



Koncepce statické dopravy města Kopřivnice

Návrhová část



UDIMO spol. s r. o.

Ing. Petr Macejka Ph.D. a kol.

12/2019

Obsah

Seznam zkratk.....	4
1. Úvod	6
2. Harmonogram přípravy	7
3. Zadání návrhové části.....	7
4. Návrh parkovací politiky města	7
4.1. Parkovací politika centra města.....	7
4.2. Parkovací politika odstavování vozidel v sídlištích	8
Řešení parkování z hlediska zpoplatnění stání na komunikacích.....	8
Řešení parkování z hlediska kapacit	8
4.3. Parkovací politika parkování pro potřeby podpory veřejné dopravy	8
4.4. Parkovací politika parkování nákladní dopravy	8
5. Členění navržených aktivit.....	9
6. Návrhy na možnosti regulace, popřípadě možnosti zpoplatnění, a to včetně potřebné součinnosti při tvorbě návrhu nařízení města	9
6.1. Návrh zpoplatnění v centru města	9
Návrh organizace v lokalitě Albert	10
Návrh organizace dopravy v lokalitě městského úřadu	13
6.2. Prioritní návrh rozšíření režimu rezidentních zón do oblastí 1 a 2	16
Úprava režimu stávající rezidentní zóny v lokalitě 0	17
7. Posouzení možnosti realizace hromadných garáží, vícepodlažních parkovišť a parkovacích domů	19
Návrh parkovacího domu Kadláčkova	20
Návrh parkovacího domu v lokalitě Severní.....	21
Návrh parkovacího domu v lokalitě ul. Francouzská	22
Návrh parkovacího domu v lokalitě Pod Morávií	23
8. Návrhy řešení statické dopravy na terénu, zejména v sídlištích	23
Parkoviště Česká.....	24
Parkoviště Z. Buriana	25
Parkoviště Pod Zahradami.....	26
Návrh parkoviště prodloužená Severní	27
Parkoviště Školní	28
Parkoviště I. Šustaly (uslepení větve křižovatky).....	29
Parkoviště I. Šustaly.....	30

9.	Návrh ploch pro nákladní dopravu.....	30
10.	Vazba na urbanizaci území.....	31
11.	Požadavky na koordinaci.....	31
12.	Návrhy na změny ÚP.....	31
13.	Návrh cílového řešení, definování hlavních motivů návrhu.....	31
	Charakteristika jednotlivých konkrétních opatření.....	32
	Definice a návrh priorit.....	33
	Očekávaný efekt a přínos opatření.....	33
	Seznam tabulek	33
	Seznam obrázků	33

Seznam zkratek

- B+G - zaparkuj a dojde pěšky, parkoviště pro zajištění multimodální dopravy IAD - chůze
- B+R - jeď na kole, zaparkuj a jeď veřejnou dopravou, parkoviště pro zajištění multimodální dopravy IAD - kolo
- BaP – benzo(a)pyren
- DXS - Plochy dopravní infrastruktury - specifická silniční, dle ÚP
- CNG - stlačený zemní plyn
- EK - Evropská komise
- EU - Evropská unie
- EV - elektrické vozidlo
- IAD - individuální automobilová doprava
- IDS - integrovaný dopravní systém
- K+R - dovez někoho autem, který pak pojede veřejnou dopravou, parkoviště pro zajištění multimodální dopravy IAD (spolujezdec) - VHD
- KČT - Klub českých turistů
- KODIS - koordinátor IDS Moravskoslezského kraje, Společnost Koordinátor ODIS s. r.o.
- Ldvn - hlukový ukazatel den, večer, noc
- Ln - hlukový ukazatel noc
- LPG - Zkapalněný ropný plyn
- MSK - Moravskoslezský kraj
- MŠ - mateřská škola
- P+R - zaparkuj a jeď veřejnou dopravou, parkoviště pro zajištění multimodální dopravy IAD - VHD
- PAD - příměstská autobusová doprava
- PM₁₀ - poléťavý prach s velikosti 10 mikrometrů
- PM_{2,5} - poléťavý prach velikosti 2,5 mikrometru
- PUMM - plán udržitelné městské mobility
- PÚR - Politika územního rozvoje České republiky
- SVJ - Společenství vlastníků jednotek
- TEN - T Transevropské dopravní sítě
- ULEV - ultra nízkoemisní vozidlo
- ÚP - územní plán
- VHD - veřejná hromadná doprava

- VLD - veřejná linková doprava
- VOC - Těkavá organická látka
- VPS - veřejně prospěšná stavba
- ZÁKOS - základní komunikační síť
- ZŠ - základní škola
- ZÚR - zásady územního rozvoje

1. Úvod

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

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

Hlavními charakteristikami KSD jsou:

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

Stejně jako jiná města v České republice se i Kopřivnice potýká se všeobecným nárůstem dopravní zátěže, který s sebou přináší i řadu negativních vlivů. V oblasti životního prostředí se nejčastěji zmiňuje vypouštění CO₂, emise drobných prachových částic, vytváření hluku a vibrací. Tato problematika se přenáší i do zdravotnictví a nemusí jít pouze o dočasný nárůst respiračních onemocnění při zimní smogové situaci. Mimo jiné i na základě toho bylo rozhodnuto začít s přípravou PUMM a KSD.

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

Kopřivnice – nejen město automobilů.

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

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

Postup zpracování a projednání KSD je rozdělen na následující fáze:

- Analytická část
- Návrhová část

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

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

2. Harmonogram přípravy

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

3. Zadání návrhové části

Návrh obsahuje formulaci řešení statické dopravy města. Při jeho tvorbě jsou využity sumarizované, dosud zpracované dokumenty, výsledky zpracovaných průzkumů a anket a celkový návrh je posouzen z hlediska stávajících požadavků, předpokládaného vývoje a následně dopracován. Obsahem této části jsou základní motivy řešení pro jednotlivé lokality, sladování požadavků na komfort parkování a odstavování vozidel, kritická a slabá místa. Formulace rizikového a krizového scénáře s ohledem na negativní nárůst odstavovaných vozidel a to jak osobních, tak i nákladních.

4. Návrh parkovací politiky města

Parkovací politika města je rozdělena na 4 části řešení parkování centra města, řešení odstavování vozidel v sídlištích, parkování pro potřeby podpory veřejné dopravy a parkování nákladní dopravy.

Zatímco parkování v centru města a parkování pro potřeby podpory veřejné hromadní dopravy jsou na straně regulace využívání osobního vozu, odstavování vozidel v sídlištích je spjat s jeho vlastnictvím. V současné době je nutné zvážit dva protichůdné trendy z hlediska udržitelné dopravy spojené s vlastnictvím osobního vozu. Prvním je fakt, že obyvatelé bytových domů ve městě jsou skupinou obyvatel, která má neudržitelnější dopravní chování tj. využívají osobní vozidlo nejméně. Trendem je, že počet obyvatel města klesá a na úkor bytové zástavby se stěhují lidé za město do rodinných domů. Tím nejen zvyšují přepravní vzdálenost a redukují nabídku udržitelných druhů dopravy, ale i přestávají být pod sférou kontroly regulace města a využívají systém parkování zcela mimo jeho sféru kontroly. Druhý trend je zvyšování počtu vozidel, kdy obyvatelé s osobním vozem jej logicky více využívají oproti obyvatelům bez vozidla.

Výstavba nových parkovacích míst v sídlištích může zhoršit podíl udržitelné dopravy zlepšením dostupnosti osobního vozu jejich obyvatelům. Regulace a nedostatek parkovacích míst naopak mohou vést k odlivu obyvatel ze sféry kontroly města vč. dislokace bydlení mimo silnou nabídku pěší, cyklistické a veřejné hromadné dopravy a zvýšení přepravní vzdálenosti a tím zhoršení podílu udržitelné dopravy ve městě.

Obdobná situace je v oblasti obchodu a služeb, kdy většina maloobchodu města je alokována v obchodních domech, jejichž cílem je zákazník s osobním vozidlem. Regulace parkování obchodních domů vždy zahrnuje prioritně cíl zajištění odbytu. Regulace parkování u obchodních řetězců v obdobných městech nastává pouze při regulaci okolních parkovacích ploch či nedostatku odstavných ploch, kdy dojde k zaplnění parkoviště obchodního domu dlouhodobě stojícími vozidly. Regulace u obchodních domů je pak provedena pro zajištění obrátu vozidel na parkovišti s cílem zvýšit počet cest osobním vozem. Typickým příkladem je regulace 2 hodiny zdarma. V současné době nejsou parkoviště u obchodních řetězců v Kopřivnici vybavena závorovými systémy pro regulaci parkování.

Odstavování nákladních vozidel je samostatnou kapitolou, kdy je v rámci politiky vhodné nákladní vozidla vymístit z oblasti bydlení.

Parkovací politika centra města

Parkovací politika centra města vychází ze stávajícího stavu zpoplatnění parkoviště v blízkosti Polikliniky, které vlastní a provozují technické služby města Kopřivnice a časové regulace v centru města. Po projednání je navrženo s cílem snížení emisí CO₂ a negativních vlivů automobilové dopravy na životní prostředí zpřísnit

regulaci parkování automobilové dopravy v centru města zavedením zóny zpoplatnění. Stávající časová regulace je efektivní, ale nepřináší dostatečné vyčíslení externalit (dopadů na životní prostředí) spojených s používáním osobního vozu a nevede k realizaci vytyčených cílů snížení podílu automobilové dopravy v dělbě přepravní práce.

Parkovací politika odstavování vozidel v sídlištích

Vedení města bere na vědomí možnosti řešení odstavování vozidel v rezidenčních oblastech. Ty jsou jmenovány níže a obsahují 3 možnosti řešení z hlediska zpoplatnění a 6 možností stání z hlediska kapacity.

Řešení parkování z hlediska zpoplatnění stání na komunikacích.

- A. **Bez zavedení rezidentních zón.** tj. zpoplatněná zóna s parkováním povoleným parkovací kartou vydanou městem. Tlak na změnu dopravního chování je dán kapacitou.
- B. **Postupné snižování volné kapacity** ve prospěch zpoplatněných vyhrazených stání a R – lokalit. Tlak na změnu dopravního chování cenou a kapacitou.
- C. **Plošné zavedení rezidentních zón** a tvorba nabídky pro rezidenty, návštěvníky a zaměstnance. Tlak na změnu dopravního chování je dán cenou. (Celkem lze postihnout až 15 tis. obyvatel).

Řešení parkování z hlediska kapacit

- 1. Snížení počtu stání na komunikacích o 648 nelegálních stání fyzickým zamezením stání na nich či vymáháním práva. Snížení počtu míst na 204 na 1000 obyvatel v bytové zástavbě.
- 2. Ponechání stávajícího stavu cca 245 míst na 1000 obyvatel a tolerování nelegálního stání v podobě 17% parkování na komunikacích.
- 3. Ponechání stávajícího stavu cca 245 míst na 1000 obyvatel, zamezení nelegálního parkování stavebními úpravami a zvýšení počtu odstavných stání v docházkové vzdálenosti do 300 m pro pokrytí zrušených stání.
- 4. Zajištění výstavby nových parkovacích kapacit vlastněných městem. Zvýšení počtu parkovacích míst ke 333 vozidel na 1000 obyvatel. Město je garantem výstavby a parkovací politiky.
- 5. Zajištění podmínek pro výstavbu parkovacích míst občany bydlicími v lokalitách. Podpora města je pouze formou nastavení formálních pravidel a prostorového vymezení možných ploch. Zvýšení počtu parkovacích míst ke 333 vozidel na 1000 obyvatel. Nové kapacity realizuje soukromý sektor.
- 6. Výstavba nových parkovacích ploch a objektů městem a následný prodej či pronájem občanům. Město doplňuje roli developera v investičně nezajímavém prostředí. Zvýšení počtu parkovacích míst ke 333 vozidel na 1000 obyvatel.

Po projednání je doporučeno pokračovat postupným zaváděním rezidentních zón a snižovat volnou kapacitu parkování ve městě. Stávající lokalita s rezidentními zónami bude jako první rozšířena do lokality ulice Kadláčkova. Současně je navržena dostavba parkovacích kapacit v režii města.

Parkovací politika parkování pro potřeby podpory veřejné dopravy

Pro zajištění P+R zaparkuj a jed', je nutné zvýšit kapacity u dopravních terminálů. Prioritou je stavební úprava nástupního předprostoru vlakového nádraží Kopřivnice vč. zajištění P+R, K+R a B+R. Autobusové nádraží bude řešeno ve střednědobém horizontu.

Parkovací politika parkování nákladní dopravy

Parkování nákladní dopravy je nutné řešit výstavbou nové parkovací plochy pro nákladní vozidla a dodávky na ulici Panská a to ihned po majetkoprávním vypořádání se státem ČR, stávajícím vlastníkem. V zástavbě bydlení

bude zavedena regulace zákazu stání vozidel nad 2,5 t (mimo osobní vozidla). Tyto plochy budou vymezeny spolu se zónami 30. Doplňkově je vhodné uvažovat menší zóny pro odstavování dodávek na okraji bloků bydlení.

5. Členění navržených aktivit

Návrhy úpravy parkování a odstavování vozidel jsou věcně rozděleny podle následujícího členění.

Návrh zpoplatnění centra města a rozšíření rezidentních zón je změnou organizace a regulace dopravy bez zásadních zásahů do dopravní infrastruktury (dopravní management). Jedná se o zónový režim či režim jednotlivých parkovacích bloků. Pro tyto potřeby budou lokality označeny příslušným dopravním značením na základě stanovení dopravního značení.

Návrh rozšíření parkovacích míst či jejich modernizace většinou podléhá stavebnímu povolení. Je nutné zpracovat příslušné stupně projektové dokumentace vč. zpracování kolizí inženýrských sítí. Možné problémy jsou řešeny popisem u jednotlivých staveb. Obdobně bude postupováno při realizaci etážových stání. Zde je nutné ve vybraných případech provést úpravu ÚP.

Dopravní zklidňování je navrženo v rámci KSD v synergii s PUMM Kopřivnice.

V rámci časového horizontu tohoto návrhu nejsou uvažována zjednosměrnění komunikací. Komunikace s intenzitou provozu řádově ve stovkách vozidel budou v rámci zklidnění provozovány jako obousměrné jednopruhové. Tento režim přispívá k dodržování předepsané rychlosti 30 km/hod.

6. Návrhy na možnosti regulace, popřípadě možnosti zpoplatnění, a to včetně potřebné součinnosti při tvorbě návrhu nařízení města

Dle stanovené politiky je navrženo zřízení zóny zpoplatnění stání centra města a rozšíření rezidentní zóny v bytové zástavbě. Oba režimy mají jiný účel, který je vysvětlen v parkovací politice.

Návrh na zřízení parkovacích zón v centru a rozšíření rezidentních zón v bytové zástavbě vychází také z parkovací politiky Plánu udržitelné městské mobility města Kopřivnice. Tato byla projednána v pracovní a řídicí skupině a s veřejností.

V rámci centra města je regulace obtížná. Městský úřad má vliv pouze na 38% parkovacích kapacit v centru a jeho okolí. Soukromá parkoviště v centru mají Lidl a Kaufland. Na zónu regulace navazuje také Tesco. Návrh regulace je navržen v části ulice Štefánikova a v okolí městského úřadu.

Pro řešení statické dopravy na sídlištích je navrženo 13 nových rezidentních parkovacích zón, které navazují na parkovací zónu centra města a stávající rezidentní zónu v lokalitě Sokolovská, Dukelská a Kpt. Nálepky. Rozšíření parkovacích zón je prioritně uvažováno pro lokalitu 1 - ulice Kadláčkova a Lidická, 2 - Kpt. Jaroše, které navazují na oblast centra města. Další rozšíření se předpokládá do lokality 10 - Pod Morávií.

Další kapitoly uvádějí příklad možné cenové politiky. Konkrétní rozsah a ceny za parkování budou upraveny a specifikovány příslušným nařízením města s ceníkem.

Návrh zpoplatnění v centru města

Návrh zpoplatnění parkování v centru města je navržen ve 2 lokalitách. První je v okolí obchodního domu Albert a druhá je v okolí Městského úřadu Kopřivnice.

Návrh organizace v lokalitě Albert

V lokalitě Albert je celkem 132 míst. Na nich je navrženo 5 režimů parkování pro uspokojení různých skupin uživatelů. Těmi jsou návštěvníci Albertu a centra, rezidenti a abonenti, zaměstnanci a bydlící hotelu Tatra, osoby se sníženou schopností pohybu, taxislužba.

Stávající režim je omezen časově na 3 hodiny v době 7 - 18 hodin a rezidenti a abonenti s kartou MěÚ bez omezení na 79 místech. 3 místa jsou označena značkou O1 pro ZTP a ZTP/P, 5 míst je pro taxi, 45 míst je volné stání a 3 místa jsou vyhrazena pro autobusy.

Návrh počítá se zavedením parkovacích karet pro potřeby TAXI v rozsahu od 5 do 9 míst a hotelu Tatra pro 13 míst. Před prodejnou Albert je vymezeno 32 míst zpoplatněných.

Vedle provozovny Albert je vymezeno 79 sdílených míst pro zpoplatnění a stání pro držitele rezidentních karet.

Tabulka 1 Návrh organizace v lokalitě Albert

Zóna	Organizace dopravy	Počet navržených míst	Skupiny uživatelů
1	Parkoviště s parkovacím automatem mimo parkování zdarma do 30 minut s parkovacím kotoučem	32	Krátkodobí návštěvníci + nakupující Alberta + (v noci kdokoli)
2	Parkoviště s parkovacím automatem mimo parkování zdarma do 30 minut s parkovacím kotoučem a držitele parkovacích karet	79	Krátkodobí návštěvníci + nakupující Alberta + rezidenti a abonenti s park. kartou
3	Vyhrazené parkování O1 pro ZTP a ZTP/P	3	ZTP a ZTP/P
4	Vyhrazené parkovací stání pro hotel Tatra	13	Držitelé parkovacích karet hotelu Tatra
5	Vyhrazené parkovací stání pro držitele karty TAXI	5 (9)	Taxislužba
	Celkem	132 (136)	

Cenová politika na zpoplatněných stáních je uvažována s důrazem na podporu krátkodobého stání nakupujících obchodního domu. Zpoplatnění je navrženo od 7 do 17 hodin (podělí až neděle).

Tabulka 2 Zpoplatnění v navržených zónách oblasti Albert

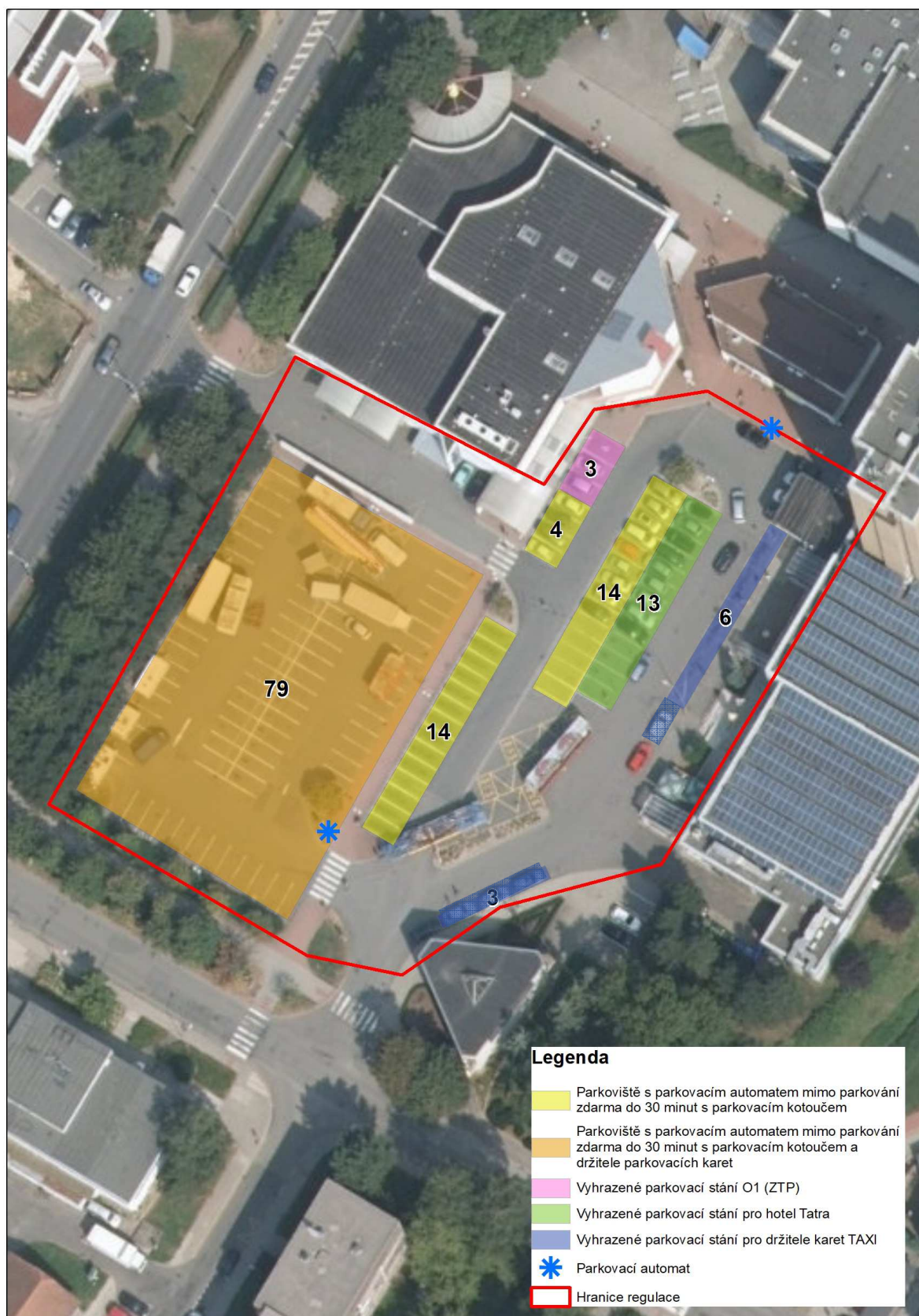
Platnost v hodinách	Stání	Zpoplatnění	Doklad
7 - 17 (den)	Do 30 min. v zóně 1 a 2	0 Kč	Parkovací kotouč ¹
7 - 17 (den)	Do 60 min. v zóně 1 a 2	5 Kč	Parkovací lístek
7 - 17 (den)	Každá další hodina v zóně 1 a 2	10 Kč	Parkovací lístek
17 - 7 (noc)	V zóně č. 1	0 Kč	Bez dokladu
0 - 24	V zóně č. 2	Roční	Rezidentní/abonentní karta
0 - 24	V zóně 3	0 Kč	ZTP a ZTP/P

¹ Při nulovém zpoplatnění je využití parkovacího kotouče pro doložení délky stání ekonomicky výhodnější.

0 - 24	Elektromobily v zóně 2	0 Kč	Registrační značka "EL"
0 - 24	V zóně 4	Roční	Abonentní karta hotelu Tatra
0 - 24	V zóně 5	Roční	Abonentní karta TAXI

Navržený režim sleduje zachování kvality a počtu míst pro ZPT/P, zachování počtu míst a zvýšení kontroly nad parkováním taxi vydáváním parkovacích karet, zajištění vymezení míst pro potřeby hotelu Tatra vydáváním abonentních karet a vymezením 13 míst pro potřeby hotelu, zajištění parkovacích kapacit rezidentů v počtu až 79 míst ve dne se zvýšením kapacity o 32 volných míst v noci.

Návrh sleduje regulaci krátkodobého a dlouhodobého stání progresivní sazbou parkovného. Návrh sleduje zajištění bezplatného stání na 30 min. nejen pro potřeby nákupu v obchodním domě Albert. Regulace na místech před obchodním domem by měla zajistit obrát zákazníků.



Obrázek 1 Návrh zpoplatnění parkování v lokalitě Albert

Návrh organizace dopravy v lokalitě městského úřadu

V lokalitě městského úřadu je celkem 303 stání. Na nich je navrženo 10 režimů parkování pro uspokojení různých skupin uživatelů. Těmi jsou návštěvníci centra, návštěvníci úřadu, rezidenti, zaměstnanci a vedení městského úřadu, osoby se sníženou schopností pohybu, místa pro Městskou policii Kopřivnice, Českou poštu, autoškoly a zásobování.

Stávající režim v řešené části ulice Štefánikova obsahuje 3 místa pro vozidla s povolením MěÚ, 5 míst pro vozidla ZTP a ZTP/P, 21 míst volného stání, 22 míst s časovým omezením na 1 hodinu stání v době po - pá 8 - 17 a v so 8 - 12 na Štefánikově ulici, 2 místa pro zásobování a 28 volných stání před bytovým domem.

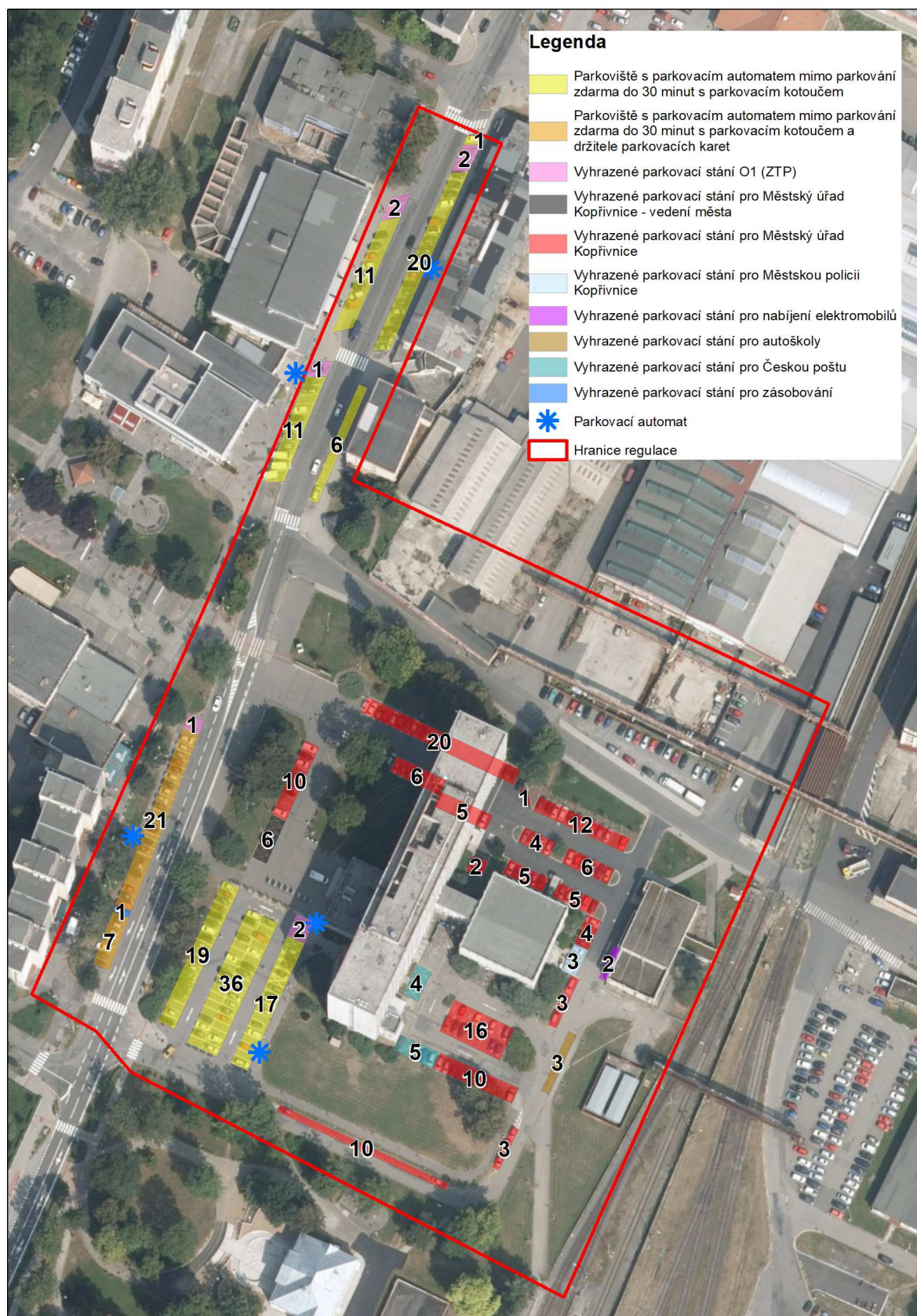
Návrh počítá s ponecháním režimu vozidel ZTP a ZTP/P a míst pro zásobování. Časové omezení bude nahrazeno zpoplatněním v době 7 - 17 hodin. Prvních 30 min bude zdarma s možností parkování na parkovací hodiny (kotouč), další zpoplatnění bude 30. - 60. min stání 5 Kč, každá další hodina 10 Kč. Zpoplatnění bude realizováno parkovacími automaty. Předpokládá se, že provoz bude zajištěn střediskem technických služeb města Kopřivnice. Před bytovým domem návrh počítá také s možností zaparkování na 22 stáních s rezidentní nebo abonentní parkovací kartou v průběhu celého dne.

Před městským úřadem je stávající parkování v počtu 66 míst omezeno na 2 hodiny v době po - pá 8 - 17 hodin a 6 míst je omezeno dobou stání 30 min pro klienty České pošty. 6 míst je vyhrazeno pro vedení města. Další stání jsou v okolí úřadu pro potřeby městského úřadu. Další stání jsou vymezena v počtu 9 míst pro Českou poštu, 2 stání pro Městskou policii Kopřivnice a 2 místa pro vozidla ZTP a ZTP/P.

Pro potřeby zajištění parkování u městského úřadu se navrhuje zvážit zavedení parkovacích karet pro potřeby parkování zaměstnanců městského úřadu, vedení města a v objektu radnice sídlících komerčních subjektů. Pro vedení města je navržen počet 6 míst, pro potřeby zaměstnanců a další subjekty sídlící v objektu č.p. 1163 je navrženo 122 míst. Parkovací karty města budou vydávány s roční platností. Dále je navrženo parkování vozidel České pošty v počtu 9 míst, Městské policie Kopřivnice v počtu 3 míst a autoškol v počtu 3 místa. Vozidla budou řádně označena. Nově jsou navržena 2 místa pro nabíjení elektromobilů. Před budovou úřadu bude na 72 místech zaveden jednotný režim zpoplatnění a v něm zohledněn režim návštěvníků pošty. Časové omezení bude nahrazeno zpoplatněním v pracovních dnech v době 7 - 17 hodin. Prvních 30 min bude zdarma s možností parkování na parkovací hodiny (kotouč), další zpoplatnění bude 30. - 60. min stání 5 Kč, každá další hodina 10 Kč. Zpoplatnění bude realizováno parkovacími automaty ve správě střediska technických služeb města Kopřivnice. Parametry režimu zpoplatnění mohou být podrobněji upravovány příslušným nařízením a jeho přílohami, schvalovanými radou města.

Tabulka 3 Návrh organizace v lokalitě městského úřadu

Organizace dopravy	Počet navržených míst	Skupiny uživatelů
Parkoviště s parkovacím automatem mimo parkování zdarma do 30 minut s parkovacím kotoučem	121	Krátkodobí návštěvníci + (v noci kdokoli)
Parkoviště s parkovacím automatem mimo parkování zdarma do 30 minut s parkovacím kotoučem a držitele parkovacích karet	28	Krátkodobí návštěvníci + rezidenti s park. kartou
Vyhrazené parkování O1 pro ZTP a ZTP/P	7	ZTP a ZTP/P
Vyhrazené stání pro zásobování	2	Zásobování
Vyhrazené parkovací stání pro Městský úřad Kopřivnice (vedení města)	6	Vedení města
Vyhrazené stání pro Městský úřad Kopřivnice (referenční vozy + zaměstnanci + další subjekty se sídlem v č.p. 1163)	122	Zaměstnanci budovy MěÚ
Vyhrazené parkovací stání pro Městskou policii Kopřivnice	3	Městská policie
Vyhrazené parkovací stání pro Českou poštu	9	Česká pošta
Vyhrazené stání pro autoškoly	3	Autoškoly
Vyhrazené stání pro elektromobily (nabíjecí stanice)	2	Elektromobily
Celkem	303	



Obrázek 2 Návrh zpoplatnění parkování v lokalitě městského úřadu

Prioritní návrh rozšíření režimu rezidentních zón do oblastí 1 a 2

Návrh počítá s rozšířením stávající zóny rezidentního stání z lokality Kpt. Nálepky, Dukelská a Sokolovská do lokality Štefánikova, Lidická a Kadláčkova. Cílem je ochrana rezidentů v okolí centra města.

Zavedení rozšíření rezidentních zón je vhodné provést současně se zavedením zpoplatnění centra města a s ohledem na roční platnost vydávaných parkovacích karet je optimálním termínem 1. leden příslušného roku. Zavedení rezidentních zón není podmíněno výstavbou nových parkovacích kapacit. V okolí centra města je a zůstane nezpлатněných parkovacích kapacit v nočních hodinách v docházkové vzdálenosti do 300 m dostatek.

Počet obyvatel, vozidel a volných míst v jednotlivých navržených rezidentních zónách jsou uvedeny v tabulce. Počty jsou získány z průzkumu odstavování vozidel, který byl proveden v rámci PUMM Kopřivnice v nočních hodinách běžného pracovního dne. Počet obyvatel je z ČSÚ. Aktuálnější počty obyvatel lze získat po SLDB 2021. Legální parkování obsahuje počet vozidel v zóně odstavených v souladu s pravidly silničního provozu. Nelegální parkování udává počet vozidel, které porušovaly pravidla silničního provozu. Počet volných míst udává počet míst, kde bylo možné legálně zaparkovat a současně byla volná.

Tabulka 4 Stav odstavování vozidel v lokalitách návrhu rezidentních zón

Rezidentní zóna	Počet obyvatel	Legální parkování	Nelegální parkování	Volná místa legální	Etapa
0	1255	342	3	28	Stávající
1	1416	173	61	66	Prioritní
2	140	42	9	13	Prioritní
3	1335	250	81	7	Návrh
4	1497	358	67	20	Návrh
5	716	114	50	3	Návrh
6	1062	160	75	71	Návrh
7	846	139	74	5	Návrh
8	1087	212	35	13	Návrh
9	1341	276	27	11	Návrh
10	1026	197	51	2	Návrh
11	1171	253	12	114	Návrh
12	789	228	18	74	Návrh
13	1119	217	63	26	Návrh
Celkem	14 348	2908	598	428	

Prioritním návrhem na rozšíření rezidentních zón se předpokládá zvýšení počtu obyvatel v zónách z 1255 na 2811 obyvatel. V lokalitě 1 je připravována rekonstrukce parkoviště ulice Obránců míru, jako součást revitalizace centra města. Rezidentní zónu na ulici Lidické a nově realizovaném parkovišti je vhodné zavést po dokončení jeho výstavby a revitalizace samotného centra.

V rámci zón se předpokládá úprava režimu z Po - Pá 7 - 18 hodin na celotýdenní režim bez časového rozmezí platnosti. Maximální doba stání bez platné karty se návrhem snižuje na 30 minut s parkovacím kotoučem. V místě kapacitního parkoviště na házenkářském hřišti je navržena max. doba stání bez platné parkovací karty na

3 hodiny s parkovacími hodinami (kotoučkem) tzv. systém P+G a to v návaznosti na vybudování nového odstavného parkoviště pro vozidla nad 2,5 tuny (mimo osobní) na ul. Dělnická - Panská.

Na hranici zóny budou umístěny zónové značky.

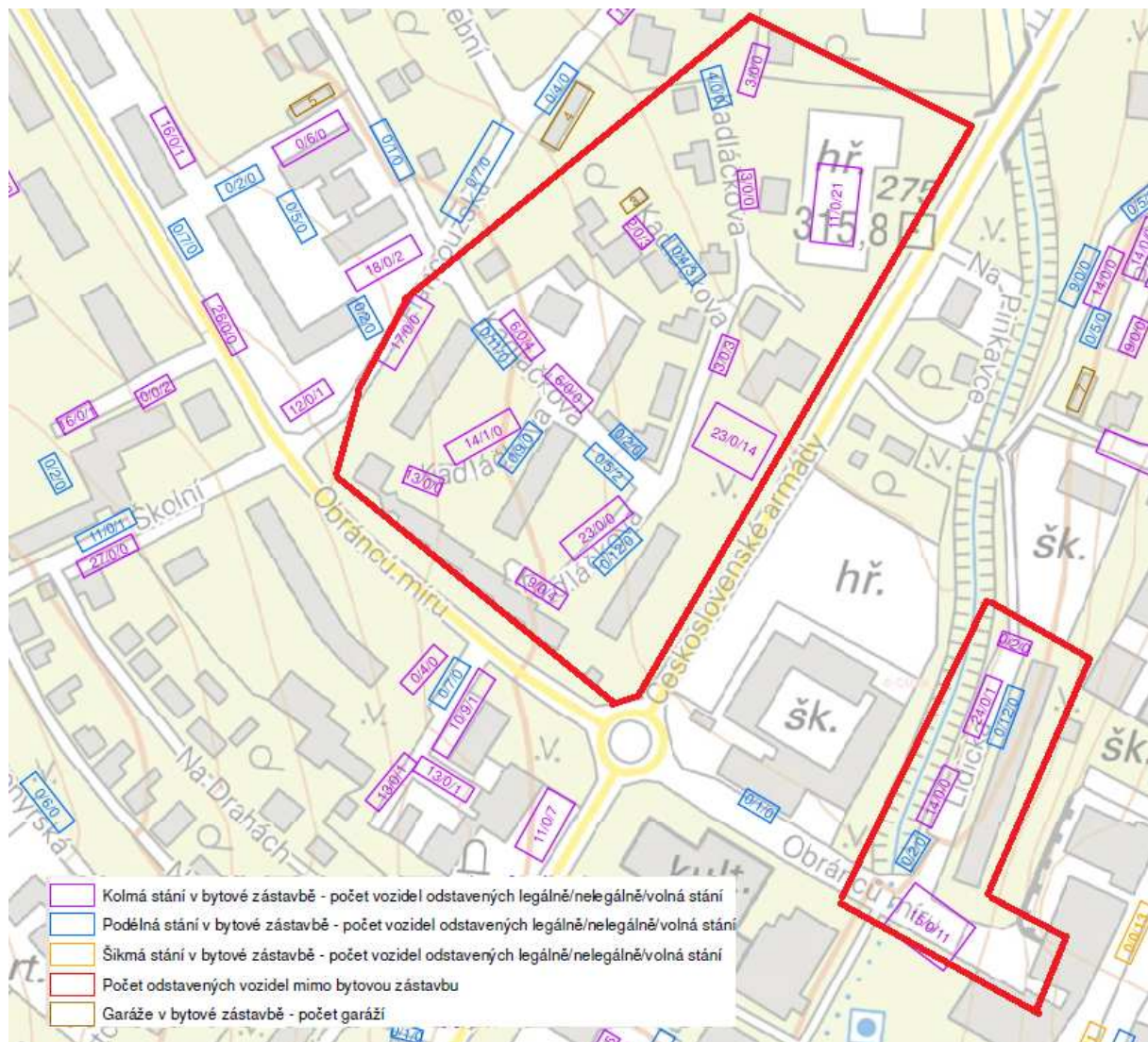
Úprava režimu stávající rezidentní zóny v lokalitě 0

V rámci zón se předpokládá úprava režimu z Po - Pá 7 - 18 hodin na celotýdenní režim bez časového rozmezí platnosti. Maximální doba stání bez platné karty se snižuje na 30 minut s parkovacím kotoučkem. V místě kapacitního parkoviště u Alberta je možné zaparkování na delší dobu na zpoplatněném parkovišti. Obdobně je tomu na parkovišti SLUMEKO v docházkové vzdálenosti 300 m tzv. systém P+G.

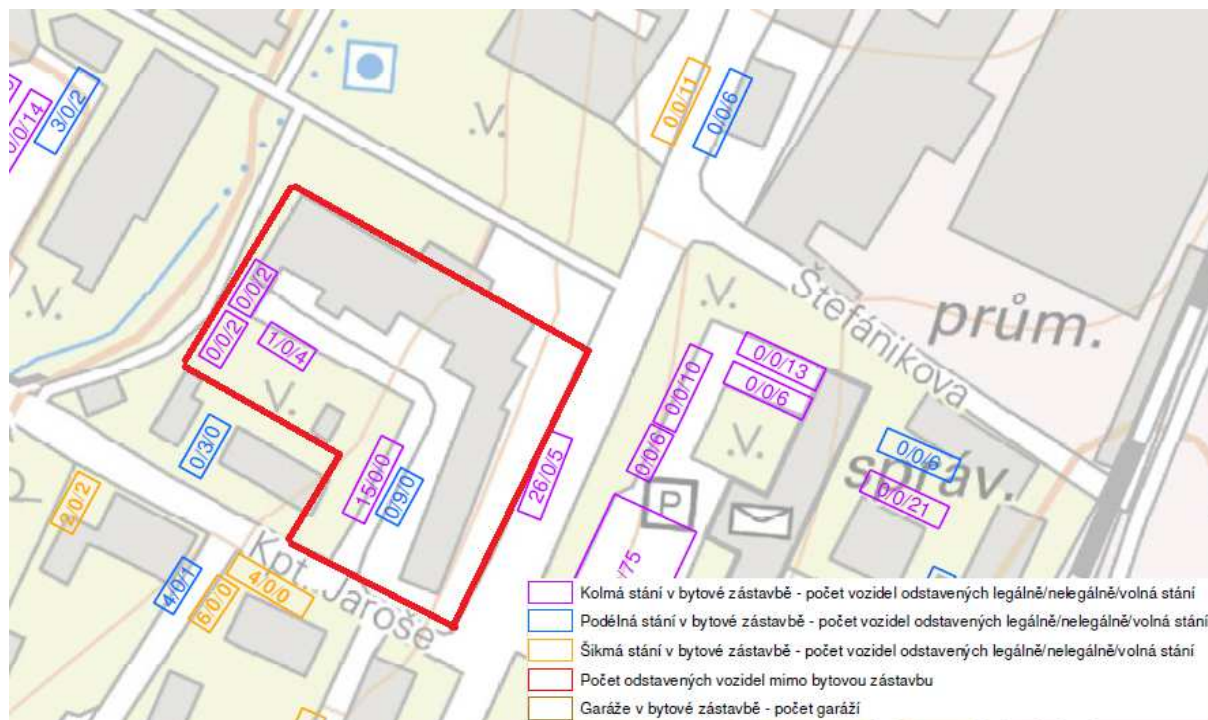
Na hranici zóny budou umístěny zónové značky.



Obrázek 3 Návrh znění zónové značky zóny na hranici rezidentního stání.



Obrázek 4 Vymezení zóny rezidentního stání oblast 1, hodnoty zaparkovaných vozidel viz průzkum r. 2019



Obrázek 5 Vymezení zóny rezidentního stání oblast 2, hodnoty zaparkovaných vozidel viz průzkum r. 2019

7. Posouzení možnosti realizace hromadných garáží, vícepodlažních parkovišť a parkovacích domů

Podporované vícepodlažní garáže jsou navrhovány pro potřeby zajištění odstavení vozidel tj. stání v bytové zástavbě. V rámci návrhů bylo posouzeno více lokalit. Vhodné pro prioritní realizaci jsou doporučeny 4. Je doporučena realizace otevřených etážových domů lehké konstrukce bez pláště a obsluhy. Bezbariérovost bude zajištěna pouze v 1 NP, kde je možné situovat stání pro ZPT+P.

Nejsou podporovány řadové ani jednotlivé garáže o 4 stěnách na stání, které v rámci koncepce nejsou pokládány za stavbu pro zajištění odstavení vozidel pro běžnou denní potřebu.

Návrh parkovacího domu Kadláčkova (varianta využití území)

Návrh parkovacího domu zahrnuje přípustnou realizaci 2 podlaží tj. 1 patro na terénu + 1 patro. Konstrukce bude skeletová železobetonová nebo ocelová s modulem cca 5,0 m x 5,5 m nebo násobky 2,5 m. Objekt je navržen jako otevřený bez obsluhy ve tvaru obdélníku 36x60 m se čtyřmi řadami kolmých stání na patro a jednou rampou. Kapacita takového domu je cca 176 míst.

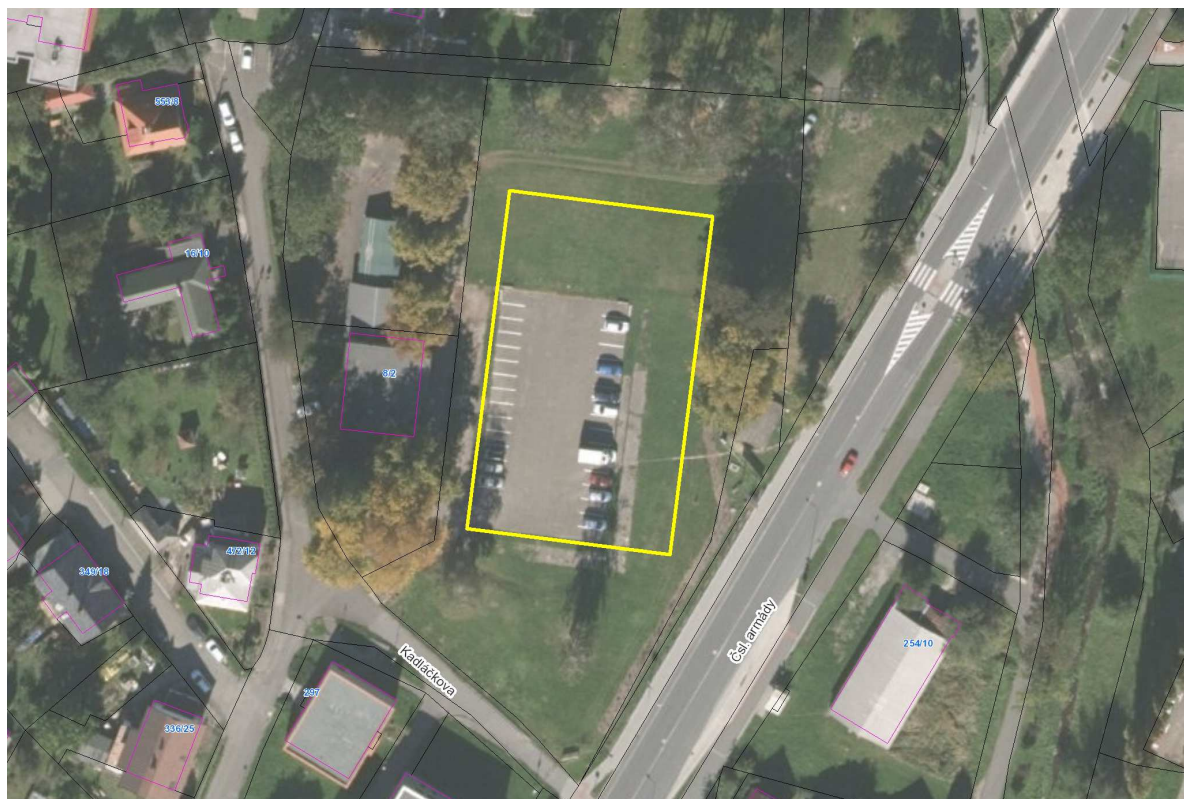
Návrh může kolidovat se sítí kanalizace v JV rohu. Objekt může být v tomto místě redukován. Současně je na severní straně ponechána rezervní plocha. Tuto je možné využít v rámci studie. Pro dostupnost je vhodné posoudit propojení ulice Československé armády kolem KB nebo zřízení variantně samostatného sjezdu z ulice Čs. armády.

Tuto plochu, vlastněnou městem Kopřivnice, je možno ve městě vnímat z různých pohledů a potřeb. Pokud odhlédneme od hlukové a prachové zátěže z komunikace II/480, je možné využití pozemků odvíjet s ohledem na historické tradice v území – sportoviště a parková úprava, jak tomu bylo do konce 80. let. Zároveň je při posouzení hlukové zátěže a ochranného pásma možné zvážit výstavbu bytového nebo polyfunkčního domu. Ke stanovení budoucího využití území bude nezbytná další diskuze na úrovni města a jeho orgánů.

S ohledem na blízkost centra a umístění pozemku na hlavní přístupové komunikace do centra města, se jeví z dopravního hlediska zajímavé variantně prověřit pozemek pro výstavbu vícepodlažního parkoviště (jehož kapacitu lze podle potřeb stavebně postupně navyšovat), které zajistí odlehčení tlaku odstavování vozidel v samotném centru. Benefitem návrhu je možnost realizace přímého sjezdu z II/480 bez významného vlivu na průjezd obytnou zástavbou.

Dle ÚP je objekt navržen v ploše OS sportu. Návrh by vyžadoval změnu plochy na DXS.

Realizační cena je odhadována na 35 - 44 mil. Kč.



Obrázek 6 Návrh etážového stání v místě házenkářského hřiště, kapacita cca 176 míst

Návrh parkovacího domu v lokalitě Severní

Návrh parkovacího domu zahrnuje realizaci 2 podlaží tj. 1 patro na terénu + 1 patro. Konstrukce bude skeletová železobetonová nebo ocelová s modulem cca 5,0 m x 5,5m nebo násobky 2,5 m. Objekt je navržen jako otevřený bez obsluhy ve tvaru obdélníku 15x60 m se dvěma řadami kolmých stání na patro a jednou rampou. Kapacita takového domu je cca 96 míst. Současně je předpokládáno ke zrušení stávající plocha, částečně využívaná pro parkování dodávek.

Návrh je v místě Z92Ko plochy DXS dle ÚP. Současně je nutné zajistit koordinaci s vedením cyklistické stezky podél Kopřivničky k ulici Severní. Ta se předpokládá podél parkovacího domu. V rámci projektu je nutné zajistit bezpečné vedení cyklistů podél parkovacího domu. Připojení na ulici Severní se předpokládá polorampou. Pro zajištění pěší dostupnosti je vhodné na jižní straně vybudovat schodiště mezi terénem a 2. NP. Objekt je dobře situován s připojením na hraně urbanistického celku, kdy nezatahuje dopravu do oblasti bytového bydlení a současně je v docházkové vzdálenosti sídliště.

Realizační cena je odhadována na 19 - 24 mil. Kč.



Obrázek 7 Návrh etážového parkovacího domu s vjezdem z ulice Severní, kapacita cca 96 míst

Návrh parkovacího domu v lokalitě ul. Francouzská

Návrh parkovacího domu zahrnuje realizaci 2 podlaží tj. 1 patro na terénu + 1 patro. Konstrukce bude skeletová železobetonová nebo ocelová s modulem cca 5,0 m x 5,5m nebo násobky 2,5 m. Objekt je navržen jako otevřený bez obsluhy ve tvaru obdélníku 17x70 m se dvěma řadami kolmých stání na patro a jednou rampou. Kapacita takového domu bude cca 104 míst.

Současně je nutné zajistit koordinaci s vedením cyklistické stezky podél Kopřivničky k ulici Severní. Ta se předpokládá podél parkovacího domu. V rámci projektu je nutné zajistit bezpečné vedení cyklistů podél parkovacího domu. Připojení na ulici Francouzskou se předpokládá polorampou. Pro zajištění pěší dostupnosti je vhodné na jižní straně vybudovat schodiště mezi terénem a 2. NP. Objekt je dobře situován s připojením na hraně urbanistického celku, kdy nezatahuje dopravu do oblasti bytového bydlení a současně je v docházkové vzdálenosti sídliště.

Realizační cena je odhadována na 22 - 27 mil. Kč.



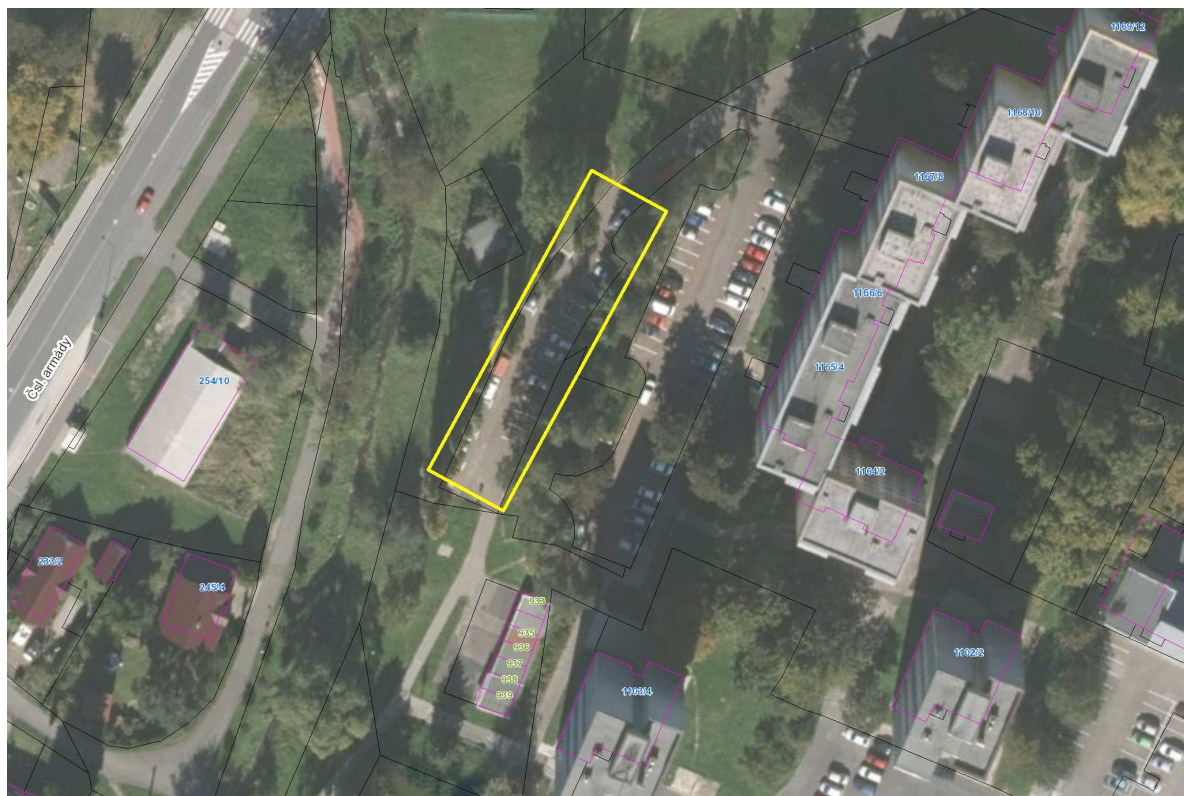
Obrázek 8 Návrh etážového parkovacího domu s vjezdem z ulice Francouzské, kapacita cca 100 míst

Návrh parkovacího domu v lokalitě Pod Morávií

Návrh parkovacího domu zahrnuje realizaci 2 podlaží tj. 1 patro na terénu + 1 patro. Konstrukce bude skeletová železobetonová nebo ocelová s modulem cca 5,0 m x 5,5m nebo násobky 2,5 m. Objekt je navržen jako otevřený bez obsluhy ve tvaru obdélníku 15x60 m se dvěma řadami kolmých stání na patro a jednou rampou. Kapacita takového domu je cca 96 míst. Objekt je plánován v místě stávajícího parkoviště, které bude zachováno jako první podlaží. Druhé podlaží bude provedeno rampou s využitím vhodného terénu.

Návrh je dle ÚP navržen v ploše SC. Navrhujeme změnu ploch na DXS.

Realizační cena je odhadována na 19 - 24 mil. Kč.



Obrázek 9 Návrh etážového parkovacího domu ulice Pod Morávií, kapacita cca 96 míst

8. Návrhy řešení statické dopravy na terénu, zejména v sídlištích

Dle stanovené politiky je navrženo rozšíření zóny rezidentního stání s další dostavbou parkovacích míst.

Tato kapitola pojednává zejména o navyšování parkovacích kapacit na terénu. Regulace je řešena v kapitole Návrhy na možnosti regulace, popřípadě možnosti zpoplatnění, a to včetně potřebné součinnosti při tvorbě návrhu nařízení města.

Návrh úpravy nového parkoviště nebo modernizace stávajícího parkoviště na terénu doporučujeme prioritně řešit jako oboustranné kolmé stání, toto je nejefektivnějším způsobem zajištění parkování z hlediska využití ploch.

Dostavbu parkovacích míst na terénu navrhujeme řešit přednostně na sídlišti Sever a Pod Bílou horou.

Tabulka 5 Návrh na zvýšení kapacity parkovacích míst na terénu v bytové zástavbě

Ulice	Lokalita	Kapacita (nových míst)	Orientační realizační cena
Družební	Sever	34(28)	7 mil.
Česká	Sever	80	8 - 10 mil.
Z. Buriana	Pod Bílou horou	27 (21)	4,6 mil.
Pod zahradami	Pod Bílou horou	24 (12)	4 mil.
Prodloužená Severní	Sever	129	10 - 12 mil.
Školní	Pod Bílou horou	37 (30)	6 - 8 mil.
I. Šustaly (uslepení)	Jih	20	3 mil.
I. Šustaly	Jih	20	4 mil.

Návrh úpravy Družební, Z. Buriana a Školní vychází z podrobnější projektové dokumentace. Ostatní lokality jsou ve fázi záměru.

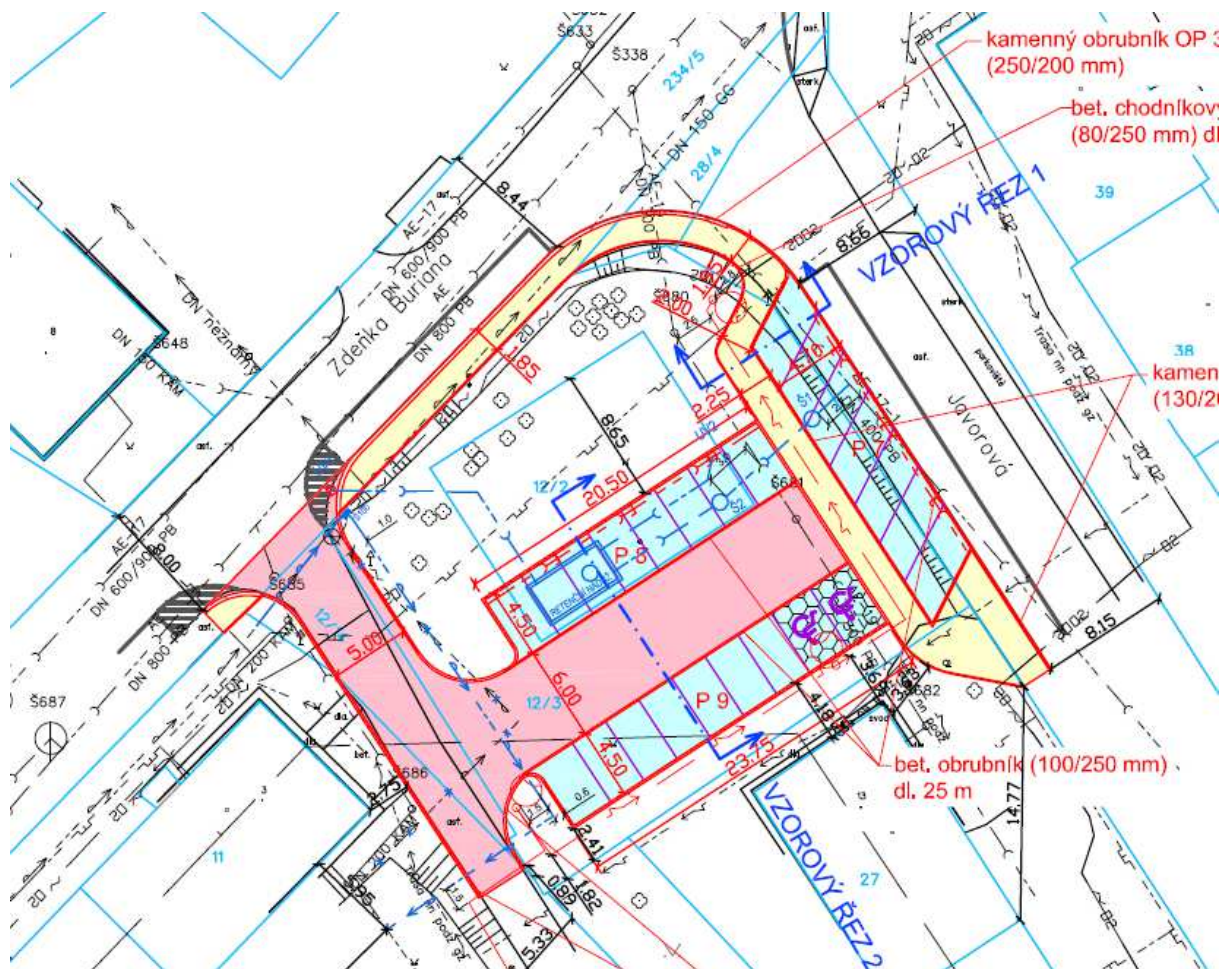
Parkoviště Česká

Parkoviště je plánováno na ploše pozemku města v Z60Ko dle ÚP o rozměrech cca 48 x 32m. Parkoviště je vhodné řešit zatravnovacími dlaždicemi nebo dlaždicemi se širokou spárou z důvodu zadržení vody v krajině s výsadbou stromů. Podél parkoviště je vhodné vést chodník k bytovým domům ulice Družební, které jsou v docházkové vzdálenosti 100 - 200 m. Tato docházková vzdálenost je vhodná. Lokalita je navíc jedna z nejhorších z hlediska bilance nabídky a poptávky. V území může být vystavěno až 80 parkovacích míst. Realizační cena je odhadnuta 8 - 10 mil Kč. Organizace dopravy se v rámci návrhů uvažuje jako volné stání. V budoucnu je možné parkování převést do režimu regulace rezidentního stání.

**Obrázek 8 Návrh parkoviště ulice Česká pro lokalitu ulice Družební**

Parkoviště Z. Buriana

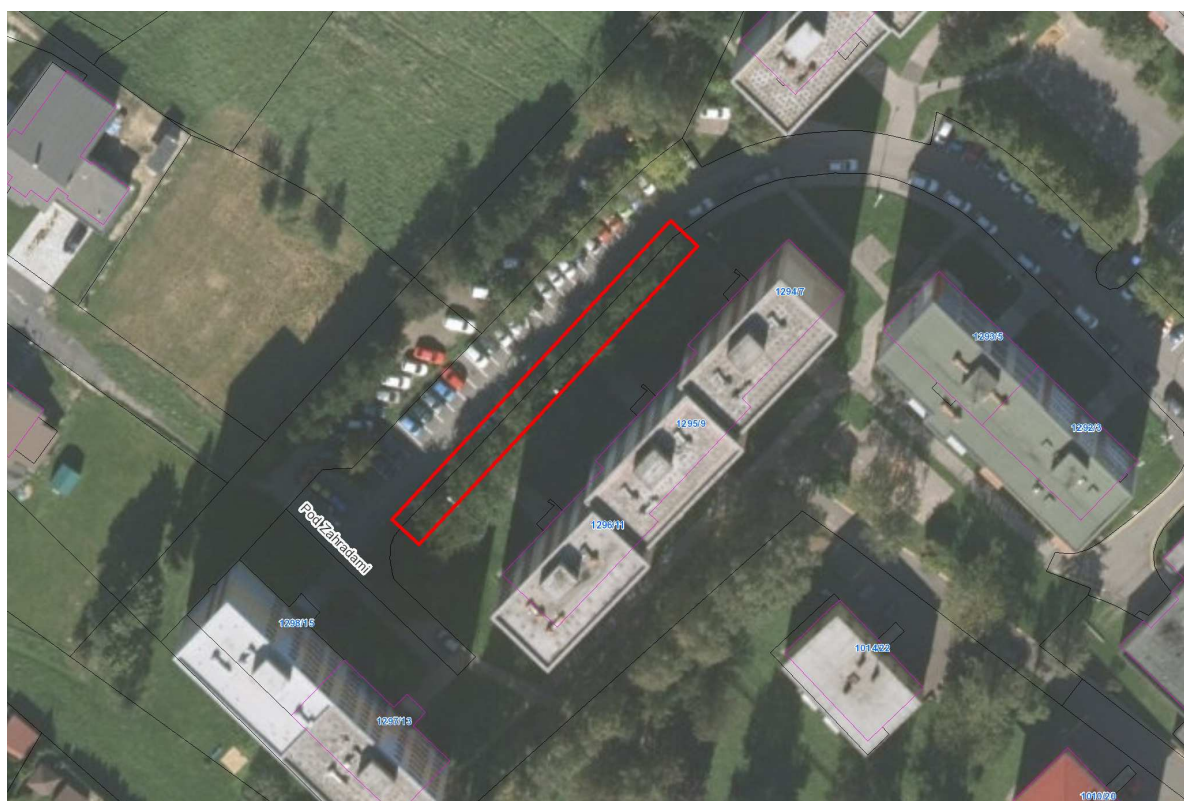
Je navrženo parkoviště dle podrobnější dokumentace o 17 kolmých místech s vjezdem z ulice Zdeňka Buriana a rozšíření počtu stání na ulici Javorová o 4 místa změnou podélného stání na šikmé. Realizační cena je odhadnuta na 4,8 mil. Kč.



Obrázek 9 Nové parkoviště na ul. Zdeňka Buriana

Parkoviště Pod Zahradami

Parkoviště je plánováno na ploše chodníku, který musí být přeložen za stromořadí k obytným domům. Plánována je plocha 5 x 60 m. Parkoviště je vhodné řešit zatravnňovacími dlaždicemi nebo dlaždicemi se širokou spárou z důvodu zadržení vody v krajině. V území může být navýšen počet stání z 12 (nelegálních) na 24 nových parkovacích míst. Přeložení chodníku si vyžádá zásah do inženýrských sítí. Realizační cena je odhadnuta na 4 mil Kč. Lokalita je jedna z nejhorších z hlediska bilance dopravní nabídky a poptávky. Současně jiné řešení navýšení parkování naráží na nevhodné majetkoprávní poměry. Organizace dopravy se v rámci návrhů uvažuje jako volné stání. V budoucnu je možné parkování převést do režimu regulace rezidentního stání.



Návrh parkoviště prodloužená Severní

Parkoviště je plánováno jako oboustranné kolmé stání při plánované obslužné komunikaci prodloužení ulice Severní v ploše Z91Ko a BH. Plánovány jsou plochy 5 x 50 a 2 x 5 x 130 m. Parkoviště je vhodné řešit zatravněvacími dlaždicemi nebo dlaždicemi se širokou spárou z důvodu zadržení vody v krajině. V území může být navýšen počet stání až o 129 míst. Realizační cena je odhadnuta na 10 – 12 mil Kč. Lokalita je jedna z nejhorších z hlediska bilance dopravní nabídky a poptávky. Parkoviště je plánováno ve vzdálenosti cca 200 m od zástavby. Jedná se o vhodné řešení na hraně urbanistického bloku. Organizace dopravy se v rámci návrhů uvažuje jako volné stání. V budoucnu je možné parkování převést do režimu regulace rezidentního stání.



Obrázek 11 Návrh parkoviště prodloužená Severní

Parkoviště Školní

Parkoviště je plánováno na ploše pozemku města aktuálně vedeného jako zeleň. Jedná se o zbudování kolmých stání šířky 2,5 ke stávající vozovce ulice Školní ve třech blocích. Parkoviště je vhodné řešit zatravněvacími dlaždicemi nebo dlaždicemi se širokou spárou z důvodu zadržení vody v krajině. V území může být vystavěno až 37 parkovacích míst, které zvýší kapacitu stání o 30 míst. Realizační cena je odhadnuta na 6 - 8 mil Kč. Po hraně komunikace vedou inženýrské sítě. Nutnost přeložek bude prověřena v dalším stupni PD. Organizace dopravy se v rámci návrhů uvažuje jako volné stání. V budoucnu je možné parkování převést do režimu regulace rezidentního stání. V současné době je projekt ve fázi studie.



Obrázek 12 Návrh parkoviště Školní.

Parkoviště I. Šustaly (uslepení větve křižovatky)

Parkoviště je plánováno na ploše pozemku města v místě stávajícího jednoho ramene křižovatky Záhumenní x I. Šustaly, která má nevhodnou geometrii. Rozměry parkoviště nesmí omezit rozhledové pole křižovatky. Na ploše o rozměrech cca 15 x 25m je plánováno cca 20 nových parkovacích míst. Podél parkoviště je vhodné vést chodník k bytovým domům. Dle ÚP jsou to plochy DS a BH. Realizační cena je odhadnuta na 3 mil Kč. Organizace dopravy se v rámci návrhů uvažuje jako volné stání. V budoucnu je možné parkování převést do režimu regulace rezidentního stání. V současné době je projekt ve fázi ideového záměru.

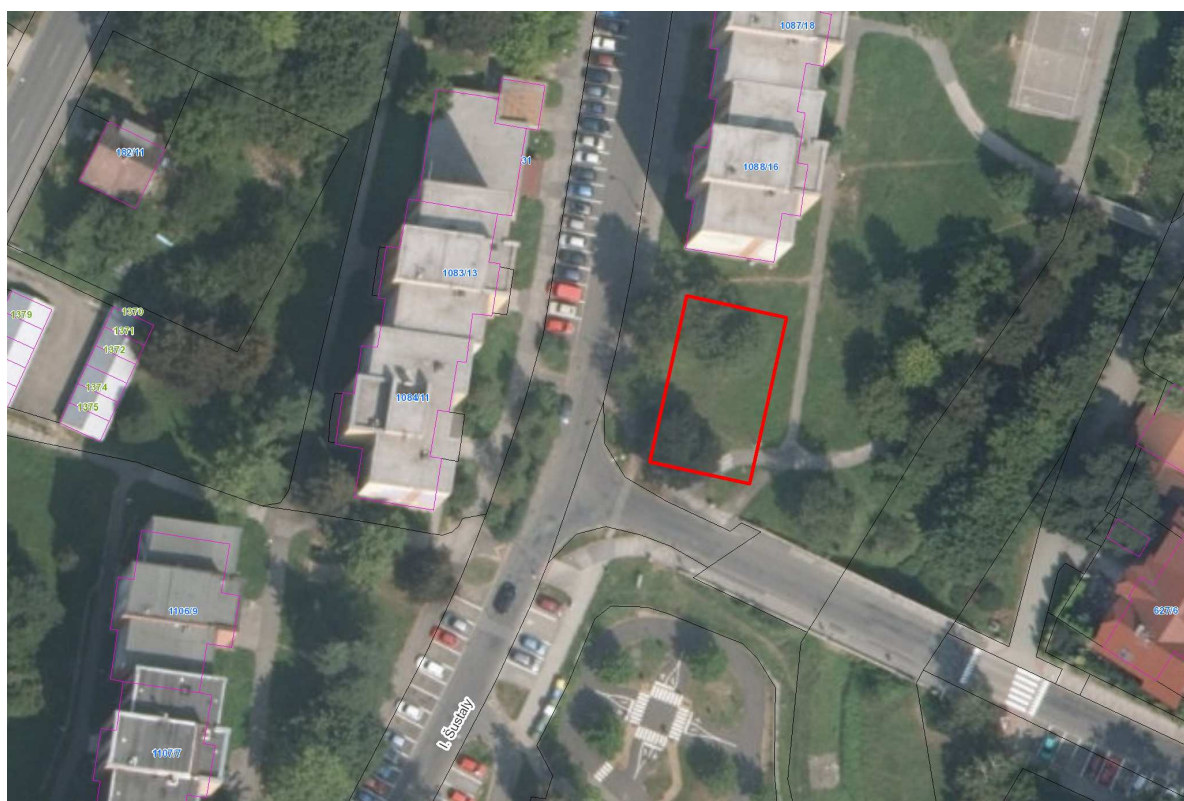


Odstavování vozidel podél silnice II/480 – směr Štamberk (ul. Záhumenní)

V úseku komunikace – silnice II/480 (mezi ulicemi Ignáce Šustaly a Duhová) - prověřit možnost budoucí realizace podélného odstavování vozidel a úpravu komunikace ve prospěch výsadby zeleně a výstavby chodníku a přechodu pro chodce s majiteli komunikace a přilehlých pozemků, stavební parametry koordinovat s platnou úpravou Zákona o pozemních komunikacích, stanoviskem Policie České republiky – KŘP Moravskoslezského kraje, Dopravního inspektorátu a s předpokládanými požadavky Správy silnic Moravskoslezského kraje na svedení dešťových vod z komunikací a přilehlých zemědělských pozemků.

Parkoviště I. Šustaly

Parkoviště je plánováno na ploše pozemku města v aktuálně vedeného jako zeleň o rozměrech cca 15 x 25m. Parkoviště je vhodné řešit zatravňovacími dlaždicemi nebo dlaždicemi se širokou spárkou z důvodu zadržení vody v krajině s výsadbou stromů. Podél parkoviště je vhodné vést chodník k bytovým domům. V území může být vystavěno až 20 parkovacích míst. Realizační cena je odhadnuta na 4 mil Kč. Po hraně plánované stavby vedou inženýrské sítě. Projekt je vhodné koordinovat tak, aby tyto nemusely být přeloženy. Toto je nutné prověřit v dalším stupni PD. Organizace dopravy se v rámci návrhů uvažuje jako volné stání. V budoucnu je možné parkování převést do režimu regulace rezidentního stání. V současné době je projekt ve fázi ideového záměru.



Obrázek 13 Návrh parkoviště I. Šustaly

9. Návrh ploch pro nákladní dopravu.

Pro potřeby řešení nákladní dopravy je navrženo vymístění stání nákladních vozidel z ulice Průmyslový park, kde je plánována výstavba centra IZS a vymístění dodávek z oblasti bydlení zavedením zákazu stání vozidel nad 2,5 t (mimo osobní vozidla).

Stávající plochy parkování nákladní dopravy jsou situovány v areálu bývalých garáží ČSAD na ulici Dělnická. Pro rozšíření kapacit a pro zajištění parkování nákladních vozidel a kamionů průmyslové zóny se navrhuje zřízení parkovací plochy na ulici Dělnická na parc. č. 1909/277 aktuálně v majetku Úřadu pro zastupování státu ve věcech majetkových. Tato plocha bude sloužit také pro odstavování dodávek, přívěsů a užitkových vozidel nad 2,5 tuny, které nejsou zařazeny v kategorii osobních vozidel. Město by pozemek mělo získat v rámci směn nemovitostí v souvislosti s připravovaným Integrovaným výjezdovým centrem.

Její vzdálenost od oblastí bydlení je 1,2 km a více. Proto je vhodné pro zajištění parkování dodávek po vymístění ze sídlišť hledat další vhodné plochy v docházkové vzdálenosti max. 800 m. Aktuálně je nutné řešit kapacitu pro

71 dodávek. Vhodná plocha může být z91Ko dle ÚP (pozemky v návaznosti na zrealizované parkoviště „U kravína“ v dosažitelné vzdálenosti sídliště Sever. Další vhodná lokalita může být část kapacitně nevyužívaného parkoviště na ulici Alšova pro sídliště Jih. Také je vhodné zvážit využití části parkoviště SLUMÉKO, které je v nočních hodinách málo využíváno. Konkrétní řešení musí být pro stanovení realizační ceny a kapacity posouzeno dopravní studií.

10. Vazba na urbanizaci území

Naplnění parkovací politiky nemá vliv na stanovenou urbanizaci území dle ÚP.

11. Požadavky na koordinaci

Návrh strategie a aktivit je v souladu s Plánem udržitelné městské mobility města Kopřivnice. V rámci tohoto plánu byly návrhy koordinovány také s řešením ostatních druhů dopravy a územním plánem.

12. Návrhy na změny ÚP

Území plán neřeší organizaci dopravy. Parkovací plochy na terénu jsou řešeny v rámci jednotlivých funkčních ploch. Problémem jsou navržená etážová stání, kde je nutné změnit funkční plochy v ÚP na DXS. Proto je doporučeno pro plochy plánovaného etážového stání Pod Morávií a na házenkářském hřišti resp. Kadláčkova změnit v ÚP tak, aby mohl být projekt realizován tj. změnit plochy na DXS.

13. Návrh cílového řešení, definování hlavních motivů návrhu

Návrh cílového řešení vychází z definované parkovací politiky pro 4 samostatně řešené části.

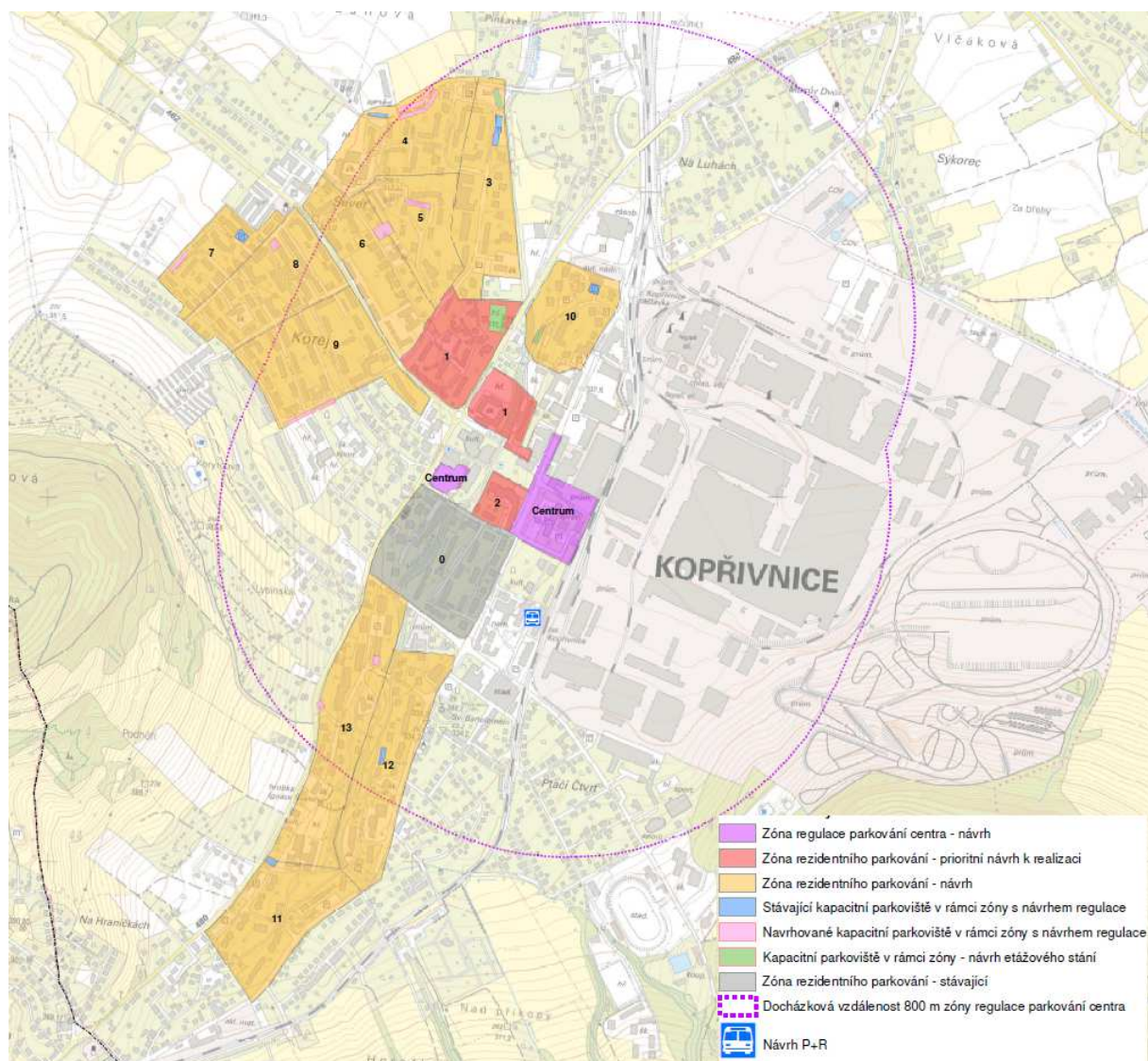
Cílové řešení je v souladu s cíli PUMM. Obsahuje zřízení zóny zpoplatněného stání v centru města. Zřízení zóny rezidentního stání v bytové zástavbě. Vymístění nákladních vozidel, dodávek a jiných užitkových vozidel nad 2,5 t (mimo kategorii osobních vozidel) z oblasti bytové zástavby a řešení P+R u nádraží.

Parkování centra bude v rámci zóny zpoplatnění zajištěno 7 parkovacími automaty provozovanými technickými službami města Kopřivnice.

Pro potřeby zajištění rezidentních zón bude posouzena varianta vydávání rezidentních karet na RZ. Dle možností kontroly Městskou policií Kopřivnice bude systém dohledu změněn v určité fázi rozvoje na automatizovaný systémem cam car s automatizovaným řešením přestupků. Kontrola rezidentních zón v celoměstském měřítku není bez využití technologických řešení možná.

Vymístění nákladních a užitkových vozidel a dodávek bude zajištěno zákazem stání vozidel nad 2,5 t (mimo kategorii osobních vozidel) v místech zklidnění dopravy. Náhradní parkovací plocha bude vybudována při ulici Dělnická.

Rozšíření P+R bude provedeno v rámci rekonstrukce nástupního prostoru před železničním nádražím v Kopřivnici.



Obrázek 14 Návrh rozšíření parkovacích zón

Charakteristika jednotlivých konkrétních opatření

V centru města bude zavedena regulace parkování zpoplatněním. Pro zajištění výběru parkovného se předpokládá osazení celkem 7 parkovacích automatů. Provoz a údržbu bude zajišťovat technické služby města Kopřivnice. Dohled nad režimem je v kompetenci Městské policie Kopřivnice. Zavedení zóny zpoplatnění si vyžádá změnu dopravního značení před městským úřadem, na ulici Štefánikova a na parkovišti u Alberta a v hranicích nově rozšiřovaných rezidentních zón, bez kterých je nevhodné zpoplatnění v centru zavádět. Ceny parkovného i ceny rezidentní parkovací budou stanovena přílohou příslušného místního nařízení.

Majitelé licence na provozování taxislužby mohou žádat o vydání abonentní parkovací karty pro místa vymezená před hotelem Tatra. Cena abonentní Taxi karty bude stanovena přílohou příslušného místního nařízení.

Vlastník hotelu Tatra může žádat o vydání až 13 ks abonentních karet pro parkování na místech k tomu určených před hotelem Tatra. Cena abonentní parkovací karty pro ubytované bude stanovena přílohou příslušného místního nařízení.

Česká pošta může žádat o vydání abonentních karet pro parkování na místech k tomu vymezených za městským úřadem (pokud nebudou časově omezena např. stavební činností při rekonstrukci centra města).

Městská Policie Kopřivnice a autoškoly mohou parkovat vozidla řádně označená na místech k tomu vymezených za úřadem.

V rámci podpory elektromobility mohou elektromobily se značkou "EL" parkovat na místech zpoplatnění bezplatně.

Návrh rozšíření zón rezidentního odstavování vozidel a úprava stávajícího režimu je navržena s ohledem na zklidnění oblastí bydlení. V lokalitách budou upraveny či doplněny zónové značky. Pro zajištění odstavení vozidel budou vydávány rezidentní a abonentní karty pro osobní vozidla.

Parkovací karty (rezidentní, abonentní, taxi,...) budou vydávány na základě příslušného nařízení města.

Úprava P+R u nádraží se provede dle zpracovaného projektu rekonstrukce nádraží Kopřivnice.

Odstavná plocha pro dodávky a nákladní vozidla bude realizována na ploše při ulici Dělnická.

Definice a návrh priorit

Prioritně budou zavedeno zpoplatnění stání v centru města spolu s rozšířením rezidentních zón na oblasti 0, 1 a 2. Toto bude provedeno organizací dopravy.

Stavebně budou připravovány rozšíření kapacit parkovacích stání:

- a) na úrovni terénu např. na ulicích Zdeňka Buriana a Školní, Obránců míru,
- b) na vybraných lokalitách bude připravována intenzifikace stávajících odstavných ploch prostřednictvím výstavby etážového stání - s efektem nulového poplatku za stání vozidla ve vyšších podlažích a výraznějšího zpoplatnění užívaných rezidentních karet pro odstavování vozidel na terénu – např. ul. Francouzská

Projekčně a realizačně bude připravena plocha pro odstavování nákladních a užitkových vozidel při ulici Dělnická.

Úprava P+R u nádraží se provede dle zpracovaného projektu rekonstrukce nádraží Kopřivnice.

Očekávaný efekt a přínos opatření

Předpokladem návrhu je zvýšení užívání alternativních druhů dopravy. V rezidentních oblastech je předpokládána ochrana bydlicích.

Velký význam pro snížení dopravních zátěží je řešení mobility samotného městského úřadu a jeho zaměstnanců.

Seznam tabulek

Tabulka 1 Návrh organizace v lokalitě Albert	10
Tabulka 2 Zpoplatnění v navržených zónách oblasti Albert	10
Tabulka 3 Návrh organizace v lokalitě městského úřadu	14
Tabulka 4 Stav odstavování vozidel v lokalitách návrhu rezidentních zón	16
Tabulka 5 Návrh na zvýšení kapacity parkovacích míst na terénu v bytové zástavbě	24

Seznam obrázků

Obrázek 1 Návrh zpoplatnění parkování v lokalitě Albert	12
---	----

Obrázek 2 Návrh zpoplatnění parkování v lokalitě městského úřadu	15
Obrázek 3 Návrh znění zónové značky zóny na hranici rezidentního stání.....	17
Obrázek 4 Vymezení zóny rezidentního stání oblast 1, hodnoty zaparkovaných vozidel viz průzkum r. 2019	18
Obrázek 5 Vymezení zóny rezidentního stání oblast 2, hodnoty zaparkovaných vozidel viz průzkum r. 2019	19
Obrázek 6 Návrh etážového stání v místě házenkářského hřiště, kapacita cca 176 míst	20
Obrázek 7 Návrh etážového parkovacího domu s vjezdem z ulice Severní, kapacita cca 96 míst	21
Obrázek 9 Návrh parkoviště ulice Česká pro lokalitu ulice Družební	24
Obrázek 10 Nové parkoviště na ul. Zdeňka Buriana	25
Obrázek 11 Návrh parkoviště Pod Zahradami.....	26
Obrázek 12 Návrh parkoviště prodloužená Severní.....	27
Obrázek 13 Návrh parkoviště Školní.	28
Obrázek 14 Návrh parkoviště I. Šustaly.....	30
Obrázek 15 Návrh rozšíření parkovacích zón	32