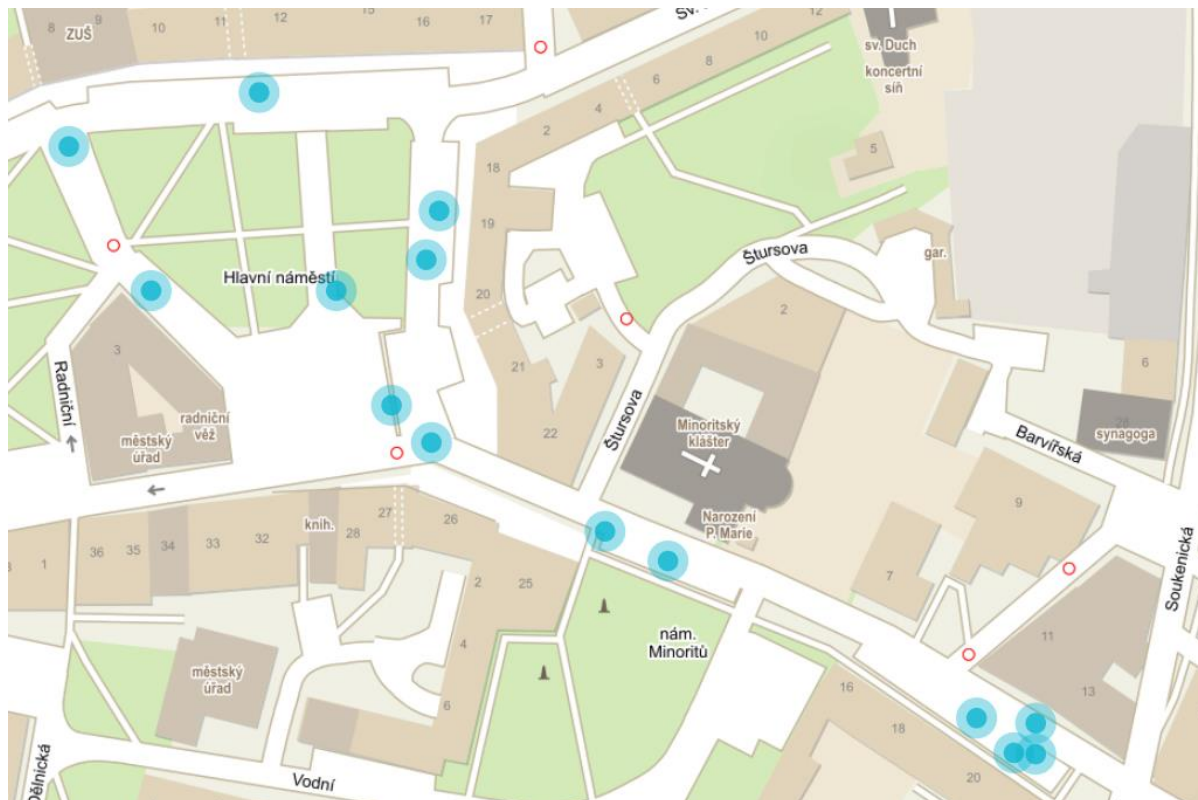
Zdroj: vlastní zpracování, pocitová mapa města Krnov - parkování



Centrum města

Parkovací systém v centru města na Hlavním náměstí a v ulici směrem k České poště označilo 14 respondentů. Respondenti uváděli, že by mělo být na části náměstí neplacené parkování nebo neplacené časově omezené parkování pro návštěvníky úřadu.

Obrázek 54 - Kde Vám nevyhovuje současný parkovací systém? - centrum města



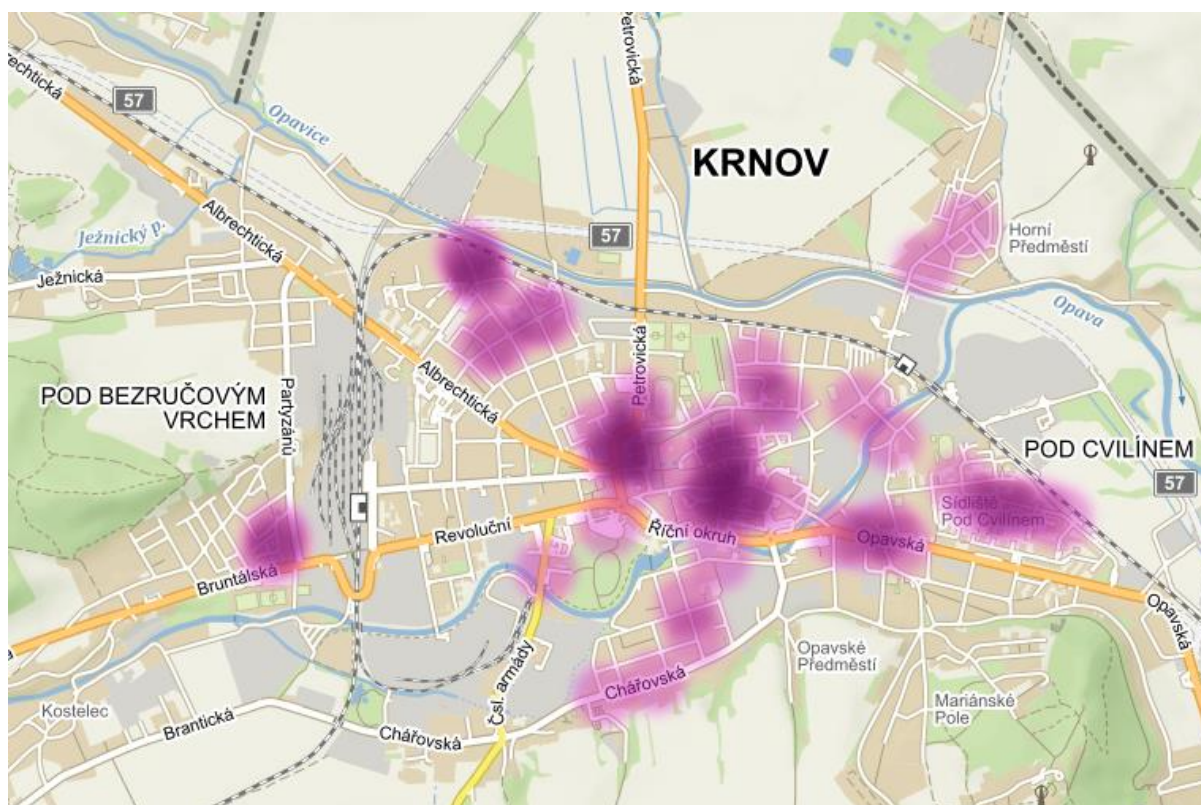
Zdroj: vlastní zpracování, pocitová mapa města Krnov - parkování



Kde opakovaně dochází ke špatnému/přestupkovému parkování

Teplotní mapa ukazuje, kde v Krnově občané zaznamenávají přestupkové parkování. Nejčastěji se podle komentářů setkávají s parkováním na zeleni a v křižovatkách

Obrázek 55 – Kde opakovaně dochází ke špatnému/přestupkovému parkování? - teplotní mapa

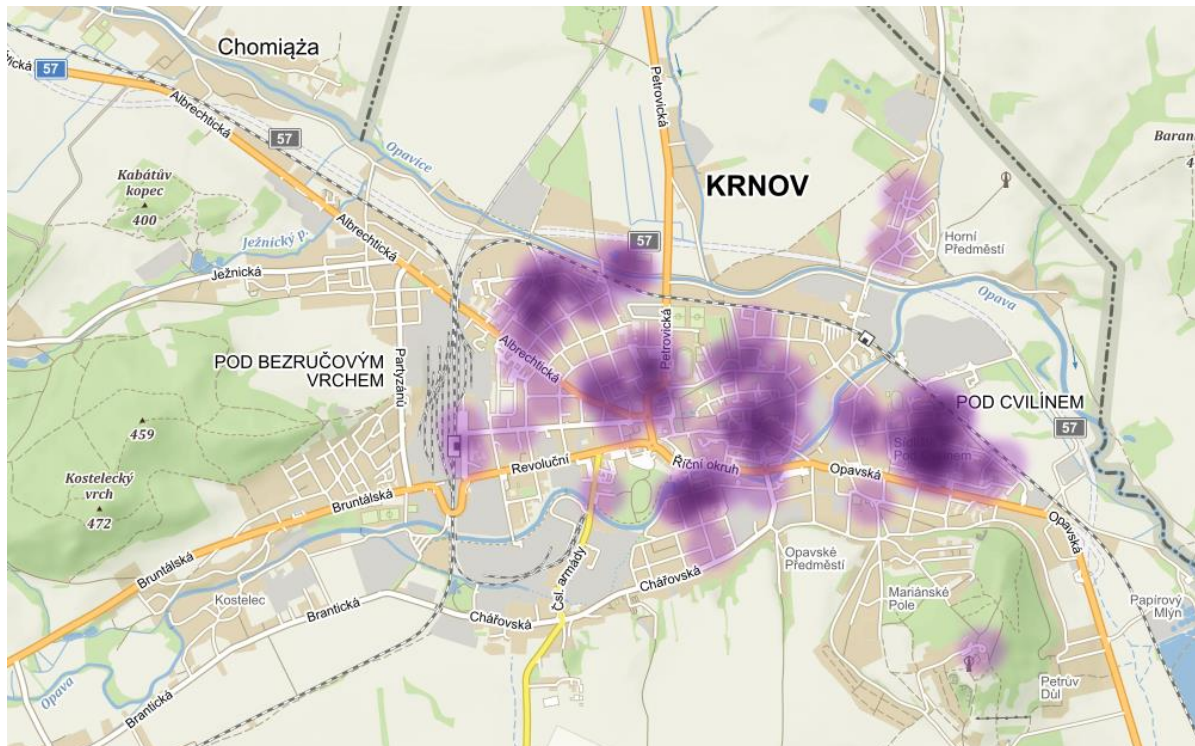


Zdroj: vlastní zpracování, pocitová mapa města Krnov - parkování

Lokality odpovídají lokalitám, kde zároveň pociťují nedostatečný počet parkovacích míst.



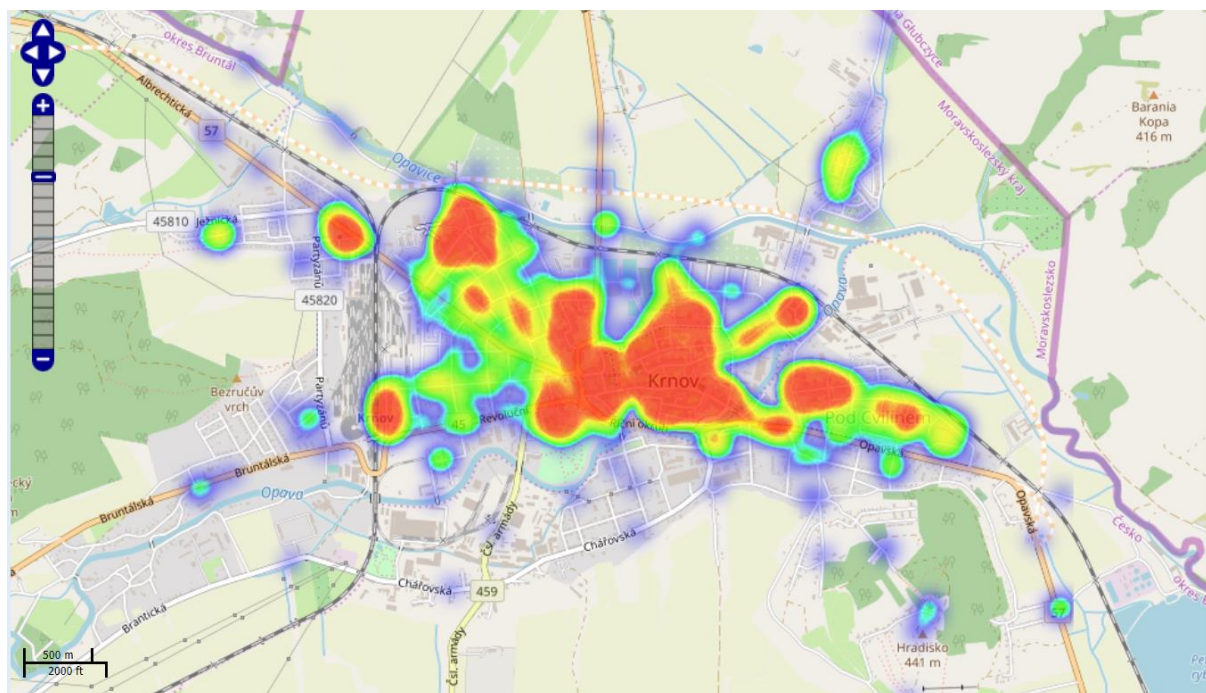
Obrázek 56 - nedostatečný počet parkovacích míst



Zdroj: vlastní zpracování, pocitová mapa města Krnov - parkování

Stejně tak městská policie eviduje v těchto lokalitách zvýšený počet přestupků v dopravě.

Obrázek 57 - teplotní mapa přestupků městské policie Krnov



Zdroj: Městská policie



Shrnutí poznatků z pocitové mapy

Údaje z pocitové mapy pomohly identifikovat následující lokality, ve kterých občané spatřují největší problémy s nalezením volného parkovacího místa.

1. Parkoviště u nemocnice,
2. ulice Jiráskova, Seifertova,
3. okolí nemocnice - ul. I.P. Pavlova,
4. sídliště Pod Cvilínem,
5. centrum města,
6. středisko volného času Krnov,
7. koupaliště - ulice Petrovická,
8. Horní předměstí,
9. ulice Maxima Gorkého,
10. vlakové nádraží,
11. ulice Budovatelů, Rooseveltova a Petrovická, okolí Zimního stadionu Krystal.

1. Parkoviště u nemocnice

Nedostatek parkovacích míst pociťují pacienti, návštěvníci nemocnice i obyvatelé okolních domů. Problém podle respondentů souvisí se sousedstvím firmy Krnovské opravny a strojírny s.r.o. (cca 500 zaměstnanců), protože zaměstnanci parkují na parkovištích u nemocnice, u nádraží a v okolních ulicích. Dochází tak k přestupkovému parkování, není zachována průjezdnost pro vozy IZS, vozidla parkují v křižovatce a v zatáčce. Respondenti údajně požadovali v minulosti vybudování parkoviště, uvádějí, že bezvýsledně.

2. ulice Jiráskova, Seifertova

Nedostatek parkovacích míst je patrný i u bytových domů v okolí nemocnice. V ulici Jiráskova respondenti udávají problémy s parkováním v okolí mateřské školy a nedostatek parkovacích míst pro panelové domy v ul. Jiráskova a Seifertova.

3. Sídliště Pod Cvilínem

Další místo, kde občané vnímají problémy s parkováním je sídliště Pod Cvilínem. Uvádějí, že je zcela nevyhovující počet parkovacích míst pro tak velké sídliště. Jako problematické vidí řešení parkování



v okolí ZŠ a MŠ, kdy rodiče vodí děti do mateřské školy nebo vysazují u ZŠ. Prvky jsou rozprostřeny v okolí všech bloků (A-Z). Občané ze všech částí sídliště by přivítali zvýšení počtu parkovacích míst.

4. Centrum města – Hlavní náměstí

Respondenti uváděli, že parkování na náměstí je placené a náměstí je prázdné a okolní ulice jsou přeplněné. Místní rezidenti uváděli, že parkovací místa zabírají zaměstnanci a návštěvníci úřadu, kterým se nechce platit parkovné a oni nemají kde zaparkovat. Lidé pracující v centru by uvítali parkovací dům pro zaměstnance. Navrhovali jej postavit v ul. Mlynářská místo chátrajícího domu.

5. Středisko volného času Krnov

Nedostatek parkovacích míst pociťují rodiče, kteří vozí děti na kroužky do střediska volného času. Podle respondentů dochází k zácpám a v křižovatce dochází k nebezpečným situacím. Nejhorší je situace v době konání akcí SVČ.

6. Koupaliště - ulice Petrovická

Občané upozorňovali na nebezpečnou dopravní situaci v době, kdy je koupaliště obsazeno návštěvníky, jak pro chodce, tak pro cyklisty. Udávají chybějící chodník u řeky.

7. Horní předměstí

Jako problematické uváděli respondenti lokalitu v ul. Hlubčická u mateřské školy, kde rodiče při vyzvedávání dětí z mateřské školy parkují u krajnice, tím blokují ulici a automobily mohou projíždět jen jedním směrem. Nedostatek parkovacích míst udávají v ul. Příční a U Potoka.

8. Ul. Maxima Gorkého

8 respondentů označilo jako lokalitu s nedostatkem parkovacích míst ul. Maxima Gorkého v okolí mateřské školy.

9. Vlakové nádraží

Nedostatek parkovacích míst zde označilo 6 respondentů. Problém s parkováním opět souvisí s parkováním zaměstnanců KOS. Problematická je dle respondentů nemožnost krátkodobého parkování za účelem vyložení a naložení zavazadel a rozloučení se s cestujícími.



10. Ulice Budovatelů, Rooseveltova a Petrovická, okolí Zimního stadionu Krystal

Občané uvádějí nedostatek parkovacích míst v okolí sportovního centra, dochází k přestupkovému parkování, lidé parkují podle respondentů v ul. Petrovické na zeleni nebo v ul. Rooseveltova v hranicích křižovatky.

4.3.2 Dotazníkové šetření

V rámci Koncepce statické dopravy města Krnov bylo provedeno dotazníkové šetření, které probíhalo od října do listopadu 2019. Byli osloveni občané tohoto města a měli tak možnost se vyjádřit k problémům, které v rámci parkování ve městě pociťují. Veřejnost měla možnost vyplnit dotazník v aplikaci Mobilní rozhlas nebo v papírové formě. Sesbíraná data byla vyhodnocena a byla vytvořena souhrnná data vypovídající o výsledcích dotazníkového šetření.

Dotazník vyplnilo 28 respondentů, z toho 18 mužů a 10 žen. 5 respondentů bylo z věkové kategorie do 30 let, 14 respondentů 31-45 let, 7 respondentů 46-60 let, 2 respondenti 61 a více let.

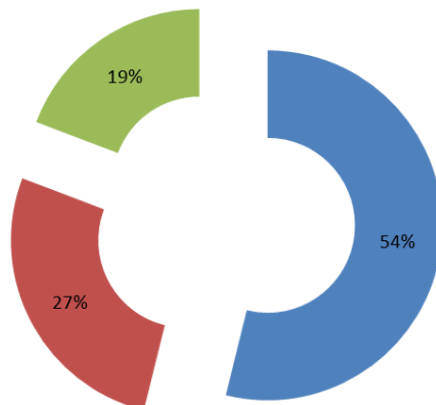
Nejvíce respondentů bydlí v centru města (11), dále v části Krnov - Horní Předměstí (6), 4 respondenti bydlí v části Opavské Předměstí, 3 respondenti na Sídlišti pod Cvilínem, 3 v části Kostelec, 2 respondenti v části Petrův Důl, 1 respondent v části Horní Předměstí.



Graf 2 - počet vozidel v domácnosti

Počet vozidel v domácnosti

■ 1 vozidlo ■ 2 vozidla ■ 3 vozidla

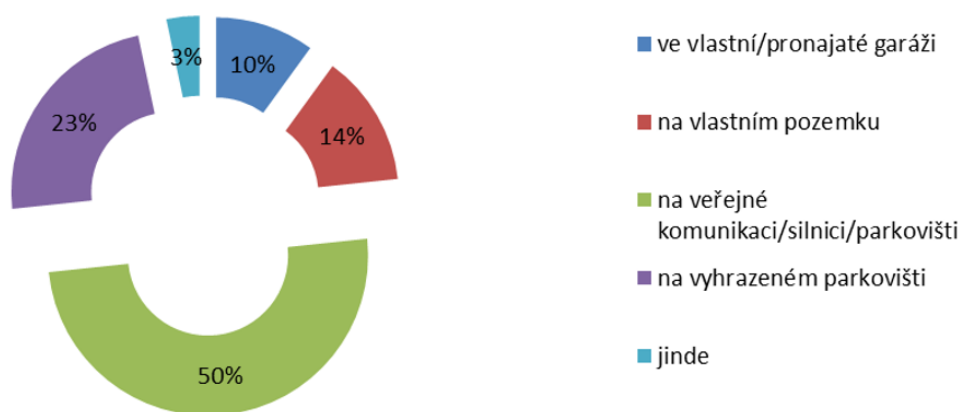


Zdroj: vlastní zpracování, zdroj dat: vlastní měření

Nejvíce respondentů (54 %) má v domácnosti 1 vozidlo, 27 % respondentů má v domácnosti 2 vozidla a 19 % respondentů 3 vozidla.

Graf 3- způsob parkování v místě bydliště

Nejčastější způsob parkování v místě bydliště

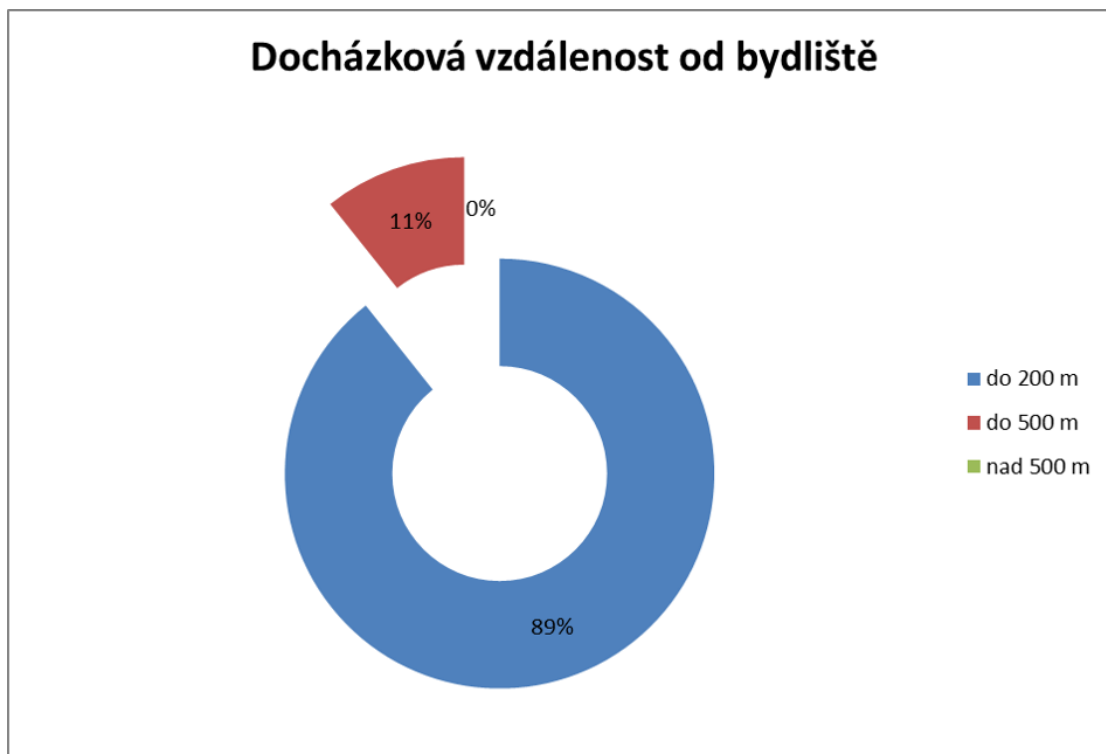


Zdroj: vlastní zpracování, zdroj dat: vlastní měření



Nejčastěji parkují vozidla v místě bydliště na veřejné komunikaci, silnici nebo na veřejném parkovišti (50 %). Na vyhrazeném parkovišti v místě bydliště parkuje 23 % respondentů, na vlastním pozemku 10 % respondentů a 10 % ve vlastní garáži.

Graf 4 - docházková vzdálenost



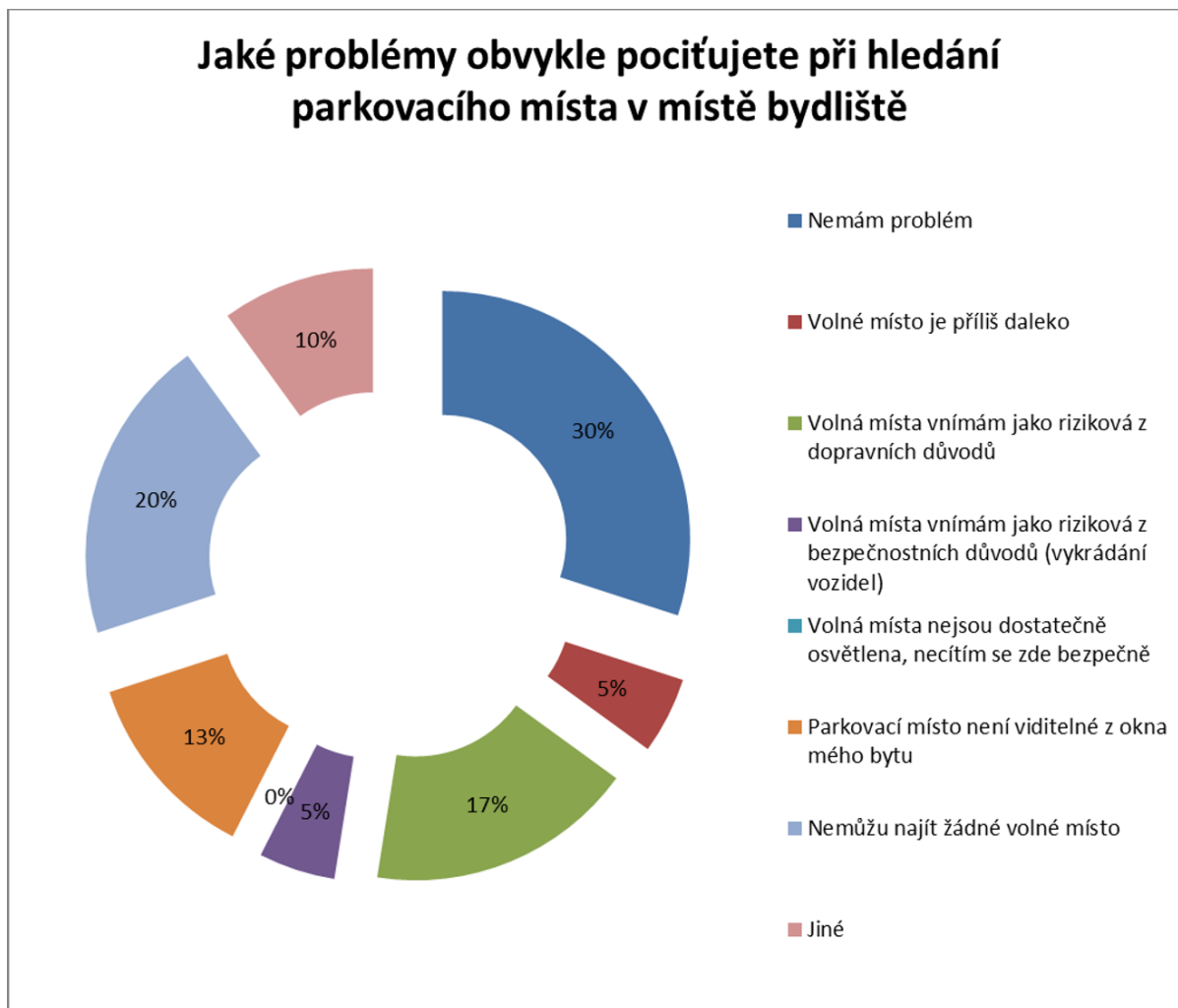
Zdroj: vlastní zpracování, zdroj dat: vlastní měření

89 % respondentů uvádí docházkovou vzdálenost od parkovacího místa do místa bydliště do 200 metrů. Docházková vzdálenost je pro občany města Krnov rozhodujícím faktorem.

86 % respondentů využívá vozidlo každý den. 7 % uvedlo, že užívá vozidlo pouze v pracovní dny. V průměru parkují dotázaní v místě bydliště nejčastěji od 17:00 do 7:00 hodin.



Graf 5 - problémy při hledání parkovacího místa



Zdroj: vlastní zpracování, zdroj dat: vlastní měření

30 % respondentů uvedlo, že nemá problém při hledání volného parkovacího místa v místě bydliště. 20 % pak uvedlo, že nemůže najít žádné volné parkovací místo. 17 % vnímá volná místa jako riziková z dopravních důvodů. 13 % respondentů vadí, že jejich vozidlo není viditelné z okna bytu. 5 % respondentů uvedlo, že volná místa jsou příliš daleko od místa bydliště a stejné procento respondentů vnímá volná parkovací místa jako riziková z hlediska bezpečnostního a obávají se vykradení vozidla.

Na veřejných komunikacích mimo bydliště parkuje většina respondentů nejčastěji v pondělí, a to ve třech zkoumaných intervalech (6-12, 12-16, 16-20 hod.). Více parkují na veřejných komunikacích ve všední dny, nejméně v neděli.

Největší problémy s parkováním vozidel v zástavbě s jinými funkcemi než bydlení (obchod, služby, zdravotnictví, škola) byly **veřejností** vyhodnoceny jako oblasti:



- 5 x U nemocnice – Sdružení zdravotnické zařízení Krnov 5
- 4 x Budovatelů
- 2x SPC
- Albrechtická
- Centrum města
- Cvilínské nádraží
- Dvořákův okruh – veterinární ordinace + umělecká škola + areál pivovaru
- Hlavní nádraží
- Hlavní náměstí
- Hlavní pošta
- Hlubčická
- na Cvilíně
- Odstavné parkoviště u Zverimexu
- Opavská ulice
- samoobsluha Opavská Hruška
- Sokolovská
- u SVČ
- Základní škola Janáčkovo náměstí
- Základní škola Smetanův okruh
- Zimní stadion
- Žižkova



Obrázek 58 - seznam problémových míst



Zdroj: vlastní zpracování, zdroj dat: googlemaps.cz

Nejproblémovější oblasti byly identifikovány a jsou následně popsány v návrhových opatřeních tohoto dokumentu.

Největší problémy s parkováním vozidel v zástavbě s jinými funkcemi než bydlení (obchod, služby, zdravotnictví, škola) byly **firmami** vyhodnoceny jako oblasti:

- **nemocnice** – Sdružení zdravotnické zařízení Krnov (70 %), kde jako řešení navrhují: rozšíření počtu parkovacích míst, placené parkování s parkovacím automatem, parkovací dům, bezplatné, časově omezené parkování, např. užití parkovacího kotouče (parkovacích hodin) ve vozidle.
- **v ul. Budovatelů** (20 %), kde navrhují navýšení počtu parkovacích míst
- **na Hlavním náměstí, Cvilínském a Hlavním nádraží**, kde navrhují parkovací dům nebo rozšíření počtu parkovacích míst
- **na sídlištích**, kde by měl být podle respondentů vybudován parkovací dům, nebo by mělo dojít k rozšíření počtu parkovacích míst.

70 % respondentů užívá dvě firemní vozidla, 80 % z nich je užíváno zároveň k osobním účelům.



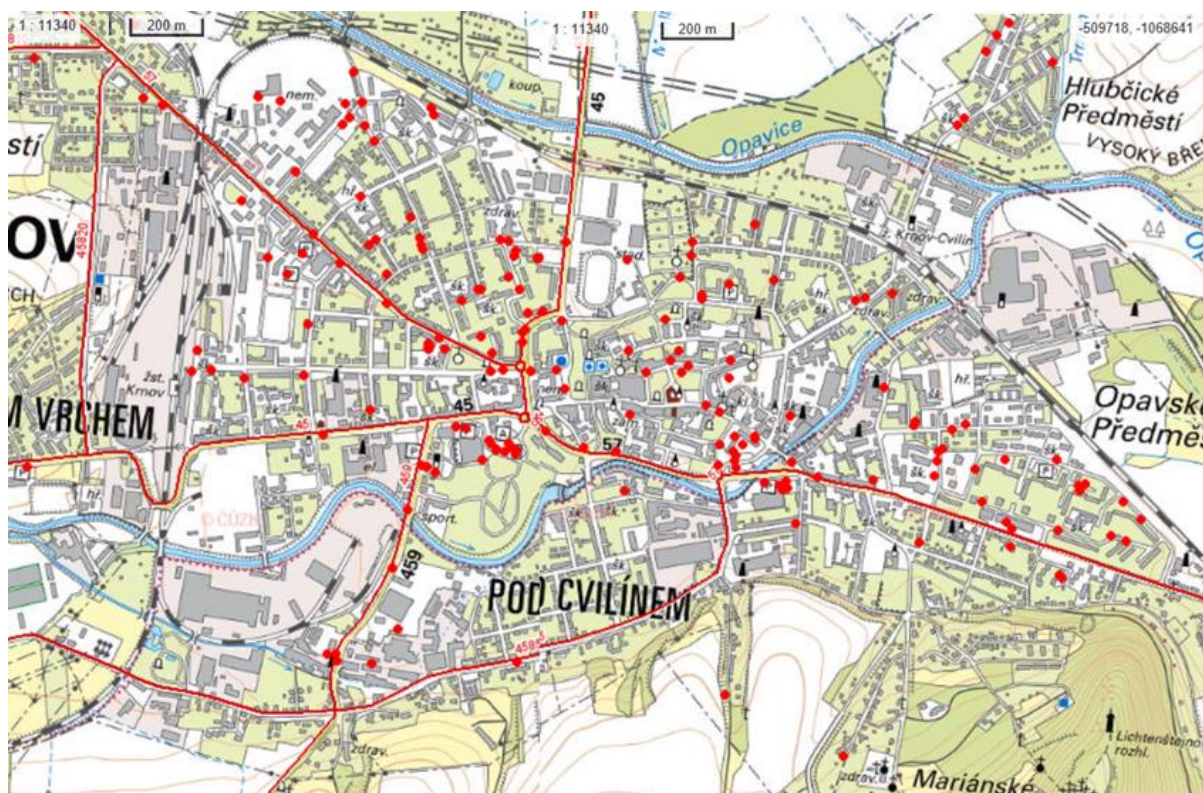
Nejčastěji parkují vozidla na veřejné komunikaci/silnici/parkovišti (50 % firem), 30 % pak na vlastním pozemku.

Všichni respondenti uvedli, že parkují v docházkové vzdálenosti do 200 m.

4.3.3 Analýza přestupků evidovaná Městskou policií Krnov

Jedním z dalších vstupů pro analýzu statického parkování byla analýza přestupků, které se statistickou dopravou souvisejí. Údaje poskytlo místní oddělení Městské policie Krnov.

Obrázek 59 - analýza přestupků městské policie Krnov

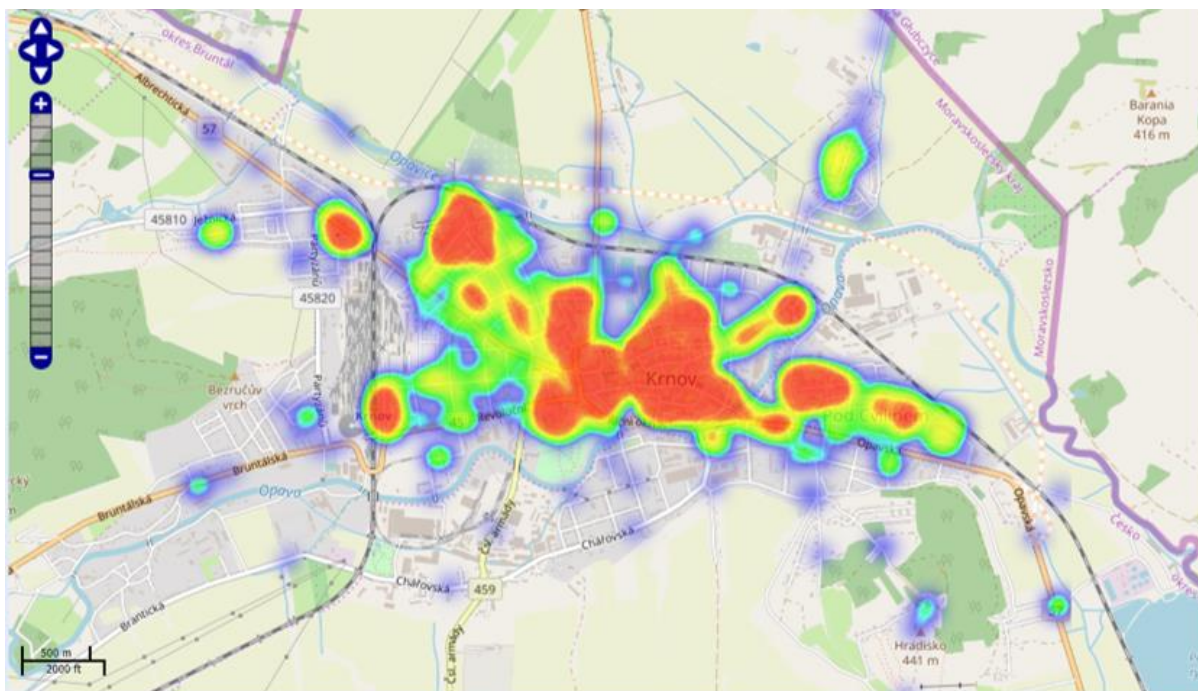


Zdroj: Městská policie Krnov

Na obrázku výše jsou zaznamenány dopravní nehody roku 2018 za parkování. Jedná se o srážky s vozidlem zaparkovaným či odstaveným. Z těchto údajů není zcela zřejmé, kde je intenzita přestupků nejvyšší.



Obrázek 60 – analýza přestupků evidovaných městskou policií v teplotní mapě

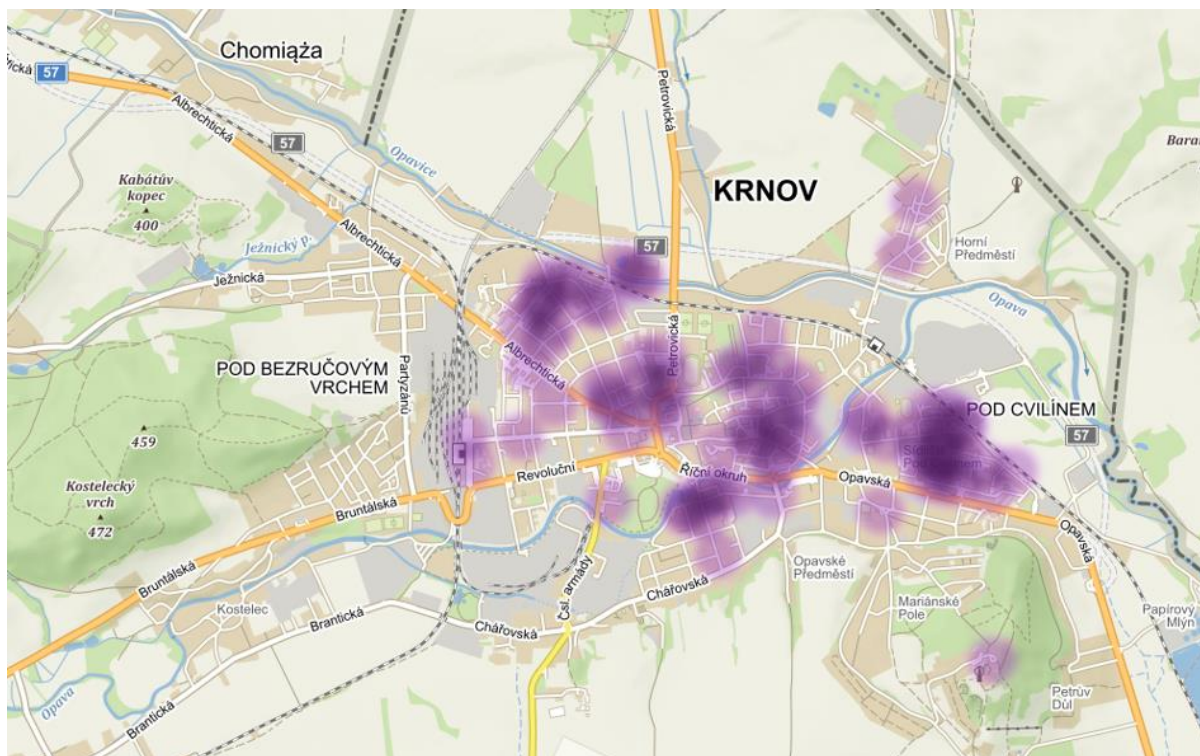


Zdroj: Městská policie Krnov

Strážníci zadají do systému „MP manažer“ každý přestupek a vyznačí do mapy, kde k němu došlo. Systém pak dokáže vyfiltrovat jednotlivé přestupky a vygeneruje tzv. Přestupkovou teplotní mapu, která ukazuje intenzitu přestupkové činnosti (červená – nejvíce přestupků, zelená nejméně).



Obrázek 61 - teplotní mapa nedostatečného počtu parkovacích míst



Zdroj: vlastní zpracování, pocitová mapa města Krnov - parkování

Zde je vidět, že teplotní mapa přestupkové činnosti související s parkováním odpovídá teplotní mapě lokalit, ve kterých občané pociťují nedostatek parkovacích míst.



Obrázek 62 - seznam přestupků evidovaných Městskou policií Krnov v roce 2018

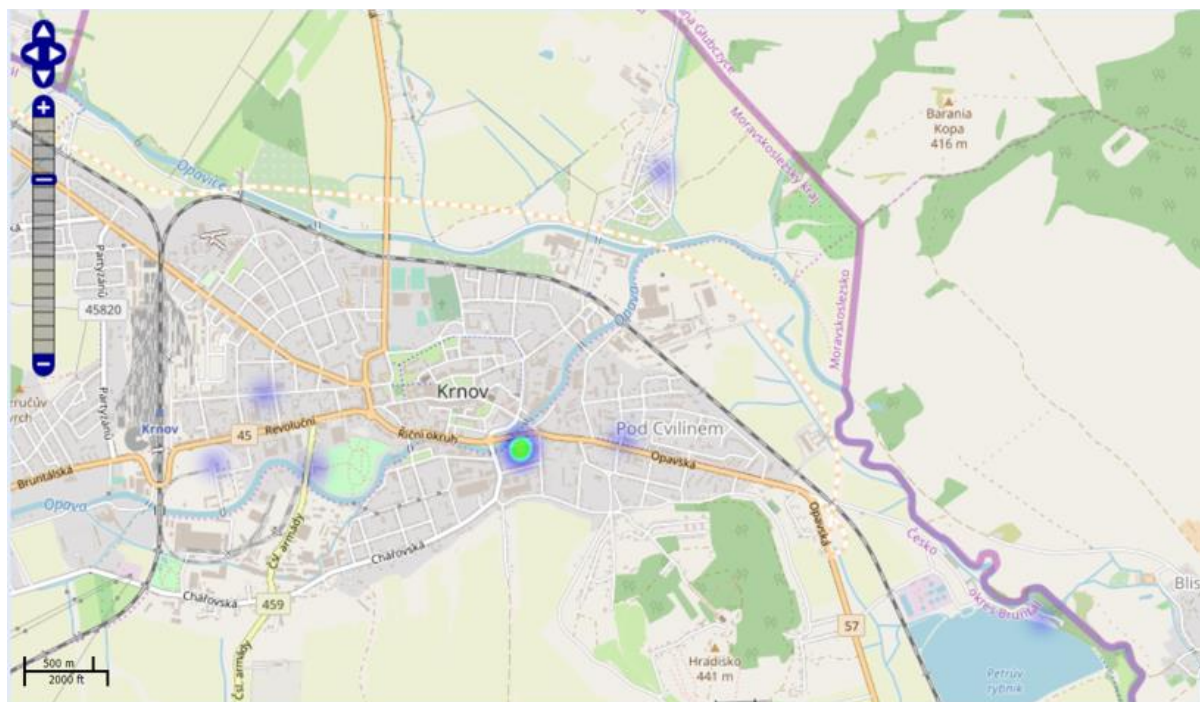
| Číslo | Typ události | Celkový počet |
|---------------|---|---------------|
| 1 | PŘ - Zákon č. 361/2000 ... nesplnila nebo porušila povinnost | 302 |
| 2 | PŘ - Zákon č. 361/2000 ... - jízda bez ochranné přilby | 2 |
| 3 | PŘ - Zákon č. 361/2000 ... - jízda na kole bez osvětlení | 2 |
| 4 | PŘ - Zákon č. 361/2000 ... - jízda na kole po chodníku | 1 |
| 5 | PŘ - Zákon č. 361/2000 ... - porušení zákazu vstupu chodců | 1 |
| 6 | PŘ - Zákon č. 361/2000 ... povinnost - stání a zastavení | 26 |
| 7 | PŘ - Zákon č. 361/2000 ... parkovišti (mimo O1 a karet ZPS) | 7 |
| 8 | PŘ - Zákon č. 361/2000 ... parkovišti pro karty ZPS | 2 |
| 9 | PŘ - Zákon č. 361/2000 ... bez zaplacení parkovacího poplatku | 222 |
| 10 | PŘ - Zákon č. 361/2000 ... chodníku kde to není DZ povoleno | 30 |
| 11 | PŘ - Zákon č. 361/2000 ... a zastavení - stání v křižovatce | 30 |
| 12 | PŘ - Zákon č. 361/2000 ... zóně mimo vyznačená parkoviště | 7 |
| 13 | PŘ - Zákon č. 361/2000 ... a zastavení - stání v protisměru | 21 |
| 14 | PŘ - Zákon č. 361/2000 ... a zastavení - stání v zákazu stání | 57 |
| 15 | PŘ - Zákon č. 361/2000 ... - stání v zóně zákazu stání | 177 |
| 16 | PŘ - Zákon č. 361/2000 ... nákladní vozidla (22:00-6:00 hod.) | 2 |
| 17 | PŘ - Zákon č. 361/2000 ... nebo na přejezdu pro cyklisty | 11 |
| 18 | PŘ - Zákon č. 361/2000 ... - stání vozidlem ve vjezdu | 9 |
| 19 | PŘ - Zákon č. 361/2000 ... v pěší zóně mimo vyznačený čas | 7 |
| 20 | PŘ - Zákon č. 361/2000 ... nebo stání v zákazu zastavení | 59 |
| 21 | PŘ - Zákon č. 361/2000 ... - porušení DZ průjezd zakázán | 1 |
| 22 | PŘ - Zákon č. 361/2000 ... - vjezd - porušení zákazu vjezdu | 71 |
| 23 | PŘ - Zákon č. 361/2000 ... zákazu vjezdu - jednosměrka | 3 |
| 24 | PŘ - Zákon č. 361/2000 ... zákazu vjezdu pro nákladní vozidla | 4 |
| Celkem | | 1054 |

Zdroj: Městská policie Krnov

Na výše uvedeném obrázku vidíme podrobný seznam dopravních přestupků evidovaných městskou policií v Krnově.



Obrázek 63 – Přečiny vykrádání vozidel Krnov



Zdroj: Městská policie Krnov

Na obrázku vidíme údaj o přečinech projednaných městskou policií týkajících se vykrádání vozidel – nejvíce skutků se událo v místě označeném zelenou barvou teplotní mapy na parkovišti u Kauflandu a na dalších místech s fialovou barvou.



Obrázek 64 – Kde by občané uvítali kamerový bod městské policie



Zdroj: vlastní zpracování, pocitová mapa města Krnov - parkování

Zde se občané obávají vykrádání vozidel a uvítali by kamerové systémy. V místech, kde se potká obava s reálnými skutky, je vhodné instalovat kamerové body pro spokojenost občanů.

Nejvíce frekventované body:

- 1/ parkoviště u autobusového nádraží
- 2/ parkoviště u Kauflandu



4.3.4 Terénní šetření

V rámci Koncepce statické dopravy Krnov bylo provedeno také terénní šetření, které probíhalo v předem vytipovaných lokalitách, v různých časech i různých dnech. Odborní pracovníci počítali v těchto lokalitách obsazenost parkovišť.

Data byla zanesena do souhrnných tabulek.

Tabulka 7 - terénní měření - všední dny 21. 10. 2019

| Lokalita | Počet parkovacích míst | Počet volných parkovacích míst – odpolední hodiny | Počet volných parkovacích míst – večerní hodiny |
|--|------------------------|---|---|
| <i>Hlavní náměstí</i> | 108 | 64 | 56 |
| <i>Nemocnice</i> | 83 | 21 | 34 |
| <i>Poliklinika</i> | 104 | 22 | 26 |
| <i>Seifertova/Jiráskova</i> | 64 | 25 | 20 |
| <i>Budovatelů</i> | 106 | 14 | 6 |
| <i>Rooseveltova</i> | 122 | 62 | 41 |
| <i>Sídlíště Pod Cvilínem</i> | 746 | 257 | 154 |
| <i>Nádražní</i> | 70 | 25 | 33 |
| <i>U nových staveb</i> | 49 | 8 | 22 |
| <i>Bod 13</i> | 20 | 8 | 5 |
| <i>parkoviště k Můstku</i> | 92 | 30 | 20 |
| <i>autobusové nádraží</i> | 180 | 91 | 84 |
| <i>Lidl</i> | 95 | 60 | 57 |
| <i>Lázně</i> | 9 | 4 | 2 |
| <i>křižovatka ulic Opavská a 9. května</i> | 26 | 4 | 15 |

Zdroj: vlastní zpracování, zdroj dat: vlastní měření



Tabulka 8 - terénní měření - víkend 5. 10. 2019

| Lokalita | Počet parkovacích míst | Počet volných parkovacích míst – odpolední hodiny | Počet volných parkovacích míst – večerní hodiny |
|--|------------------------|---|---|
| <i>Hlavní náměstí</i> | 108 | 54 | 60 |
| <i>Nemocnice</i> | 83 | 51 | 34 |
| <i>Poliklinika</i> | 104 | 53 | 52 |
| <i>Seifertova/Jiráskova</i> | 64 | 18 | 22 |
| <i>Budovatelů</i> | 106 | 18 | 12 |
| <i>Rooseveltova</i> | 122 | 27 | 27 |
| <i>Sídlíště Pod Cvilínem</i> | 746 | 146 | 132 |
| <i>Nádražní</i> | 70 | 23 | 30 |
| <i>U nových staveb</i> | 49 | 8 | 10 |
| <i>Bod 13</i> | 20 | 9 | 13 |
| <i>parkoviště k Můstku</i> | 92 | 60 | 33 |
| <i>autobusové nádraží</i> | 180 | 105 | 70 |
| <i>Lidl</i> | 95 | 75 | 35 |
| <i>Lázně</i> | 9 | 5 | 2 |
| <i>křižovatka ulic Opavská a 9. května</i> | 26 | 21 | 20 |

Zdroj: vlastní zpracování, zdroj dat: vlastní měření

Tabulka 9 - terénní měření - všední den 14. 11. 2019

| Lokalita | Počet parkovacích míst | Počet volných parkovacích míst – půlnoc |
|------------------------------|------------------------|---|
| <i>Hlavní náměstí</i> | 108 | 85 |
| <i>Nemocnice</i> | 83 | 56 |
| <i>Poliklinika</i> | 104 | 50 |
| <i>Seifertova/Jiráskova</i> | 64 | 5 |
| <i>Budovatelů</i> | 106 | 3 |
| <i>Rooseveltova</i> | 122 | 6 |
| <i>Sídlíště Pod Cvilínem</i> | 746 | 18 |
| <i>Nádražní</i> | 70 | 26 |
| <i>U nových staveb</i> | 49 | 8 |



| | | |
|--|-----|-----|
| Bod 13 | 20 | 1 |
| parkoviště k Můstku | 92 | 42 |
| autobusové nádraží | 180 | 151 |
| Lidl | 95 | 88 |
| Lázně | 9 | 9 |
| křižovatka ulic Opavská a 9. května | 26 | 11 |

Zdroj: vlastní zpracování, zdroj dat: vlastní měření

Na základě terénního šetření byla vypočítána obsazenost parkovišť v různých časech i dnech. Můžeme pozorovat, že v žádném území nebylo zcela zaplněné parkoviště. Je ale také nutné brát ohled na docházkovou vzdálenost.

Profil obsazenosti parkovacích míst je v různých časech odlišný. O půlnoci je měření v obytných oblastech nejvíce průkazné, a to z toho důvodu, že většina rezidentů je již ve svých domovech. V průběhu dne jsou občané v práci, na návštěvách, na nákupech a jiných cestách. Jsou tedy více obsazená veřejná parkoviště, centrum, nemocnice a další veřejné lokality.

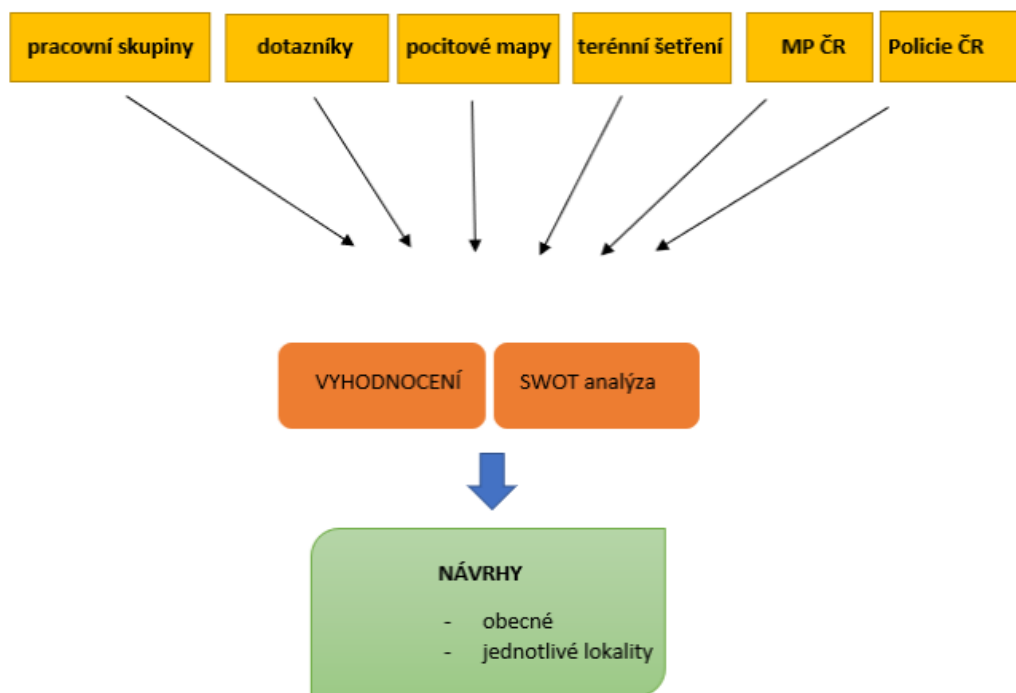
Ve všech měřeních můžeme identifikovat lokality, které vykazují největší obsazenost. Jsou to především sídliště v ulicích Budovatelů, Rooseveltova, SPC, Seifertova a Jiráskova. Mezi veřejné oblasti, kde je nejhorší situace statické dopravy můžeme zařadit vlakové nádraží a nemocnici.



4.4 Vyhodnocení současného stavu

Na základě všech výše provedených analýz byly vytipovány oblasti, ve kterých budou navrženy vhodné typy řešení.

Obrázek 65 - vyhodnocení



Zdroj: vlastní zpracování

Hlavní problémové okruhy současného stavu:

- **Lokální nedostatek** většiny parkovacích kapacit, a to bez rozdílu typu či charakteru, až na drobné výjimky.
- Chybí **ucelenost Zóny regulovaného stání**, v okolí zpoplatněných stání logicky dochází k přeplněnosti ostatních parkovacích ploch.
- Rezidenti s trvalým bydlištěm ve vymezeném území trpí nedostatkem parkovacích kapacit převážně po čas pracovního dne z důvodu živelného dlouhodobého návštěvnického a zaměstnaneckého parkování.
- Nadlimitní množství výskytu parkování **v rozporu se zákonem** č. 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích.



- Absence lokalit záchytného typu.
- Vysoký výskyt vozidel **zaměstnaneckého rázu**.

4.5 SWOT analýza

Tabulka 10 - SWOT analýza

| SILNÉ STRÁNKY (S) | SLABÉ STRÁNKY (W) |
|---|---|
| Dostatečný počet parkovacích míst v centru a jeho okolí | Nedostatečné řešení parkování rezidentů v centru města a přilehlém okolí |
| Dostatečná kapacita pro návštěvníky centra města a nabídka parkovacích ploch | Nedostatečné vyznačení na komunikacích ve víceposchodové zástavbě |
| | Docházková vzdálenost 200 – 500m |
| | Absence koncepce statické dopravy a regulace poptávky |
| | Současný systém placeného stání nereguluje poptávku po parkovacích místech |
| PŘÍLEŽITOSTI (O) | HROZBY (T) |
| Zvýšení počtu parkovacích ploch organizačními opatřeními a méně náročnými stavebními úpravami | Stupeň automobilizace se může do 10 let zvýšit až o 37% |
| Zvýšení počtu parkovacích míst výstavbou parkovacích domů či nástaveb | Parkování vozidel na komunikacích s nedostatečnou šířkou komplikuje obsluhu území a dostupnost složek IZS |
| Komplexní řešení systému dopravy v klidu, regulace poptávky | Neochota uživatelů připustit, že parkování je služba, která může být v rámci regulace zpoplatněna |

Zdroj: vlastní zpracování



5. NÁVRHOVÁ OPATŘENÍ

5.1 Možné typy inovace parkování – obecně

1. Zásada číslo 1 - správná dopravní funkce

- Vymezený prostor musí podléhat **jednotnému** režimu pro parkování a odstavování vozidel, přičemž je žádoucí, aby tento režim byl co nejjednodušší a vyvážený.
- Je vhodné pokusit se o zrovnoměnění přístupu návštěvnické klientely do co největšího prostoru. Toto není o jejich preferencích nýbrž o zachování pohodlného přístupu k hlavním aktivitám, aby návštěvníci neutíkali pryč z centra města.
- Minimalizovat počet metod regulace, tj. v praxi zachovat následující:
 - o Zachovat a rozšířit možnosti pro **návštěvnické** parkování.
 - o Zřídit regulaci parkování pomocí vyhrazených úseků místních komunikací pro **rezidenty a abonenty**, případně ji vybalancovat dle aktuálních místních potřeb.
- Naopak zásadně změnit následující dopravní prvky:
 - o Zamezit a postupně rušit zřizování **trvale vyhrazených** míst pro konkrétní vozidla či firmy. Tento prvek nevhodně ovlivňuje chování celých lokalit. Doporučujeme tudíž cenovou úpravu a vyhrazená místa realizovat pouze ve veřejném zajmu, a s co největší citlivostí.
- Stavebně technická opatření by měla doplňovat výše uvedené dopravní teze. Je nesporné, že kvalitně vyznačený a upravený prostor působí pozitivně i ve smyslu jeho respektování. Proto je žádoucí:
 - o Rozšiřovat chodníky a stezky pro cyklisty na úkor parkovacích míst a vozovky, o opticky zvětšovat rozměry parkovacích míst použitím normy pro skupinu O2 - plošně s důrazem zejména pro průjezdní a distribuční vnitroměstské lokality.

2. Zásada číslo 2 - parkování je městskou aktivitou veřejného zájmu

Město by mělo přijmout **závaznou koncepci řešení a rozvoje dopravy** v klidu, která stanoví základní teze pro další rozvoj parkovacího systému. V těchto tezích by se město mělo přihlásit k následujícím závazkům:

- město se bude snažit maximální počet parkovacích aktivit udržet pod svou kontrolní strukturu,
- město stanoví **jedinou právní osobu** jakožto provozovatele a investora celoměstského parkovacího systému,
- město bude prosazovat a realizovat nezbytné **dopravně technické opatření**,



- město využije svých možností k **vynucení pořádku** v parkovacím systému,
- město využije výnosů z parkovacího systému plynoucích opětovně na jeho **další rozvoj**, a to podobu minimálně 20 let,
- město vytvoří takové podmínky pro návštěvy, aby se opět rády vracely do Krnova.

3. Zásada číslo 3 - vyvážená funkce regulační a ekonomická

Kvalitní parkovací systém plní dva základní cíle:

- **Regulační** - řídí a zajišťuje distribuci parkujících dle aktuálních potřeb
- **Ekonomický** - každý finanční systém si sebou nese ekonomické výnosy

Pokud město přijme koncepci řešení a rozvoje dopravy v klidu, bude na nejlepší cestě k vybudování vyváženého parkovacího systému. Takto postavený systém umožní z jeho výnosů **financovat rozvojové aktivity** v oblasti dopravy v klidu:

redukci pouličního parkování, a naopak výstavbu parkovacích objektů, které budou „odsávat“ vozidla z místních komunikací,

- implementaci moderních informačních technologií - bezhotovostní platby, navigační informační systémy,
- distribuci do rozvojových projektů sídlištního parkování.

4. Zásada číslo 4 - naším cílem je „Car Free City“

“CAR FREE CITY” - volně přeloženo “město bez aut” - je souhrn nejnovějších trendů přístupu k řešení parkování, jakožto jednoho z největších problémů dneška. První projekty CFC se začaly objevovat v Evropě v první polovině devadesátých let, přičemž je na místě konstatovat, že Evropa se ve velké většině případů snažila řešit parkovací problematiku systematicky v průběhu posledních čtyř desetiletí a není zatížená nevhodnými komunistickými projekty minulé epochy, jako většina českých měst.

Základní motivy „CAR FREE CITY“ jsou:

- **Zklidnění** individuální automobilové dopravy v centru měst ve prospěch pěší, cyklistické a hromadné dopravy.
- Vybudování každého nového parkovacího domu je doprovázeno rušením povrchového parkování v nejbližším okolí.
- Povrchové parkování je finančními nástroji regulováno, přičemž v praxi se v těchto projektech ponechává na ulicích místo pouze pro krátkodobé parkování s maximální dobou stání do 2 hod.
- Do komunikační sítě center měst je poté nevýhodné vjíždět na střední a delší dobu, neboť časově srovnatelný pobyt v garážích je ekonomicky násobně výhodnější.



- Pro města - samosprávné subjekty, je silně žádoucí preferovat pořádek ve městě a rozvíjet jeho atraktivitu, nejen ve smyslu obchodně administrativním, ale zejména turistickém, návštěvnickém a oddechovém.

5.1.1 Zóna placeného stání

Zóny placeného stání jsou jedinečný nástroj pro regulaci parkování ve městech. Prostřednictvím placeného parkování lze regulovat počet parkujících vozidel a tím přímo ovlivnit atraktivitu centra města.

Historická centra měst, která neumožňují zvýšení parkovací kapacity nebo kde jsou preferovány pěší zóny, potřebují vyřešit problém s nedostatkem parkovacích míst. Toto není vždy nutné řešit stavbou drahých parkovacích domů. V mnoha případech postačuje lepší organizace dopravy, zvýšení rotace parkujících vozidel, zlepšení navigačního systému dopravního značení, reorganizace parkovacích zón nebo úprava parkovacích tarifů.

Zóna placeného stání je v Krnově zastoupena v centru města na Hlavním náměstí a u Polikliniky Krnov. Současný systém placení, kdy je první půl hodina zdarma a zbylé hodiny účtovány částkou 10 Kč/h navrhujeme změnit. Vhodné by bylo zavést první 2 hodiny zdarma, následující hodinu za 10 Kč/h a každou další zpoplatnit částkou 20 Kč/h. Tento systém bude pro občany dostačující pro vyřízení potřebných záležitostí v obou oblastech a zároveň si zachová svůj regulační charakter a zamezí parkování rezidentům či zaměstnancům, kterým se dlouhodobé stání nevyplatí. Zvýšení času, který není zpoplatněný, vyřeší parkování nerezidentů v přilehlých ulicích.

5.1.2 Abonentní parkování

Abonentem je právnická nebo fyzická osoba, která provozuje vozidlo za účelem podnikání podle zvláštního právního předpisu, která má sídlo nebo provozovnu ve vymezené oblasti. Dále fyzická osoba, která je vlastníkem nemovitosti ve vymezené oblasti. Abonent parkuje v PO v režimu § 23, odstavec 1., písm. c) zákona č. 13/1997 Sb.

Jedná se o základní parkovací oprávnění, které může být mezi uživateli přenosné i nepřenosné a které je zpoplatněné.

V rámci abonentního stání jsou využívány zóny. Tento typ parkování doporučujeme využít v centru města.



5.1.3 Rezidentské zóny

V § 23 zákona č. 13/1997 Sb. je stanovena možnost zřídit tzv. **zóny placeného stání**, tedy takové, ve kterých každý může stát po zaplacení peněžní částky. Týká se také tzv. **rezidentských zón**, tedy zjednodušeně řečeno těch, ve kterých mohou stát jen osoby s trvalým bydlištěm v daném místě (rezidenti) a podnikatelé, kteří zde podnikají nebo osoby zde vlastníci nemovitost (abonentí).

Je vysoce pravděpodobné, že parkovacích zón bude v budoucnu přibývat. Roste počet automobilů a počet volných prostor není neomezený, tím spíše ne ve městech. Parkovací zóny skutečně mohou přispět ke zlepšení dopravní situace v centrech (velkých) měst, mohou motivovat lidi k využívání hromadné dopravy a celkově je přinutit více přemýšlet o tom, zda je nutné jezdit pouze autem a nevyužít jiné způsoby přepravy. Mohou také zajistit rezidentům nebo abonentům, aby vůbec zaparkovat mohli. K užití zón by ale mělo docházet **jen v situacích, kde skutečně budou sloužit k regulaci (organizování) dopravy** a pokud zároveň neohrozí veřejný zájem, kterým je mimo jiné bezpečnost a plynulost dopravy, jak to předpokládá zákon.

Rezidentské zónování je možné regulovat nejen pro centra, ale také pro frekventovaná sídliště. V centru sídliště, kde je hustota obyvatel největší a kde je nejhorší situace statického parkování je možné vytvořit centrální zónu, která bude zpoplatněna. Na tuto zónu bude navazovat další, levnější zóna a zdarma bude možné zaparkovat na okrajích sídliště. Tento systém má především regulační charakter a nutí tak rezidenty k prodloužení docházkové vzdálenosti či zaplacení poplatku za možnost parkovat u svého vchodu.

Rezidentské zónování není ve městě Krnov potřeba momentálně řešit. S narůstajícím počtem automobilů a s ním spojeným úbytkem parkovacích míst, bude v budoucnu toto inovativní řešení vhodné.

5.1.4 Parkovací nástavba

Jedná se o stavební úpravy stávajícího parkoviště a o nástavbu nadzemní parkovací plochy. Stavba pak nadále slouží jako parkoviště pro osobní motorová vozidla. Tento typ parkovací plochy není doporučen z důvodu nepoměru mezi vzniklými parkovacími místy a náklady na stavbu. Nově vzniklá plocha by neznamenal 100% nárůstu počtu parkovacích míst, ale pouze 50%.



5.1.5 Parkovací domy

Zatímco podzemní parkoviště musí splňovat mnoho legislativních podmínek, jejichž realizace je velmi nákladná, nadzemní parkovací domy mají dvoj - i trojnásobně nižší náklady na výstavbu i provoz. Místo vzduchotechniky využívají přirozené proudění vzduchu, mohou disponovat pokročilými systémy pro sběr a zachytávání dešťové vody či sluneční energie. Jejich součástí může být plně automatický parkovací systém, ale také čerpací stanice či mycí linka. Investor tak získá stejný či vyšší počet parkovacích míst s možností pronajmout část prostoru komerčním subjektům. Municipality zpravidla podobná chytrá řešení podporují, jak ukazuje projekt Euregio. Euregio je společný projekt všech euroregionů česko-polského příhraničí. Návratnost celé takové investice je tak zpravidla rychlá. Mnohá velká města u nás už o výstavbu APD (automatizovaných parkovacích domů) projevují zájem. Příkladem je Praha či Brno. Současné konvenční vjezdové parkovací domy a velká vnější parkoviště v centrech totiž představují mohutné bodové zdroje až šestkrát větších rakovinotvorných, toxických a mutagenních emisí. Řešení v podobě budování APD a v komplexním pojetí parkingu ve městech by mělo zahrnout také nižší, a tedy i přitažlivější výši poplatků za parkování v APD, než jaká je stanovena na vnějším parkovišti.

Pro činnost automatizovaných parkovacích domů (APD) je zásadní:

- nepřítomnost řidičů a jejich spolucestujících či jakýchkoli dalších osob uvnitř APD;
- veškeré operace s vozidly při parkování i při výjezdu se provádějí s vypnutými motory;

APD je účelné dislokovat do míst s největší frekvencí pohybu vozidel při jejich parkování, což zajistí i rychlou návratnost investice. Poznané frekvenci pohybu vozidel pro danou lokalitu musí odpovídat i volba optimálního systému a typu APD, které různí výrobci nabízejí. **Požadavek rychlosti odbavování vozidel v čase v APD pro příslušnou lokalitu se považuje za jedno z hlavních kritérií.**

Parkovací objekty jsou definovány podmínkami, které představují veřejnou infrastrukturu řešící technickou vybavenost města v oblasti systému statické dopravy. Jsou určeny především pro naplnění potřeb rezidentů a dále pro návštěvníky města (parkování vozidel v systému PR a PG).

Podmínky na řešení parkovacích domů jsou programově zaměřené na dosažení uživatelské příjemnosti, kultivovaného stavebního řešení, na jednotnost a flexibilitu stavebně konstrukčních řešení, na nenáročný provoz a údržbu a vstřícnost k životnímu prostředí.

Provoz objektu zajišťuje organizátor dopravy v klidu.

Mezi základní podmínky výstavby parkovacích domů patří jednoduchá indispozice, přehledný vnitřní prostor, kvalitní architektonické řešení, komfortnost parametrů dopravního řešení, flexibilita



konstrukčního systému a dodržení předem stanovených požadavků na technická zařízení budov. Je nutné mít ucelený a jednoduchý odbavovací, platební a orientační systém.

Parkovací dům doporučujeme v ulici Rooseveltova, kde jej budou moci využívat rezidenti, ale také návštěvníci blízkého Zimního stadionu Krystal.

Výše zpoplatnění je v kompetenci města, navrhujeme však maximální částku 500kč/měsíc, a to především z toho důvodu, že předchozí studie vypracované v rámci jiných projektů dokazují, že pokud částka převyšuje 700 Kč, občané pak volí levnější variantu a parkují tak v přilehlém okolí a oblastech, kde dochází k přeplnění a nelegálnímu parkování. Dalším důsledkem je nedostatečné využití parkovacího domu, čímž klesá i finanční návratnost.

5.1.6 K+R (Kiss+Ride)

Místa pro krátkodobé zastavení typu „polib a jed“ (Kiss+Ride). Tento typ parkovacích míst je vhodné umístit u mateřských škol. Zastavení na těchto značkách je časově omezené. Tento časový úsek je ale dostatečný pro odbavení dětí v mateřských školách.

Obrázek 66 - Kiss and Ride (PŘÍKLAD PARKOVÁNÍ Z JINÉHO MĚSTA)



Zdroj: vlastní zpracování



Obrázek 67 - Kiss and Ride



Zdroj: vlastní zpracování

5.2 Návrhy řešení situace obecně

Zóny placeného stání se nachází na Hlavním náměstí v centru města Krnov a u Polikliniky Krnov. Doporučujeme změnu doby placení, především kvůli účelovosti.

Změna se týká především **úpravy systému placeného parkování**. Půl hodina je nedostačující a z toho důvodu uživatelé parkují v přilehlých ulicích. V centru města je dostatečné množství parkovacích kapacit, avšak přilehlé ulice jsou přeplněné, dochází k nelegálnímu parkování a problémům v plynulém provozu.

Návrh na pokrytí poptávky parkování a odstavování vozidel obsahuje návrh dostavby (resp. pokrytí) chybějících stání jak z hlediska územního, tak z hlediska funkčního a organizačního.

Vlastní organizování pak může vycházet ze stávajícího uspořádání jako zóna se zákazem stání, v níž mohou být uplatněny stávající prvky regulace parkování, což jsou např. zpoplatněná stání pro krátkodobé parkování. Do systému lze rovněž zakomponovat další stávající zpoplatněné plochy pro krátkodobé parkování, avšak musí dojít k celkovému provázání a sladění s komplexním organizováním území. Tyto organizační prvky doporučujeme doplnit např. o parkovací karty pro obyvatele, které



budou zajišťovat územní ochranu bydlicích a dále karty pro podnikající fyzické a právnické osoby zahrnuté do segmentu zastupitelnosti. Vhodným prvkem systému je také nezpoplatněné krátkodobé parkování řešené jako součást zastupitelnosti s časovou a územní regulací. Důležitou podmínkou systému statické dopravy je jeho otevřenost z hlediska koncepce tvorby nabídky. Musí být samozřejmostí, že součástí společné nabídky budou také objekty podnikatelské sféry.

Systém placeného stání na parkovací kotouč doporučujeme zavést u Nemocnice Krnov, kde tento systém zamezí rezidentnímu i zaměstnaneckému stání a bude tak regulovat počet parkovacích míst. Bylo by vhodné zde vytvořit také parkoviště pro zaměstnance nemocnice. Navrhujeme tedy především rozšíření parkovací plochy změnou územního plánu na přilehlých pozemcích ZP obce Krnov. Dále navrhujeme zavedení systému parkovacího kotouče. Tento systém placeného parkování zastoupí regulační funkci parkoviště. Optimální systém je zavést první 2 hodiny zdarma, následující hodinu za 10kč/h a každou další zpoplatnit částkou 20 kč/h.

Parkovací a odstavná stání se mají v kompaktní zástavbě bytového i nebytového charakteru umísťovat především pod terénem, a to jak pod stavbami, tak pod volnými plochami, pod veřejným prostranstvím, náměstím, parkem a dále ve vícepodlažních garážích nadzemních i podzemních podle ČSN 73 6058. Odstavné a parkovací plochy a garáže pro osobní automobily se doporučuje dle normy ČSN 73 6110 umísťovat tak, aby docházkové vzdálenosti byly nejvýše do 300m.

Jako nejproblémovější místo statické dopravy v Krnově se jeví oblast ulic Budovatelů/Rooseveltova, na kterou navazuje Zimní stadion Krystal. Zde doporučujeme **parkovací dům**, třípatrový či čtyřpatrový. Tento parkovací dům by měl zasahovat pouze 2/3 plochy původního parkoviště, především s ohledem na obyvatele okolních domů. Ze zbylé třetiny navrhujeme vytvořit zelenou zónu.

Parkování K+R doporučujeme před mateřskými školami, kde tak bude umožněno bezpečně odbavit děti.

V ostatních lokalitách se jedná o vybudování parkovacích ploch přeznačením, zlegalizováním či již zmíněnou úpravou dopravy.

Některá nová parkovací místa v této koncepci jsou řešena na úkor zeleně. Tento důsledek je možné zmírnit pomocí parkovacích dlaždic, které vsakují vodu. Dalším řešením je za každé dvě parkovací místa vsadit strom, který částečně nahradí funkci zeleně v dané oblasti, viz foto.

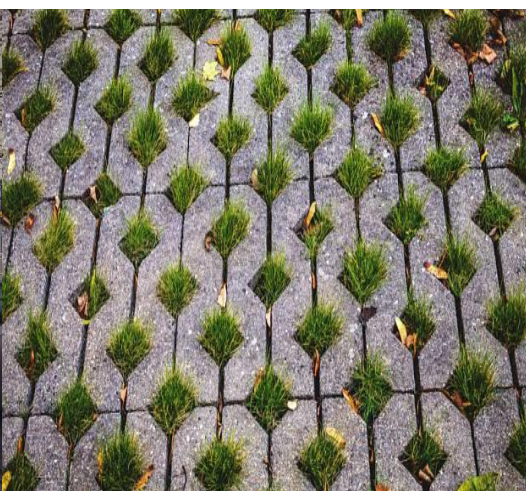


Obrázek 68 - typ parkovacích míst



Zdroj: vlastní zpracování

Obrázek 69 - parkovací dlaždice



Zdroj: vlastní zpracování

5.3 Návrhy řešení situace v jednotlivých lokalitách

Ze všech uvedených analýz a z nich vyplývajících vyhodnocení byly vybrány nejvíce problémové lokality v rámci statického parkování. Dále jsou uvedeny návrhy řešení těchto konkrétních lokalit.

Obrázek 70 - problémové lokality




Zdroj: vlastní zpracování, zdroj dat: googlemaps.cz



5.3.1 Oblast 1

Tabulka 11 - návrh C1

| | |
|---|--|
|  | Vymezení oblasti: Hlavní náměstí |
| | Charakter: centrum města s převahou administrativní, turistické a komerční funkce |
| | Návrh řešení: úprava doby systému placeného parkování |
| | Dopady řešení: dostatečný čas pro potřebnou obslužnost uživatelů, uživatelé nebudou blokovat přilehlé ulice |

Zdroj: vlastní zpracování

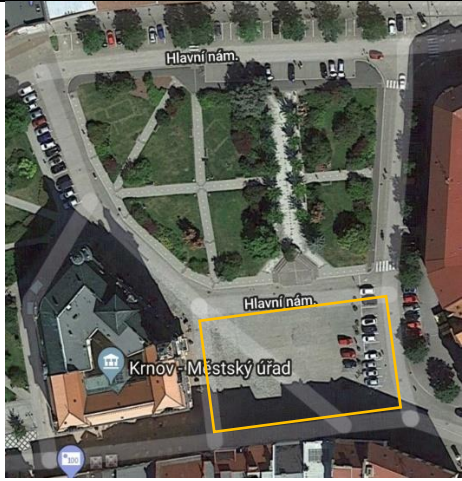
Tabulka 12 - návrh C2

| | |
|---|--|
|  | Vymezení oblasti: Hlavní náměstí |
| | Charakter: centrum města s převahou administrativní, turistické a komerční funkce |
| | Návrh řešení: vytvoření parkovacích abonentních stání |
| | Dopady řešení: zaměstnanecké parkovací místo před firmami v centru zabrání zaměstnaneckému parkování v přilehlých uličkách centra města |

Zdroj: vlastní zpracování



Tabulka 13 - návrh C3

| | |
|---|---|
|  | Vymezení oblasti: Hlavní náměstí |
| | Charakter: centrum města s převahou administrativní, turistické a komerční funkce |
| | Návrh řešení: represivní dohled městské policie v přílehlých uličkách a zvýšení počtu parkovacích míst před městským úřadem Krnov Dopady řešení: uživatelé budou více motivováni k využívání systému placeného parkování, navýšením počtu parkovacích míst bude dostatečný prostor pro parkování |

Zdroj: vlastní zpracování

5.3.2 Oblast 2

Tabulka 14 - návrh N1

| | |
|---|---|
|  | Vymezení oblasti: I.P.Pavlova |
| | Charakter: nemocnice, zdravotní péče, sociální služby |
| | Návrh řešení: změnou územního plánu na ploše ZP vytvořit parkovací místa za použití parkovacích dlaždic Dopady řešení: parkovací dlaždice mají funkci přirozeného zadržování vody, zvýšení počtu parkovacích stání |

Zdroj: vlastní zpracování



Tabulka 15 - návrh N2

| | |
|--|--|
| | Vymezení oblasti: I.P.Pavlova |
| | Charakter: nemocnice, zdravotní péče, sociální služby |
| | Návrh řešení: zavést systém placeného parkování – parkovací kotouč |
| | Dopady řešení: regulací se zamezí parkování rezidentů i zaměstnanců firmy KOS |

Zdroj: vlastní zpracování

Poznámka: vzhledem k technickým parametrům a ke spokojenosti občanů byl v této lokalitě dopravním expertem parkovací dům vyhodnocen jako nežádoucí.

5.3.3 Oblast 3

Tabulka 16 - návrh P1

| | |
|--|--|
| | Vymezení oblasti: náměstí Hrdinů |
| | Charakter: zdravotní péče, sociální služby |
| | Návrh řešení: úprava doby systému placeného parkování |
| | Dopady řešení: dostatečný čas pro potřebnou obslužnost uživatelů, uživatelé nebudou blokovat přilehlé ulice |

Zdroj: vlastní zpracování



5.3.4 Oblast 4

Tabulka 17 - návrh S/J 1

| | |
|--|--|
| | Vymezení oblasti: ulice Seifertova, ulice Jiráskova |
| | Charakter: lokalita s víceposchodovými bytovými domy, funkce bydlení, MŠ |
| | Návrh řešení: upravit a rozšířit stávající parkovací kapacity do plochy zeleného pásu |
| | Dopady řešení: navýšení parkovací kapacity |

Zdroj: vlastní zpracování

Tabulka 18 - návrh S/J 2

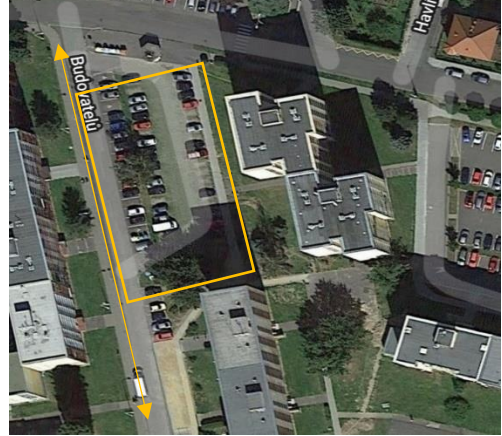
| | |
|--|--|
| | Vymezení oblasti: ulice Seifertova, ulice Jiráskova |
| | Charakter: lokalita s víceposchodovými bytovými domy, funkce bydlení, MŠ |
| | Návrh řešení: vybudování dvou parkovacích míst pro parkování K+R v čase od 6:00 do 8:00h |
| | Dopady řešení: tato dvě místa bude možné využít pro bezproblémové parkování při odvedení dětí do MŠ |

Zdroj: vlastní zpracování



5.3.5 Oblast 5

Tabulka 19 - návrh B/R 1

| | |
|---|---|
|  | Vymezení oblasti: ulice Budovatelů, ulice Rooseveltova |
| | Charakter: lokalita s víceposchodovými bytovými domy, funkce bydlení, MŠ |
| | Návrh řešení: vyznačení parkovacích kapacit |
| | Dopady řešení: navýšení parkovacích kapacit |

Zdroj: vlastní zpracování

Tabulka 20 - návrh B/R 2

| | |
|---|---|
|  | Vymezení oblasti: ulice Budovatelů, ulice Rooseveltova |
| | Charakter: lokalita s víceposchodovými bytovými domy, funkce bydlení |
| | Návrh řešení: vybudování parkovacího domu |
| | Dopady řešení: navýšení parkovacích kapacit |

Zdroj: vlastní zpracování



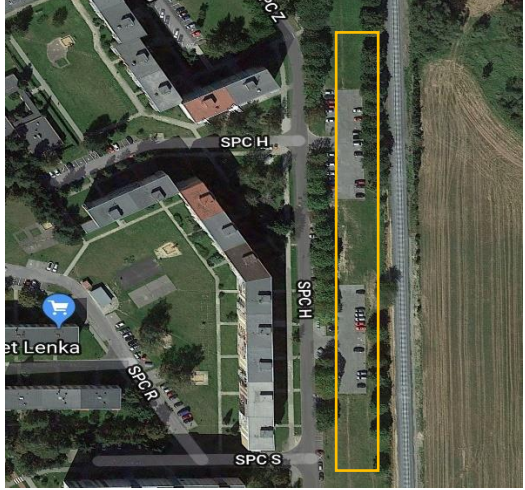
5.3.6 Oblast 6

Tabulka 21 - návrh SPC1

| | |
|---|--|
|  | Vymezení oblasti: sídliště Pod Cvilínem |
| | Charakter: lokalita s víceposchoďovými bytovými domy, funkce bydlení, MŠ, ZŠ |
| | Návrh řešení: upravit, vyznačit a rozšířit stávající parkovací kapacity do plochy zeleného pásu, zlegalizovat parkovací plochy a upravit dopravní značení |
| | Dopady řešení: navýšení parkovacích kapacit, zpomalení provozu |

Zdroj: vlastní zpracování

Tabulka 22 - návrh SPC 2

| | |
|---|---|
|  | Vymezení oblasti: sídliště Pod Cvilínem |
| | Charakter: lokalita s víceposchoďovými bytovými domy, funkce bydlení, MŠ, ZŠ |
| | Návrh řešení: rozšíření parkoviště o nevyužitou zelenou plochu ZX přímo navazující na parkoviště (parkoviště mezi SPC E a SPC F a spojení parkovacích ploch za SPC G a SPC H), vybudovat kamerový systém |
| | Dopady řešení: navýšení parkovacích kapacit, zvýšení bezpečnosti |

Zdroj: vlastní zpracování

Poznámka: vzhledem k technickým parametrům a ke spokojenosti občanů byl v této lokalitě dopravním expertem parkovací dům vyhodnocen jako nežádoucí.



5.3.7 Oblast 7

Tabulka 23 - návrh VN1

| | |
|---|--|
|  | Vymezení oblasti: ulice Nádražní |
| | Charakter: vlakové nádraží |
| | Návrh řešení: upravit, vyznačit a rozšířit stávající parkovací kapacity, zlegalizovat parkovací plochy a upravit dopravní značení |
| | Dopady řešení: navýšení parkovacích kapacit |

Zdroj: vlastní zpracování

Tabulka 24 - návrh VN 3

| | |
|---|--|
|  | Vymezení oblasti: ulice Nádražní |
| | Charakter: vlakové nádraží |
| | Návrh řešení: vytvoření parkoviště ve spolupráci s ČD, a.s |
| | Dopady řešení: navýšení parkovací kapacity |


Zdroj: vlastní zpracování

ČD Parking je projekt ČD, a.s. díky kterému jsou tvořena parkovací místa pro zákazníky ČD. Parkování platí pouze s jízdenkou ČD s výchozí stanicí v místě parkování. Volná místa jsou omezena kapacitou konkrétního parkoviště a je na nich nutné dodržovat provozní řád. Na většině parkovišť je zajištěno parkování zdarma a nonstop provoz.



5.3.8 Oblast 8

Tabulka 25 - návrh T1

| | |
|---|---|
|  | Vymezení oblasti: ulice Textilní |
| | Charakter: průmyslová zóna |
| | Návrh řešení: vytvoření parkovacích kapacit na levém chodníku |
| | Dopady řešení: navýšení parkovací kapacity především pro zaměstnance |

Zdroj: vlastní zpracování

5.3.9 Oblast 9

Tabulka 26 - návrh Z1

| | |
|---|---|
|  | Vymezení oblasti: ulice Petrovická |
| | Charakter: zimní stadion, sportoviště |
| | Návrh řešení: vybudování parkoviště, úprava terénu |
| | Dopady řešení: navýšení parkovací kapacity |

Zdroj: vlastní zpracování




Tabulka 27 - návrh Z2

| | |
|---|--|
|  | Vymezení oblasti: ulice Petrovická |
| | Charakter: zimní stadion, sportoviště |
| | Návrh řešení: rozšíření parkovacích kapacit na část zelené plochy |
| | Dopady řešení: navýšení parkovací kapacity |

Zdroj: vlastní zpracování

5.3.10 Oblast 10

Tabulka 28 - návrh SVČ 1

| | |
|---|---|
|  | Vymezení oblasti: ulice Dobrovského/ Cvilínská |
| | Charakter: volnočasové aktivity |
| | Návrh řešení: rozšíření parkoviště a vyznačení parkovacích kapacit |
| | Dopady řešení: navýšení parkovací kapacity |

Zdroj: vlastní zpracování

Poznámka: lokalita SVČ Krnov byla uvedena do řešení problémových lokalit na veřejném projednávání 5. 11. 2019.



5.4 Shrnutí návrhové části

5.4.1 Systém placeného parkování – parkovací automat

Na Hlavním náměstí a u Polikliniky Krnov navrhujeme změny systému placeného parkování. Neplacený časový úsek by měl být prodloužen, a to minimálně na 2 hodiny zdarma po dobu vyřizování záležitostí na úřadě a na poliklinice, které uvolní okolní ulice od vozidel návštěvníků. Od další započaté hodiny poplatek 20 Kč/h.

5.4.2 Vybudování parkovišť

Změnou územního plánu v oblastech u nemocnice (pozemek ZP ve vlastnictví obce) a v oblasti sídliště SPC (pozemek ZX ve vlastnictví obce) je vhodné rozšířit parkovací plochu o nevyužité zelené plochy přímo navazující na stávající parkoviště, doporučujeme použít parkovací dlaždice s funkcí přirozeného zadržování dešťové vody. V této oblasti SPC se doporučuje využití kamerového systému kvůli bezpečnosti a na parkovišti u nemocnice z části nově vzniklé parkovací plochy vytvořit zaměstnanecké parkování (zaměstnanci nemocnice Krnov).

V oblasti SVČ Krnov a u zimního stadionu Krystal navrhujeme vybudování menší parkovací plochy či její rozšíření.

5.4.3 Zpoplatněné parkování - parkovací kotouče

Navrhujeme zavedení zpoplatněného parkování v rámci parkovacích kotoučů, a to především na parkovišti u nemocnice. Vhodné by bylo zavést první 2 hodiny zdarma, následující hodinu za 10 Kč/h a každou další zpoplatnit částkou 20 Kč/h.

5.4.4 K+R – MŠ, nádraží

Vybudování parkovacích stání pro MŠ na vhodných pozemcích s možností krátkodobého parkování.

U mateřských škol vyznačit dvě místa pro parkoviště s parkovacím kotoučem s dodatkovou tabulkou od 6:00 do 8:00. Tato dvě místa bude možné využít pro parkování při odvedení dětí do MŠ v době od 6 do 8 hodin a mimo uvedený čas rezidenty. Pozn. Parkoviště K+R není vhodné, protože děti do MŠ nechodí samy a rodiče musí vystoupit.

Tento typ parkovacích míst doporučujeme využít také použít u vchodu do nádražní budovy – K+R.



5.4.5 Parkovací dům

Vybudování 3-4 patrového parkovacího domu na stávajícím parkovišti v ul. Rooseveltova. Parkovací dům by neměl zasahovat do více jak 2/3 rozlohy stávajícího parkoviště, především s ohledem na rezidenty. Ze zbylé 1/3 současné parkovací plochy doporučujeme vytvořit zelenou zónu. Parkovací dům navrhujeme zpoplatnit částkou 500 Kč/měsíc na vozidlo. Vyšší částky by již nemuseli uživatelé akceptovat a mohlo by hrozit nedostatečné využití parkovacího domu. Parkovací dům v tomto místě vyřeší situaci nejen v přilehlém sídlišti, ale také pro blízký Zimní stadion Krystal.

5.4.6 Úprava značení

Úprava dopravního značení pro parkování s cílem zvýšení počtu parkovacích míst.

Kompletní úprava dopravního řešení (např. stanovit vyhrazená místa pro parkování, zákaz parkování na rizikových místech, přeznačení, aj.) je nejméně nákladné řešení k přebudování terénu a navýšení parkovacích kapacit. Toto opatření navrhujeme téměř ve všech oblastech.

5.4.7 Opatření proti kriminalitě

- Parkoviště u autobusového nádraží – navrhujeme umístit kamerový bod + ceduli s informací – veřejné prostranství je střeženo kamerou se záznamem, záznamy využívá městská policie a Policie ČR.
- Parkoviště u Kauflandu - navrhujeme umístit kamerový bod, úprava veřejné zeleně (prořezávka nebo odstranění křovin) – zpřehlednění místa, zvýšení pocitu bezpečí a ochrany majetku.

5.4.8 Abonentní místa

Dalším návrhem je vytvoření míst pro jednotlivé obchody v centru města, např. 1-2 stání, která budou moci využívat jak zaměstnanci, tak návštěvníci a kde nebude doba časově omezená. Toto opatření zamezí zvýšenému počtu parkování zaměstnanců v přilehlých ulicích.

Doporučujeme zaměstnancům také využívat nezpлатněná parkování v okolí centra města.



6. PROJEDNÁNÍ A VYPOŘÁDÁNÍ PODMÍNEK

Dne 5. 11. 2019 proběhlo projednání analytické a návrhové části připravované koncepce statické dopravy. Přípomínky, které vzešly z těchto jednání, byly zpracovatelem prověřeny a případně zpracovány do závěrečné zprávy této koncepce.



7. ZÁVĚR

Zpracování koncepce statické dopravy přináší ve své analytické části poznatky o stavu dopravy v klidu ve městě Krnov, návazný návrh poté přináší zásadní koncepční kroky pro oblast dopravy, které by měly vést k dosažení stavu, kdy jednotlivé druhy dopravy budou vhodně využívány pro zlepšení dopravní obslužnosti města Krnov. Tím by současně mělo dojít i ke zvýšení kvality života ve městě, především pak v jeho historickém jádru a ve stávajících obytných zónách sídliště Pod Cvilínem a sídliště v ulicích Budovatelů a Rooseveltova.

Provedené průzkumy poskytly ve vybraných lokalitách informace o intenzitě využívání parkovacích kapacit ve vztahu k typu uživatelů a jejich chování v průběhu běžného pracovního dne mimo hlavní turistickou sezonu.

Získání a vypracování všech analytických podkladů poskytlo snímek charakterizující parkování a odstavování vozidel pro komplexní hodnocení statických a dynamických veličin dopravy v klidu. Základními prezentovanými údaji je tak nejenom kapacita a obsazenost vybraných parkovišť v různých časech i dnech, ale také rotace a pohyb parkujících vozidel a počet obyvatel v jednotlivých sledovaných oblastech. Obecným cílem koncepce statické dopravy ve městě Krnov je především uspokojivé řešení rezidentského parkování a parkování na veřejných místech (v centru, u nemocnice i v ostatních částech města) a přiměřené řešení návštěvnické a zaměstnanecké potřeby parkovat vozidla v závislosti na poloze řešené lokality v území. Směrem do centrálních částí musí být jasně patrná snaha města regulovat množství návštěvnických a zaměstnaneckých vozidel, případně zajistit díky placenému parkování vyšší obraty vozidel těchto kategorií. Dílčí cíle podporující systémové řešení navrhované koncepce statické dopravy jsou následující:

- Optimalizovaný a vyvážený systém placeného parkování/odstavování vozidel na Hlavním náměstí a u Polikliniky Krnov.
- Rozšíření parkovací plochy u nemocnice, zavést systém zpoplatněného parkování na kotouč. Vytvořit z části zaměstnanecké parkoviště.
- Vybudování parkovací plochy u vlakového nádraží ve spolupráci s ČD, a.s. a úprava a rozšíření současných parkovacích stání.
- Nová organizace statické dopravy v oblasti sídliště Pod Cvilínem, rozšiřování a úprava parkovacích míst v této oblasti. Spojením oblastí vytvořit parkoviště s kamerovým systémem.
- Nová organizace dopravy v klidu i v pohybu v dalších obytných celcích (oblast Seifertova/Jiráskova a Budovatelů/Rooseveltova) zvyšující počet legálních parkovacích a odstavných stání.



- Přiměřená nabídka K R parkovišť u místních mateřských škol.
- Vytvoření parkovacího domu na parkovišti v ulici Rooseveltova
- Abonentní parkování v centru města.



8. SEZNAM OBRÁZKŮ

| | |
|--|----|
| Obrázek 1 - město Krnov..... | 10 |
| Obrázek 2 - dopravní vytížení Krnov | 11 |
| Obrázek 3 - vytíženost silnic..... | 12 |
| Obrázek 4 - systém placeného parkování..... | 15 |
| Obrázek 5 - parkoviště K Můstku | 16 |
| Obrázek 6 - parkování na veřejných komunikacích | 17 |
| Obrázek 7 - soukromá parkoviště Kaufland a Lidl..... | 18 |
| Obrázek 8 - sídliště Krnov | 19 |
| Obrázek 9 - centrum | 21 |
| Obrázek 10 - centrum | 22 |
| Obrázek 11 - nemocnice | 23 |
| Obrázek 12 - nemocnice | 23 |
| Obrázek 13 - poliklinika..... | 24 |
| Obrázek 14 - poliklinika..... | 25 |
| Obrázek 15 - ulice Seifertova/ulice Jiráskova Jiráskova - MŠ..... | 26 |
| Obrázek 16 - ulice Seifertova/ulice Seifertova..... | 26 |
| Obrázek 17 - ulice Seifertova/ulice Jiráskova | 26 |
| Obrázek 18 - ulice Budovatelů/ulice Rooseveltova Rooseveltova..... | 27 |
| Obrázek 19 – ulice Budovatelů/ulice Rooseveltova..... | 27 |
| Obrázek 20 - ulice Budovatelů/ulice Rooseveltova | 28 |
| Obrázek 21 - vlakové nádraží | 30 |
| Obrázek 22 - vlakové nádraží..... | 30 |
| Obrázek 23 - vlakové nádraží | 31 |
| Obrázek 24 - ulice Textilní..... | 32 |
| Obrázek 25 - ulice Textilní..... | 32 |
| Obrázek 26 - Zimní stadion Krystal | 33 |
| Obrázek 27 - zimní stadion Krystal..... | 33 |
| Obrázek 28 – Středisko volného času Krnov..... | 34 |
| Obrázek 29 - SVČ Krnov | 35 |
| Obrázek 30 – Kde je malé množství parkovacích míst? Kde zcela chybí prostor pro parkování? - oblast nemocnice..... | 37 |
| Obrázek 31 - Kde je malé množství parkovacích míst? Kde zcela chybí prostor pro parkování? - oblast nemocnice..... | 38 |
| Obrázek 32 - Kde je malé množství parkovacích míst? Kde zcela chybí prostor pro parkování? - ulice Bruntálská | 39 |
| Obrázek 33 - komentáře respondentů - Kde je malé množství parkovacích míst? Kde zcela chybí prostor pro parkování? - u nemocnice..... | 40 |
| Obrázek 34 - Kde je malé množství parkovacích míst? Kde zcela chybí prostor pro parkování? - Pod Cvilínem..... | 40 |
| Obrázek 35 - Kde je malé množství parkovacích míst? Kde zcela chybí prostor pro parkování? - Pod Cvilínem..... | 41 |



| | | |
|--|---------------------------------------|----|
| Obrázek 36 - komentáře respondentů - Kde je malé množství parkovacích míst? Kde zcela chybí prostor pro parkování? - parkování SPC | 42 | |
| Obrázek 37 - komentáře respondentů - Kde je malé množství parkovacích míst? Kde zcela chybí prostor pro parkování? - parkování SPC | 43 | |
| Obrázek 38 - komentáře respondentů - Kde je malé množství parkovacích míst? Kde zcela chybí prostor pro parkování? - parkování SPC | 43 | |
| Obrázek 39 - Kde je malé množství parkovacích míst? Kde zcela chybí prostor pro parkování? - centrum města..... | 44 | |
| Obrázek 40 - Kde je malé množství parkovacích míst? Kde zcela chybí prostor pro parkování? - SVČ Krnov | 45 | |
| Obrázek 41 - Kde je malé množství parkovacích míst? Kde zcela chybí prostor pro parkování? - koupaliště..... | 45 | |
| Obrázek 42 - Kde je malé množství parkovacích míst? Kde zcela chybí prostor pro parkování? - Horní Předměstí..... | 46 | |
| Obrázek 43 - Kde je malé množství parkovacích míst? Kde zcela chybí prostor pro parkování? - ul. Maxima Gorkého | 47 | |
| Obrázek 44 - Kde je malé množství parkovacích míst? Kde zcela chybí prostor pro parkování? - u hřbitova a E. Hakena | 48 | |
| Obrázek 45 - Kde je malé množství parkovacích míst? Kde zcela chybí prostor pro parkování? - vlakové nádraží | 49 | |
| Obrázek 46 - Kde je malé množství parkovacích míst? Kde zcela chybí prostor pro parkování? - okolí sportovního centra..... | 50 | |
| Obrázek 47 - Kde je nekvalitní povrch parkoviště? - Sídliště Pod Cvilínem | 51 | |
| Obrázek 48 - Kde je nekvalitní povrch parkoviště? - ul. Budovatelů | 51 | |
| Obrázek 49 - Kde je nekvalitní povrch parkoviště? - ul. Bruntálská..... | 52 | |
| Obrázek 50 - Kde je nekvalitní povrch parkoviště? - u nádraží ul. Nádražní..... | 52 | |
| Obrázek 51 - Kde je nekvalitní povrch parkoviště? - centrum města | 53 | |
| Obrázek 52 - nekvalitní povrch parkoviště - u stadionu | 53 | |
| Obrázek 53 - Kde Vám nevyhovuje současný parkovací systém? - u polikliniky..... | 54 | |
| Obrázek 54 - Kde Vám nevyhovuje současný parkovací systém? - centrum města | 55 | |
| Obrázek 55 - Kde opakovaně dochází ke špatnému/přestupkovému parkování? - teplotní mapa..... | 56 | |
| Obrázek 56 - nedostatečný počet parkovacích míst..... | 57 | |
| Obrázek 57 - teplotní mapa přestupků městské policie Krnov..... | 57 | |
| Obrázek 58 - seznam problémových míst..... | 65 | |
| Obrázek 59 - analýza přestupků městské policie Krnov | 66 | |
| Obrázek 60 - analýza přestupků evidovaných městskou policií v teplotní mapě | 67 | |
| Obrázek 61 - teplotní mapa nedostatečného počtu parkovacích míst..... | 68 | |
| Obrázek 62 - seznam přestupků evidovaných Městskou policií Krnov v roce 2018..... | 69 | |
| Obrázek 63 - Přechyby vykrádání vozidel Krnov | 70 | |
| Obrázek 64 - Kde by občané uvítali kamerový bod městské policie..... | 71 | |
| Obrázek 65 - vyhodnocení | 75 | |
| Obrázek 66 - Kiss and Ride (PŘÍKLAD PARKOVÁNÍ Z JINÉHO MĚSTA)..... | 82 | |
| Obrázek 67 - Kiss and Ride..... | 83 | |
| Obrázek 68 - typ parkovacích míst | Obrázek 69 - parkovací dlaždice | 85 |
| Obrázek 70 - problémové lokality..... | | 85 |



9. SEZNAM TABULEK

| | |
|---|----|
| Tabulka 1 - zapojení veřejnosti - počty respondentů v aplikaci Mobilní rozhlas..... | 6 |
| Tabulka 2 - seznam zkratk..... | 7 |
| Tabulka 3 - počet registrovaných vozidel | 13 |
| Tabulka 4 - stupeň automobilismu Krnov v ČR | 13 |
| Tabulka 5 - dopravní průzkum oblastí..... | 19 |
| Tabulka 6 - obsazenost parkovacích míst | 20 |
| Tabulka 7 - terénní měření - všední dny 21. 10. 2019 | 72 |
| Tabulka 8 - terénní měření - víkend 5. 10. 2019 | 73 |
| Tabulka 9 - terénní měření - všední den 14. 11. 2019 | 73 |
| Tabulka 10 - SWOT analýza..... | 76 |
| Tabulka 11 - návrh C1 | 86 |
| Tabulka 12 - návrh C2 | 86 |
| Tabulka 13 - návrh C3 | 87 |
| Tabulka 14 - návrh N1 | 87 |
| Tabulka 15 - návrh N2 | 88 |
| Tabulka 16 - návrh P1..... | 88 |
| Tabulka 17 - návrh S/J 1 | 89 |
| Tabulka 18 - návrh S/J 2 | 89 |
| Tabulka 19 - návrh B/R 1..... | 90 |
| Tabulka 20 - návrh B/R 2..... | 90 |
| Tabulka 21 - návrh SPC1..... | 91 |
| Tabulka 22 - návrh SPC 2..... | 91 |
| Tabulka 23 - návrh VN1..... | 92 |
| Tabulka 24 - návrh VN 3..... | 92 |
| Tabulka 25 - návrh T1..... | 93 |
| Tabulka 26 - návrh Z1..... | 93 |
| Tabulka 27 - návrh Z2..... | 94 |
| Tabulka 28 - návrh SVČ 1 | 94 |



10. SEZNAM GRAFŮ

| | |
|---|----|
| Graf 1 - vývoj automobilismu..... | 14 |
| Graf 2 - počet vozidel v domácnosti | 61 |
| Graf 3- způsob parkování v místě bydliště..... | 61 |
| Graf 4 - docházková vzdálenost | 62 |
| Graf 5 - problémy při hledání parkovacího místa | 63 |